



UNASUR
COSIPLAN



Cartera
de Proyectos
2016

Consejo Suramericano
de Infraestructura
y Planeamiento





Cartera
de Proyectos
2016

Consejo Suramericano
de Infraestructura
y Planeamiento

Presidencia Pro
Témpore Venezuela
2016-2017

Foro Técnico IIRSA
Comité de Coordinación
Técnica

VII Reunión Ordinaria
de Ministros del COSIPLAN
Caracas, Venezuela
XX de diciembre de 2016



Nota

La información relativa a los proyectos que aquí se presenta tiene como fuente la información existente al 10 de agosto de 2016 en el Sistema de Información de Proyectos (SIP) del COSIPLAN (<http://www.iirsa.org/proyectos>). El contenido de dicho sistema es actualizado en forma permanente por los países miembros de la UNASUR.

Los mapas que se encuentran en este documento han sido elaborados por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA como herramienta de trabajo técnico y referencia general. Las fronteras, colores, denominaciones u otra información mostrada son utilizados únicamente con fines ilustrativos y no implican juicio, opinión u otro sobre la situación jurídica de ningún territorio ni el reconocimiento de fronteras por parte de las instituciones que conforman el CCT.

LEYENDAS DE LOS MAPAS

1. Proyectos

	Navegabilidad		Circunvalación ferroviaria
	Oleoducto/gasoducto		Túnel
	Línea de transmisión eléctrica		Navegabilidad
	Vial		Puente
	Ferrovionario		Programa ambiental
	Línea de telecomunicaciones		Transporte multimodal
	Paso fronterizo, CEFAB		Puerto terrestre
	Puerto		Generación de energía eléctrica
	Centro logístico		Gasífero
	Aeropuerto		Fluvial
	Acceso o anillo vial		Infraestructura de telecomunicaciones

2. Referencias geográficas

	Capital de país		Hidrovía existente
	Ciudad		Ferrovía existente
	Límite de país		Vialidad existente

REFERENCIAS

1. Etapas del ciclo de vida del Proyecto



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



CONCLUIDO

2. Ejes de Integración y Desarrollo



ANDINO DEL SUR



AMAZONAS



ANDINO



CAPRICORNIO



DEL SUR



ESCUDO
GUAYANÉS



HIDROVÍA
PARAGUAY-PARANÁ



INTEROCEÁNICO
CENTRAL



MERCOSUR-CHILE



PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

3. Sectores



Transporte



Energía



Comunicaciones

4. Subsectores

Transporte



Aéreo



Carretero



Ferroviario



Fluvial



Marítimo



Multimodal



Pasos de
frontera

Energía



Interconexión
energética



Generación
energética

Comunicaciones



Interconexión en
comunicaciones

5. Tipos de financiamiento



Público



Privado



Público/privado

Índice

- 2 Nota
- 6 Presentación
- 8 Resumen ejecutivo
- 14 Introducción

Capítulo 1

- 20 La Cartera de Proyectos en 2016**
- 21 1.1. La Cartera del COSIPLAN**
 - 21 1.1.1. Dimensión territorial de los Proyectos**
 - 23 1.1.2. Proyectos ancla**
 - 24 1.1.3. Sectores y subsectores**
 - 28 1.1.4. El financiamiento de los Proyectos**
 - 31 1.1.5. Las etapas de los Proyectos por sector**
- 32 1.2. La Cartera activa**
 - 32 1.2.1. Los diez Proyectos con mayor inversión estimada**
 - 34 1.2.2. Los Proyectos en perfil**
 - 34 1.2.3. Estimación de finalización de los Proyectos**
- 35 1.3. Los Proyectos concluidos**

Capítulo 2

- 38 Evolución de la Cartera de Proyectos**
- 39 2.1. La evolución de la Cartera de Proyectos entre 2004 y 2016**
- 42 2.2. Variación de la Cartera entre 2015 y 2016**

Capítulo 3

- 46 Ejes de Integración y Desarrollo**
- 48 AMA** Eje del Amazonas
- 74 AND** Eje Andino
- 104 CAP** Eje de Capricornio
- 126 DES** Eje del Sur
- 142 GUY** Eje del Escudo Guayanés
- 158 HPP** Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná
- 180 IOC** Eje Interoceánico Central
- MCC** Eje MERCOSUR-Chile
- 200 PBB** Eje Perú-Brasil-Bolivia
- 226**

Capítulo 4

240 El territorio y la planificación de la infraestructura de integración

4.1. Los Ejes de Integración
241 y Desarrollo

4.2. La Metodología
243 de Planificación Territorial Indicativa

4.3. El Sistema de
245 Información de Proyectos del COSIPLAN

250 Fuentes consultadas y sitios web

251 Siglas y abreviaturas

Anexos digitales

www.iirsa.org/cartera2016.asp

1. Composición sectorial, subsectorial y tipo de obra de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN

2. Tipo de financiamiento de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN

3. Proyectos de la Cartera del COSIPLAN por etapa del ciclo de vida

4. Proyectos ancla de la Cartera del COSIPLAN por Eje de Integración y Desarrollo

5. Proyectos de la Cartera del COSIPLAN que cambiaron de etapa entre 2015 y 2016

Presentación

Este Sexto Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, previsto en el Plan de Trabajo COSIPLAN-IIRSA 2016, presenta un balance general de la Cartera y reseña los resultados del trabajo realizado por los países en materia de planificación territorial.

El **Capítulo 1** presenta la Cartera de Proyectos del COSIPLAN mediante el análisis de la Cartera total, con sus 581 Proyectos; la Cartera activa, es decir, los Proyectos que se encuentran en etapa de perfil, pre-ejecución o ejecución; y los Proyectos concluidos.

El **Capítulo 2** realiza un recorrido del progreso de los Proyectos de la Cartera. En primer lugar, se desarrolla su evolución a lo largo de más de una década (2004-2016). En segundo lugar, se presentan los cambios registrados entre 2015 y 2016 como resultado del trabajo realizado por los países durante el proceso de actualización en el presente año.

El **Capítulo 3** presenta los Proyectos de cada uno de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo e incluye una breve caracterización socioeconómica y ambiental del Eje.

El **Capítulo 4** relata el proceso de planificación territorial realizado en América del Sur. Se avanza sobre la importancia del territorio como espacio de desarrollo sostenible, y se presenta el concepto de Eje de Integración y Desarrollo. Se describe la Metodología de Planificación Territorial Indicativa y su aplicación, que dio origen a la Cartera de Proyectos. Asimismo, se presenta el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP) como la plataforma tecnológica que permite conocer en profundidad los Proyectos de la Cartera y de la API.

Resumen ejecutivo

En 2008, los presidentes suramericanos crearon la **Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR)** como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los doce países de la región. En este ámbito institucional, en 2009, se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial: el **Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)** es uno de ellos. El Consejo se constituye en la instancia de discusión política y estratégica para planificar e implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la UNASUR.

Los trabajos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) —entre 2000 y 2010— y del COSIPLAN —a partir de 2011— se orientaron desde su inicio a la planificación de Proyectos de infraestructura como un componente clave del desarrollo de su territorio.

La **Metodología de Planificación Territorial Indicativa** fue el instrumento que permitió conformar una **Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración** (en adelante, Cartera de Proyectos del COSIPLAN). La Cartera de Proyectos del COSIPLAN es un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socioeconómico regional. Está compuesta por Proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

La plataforma tecnológica que permite conocer en profundidad los Proyectos de la Cartera es el **Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)**: esta herramienta es única en la región, ya que ofrece libre acceso mediante Internet a datos oficiales y de calidad sobre las obras.

1. La Cartera de Proyectos en 2016

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN. Respecto de la dimensión territorial, el 83% de los Proyectos de la Cartera son nacionales, mientras que solamente son binacionales y multinacionales el 16% y el 1%, respectivamente. Los mismos porcentajes se presentan en las inversiones estimadas. Los Proyectos ancla son 51, por una inversión estimada de US\$ 20.334 millones, lo que implica el 11% del esfuerzo financiero de toda la Cartera. En lo que concierne a su composición subsectorial, se compone en su mayoría por Proyectos de transporte (89%). Estas obras implican el 70% de la inversión estimada; por su parte, los Proyectos de energía insumen el 29%, por su alcance y naturaleza. La Cartera se encuentra financiada en su gran parte por el sector público (61% de la inversión estimada); el resto de las inversiones de las obras se divide entre el sector privado (19% del monto total) y las iniciativas público-privadas (el restante 20%). Respecto de las etapas de los Proyectos, casi un tercio de ellos se encuentran en ejecución, y más del 90% son obras de transporte. La inversión estimada de las obras que se están ejecutando implica casi el 40% de toda la Cartera.

La Cartera activa. Los Proyectos de la Cartera activa, es decir, los Proyectos que se encuentran en desarrollo (perfil, pre-ejecución o ejecución) son 453, por una inversión estimada de US\$ 163.291 millones. Los diez Proyectos con mayor inversión estimada suman el 45% de la inversión total de la Cartera activa del COSIPLAN. Los Proyectos en perfil son 123, por una inversión estimada de US\$ 38.229 millones. Casi el 90% de ellos se encuentran en esa etapa desde hace más de cuatro años (desde antes de 2012). De los 131 Proyectos que reportan fecha

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN incluye actualmente 581 Proyectos de integración, por una inversión estimada de US\$ 191.420 millones. Están distribuidos en todo el territorio Suramericano y organizados en 47 Grupos de Proyectos y 9 Ejes de Integración y Desarrollo.

estimada de finalización, el 85% concluirá en los próximos tres años (antes del final de 2019), lo que implica la ejecución de US\$ 58.435 millones, de acuerdo a su inversión estimada.

Los Proyectos concluidos. Los Proyectos concluidos de la Cartera son 128 y demandaron US\$ 28.129 millones de inversión. Habiéndose completado trece obras entre 2015 y 2016, esto significa que ya se concluyó más del 22% de los Proyectos de integración priorizados por los países. Cerca de la mitad de los Proyectos concluidos (44%) son obras del subsector carretero: respecto al monto de inversión, alcanzan al 40% del conjunto. Las obras concluidas de interconexión energética representan cerca del 13% de los concluidos; sin embargo, requirieron casi el 30% del monto total ejecutado. El 82% de las obras concluidas fueron financiadas con fondos públicos. En términos de monto de inversión, estos últimos cubrieron un 63%. Los Proyectos concluidos son en su gran mayoría nacionales (84%), mientras que el resto es binacional. La relación aumenta respecto del monto de inversión, donde la participación nacional alcanza casi el 95%. Sin embargo, varios Proyectos nacionales se deben considerar sobre la base de su aporte a conectividades transnacionales.

2. Evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

La evolución de la Cartera entre 2004 y 2016. Se incrementó a un promedio de veinte Proyectos y US\$ 12.000 millones por año entre 2004 y 2016. En 2016, la inversión estimada creció en un 5% respecto del año anterior. Los Proyectos concluidos aumentan cada año hasta más del doble en el período 2008-2016.

Variación de la Cartera entre 2015 y 2016. Durante el año 2016, se realizaron reuniones virtuales para los Grupos Técnicos Ejecutivos de Actualización de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la API. Las reuniones fueron convocadas por cada Eje de Integración y Desarrollo⁽¹⁾ utilizando una herramienta de videoconferencia online.

En preparación para las reuniones mencionadas, y como resultado de los intercambios realizados en ellas, los países trabajaron en la actualización de los Proyectos de la Cartera en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN. El 85% de los Proyectos que conforman la Cartera activa fueron actualizados por ellos. Esto fue posible gracias a la participación de equipos técnicos multidisciplinarios de distintas áreas de Gobierno de los países suramericanos.

La cantidad total de Proyectos de la Cartera disminuyó de 593 a 581, dado que fueron excluidos 17 Proyectos y fueron incluidos 5. En relación con la inversión estimada, el monto total se incrementó de US\$ 182.436 millones a US\$ 191.420 millones.

¹ Únicamente la reunión del Eje del Escudo Guayanés no pudo ser llevada a cabo. Se solicitó a los países que actualizaran la información de sus Proyectos directamente en el SIP.

3. Los Ejes de Integración y Desarrollo

El **Eje del Amazonas** está compuesto por 72 Proyectos organizados en 8 Grupos con una inversión estimada de US\$ 27.023 millones. Su Cartera activa cuenta con 50 Proyectos, por una inversión estimada de US\$ 20.129 millones. Se estima que, a fines de 2019, se habrá ejecutado el 33% del monto estimado de inversión para el Eje. Los Proyectos concluidos son 22, por un total de US\$ 6.894 millones de inversión ejecutada, equivalentes a casi el 25% del total de la Cartera.

El **Eje Andino** está compuesto por 66 Proyectos organizados en 9 Grupos con una inversión estimada de casi US\$ 28.000 millones. Su Cartera activa cuenta con 46 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 27.002 millones. De ellos, 13 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019), por lo que se ejecutará el 18% del monto de inversión estimado para el Eje. Los Proyectos concluidos son 20, por US\$ 994 millones ejecutados.

El **Eje de Capricornio** está compuesto por 81 Proyectos organizados en 5 Grupos con una inversión estimada de US\$ 16.691 millones. Su Cartera activa cuenta con 67 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 14.095 millones. Se estima que, a fines de 2019, se habrá ejecutado el 26% del monto estimado de inversión para el Eje. Los Proyectos concluidos son 14, por un total de US\$ 2.632 millones de inversión ejecutada, equivalentes al 16% del total de inversión prevista.

El **Eje del Sur** está compuesto por 47 Proyectos organizados en 2 Grupos con una inversión estimada de US\$ 4.507 millones. Su Cartera activa cuenta con 42 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 4.064 millones. Si se consideran los 14 Proyectos que se encuentran en ejecución, se estima que, una vez concluidos, se habrá ejecutado el 41% del monto de inversión estimada para el Eje. Los Proyectos concluidos son 5, por un total de US\$ 443 millones ejecutados: dos de ellos son interconexiones eléctricas que explican el 95% de las inversiones.

El **Eje del Escudo Guayanés** está compuesto por 20 Proyectos organizados en 4 Grupos con una inversión estimada de US\$ 4.581 millones. Su Cartera activa cuenta con 14 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 4.495 millones. De ellos, 2 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019), por lo que se ejecutará el 17% del monto de inversión estimado para el Eje. Los Proyectos concluidos son 6, por un total de US\$ 87 millones de inversión ejecutada, equivalentes a casi el 2% del total de la Cartera.

El **Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná** está compuesto por 89 Proyectos organizados en 5 Grupos con una inversión estimada de US\$ 6.325 millones. Su Cartera activa cuenta con 74 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 4.679 millones. De ellos, 16 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019), por lo que se ejecutará más del 50% del monto de inversión estimado para el Eje. Los Proyectos concluidos son 15, por un total de US\$ 1.646 millones de inversión ejecutada.

El **Eje Interoceánico Central** está compuesto por 63 Proyectos organizados en 5 Grupos con una inversión estimada de casi US\$ 11.500 millones. Su Cartera activa cuenta con 46 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 10.835 millones. De ellos, 10 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019), por lo que se ejecutará el 23% del monto de inversión estimado para el Eje. Los Proyectos concluidos son 17, por un total de US\$ 663 millones de inversión ejecutada.

El **Eje MERCOSUR-Chile** está compuesto por 120 Proyectos organizados en 6 Grupos con una inversión US\$ 60.971 millones. Su Cartera activa cuenta con 96 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 52.181 millones.

millones. De ellos, 13 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019), por lo que se ejecutará cerca del 15% del monto de inversión estimado para el Eje. Los Proyectos concluidos son 24, por US\$ 8.790 millones ejecutados.

El **Eje Perú-Brasil-Bolivia** está compuesto por 24 Proyectos organizados en 3 Grupos con una inversión estimada de US\$ 32.008 millones. Su Cartera activa cuenta con 19 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 26.028 millones. Si se consideran los 7 Proyectos que se encuentran en ejecución, se estima que, una vez concluidos, se habrá ejecutado cerca del 78% de la inversión estimada para el Eje. Los Proyectos concluidos son 5 por un total de US\$ 5.980 millones de inversión ejecutada.

4. El territorio y la planificación de la infraestructura de integración

La característica distintiva de este proceso de cooperación y diálogo para alcanzar una mayor y más sustentable integración física de la región ha sido la **planificación de la infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones con una perspectiva regional**. Focalizados en el territorio, los objetivos son aumentar la competitividad de las economías de la región; contribuir a la reducción de las disparidades regionales y la desigualdad social y mejorar la calidad y expectativa de vida en cada país y en la región como un todo.

Para estructurar la planificación de la infraestructura, se utilizaron herramientas teórico-prácticas que vinculan el territorio con la infraestructura y que permitieron conformar la **Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración**. Esto fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la **Metodología de Planificación Territorial Indicativa**, que parte de la identificación de **Ejes de Integración y Desarrollo** organizadores del territorio suramericano y ordenan la Cartera.

En el año 2011, los países aprobaron la **Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)**, la cual se encuentra conformada por un subconjunto de Proyectos de la Cartera del COSIPLAN. Con el objeto de registrar los progresos en la implementación de los Proyectos de la API, se presentó la necesidad de sumar dos nuevos componentes asociados a la base de datos de Proyectos: (i) un módulo que consolidara la información de los Proyectos de la API; (ii) un **Sistema de Monitoreo Permanente (SMP)** para esos Proyectos, basado en la **Metodología de Programación del Ciclo de Vida** de los Proyectos individuales de la API.

Para poder incorporar estos nuevos instrumentos, fue necesario realizar ajustes y nuevas programaciones técnicas e informáticas en la plataforma de la base de datos de Proyectos ya existente. En este contexto, en 2013 se desarrolló el **Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)** conformado por tres componentes interconectados en línea tanto para el acceso como para la carga de información.

En 2016, se realizó un diagnóstico de la calidad de información de los Proyectos en el SIP que hizo especial hincapié en revisar Proyectos que presentan información inconsistente y completar aquellos que cuentan con campos vacíos o información parcial. También, Proyectos en etapa de pre-ejecución, para detallar con la mayor precisión posible sus avances y estado actual, a fin de facilitar su implementación. Además, se realizó una actualización de la página principal del SIP, que incluye visualizaciones e infografías de los Proyectos. Asimismo, se desarrolló un video explicativo del sistema.

Introducción

La integración física suramericana reconoce antecedentes que se remontan a más de una década. En efecto, desde el año 2000, los Gobiernos de América del Sur realizan un importante esfuerzo de cooperación con el propósito de alcanzar una mayor y más sustentable integración física de la región. La Primera Reunión de Presidentes Suramericanos en Brasilia, ese mismo año, marcó el inicio de un proceso de integración y cooperación, en diversos campos, entre los doce países independientes de América del Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela. Entre otras acciones, se lanzó ese mismo año la **Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)**.

En 2008, los presidentes suramericanos crearon la **Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR)** como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los doce países de la región. En este ámbito institucional, en 2009, se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial: el **Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)**⁽¹⁾ es uno de ellos. El Consejo se constituye en la instancia de discusión política y estratégica para planificar e implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la UNASUR.

En 2012, los presidentes aprobaron el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022⁽²⁾ y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)⁽³⁾ del COSIPLAN, los dos instrumentos que estructurarán su trabajo durante los próximos diez años.

Los trabajos de IIRSA —entre 2000 y 2010— y del COSIPLAN —a partir de 2011— se orientaron desde su inicio a la planificación de Proyectos de infraestructura como un componente clave del desarrollo de su territorio.

La **Metodología de Planificación Territorial Indicativa** fue el instrumento que permitió conformar una **Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración** (en adelante Cartera de Proyectos del COSIPLAN). Esta metodología parte de la identificación de **Ejes de Integración y Desarrollo**⁽⁴⁾ que organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos.

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN es un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socioeconómico regional. Está compuesta por Proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

Esta Cartera es revisada y actualizada anualmente por los países suramericanos y constituye una de las principales herramientas del COSIPLAN para implementar la integración de la infraestructura en la región. La plataforma tecnológica que permite conocer en profundidad los Proyectos de la Cartera es el **Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)**⁽⁵⁾. Esta herramienta es única en la región, ya que contiene datos oficiales y de calidad de todas las obras en una plataforma en línea y de libre acceso a través de Internet. El sistema apoya la toma de decisiones y la planificación estratégica de los países de América del Sur para alcanzar la conectividad de la región. Adicionalmente, permite dar transparencia al trabajo que los países vienen realizando, y de esta manera promover el acceso a la información y la participación de la sociedad civil en el proceso de integración.

1 Ver <http://www.iirsa.org/cosiplan>

2 Ver <http://www.iirsa.org/pae>

3 Ver <http://www.iirsa.org/api>

4 Ver <http://www.iirsa.org/ejes>

5 Ver <http://www.iirsa.org/proyectos>

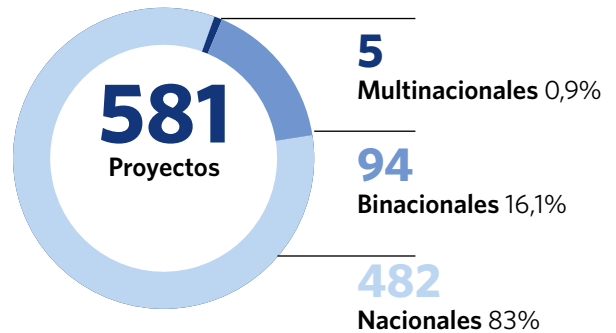


CARTERA COSIPLAN

Inversión estimada

En millones de US\$

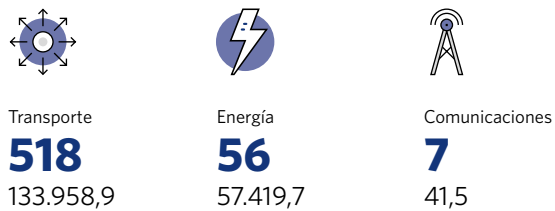
191.420,1



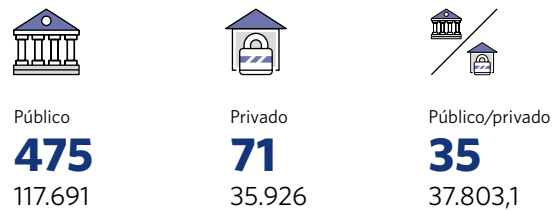
Proyectos por etapas



Proyectos por sector

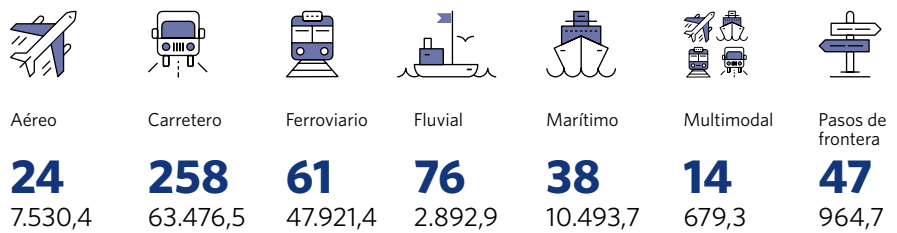


Proyectos por tipo de financiamiento

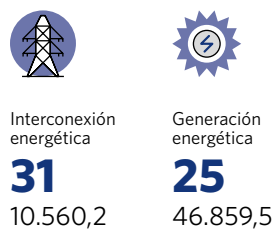


Proyectos por subsector

Transporte



Energía



Comunicaciones



Proyectos por país



ARGENTINA

178
48.565,9



BOLIVIA

52
10.578,7



BRASIL

94
82.413,8



CHILE

74
16.105



COLOMBIA

33
4.743,6



ECUADOR

40
19.609,1



GUYANA

8
911,9



PARAGUAY

66
18.002,6



PERÚ

72
11.801,7



SURINAME

7
3.831,9



URUGUAY

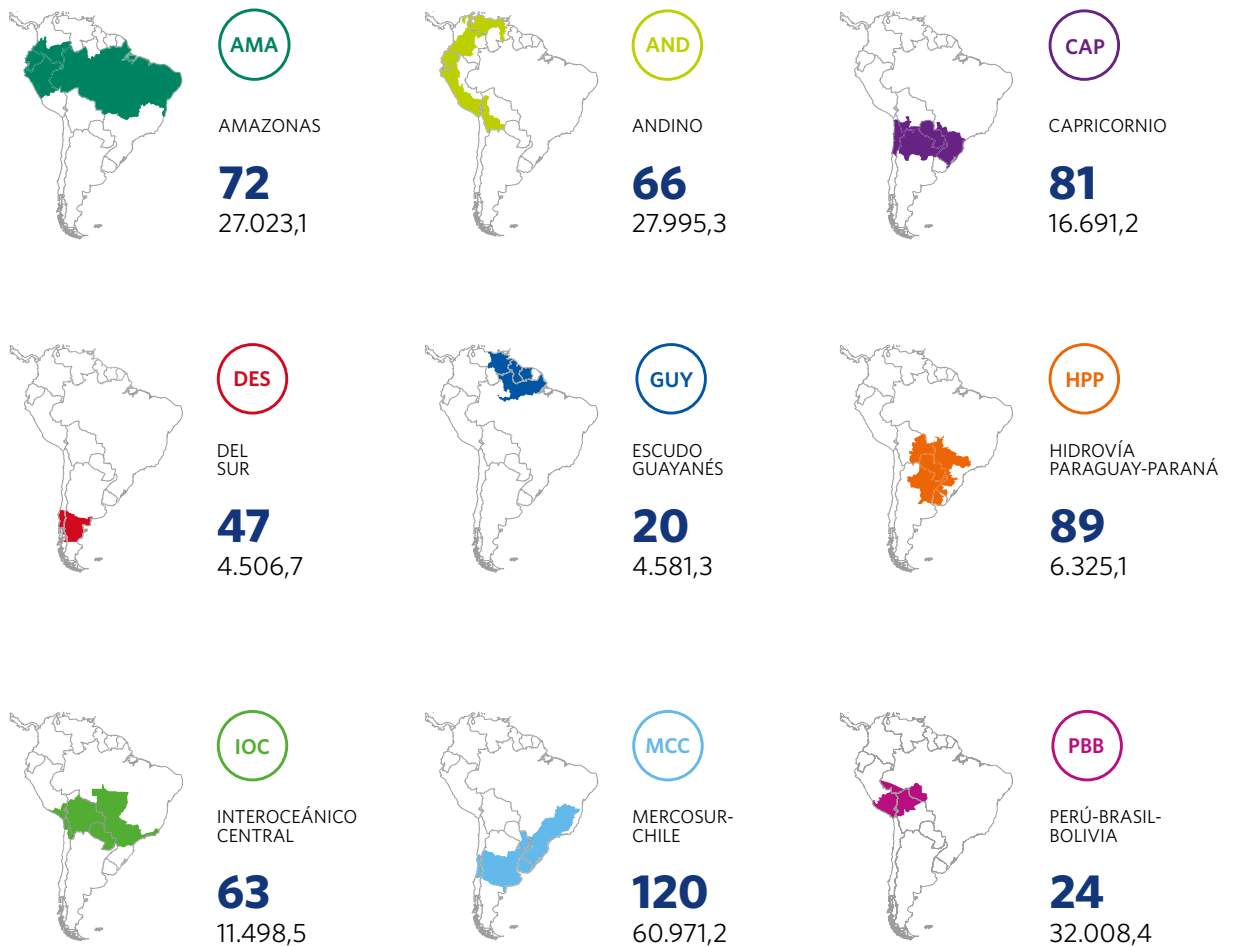
42
5.445,2



VENEZUELA

20
2.109,5

Proyectos por Eje



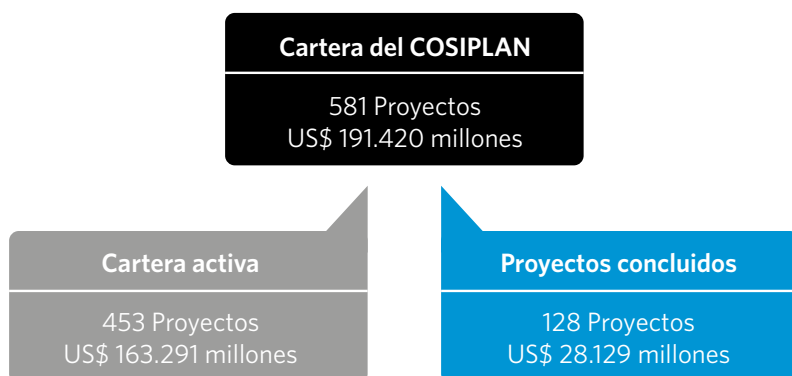
Capítulo 1

La Cartera de Proyectos en 2016

En este capítulo se presenta el estado de situación de los Proyectos del COSIPLAN tal como se registró durante el año 2016 mediante el análisis de la cartera total (581 Proyectos); la cartera activa, es decir, los Proyectos que se encuentran en etapa de perfil, pre-ejecución o ejecución y, finalmente, los Proyectos concluidos.

