

Sección V: Cartera de Proyectos IIRSA 2004

V.1 Ordenamiento de la cartera de proyectos: Resultados alcanzados

La planificación territorial desarrollada, de carácter indicativo y regional, representa un hito sin precedentes en la historia suramericana.

En efecto, la conformación de una cartera de proyectos de infraestructura de integración bajo una visión regional y consensuada entre los doce países de América del Sur representa un avance significativo de las acciones de la Iniciativa, consolidándola como una instancia central para la construcción de una agenda común de acciones y proyectos para la integración física de la región.

La planificación indicativa sobre el territorio ha permitido que los países evalúen en conjunto los impactos económicos, sociales y ambientales de los grupos de proyectos de la cartera IIRSA, generándose sólidos elementos de naturaleza técnica que consolidan la cartera de proyectos y definen principios orientadores para la ejecución de proyectos estratégicos y/o de alto impacto.

El trabajo realizado por los países ha permitido:

- ▶ Ordenar la cartera de proyectos en función de las dimensiones estratégicas de análisis de la Iniciativa, identificando los grupos de proyectos que mayor impacto tienen en relación al desarrollo sostenible de sus áreas de influencia y mayor factibilidad poseen dada su viabilidad técnico-ambiental y/o la convergencia de prioridades políticas vigente.
- ▶ Revisar y validar los agrupamientos de proyectos de los EID de la Iniciativa.
- ▶ Perfeccionar las funciones estratégicas de los agrupamientos, identificando los objetivos comunes que persiguen los proyectos en el marco de la integración física y su vinculación directa con los aspectos territoriales propios de su área de influencia y con la Visión de Negocios del EID correspondiente.
- ▶ Validar la secuencia analítica propuesta y la estrecha vinculación existente entre la Visión Estratégica Suramericana, las Visiones de Negocios de cada EID y el enfoque metodológico aplicado, permitiendo su constante enriquecimiento.

En particular, se identifican los siguientes logros particulares que superaron los enfoques de evaluación tradicionales de proyectos:

- ▶ La comprensión más amplia de la contribución de cada grupo de proyectos con relación al desarrollo sostenible de su área de influencia.



- ▶ La identificación de las sinergias y/o mejor funcionalidad logística del conjunto de inversiones han permitido vincular de manera concreta las estrategias de integración de cada país con los proyectos en sus espacios, dando al proceso una dimensión territorial ampliada que va consolidando una nueva visión geoeconómica del continente.
- ▶ La aplicación de una metodología de análisis que vincule de manera directa las necesidades de infraestructura de los espacios con sus características económico-productivas, sociales y ambientales actuales y/o potenciales ***bajo una visión regional compartida.***
- ▶ La incorporación progresiva de pautas comunes para avanzar en el diseño de estrategias de intervención territorial comunes entre los países (binacionales, multinacionales), cuyo objetivo central pase no por decisiones geopolíticas sino por la consolidación de las ventajas comparativas-competitivas naturales de orden productivo y/o comercial de las regiones en el contexto de una economía mundial.

Por su parte, se entiende que la metodología de evaluación adoptada presentó tres características básicas que demostraron ser capaces de superar los desafíos y heterogeneidades propias de la cartera de proyectos IIRSA:

- ▶ ***Unidad de análisis:*** dando énfasis a la identificación de sinergias y externalidades asociadas a la implementación de un grupo de proyectos, la Iniciativa ha logrado la identificación de impactos estratégicos bajo una *visión regional*.
- ▶ ***Dimensiones relevantes de análisis:*** la definición de dos dimensiones estratégicas de análisis (Desarrollo Sustentable-Factibilidad), subdivididas en subfactores particulares, ha permitido metodológicamente ordenar la identificación de impactos y estratificar sus importancias relativas, garantizando un esquema de evaluación que captura las variables relevantes de análisis sin afectar la necesaria simplicidad de un proceso multisectorial y multinacional de estas características.
- ▶ ***Proceso de análisis:*** el enfoque metodológico aplicado ha promovido una evaluación cualitativa de los agrupamientos que, sustentada en elementos de naturaleza técnica, promueva la búsqueda de consensos entre las delegaciones a los efectos de determinar los impactos esperados de la implementación de los grupos de proyectos bajo un marco comparativo integral.

