

Los modelos de integración por infraestructura en la región sudamericana: la Iniciativa IIRSA y el FOCEM*

Laura M. Bono**

Laura Bogado Bordazar***

Los procesos de integración y su relación con la infraestructura

La integración por infraestructura física ha sido definida como el proceso de interconexión estratégica de las redes de transporte, telecomunicaciones y energía en corredores internacionales, que permiten, bajo un marco normativo común y de servicios adecuados, la circulación ágil y eficiente de bienes, personas, información y energía dentro de un determinado espacio de integración. Ello implica –entre otras cuestiones– la definición de políticas y estrategias comunes en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía, para el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles en el espacio de integración, teniendo en cuenta las exigencias de desarrollo económico y social de los países asociados y atendiendo a la preservación del medio ambiente y la conservación de los recursos naturales (Safarov, 2000).

En ese contexto, la CEPAL ha considerado que el desarrollo de la infraestructura puede ser un importante instrumento que facilite la integración y promueva la competitividad regional, ampliando los mercados y creando economías de escala. Asimismo, concluye que la integración física disminuye los costos de producción e incrementa la productividad, creando nuevas oportunidades de negocios e inversión, y profundiza las sinergias entre los diferentes actores económicos con lo cual se mejora la capacidad de negociación de la región en el contexto internacional.¹

* El presente trabajo se enmarca en el proyecto de investigación del Programa de Incentivos de la Universidad Nacional de La Plata denominado: “Estrategias para la integración física regional” (2010-2014).

** Docente de Derecho Internacional Público (UNLP); Coordinadora del Departamento de América Latina y el Caribe (IRI – UNLP) e Investigadora del Sistema de Incentivos del Ministerio de Educación de la Nación en el Instituto de Relaciones Internacionales (UNLP).

*** Magíster en Relaciones Internacionales (IRI – UNLP); Secretaria Académica de la Maestría en Relaciones Internacionales (IRI – UNLP); Coordinadora del Departamento de América Latina y el Caribe (IRI – UNLP) e Investigadora del Instituto de Relaciones Internacionales (UNLP).

¹ BERRIZBEITÍA, Luis Enrique (2005). “El papel de las entidades multilaterales regionales en el desarrollo sostenible”, CEPAL - Documentos de proyectos integración económica y cohesión social: lecciones aprendidas y perspectivas. Publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile.

Entendida de esta manera la integración por infraestructura o la integración física, fue incorporada como uno de los temas centrales en las agendas de los Estados sudamericanos, a partir del año 2000, fecha en la cual se dio a conocer el Comunicado de Brasilia juntamente con el Plan de Acción² que sentó las bases de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

La integración por infraestructura o la integración física fue incorporada como uno de los temas centrales en las agendas de los Estados sudamericanos, a partir del año 2000, fecha en la cual se dio a conocer el Comunicado de Brasilia juntamente con el Plan de Acción que sentó las bases de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

A partir de ese momento y bajo diferentes paradigmas, se han elaborado diversos esquemas de integración física que, impulsados desde los Estados, se han materializado mediante acuerdos bilaterales o multilaterales o se han canalizado a través de los procesos de integración existentes en la región.

A estos últimos nos avocaremos mediante el método comparativo de análisis, indagando en las características principales de los proyectos de infraestructura diseñados por la iniciativa IIRSA y por el Fondo de Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM), en el marco de la UNASUR³ y del MERCOSUR, respectivamente, a los efectos de dilucidar cuáles podrían ser los caminos a seguir en pos de una integración física que brinde mayor equidad.

a) Los proyectos impulsados por la Iniciativa IIRSA: un acercamiento al modelo de integración.

El programa IIRSA es una iniciativa de infraestructura multinacional que involucra a los doce países de América del Sur y multisectorial, pues no solo participa el sector transportes sino también el sector energético y el sector de telecomunicaciones.

Asimismo, es una iniciativa multidisciplinaria en virtud de que se encuentran incluidos en la misma aspectos económicos, jurídicos, políticos, sociales, culturales y ambientales, entre otros, a la vez que contempla mecanismos de coordinación entre los gobiernos y las instituciones financieras multilaterales que lo promueven como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Fondo para la Cuenca del Plata (FONPLATA) y la Corporación Andina de Fomento (CAF), conjuntamente con el sector privado, con el objetivo de armonizar planes y

² Plan de Acción, 2000. Disponible en: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/Plan%20de%20Acción%20Montevideo%20final.pdf>

³ La incorporación de la IIRSA a la UNASUR se decidió en diciembre de 2009 a través del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (CIP) de la UNASUR. Durante el período 2010-2011 se encuentra bajo análisis la instrumentación práctica de dicha medida.

programas de inversión con una visión política y estratégica regional⁴.

Cabe, sin embargo, tener presente el contexto histórico en el cual se plasma la iniciativa de infraestructura citada. En el año 2000 la región se veía aún influenciada por los parámetros establecidos en el Consenso de Washington, donde las reglas del libre comercio y la escasa intervención estatal eran consideradas las principales consignas para lograr el crecimiento y el desarrollo.

La Iniciativa IIRSA en sus comienzos se afianza sobre la lógica del libre comercio y eso queda evidenciado en el diseño de los “Ejes de Integración y Desarrollo”⁵, los cuales implican fundamentalmente propiciar el desarrollo de las regiones a través de la profundización del comercio, el intercambio de la producción y la inserción de la región en el mercado internacional, con la programación de diez ejes interoceánicos que atraviesan el subcontinente de este a oeste.⁶

Asimismo, el Proyecto se presenta en un contexto en el cual la región ostenta un profundo déficit en la infraestructura existente, que se ha puesto de manifiesto en los últimos años debido al crecimiento sostenido que presentan los países y que demandan, más que nunca, la necesidad de desarrollar más infraestructura que provea de mayores redes de

La Iniciativa IIRSA en sus comienzos se afianza sobre la lógica del libre comercio y eso queda evidenciado en el diseño de los “Ejes de Integración y Desarrollo”, los cuales implican fundamentalmente propiciar el desarrollo de las regiones a través de la profundización del comercio, el intercambio de la producción y la inserción de la región en el mercado internacional, con la programación de diez ejes interoceánicos que atraviesan el subcontinente de este a oeste.

⁴ El FONPLATA fue una iniciativa de los Gobiernos de las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, que decidieron en la IV Reunión de Cancilleres realizada en Asunción el 6 de junio de 1971, “Crear una entidad con Personería Jurídica Internacional que se denominaría: Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata”. La misma se concretó en Buenos Aires el 12 de Junio de 1974 con la suscripción del Convenio Constitutivo en el marco de la VI Reunión de Cancilleres de los países partes de la Cuenca del Plata. En tanto la CAF fue suscripta el 7 de febrero de 1968 por los gobiernos de Colombia, Chile, Venezuela, Ecuador, Perú y Bolivia, concibiendo a la entidad como un banco múltiple y agencia de promoción del desarrollo y de la integración andina. Dos años más tarde, el 8 de junio de 1970, la CAF inició formalmente sus operaciones, fijándose su sede en Caracas, Venezuela. En la actualidad los países accionistas de la CAF son 18, habiéndose ampliado la membresía hacia países de Iberoamérica. Entre los integrantes se encuentran: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, España, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela.