1.1. Cartera del COSIPLAN⁽¹⁾

La integración física suramericana es un tema fundamental para los pueblos de la región y una prioridad de las agendas gubernamentales. El COSIPLAN trabaja constantemente en la actualización y análisis de los Proyectos, en la mejora de la calidad de su información y en la difusión de sus resultados y beneficios.



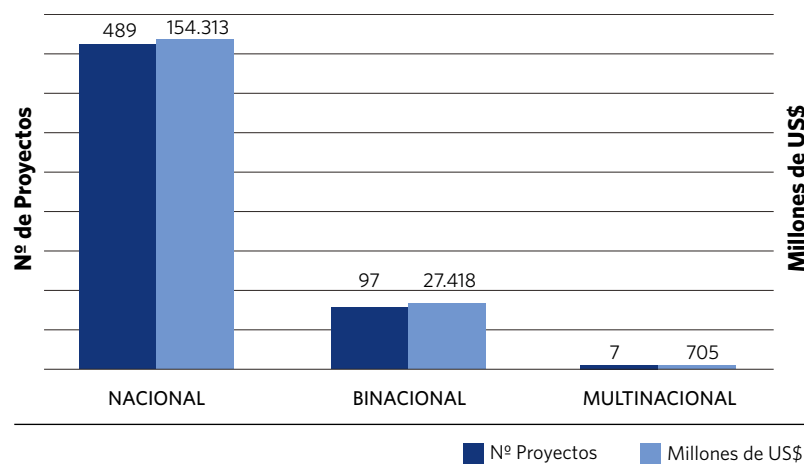
1.1.1. Dimensión territorial de los Proyectos

El 83% de los Proyectos de la cartera son nacionales, mientras que solamente son binacionales y multinacionales el 16% y el 1%, respectivamente. Los mismos porcentajes se presentan en las inversiones estimadas.

Muchos Proyectos nacionales son indispensables para resolver conectividades transnacionales (en muchos casos, existen varios que, en conjunto, resuelven una misma conectividad). Asimismo, actuar sobre las conectividades internacionales para impulsar Proyectos nacionales al interior de las fronteras correspondientes permite a veces una gestión más fluida de estos últimos.

Efectivamente, durante los ejercicios anuales de Actualización de la cartera que realizaron los países en el primer semestre del año, algunos Proyectos binacionales se dividieron en sus respectivos tramos nacionales para facilitar su análisis, información y seguimiento: es el caso, por ejemplo, de los Proyectos Panamericana Sur: Ica - Desvío Quirca (AND 87, Perú) y Desvío Quirca - Frontera con Chile (AND103, Chile).

¹ Todos los datos de este informe surgen del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (<http://www.iirsa.org/proyectos/>) al 10 de agosto de 2016.

DIMENSIÓN TERRITORIAL DE LOS PROYECTOS

Los Proyectos multinacionales involucran a Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname y Venezuela por un total de siete Proyectos. Brasil, Guyana y Suriname son los países que más tienen de estos (tres cada uno).

Respecto a los Proyectos nacionales y binacionales, Argentina y Brasil tienen más que los demás países. Chile se encuentra en tercer lugar respecto de los nacionales, seguido por Perú. Mientras que, en Proyectos binacionales, el que más se destaca es Paraguay.

NÚMERO DE PROYECTOS Y DIMENSIÓN TERRITORIAL POR PAÍS

País	Nacional	Binacional	Multinacional
Argentina	144	34	
Bolivia	32	19	1
Brasil	67	24	3
Chile	57	17	
Colombia	19	13	1
Ecuador	20	19	1
Guyana	3	2	3
Paraguay	43	22	1
Perú	50	21	1
Suriname	3	1	3
Uruguay	33	9	
Venezuela	11	7	2





1.1.2. Proyectos ancla

Los Proyectos ancla dan sentido a la formación de los grupos y viabilizan las sinergias. Son aquellos identificados como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo para el desarrollo económico y social. No necesariamente son los de mayor tamaño o inversión estimada.

Actualmente, son cincuenta y uno, por una inversión estimada de US\$ 20.334 millones, lo que implica el 11% del esfuerzo financiero de toda la Cartera.

Todos los Grupos cuentan con un Proyecto ancla. Sin embargo, en algunos de ellos, los países identificaron dos para articular con mayor efectividad los demás Proyectos del conjunto.

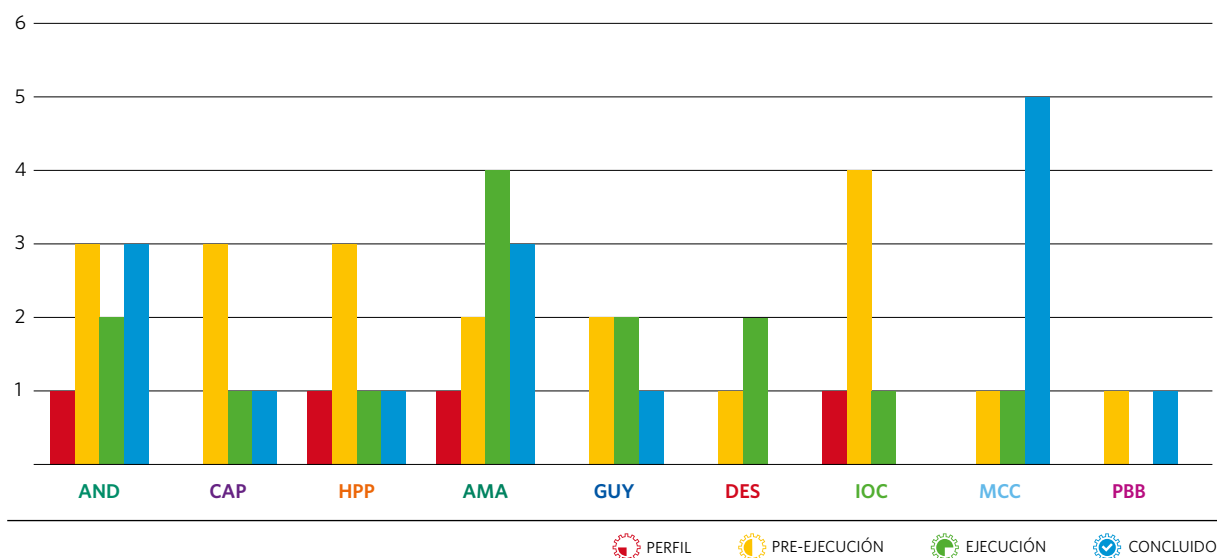
ETAPAS DE LOS PROYECTOS ANCLA *En millones de US\$

	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión*	% Inversión
	4	7,8	71,0	0,3
	20	39,2	8.388,7	41,2
	14	27,5	8.418,0	41,4
	13	25,5	3.466,7	17,0
TOTAL	51	100,0	20.344,4	100,0

 PERFIL
  PRE-EJECUCIÓN
  EJECUCIÓN
  CONCLUIDO

Dos Proyectos ancla fueron concluidos este año. La mayor parte de ellos (27) se encuentran en ejecución o ya fueron concluidos y suman el 58% de la inversión estimada de este conjunto. Los concluidos se concentran sobre todo en el Eje MERCOSUR-Chile, el del Amazonas y el Andino, aunque también hay uno en el Eje de Capricornio y el Eje Perú-Brasil-Bolivia. La mayor cantidad de Proyectos ancla en ejecución pertenecen al Eje Andino y al del Amazonas. Respecto a la inversión estimada en este tipo de Proyectos, en primer lugar, se encuentra el Eje del Amazonas, seguido por el Eje MERCOSUR-Chile.

NÚMERO DE PROYECTOS ANCLA Y SU ETAPA POR EJE



Casi en su totalidad (50) son Proyectos de transporte. Solo hay un Proyecto de energía. Con respecto a los primeros, la mayor cantidad pertenece al subsector carretero (26), seguido por Proyectos fluviales (8) y pasos de frontera (8), Proyectos ferroviarios (6) y multimodales (2).

SUBSECTORES DE LOS PROYECTOS ANCLA *En millones de US\$

Subsector	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión*	% Inversión
Carretero	26	51,0	8.150,4	40,1
Ferrovionario	6	11,8	11.650,0	57,3
Fluvial	8	15,7	299,5	1,5
Multimodal	2	3,9	25,0	0,1
Pasos de frontera	8	15,7	219,5	1,1
Generación energética	1	2,0	0,0	0,0
TOTAL	51	100	20.344,5	100

Si bien el sector carretero es el que mayor número aporta al conjunto de Proyectos ancla, es el ferroviario el que conlleva el mayor esfuerzo financiero, ya que con solo el 12% de los Proyectos implica casi el 60% de la inversión total estimada.

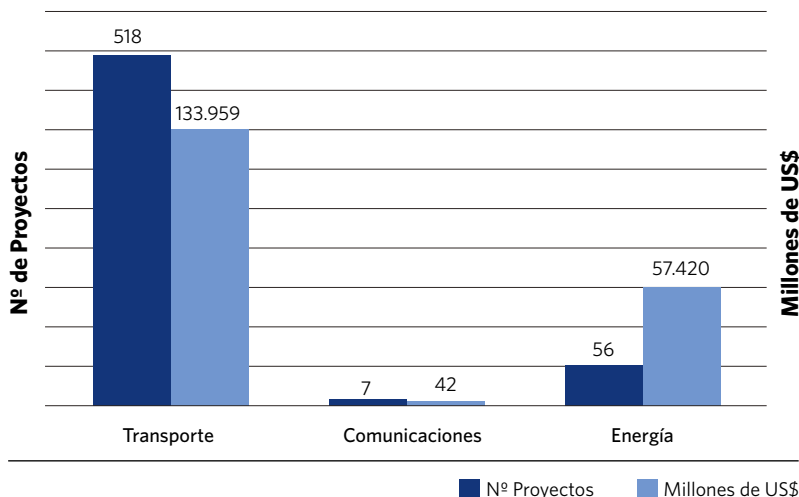
1.1.3. Sectores y subsectores

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN se compone en su mayoría de Proyectos de transporte, que alcanzan el 89% de ella. Sin embargo, las obras de transporte solamente implican el 70% de la inversión estimada, ya que los Proyectos de energía insumen el 29%, por su alcance y naturaleza.

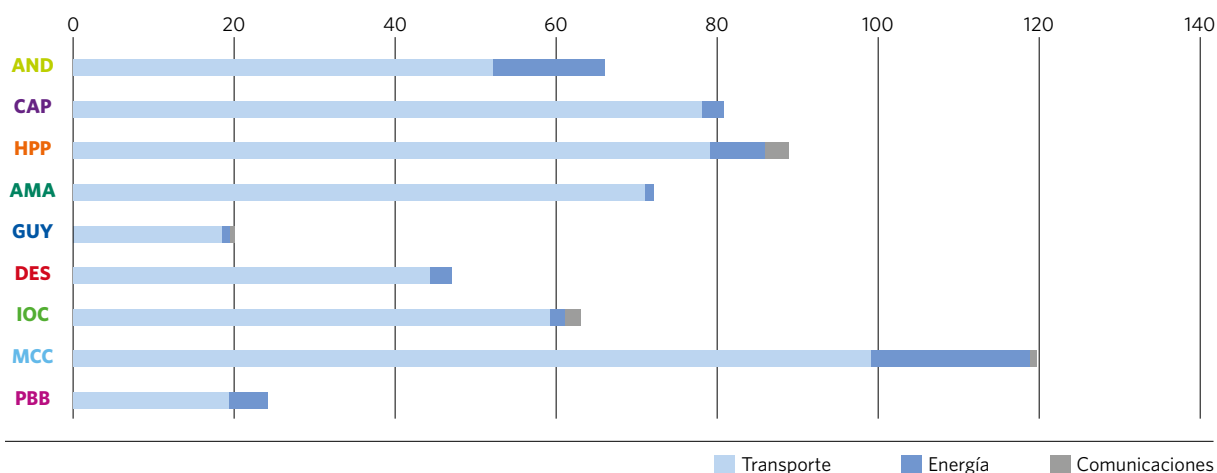
Los Proyectos de energía se concentran especialmente en los Ejes MERCOSUR-Chile, Andino y el de la Hidrovía Paraguay-Paraná, pero

existe un Proyecto energético en cada uno de los Ejes restantes. Respecto al sector comunicaciones, solamente se han incorporado Proyectos de este sector en los Ejes de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Interoceánico Central, del Escudo Guayanés y MERCOSUR-Chile.

SECTORES DE LOS PROYECTOS



NÚMERO DE PROYECTOS Y SECTORES POR EJE



Cada sector de las obras de infraestructura física (transporte, comunicación y energía) es además desglosado según subsectores, debido a que los Proyectos tienen especificidades respecto de sus requerimientos técnicos y normativos, los alcances económicos y los plazos de realización.



Subsector aéreo. Un tercio de las obras sobre los aeropuertos pertenecen al Eje MERCOSUR-Chile y, si se suma el segundo Eje en este listado, el Interoceánico Central, alcanzan a más de la mitad de los Proyectos aéreos de toda la Cartera (33% y 25%, respectivamente). En términos de inversión estimada, el primer Eje concentra el 85% del monto total del subsector. Seis obras ya han sido finalizadas y otras nueve están avanzadas en su ejecución, lo que implica que casi dos tercios de los Proyectos del subsector tienen un desarrollo satisfactorio.

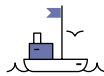
Se destaca el Proyecto Ampliación del Aeropuerto de Campinas, dado que es el octavo con mayor inversión estimada de toda la Cartera, con US\$ 3.550 millones.



Subsector carretero. En él se encuentran la mayor cantidad de obras de la Cartera (casi la mitad del total) por un tercio de la inversión estimada. Más del 60% de todas las obras carreteras concluyeron o se encuentran en ejecución. Los Proyectos se concentran en el Eje MERCOSUR-Chile y en el Eje de Capricornio, aunque todos tienen al mínimo diez obras de este subsector. La mitad de las obras (y de la inversión estimada) implican la rehabilitación, ampliación o mantenimiento de carreteras existentes y más de un tercio de los Proyectos son nuevas carreteras por el 27% de inversión total del subsector. Sin embargo, la mayor inversión estimada está relacionada con los trabajos de ampliación, que suman el 36%. Además, se encuentran veintisiete puentes principales, quince circunvalaciones y tres túneles que completan el panorama. El 42% de los Proyectos se encuentran en ejecución y el 22% ya está concluido. Solamente el 8% está en etapa de perfil, lo que implica un fuerte desarrollo de las obras de este tipo.



Subsector ferroviario. Estas obras, al contrario que las carreteras, se encuentran principalmente en etapas tempranas de desarrollo (más del 70% de los Proyectos se encuentran en perfil y pre-ejecución), por la envergadura y alcance de las conectividades propuestas con este modo de transporte. Los restantes se reparten equitativamente en las etapas de ejecución y concluidos. Casi la mitad de las obras son rehabilitaciones de ferrovías existentes, el 43% son obras nuevas y el restante 9% son circunvalaciones. Sin embargo, por la clara diferencia entre la naturaleza de los esfuerzos, más del 70% de las inversiones son asignadas a las ferrovías nuevas. El mayor monto de inversión estimada se encuentra en el Eje Andino (38%), pero respecto de la cantidad de Proyectos, el Eje solo representa el 3%. Es mucho más relevante la presencia del subsector en el Eje de Capricornio (28%) y en el de la Hidrovía Paraguay-Paraná (18%).



Subsector fluvial. Las obras fluviales se concentran, por la naturaleza del territorio, en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (57% de los Proyectos por el 71% de la inversión) y del Amazonas (25% de los Proyectos por el 19% de la inversión). Al igual que los Proyectos ferroviarios, casi el 70% se encuentra en etapas temprana (perfil y pre-ejecución), mientras que el restante 30% se reparte en igual medida entre las obras en ejecución y las concluidas. Sin embargo, respecto de la inversión estimada, casi la mitad de los fondos se reparte entre estas últimas obras mencionadas. Se cuenta con la construcción de once puertos fluviales, la adecuación de treinta y dos puertos existentes y el mejoramiento de la navegabilidad de treinta y tres tramos fluviales. Este último tipo de obras absorbe cerca del 70% de la inversión estimada del subsector.



Subsector marítimo. De los treinta y ocho puertos incluidos, solamente siete son obras nuevas, mientras que las demás son ampliaciones de la infraestructura existente. Los Proyectos se concentran en el Eje del Amazonas y MERCOSUR-Chile, con

nueve obras en cada uno, seguidos por el Eje del Sur, con ocho Proyectos. No obstante, casi un tercio de los recursos estimados para este subsectores del Eje del Escudo Guayanés, que solamente cuenta con tres obras. Casi el 40% de los puertos ya está en ejecución y, actualmente, solo el 21% se encuentra concluido.



Subsector multimodal. Las obras se encuentran principalmente en fases tempranas de desarrollo (perfil y pre-ejecución). No se encuentran actualmente Proyectos en ejecución, pero sí existe un Proyecto que concluyó este año: el Sistema de Recepción, Almacenamiento y Embarque de Concentrados de Minerales en el Puerto de Matarani. La mayoría de los centros multimodales se encuentran en el Eje del Amazonas, aunque el 70% de la inversión estimada se concentra en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el Eje Interoceánico Central.



Subsector pasos de frontera. Los centros de control fronterizos nuevos son dos tercios del conjunto (34), mientras que las adecuaciones o ampliaciones de los existentes suman trece, aunque la inversión estimada es repartida casi en partes iguales (respectivamente 55% y 45%). La mayor concentración de obras se da en el Eje Andino, debido a la naturaleza de su territorio; sin embargo, la inversión es mayor en los Proyectos del Eje MERCOSUR-Chile. El 34% de los pasos se encuentra en pre-ejecución, un cuarto de los Proyectos está siendo ejecutado y ya se concluyeron el 23% de las obras.



Subsector generación energética. De los veinticinco Proyectos del subsector, veintiuno se reparten en partes iguales en las etapas de pre-ejecución, ejecución y concluido. Sin embargo, más de la mitad de la inversión estimada se concentra en las obras en ejecución (51%). Casi la mitad de las centrales es de tipo hidroeléctrico, lo que contribuye a mejorar la matriz energética de la región. Más de la mitad de las obras se encuentra en el Eje MERCOSUR-Chile; pero, respecto a la inversión estimada, más de la mitad está asignado a los únicos tres Proyectos, que se encuentran en el Eje Perú-Brasil-Bolivia.



Subsector interconexión energética. Las interconexiones energéticas están presentes sobre todo en el Eje Andino (32%) y, prácticamente, todas son nuevas conexiones, la mitad de ellas ya concluidas (el 55%, por un 78% de la inversión ejecutada).



Subsector interconexión de comunicaciones. Solamente se encuentran siete Proyectos, cuatro de los cuales son binacionales. La inversión estimada de este subsector está concentrada en la única obra en ejecución, que implica el 72% del subsector. Las obras se concentran en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (3).

SUBSECTORES DE LOS PROYECTOS *En millones de US\$

	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión estimada*	% Inversión
Aéreo	24	4,1	7.530,4	3,9
Carretero	258	44,4	63.476,5	33,2
Ferrovioario	61	10,5	47.921,4	25,0
Fluvial	76	13,1	2.892,9	1,5
Marítimo	38	6,5	10.493,7	5,5
Multimodal	14	2,4	679,3	0,4
Pasosdefrontera	47	8,1	964,7	0,5
Generación energética	25	4,3	46.859,5	24,5
Interconexión energética	31	5,3	10.560,2	5,5
Interconexión de comunicaciones	7	1,2	41,5	0,0
TOTAL	581	100,0	191.420,1	100,0

1.1.4. El financiamiento de los Proyectos

La Cartera se encuentra financiada en su gran parte por el sector público (el 61% de la inversión estimada), mientras que el resto de las inversiones de las obras se dividen entre el sector privado (19% del monto total) y las iniciativas público-privadas (el restante 20%). En número de Proyectos, la participación del sector público es aún más evidente: el 82% de ellos registran este tipo de financiamiento público, seguido por el 12% del privado y solamente el 6% del público-privado.

Es importante destacar el rol de los tesoros nacionales en la ejecución de los Proyectos de la Cartera. Más del 60% de todas las obras son financiadas por los mismos países, lo que demuestra el compromiso con el avance de la integración física regional.

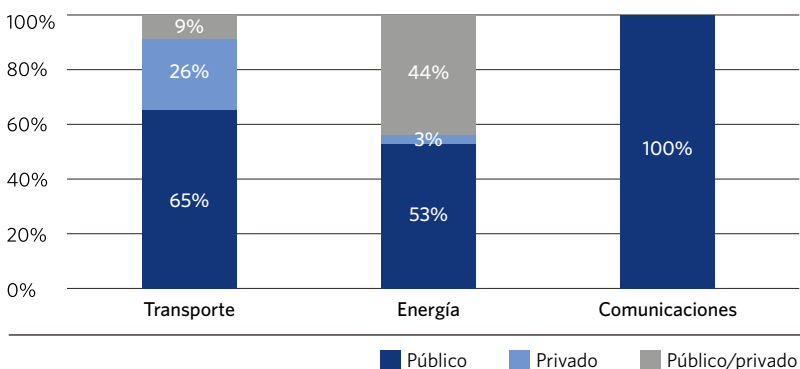
En segundo lugar, se encuentran las iniciativas privadas, que sostienen el 15% de las obras de la Cartera; mientras que otro 13% de las inversiones todavía no tiene fuente asignada.

FUENTE DE FINANCIAMIENTO *En millones de US\$

Fuente de financiamiento	N° Proyectos	Inversión estimada*	Inversión ejecutada*
Tesoro nacional	354	72.368,4	14.435,9
Privados	88	48.728,8	5.574,7
Por definir	78	42.312,9	170,0
BID	39	4.629,2	1.150,9
CAF	30	2.855,5	795,1
Tesoro provincial	18	1.875,0	200,0
Binacional	13	9.647,8	1.408,8
FOCEM	10	819,0	419,3
Varios	8	1.939,0	1.342,0
FONPLATA	6	298,9	0,0
Por definir (público)	6	403,0	0,0
Por definir (privado)	5	1.149,6	388,0
Bancos privados	4	108,0	0,0
Banco Mundial	4	172,5	68,5
Unión Europea	4	179,5	75,3
JBIC	3	185,9	0,0
Gobierno chino	3	400,0	0,0
BNDES	2	157,1	0,0
Tesoro municipal	2	2.100,0	2.100,0
Varios (privado)	2	719,9	0,0
Varios (público)	2	370,1	0,0
TOTAL		191.420,1	28.128,5

Los Proyectos de transporte son financiados principalmente por el sector público, mientras que en las obras de integración energética hay una participación similar de ese sector e iniciativas público-privadas. El sector comunicaciones es cubierto completamente por fondos públi-

TIPO DE FINANCIAMIENTO POR SECTOR



cos.

La mayor participación del sector privado se encuentra en el sector transporte, sobre todo en el Eje MERCOSUR-Chile (casi el 40% de los recursos privados involucrados) y en el subsector ferroviario (más del 40%).

En términos de cantidad de Proyectos, el Eje que más Proyectos privados incluye es el del Amazonas. Sin embargo, por ser en su mayoría fluviales, no implican de grandes montos de inversión.