En consecuencia, el proceso de planificación territorial aplicado ha sido una herramienta de análisis esencial al proceso de integración, permitiendo a IIRSA avanzar de manera indiscutible en el análisis y ordenamiento estratégico de la cartera de proyectos.

Fundamental importancia debe atribuirse también al proceso de análisis y ordenamiento de la cartera de proyectos desarrollados en los distintos GTEs, el cual ha permitido enriquecer y consolidar el capital institucional de la Iniciativa. Se destaca, en especial, la plena participación de los países, representados en la mayor parte de los casos por delegaciones



nacionales multisectoriales que interactuaron de manera activa en el proceso de evaluación, aportando información y elementos técnicos⁸ que permitieron alcanzar una calificación comparativa consensuada entre los agrupamientos de cada Eje.

Ello ha reafirmado no sólo la sólida base técnica de los resultados de la evaluación efectuada sino también la filosofía que ha guiado tradicionalmente las acciones de IIRSA, signadas por la búsqueda de consensos.

En definitiva, se concluye que el proceso encarado representa un antecedente de naturaleza técnica que permitirá ordenar y priorizar la inversión en infraestructura para la integración física suramericana e identificar acciones que permitan avanzar en la ejecución de proyectos estratégicos de alto impacto en el marco de los objetivos de la Iniciativa (Etapas de Implementación Intensiva).

V.2 Cartera de Proyectos IIRSA

V.2.1 Aspectos generales de la cartera

La Iniciativa ha conformado un portafolio preliminar de 335 proyectos de infraestructura para la integración, centrada fundamentalmente en los sectores de transporte y energía, que representan una inversión estimada superior a los US\$ 37.424,67 millones, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro N° 134 – Aspectos generales de la Cartera IIRSA

Eje de Integración y Desarrollo	N° de Grupos	Cantidad de Proyectos	%	Inversión Estimada (millones de US\$)	%
Andino	11	74	22,09	4.975,24	13,30
De Capricornio	4	34	10,15	2.030,78	5,43
Del Amazonas	6	44	13,13	2.010,95	5,37
Del Escudo Guayanés	4	32	9,55	365,87	0,98
Del Sur	2	21	6,27	1.071,75	2,86
Interoceánico Central	5	44	13,13	3.305,95	8,83
MERCOSUR-Chile	5	68	20,30	12.076,53	32,37
Perú-Brasil-Bolivia	3	18	5,37	11.587,60	30,46
TOTAL	40	335	100,00	37.424,67	100,00

⁸ Ejemplo: los perfiles de agrupamientos, conteniendo información de orden demográfica, económica, social y ambiental de cada uno de los agrupamientos.



V.2.2 Composición sectorial de la cartera

La composición sectorial de la cartera y los montos de inversión asociados, por Eje de Integración y Desarrollo, se ilustra en el siguiente cuadro y gráfico:

Cuadro N° 135 – Composición sectorial de la Cartera IIRSA

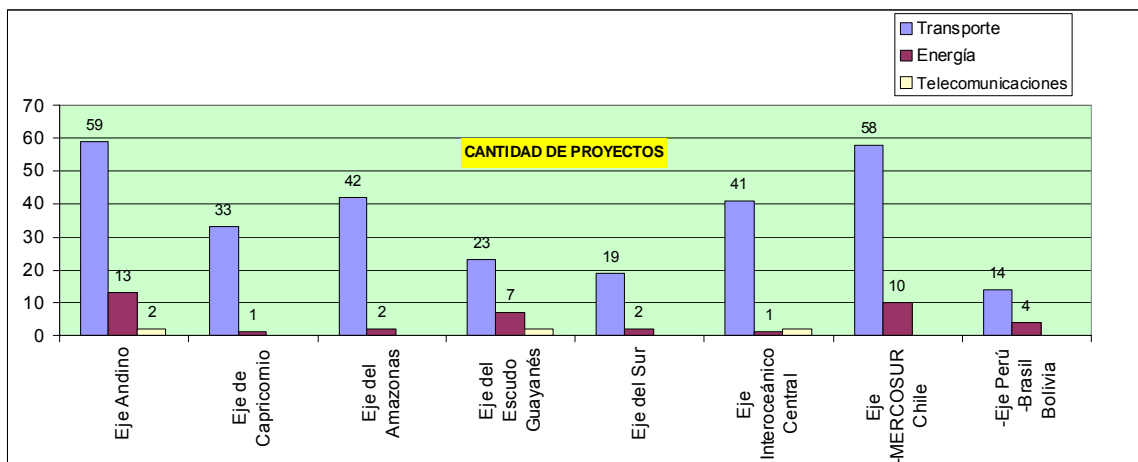
Ejes	Transporte				Energía			
	Proyectos		Inversión	%	Proyectos		Inversión	%
	Cant.	%			Cant.	%		
Eje Andino	59	20,42	2.619,94	15,08	13	32,50	2.355,30	11,75
Eje de Capricornio	33	11,42	1.793,78	10,32	1	2,50	237,00	1,18
Eje del Amazonas	42	14,53	1.965,95	11,31	2	5,00	45,00	0,22
Eje del Escudo Guayanés	23	7,96	362,84	2,09	7	17,50	3,03	0,02
Eje del Sur	19	6,57	811,75	4,67	2	5,00	260,00	1,30
Eje Interoceánico Central	41	14,19	3.140,45	18,07	1	2,50	161,00	0,80
Eje MERCOSUR-Chile	58	20,07	5.493,39	31,62	10	25,00	6.583,14	32,84
Eje Perú-Brasil-Bolivia	14	4,84	1.187,60	6,83	4	10,00	10.400,00	51,88
TOTAL	289	100	17.375,69	100	40	100	20.044,47	100

Ejes	Telecomunicaciones				Total			
	Proyectos		Inversión	%	Proyectos		Inversión	%
	Cant.	%			Cant.	%		
Eje Andino	2	33,33	0,00	0,00	74	22,09	4.975,24	13,29
Eje de Capricornio	0	0,00	0,00	0,00	34	10,15	2.030,78	5,43
Eje del Amazonas	0	0,00	0,00	0,00	44	13,13	2.010,95	5,37
Eje del Escudo Guayanés	2	33,33	0,00	0,00	32	9,55	365,87	0,98
Eje del Sur	0	0,00	0,00	0,00	21	6,27	1.071,75	2,86
Eje Interoceánico Central	2	33,33	4,50	100,00	44	13,13	3.305,95	8,83
Eje MERCOSUR-Chile	0	0,00	0,00	0,00	68	20,03	12.076,53	32,27
Eje Perú-Brasil-Bolivia	0	0,00	0,00	0,00	18	5,37	11.587,60	30,96
TOTAL	6	100	4,50	100	335	100	37.424,67	100

Del cuadro se observa la preeminencia de proyectos de sector transporte, lo que contrasta con una distribución uniforme de las inversiones asociadas con el sector de energía. Los datos presentados se ilustran en el siguiente gráfico:



Cuadro N° 136 – Distribución sectorial de la Cartera IIRSA



Resulta importante destacar, a su vez, que la Cartera IIRSA desarrollada durante el año 2004 no ha incorporado bajo el proceso de planificación territorial indicativa a los proyectos del sector de telecomunicaciones⁹, tal como fue establecido en la metodología de evaluación de grupos adoptada.

Ello no implica que la Iniciativa no contemple los requerimientos de infraestructura del sector, ya que el mismo es identificado como central para el proceso de integración física regional.

No obstante, la imposibilidad de identificar impactos territoriales concretos ha dificultado el agrupamiento y evaluación de este tipo de proyectos, generando ello una insuficiente discusión sobre los mismos al interior de las reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos desarrolladas. Dado que una de las características distintivas de la Cartera IIRSA 2004 es el consenso logrado entre los países para su formulación, no se incluyen en este Documento los proyectos de telecomunicaciones identificados oportunamente por los países, requiriéndose en el corto plazo un tratamiento específico de éstos para su incorporación en la Cartera IIRSA bajo adecuados lineamientos estratégicos.