⁵ Los “Ejes de integración y Desarrollo” son franjas multinacionales de territorio donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. A partir de las características económicas, sociales y ambientales y de sus potencialidades futuras se identifican para cada eje los requerimientos o necesidades en infraestructura física con el fin de articular el territorio con el resto de la región y mejorar la calidad de vida de la población (www.iirsa.org.ar).

⁶ 1.- Eje Andino; 2.- Eje Perú – Brasil – Bolivia; 3.- Eje de la Hidrovía Paraná – Paraguay; 4.- Eje

conectividad física y sean capaces de acompañar y dinamizar el intercambio comercial.⁷

Este es uno de los motivos por el cual los diferentes Estados de la región han decidido mantener el proyecto de la Iniciativa IIRSA, a pesar de los cambios políticos acaecidos en los distintos Estados (con fundamentos contrarios a los parámetros neoliberales) y que podrían haber demandado cambios en la propuesta, sobre todo en lo que respecta a los ejes de desarrollo, sobre los cuales nos referiremos más adelante.

Sin perjuicio de esta afirmación, es importante mencionar que el comercio intrarregional aún presenta guarismos muy bajos en referencia a otros bloques y regiones en desarrollo. El promedio de la región de América Latina y el Caribe representa el 20 % en su conjunto, en tanto en el MERCOSUR se llegó a la cifra del 25 % sobre finales de la década del noventa (CEPAL, 2010: 21) y en la actualidad representa alrededor del 18 % del comercio intrazona. En la Unión Europea, las cifras del intercambio comercial representan el 67 %.

Sobre la situación de la infraestructura existente en la región acercamos el presente cuadro elaborado por la CEPAL.⁸

América Latina y el Caribe:
Dotación de infraestructura cada mil habitantes. Años seleccionados *

Concepto	1960	1970	1980	1990	2000	2005
Kilómetros de ruta Pavimentada	0,36	0,67	0,88	1,01	0,98	S/D
Capacidad instalada energía Eléctrica kwh	0,09	0,15	0,28	0,38	0,46	0,50
Kilómetros de vías férreas		0,45	0,32	0,29	0,24	0,20
Telefonía fija		32,3	38,3	61,1	148	177
Telefonía móvil					123	439
Acceso agua potable b		56	72	80	86	S/D
Saneamiento **				75	79	S/D

* Incluye Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Perú y Venezuela.

** Porcentajes de la población. Promedio simple de los 7 países.

de Capricornio; 5.- Eje Andino del Sur; 6.- Eje del Sur; 7.- Eje MERCOSUR – Chile; 8.- Eje Interoceánico Central; 9.- Eje del Amazonas y 10.- Eje del Escudo Guyanés.

⁷ Para 2011 la CEPAL proyecta una tasa de crecimiento del PBI regional del 4,7%, lo que implica un aumento del 3,6% en el PBI por habitante. Este crecimiento será el resultado de la consolidación de la recuperación que las economías de América Latina y el Caribe iniciaron en la segunda mitad de 2009 (www.cepal.org). Igualmente, habrá que ver cuáles son los efectos para América Latina y el Caribe de la prolongación de la crisis internacional y cuáles los resultados del desempeño de las economías de la región.

⁸ Fuente: CEPAL, 2009.

En el mismo puede apreciarse que entre los años 1960 y 2005 la dotación de infraestructura es, en algunos casos, similar durante el período informado, no experimentando grandes avances en rutas pavimentadas y capacidad energética, mientras en otros sectores ha sufrido una disminución de las existencias (vías férreas). Estas circunstancias se vieron profundizadas en el período 1990-2000 debido, en algunos casos, a los procesos de privatizaciones y al escaso o nulo crecimiento regional, juntamente con algunas crisis económicas como las acaecidas en Brasil en 1998 y en Argentina en el 2001.

La excepción a estos parámetros viene dada por el área de las telefonías, donde el sector privado impulsó una renovación tecnológica a partir de la inclusión principalmente de la telefonía móvil en el mercado.

En un informe elaborado para la CEPAL por Luis Lucioni (2009) se menciona que, como consecuencia de estas inversiones, la telefonía fija o el número de conexiones cada mil habitantes pasó de 61 en 1990 a 177 en el 2005 (en 1980 el número de conexiones no llegaba a 40). Por otra parte, el crecimiento de la telefonía móvil ha sido tal que hoy la mitad de la población de la región dispone de un teléfono celular cuando en el 2000 ese porcentaje era de un poco más del 10%.

Ante este escenario resulta lógico que los gobiernos que actualmente se presentan como contrarios a los precedentes en los años noventa hayan mantenido en las agendas la necesidad de reforzar la dotación por infraestructura física y por ende hayan destinado más fondos del sector público para financiar dichos proyectos. La cuestión de la infraestructura se presenta entonces como una “cuestión de Estado”, en la cual los gobiernos han decidido invertir y destinar parte de su gasto público aun en épocas de incertidumbre y de crisis financiera internacional (Bogado-Bono, 2009). América Latina y el Caribe se presenta como una de las regiones más rezagadas en inversiones en infraestructura, y quizá éste sea uno de los motivos que han fundamentado las recientes decisiones de los gobiernos.

Además de lo expresado con referencia al déficit regional en infraestructura, se han presentado otros fundamentos que propiciaron el interés de los Estados en el tema. En primer lugar, cuando el sector público ha querido involucrar al sector privado (a través de las privatizaciones), las inversiones de este sector se inclinaron, en general, hacia los proyectos más rentables; tal fue el caso de la telefonía fija y móvil o la modernización de los puertos, como se ha ejemplificado con el cuadro que antecede, dejando de lado las

Entre los años 1960 y 2005 la dotación de infraestructura no experimentando grandes avances en rutas pavimentadas y capacidad energética, mientras en otros sectores ha sufrido una disminución de las existencias (vías férreas). Estas circunstancias se vieron profundizadas en el período 1990-2000 debido, en algunos casos, a los procesos de privatizaciones y al escaso o nulo crecimiento regional...

inversiones cuya rentabilidad es escasa o bien sus resultados se pueden percibir a mediano o largo plazo.⁹

En segundo lugar, porque el sector público de la mayoría de los países de América Latina, en los últimos años, ha destinado mayores fondos a proyectos y gastos de infraestructura como una respuesta a la crisis financiera que tuvo su origen en los países desarrollados en el año 2008, con el objetivo de aumentar el empleo y la productividad de los sectores involucrados en las obras públicas (Bogado-Bono: 2009).

