

Conectando América Latina y el Caribe: infraestructura para la integración regional



¿Por qué lanzamos esta convocatoria?

Los proyectos de mejora en infraestructura transfronteriza¹, tanto física como digital, constituyen un vehículo para profundizar y fortalecer la integración regional y, a través de ello, traer aparejados múltiples y diversos beneficios económicos.

En concreto, las mejoras en la infraestructura física y digital transfronteriza pueden reducir significativamente los costos de transporte y los costos de procesamiento administrativo de los flujos de comercio e inversión.² Ello tiende a favorecer una expansión del comercio intrarregional dada la localización prevaleciente de las firmas, así como una reoptimización de la configuración espacial de la actividad económica. A su vez, el aumento consiguiente del tamaño y del dinamismo del mercado contribuye a elevar el atractivo de la región como destino de la inversión extranjera directa (IED) en general, y como localización de firmas multinacionales en particular. Esto puede propiciar específicamente el establecimiento de eslabonamientos productivos transfronterizos que involucran a firmas multinacionales y firmas domésticas. Como resultado, puede aumentar la actividad innovadora, la productividad total de los factores y el crecimiento, especialmente cuando se coordinan las intervenciones en infraestructura física y digital dentro y entre los países.

América Latina y el Caribe (ALC) enfrenta importantes desafíos vinculados a la disponibilidad y la calidad de la infraestructura física y digital (Brichetti et al., 2021), que condiciona su competitividad comercial y desarrollo futuro. Las deficiencias de los activos físicos y digitales que permiten la conectividad regional (*hardware* de la integración), y la falta de armonización de los marcos regulatorios y los procedimientos administrativos que habilitan la circulación transfronteriza de bienes, servicios y personas (*software* de la integración), obstaculizan la posibilidad de aprovechar los beneficios económicos asociados a los procesos de integración en la región.³

En este marco, la región ha venido realizando esfuerzos para cerrar las brechas de conectividad, intentando coordinar y articular el despliegue del software y del hardware en diversas iniciativas de integración regional. Entre ellas: 1) el Sistema de Interconexión Eléctrica para América Central (SIEPAC) en el marco del Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica, que busca desarrollar los mercados regionales de electricidad, gas natural, energías renovables, entre otros; 2) el Sistema de Interconexión Eléctrica Andina (SINEA)⁴; 3) las centrales hidroeléctricas binacionales, como Salto Grande (Argentina y Uruguay), Itaipú (Paraguay y Brasil) y Yacyretá (Argentina y Paraguay)⁵; 4) la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)⁶ que tuvo su origen en el año 2000, con el fin de estructurar territorialmente la planificación de los proyectos de infraestructura a través de ejes de integración y desarrollo multinacionales; entre otros ejemplos.

Más allá de las acciones impulsadas en los años pasados, ALC tiene todavía un largo camino que recorrer para integrar física y digitalmente el espacio económico de la región, impulsar las cadenas de valor regionales y mejorar la inserción de ALC en el mundo. El desafío es aún mayor ante el impacto del cambio climático, el cual exige el despliegue de proyectos de infraestructura resilientes y sostenibles.

1-Refiere a obras de infraestructura que tengan por objetivo incrementar la conectividad y flujos comerciales entre dos o más países. Por ejemplo, pasos fronterizos, carreteras, puentes, ferrocarriles, puertos marítimos y litorales, entre otros. Incluye también los aspectos regulatorios que administran esta problemática a nivel nacional y regional.

2-Por ejemplo, una mejor infraestructura digital facilita la incorporación de nuevas tecnologías como inteligencia artificial, internet de las cosas y blockchain, que permiten simplificar y acelerar tales procesos administrativos.

3-En efecto, como consecuencia de estas limitaciones, los costos de transporte en ALC presentan mayor impacto sobre el comercio exterior que los aranceles (BID, 2013); teniendo dicho fenómeno mayor incidencia en el comercio intra-regional. Asimismo, los altos niveles de concentración por país que registran las ventas externas regionales se explican, entre otros factores, por los elevados costos internos de transporte. Específicamente, las áreas geográficas donde los costos son mayores son aquellas que tienen menor participación en las ventas externas de ALC.