Por su parte, los datos relativos a los subsectores que conforman la Cartera IIRSA revelan la siguiente estructura relativa:

⁹ A excepción de los proyectos puntuales de conexión de fibra óptica y banda ancha identificados por los países.



Cuadro N° 137 - Composición sectorial-subsectorial de la Cartera IIRSA

Sector / Subsector	Cantidad Proyectos Transporte	Inversión (millones de US\$)	Cantidad Proyectos Energía	Inversión (millones de US\$)	Cantidad Proyectos Telecom.	Inversión (millones de US\$)
Carretero	158	11.972,82				
Ferroviario	25	2.691,37				
Marítimo	22	1.104,59				
Fluvial	31	525,20				
Aéreo	19	919,05				
Pasos de Frontera	34	162,66				
Interconexión			25	5.372,44		
Generación			15	14.672,03		
Interconexión					6	4,50
TOTAL	289	17.375,69	40	20.044,47	6	4,50

Fuente: información *preliminar* en base a datos proporcionados por los países.

Nuevamente, se observa una alta incidencia de proyectos del sector transporte, particularmente carreteros, así como de proyectos de generación e interconexión energética.

V.2.3 Tipología de proyectos

V.2.3.1 SECTOR TRANSPORTE

El análisis sectorial revela las siguientes tipologías principales de proyectos:

Cuadro N° 138 - Tipología de proyectos de transporte Carretero de la Cartera IIRSA

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de capacidad	10	2.629,20
Rehabilitación de calzada y estructuras	58	3.282,56
Pavimentación (obra nueva)	49	4.331,02
Puentes (nuevos y rehabilitación)	24	1.018,98
Circunvalación vial (<i>by-pass</i>)	16	711,05
TOTAL	157	11.972,82

En efecto, se observa que en la Cartera 2004 priman los proyectos de nuevas pavimentaciones, siguiéndole en importancia relativa los de rehabilitación de calzada-estructuras y las obras de ampliación de capacidad.

Por su parte, en relación a los proyectos ferroviarios, se identifican los siguientes tipos de proyectos:



Cuadro N° 139 - Tipología de proyectos de transporte ferroviario de la Cartera IIRSA

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ferrovías nuevas (1)	13	1.544,60
Rehabilitación	9	795,77
Contornos ferroviarios	3	351,00
TOTAL	25	2.691,37

Aclaraciones: (1) De los 13 proyectos, sólo 7 poseen información relativa a montos de inversión.

Del cuadro se identifica que la cartera involucra el desarrollo de 11 nuevas conexiones ferroviarias, incluyéndose a su vez obras de readecuación y rehabilitación de tramos existentes y/o la implantación de *by-pass* a núcleos urbanos.

En igual sentido, la tipología de proyectos de transporte marítimo se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 140 - Tipología de proyectos de transporte marítimo de la Cartera IIRSA

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Nuevos puertos (*)	5	198,50
Ampliación puertos existentes	11	801,33
Adecuación	6	104,76
TOTAL	22	1.104,59

(*) Información de inversión para sólo 3 proyectos.

Se observa que priman los proyectos de optimización-ampliación de la infraestructura portuaria existente, así como el desarrollo de nuevos puertos de aguas profundas.

Por su parte, los proyectos vinculados al transporte fluvial pueden agruparse bajo las siguientes tipologías:

Cuadro N° 141 - Tipología de proyectos de transporte fluvial de la Cartera IIRSA

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Mejoramiento de la navegabilidad	14	252,70
Construcción nuevos puertos	7	156,00
Adecuación	10	116,50
TOTAL	31	525,20



Se desprende que la cartera involucra obras básicas de adecuación de la navegabilidad de las Hidrovías Amazónicas, así como la construcción y/o adecuación de puertos fluviales.