En tercer lugar porque, a partir de las graves crisis económico-políticas sufridas por varios de los países de Sudamérica (Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay) y que tuvo repercusiones en toda la región, los gobiernos –a lo largo de toda la década– han impulsado desde diferentes instituciones nacionales y regionales nuevas estrategias para reorientar el modelo de integración y cooperación que ya habían dado señales de absoluta decadencia, como lo fue el modelo de integración basado fundamentalmente en parámetros económico-comerciales del neoliberalismo. La región necesitaba lograr el tan mencionado *desarrollo integral y sustentable* y para ello las prioridades debían estar enfocadas en otros objetivos, más allá del fomento del comercio intrarregional, objetivo que sin duda no hay que desestimar. En este sentido, la infraestructura juega un rol fundamental:

La región necesitaba lograr el tan mencionado desarrollo integral y sustentable y para ello las prioridades debían estar enfocadas en otros objetivos, más allá del fomento del comercio intrarregional, objetivo que sin duda no hay que desestimar. En este sentido, la infraestructura juega un rol fundamental...

ciación y cooperación que ya habían dado señales de absoluta decadencia, como lo fue el modelo de integración basado fundamentalmente en parámetros económico-comerciales del neoliberalismo. La región necesitaba lograr el tan mencionado *desarrollo integral y sustentable* y para ello las prioridades debían estar enfocadas en otros objetivos, más allá del fomento del comercio intrarregional, objetivo que sin duda no hay que desestimar. En este sentido, la infraestructura juega un rol fundamental:

“La infraestructura contribuye con este objetivo de desarrollo en varias dimensiones: favorece la mejor calidad de vida, la inclusión social y las oportunidades para las comunidades aisladas, a la vez que promueve el crecimiento de la economía y la competitividad de sus empresas. Asimismo, facilita la integración del espacio nacional, la interconexión regional, la descentralización y la circulación interna. Igualmente, puede contribuir con la diversificación del tejido

productivo, mediante la promoción del desarrollo y la internacionalización de empresas nacionales o regionales vinculadas con la infraestructura y sus servicios. La infraestructura debe formar parte de este nuevo modelo de desarrollo integral, junto con la gestión ordenada de las finanzas públicas, la innovación y la integración regional” (Barbero, 2011: 9).

En este contexto, el Proyecto IIRSA ha tenido que adecuarse a los nue-

⁹ Ver ROZAS, Patricio. “América Latina: problemas y desafíos del financiamiento de la infraestructura”, *Revista CEPAL*, No. 101, 2010, para profundizar en el análisis del financiamiento de los proyectos de infraestructura regional.

vos parámetros exigidos y desarrollados por la región, iniciando un lento pero sostenido camino hacia su redefinición. Cabe recordar que a esta Iniciativa se la cuestionó, principalmente, por ser un proyecto que propiciaba la integración de la región en el mundo desde el punto de vista comercial, pero dejaba de lado la integración endógena, es decir, hacia el interior, la cual, articulada mediante las cadenas productivas de valor e interacción de zonas fronterizas, podría arrojar un mejor resultado en las exportaciones de la región, en virtud del valor agregado de los productos y fundamentalmente mejorar el intercambio y la productividad intrarregional.

En ese sentido, y con la reformulación de las políticas neoliberales, los países de Sudamérica iniciaron un camino en el cual se propicia la revisión de los principios rectores de los procesos de integración regional, incorporando a la variable económica y comercial los fundamentos políticos, sociales, de defensa, culturales y de infraestructura, entre otros.

Como ejemplo de ello puede citarse el nacimiento de la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR), en Brasil, el 23 de mayo de 2008, cuyo objetivo general es construir un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, entre otros.¹⁰ Asimismo, entre sus múltiples objetivos específicos, la UNASUR incorpora en el texto de su tratado constitutivo¹¹ “la integración energética para el aprovechamiento integral, sostenible y solidario de los recursos de la región y el desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y sus pueblos”.

En este marco se crea, dentro de la UNASUR, el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (CIP) y, siguiendo este camino, donde confluye el consenso político regional y la acción concreta, se planteó en diciembre de 2009 la necesidad de avanzar en el proceso de desarrollo de la relación entre IIRSA y UNASUR. Esto con el objetivo de consolidar la institucionalidad de IIRSA en el marco de la UNASUR como Foro Técnico del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (Bogado-Bono, 2009).

Volviendo al tema en análisis, queda explicitado que la infraestructura física se encuentra consolidada como uno de los puntos fuertes de la agenda

¹⁰ UNASUR, Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas. Artículo 2: Objetivo. La Unión de Naciones Suramericanas tiene como objetivo construir, de manera participativa y consensuada, un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, entre otros, con miras a eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social y la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía e independencia de los Estados.

¹¹ Cabe mencionar que en la variedad de procesos de integración que coexisten en la región sudamericana (desde los que surgieron en la década del 60 hasta los de la década del 90), en ninguno de los tratados constitutivos que les dieron origen se mencionó el tema de la infraestructura como eje principal del desarrollo del proceso de integración.

de la integración regional sudamericana y sin dudas su incorporación como tal en el marco de la UNASUR le está proporcionado un cambio o eso se espera al menos de sus directrices originales.

... la infraestructura física se encuentra consolidada como uno de los puntos fuertes de la agenda de la integración regional sudamericana y sin dudas su incorporación como tal en el marco de la UNASUR le está proporcionado un cambio o eso se espera al menos de sus directrices originales.

En definitiva, este proceso no es otra cosa que la conversión de los ejes de simple comunicación (versión original del IIRSA) en ejes de verdadero desarrollo regional e integración.¹²

Así, en el marco de IIRSA se ha elaborado en el año 2009 y sobre el diseño de esta nueva visión estratégica, un documento denominado “Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de valor agregado de Proyectos IIRSA”, cuyo objetivo es establecer pautas generales para que a través de los distintos equipos nacionales se generen informes similares referidos a la delimitación de áreas de influencia de los ejes IIRSA, características socio-demográficas, infraestructura existente en el área, estructura y dinámica del tejido productivo, cadenas productivas de valor, logísticas y la posibilidad de presentación de propuestas y alternativas para evaluar las acciones e impactos del área

elegida y un plan de acción. Se trabajó en el análisis de la temática de la integración productiva y logística en forma integrada.¹³

A través de la elaboración de este informe los países integrantes de la iniciativa han ido profundizando en los aspectos concretos de cada uno de los ejes en los cuales participan, pero también en el análisis de la situación interna del país en relación a los ítems descriptos anteriormente, de manera tal de poder progresar en una profunda integración productiva de toda la región de influencia y conocer así las oportunidades que se pueden desarrollar en cada región. Para ello, probablemente sea necesario reestructurar algunos de los ejes y proyectos ya definidos.