Respecto de las iniciativas público-privadas, casi un tercio se concentran en el Eje del Amazonas y, en menor medida, en el Eje Andino y el Eje MERCOSUR-Chile. Sin embargo, si consideramos los montos de inversión asignados, el porcentaje más alto se otorga al Eje Perú-Brasil-Bolivia, con el 68% de todo el financiamiento de este tipo, repartido en solo dos Proyectos. Esto se explica si se considera que las dos obras en cuestión son el Proyecto de mayor inversión estimada de la Cartera del COSIPLAN, el Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau) y un Proyecto ya concluido de US\$ 3.823 millones, la Línea de Transmisión entre las dos Centrales

TIPO DE FINANCIAMIENTO POR EJE

	AMA	AND	CAP	DES	GUY	HPP	IOC	MCC	PBB
Privado	29%	5%	10%	2%	0%	1%	22%	15%	21%
Público	57%	85%	86%	96%	90%	99%	71%	79%	71%
Público/privado	14%	11%	4%	2%	10%	0%	5%	6%	8%
N° Proyectos	72	66	81	47	20	89	63	120	24

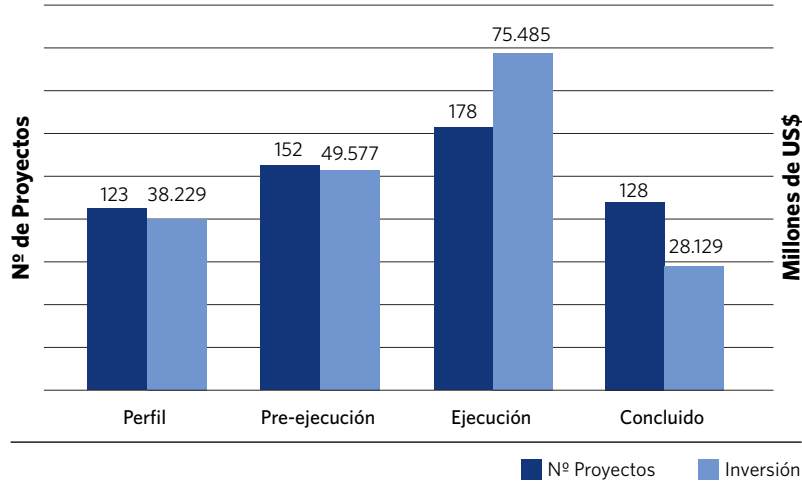
Tonos rojos: de 0% a 6% de la inversión. Tonos amarillos: de 7% a 30% de la inversión. Tonos verdes: de 31% a 100%.

Hidroeléctricas del Río Madeira y el Sistema Central.

1.1.5. **Las etapas de los Proyectos por sector**

Casi un tercio de todos los Proyectos se encuentran en ejecución, y de ellos más del 90% son de obras de transporte. La inversión estimada de las obras que se están ejecutando implica cerca del 40% de toda la Cartera.

ETAPA DE LOS PROYECTOS



Los Proyectos concluidos son cerca del 20%, así como los Proyectos en perfil, aunque la inversión ejecutada de los primeros solo representa el 15% de toda la inversión estimada. Entre estos, el 80% son obras de transporte, el 19% de energía y solamente el 1% de comunicaciones.

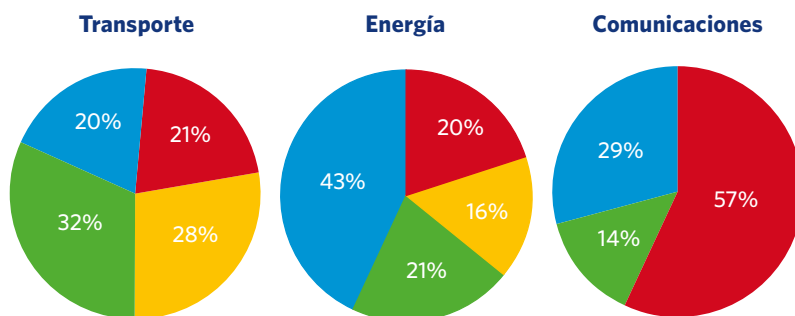
Casi un tercio de los Proyectos de transporte están siendo ejecutados, y si se consideran también los concluidos del sector, se suma más de la mitad de las obras. La relación mejora al considerar los Proyectos de naturaleza energética, ya que los que están en ejecución y los concluidos suman el 64% de las obras.

ETAPAS DE LOS PROYECTOS POR SECTOR

	Proyectos					Inversión estimada	
	Transporte	Energía	Comunicaciones	Total	%	Millones de US\$	%
	108	11	4	123	21,2	38.229,4	20,0
	143	9	0	152	26,2	49.577,4	25,9
	165	12	1	178	30,6	75.484,7	39,4
	102	24	2	128	22,0	28.128,6	14,7
Total	518	56	7	581	100,0	191.420,1	100,0

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

ETAPAS DE LOS PROYECTOS POR SECTOR



PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

1.2. La Cartera activa

Los Proyectos de la cartera activa, es decir, los Proyectos que se encuentran en desarrollo (perfil, pre-ejecución o ejecución) son 453, por una inversión estimada de US\$ 163.291 millones.

1.2.1. Los diez Proyectos con mayor inversión estimada

Los diez Proyectos con mayor inversión estimada suman el 45% de la inversión estimada total de la cartera activa del COSIPLAN.

De los diez Proyectos mencionados, siete son obras hidroeléctricas o ferroviarias, lo cual demuestra que las obras de estos subsectores requieren un importante esfuerzo financiero. Los otros tres Proyectos son la construcción de una carretera, la ampliación de un aeropuerto y un plan integrado de protección costera. Se detallarán a continuación los primeros tres Proyectos en orden de inversión:

El Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo An-

LOS DIEZ PROYECTOS EN ORDEN DE INVERSIÓN ESTIMADA *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países
PBB16	COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICASANTOANTONIOEHIDROELÉCTRICAJIRAU)	3		18.209,0	BR
AND95	TREN ELÉCTRICO DE CARGA DEL ECUADOR	5		17.800,0	EC
MCC62	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE CORPUS CHRISTI	5		8.000,0	AR - PY
AMA33	CARRETERA CUIABÁ - SANTARÉM (BR-163 / MT / PA)	5		6.500,0	BR
MCC33	PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL)	3		5.100,0	AR - CH
PBB17	HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL	3		5.000,0	BO - BR
IOC17	MEJORAMIENTODELTRAMOFERROVIARIOCORUMBÁ-SANTOS (SP)	2		3.700,0	BR
MCC06	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS	1		3.550,0	BR
GUY40	PLANMAESTROINTEGRADODEPROTECCIÓNCOSTERAALBINA - NICKERIE	4		3.020,0	SU
AMA73	FERROVÍANOVA TRANS NORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO / PECÉM - ELISEU MARTINS)	5		3.000,0	BR
TOTAL				73.879,0	



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



CONCLUIDO

tonio e Hidroeléctrica Jirau) es el Proyecto con el monto más elevado de inversión estimada entre los 581 de la Cartera del COSIPLAN, con US\$ 18.209 millones. Este nuevo complejo en Brasil implica la construcción de dos usinas hidroeléctricas alimentadas por los recursos hídricos del río Madeira para diversificar la matriz energética del territorio. Tiene financiamiento en desembolso del BNDES (Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil) y de un consorcio de bancos privados. Se encuentra en fase avanzada de ejecución y tiene como fecha estimada de finalización marzo de 2017.

El **Tren Eléctrico de Carga del Ecuador** fue agregado recientemente al Eje Andino. Se encuentra en etapa de perfil y plantea la implementación de una red férrea eléctrica para el transporte de carga que integre los actuales y futuros centros de producción de Ecuador con los puertos del océano Pacífico y las conexiones fronterizas con Perú y Colombia.

La **Construcción de Planta Hidroeléctrica de Corpus Christi** es una obra binacional que se encuentra en pre-ejecución, ya que se están realizando algunos de los estudios de prefactibilidad. Su financiamiento es público. Implica la construcción de una central sobre el río Paraná que permita alcanzar una generación de energía hidroeléctrica superior a los 123.000 GWh/año. Las dimensiones y ubicación geográfica de Corpus Christi convierten a este Proyecto en una alternativa de particular importancia para la integración de los sistemas eléctricos de la región del MERCOSUR.

1.2.2. Los Proyectos en perfil

Los Proyectos en perfil son 123, por una inversión estimada de US\$ 38.229 millones. Casi el 90% de ellos se encuentran en esta etapa desde hace más de cuatro años (desde antes de 2012). De todas maneras, a pesar de las dificultades en sus avances, se mantienen en la Cartera de Proyectos por su importancia estratégica para la integración de los países involucrados.

La mayoría de ellos son fluviales, ferroviarios y carreteros (respectivamente el 32%, el 23% y el 19%), y por esta razón casi un tercio de este grupo pertenece al Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Más del 84% de la inversión estimada para estos Proyectos están asignadas a obras ferroviarias, sobre todo en el Eje Andino (51%). Cabe aclarar, sin embargo, que la mayoría de los Proyectos en perfil no tienen todavía monto estimado. Argentina es el país con más Proyectos en esta etapa (30%), seguido por Perú y Paraguay (12%).

1.2.3. Estimación de finalización de los Proyectos

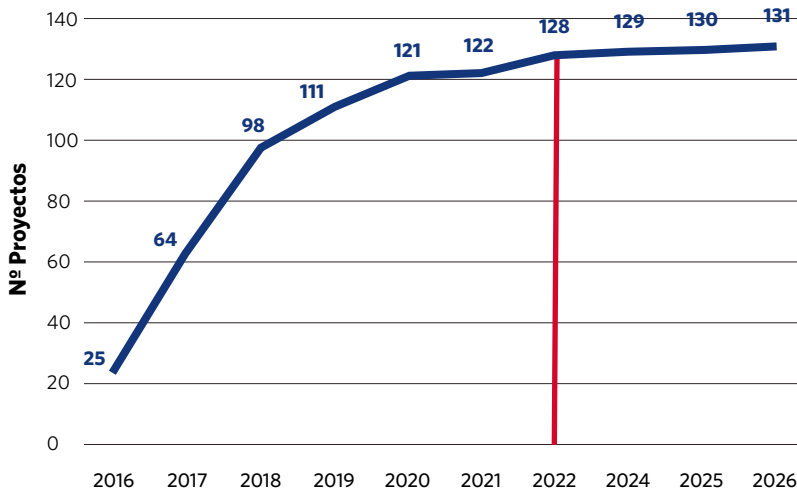
AÑO DE INGRESO A LA CARTERA DE LOS PROYECTOS EN PERFIL

En perfil desde...	Nº Proyectos
2004	37
2007	39
2008	11
2009	3
2010	7
2011	11
2012	1
2013	5
2015	9
TOTAL	123

Cerca del 30% de los 453 Proyectos activos de la Cartera tienen información respecto de la fecha estimada de finalización. De los 131 Proyectos que la reportan, el 85% concluirá en los próximos tres años (antes del final de 2019), lo que implica la ejecución de US\$ 58.434 millones, de acuerdo a su inversión estimada.

Estas cifras se pueden representar gráficamente como se muestra a continuación. Para el período que va entre 2016 y 2020, la curva tiene un crecimiento acelerado debido a que se estima que se concluyan cerca de cien Proyectos en un lapso de cinco años. El resto de las obras que cuentan con información sobre su conclusión se irán finalizando entre 2020 y 2026.

FINALIZACIÓN DE LOS PROYECTOS POR AÑO



1.3 Los Proyectos concluidos

Los Proyectos concluidos de la Cartera son 128 y demandaron US\$ 28.129 millones de inversión. Esto significa que ya se concluyó más del 22% de los Proyectos de integración priorizados por los países, con trece obras completas entre 2015 y 2016.

Todos los Ejes cuentan con Proyectos concluidos, asimismo cuarenta y uno de los cuarenta y siete Grupos de Proyectos. Los Grupos que más Proyectos concluidos tienen son el Grupo 1 del Eje de Capricornio (Antofagasta - Paso De Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa - Asunción) y el Grupo 5 del Eje Interoceánico Central (Conexiones del Eje al Pacífico: Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz). Sin embargo, el Eje que más Proyectos concluidos tiene es el MERCOSUR-Chile, que cuenta con veinticuatro Proyectos (el 19%), seguido por los Ejes del Amazonas y Andino (17% y 16%). Respecto a la inversión ejecutada, el Eje MERCOSUR-Chile participa con el 31% del total de los Proyectos concluidos.

La situación inversa se puede notar en el Eje Interoceánico Central: si bien tiene el 13% de los Proyectos concluidos, ellos solamente implican el 2% de la inversión.

El país que más Proyectos concluyó es Brasil (23), que actualmente

PROYECTOS CONCLUIDOS POR EJE *En millones de US\$

	N° Grupos	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de inversión*	% Inversión
AND	7	20	15,6	993,6	3,5
AMA	7	22	17,2	6.893,6	24,5
CAP	4	14	10,9	2.632,0	9,4
DES	2	5	3,9	443,1	1,6
GUY	3	6	4,7	86,5	0,3
HPP	5	15	11,7	1.646,3	5,9
IOC	5	17	13,3	663,1	2,4
MCC	6	24	18,8	8.790,3	31,3
PBB	2	5	3,9	5.980,0	21,3
TOTAL	41	128	100,0	28.128,5	100,0

tiene casi un tercio de su cartera nacional finalizada (30%). En segundo lugar, se encuentra Argentina, con veintidós Proyectos finalizados, aunque solo corresponden al 13% de su Cartera. Colombia es el país que más obras concluyó respecto de todos sus Proyectos nacionales, con el 42% finalizado.

PROYECTOS CONCLUIDOS POR PAÍS *En millones de US\$

País	N° Proyectos totales	N° Proyectos concluidos	% Proyectos	Monto de inversión*	% Inversión
Argentina	178	23	15,4	6.215,0	21,0
Bolivia	53	5	3,4	17,0	0,1
Brasil	94	28	18,8	13.296,6	44,8
Chile	74	22	14,8	2.065,7	7,0
Colombia	33	14	9,4	726,5	2,4
Ecuador	40	16	10,7	813,5	2,7
Guyana	8	2	1,3	10,0	0,0
Paraguay	66	11	7,4	1.994,8	6,7
Perú	72	19	12,8	3.914,5	13,2
Uruguay	42	7	4,7	481,1	1,6
Venezuela	20	2	1,3	125,2	0,4

Cerca de la mitad de los Proyectos concluidos (44%) son obras del subsector carretero, y respecto al monto de inversión, alcanzan al 40% del conjunto. Las obras concluidas de interconexión energética representan cerca del 13% de los concluidos, sin embargo, requirieron casi el 30% del monto total ejecutado.

SUBSECTORES DE LOS PROYECTOS CONCLUIDOS *En millones de US\$

Subsector	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de inversión*	% Inversión
Aéreo	6	4,7	168,3	0,6
Carretero	56	43,8	11.215,6	39,9
Ferrovionario	8	6,3	3.739,0	13,3
Fluvial	12	9,4	136,7	0,5
Marítimo	8	6,3	1.005,0	3,6
Multimodal	1	0,8	230,0	0,8
Pasos de frontera	11	8,6	118,5	0,4
Generación energética	7	5,5	3.324,0	11,8
Interconexión energética	17	13,3	8.191,4	29,1
Interconexión de comunicaciones	2	1,6	0,0	0,0
TOTAL	128	100,0	28.128,5	100,0

El 82% de las obras concluidas fueron financiadas con fondos públicos. En términos de monto de inversión, el sector público aportó un 63%. El sector privado financió el 15% de los Proyectos, por casi el mismo porcentaje de monto de inversión. Las iniciativas público-privadas financiaron el 7% de los Proyectos, pero su aporte fue del 22% de todo el monto invertido.

TIPO DE FINANCIAMIENTO DE LOS PROYECTOS CONCLUIDOS *En millones de US\$

Tipo de financiamiento	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de inversión*	% Inversión
Privado	19	14,8	4.338,4	15,4
Público	100	78,2	17.722,3	63,0
Público/privado	9	7,0	6.067,8	21,6
TOTAL	128	100,0	28.128,5	100,0

Los Proyectos concluidos son en su gran mayoría nacionales (84%), mientras que el resto son binacionales. La relación aumenta respecto del monto de inversión, donde la participación nacional alcanza casi el 95%.

DIMENSIÓN TERRITORIAL DE LOS PROYECTOS CONCLUIDOS *En millones de US\$

Dimensión territorial	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de inversión*	% Inversión
Nacional	107	83,6	26.596,9	94,6
Binacional	21	16,4	1.531,6	5,4
TOTAL	128	100,0	28.128,5	100,0

Capítulo 2

Evolución de la Cartera de Proyectos

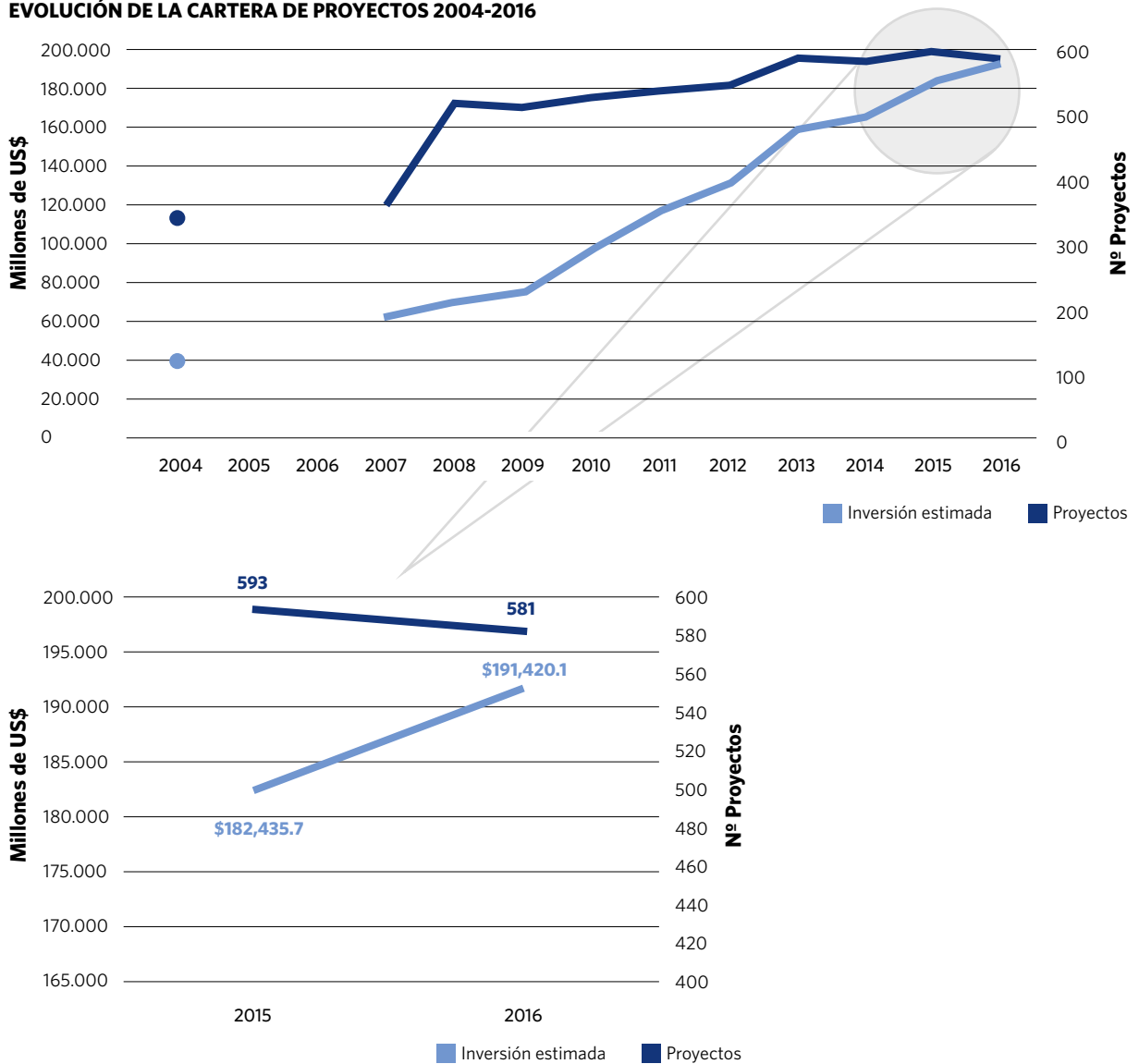
En el presente capítulo se realiza un recorrido del progreso de los Proyectos de la Cartera. En primer lugar, se desarrolla su evolución a lo largo de más de una década (2004-2016). En segundo lugar, se presentan los cambios registrados entre 2015 y 2016 como resultado del trabajo realizado por los países durante el proceso de actualización en el presente año.

2.1. La evolución de la Cartera de Proyectos entre 2004 y 2016

A lo largo de la última década, la conformación de la Cartera se modificó y fue atravesando actualizaciones como resultado del proceso de planificación territorial de los países. La cantidad de Proyectos y su inversión estimada se incrementaron año tras año, con excepción de 2014, año en que, como resultado de un análisis exhaustivo de los países, fueron excluidos Proyectos que desde 2008 o antes no habían experimentado avances. En el 2015, la cantidad volvió a aumentar a raíz, también, de una redefinición del área de influencia del Eje del Sur, que sumó varios territorios del sur de Chile y Argentina.

En el 2016 la cantidad total de Proyectos de la Cartera se redujo. Gran parte de los que fueron excluidos pertenecían a Argentina y Brasil: esto se debe a una revisión profunda de las prioridades de inversión por parte de los nuevos gobiernos de ambos países.

EVOLUCIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS 2004-2016



La Cartera se incrementó entre 2004 y 2016 a un promedio de veinte Proyectos y US\$ 12.000 millones por año. En 2016, la inversión estimada creció en un 5% respecto del año anterior.

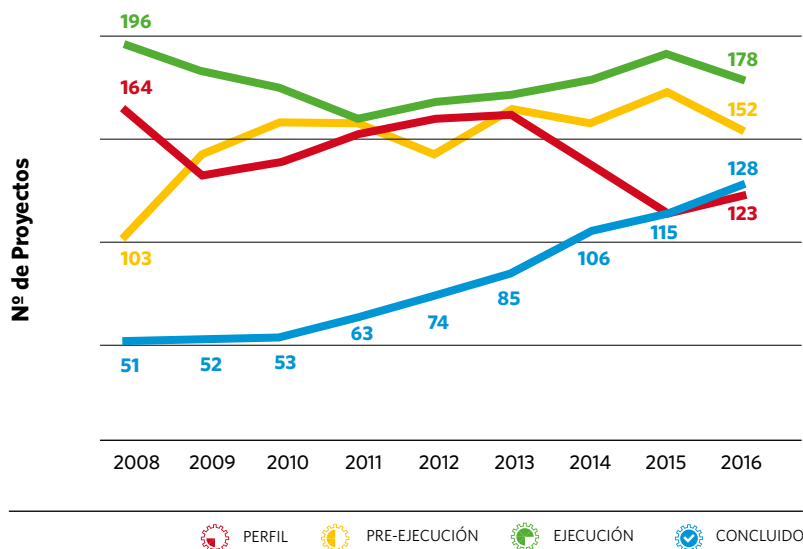
VARIACIONES ANUALES DE PROYECTOS POR EJE (2004-2016)

	Ejes de Integración y Desarrollo									TOTAL
	AMA	AND	CAP	DES	GUY	HPP	IOC	MCC	PBB	
2003-2004										
N° de Proyectos	44	74	34	21	32		44	68	18	335
Millones de US\$	2.011,0	4.975,0	2.031,0	1.072,0	366,0		3.306,0	12.076,0	11.588,0	37.425,0
2005-2006										
N° de Proyectos	54	73	36	21	32		44	71	18	349
Millones de US\$	2.382,0	4.975,0	2.031,0	1.071,0	366,0		3.306,0	12.161,0	11.588,0	37.880,0
2007										
N° de Proyectos	57	65	63	26	32	98	49	91	23	504
Millones de US\$	3.208,4	6.097,0	6.083,0	2.530,0	5.847,0	2.829,0	4.651,0	19.465,0	17.561,0	68.271,4
2008-2009										
N° de Proyectos	57	65	69	26	25	88	54	105	23	510
Millones de US\$	5.281,0	7.050,0	7.945,0	2.533,0	927,0	3.974,0	4.576,0	29.399,0	12.888,0	74.542,0
2010										
N° de Proyectos	58	64	72	27	25	95	55	107	23	524
Millones de US\$	5.401,9	7.478,0	9.421,4	2.713,0	1.694,9	6.677,4	5.525,1	35.836,2	21.402,3	96.119,2
2011										
N° de Proyectos	64	64	76	27	18	93	61	105	25	531
Millones de US\$	6.099,9	9.343,5	8.979,1	2.738,0	4.540,3	6.514,7	4.112,7	44.389,8	29.557,8	116.120,6
2012										
N° de Proyectos	64	64	80	27	18	94	61	113	25	544
Millones de US\$	8.867,6	8.692,4	11.959,1	2.817,0	4.465,4	8.460,7	5.209,2	50.974,4	28.878,7	130.139,1
2013										
N° de Proyectos	88	65	80	28	20	94	62	122	26	583
Millones de US\$	28.948,9	9.183,5	13.974,6	2.762,0	4.560,4	7.865,1	8.830,5	52.701,1	29.089,8	157.730,5
2014										
N° de Proyectos	82	64	83	28	20	95	61	123	25	579
Millones de US\$	25.070,2	9.962,1	17.929,5	2.744,6	4.581,3	7.574,4	8.907,6	54.608,3	32.131,9	163.324,5
2015										
N° de Proyectos	74	67	82	49	20	92	63	124	24	593
Millones de US\$	22.420,8	28.614,0	16.314,7	4.146,6	4.581,3	7.328,2	11.614,8	56.168,9	31.431,9	182.435,7
2016										
N° de Proyectos	72	66	81	47	20	89	63	120	24	581
Millones de US\$	27.023,1	27.995,3	16.691,2	4.506,7	4.581,3	6.325,1	11.498,5	60.971,2	32.008,4	191.420,1

Respecto de la cantidad de Proyectos, algunos Ejes se mantuvieron relativamente estables, como ocurre con el Eje Andino y el Eje Perú-Brasil-Bolivia a partir de 2007. Otros Ejes fueron decreciendo paulatinamente, como es el caso del Eje del Escudo Guayanés, mientras que un tercer conjunto tuvo un crecimiento constante: el caso más destacado es el Eje MERCOSUR-Chile, que en el período considerado llegó casi a duplicar su cantidad de Proyectos original, y solamente este año disminuyó ligeramente su número, aunque no así su inversión estimada.