En tanto, para los proyectos de transporte aéreo, se destacan la ampliación y optimización de la infraestructura aeroportuaria existente, así como la construcción de nuevas instalaciones, tal como se ilustra a continuación:

Cuadro N° 142 - Tipología de proyectos de transporte aéreo de la Cartera IIRSA

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Nuevos aeropuertos	5	205,00
Ampliación	3	591,95
Adecuación	11	122,10
TOTAL	19	919,05

Finalmente, en relación a los pasos de frontera, se verifica el siguiente tipo de proyectos:

Cuadro N° 143 - Tipología de proyectos de pasos de frontera de la Cartera IIRSA

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Infraestructura para implantación de CEBAF	19	47,66
Adecuación infraestructura existente	6	43,00
Ampliación de infraestructura-capacidad	4	15,00
Construcción infraestructura fronteriza nueva (cabecera única, puentes internacionales)	5	57,00
TOTAL	34	162,66

Se destaca así el desarrollo de infraestructura para control integrado en diversos centros de frontera, así como la ampliación-adequación de los existentes.

V.2.3.2 SECTOR ENERGÍA

La Cartera IIRSA 2004 está conformada por proyectos de interconexión y generación energética. En el primer caso, la tipología básica de proyectos se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 144 - Tipología de proyectos de interconexión energética de la Cartera IIRSA

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Nuevas líneas de transmisión eléctrica	15	2.056,44
Adecuación capacidad líneas existentes	5	715,00
Nuevos gasoductos	4	1.801,00
Oleoducto	1	800,00
TOTAL	25	5.372,44



Del mismo se desprende que las intervenciones propuestas contemplan el desarrollo de nuevas conexiones-gasoductos, oleoducto y líneas de transmisión eléctrica, así como optimizaciones en estaciones de transmisión y/o adecuaciones de capacidad de líneas eléctricas existentes.

Por su parte, en relación a los proyectos de generación energética, se verifica la preeminencia de proyectos hidroeléctricos en la cartera, tal como se ilustra a continuación:

Cuadro N° 145 - Tipología de proyectos de generación de la Cartera IIRSA

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación)-microcentrales	13	13.877,03
Termoeléctrica	1	170,00
Carboeléctrica	1	625,00
TOTAL	15	14.672,03

V.2.3.3 SECTOR TELECOMUNICACIONES

Entre los proyectos del sector identificados por los países en el marco del proceso de planificación territorial indicativa desarrollado a lo largo del año 2004 se destacan las conexiones por fibra anexas a distintas carreteras.

Se identifican seis proyectos concretos, por un monto estimado de US\$ 4,5 millones, aunque con información incompleta en relación a las inversiones asociadas¹⁰.

V.2.4 Naturaleza jurídico – financiera de los proyectos

La Cartera de Proyectos IIRSA está conformada por proyectos de orden nacional y transnacional, en base al siguiente detalle:

Cuadro N° 146 – Naturaleza jurídico-financiera de los proyectos de la Cartera IIRSA

Naturaleza	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Nacionales	240	20.066,62
Transnacionales	95	17.358,04
TOTAL	335	37.424,66

En el primer caso, se trata de proyectos que se desarrollan en jurisdicción nacional, pero que están ligados al completamiento, mejoramiento o readecuación de infraestructura para la integración entre los países. En el segundo, consiste en emprendimientos binacionales o multinacionales, requiriendo la directa participación de las partes involucradas en el diseño y futura implementación.

¹⁰ En efecto, de los seis proyectos, sólo dos cuentan con estimación de inversión.



Por su parte, de acuerdo a la información provista por los países y la naturaleza de las intervenciones, se identifica la siguiente caracterización tentativa de los proyectos en función de la participación pública, privada o mixta para su futura ejecución y operación:

Cuadro N° 147 – Caracterización de la Cartera IIRSA

	Privada		Pública		Mixta	
	Cantidad Proyectos	Millones de US\$	Cantidad Proyectos	Millones de US\$	Cantidad Proyectos	Millones de US\$
Transporte	46	3.554,52	202	7.798,44	41	6.022,74
Energía	9	2.492,30	15	3.249,02	16	14.303,15
Telecomunicaciones	4	0,00	0		2	4,50
TOTAL	59	6.046,82	217	11.047,46	59	20.330,39
%		16,15		29,51		54,32

Del mismo se desprende que una porción mayoritaria de las inversiones identificadas para el desarrollo de nuevas carreteras y/o generación energética requeriría un esfuerzo conjunto de carácter público-privado para su implementación, a través de regímenes de concesión subsidiados, fondos de garantía y/o mecanismos diversos de participación público-privada (PPP).