Asimismo, la profundización en el desarrollo de las cadenas productivas y de los sectores a integrar en los diferentes ejes de la IIRSA (ejes sobre los cuales ya se ha comenzado a trabajar en la Iniciativa), también ha significado un cambio en la “visión del desarrollo” y de cómo continuar en el futuro con la implementación de los diferentes proyectos propuestos. Integrar cadenas pro-

¹² Los Ejes de comunicación reflejan la acción conjunta de los diversos tipos de infraestructura con los medios de transporte, sean de carga, personas, energía, etc, en sí mismos no conforman un eje de desarrollo, los cuales tienen por característica intensificar el desarrollo e influir en la localización de actividades económicas, bajo estas condiciones se multiplican los ejes polares, al tiempo que se transmite el desarrollo a otras regiones (Hernández: 1996)

¹³ IIRSA (2009), “Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de valor agregado de Proyectos IIRSA”. Disponible en: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/iprlg_guia_metodologica.pdf

ductivas implica también integrar a otros sectores, tales como: las PYMES, universidades y centros de investigación (que contribuyan con sus trabajos a identificar nuevas cadenas productivas) y sindicatos, entre otros. El objetivo fundamental de desarrollar la infraestructura para la integración productiva tiene que estar orientado a generar una mayor oferta laboral, con empresas más profesionalizadas que puedan alcanzar altos niveles de cooperación con empresas de otros países, y explorar el desarrollo de nuevos sectores de las economías (aun los que no sean tan rentables) e incorporar sobre todo a grupos sociales que —en general— han sido “rezagados” por este tipo de proyectos. Todo ello contribuirá al desarrollo de la integración endógena sustentado en un nuevo modelo de integración para la región que sea más inclusivo.

b) Fondo de Convergencia Estructural del MERCOSUR. (FOCEM)

El Fondo de Convergencia Estructural del MERCOSUR es un fondo de naturaleza solidaria, creado en el año 2005¹⁴ con el fin de disminuir las asimetrías existentes en el bloque. De esta manera, en el año 2004, según decisión número 19/04, el CMC creó un Grupo de Alto Nivel con el objetivo de: identificar iniciativas y programas para promover la competitividad de los Estados Partes —en particular de las economías menores— y la convergencia estructural en el MERCOSUR y proponer fórmulas de financiamiento para la implementación de las iniciativas y programas mencionados, así como para el funcionamiento y fortalecimiento de la estructura institucional del MERCOSUR. El Presidente de la Comisión de Representantes Permanentes del MERCOSUR (CRPM) fue designado para coordinar las actividades del Grupo de Alto Nivel.

Al año siguiente se aprobó el FOCEM y la propuesta se estructuró en cuatro programas que contemplan diversos objetivos: propiciar la convergencia estructural (Programa I); desarrollar la competitividad (Programa II); profundizar la cohesión social (Programa III) y fortalecer la estructura institucional del MERCOSUR y el proceso de integración regional (Programa IV).¹⁵

El objetivo fundamental de desarrollar la infraestructura para la integración productiva tiene que estar orientado a generar una mayor oferta laboral, con empresas más profesionalizadas que puedan alcanzar altos niveles de cooperación con empresas de otros países, y explorar el desarrollo de nuevos sectores de las economías e incorporar sobre todo a grupos sociales que —en general— han sido “rezagados” por este tipo de proyectos. Todo ello contribuirá al desarrollo de la integración endógena sustentado en un nuevo modelo de integración para la región que sea más inclusivo.

¹⁴ Según decisión del CMC No. 45/05 y 18/05.

¹⁵ Artículo 2 Dec. CMC 18/05.

La norma de referencia agrega que los proyectos del Programa I deberán contribuir al desarrollo y ajuste estructural de las economías menores y regiones menos desarrolladas, incluyendo el mejoramiento de los sistemas de integración fronteriza y de los sistemas de comunicación en general.¹⁶ Los proyectos del Programa II deberán contribuir a la competitividad de las producciones del MERCOSUR, incluyendo procesos de reconversión productiva y laboral que faciliten la creación de comercio intra MERCOSUR, y proyectos de integración de cadenas productivas y de fortalecimiento de la institucionalidad pública y privada en los aspectos vinculados a la calidad de la producción, así como a la investigación y desarrollo de nuevos productos y procesos productivos. Por su parte, los proyectos del Programa III deberán contribuir al desarrollo social, en particular, en las zonas de frontera, y podrán incluir proyectos de interés comunitario en áreas de la salud humana, la reducción de la pobreza y el desempleo. Y, finalmente, los proyectos del Programa IV deberán atender la mejora de la estructura institucional del MERCOSUR y su eventual desarrollo.

El FOCEM inicialmente se integró con cien millones de dólares aportados por los Estados parte, conforme a los siguientes porcentajes, que han sido establecidos teniendo en cuenta la media histórica del PBI del MERCOSUR: Argentina: 27%; Brasil: 70%; Paraguay: 1% y Uruguay: 2%. Los mismos tienen el carácter de contribuciones no reembolsables. Como contrapartida, la distribución de los mismos se realiza en forma proporcionalmente opuesta: Paraguay se beneficia con el 48 % de los fondos, Uruguay con el 32 %, Argentina y Brasil con el 10 % del total.¹⁷ El monto inicial se fue incrementando con los aportes regulares y con los aportes voluntarios adicionales de los Estados parte, hasta llegar al año 2011 a un total aproximado de mil millones de dólares.

En referencia al procedimiento para la presentación de los proyectos a ser financiados por el FOCEM, en agosto de 2010 se aprobó el nuevo reglamento de funcionamiento, en el cual se le otorgó mayor visibilidad al Fondo y se reforzó, en función del incremento de los proyectos aprobados y en ejecución, la estructura de la Unidad Técnica FOCEM, que funciona en el ámbito de la Secretaría del MERCOSUR. En este sentido, la nueva estructura se compone de un Coordinador Ejecutivo, quien tendrá funciones relacionadas

¹⁶ Artículo 12 Dec. CMC 18/05: “Los recursos del FOCEM durante los primeros cuatro años se destinarán prioritariamente al Programa I del artículo 2 de la presente Decisión. Podrá destinarse durante ese período hasta un 0.5% de los recursos del Fondo al Programa IV”. Esta exigencia ha contribuido a que de los 23 proyectos aprobados hasta diciembre de 2008, 9 de ellos (el 40 %) se enmarcan en el Programa I de Convergencia Estructural, el cual prevé el financiamiento de proyectos de infraestructura, y dentro de este programa se relacionan fundamentalmente con la “construcción, modernización y recuperación de vías de transporte” (Bogado-Bono, 2009).

¹⁷ Según el artículo 11 Dec. CMC 18/05: Los Estados Partes correspondientes deberán participar en el financiamiento de los proyectos aprobados en su favor por el Consejo del Mercado Común del MERCOSUR, con fondos propios equivalentes, como mínimo, al 15% del valor total de tales proyectos.

con la administración, gestión, contratación y coordinación de los recursos humanos y de 17 funcionarios, duplicando de esta manera el número de técnicos y asistentes del Fondo.¹⁸

Dicha reforma, que fuera oportunamente solicitada por el Consejo del Mercado Común (CMC) a la Comisión de Representantes Permanentes del MERCOSUR (CRPM), fue aprobada por Decisión del CMC N° 01/10. Se creó una nueva instancia política en el procedimiento con la participación de un Consejo de Administración, representado por el Grupo Mercado Común (GMC), quien formulará directrices a la CRPM y al Coordinador Ejecutivo del Fondo.