4-<https://blogs.iadb.org/energia/es/iniciativa-sinea-hacia-la-integracion-electrica-de-la-region-andina>

5-<https://blogs.iadb.org/energia/es/integracion-electrica-en-el-cono-sur/>

6-<https://www.iirsa.org/>

El presente llamado a trabajos de investigación organizado por el **Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL)**, perteneciente al **Sector de Integración y Comercio (INT)**, junto al **Sector de Infraestructura y Energía (INE)** del **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**, y al **Instituto Interdisciplinario de Economía Política (IIEP - UBA CONICET)**, busca profundizar el conocimiento sobre el vínculo entre **la infraestructura, la conectividad y la integración regional**.

El objetivo es contar con información y análisis relevante para la toma de decisiones de los sectores público y privado de los países de la región, a los efectos de avanzar en la mejora cuantitativa y cualitativa de la oferta de servicios vinculados con la conectividad, el transporte y la logística, insumos fundamentales para el avance de la integración comercial y productiva en la región.

¿Qué estamos buscando?

El objetivo de la convocatoria es seleccionar **trabajos de investigación que permitan generar diagnósticos y propuestas de intervención específicas** focalizadas en las áreas temáticas que se detallan abajo (aunque no limitadas a ellas). Los análisis pueden ser conceptuales, empíricos o pueden consistir en casos de estudio de experiencias, regionales o extrarregionales relevantes de marcos regulatorios, políticas e iniciativas bilaterales o subregionales. A continuación, se incluyen a modo orientativo algunas áreas en que se podrían concentrar las propuestas.

1. Medición: evolución y patrones de la integración física (transporte aéreo, terrestre, marítimo y fluvial, energía, agua) y digital de los países de América Latina y el Caribe y en comparación con otras regiones del mundo; el rol de la IED.

2. Interacciones y efectos: aspectos teóricos y conceptuales y/o evidencia empírica de las interacciones entre infraestructura física y digital, facilitación comercial y la coordinación entre ambas y comercio, inversión e integración regional en general; los canales a través de los cuales operan dichas interacciones; y sus efectos sobre la productividad y el crecimiento.

3. Marcos regulatorios y políticas: similitudes y diferencias de los marcos regulatorios nacionales de la infraestructura física y digital y los servicios asociados relevantes para la integración regional; grado de avance y coherencia de las políticas de facilitación comercial de los países (por ejemplo, sistemas de gestión de riesgo, esquemas de operador económico autorizado, ventanillas únicas de comercio exterior y sistemas de tránsito internacional); y oportunidades y desafíos para la coordinación o armonización de dichos marcos y políticas.

4. Iniciativas específicas de integración regional: casos de esquemas y mecanismos de coordinación de la infraestructura física y digital y la facilitación de comercio entre países (por ejemplo, construcción o mejora de rutas y pasos de frontera con gestión coordinada entre países), gobernanza de la integración física y digital regional, financiamiento de la infraestructura física y digital regional en general, y papel de la inversión extranjera directa, en particular.

¿Quién puede presentar una propuesta?

El llamado está abierto a investigadores independientes y equipos pertenecientes a universidades, centros de investigación y think tanks de los 48 países miembros del BID -[26 prestatarios](#) y los [22 no prestatarios](#)-. Cuando se trate de personas individuales o equipos de países miembro no prestatarios, deberán presentarse en asociación con algún nativo o equipo de investigación de uno de los 26 países miembros prestatarios.

¿Cuáles son los criterios de evaluación?

Los principales criterios de selección se basarán en:

- La potencial **capacidad de elaborar diagnósticos válidos** en un plazo breve y sugerir intervenciones/iniciativas específicas de política concretas (preferentemente replicables y factibles de implementación) vinculadas fundamentalmente a la agenda comercial y de infraestructura de la integración.
- La **relevancia de las temáticas** objeto de las propuestas, la capacidad analítica y la generación de nuevo conocimiento empírico y cuantificable en relación con la profundización y modernización de los esquemas de integración de ALC.
- La **solidez, pertinencia y originalidad** de las metodologías a ser utilizadas.
- La **experiencia y capacidades** de los investigadores/equipos de investigación (tanto generales, como particulares en el área de trabajo de la propuesta presentada).

Se realizará una preselección de propuestas, para luego entrevistar a los investigadores y realizar una selección final de 6 proyectos de investigación. Los proyectos ganadores podrán ser considerados para integrar la próxima edición de la Revista de Integración y Comercio del BID INTAL, bajo la modalidad de artículo de divulgación (entre 15 y 20 páginas), con las adaptaciones editoriales y los reconocimientos de autoría correspondientes. En una fase posterior, los proyectos también podrán ser seleccionados para ser publicados por el BID en calidad de nota técnica, la cual consiste en un formato de publicación de tenor más académico y extenso.