En tanto, la participación privada se identifica prioritaria para el desarrollo de las obras de mantenimiento de rutas troncales, infraestructura aérea-portuaria e interconexiones energéticas centrales, abarcando una proporción cercana al 18% de las inversiones totales previstas (US\$ 5.892 millones).

Finalmente, la participación estrictamente pública se asociaría al desarrollo de infraestructura vial de menor tránsito relativo, así como la implantación-readecuación de pasos de frontera, al mejoramiento de la navegabilidad de cuencas fluviales, la ejecución de ciertos tramos ferroviarios y/o el desarrollo de generación-interconexiones eléctricas subregionales.

V.2.5 Cartera IIRSA y ciclo de los proyectos

La Cartera IIRSA 2004 está compuesta por proyectos cuyo grado de desarrollo técnico en términos de su formulación es heterogéneo, tal como se ilustra a continuación:

Cuadro N° 148 – Grado de desarrollo de los proyectos de la Cartera IIRSA

	Cantidad de Proyectos	
	En Ejecución	Concluido
Perfil	14	57
Prefactibilidad	5	67
Factibilidad	22	62
Ingeniería de detalle	27	44

Aclaración: se carece de información relativa al grado de avance en su formulación técnica sobre 38 proyectos.



En consecuencia, una proporción importante de los proyectos requieren el completamiento de estudios técnicos, económico-financieros, ambientales e institucionales a nivel de factibilidad a fin de poder dar inicio a la etapa de ejecución, lo que implica un esfuerzo conjunto de los países y las instituciones financieras regionales para la identificación de prioridades de acción.

V.2.6 Ordenamiento estratégico de la Cartera IIRSA: Proyectos ancla

Producto del proceso de ordenamiento de la cartera, las delegaciones nacionales de los doce países identificaron cuarenta proyectos que dan sentido a los agrupamientos formulados y viabilizan el desarrollo económico sustentable de sus áreas de influencia (proyectos ancla), los cuales se describen a continuación:

Cuadro N° 149 – Proyectos ancla de la Cartera IIRSA

N°	EID	Proyectos Ancla	Inversión Estimada (US\$ M)	Naturaleza	Carácter	Países	Sector
1		Corredor vial Santa Marta-Paraguachón-Maracaibo-Barquisimeto-Acarigua (existente)	S/Inf.	Mixto	Transnacional	CO-VE	Transporte
2		Implementación de los CEBAFs en los pasos de frontera (Cúcuta-San Antonio y Tulcán-Ipiales (Rumichaca)	5,00	Público	Transnacional	CO-VE	Transporte
3		Paso de frontera en Saravena	3,25	Público	Transnacional	CO-VE	Transporte
4		Navegabilidad del Río Meta	19,00	Público	Nacional	CO	Transporte
5	Eje Andino	CEBAF Huaquillas-Aguas Verdes	5,00	Público	Transnacional	EC-PE	Transporte
6		CEBAF San Miguel y sus Accesos	1,00	Público	Transnacional	CO-EC	Transporte
7		Pavimentación Vilcabamba-Puente de Integración-Jaen	112,42	Público	Transnacional	EC-PE	Transporte
8		CEBAF Desaguadero	1,50	Público	Transnacional	BO-PE	Transporte
9		Conexión ferroviaria Puno-El Alto	198,00	Público	Transnacional	BO-PE	Transporte
10		Armonización regulatoria: eléctrica gasífera y petrolera	S/Inf.	Público	Transnacional	BO-CO-EC-PE-VE	Energía
11		Aprovechamiento de la infraestructura existente y de las nuevas conexiones para aumentar infraestructura de comunicaciones	S/Inf.	Privado	Transnacional	BO-CO-EC-PE-VE	Telecom.