Los programas que el FOCEM instituyó en su Reglamento original se han mantenido firmes: convergencia estructural, desarrollo de la competitividad, profundización de la cohesión social, y fortalecimiento de la estructura institucional del MERCOSUR y del proceso de integración regional.

En el nuevo reglamento se establece la integración financiera del FOCEM, la cual descansa en los aportes regulares que efectúan los Estados en dos cuotas semestrales durante los meses de mayo y noviembre y en los aportes voluntarios que puedan realizar los mismos, así como los recursos que provengan de terceros países o de organismos internacionales. Asimismo, se podrán computar recursos provenientes de cuentas remuneradas, las cuales se incluirán en el presupuesto FOCEM de cada año. Cabe destacar que el FOCEM carece de la facultad de endeudamiento (Bono, 2010).

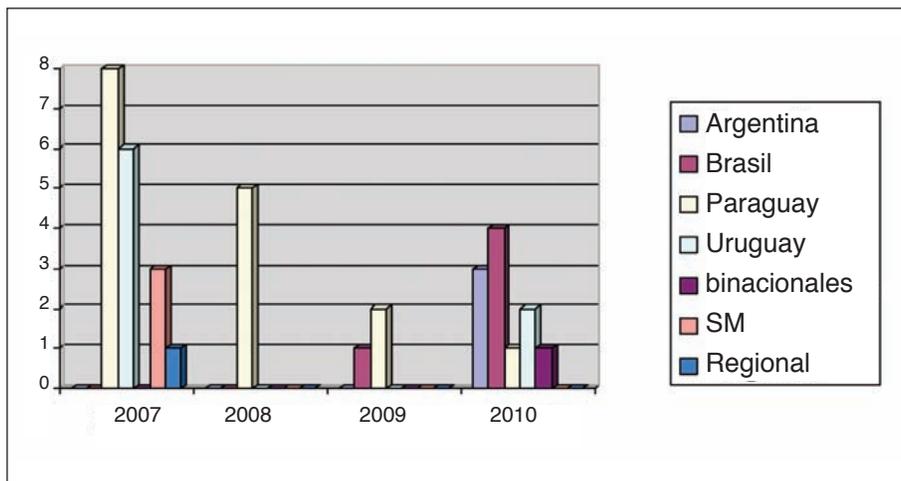
Dichos fondos serán administrados por el Coordinador Ejecutivo del FOCEM y se establece ante la mora de los aportes por parte de un Estado Parte, la sanción de no aprobación de nuevos proyectos y la imposibilidad de efectuar el primer desembolso en los casos de los proyectos aprobados. Esta situación no perjudicará a los demás proyectos en ejecución.

Asimismo, se dispuso en el Reglamento la Cláusula de Trato Nacional por la cual en las contrataciones que se efectúen en el marco de los Proyectos FOCEM no podrá discriminarse a las ofertas y a los oferentes de los Estados Partes del MERCOSUR y, por otra parte, se estipula lo que se conoce como “Trato MERCOSUR”, por el cual las ofertas de bienes, servicios y obras públicas solamente podrán ser presentadas por personas físicas o jurídicas de los Estados Partes del bloque.

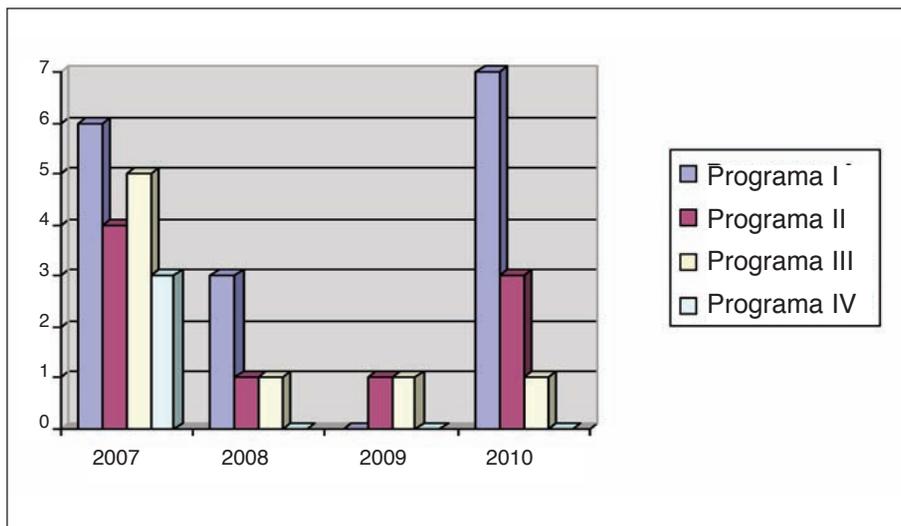
Se mantiene y regula un exhaustivo proceso de auditoría cuya función es ejercida por la Unidad Técnica FOCEM (UTF). Dichas auditorías pueden ser tanto externas como internas y estas últimas se constituyen con el envío a la UTF de informes semestrales relativos a los proyectos para su posterior evaluación. La remisión deberá ser efectuada por el Organismo Ejecutor a través de la Unidad Técnica Nacional FOCEM (UTNF), y deberán incluir los avances de la ejecución física y financiera del proyecto, así como los indicadores pertinentes y los resultados de las auditorías realizadas.

¹⁸ MERCOSUR/CMC/DEC N° 24/10.

A continuación se presenta un análisis de la evolución de los proyectos financiados con FOCEM desde el 2007 al 2010 teniendo en cuenta el origen de presentación de los proyectos y los Programas FPCEM a los cuales pertenecen.



Fuente: Elaboración propia.



Fuente: Elaboración propia.

Puede verse en el primer esquema que no solo se ha incrementado el interés por parte de los Estados en los proyectos FOCEM, sino también se mantiene el proyecto de ejecución regional PAMA, aprobado en 2007,¹⁹ y se han presentado proyectos de carácter binacional, hecho que aconteció por primera vez en el año 2010. Cabe tener presente que los proyectos de años anteriores (2007-2009) continúan su curso en los períodos siguientes y en algunos casos han comprometido toda la cuota que les correspondía en un solo proyecto.

En tanto, en el segundo cuadro se evidencia una mayor inclinación a la presentación de proyectos relacionados con el Programa I de Convergencia Estructural (7 proyectos) y al Programa II de Desarrollo de la Competitividad, donde se financiaron 3 proyectos (Bono, 2011).²⁰

En el marco del fortalecimiento de la política de financiamiento de proyectos con el fin de contribuir a la reducción de las grandes asimetrías existentes entre los miembros del MERCOSUR, los proyectos FOCEM fueron incluidos como instrumentos necesarios en el Plan Estratégico para la Superación de Asimetrías del MERCOSUR, el cual surge de las Decisiones N° 34/06 y N° 33/07.