Dado que la Cartera no es un portafolio cerrado, el número total de Proyectos cambia año tras año tanto por la incorporación como por la exclusión de estos. Los nuevos pueden ingresar en distintas etapas del ciclo de vida⁽¹⁾, lo cual impide considerar el 2004 como línea de base para realizar comparaciones entre los distintos años y analizar la evolución de la Cartera.

VARIACIONES ANUALES DE PROYECTOS POR ETAPA (2008-2016)



Los Proyectos de la Cartera avanzan a diferentes ritmos en función de algunas características particulares que poseen estas obras de integración física:

- la dimensión y complejidad técnica de algunas de ellas;
- la necesidad de coordinación intergubernamental en el caso de los Proyectos bi- o multinacionales;
- el monto de las obras y la restricción presupuestaria que enfrentan algunos Gobiernos, así como la competencia con otras iniciativas dentro de los países por los recursos disponibles;
- la reformulación del alcance del Proyecto que puede implicar un retroceso a etapas anteriores del ciclo de vida.

Adicionalmente, algunos Proyectos pueden parecer estancados por encontrarse en la etapa de pre-ejecución durante mucho tiempo. Esto se debe a que, de acuerdo a lo convenido por los países, esta etapa incluye todos los estudios necesarios para definirlo y las gestiones

¹ Las etapas del ciclo de vida de los Proyectos de la Cartera son perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido. Para más información, ver el Capítulo 4 de esta publicación.

correspondientes para la obtención de los recursos. Por consiguiente, esos Proyectos podrían estar avanzando dentro de esa etapa, lo cual se registra en el Sistema de Monitoreo Permanente.

En consecuencia, una forma de medir el avance de la Cartera es considerar las obras concluidas. Como se observa en el gráfico anterior, los Proyectos concluidos aumentan cada año hasta más del doble en el período 2008-2016.

2.2. Variación de la Cartera entre 2015 y 2016

Durante el año 2016, se realizaron reuniones virtuales para los Grupos Técnicos Ejecutivos de Actualización de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la API. Las reuniones fueron convocadas por cada Eje de Integración y Desarrollo⁽²⁾ utilizando una herramienta de videoconferencia online.

REUNIONES DE LOS GTE PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LA CARTERA DEL COSIPLAN Y DE LA API 2016

Fecha	Ejes	Países
10 de mayo	Amazonas	BR - CO - EC - PE
20 de mayo	Interoceánico Central Perú-Brasil-Bolivia	BO - BR - CH - PE - PY
27 de mayo	MERCOSUR-Chile	AR - BR - CH - PY - UY
7 de junio	Hidrovía Paraguay-Paraná	AR - BO - BR - PY - UY
9 de junio	Capricornio Del Sur	AR - BO - BR - CH - PY

Los objetivos del trabajo de actualización en 2016 fueron (i) cumplir con el cronograma decidido por los países en 2014 para la revisión de descriptores, módulos de Proyectos concluidos e información del Sistema de Monitoreo Permanente; (ii) revisar Proyectos que presentan información inconsistente y completar aquellos que cuentan con campos vacíos o información parcial; (iii) revisar especialmente los Proyectos en etapa de pre-ejecución para detallar con la mayor precisión posible sus avances y estado actual a fin de facilitar su implementación.

En preparación para las reuniones mencionadas, y como resultado de los intercambios realizados en ellas, los países trabajaron en la actualización de los Proyectos de la Cartera en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN. El 85% de los Proyectos que conforman la Cartera activa del COSIPLAN fueron actualizados por los países de América del Sur. Esto fue posible gracias a la participación de equipos técnicos multidisciplinarios de distintas áreas de Gobierno de los países suramericanos.

Cabe destacar además que, durante la reunión virtual de Actualización del Eje Andino, se decidió eliminar el Grupo 10, Sistemas de Comunicaciones y Conectividad. Las delegaciones comentaron que no se tiene precisión sobre los Proyectos de telecomunicaciones que conforman este Grupo y, por consiguiente, de la naturaleza de la información que se debía consignar. Adicionalmente, se acordó trasladar las conversaciones sobre los Proyectos específicos al Grupo de Trabajo sobre Telecomunicaciones del COSIPLAN para abordar esta temática en forma conjunta. Los Proyectos concretos que se definan se agregarán

² Únicamente la reunión del Eje del Escudo Guayanés no pudo ser llevada a cabo. Se solicitó a los países que actualizaran la información de sus Proyectos directamente en el SIP.

VARIACIÓN ANUAL DE LOS PROYECTOS POR EJE (2015-2016) *En millones de US\$

Ejes	Nº Proyectos			Inversión estimada*		
	2015	2016	Variación	2015	2016	Variación
AMA	74	72	-2	22.420,8	27.022,8	4.602,0
AND	67	66	-1	28.614,0	27.995,3	-618,7
CAP	82	81	-1	16.314,7	16.691,2	376,5
DES	49	47	-2	4.146,6	4.506,7	360,1
GUY	20	20	0	4.581,3	4.581,3	0,0
HPP	92	89	-3	7.328,2	6.325,1	-1.003,1
IOC	63	63	0	11.614,8	11.498,5	-116,3
MCC	124	120	-4	56.168,9	60.971,2	4.802,3
PBB	24	24	0	31.431,9	32.008,4	576,5
TOTAL ⁽¹⁾	593	581	-12	182.435,7	191.420,1	8.984,4

posteriormente a la Cartera del COSIPLAN.





(1) No están consideradas las inversiones de Proyectos existentes realizados antes del inicio de la Iniciativa IIRSA. Estos son el Corredor Vial Santa Marta - Paraguachón, del Eje Andino, y el Sistema de Itaipú, del Eje MERCOSUR-Chile. Asimismo, existe un Proyecto rótula (es decir; que tiene funcionalidad en más de un Eje o que articula tanto dos o más Ejes como Grupos de Proyectos en un mismo Eje), el Paso de Frontera Pircas Negras, que pertenece a CAP y a MCC; por lo tanto, los totales de Nº de Proyectos e inversión estimada indicados no se corresponden con la suma aritmética de los totales por Eje.

En relación con la variación de los Proyectos en las etapas del ciclo de vida, se puede resaltar:

- Avanzaron ocho Proyectos en la etapa de perfil: cinco a pre-ejecución, dos a ejecución y uno concluyó.
- Dieciocho Proyectos que se encontraban en pre-ejecución variaron de etapa: doce avanzaron a ejecución, mientras que seis sufrieron modificaciones en su alcance y se encuentran ahora en perfil.
- Dieciocho Proyectos que se encontraban en ejecución variaron de etapa: nueve concluyeron y nueve sufrieron modificaciones en su alcance; de estos últimos, cinco se encuentran en pre-ejecución y cuatro en perfil.
- Un Proyecto reportado como concluido sufrió modificaciones en su alcance y se encuentra ahora en ejecución.

Además de estas variaciones, hay que considerar los Proyectos incluidos y excluidos, asimismo los resultados del balance de los cambios entre las etapas.

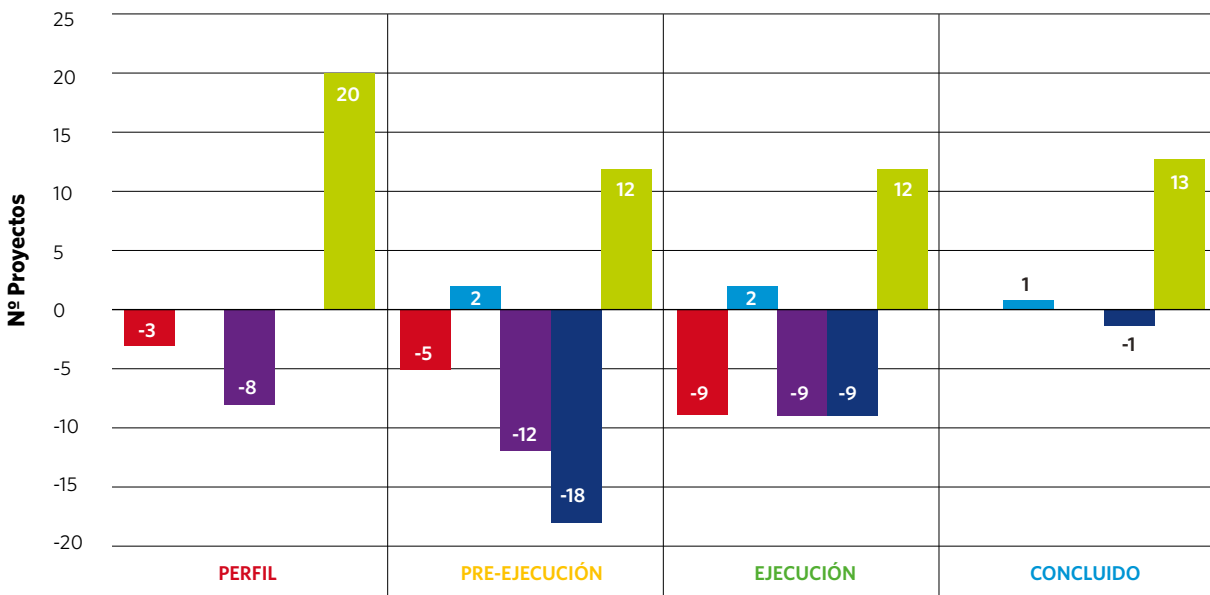
VARIACIONES ENTRE ETAPAS DE LA CARTERA DE PROYECTOS (2015-2016)

	Nº Proyectos según Informe 2015	Nº Proyectos incluidos en el GTE	Nº Proyectos excluidos en el GTE	Balace de cambios entre etapas	Variación 2015-2016	Nº Proyectos agosto 2016
	114	0	-3	12	9	123
	173	2	-5	-18	-21	152
	191	2	-9	-6	-13	178
	115	1	0	12	13	128
TOTAL	593	5	-17	0	-12	581

 PERFIL
  PRE-EJECUCIÓN
  EJECUCIÓN
  CONCLUIDO

Analizando cada etapa en mayor detalle, se puede apreciar la cantidad de Proyectos que fueron incluidos, excluidos, incorporado a la etapa y que avanzaron. Cabe destacar que la mayoría de los incorporados a una etapa se incorporaron a perfil, debido a que varios fueron nuevamente evaluados para redefinir los alcances y plazos de varias obras. La etapa que más Proyectos restó respecto del año pasado es la de pre-ejecución, con treinta y cinco bajas totales. Asimismo, es necesario aclarar que un Proyecto concluido retrocedió hacia la etapa de ejecución por la revisión de sus alcances dentro del país correspondiente. Otro Proyecto fue dividido en dos, y uno de los resultantes ya había finalizado, por lo que ingresó a la Cartera como ya concluido.

MODIFICACIONES DE LA CARTERA DE PROYECTOS (2015-2016)



■ Proyectos excluidos
 ■ Proyectos nuevos
 ■ Avanzaron de etapa
 ■ Retrocedieron de etapa
 ■ Incorporados a la etapa

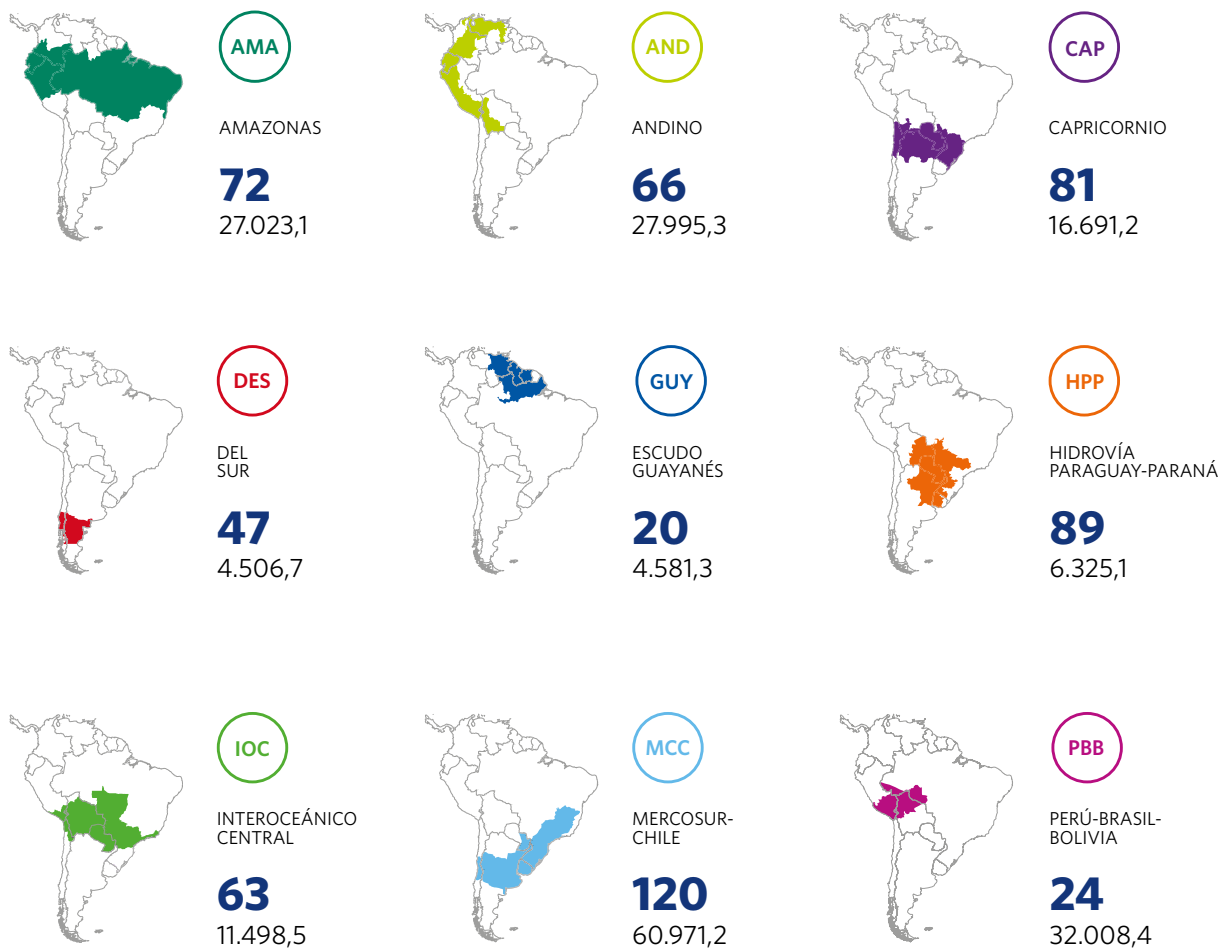
 PERFIL
  PRE-EJECUCIÓN
  EJECUCIÓN
  CONCLUIDO

Capítulo 3

Ejes de Integración y Desarrollo



Proyectos por Eje



AMA AMAZONAS

Eje de Integración y Desarrollo



Población 132.687.257 personas
Densidad 16,5 hab./km²
Superficie 8.059.085 km²

PBI US\$ 844.689 millones

Servicios	75,1%
Industrias	13,0%
Minas y canteras	6,1%
Agricultura	5,7%



Inversión estimada

En millones de US\$

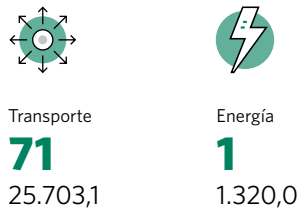
27.023,1



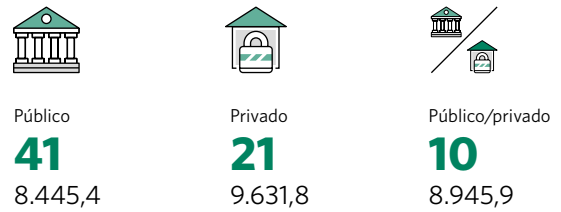
Proyectos por etapas



Proyectos por sector

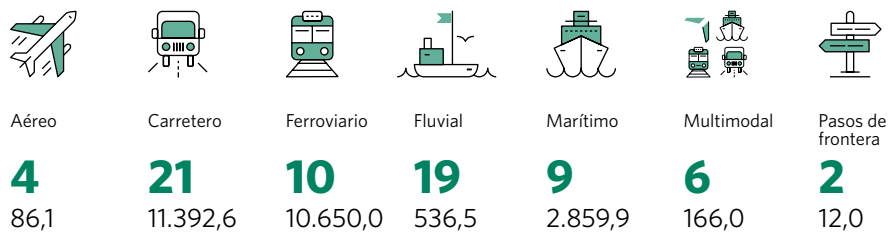


Proyectos por tipo de financiamiento



Proyectos por subsector

Transporte



Energía



AMAZONAS

Presentación del Eje

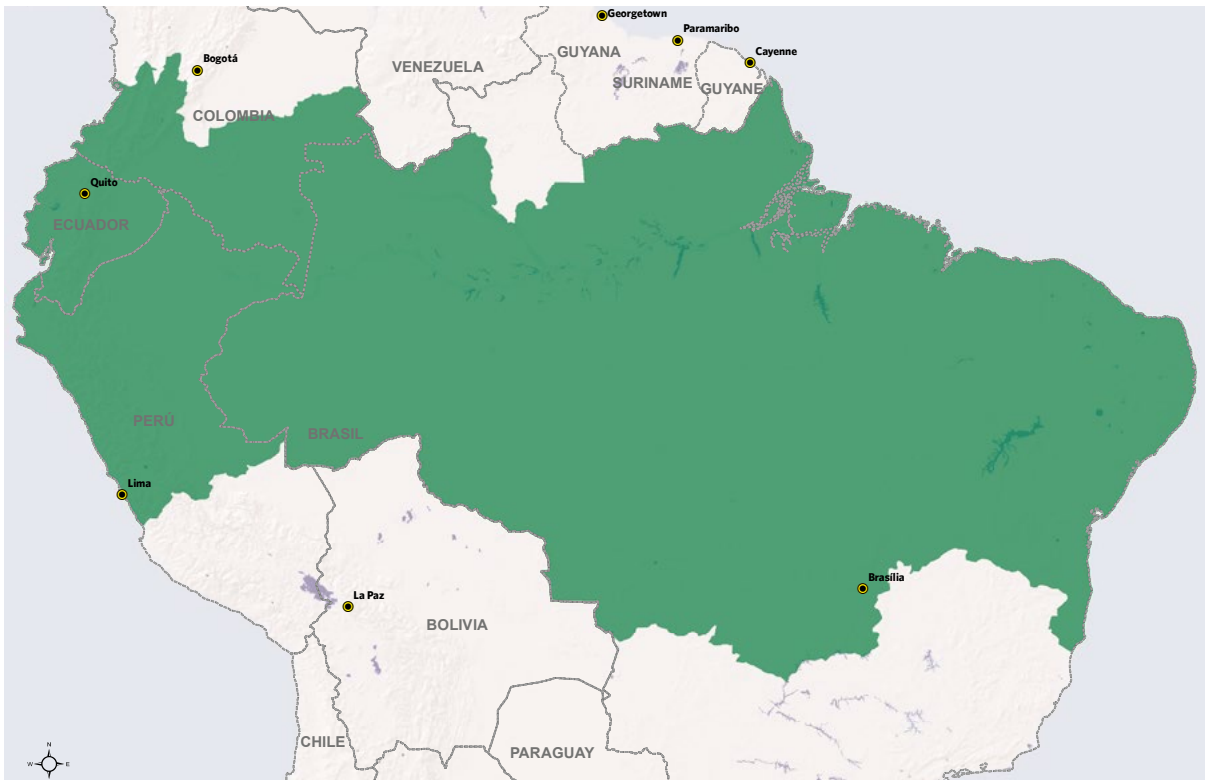
El Eje del Amazonas⁽¹⁾ incluye las regiones amazónica y nordestina junto a los estados de Goiás y Tocantins en Brasil, el área centro-sur de Colombia, toda la superficie continental del Ecuador y la porción centro-norte del Perú.

El Eje es el más vasto de los nueve de la Cartera, con un territorio equivalente al 45% de la superficie del continente suramericano (8.059.085 km²), cuyo 30% tiene algún tipo de protección ambiental.

Además, es el segundo con mayor cantidad de habitantes y el quinto por producto bruto interno (PBI): concentra el 32% de la población (132.687.257 habitantes) y el 19% del PBI de Suramérica (US\$ 844.689 millones⁽²⁾).

La infraestructura existente y la proyectada está signada por la presencia de la cordillera de Los Andes y de la inmensa cuenca del río Amazonas, la más grande del mundo.

ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE DEL AMAZONAS



¹ Véase "Caracterización Socioeconómica y Ambiental del Eje del Amazonas", COSIPLAN-IIRSA, 2015, en <http://www.iirsa.org/amazonas.asp>

² A precios corrientes del año 2013.

De esta forma, se configuran dos realidades bastante diferenciadas. Por un lado, un territorio enmarcado entre los Andes y la costa del océano Pacífico. Allí predominan el modo de transporte carretero, seguido de una baja proporción de ferrovías, todo lo cual permite la conectividad hacia una red de puertos principales ubicados a la largo de la costa pacífica que es común a Colombia, Ecuador y Perú. Por otro lado, la cuenca del río Amazonas, que se origina en la vertiente oriental de la cordillera de los Andes y se proyecta a través de una vasta red de ríos navegables que desembocan en el océano Atlántico.

En relación con la infraestructura, la **red vial** de los países que conforman el Eje del Amazonas alcanza una longitud total de 2.012.551 km de carreteras, de las cuales el 12% —unos 238.414 km— se encuentran pavimentados. En lo que respecta a la **red ferroviaria**, alcanza los 36.984 km. El **sistema portuario** del Eje se conforma por cuarenta puertos principales, de los cuales nueve movilizan más de diez millones de toneladas por año. El **transporte fluvial** en la región se concentra en la cuenca del río Amazonas y sus afluentes de gran importancia, como son los ríos Negro, Putumayo, Ucayali, Madeira, Jurua, Purus y Madeira, entre otros. En lo que respecta a la **generación de energía eléctrica**, para el año 2012, los países que conforman el Eje alcanzaron en conjunto una potencia instalada del orden de los 147.186 MW.

En lo referido a las **comunidades originarias**, su presencia y diversidad es relevante, ya que existen más de 200 pueblos que, habitando en los cuatro países, representa en cada uno de ellos una participación relativa de diversa importancia. En Perú, el más relevante, alcanzan al 34% de su población; en Ecuador, el 7%; en Colombia, el 3%; mientras que en Brasil, menos del 1%.

En la actualidad, existen más de 2.000 unidades territoriales con algún grado de **protección ambiental**. Se destacan en Brasil los estados de Pará y Amazonas con más de 1.400.000 km² de territorio protegido, lo que constituye alrededor del 60% del área total protegida del Eje.

En los países de la región andina, las **amenazas naturales** más frecuentes son los terremotos, los tsunamis y las erupciones volcánicas. Por su parte, en la cuenca del río Amazonas, que compromete a los cuatro países, son más recurrentes las grandes inundaciones.

Los países que integran el Eje del Amazonas planifican inversiones por US\$ 27.023 millones en 72 Proyectos de integración física.

En términos relativos, Ecuador involucra un 91% de su PBI en el Eje, y Perú lo hace con un 73%. Brasil y Colombia son los que aportan en menor cuantía: un 24% y un 17% de su PBI, respectivamente. En términos absolutos, Brasil contribuye con un 63% al PBI agregado del Eje; lo sigue Perú, con un 18% y, finalmente, Ecuador y Colombia, con un 11% y 8%, respectivamente.

Una tendencia destacable del comportamiento económico global del Eje es su tasa de crecimiento en el período 2007-2013, que alcanza un promedio de un 5%, por sobre el valor para América Latina y el Caribe, que corresponde a 3% en el mismo período.

El Eje comparte regiones de su área de influencia con otros cinco: el del Escudo Guayanés (GUY), el de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP), Perú-Brasil-Bolivia (PBB), Andino (AND) e Interoceánico Central (IOC).

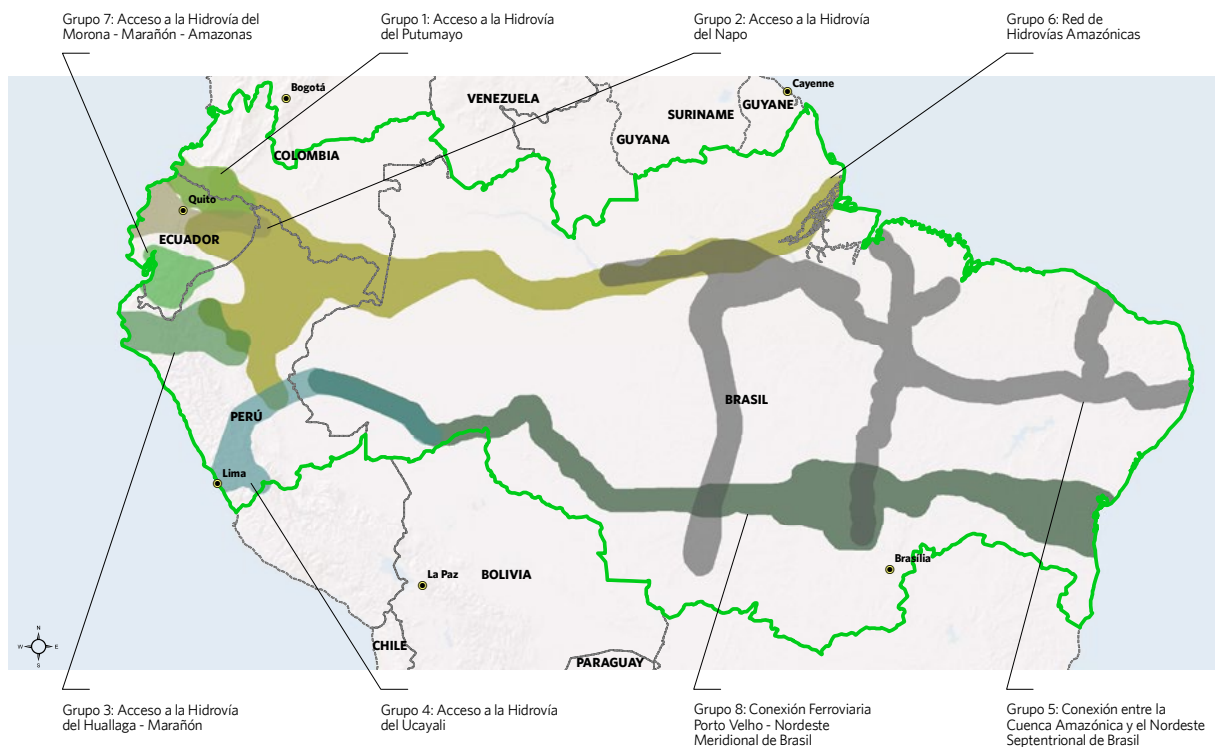
AMAZONAS

Cartera de Proyectos

El desarrollo del Eje del Amazonas depende de la conectividad fluvial, para lo cual se requiere mejorar estándares y consolidar la extensa red de ríos navegables que presenta. Desarrollar un sistema de hidrovías que estructure la red de carreteras, ferrovías y aeropuertos permitirá la interconexión del interior del continente con las sierras y las costas, lo que favorecerá a las economías locales.