N°	EID	Proyectos Ancla	Inversión Estimada (US\$ M)	Naturaleza	Carácter	Países	Sector
12	Eje de Capricornio	Accesos al Paso de Jama (N° 52 - Emp. Ruta Nacional N° 9-Límite con Chile)	54,00	Público	Nacional	AR	Transporte
13		Construcción Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y centro de frontera	10,00	Público	Transnacional	AR-BO	Transporte
14		Nuevo Puente Puerto Presidente Franco-Porto Meira, con centro de frontera Paraguay-Brasil	55,00	Mixto	Transnacional	BR-PY	Transporte
15		Construcción Puente Ñeembucú-Chaco	40,00	Mixto	Transnacional	AR-PY	Transporte
16	Eje del Amazonas	Carretera Pasto-Mocoa y variantes de pavimentación	71,20	Público	Nacional	CO	Transporte
17		Puerto Francisco Orellana	20,00	Mixto	Nacional	EC	Transporte
18		Carretera Tarapoto-Yurimaguas y Puerto Yurimaguas	53,40	Privado	Nacional	PE	Transporte
19		Carretera Tingo María-Pucallpa y Puerto de Pucallpa	175,00	Mixto	Nacional	PE	Transporte
20		Carretera Cuiabá-Santarém	253,00	Mixto	Nacional	BR	Transporte
21		Navegabilidad del sistema Solimões-Amazonas y aspectos ambientales y sociales en las cuencas altas de los ríos amazónicos	50,00	Público	Transnacional	BR	Transporte
22	Eje del Escudo Guayanés	Caracas-Manaos (carretera existente)	S/Inf.	Público	Transnacional	BR-VE	Transporte
23		Ruta Boa Vista-Bonfin-Lethem-Linden-Georgetown	12,00	Público	Transnacional	BR-GY	Transporte
24		Ruta de conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Surinam (Paramaribo)	110,80	Público	Transnacional	GY-VE	Transporte
25		Mejoramiento de la carretera Georgetown-Albina	150,00	Público	Transnacional	GY-SR	Transporte
26	Eje del Sur	Adecuación de la infraestructura del Control Fronterizo de Pino Hachado	3,00	Público	Transnacional	AR-CL	Transporte
27		Adecuación y mantenimiento de las rutas interlagos en Chile y Argentina	175,00	Público	Transnacional	AR-CL	Transporte
28	Eje Interoceánico Central	Pavimentación Carmelo Peralta-Loma Plata y construcción del puente Carmelo Peralta-Porto Murtinho	127,00	Público	Nacional	PY	Transporte
29		Anillo ferroviario de São Paulo (tramo norte y sur)	300,00	Mixto	Nacional	BR	Transporte
30		Construcción de la carretera Pailón-San José-Puerto Suárez	251,44	Público	Nacional	BO	Transporte
31		Carretera Concepción-San Matías	256,00	Mixto	Nacional	BO	Transporte
32		Rehabilitación tramo El Sillar	30,00	Público	Nacional	BO	Transporte



N°	EID	Proyectos Ancla	Inversión Estimada (US\$ M)	Naturaleza	Carácter	Países	Sector
33	Eje MERCOSUR-Chile	Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualeguaychú	270,00	Público	Nacional	AR	Transporte
34		Adecuación del corredor Río Branco-Colonia: Rutas 1, 11, 8, 17 y 18	90,37	Mixto	Nacional	UR	Transporte
35		Proyecto ferroviario Los Andes (Chile)-Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)	224,00	Privado	Transnacional	AR-CL	Transporte
36		Reconstrucción y ampliación de la Ruta Nacional 168: túnel sub-fluvial entre Paraná y Santa Fe	16,00	Público	Nacional	AR	Transporte
37		Sistema de Itaipú	S/Inf.	Público	Transnacional	BR-PY	Energía
38	Eje Perú-Brasil-Bolivia	Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca / Inambari-Cusco	681,60	Público	Nacional	PE	Transporte
39		Carretera Guayaramerín-Riberalta-Yucumo-La Paz / Puente Binacional Guayamerín-Guajará Mirín	250,00	Público	Nacional	BO	Transporte
40		Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guayaramerín	50,00	Público	Nacional	BO	Transporte
TOTAL			4.123,98				

Del cuadro se desprende que los proyectos ancla representan una inversión estimada de US\$ 4.123,98 millones, verificándose la preeminencia de obras de infraestructura del sector transporte de carácter transnacional y/o proyectos que representan eslabones faltantes o cuellos de botella para la demanda actual del tránsito.