Las directrices establecen que el mencionado Plan Estratégico deberá contener objetivos de corto, mediano y largo plazo, instrumentos de política comunitaria, un cronograma para la vigencia de los mismos y criterios para evaluar resultados. Se sustenta en cuatro pilares básicos: acciones para el desarrollo e integración de las economías de los países sin litoral marítimo (Pilar I); acciones de apoyo a la competitividad de las economías menores (Pilar II); acciones para facilitar el efectivo acceso a los mercados, incluyendo los de terceros países (Pilar III) y marco institucional (Pilar IV) y se resalta, como instrumentos a utilizarse en la orientación de las acciones comunitarias: “la ampliación de instrumentos financieros como el FOCEM” (Rodríguez, 2011).

Cabe mencionar que, en este nuevo enfoque, la evolución de los montos destinados a los proyectos y la reforma de la estructura nos han dado la pauta de que el FOCEM está siendo considerado como una herramienta a la cual se la podría calificar de “comunitaria”, aunque es necesario destacar que aun con los aumentos del capital de los que hicimos referencia, los recursos

En el marco del fortalecimiento de la política de financiamiento de proyectos con el fin de contribuir a la reducción de las grandes asimetrías existentes entre los miembros del MERCOSUR, los proyectos FOCEM fueron incluidos como instrumentos necesarios en el Plan Estratégico para la Superación de Asimetrías del MERCOSUR...

¹⁹ El proyecto de ejecución regional es: “MERCOSUR Libre de Fiebre Aftosa” y fue presentado por el Comité MERCOSUR Libre de Fiebre Aftosa.

²⁰ Ver Anexos sobre los proyectos financiados con FOCEM.

del FOCEM representan un porcentaje muy reducido del Producto Interno Bruto (PIB) del bloque. De acuerdo a las cifras disponibles en el Informe de Indicadores Macroeconómicos del MERCOSUR 2010²¹, los fondos del FOCEM a 2011 representan el 0,042 % del PIB del bloque.

A partir de los años 2003-2004 se podría decir que el MERCOSUR tuvo un viraje hacia un nuevo modelo de integración, identificado con un esquema de integración social que incluyó la dimensión política y comercial, una dimensión ciudadana de la integración, con el establecimiento, entre otros, del FOCEM.

En la Unión Europea los fondos de convergencia representan el 0,4 % del total del PBI y se destina un 35 % del presupuesto comunitario a dichos fondos (Rodríguez, 2011).

Sin perjuicio de ello, el Fondo de Convergencia Estructural se ha ido consolidando como una herramienta que responde al nuevo modelo de integración que desde hace algunos años se viene desarrollando en el ámbito del MERCOSUR.

A partir de los años 2003-2004 se podría decir que el MERCOSUR tuvo un viraje hacia un nuevo modelo de integración, identificado con un esquema de integración social que incluyó la dimensión política y comercial, una dimensión ciudadana de la integración, con el establecimiento, entre otros, del FOCEM (Gratius: 2008, 19). Este viraje se percibe en los objetivos centrales planteados en los cuatro grupos de programas financiados por el FOCEM, donde, como explicamos ut supra, necesariamente los proyectos presentados tienen que contribuir al desarrollo integral y sustentable de las regiones más aisla-

das y perjudicadas del bloque, haciendo especial hincapié en los países menores: Paraguay y Uruguay.

En el caso de las infraestructura, este Fondo no solo ha financiado proyectos vinculados al fomento de la interconexión física a través de rutas, ferrocarriles, redes eléctricas o de telecomunicaciones (a nivel nacional como regional), los cuales sin duda han significado un aporte muy importante al desarrollo de las regiones beneficiadas, sino que ha financiado también otro tipo de proyectos que podríamos denominar de *infraestructura social*. En este sentido, citamos los siguientes ejemplos: el programa sobre “sistemas de agua potable y saneamientos rurales indígenas”, presentado por Paraguay en 2007; el programa de “intervenciones múltiples en asentamientos”, presentado por Uruguay (2007) o el proyecto de “obras de ingeniería del Sistema de Saneamiento de la ciudad de Sao Borja-RS”, presentado por Brasil (2010).²²

Asimismo, los Estados han ido evolucionando en cuanto a la considera-

²¹ Indicadores Macroeconómicos del MERCOSUR, Diciembre 2010, Boletín No. 4, página 23. Disponible en: http://www.mercosur.int/innovaportal/file/2949/1/004_boletin%20IMM.pdf (fecha de consulta: 12/10/2011).

²² Ver Anexo al final.

ción y utilización del Fondo como una herramienta de índole regional, contribuyendo de esta manera al cumplimiento de sus objetivos. En este orden, se han presentado proyectos de ejecución binacional (Interconexión eléctrica Brasil-Uruguay, aprobado en 2010), regional (Investigación, educación y biotecnologías aplicadas a la salud, aprobado en 2011) y que involucra directamente a Estados provinciales (Interconexión eléctrica Paso de los Libres, Corrientes, aprobado en 2010), cuestión que no se había logrado en los primeros años de creación del Fondo.

Todo ello ha requerido de la necesidad de generar profundos cambios ideológicos en las sociedades y cambios políticos en las clases dirigentes de los Estados que componen el bloque, además de una profundización hacia este nuevo modelo de integración que incorpore o haga mayor hincapié en la “dimensión social” del proceso, situación que se ha comprobado, desde el último quinquenio, en el análisis de las decisiones técnicas y políticas (de alto nivel) en el MERCOSUR.

c) Conclusiones

Cabe advertir que estos dos modelos de integración por infraestructura poseen, en algunos casos principios y objetivos similares. Ambos propician, por ejemplo, proyectos que consagran la integración de los territorios (a través de rutas, vías férreas y desarrollos hídricos), la profundización de la matriz energética y de las telecomunicaciones, con una visión direccionada no solamente hacia el fomento del crecimiento del comercio intra y extra regional, sino también de la cohesión social y el desarrollo de las regiones.

Hemos advertido también algunas diferencias, sobre todo en referencia al financiamiento, ya que una parte importante de los fondos que aporta el FOCEM tiene un carácter solidario y por lo tanto no debe ser reembolsado por parte de los Estados beneficiarios. En tanto que los proyectos de IIRSA se financian con préstamos de entidades financieras internacionales y regionales (que sí son reembolsables) y con aportes mixtos y estatales.

Sin perjuicio de ello el FOCEM posee, asimismo, una visión diferente de la infraestructura física, la cual propicia no solo las obras que profundizan la integración comercial sino también fomenta obras vinculadas directamente con el desarrollo social de los Estados y cuyo impacto recae directamente en la población que se beneficia de ellos. Los casos más paradigmáticos se corresponden con los planes de vivienda en el Paraguay (MERCOSUR – Hábitat y MERCOSUR Rôga), cuyo aporte asciende a 15 millones de dólares, o con la construcción de sistemas de alcantarillado sanitario, letrinas

... el FOCEM posee, asimismo, una visión diferente de la infraestructura física, la cual propicia no solo las obras que profundizan la integración comercial sino también fomenta obras vinculadas directamente con el desarrollo social de los Estados y cuyo impacto recae directamente en la población que se beneficia de ellos.

ventiladas y unidades de servicios higiénicos en pequeñas comunidades rurales e indígenas por un monto total y estimado de 28,5 millones de dólares (Proyecto Comunidades saludables) o la construcción de redes de servicios de agua potable (MERCOSUR Yporá).²³

La infraestructura física para la integración no es solo aquella pensada bajo el paradigma del IIRSA, de interconexión territorial, sino que además conviven en el concepto otras visiones que incluyen a las sociedades en los procesos de integración mediante la garantía de los derechos básicos, inherentes a la persona misma. Hacia este camino están convergiendo los programas presentados.