Según lo expuesto, el conjunto de obras del Eje del Amazonas está orientado a (i) potenciar la interconexión de un gran conjunto de sus territorios con la cuenca del río Amazonas a través de seis hidrovías y un tren transcontinental que atraviese el nordeste meridional y septentrional de Brasil; (ii) mejorar las condiciones de navegabilidad de los ríos de la cuenca amazónica; (iii) fortalecer la conexión de territorios amazónicos con baja densidad de población con sierras y costas más desarrolladas económicamente; (iv) ofrecer acceso a nuevos puertos y promover el comercio regional entre zonas económicamente complementarias; (v) incentivar el modo ferroviario potenciando los beneficios para el medio ambiente y la eficiencia energética; (vi) trazar nuevas rutas y mejorar otras ya existentes.

GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL AMAZONAS



CUADRO 1. GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL AMAZONAS *En millones de US\$

Grupo	Nombre	Nº proyectos	Inversión estimada*
1	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL PUTUMAYO	6	497,9
2	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL NAPO	6	104,5
3	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL HUALLAGA - MARAÑÓN	10	1.247,3
4	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL UCAYALI	14	3.091,0
5	CONEXIÓN ENTRE LA CUENCA AMAZÓNICA Y EL NORDESTE SEPTENTRIONAL DE BRASIL	12	15.197,0
6	RED DE HIDROVIAS AMAZÓNICAS	12	320,7
7	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL MORONA - MARAÑÓN - AMAZONAS	5	414,7
8	CONEXIÓN FERROVIARIA PORTO VELHO - NORDESTE MERIDIONAL DE BRASIL	7	6.150,0
TOTAL		72	27.023,1

La Cartera activa del Eje cuenta con 50 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 20.129 millones.

De los ocho Grupos, seis están destinados a consolidar el sistema de hidrovías en la cuenca del río Amazonas, y los dos restantes a crear una ferrovía transcontinental en el nordeste septentrional y meridional de Brasil. La red ferroviaria, junto con las obras vinculadas a ella, requiere el 48% de las inversiones totales del Eje.

De los 50 proyectos activos, 21 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 13 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019). Es notable que casi todos pertenezcan a ámbitos nacionales, con predominio de Perú (9), seguido de Ecuador (3).

Se estima que a fines de 2019 se habrá ejecutado el 33% del monto estimado de inversión para la Cartera del Eje.

CUADRO 2. PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Fecha estimada de finalización
AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	7		5,0	EC	Octubre 2016
AMA61	IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DEL COCA	2		14,9	EC	Diciembre 2016
AMA26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA	4		438,4	PE	Febrero 2017
AMA72	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA LIMA - CANTA - UNISH	4		308,1	PE	Febrero 2017
AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO	4		100,0	PE	Julio 2017
AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	4		200,0	PE	Diciembre 2017
AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	4		704,8	PE	Marzo 2018
AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA	4		115,6	PE	Diciembre 2018
AMA106	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO (TRAMO PERÚ)	6		5,8	PE	Septiembre 2019
AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO (TRAMO ECUADOR)	6		5,8	EC	Septiembre 2019
AMA104	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA	4		55,0	PE	Diciembre 2019
AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	4		15,0	PE	Diciembre 2019
AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO - IÇÁ	6		15,0	BR - CO - EC - PE	Diciembre 2019



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



CONCLUIDO

De los primeros cinco Proyectos, por orden de inversión estimada, tres pertenecen a etapas de la ferrovía transcontinental; uno es un puerto marítimo, mientras que el primero de la lista es una importante carretera, ambas obras vinculadas a dicha ferrovía. Entre los cinco implican el 55% de la inversión de la Cartera activa del Eje.

Estos se encuentran principalmente en etapa de ejecución, con financiamiento predominantemente del sector privado, y buscan integrar el nordeste meridional y septentrional de Brasil con el sistema de hidro-vías de la cuenca del Amazonas.

CUADRO 3. LOS CINCO PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Tipo de financiamiento
AMA33	CARRETERA CUIABÁ - SANTARÉM (BR-163 / MT / PA)	5		6.500,0	BR	Público/Privado
AMA73	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO/PECÉM - ELISEU MARTINS)	5		3.000,0	BR	Privado
AMA89	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE I (ILHÉUS - BARREIRAS)	8		2.000,0	BR	Público
AMA90	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE I (CAMPINORTE - LUCAS DO RIO VERDE)	8		2.000,0	BR	Privado
AMA101	NUEVO PUERTO EN EL ÁREA DE ILHÉUS	8		1.400,0	BR	Privado
TOTAL				14.900,0		

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

Los Proyectos concluidos del Eje son 22 por un total de US\$ 6.894 millones de inversión ejecutada, equivalentes al 25% del total de la Cartera.

CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE *En millones de US\$

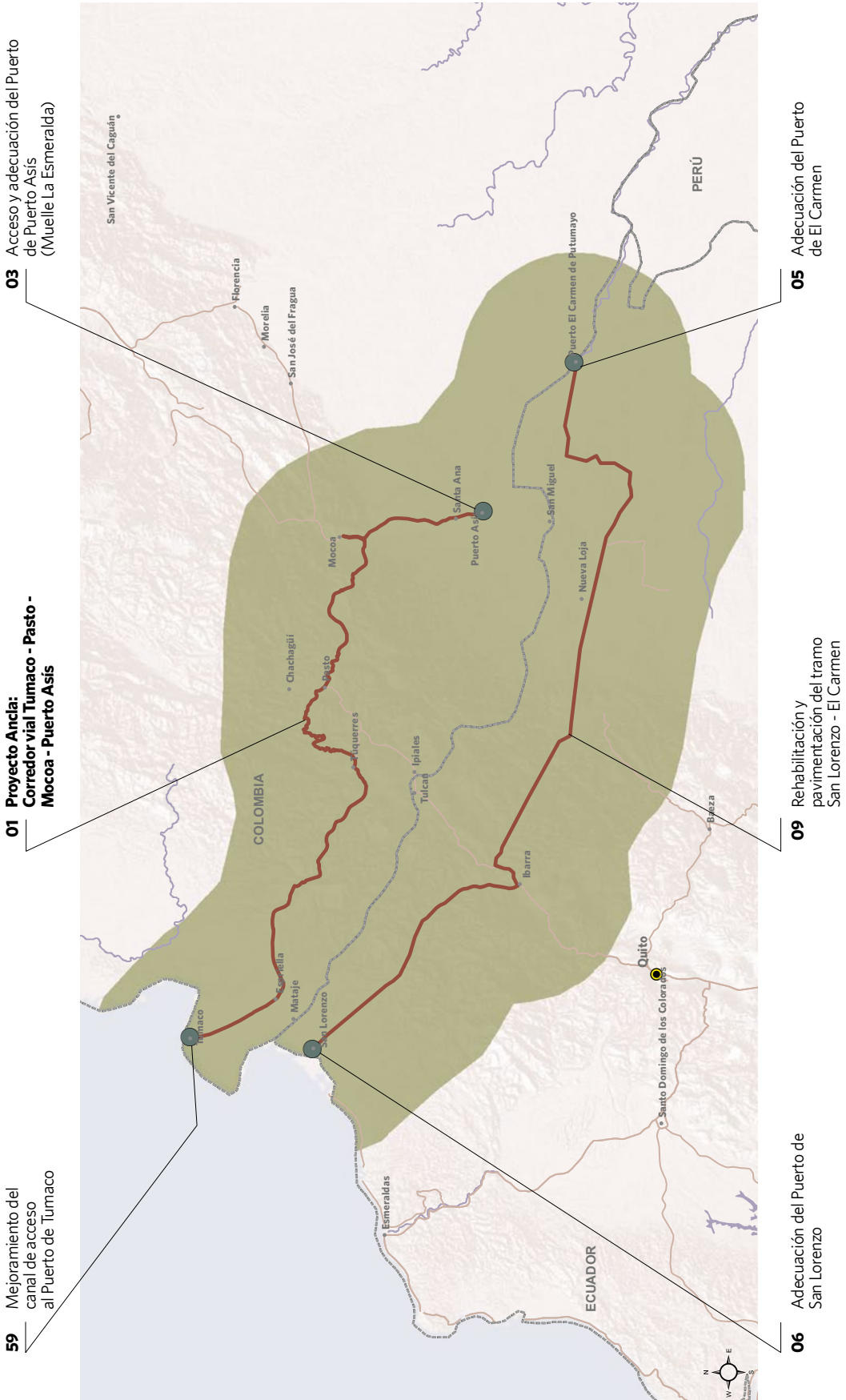
Código	Nombre	Inversión estimada*	Países
AMA03	ACCESO Y ADECUACIÓN DEL PUERTO DE PUERTO ASÍS (MUELLE LA ESMERALDA)	3,0	CO
AMA09	REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO SAN LORENZO - EL CARMEN	76,0	EC
AMA11	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE TENA	54,6	EC
AMA16	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS	231,7	PE
AMA22	PUERTO DE BAYÓVAR	70,0	PE
AMA24	PUERTO DE PAITA	176,7	PE
AMA25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO	273,7	PE
AMA34	PROGRAMA DE MANEJO AMBIENTAL Y TERRITORIAL (RUTA CUIABÁ - SANTARÉM) (BR-163 / MT / PA)	12,0	BR
AMA36	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL SISTEMA SOLIMÕES - AMAZONAS	8,0	BR
AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA	5,2	EC - PE
AMA46	MEJORAMIENTO DE LA VÍA GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - ZHUD - EL TAMBO - CAÑAR - AZOGUES - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ Y MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL TRAMO MÉNDEZ - PUERTO MORONA	140,0	EC
AMA47	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - SANTA ROSA - BALSAS - CHAGUARPAMBA - LOJA - ZAMORA - YANTZAZA - EL PANGUI - GUALAQUIZA - GRAL. LEÓNIDAS PLAZA - MÉNDEZ	167,7	EC
AMA48	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - PASAJE - SANTA ISABEL - GIRÓN - CUENCA - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ - PUERTO MORONA	100,0	EC

**CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE (CONT.)** *En millones de US\$

Código	Nombre	Inversión estimada*	Países
AMA55	CONEXIÓN VIAL RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL (BR-364 / AC)	573,0	BR
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	390,2	PE
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	113,2	PE
AMA70	MUELLE DE LETICIA	3,3	CO
AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA	25,0	EC
AMA78	FERROVÍA NORTE-SUR FASE II (AÇAILÂNDIA - PALMAS)	2.500,0	BR
AMA87	LÍNEA DE TRANSMISIÓN DE 500 KV DE TUCURUÍ A MANAOS	1.320,0	BR
AMA102	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS	50,3	PE
AMA105	FERROVÍA NORTE - SUR FASE III (PALMAS - CAMPINORTE)	600,0	BR
22		6.893,6	

Entre los concluidos se encuentran dos proyectos ancla: Mejoramiento de la Navegabilidad del Sistema Solimões – Amazonas, de vital importancia porque se trata del tramo del río Amazonas que conduce a Manaus y recibe el tráfico de la red de hidrovías; el proyecto Carretera Tarapoto – Yurimaguas, que permite el acceso a una de las cinco hidrovías con proyectos en la Cartera, y el Puerto de Providencia, de transferencia de carga de alta eficiencia y rendimiento sobre la margen izquierda del río Napo, en la provincia de Sucumbíos.

ACCESO A LA HIDROVÍA DEL PUTUMAYO





AMA GRUPO 1

Función estratégica

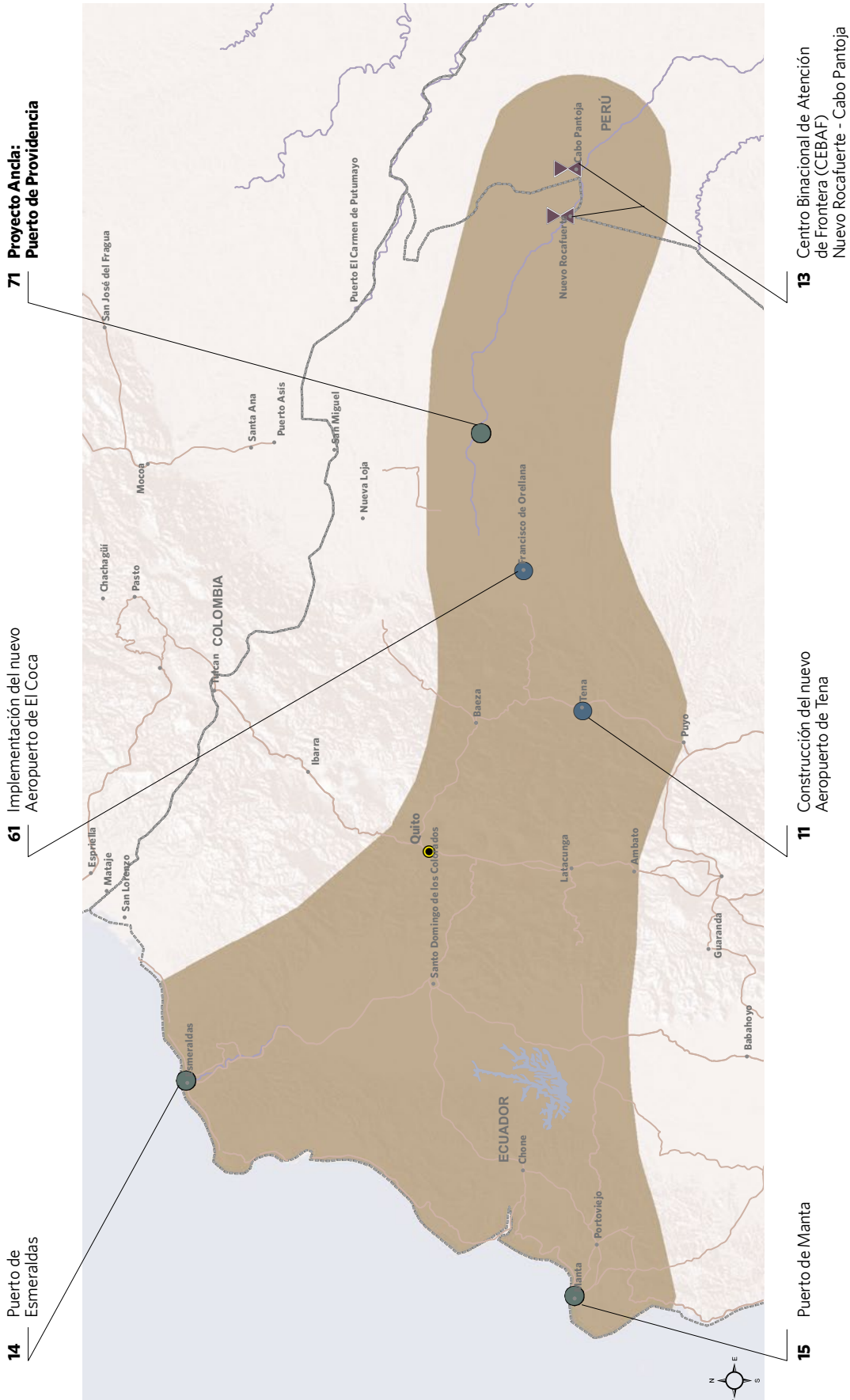
- Mejorar la logística de integración nacional entre áreas productivas del sur de Colombia, departamento de Nariño, con los departamentos amazónicos del Putumayo y Amazonas y su integración con el norte ecuatoriano (en especial la provincia de Sucumbíos).
- Mejorar la logística de integración con Brasil y Perú.
- Potenciar la interconexión del interior del continente con la cuenca del Pacífico.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AMA01	CORREDOR VIAL TUMACO - PASTO - MOCOA - PUERTO ASÍS		404,9	CO
AMA03	ACCESO Y ADECUACIÓN DEL PUERTO DE PUERTO ASÍS (MUELLE LA ESMERALDA)		3,0	CO
AMA05	ADECUACIÓN DEL PUERTO DE EL CARMEN		3,0	EC
AMA06	ADECUACIÓN DEL PUERTO DE SAN LORENZO		6,0	EC
AMA09	REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO SAN LORENZO - EL CARMEN		76,0	EC
AMA59	MEJORAMIENTO DEL CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE TUMACO		5,0	CO
6			497,9	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

ACCESO A LA HIDROVÍA DEL NAPO





AMA GRUPO 2

Función estratégica

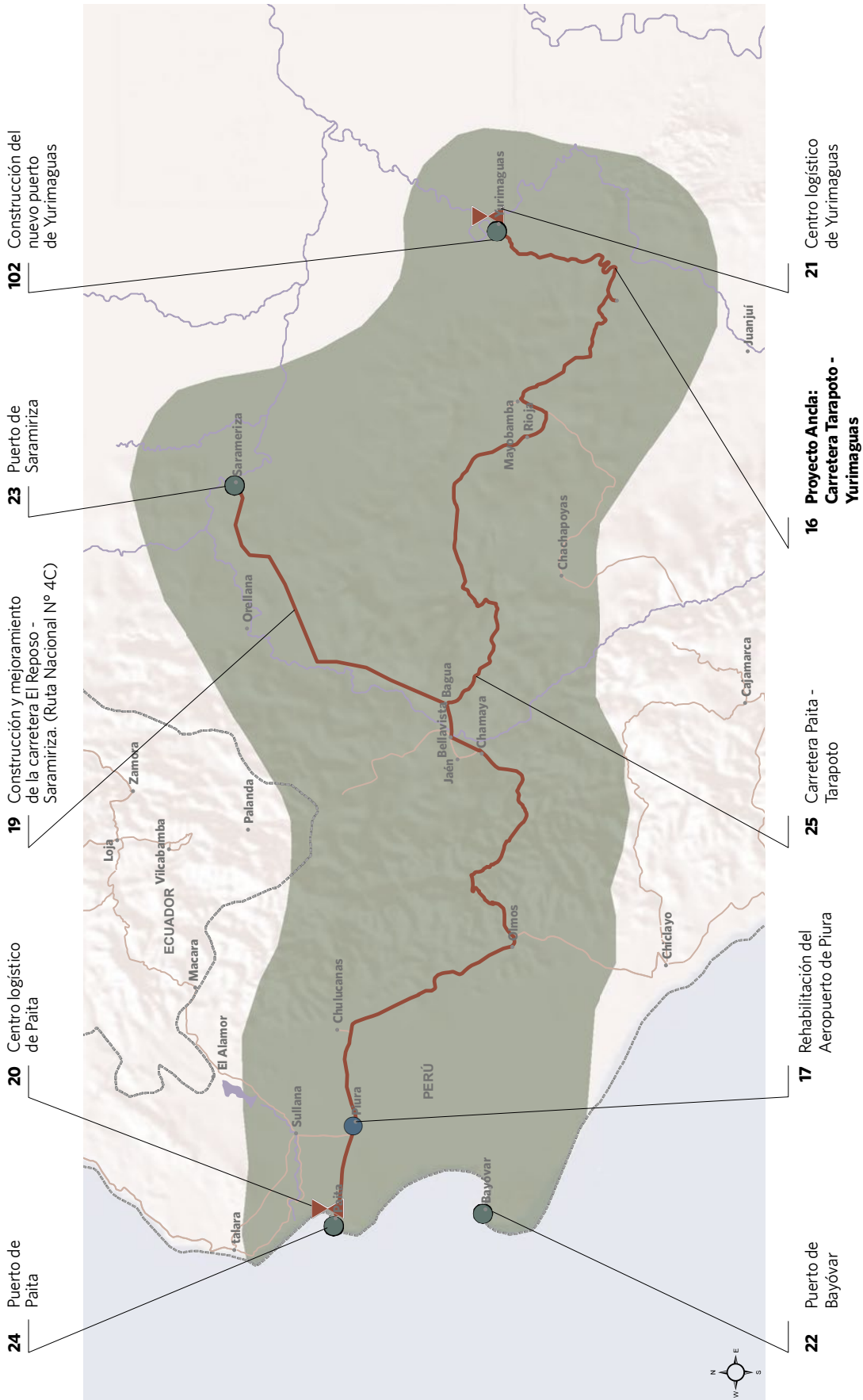
- Fortalecer la integración nacional ecuatoriana de carácter amazónico (provincias del Napo y Orellana) con la sierra y la costa, central y norte del país. Asimismo, consolidar la oportunidad de una vía fluvial ecuatoriana de integración amazónica internacional hacia Manaos.
- Potenciar la interconexión del interior del continente con la cuenca del Pacífico.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AMA11	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE TENA		54,6	EC
AMA13	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) NUEVO ROCAFUERTE - CABO PANTOJA		10,0	EC - PE
AMA14	PUERTO DE ESMERALDAS		0,0	EC
AMA15	PUERTO DE MANTA		0,0	EC
AMA61	IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DEL COCA		14,9	EC
AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA		25,0	EC
6			104,5	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

ACCESO A LA HIDROVÍA DEL HUALLAGA - MARAÑÓN





AMA GRUPO 3

Función estratégica

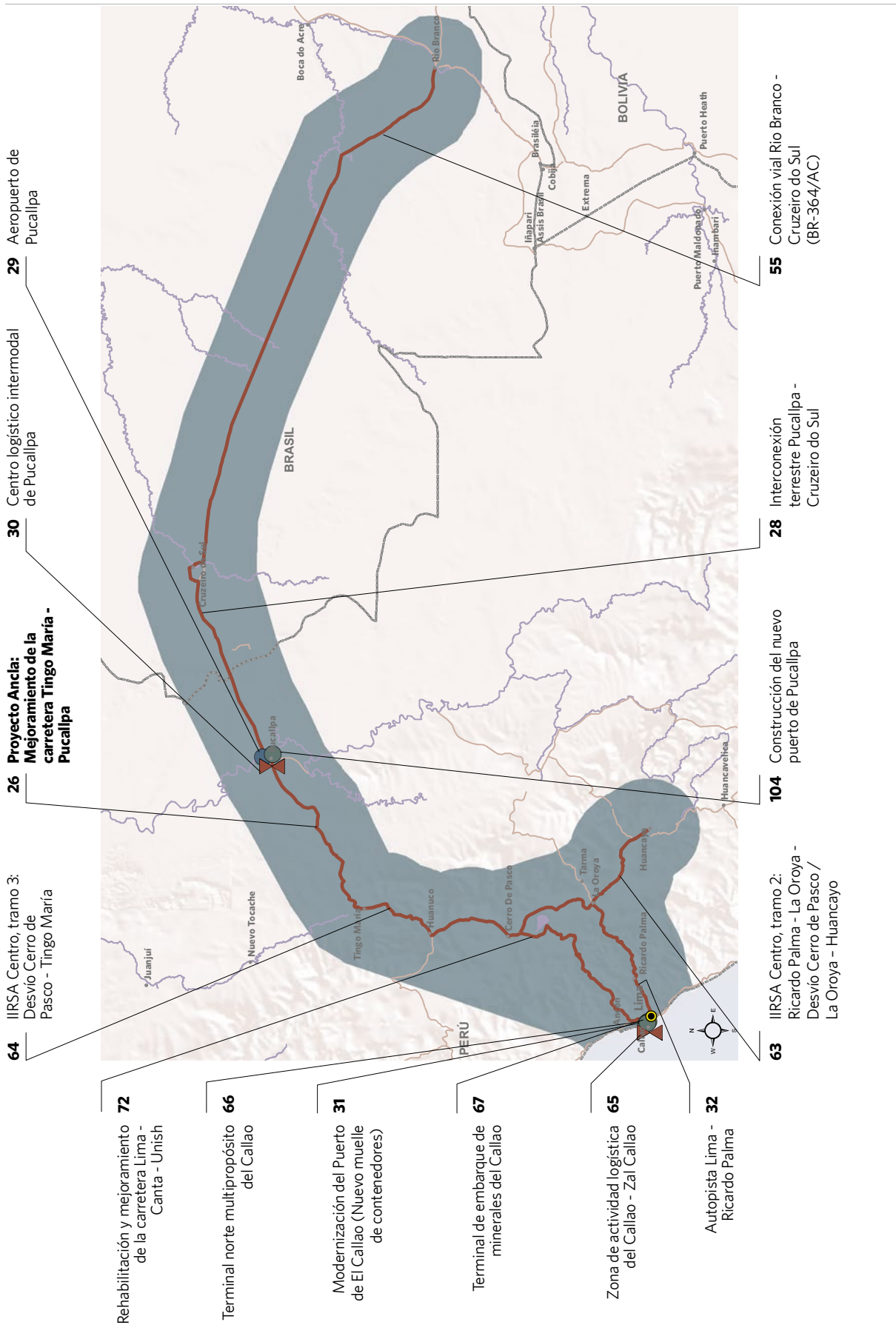
- Mejorar las condiciones de navegación y la logística de acceso a las hidro vías del Huallaga y Marañón para consolidar el corredor como factor de integración de la Sierra con la Amazonía en el Perú y su complementariedad con los estados de Amazonas y Pará de Brasil.
- Articular la región sur y sureste de Ecuador con la Amazonía peruana para convertirse en la vía de interconexión con la cuenca del Atlántico.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AMA16	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS		231,7	PE
AMA17	REHABILITACIÓN DEL AEROPUERTO DE PIURA		7,2	PE
AMA19	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EL REPOSO - SARAMIRIZA (RUTA NACIONAL N° 4C)		371,5	PE
AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA		47,7	PE
AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS		15,0	PE
AMA22	PUERTO DE BAYÓVAR		70,0	PE
AMA23	PUERTO DE SARAMIRIZA		3,5	PE
AMA24	PUERTO DE PAITA		176,7	PE
AMA25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO		273,7	PE
AMA102	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS		50,3	PE
10			1.247,3	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