¿Cómo aplicar?

Las propuestas presentadas deben incluir los siguientes componentes:

- Identificación del problema** a estudiar y su relevancia (máx. 1 página).
- Objetivos** (máx. 1/2 página).
- Metodología**, tipo y fuentes de datos. Si los datos no son públicos, el equipo debe demostrar que el acceso a los mismos es posible (máx. 1,5 páginas).
- Impactos e intervenciones** de política esperadas (máx. 1 página).
- Experiencia relevante** de los investigadores/equipos/instituciones involucradas (máx. 1 página).

Las propuestas **pueden ser presentadas en inglés, castellano o portugués**, y no deben exceder las 5 páginas (incluyendo además de los componentes citados, la bibliografía respectiva). También se deberán anexar CVs breves (máximo 4 páginas cada uno) de los miembros de los equipos de investigación.

[Las propuestas deben ser enviadas a: \[propuestas@intalbid.org\]\(mailto:propuestas@intalbid.org\)](mailto:propuestas@intalbid.org)

Cualquier consulta relacionada con la convocatoria también puede ser enviada a la mencionada dirección de correo electrónico. Atender a las recomendaciones que se brindan al final del documento.

¿Quiénes integran el Comité de Evaluación?

- Ana Basco (Directora, BID INTAL)
- Andrés López (Director, IIEP UBA-CONICET)
- Christian Volpe (Asesor Económico Principal, INT/BID)
- Ricardo Rozemberg (Especialista en Integración y Comercio, BID INTAL)
- Agustina Calatayud (Líder del Sector de Transporte INE/TSP, BID)

¿Cuál es el proceso de selección?

Las principales fechas del llamado durante 2024 son:

- 22 de abril:** apertura del llamado a propuestas.
- 14 de junio:** cierre del llamado a propuestas. Se valorarán especialmente aquellas recibidas antes de la fecha original de cierre del 31 de mayo.
- 28 de junio:** anuncio de las propuestas preseleccionadas para entrevista.
- 10 de julio:** anuncio de las propuestas seleccionadas.
- 4 de octubre:** entrega versión preliminar.
- 15 de noviembre:** entrega versiones finales.

¿Cuál es el financiamiento para las propuestas seleccionadas?

El presupuesto disponible será de USD 8.000 para cada una de las seis propuestas seleccionadas.⁷

Calendario de pago:

- 50% contra entrega y aprobación de la versión preliminar.
- 50% contra entrega y aprobación de la versión final.

⁷Para el caso de Argentina se tomará el equivalente a pesos sobre el valor del dólar oficial.

Otras aclaraciones

- El llamado está abierto tanto para investigadores o especialistas de forma individual o en equipo que deseen presentar su propuesta independientemente del país o filiación institucional, siempre que sea/an nativo/s de alguno de los 48 países miembros del BID -[26 prestatarios](#) y los [22 no prestatarios](#)-. Cuando se trate de personas individuales o equipos de países miembro no prestatarios, deberán presentarse en asociación con algún nativo o equipo de investigación de uno de los 26 países miembros prestatarios.
- Un mismo participante puede formar parte de distintos equipos y presentarse individualmente a la vez, si es con trabajos distintos.
- No se exigirá documentación administrativa que justifique filiación institucional, pero se tendrá en cuenta la fidelidad de estos datos consignados en el CV, así como la relación de esta información con el contenido de la propuesta.
- Algunos trabajos se pueden considerar para publicar por el BID INTAL e INE en la Revista Integración y Comercio con las adaptaciones editoriales y los reconocimientos de autoría correspondientes. Bajo una licencia Creative Commons CC BY 3.0 IGO (<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/legalcode>) que contempla las autorías personales con el debido reconocimiento y bajo la autoría institucional del BID INTAL e INE.
- Todas las consultas se remitirán a la casilla de correo: propuestas@intalbid.org brindado en las Bases y Condiciones hasta el cierre.
- El BID INTAL anunciará a los ganadores vía email al cierre de la convocatoria y se comunicará con él/ los investigadores.
- El calendario de cierre y fechas puede sufrir modificaciones que serán anunciadas vía mail, redes sociales y página web de la institución o de la convocatoria.