Esta diferencia ha sido producto de los orígenes diversos de ambos programas, destacando a IIRSA como una iniciativa cuyo objetivo estaba centrado en la elaboración de “mega ejes de integración y desarrollo” en toda la región sudamericana que fomentaran, entre otros objetivos, el comercio y la inserción de la región en el mundo. Objetivo que, como ya explicamos, se fue modificando, incorporando nuevas variables y estrategias. El FOCEM, por el contrario, tuvo desde sus orígenes un marcado fundamento de cohesión regional, ya que fue creado para financiar situaciones de asimetrías entre los Estados del bloque. Por otro lado, resulta casi imposible poder comparar los montos destinados para ambos programas.

Por otro lado, en los ejes de IIRSA, en general, se desarrollan proyectos binacionales o regionales que pueden llegar a incorporar a varios Estados; ello ocurre por ejemplo con el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, que desarrolla proyectos que involucran hasta cinco países. En cambio, en los proyectos financiados por FOCEM no ocurre lo mismo, ya que la casi totalidad de los proyectos financiados han sido proyectos nacionales. Recién en el año 2009 se presentó al FOCEM el primer proyecto binacional sobre la “Interconexión eléctrica de 500MW Uruguay-Brasil”, actualmente en etapa de ejecución. Esta nueva conformación contribuirá

sustancialmente a cumplir con los objetivos de los fondos FOCEM: disminuir las asimetrías existentes entre las distintas regiones, basándose en el criterio de la cooperación y la solidaridad, con el fin último de profundizar la integración de los Estados miembros.

Sin lugar a dudas los proyectos FOCEM han asignado al concepto mismo de Infraestructura física para la integración un nuevo enfoque y algo similar se está rediseñando en la Iniciativa IIRSA, con la incorporación de una visión endógena de la infraestructura, aunque el desafío para esta última será mucho más complejo y tendrá mayores resistencias de los diversos sectores involucrados de los doce países.

²³ Ver Anexo al final.

La infraestructura física para la integración no es solo aquella pensada bajo el paradigma del IIRSA, de interconexión territorial, sino que además conviven en el concepto otras visiones que incluyen a las sociedades en los procesos de integración mediante la garantía de los derechos básicos, inherentes a la persona misma. Hacia este camino están convergiendo los programas presentados.



BIBLIOGRAFÍA citada y consultada

BARBERO, José. “La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria”. Publicación en la serie *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina (IDeAL)*, Corporación Andina de Fomento (CAF), 2011. Disponible en: <http://caf.com/attach/19/publicaciones/infraestructura/libros.html> (consulta: 13/11/2011)

BERRIZBEITÍA, Luis Enrique (2005), “El papel de las entidades multilaterales regionales en el desarrollo sostenible”, *CEPAL - Documentos de proyectos Integración económica y cohesión social: lecciones aprendidas y perspectivas*. Publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile.

BOGADO BORDAZAR, Laura y BONO, Laura (2011), “La iniciativa IIRSA a 10 años de la reunión de Brasilia”, En: *Intellector*, año VII, volumen VIII, No. 15, julio-diciembre de 2011, Río de Janeiro, Brasil.

BOGADO BORDAZAR, Laura y BONO, Laura (2009), “Los proyectos de infraestructura sudamericana frente a la crisis financiera internacional”. En *Revista Relaciones Internacionales*. Instituto de Relaciones Internacionales (IRI-UNLP), No. 36, páginas 61 a 75.

BONO, Laura (2011), *Secretaría del MERCOSUR*. En: BONO, Laura y BOGADO, Laura (coordinadoras), *Informe de Integración de América Latina y el Caribe 2010*, Departamento de América Latina y el Caribe, instituto de Relaciones Internacionales, UNLP.

GRATIUS, Susanne, *MERCOSUR y NAFTA. Instituciones y mecanismos de decisión en procesos de integración asimétricos*. Iberoamericana, España, 2008.

HEIDRICH, Pablo comp. (2008) FLACSO, Argentina. *Energía e Infraestructura en América del Sur*, “Economía Política de la Integración”. Editorial Nuevo Ser. Buenos Aires.

HERNÁNDEZ, Daniel Ruby, 1996, *Un modelo de desarrollo regional*, Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires. Editorial Macchi.

LUCIONI, Luis (2009), “La provisión de Infraestructura en América Latina: tendencias, inversiones y financiamiento”. Publicación de la CEPAL. Naciones Unidas. Santiago de Chile.

RODRÍGUEZ SILVERO, Ricardo (2011), “Asimetrías en el MERCOSUR. Breve historia, situación actual y perspectivas”. En: CAETANO, Gerardo (coordinador), *MERCOSUR 20 años*, CEFIR, Uruguay.

ROSALES, Osvaldo (2010), *Espacios de convergencia y de cooperación regional*. Cumbre de Alto Nivel de América Latina y el Caribe, México 2010, CEPAL.

ROZAS, Patricio (2010), “América Latina: problemas y desafíos del financiamiento de la infraestructura”, *Revista CEPAL*, No. 101.

SAFAROV, Alejandro Gabriel (2000). “El Territorio como factor dinámico de la integración: La ZICOSUR”, *Revista Persona*. Buenos Aires.

Páginas web consultadas.

Mercado Común del Sur: <http://www.mercosur.org.uy>

Iniciativa para la Infraestructura Regional Sudamericana: <http://www.iirsa.org>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (ONU): <http://www.cepal.org>

Corporación Andina de Fomento: <http://www.caf.org>

Fondo para la Cuenca del Plata: <http://www.fonplata.org>

Siglas utilizadas

BID, Banco Interamericano de Desarrollo.

CAF, Corporación Andina de Fomento.

CEPAL, Comisión Económica para América Latina.

CIP, Consejo de Infraestructura y Planeamiento.

CMC, Consejo de Mercado Común.

CRPM, Comisión de Representantes Permanentes.

FOCEM, Fondo de Convergencia Estructural.

FONPLATA, Fondo para la Cuenca del Plata.

GMC, Grupo del Mercado Común.

MERCOSUR, Mercado Común del Sur.

PAMA, Programa de Acción MERCOSUR Libre de Fiebre Aftosa.

PBI, Producto Bruto Interno.

PYMES, Pequeñas y Medianas Industrias.

UNASUR, Unión de Naciones Sudamericanas.

UTF, Unidad Técnica FOCEM.

UTNF, Unidad Técnica Nacional FOCEM.