ACCESO A LA HIDROVÍA DEL UCAYALI





AMA GRUPO 4

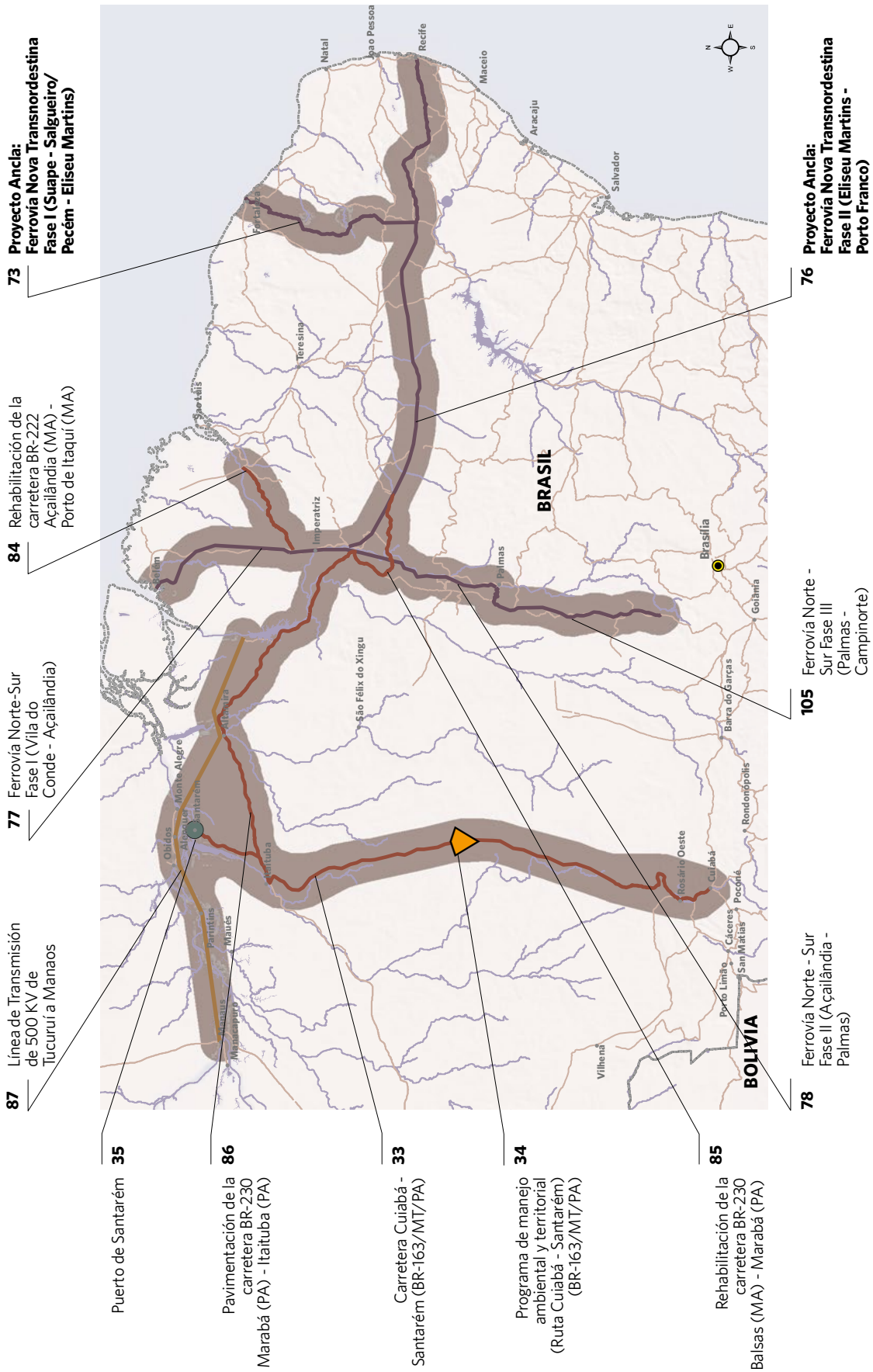
Función estratégica

- Consolidar la vinculación e integración de las regiones Costa, Sierra y Selva del Perú e interconectar el principal centro urbano industrial y el territorio central del país con la zona de los estados de Amazonas y Pará en Brasil.
- Potenciar la interconexión de la zona centro-oriental del continente con las cuencas del Pacífico y Atlántico.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AMA26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA		438,4	PE
AMA28	INTERCONEXIÓN TERRESTRE PUCALLPA - CRUZEIRO DO SUL		0,0	BR - PE
AMA29	AEROPUERTO DE PUCALLPA		9,4	PE
AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA		15,0	PE
AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)		704,8	PE
AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA		200,0	PE
AMA55	CONEXIÓN VIAL RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL (BR-364 / AC)		573,0	BR
AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO		100,0	PE
AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA		115,6	PE
AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO		68,3	PE
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO		390,2	PE
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO		113,2	PE
AMA72	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA LIMA - CANTA - UNISH		308,1	PE
AMA104	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA		55,0	PE
14			3.091,0	

CONEXIÓN ENTRE LA CUENCA AMAZÓNICA Y EL NORDESTE SEPTENTRIONAL DE BRASIL





AMA GRUPO 5

Función estratégica

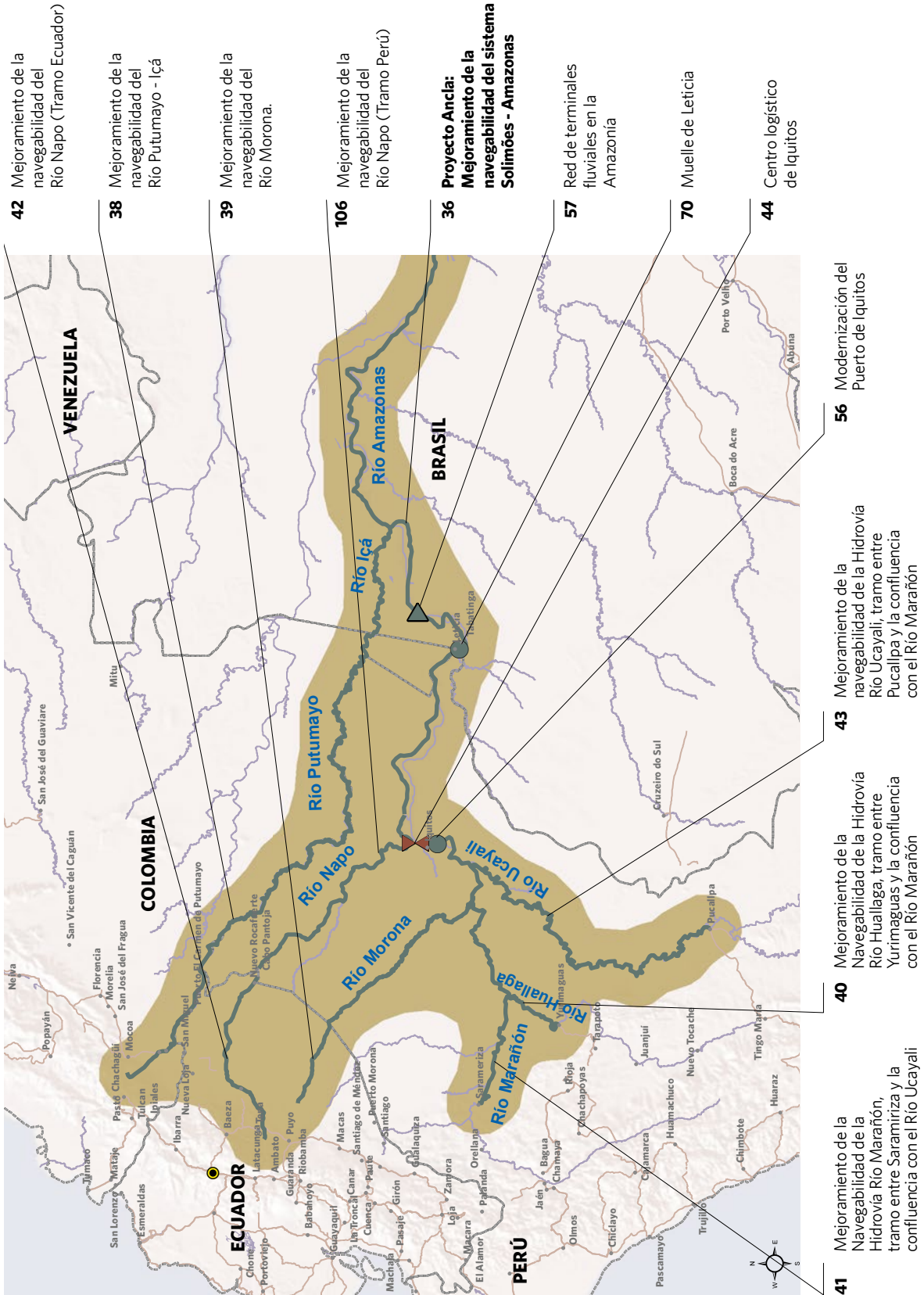
- Ampliar las alternativas de transporte y de conexión centro-oeste – nordeste septentrional de Brasil. Asimismo, el acceso a nuevos puertos y mercados de la región.
- Reducir los costos logísticos vinculados al abastecimiento de insumos y distribución de productos para facilitar la integración entre el nordeste septentrional y la cuenca amazónica.
- Proporcionar una infraestructura de transporte eficiente para atraer actividades productivas a la región.
- Incorporar Manaus al sistema eléctrico interconectado brasileño con efectos positivos para la economía y el medio ambiente.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AMA33	CARRETERA CUIABÁ - SANTARÉM (BR-163 / MT / PA)		6.500,0	BR
AMA34	PROGRAMA DE MANEJO AMBIENTAL Y TERRITORIAL (RUTA CUIABÁ - SANTARÉM) (BR-163 / MT / PA)		12,0	BR
AMA35	PUERTO DE SANTARÉM		85,0	BR
AMA73	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO/PECÉM - ELISEU MARTINS)		3.000,0	BR
AMA76	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE II (ELISEU MARTINS-PORTO FRANCO)		0,0	BR
AMA77	FERROVÍA NORTE-SUR FASE I (VILA DO CONDE-AÇAILÂNDIA)		0,0	BR
AMA78	FERROVÍA NORTE-SUR FASE II (AÇAILÂNDIA - PALMAS)		2.500,0	BR
AMA84	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA BR-222 AÇAILÂNDIA (MA) - PORTO DE ITAQUI (MA)		180,0	BR
AMA85	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA BR-230 BALSAS (MA) - MARABÁ (PA)		0,0	BR
AMA86	PAVIMENTACIÓN DE LA CARRETERA BR-230 MARABÁ (PA) - ITAITUBA (PA)		1.000,0	BR
AMA87	LÍNEA DE TRANSMISIÓN DE 500 KV DE TUCURUÍ A MANAOS		1.320,0	BR
AMA105	FERROVÍA NORTE - SUR FASE III (PALMAS - CAMPINORTE)		600,0	BR
12			15.197,0	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

RED DE HIDROVÍAS AMAZÓNICAS





AMA GRUPO 6

Función estratégica

- Mejorar las condiciones de navegabilidad de los ríos de la cuenca amazónica para promover la integración y el desarrollo sostenible de la región en sus dimensiones económica, social y ambiental y generar flujos de transporte de larga distancia.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AMA36	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL SISTEMA SOLIMÕES - AMAZONAS		8,0	BR
AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO - IÇÁ		15,0	BR - CO - EC - PE
AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA		5,2	EC - PE
AMA40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN		33,0	PE
AMA41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI		11,0	PE
AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO (TRAMO ECUADOR)		5,8	EC
AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN		19,0	PE
AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS		15,0	PE
AMA56	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS		39,6	PE
AMA57	RED DE TERMINALES FLUVIALES EN LA AMAZONÍA		160,0	BR
AMA70	MUELLE DE LETICIA		3,3	CO
AMA106	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO (TRAMO PERÚ)		5,8	PE
12			320,7	

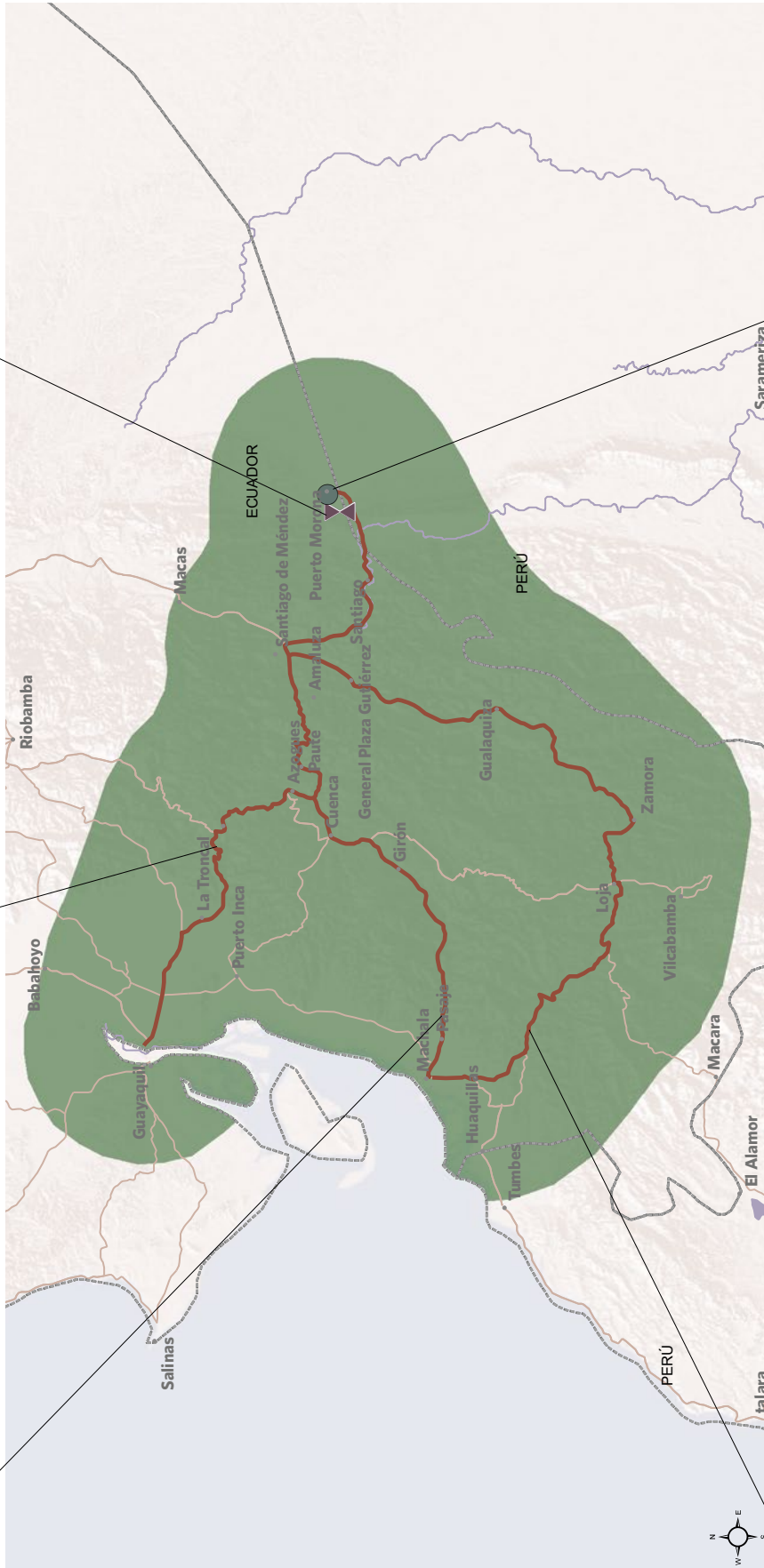
PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

ACCESO A LA HIDROVÍA DEL MORONA - MARAÑÓN - AMAZONAS

54 Paso de frontera sobre el Río Morona

46 Mejoramiento de la vía Guayaquil - El Triunfo - La Troncal - Zhud - El Tambo - Cañar - Azogues - Paute - Amaluza - Méndez y mejoramiento y ampliación del tramo Méndez - Puerto Morona

48 Mejoramiento de la vía Puerto Bolívar - Pasaje - Santa Isabel - Girón - Cuenca - Paute - Amaluza - Méndez - Puerto Morona



45 Proyecto Ancla: Puerto de transferencia de carga Morona

47 Mejoramiento de la vía Puerto Bolívar - Santa Rosa - Balsas - Chaguarpamba - Loja - Zamora - Yantzaza - El Pangui - Gualaquiza - Gral. Leonidas Plaza - Méndez



AMA GRUPO 7

Función estratégica

- Mejorar la logística de integración entre las provincias del sur de Ecuador y del noreste de Perú con el estado de Amazonas de Brasil a través de una vía fluvial hacia Manaos.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA		5,0	EC
AMA46	MEJORAMIENTO DE LA VÍA GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - ZHUD - EL TAMBO - CAÑAR - AZOGUES - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ Y MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL TRAMO MÉNDEZ - PUERTO MORONA		140,0	EC
AMA47	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - SANTA ROSA - BALSAS - CHAGUARPAMBA - LOJA - ZAMORA - YANTZAZA - EL PANGUI - GUALAQUIZA - GRAL. LEÓNIDAS PLAZA - MÉNDEZ		167,7	EC
AMA48	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - PASAJE - SANTA ISABEL - GIRÓN - CUENCA - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ - PUERTO MORONA		100,0	EC
AMA54	PASO DE FRONTERA SOBRE EL RÍO MORONA		2,0	EC - PE
5			414,7	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

CONEXIÓN FERROVIARIA PORTO VELHO - NORDESTE MERIDIONAL DE BRASIL

98 Ampliación de la capacidad de la carretera BR-242 São Roque de Paraguaçu (BA) - Sorriso (MT)

101 Nuevo puerto en el área de Ilhéus

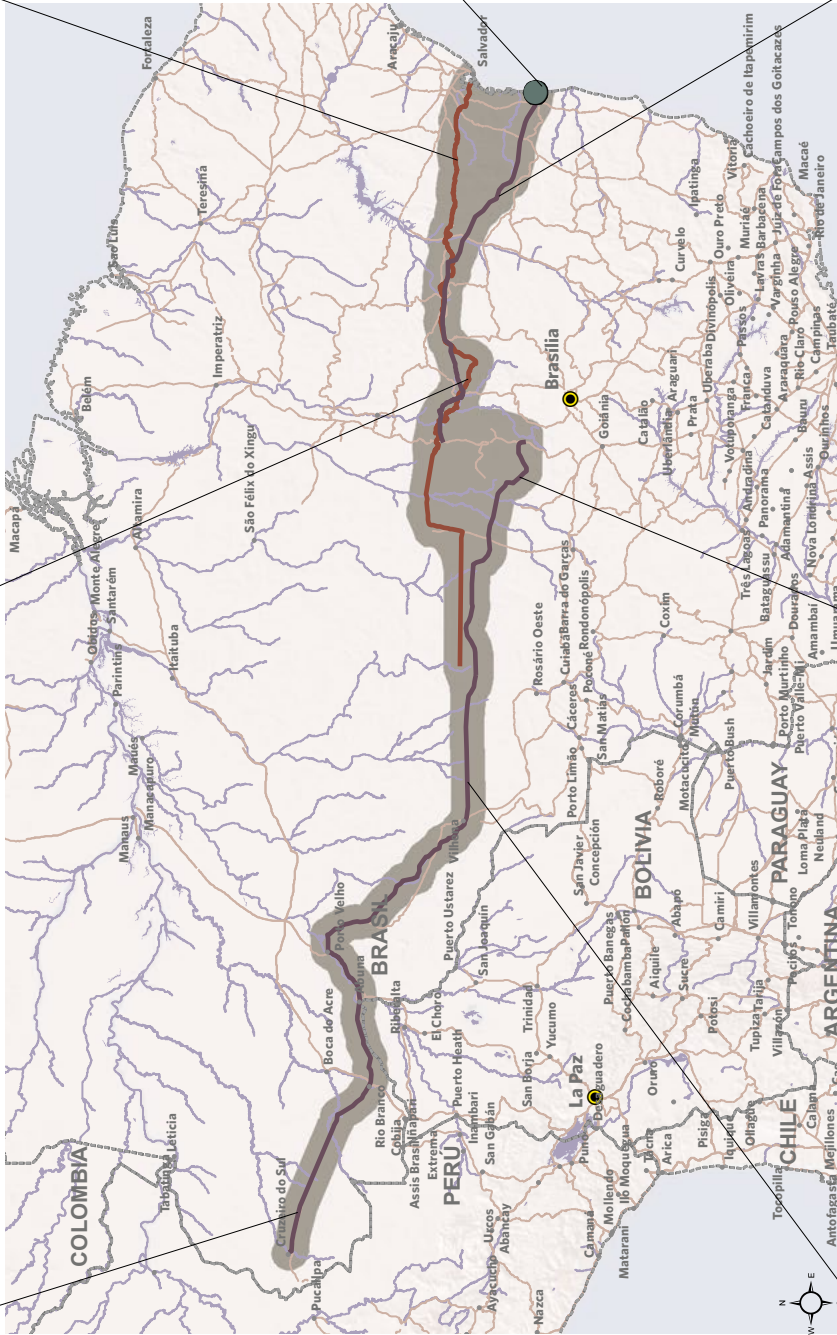
88 Proyecto Ancla: Ferrovia de Integración Oeste - Leste Fase II (Barreiras - Figueirópolis)

89 Proyecto Ancla: Ferrovia de Integración Oeste - Leste Fase I (Ilhéus - Barreiras)

68 Ferrovia de Integración Centro - Oeste Fase III (Porto Velho - Rio Branco - Cruzeiro Do Sul)

90 Ferrovia de Integración Centro-Oeste Fase I (Campinorte - Lucas Do Rio Verde)

91 Ferrovia de Integración Centro-Oeste fase II (Lucas do Rio Verde - Porto Velho)





AMA GRUPO 8

Función estratégica

- Reducir los costos logísticos vinculados al abastecimiento de insumos y distribución de productos, y facilitar el acceso a los mercados regionales y a los puertos del Atlántico y del Pacífico.
- Incentivar el modo ferroviario potenciando los beneficios para el medio ambiente y la eficiencia energética.
- Proporcionar mejores condiciones para el comercio intrarregional.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AMA68	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO - OESTE FASE III (PORTO VELHO - RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL)		0,0	BR
AMA88	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE II (BARREIRAS - FIGUEIRÓPOLIS)		550,0	BR
AMA89	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE I (ILHÉUS - BARREIRAS)		2.000,0	BR
AMA90	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE I (CAMPINORTE - LUCAS DO RIO VERDE)		2.000,0	BR
AMA91	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE II (LUCAS DO RIO VERDE - PORTO VELHO)		0,0	BR
AMA98	AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA CARRETERA BR-242 SÃO ROQUE DE PARAGUAÇU (BA) - SORRISO (MT)		200,0	BR
AMA101	NUEVO PUERTO EN EL ÁREA DE ILHÉUS		1.400,0	BR
7			6.150,0	



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



CONCLUIDO

AND ANDINO

Eje de Integración y Desarrollo

Población 111.195.797 personas
Densidad 39,1 hab./km²
Superficie 2.845.658 km²

PBI US\$ 857.037 millones
Servicios 62,9%
Minas y canteras 16,8%
Industrias 13,5%
Agricultura 6,8%



Inversión estimada

En millones de US\$

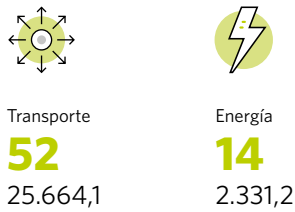
27.995,3



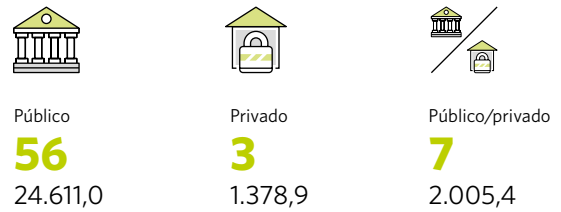
Proyectos por etapas



Proyectos por sector



Proyectos por tipo de financiamiento

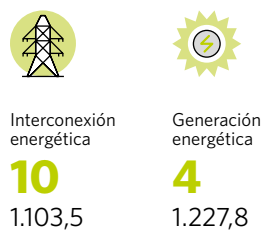


Proyectos por subsector

Transporte



Energía



ANDINO

Presentación del Eje

El Eje Andino⁽¹⁾ abarca desde las costas del mar Caribe, en Venezuela y Colombia, hasta la frontera sur de Bolivia con Argentina, incluyendo la cordillera de los Andes (en Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y la totalidad del territorio de Venezuela menos el estado de Amazonas), así como las costas del Pacífico de Colombia, Ecuador y Perú.

ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE ANDINO



¹ Véase "Caracterización Socioeconómica y Ambiental del Eje Andino", COSIPLAN-IIRSA, 2014, en <http://www.iirsa.org/andino.asp>

El Eje comprende el 16% de la superficie de Suramérica (2.845.658 km²) y el 28% de su población (111.195.797 habitantes), por lo que es el tercero en densidad demográfica después del Eje MERCOSUR-Chile y el del Amazonas. Además, posee el 21% del PBI de la región (US\$ 857.037 millones⁽²⁾) y un 80% del total de las economías de los países involucrados.

La infraestructura del Eje está determinada por la presencia de la cordillera de los Andes, a partir de la cual se generan dos territorios diferenciados.

Por un lado, se encuentra el territorio que abarca la vertiente occidental a lo largo de la costa del Pacífico y también del mar Caribe, donde se concentra una red de infraestructura con treinta puertos marítimos y una trama de carreteras que los vinculan entre sí y con el interior del país. Allí se asientan las capitales nacionales, importantes ciudades y polos de actividad económica. Por otro lado, está la vertiente oriental de la cordillera con proyección hacia la cuenca del Amazonas, que presenta en general unidades administrativas (UA) con una limitada infraestructura de conectividad terrestre, y un desarrollo poblacional y económico significativamente menor.

Tanto la matriz de infraestructura de conectividad preexistente como la planificada se concentran principalmente en el modo carretero y, en menor medida, en el ferroviario.

Si bien existe una presencia del modo de transporte fluvial, este tiene una expresión menor, ya que los ríos afluentes de la cuenca del Amazonas se presentan aquí en sus tramos nacientes y, por tanto, con grandes limitaciones respecto al calado de las embarcaciones. De tal modo, cuando la profundidad permite el tránsito de naves mayores y con regularidad, se está circulando por el área de influencia del Eje del Amazonas.

Se destaca también la presencia de una importante cantidad de puertos distribuidos tanto a lo largo de la costa pacífica como de la atlántica, lo cual determina que, por los menores costos y facilidades operacionales que depara el sistema marítimo, los flujos de mercancías se realicen principalmente por este medio de transporte.

El Eje Andino abarca a los dos grandes corredores viales norte-sur que vinculan las principales ciudades de los países que lo conforman (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela): la carretera Panamericana; y la carretera Marginal de la Selva. Estos corredores longitudinales son intersectados en sus recorridos por diversos corredores transversales (viales y fluviales) que los vinculan con el Eje del Escudo Guayanés (GUY), el del Amazonas (AMA), Perú-Brasil-Bolivia (PBB) y el Interoceánico Central (IOC).

La **red vial** de los países que lo conforman alcanza una longitud total de 443.588 km de carreteras, de las cuales el 16% (unos 69.986 km) se encuentran pavimentados. En lo que respecta a la **red ferroviaria**, alcanza los 11.216 km y —aproximadamente— un 75% se encuentra operativo. Su **sistema portuario marítimo** se constituye a través de treinta puertos principales, ubicados mayormente sobre las costas del océano Pacífico, exceptuando los puertos venezolanos y colombianos del litoral caribeño. El **transporte fluvial** en la región se concentra en las cuencas del río Orinoco, la cuenca del río Magdalena y la cuenca del río Amazonas y

2 A precios corrientes de 2012.

sus afluentes. En relación con la **generación de energía eléctrica**, para el año 2012, el conjunto de países que lo conforman alcanzó una potencia instalada del orden de los 53.747 MW.

Con respecto a las **comunidades originarias**, su presencia y diversidad es relevante, ya que existen alrededor de 270 pueblos repartidos entre todos los países del Eje y con una población de aproximadamente 7.000.000 de habitantes. Esta situación es muy importante en numerosas unidades administrativas (UA) subnacionales donde la población originaria supera el 70% del total.

En lo que refiere a las **áreas protegidas**, existen más de 600 UA con algún grado de protección que alcanza aproximadamente 774.000 km² de superficie, lo que constituye el 27% del área total del Eje. Muchas de estas áreas cuentan a su vez con presencia de comunidades originarias; además se destacan por su alta diversidad biológica, bajo grado de intervención humana y la presencia de elevadas tasas de endemismos de flora y fauna.

Entre las **amenazas de origen natural** que afectan al Eje, se han considerado cuatro de carácter global o regional, como terremotos, volcanes, tsunamis e inundaciones de grandes cuencas. A ellos se suma una amenaza de tipo localizado pero muy frecuente y dañina en el territorio cordillerano, como son los deslizamientos.

Los países que integran el Eje Andino planifican inversiones por casi US\$ 28.000 millones en 66 Proyectos de integración física. Este Eje es el tercero en orden de inversión estimada.

Ecuador contribuye con cerca del 95% de su PBI; Perú, con casi el 90%. Por su parte; Venezuela aporta con aproximadamente el 80%; Colombia, con el 76%. Finalmente, Bolivia participa con el 54% al PBI del Eje. En términos absolutos, Venezuela responde con un 35% al PBI agregado del Eje; Colombia, con un 33%; Perú lo hace con un 21%; mientras que Ecuador y Bolivia, solo con un 9% y 2%, respectivamente.

Una tendencia destacable del comportamiento económico global del Eje es su tasa de crecimiento, que alcanzó un promedio de 4% para el período 2008-2012.

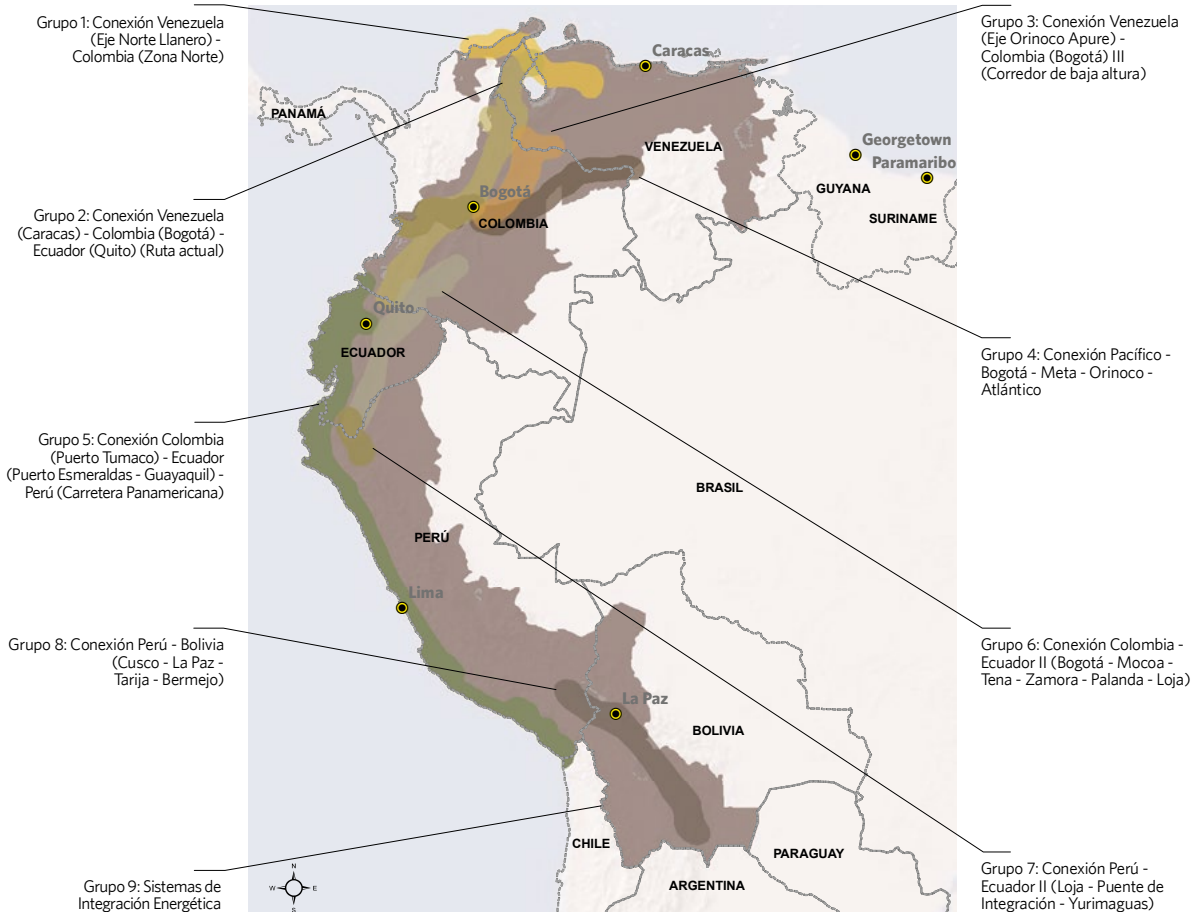
El Eje comparte regiones de su área de influencia con otros seis: el del Amazonas (AMA), el del Escudo Guayanés (GUY), Perú-Brasil-Bolivia (PBB), Interoceánico Central (IOC), el de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) y el de Capricornio (CAP).

ANDINO

Cartera de Proyectos

El conjunto de obras del Eje está orientado a: (i) crear y mejorar corredores viales para potenciar el comercio regional y el turismo, así como para incorporar nuevas regiones al comercio internacional, como —por ejemplo— un corredor bioceánico; (ii) mejorar el funcionamiento de pasos de frontera entre Ecuador, Colombia y Venezuela que generan cuellos de botella en el tráfico de bienes y servicios; (iii) integrar los sistemas energéticos para impulsar el desarrollo de sectores de alto valor agregado, asimismo el desarrollo de las poblaciones fronterizas; (iv) eliminar déficits de cobertura telefónica y permitir la expansión de los servicios de valor agregado (gobierno electrónico, teleeducación, telesalud, etc.), también integrar centros poblados urbanos y rurales que no cuentan con estos servicios.

GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE ANDINO



CUADRO 1. GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE ANDINO⁽¹⁾ *En millones de US\$

Grupo	Nombre	Nº Proyectos	Inversión estimada*
1	CONEXIÓN VENEZUELA (EJE NORTE LLANERO) - COLOMBIA (ZONA NORTE)	3	2,0
2	CONEXIÓN VENEZUELA (CARACAS) - COLOMBIA (BOGOTÁ) - ECUADOR (QUITO) (RUTA ACTUAL)	11	3.183,0
3	CONEXIÓN VENEZUELA (EJE ORINOCO APURE) - COLOMBIA (BOGOTÁ) III (CORREDOR DE BAJA ALTURA)	5	24,2
4	CONEXIÓN PACÍFICO - BOGOTÁ - META - ORINOCO - ATLÁNTICO	4	2.048,0
5	CONEXIÓN COLOMBIA (PUERTO TUMACO) - ECUADOR (PUERTO ESMERALDAS - GUAYAQUIL) - PERÚ (CARRETERA PANAMERICANA)	20	20.637,0
6	CONEXIÓN COLOMBIA - ECUADOR II (BOGOTÁ - MOCOCHA - TENA - ZAMORA - PALANDA - LOJA)	5	496,4
7	CONEXIÓN PERÚ - ECUADOR II (LOJA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - YURIMAGUAS)	2	146,7
8	CONEXIÓN PERÚ - BOLIVIA (CUSCO - LA PAZ - TARIJA - BERMEJO)	4	1.079,6
9	SISTEMAS DE INTEGRACIÓN ENERGÉTICA	13	2.328,4
TOTAL		66	27.995,3

(1) El Corredor vial Bogotá - Buenaventura (AND07) es un Proyecto rótula que pertenece tanto al Grupo 2 como al Grupo 4 del Eje Andino, por lo tanto en el listado se suma solamente una vez. Asimismo, no se incluyen las inversiones del Proyecto AND01 (Corredor vial Santa Marta - Paraguachón), cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

La Cartera activa del Eje cuenta con 46 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 27.002 millones.

Estas obras están repartidos en nueve Grupos que presentan dos características principales: conectividades terrestres para ocho grupos y otro grupo que busca reforzar la matriz energética del Eje.

De los 44 Proyectos activos, 14 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 13 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019).

Se estima que, al concluirse estos trece últimos, se habrá ejecutado solo el 18% del monto de inversión estimado para la Cartera del Eje, lo que es comprensible al considerar que más del 70% de la inversión (US\$ 19.850 millones) prevista proviene de Proyectos en etapa de perfil. Es decir que el monto de inversión para aquellos con algún grado de avance es de US\$ 7.162 millones.

CUADRO 2. PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Fecha estimada de finalización
AND23	PROYECTO LA ESPRIELLA - RÍO MATAJE INCLUYE PUENTE SOBRE RÍO MATAJE	5		43,8	CO - EC	Agosto 2016
AND27	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO ANCÓN - PATIVILCA	5		212,6	PE	Agosto 2016
AND47	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	8		30,0	BO - PE	Octubre 2016
AND22	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) RÍO MATAJE	5		4,0	CO - EC	Marzo 2017
AND75	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN EL TRAMO CERRO AZUL - ICA	5		293,9	PE	Julio 2017
AND39	PAVIMENTACIÓN VILCABAMBA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - JAÉN	7		126,7	EC - PE	Agosto 2017
AND81	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA	2		14,0	CO - VE	Diciembre 2017
AND100	REHABILITACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN LA CARRETERA SULLANA - TUMBES - DV. VARIANTE INTERNACIONAL	5		139,1	PE	Julio 2018
AND29	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO PATIVILCA - TRUJILLO	5		456,4	PE	Julio 2018
AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	2 - 4		1.950,0	CO	Agosto 2018
AND30	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO TRUJILLO - SULLANA	5		441,2	PE	Diciembre 2018
AND79	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	6		210,4	CO	Diciembre 2019
AND82	IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA)	2		104,7	CO - EC	Diciembre 2019



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



CONCLUIDO

Los cinco Proyectos con mayor inversión estimada representan el 78% de la inversión de la Cartera activa del Eje, y el primer proyecto con mayor inversión implica el 64% de ella.

Se destaca que los Proyectos son todos nacionales y financiados casi completamente por el sector público. Uno de los proyectos mencionados es rótula, es decir que se encuentra en dos grupos del Eje y es una conectividad central para ambos. Se trata del Corredor Vial Bogotá - Buenaventura, que, articulado con vías fluviales y Proyectos multimodales, será capaz de conectar los océanos Pacífico y Atlántico.

Tres de estos cinco Proyectos están en ejecución, mientras que el Tren Eléctrico de Carga del Ecuador se encuentra en etapa de perfil y el Corredor Vial Bogotá - Cúcuta en pre-ejecución. El análisis por sector y subsector muestra que dos Proyectos son para generar energía: uno, hidroeléctrico, que apunta a diversificar la matriz energética del Eje, y una planta carboeléctrica. Los restantes tres son de transporte: dos carreteros y uno ferroviario.

CUADRO 3. LOS CINCO PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Tipo de financiamiento
AND95	TREN ELÉCTRICO DE CARGA DEL ECUADOR	5		17.800,0	EC	Público
AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	2 - 4		1.950,0	CO	Público
AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA	2		875,7	CO	Público
AND62	PLANTA CARBOELÉCTRICA DE SANTO DOMINGO	9		625,0	VE	Privado
AND97	PROYECTO HIDROELÉCTRICO CHONTAL 194 MW	9		594,9	EC	Público
				21.845,6		

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

Los Proyectos concluidos del Eje son 20 por un total de US\$ 994 millones de inversión ejecutada.⁽³⁾

CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE *En millones de US\$

Código	Nombre	Inversión estimada*	Países
AND01	CORREDOR VIAL SANTA MARTA - PARAGUACHÓN	411,2	CO
AND08	REHABILITACIÓN RUMICHACA - PASTO - CHACHAGÜÍ	164,0	CO
AND12	CULMINACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN TAME - VILLAVICENCIO	3,6	CO
AND13	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ	1,3	CO
AND14	CULMINACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN TAME - ARAUCA	10,6	CO
AND18	TRAMOS FALTANTES DE PAVIMENTACIÓN ENTRE VILLAVICENCIO Y PUERTO LÓPEZ	26,0	CO
AND21	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N° 1	15,9	EC - PE
AND25	NUEVO AEROPUERTO REGIONAL DE SANTA ROSA	47,1	EC
AND26	CARRETERA PUERTO INCA - HUAQUILLAS Y PUENTE INTERNACIONAL EN HUAQUILLAS - AGUAS VERDES, PASO LATERAL EN HUAQUILLAS	85,8	EC - PE
AND31	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL	0,0	CO - EC
AND35	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO BELLA UNIÓN - GUALAQUIZA	23,2	EC
AND38	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO NARUPA - GUAMANİYACU	23,5	EC
AND56	FORTALECIMIENTO DE LAS INTERCONEXIONES CUATRICENTENARIO - CUESTECITAS Y EL COROZO - SAN MATEO	125,2	CO - VE
AND57	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - ECUADOR. LÍNEA 230 KV ENTRE SUBESTACIONES PASTO (COLOMBIA) Y QUITO (ECUADOR)	45,4	CO - EC



³ En el total no se consideran las inversiones del Proyecto AND01 "Corredor vial Santa Marta - Paraguachón", cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

**CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE (CONT.)** *En millones de US\$

Código	Nombre	Monto de inversión*	Países
AND60	EXTENSIÓN DEL OLEODUCTO NOR-PERUANO	0,0	EC - PE
AND61	PROYECTOS DE INTERCONEXIÓN GASÍFERA	335,0	CO
AND64	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - VENEZUELA, PUERTO NUEVO - PUERTO PÁEZ - PUERTO CARREÑO	5,0	CO
AND88	CARRETERA SULLANA - EL ALAMOR	29,5	PE
AND89	CARRETERA SULLANA - MACARA - LOJA	48,4	PE
AND91	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE	4,1	CO - EC
20		993,6*	

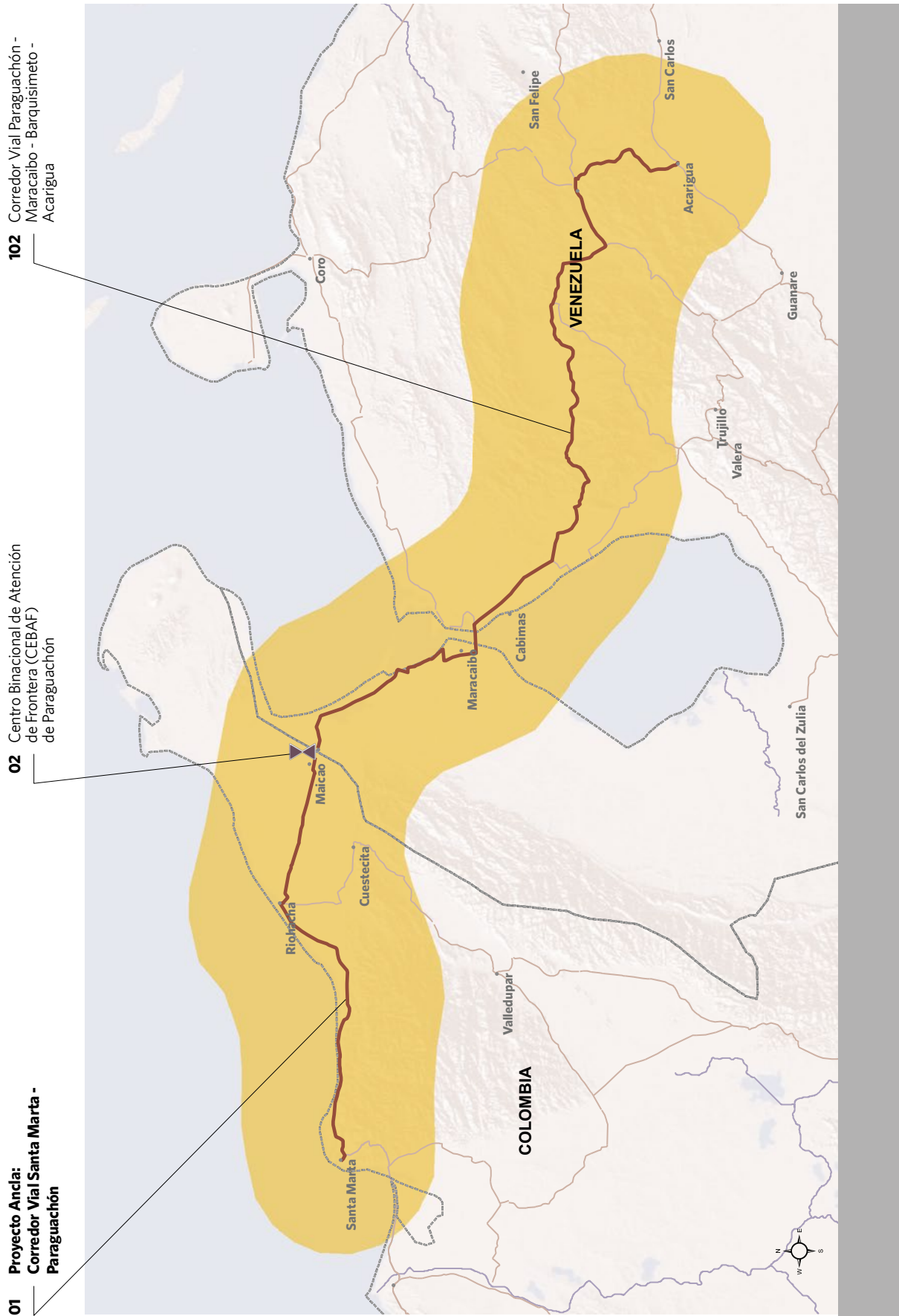
De ellos, dieciocho fueron realizados por el sector público, que destinó más de la mitad del monto ejecutado al sector energético. El porcentaje restante, por su parte, fue utilizado para Proyectos de transporte.

Entre los veinte concluidos, se encuentra un centro binacional categorizado como Proyecto ancla, un aeropuerto y tres carreteras que presentan, junto con otras tres carreteras del Eje del Amazonas, una conectividad regional entre Perú y Ecuador con importantes avances. Las carreteras concluidas de esta consolidan el eje vial de la costa, y otras facilitan el acceso al resto de los centros de frontera.

CUADRO 5. PROYECTOS CONCLUIDOS DE LA CONECTIVIDAD ECUADOR-PERÚ *En millones de US\$

Código	Nombre	Monto de inversión*	Países	Grupo	Subsector
AND21	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°1	15,9	EC - PE	5	Pasos de frontera
AND26	CARRETERA PUERTO INCA - HUAQUILLAS Y PUENTE INTERNACIONAL EN HUAQUILLAS - AGUAS VERDES, PASO LATERAL EN HUAQUILLAS	85,8	EC - PE	5	Carretero
AND25	NUEVO AEROPUERTO REGIONAL DE SANTA ROSA	47,1	EC	5	Aéreo
AND88	CARRETERA SULLANA - EL ALAMOR	29,5	PE	5	Carretero
AND89	CARRETERA SULLANA - MACARA - LOJA	48,4	PE	5	Carretero
AMA46	MEJORAMIENTO DE LA VÍA GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - ZHUD - EL TAMBO - CAÑAR - AZOGUES - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ Y MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL TRAMO MÉNDEZ - PUERTO MORONA	140	EC	7	Carretero
AMA47	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - SANTA ROSA - BALSAS - CHAGUARPAMBA - LOJA - ZAMORA - YANTZAZA - EL PANGUI - GUALAQUIZA - GRAL. LEÓNIDAS PLAZA - MÉNDEZ	167,7	EC	7	Carretero
AMA48	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - PASAJE - SANTA ISABEL - GIRÓN - CUENCA - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ - PUERTO MORONA	26,8	EC	7	Carretero
TOTAL		561,2			

CONEXIÓN VENEZUELA (EJE NORTE LLANERO) - COLOMBIA (ZONA NORTE)





AND GRUPO 1

Función estratégica

- Consolidar la integración económica de la zona norte atlántica de Colombia y la zona norte llanera de Venezuela por una vía terrestre pavimentada existente.

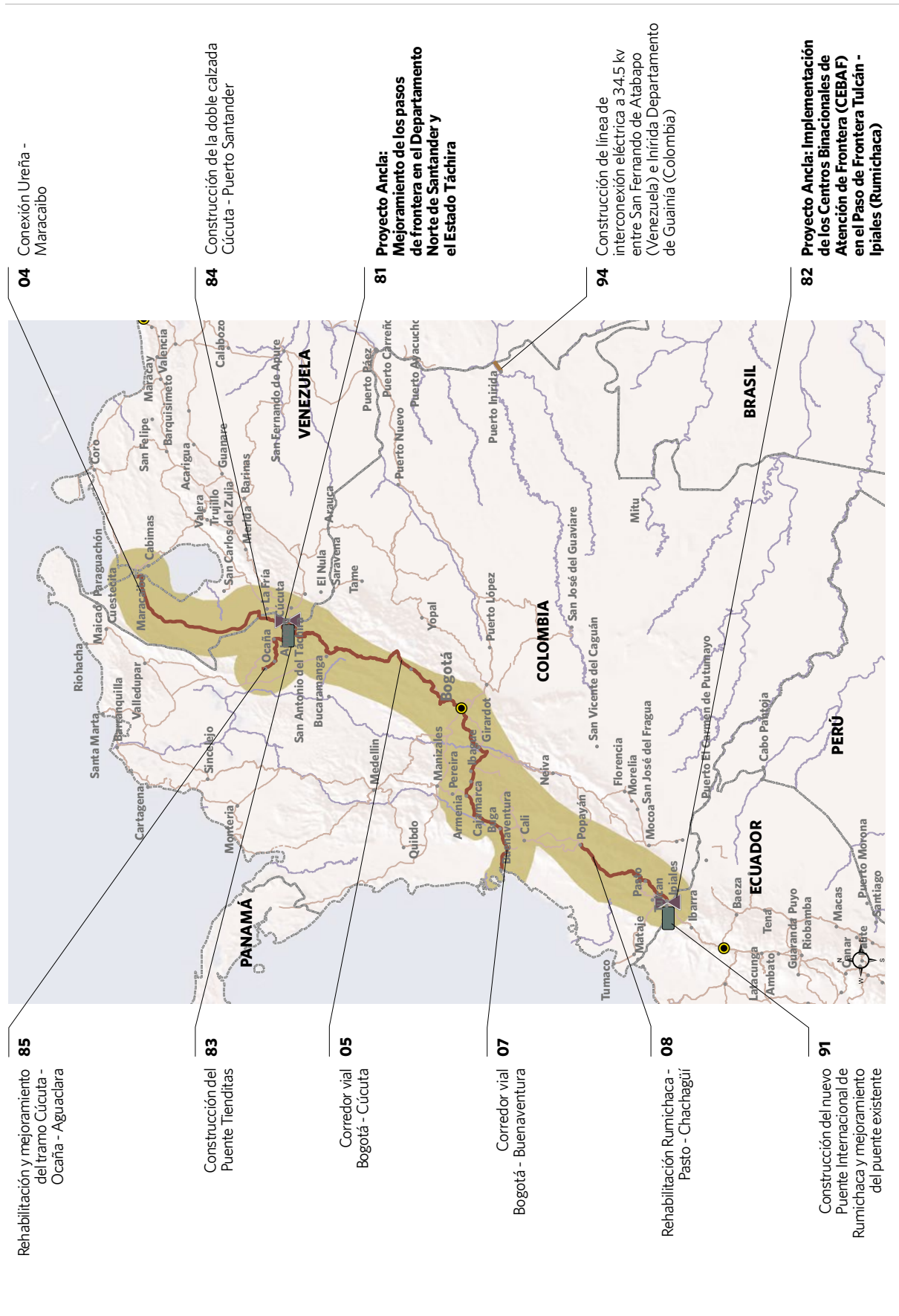
*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND01	CORREDOR VIAL SANTA MARTA - PARAGUACHÓN		411,2	CO
AND02	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN		2,0	VE
AND102	CORREDOR VIAL PARAGUACHÓN - MARACAIBO - BARQUISIMETO - ACARIGUA		0,0	VE
3			2,0⁽¹⁾	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

(1) En el total no se incluyen las inversiones del Proyecto AND01 (Corredor vial Santa Marta - Paraguachón), cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la)
Iniciativa IIRSA.