ANEXO
Proyectos aprobados durante los años 2007 y 2008

Nombre del Proyecto	País	Programa	Monto total Proyecto (U\$S mil.)	Monto total FOCEM (U\$S mil.)	No. Dec. CMC
MERCOSUR-Hábitat	Paraguay	III	12.914.680	7.5000.000	8/07
MERCOSUR-Roga	Paraguay	III	9.705.882	7.500.000	8/08
Acceso y circunvalación Asunción	Paraguay	I	14.860.000	12.631.000	8/07
Apoyo integral Microempresas	Paraguay	II	5.000.000	4.250.000	8/07
Laboratorio Bioseguridad	Paraguay	II	4.800.000	4.080.000	8/07
Corredores Viales	Paraguay	I	16.990.294	14.441.758	11/07
PAMA	Regional	II	16.339.470	13.888.550	8/09
Ruta 26 Melo-Arroyo Sarandí	Uruguay	I	7.929.000	5.310.000	8/07
Internalización Productiva -software, biotecnología-	Uruguay	II	1.500.000	1.275.000	8/07
Economía Social de Frontera	Uruguay	III	1.646.820	1.399.799	8/07
Clasificadores	Uruguay	III	1.882.000	1.600.000	11/07
Intervenciones Múltiples en Asentamientos	Uruguay	III	1.411.765	1.200.000	11/07
Ruta 12 Empalme Ruta 54-Ruta 55	Uruguay	I	4.371.000	2.928.000	23/07
Arancel Externo Común	Secretaría Mercosur	IV	50.000	50.000	8/07
Base de Datos Jurisprudencial	Secretaría Mercosur	IV	50.000	50.000	8/07
Identificación de necesidades de Convergencia estructural	Secretaría Mercosur	IV	70.900	70.900	39/07
Sist. de Agua potable y Saneamiento rurales indígenas	Paraguay	I	39.470.702	28.516.221	47/07
Ruta 8, San Salvador-Ramal Rojas Potrero	Paraguay	I	6.344.800	4.902.900	48/07
Desarrollo de productos Turísticos: Iguazú Misiones	Paraguay	II	1.302.730	992.300	7/08
Pavimentación Ruta 6 y 7-Franco Cedrales	Paraguay	I	5.846.500	4.517.000	8/08
Pavimentación Ruta 2 – Bernardino Caballero	Paraguay	I	5.186.500	4.008.000	9/08
Recapado Ruta 1 y 6 Graneros del Sur	Paraguay	I	4.004.000	3.092.750	10/08
MERCOSUR YPORA	Paraguay	III	7.588.848	5.835.321	11/08
			169.265.891	130.039.499	

Programa I: Programa de la Convergencia Estructural.

Programa II: Programa de Desarrollo de la Competitividad.

Programa III: Programa de Cohesión Social.

Programa IV: Programa de Fortalecimiento de la Estructura Institucional y del Proceso de Integración.

Fuente: Unidad Técnica FOCEM, Secretaría del MERCOSUR.

Proyectos aprobados durante el año 2009

Nombre del Proyecto	País	Programa	Monto total Proyecto (U\$S mil.)	Monto total FOCEM (U\$S mil.)	No. Dec. CMC
Implementación de la Biblioteca UNILA - BIUNILA y del Instituto MERCOSUR de Estudios avanzados IMEA, Universidad Federal de la Integración Latinoamericana, en la región trinacional en Foz de Iguazú, Estado de Paraná, Brasil	Brasil	Cohesión Social (III)	22.000.000	17.000.000	02/09
Desarrollo Tecnológico, Innovación y Evaluación de la Conformidad - DETIEC	Paraguay	Desarrollo Competitividad (II)	6.470.588	5.000.000	10/09

Fuente: elaboración propia en base a datos de la página web del MERCOSUR.

Proyectos aprobados durante el año 2010 (primer semestre).

Nombre del Proyecto	País	Programa	Monto total Proyecto (U\$S mil.)	Monto total FOCEM (U\$S mil.)	No. Dec. CMC
Vínculo de Interconexión En 132 Kv ET Iberá Paso de Los Libres Norte	Argentina	I	19,06	13,12	3/10
Pymes exportadoras de bienes de capital, plantas llave en mano y servicios de ingeniería	Argentina	II	0,672	0,552	4/10
Intervenciones integrales edificios enseñanza obligatoria Gral.Obligado, Vera, 9 de Julio Garay y San Javier, Prov. Santa Fe.	Argentina	III	7,934	5,213	08/10
Intensificación y Complementación automotriz en el ámbito del MERCOSUR	Brasil	II	3,93	2,96	09/10
Calificación de Proveedores de la Cadena Productiva de Petróleo y Gas	Brasil	II	3,67	2,85	11/10
Ampliación del Sistema de Saneamiento Ponta Pora-MS	Brasil	I	6,14	4,50	05/1
Rehabilitación y Pavimentación del tramo Concepción-Puerto Vallemí	Paraguay	I	99,79	75,31	06/10
Interconexión eléctrica de 500 MW Uruguay-Brasil	Uruguay	I	97,78	83,113	02/10
Implantación del sist.de 500 Kv en Paraguay "Construcción Línea de transmisión eléctrica de 500 Kv entre Villa Hayes y Subestación en Margen Derecha de Itaipú Binacional", Ampliación de Subestación Margen Derecha y Subestación Villa Hayes	Paraguay-Brasil	I	555	400	07/10

Programa I: Programa de la Convergencia Estructural.

Programa II: Programa de Desarrollo de la Competitividad.

Programa III: Programa de Cohesión Social.

Programa IV: Programa de Fortalecimiento de la Estructura Institucional y del Proceso de Integración.

Fuente: CEI en base a datos del sitio web del MERCOSUR.

Proyectos FOCEM aprobados en el segundo semestre del año 2010

Nombre del Proyecto	País	Programa	Monto total Proyecto (U\$S mil.)	Monto total FOCEM (U\$S mil.)	No. Decisión
Rehabilitación de las Vías Férreas, línea Rivera: tramo Pintado (Km 144 Frontera (Km 566))	Uruguay	Convergencia Estructural (I)	74.830.970	50.100.407	52/10
Obras de Ingeniería del Sistema de Saneamiento de la ciudad de Sao Borja-RS	Brasil	Convergencia Estructural (I)	9.987.176	6.525.003	51/10

Fuente: elaboración propia en base a datos de la página web del MERCOSUR.

Proyectos aprobados durante el año 2011 (primer semestre)

Nombre del Proyecto	País	Programa	Monto total Proyecto (U\$S mil.)	Monto total FOCEM (U\$S mil.)	No. Decisión
Investigación, educación y biotecnologías aplicadas a la salud, elaborado en el ámbito de la Reunión Especializada de Ciencia y Tecnología del MERCOSUR (RECyT)	Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay	Cohesión Social (III)	10.061.400	7.063.000	017/11
Construcción de la Autopista Ñu Guazú: Asunción-Luque (6,3 Km)	Paraguay	Convergencia Estructural (I)	27.576.524,00	20.719.573,00	02/11

Fuente: elaboración propia en base a datos de la página web del MERCOSUR.