CONEXIÓN VENEZUELA (CARACAS) - COLOMBIA (BOGOTÁ) - ECUADOR (QUITO) (RUTA ACTUAL)





AND GRUPO 2

Función estratégica

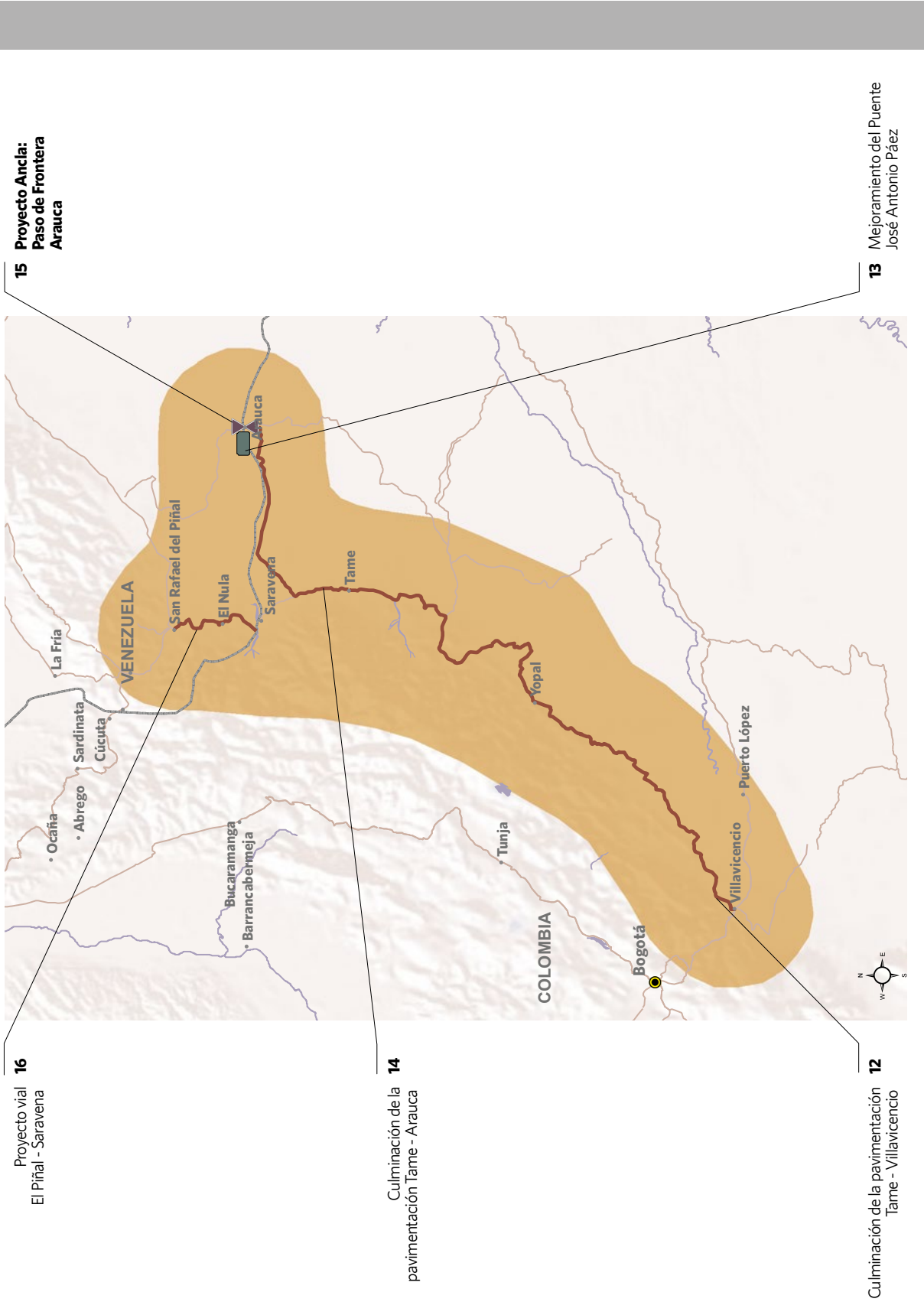
- Potenciar las relaciones socioeconómicas de Ecuador, Colombia y Venezuela a través de vías pavimentadas existentes que requieren mejorar el funcionamiento de sus pasos de frontera y resolver cuellos de botella específicos.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND04	CONEXIÓN UREÑA - MARACAIBO		0,0	VE
AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA		875,7	CO
AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA		1.950,0	CO
AND08	REHABILITACIÓN RUMICHACA - PASTO - CHACHAGÜÍ		164,0	CO
AN D81	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA		14,0	CO - VE
AND82	IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA)		104,7	CO - EC
AND83	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE TIENDITAS		32,9	CO - VE
AND84	CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA CUCUTÁ - PUERTO SANTANDER		1,4	CO
AND85	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL TRAMO CÚCUTA - OCAÑA - AGUACLARA		33,3	CO
AND91	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE		4,1	CO - EC
AND94	CONSTRUCCIÓN DE LÍNEA DE INTERCONEXION ELÉCTRICA A 34,5 KV ENTRE SAN FERNANDO DE ATABAPO (VENEZUELA) E INÍRIDA DEPARTAMENTO DE GUAINIA (COLOMBIA)		2,9	CO - VE
11			3.183,0	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

CONEXIÓN VENEZUELA (EJE ORINOCO APURE) - COLOMBIA (BOGOTÁ) III (CORREDOR DE BAJA ALTURA)





AND GRUPO 3

Función estratégica

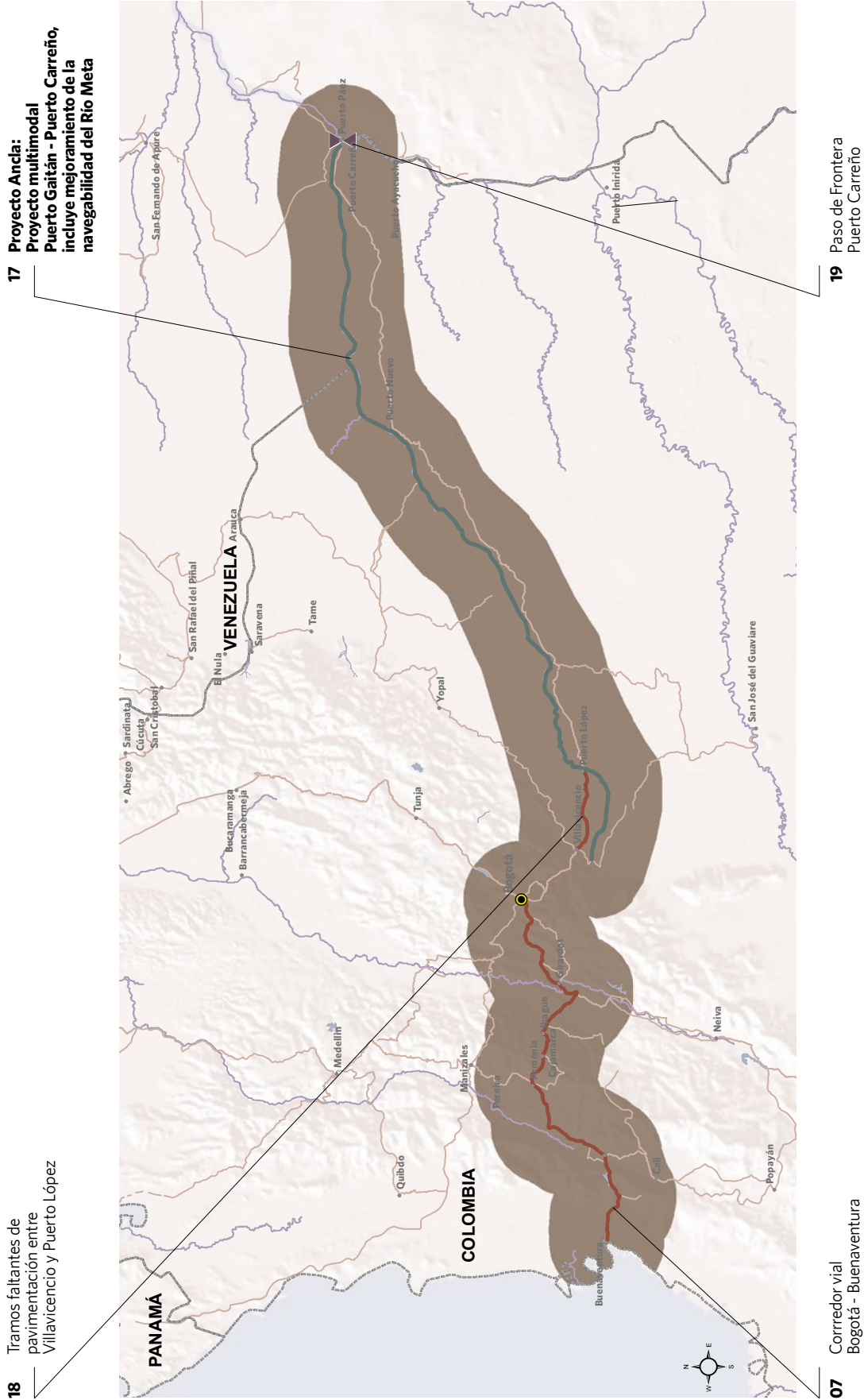
- Desarrollar un corredor internacional para carga de larga distancia con costos de operación y tiempos de desplazamientos significativamente menores al corredor actual Caracas-Bogotá.
- Este corredor permitirá incorporar nuevas regiones de Colombia (Arauca) y Venezuela (Barinas) al comercio internacional.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND12	CULMINACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN TAME - VILLAVICENCIO		3,6	CO
AND13	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ		1,3	CO
AND14	CULMINACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN TAME - ARAUCA		10,5	CO
AND15	PASO DE FRONTERA ARAUCA		2,0	CO - VE
AND16	PROYECTO VIAL EL PIÑAL - SARAVERENA		6,8	VE
5			24,2	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

CONEXIÓN PACÍFICO - BOGOTÁ - META - ORINOCO - ATLÁNTICO





AND GRUPO 4

Función estratégica

- Desarrollar un corredor bioceánico Pacífico-Bogotá-Meta-Orinoco-Atlántico para incentivar intercambios comerciales entre regiones de Colombia (Orinoquia, Andina, Pacífico) y Venezuela (Llanos, incluyendo los estados de Anzoátegui y Monagas, Guayana, delta del Orinoco) y para proyectar estas regiones hacia mercados internacionales.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA		1.950,0	CO
AND17	PROYECTO MULTIMODAL PUERTO GAITÁN - PUERTO CARREÑO, INCLUYE MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO META		71,0	CO
AND18	TRAMOS FALTANTES DE PAVIMENTACIÓN ENTRE VILLAVICENCIO Y PUERTO LÓPEZ		26,0	CO
AND19	PASO DE FRONTERA PUERTO CARREÑO		1,0	VE
4			2.048,0	



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN

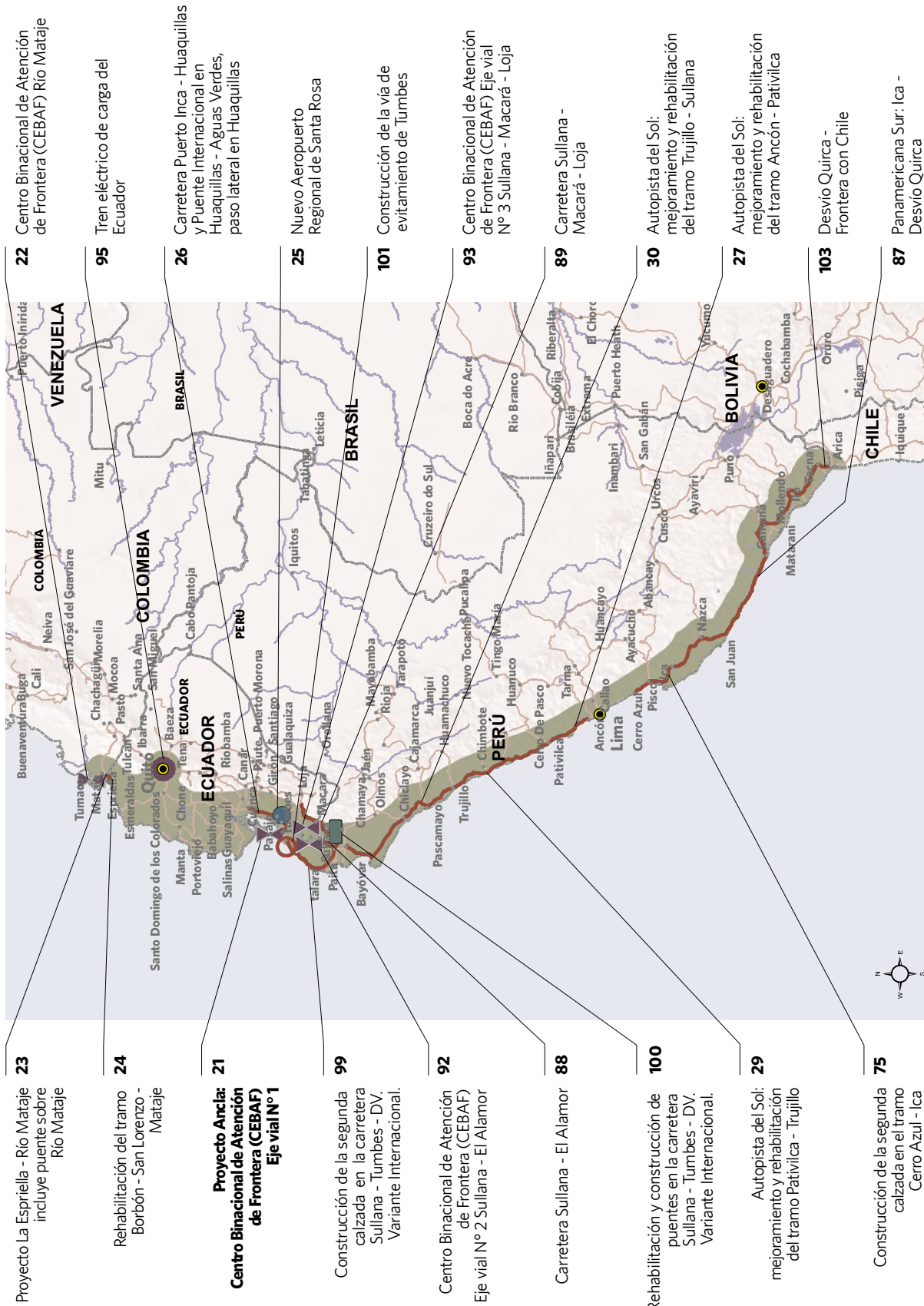


EJECUCIÓN



CONCLUIDO

CONEXIÓN COLOMBIA (PUERTO TUMACO) - ECUADOR (PUERTO ESMERALDAS - GUAYAQUIL) - PERÚ (CARRETERA PANAMERICANA)





AND GRUPO 5

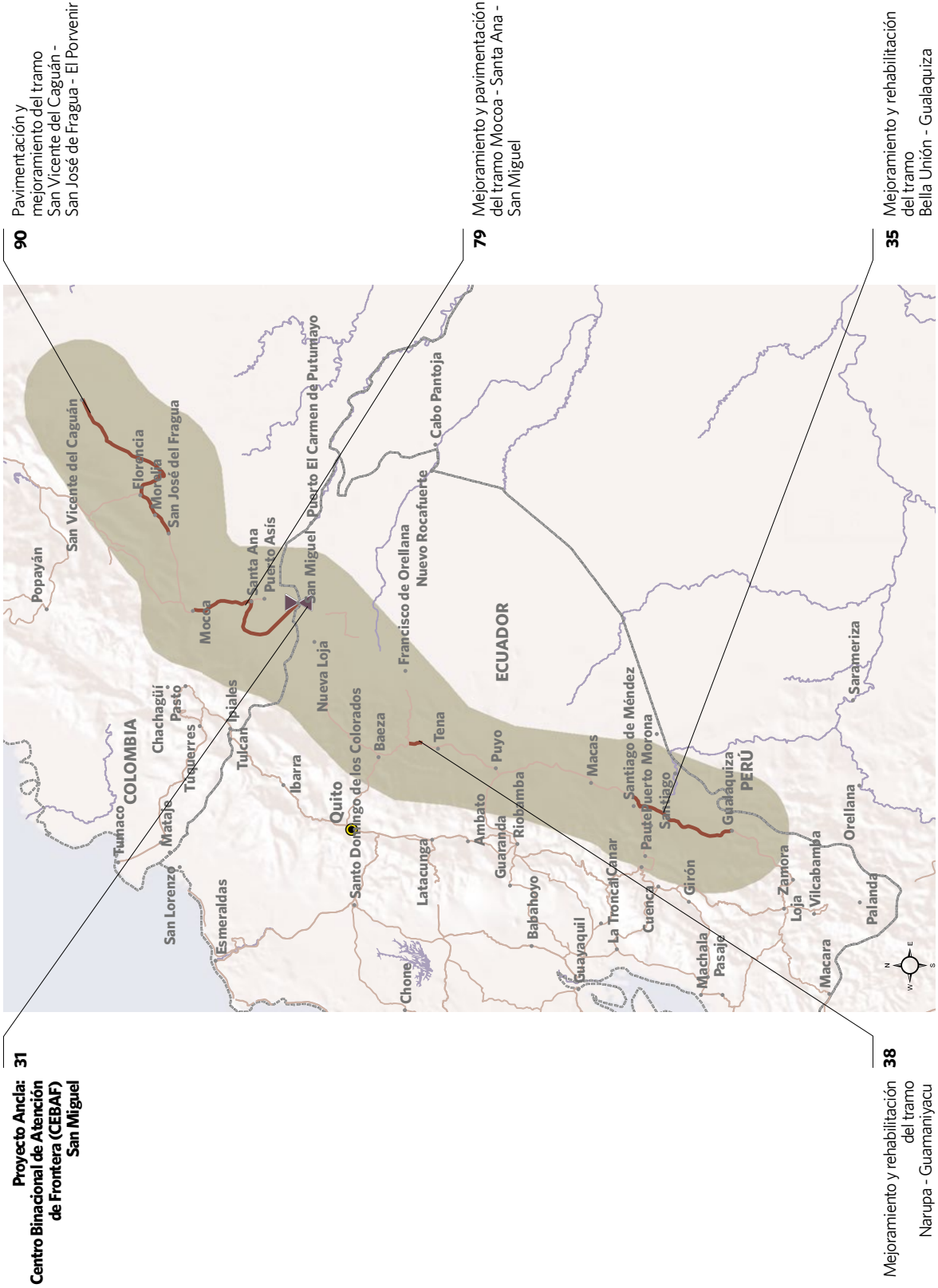
Función estratégica

- Potenciar programas y proyectos del principal corredor vial que articula las zonas costeras del Perú y Ecuador, así como el Pacífico Sur colombiano, para dinamizar la capacidad productiva y comercial y mejorar la calidad de vida de las poblaciones fronterizas.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND21	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°1		15,8	EC - PE
AND22	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) RÍO MATAJE		4,0	CO - EC
AND23	PROYECTO LA ESPRIELLA - RÍO MATAJE INCLUYE PUENTE SOBRE RÍO MATAJE		43,8	CO - EC
AND24	REHABILITACIÓN DEL TRAMO BORBÓN - SAN LORENZO - MATAJE		0,0	EC
AND25	NUEVO AEROPUERTO REGIONAL DE SANTA ROSA		47,1	EC
AND26	CARRETERA PUERTO INCA - HUAQUILLAS Y PUENTE INTERNACIONAL EN HUAQUILLAS - AGUAS VERDES, PASO LATERAL EN HUAQUILLAS		85,9	EC - PE
AND27	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO ANCÓN - PATIVILCA		212,6	PE
AND29	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO PATIVILCA - TRUJILLO		456,4	PE
AND30	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO TRUJILLO - SULLANA		441,2	PE
AND75	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN EL TRAMO CERRO AZUL - ICA		293,9	PE
AND87	PANAMERICANA SUR: ICA - DESVÍO QUIRCA		460,0	PE
AND88	CARRETERA SULLANA - EL ALAMOR		29,5	PE
AND89	CARRETERA SULLANA - MACARA - LOJA		48,4	PE
AND92	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N° 2 SULLANA - EL ALAMOR		20,0	EC - PE
AND93	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N° 3 SULLANA - MACARÁ - LOJA		12,0	EC - PE
AND95	TREN ELÉCTRICO DE CARGA DEL ECUADOR		17.800,0	EC
AND99	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN LA CARRETERA SULLANA - TUMBES - DV. VARIANTE INTERNACIONAL		472,4	PE
AND100	REHABILITACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN LA CARRETERA SULLANA - TUMBES - DV. VARIANTE INTERNACIONAL		139,1	PE
AND101	CONSTRUCCIÓN DE LA VIA DE EVITAMIENTO DE TUMBES		54,9	PE
AND103	DESVÍO QUIRCA - FRONTERA CON CHILE		0,0	PE
20			20.637,0	

CONEXIÓN COLOMBIA - ECUADOR II (BOGOTÁ - MOCOA - TENA - ZAMORA - PALANDA - LOJA)





AND GRUPO 6

Función estratégica

- Desarrollar un corredor que potencie las relaciones comerciales entre zonas del centro y sur de Colombia con el norte y centro amazónico de Ecuador.

*En millones de US\$

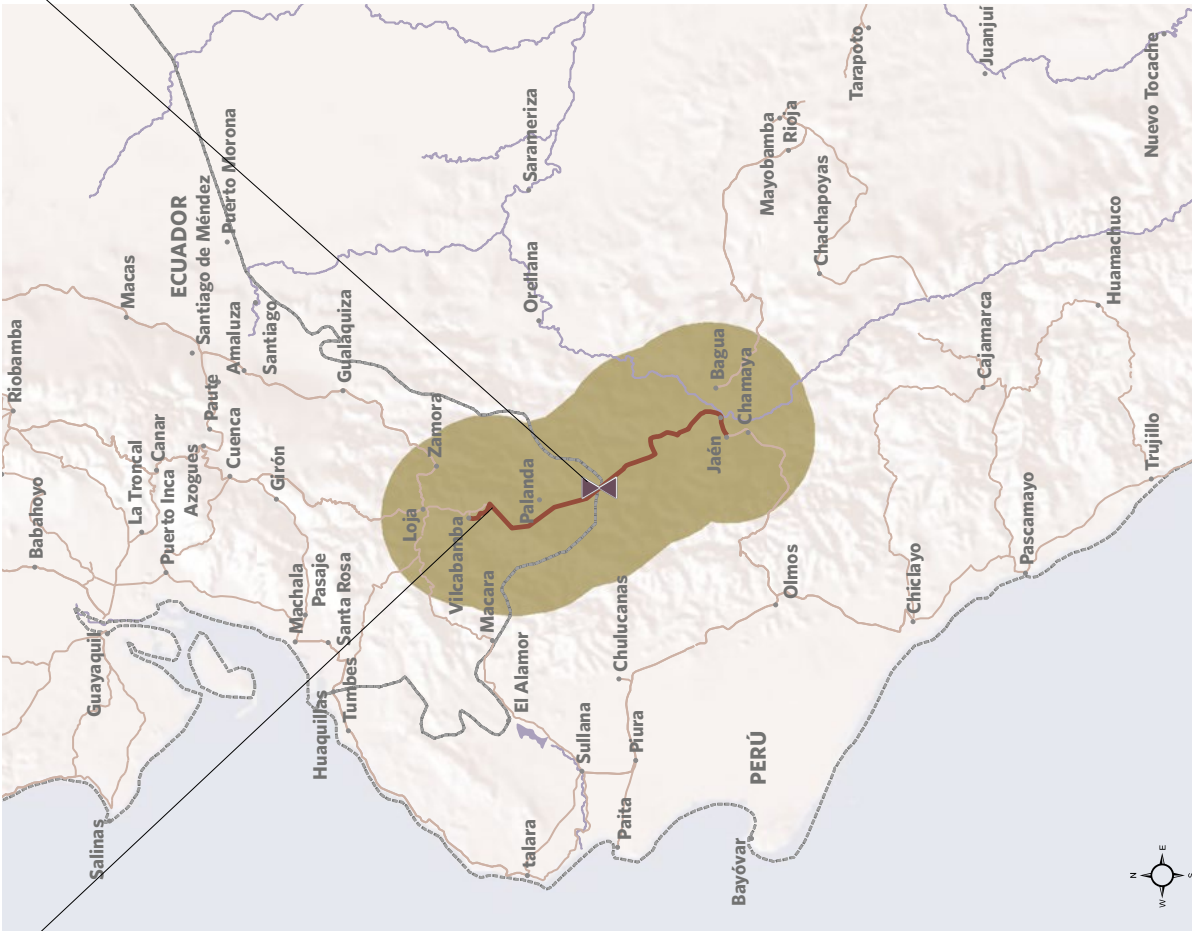
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND31	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL		0,0	CO - EC
AND35	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO BELLA UNIÓN - GUALAQUIZA		23,2	EC
AND38	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO NARUPA - GUAMANIYACU		23,5	EC
AND79	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL		210,4	CO
AND90	PAVIMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL TRAMO SAN VICENTE DEL CAGUÁN - SAN JOSÉ DE FRAGUA - EL PORVENIR		239,3	CO
5			496,4	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

CONEXIÓN PERÚ - ECUADOR II (LOJA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - YURIMAGUAS)

Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF)
Eje vial N°4
Puente de Integración

43



Proyecto Ancla: 39
Pavimentación Vilcabamba -
Puente de Integración - Jaén



AND GRUPO 7

Función estratégica

- Desarrollar un corredor internacional de comercio a partir del mejoramiento de las vías que unen las ciudades de Loja, Vilcabamba, Tarapoto y Yurimaguas. Este corredor integrará el sur andino de Ecuador con la selva norte de Perú y su proyección a las hidrovías amazónicas.

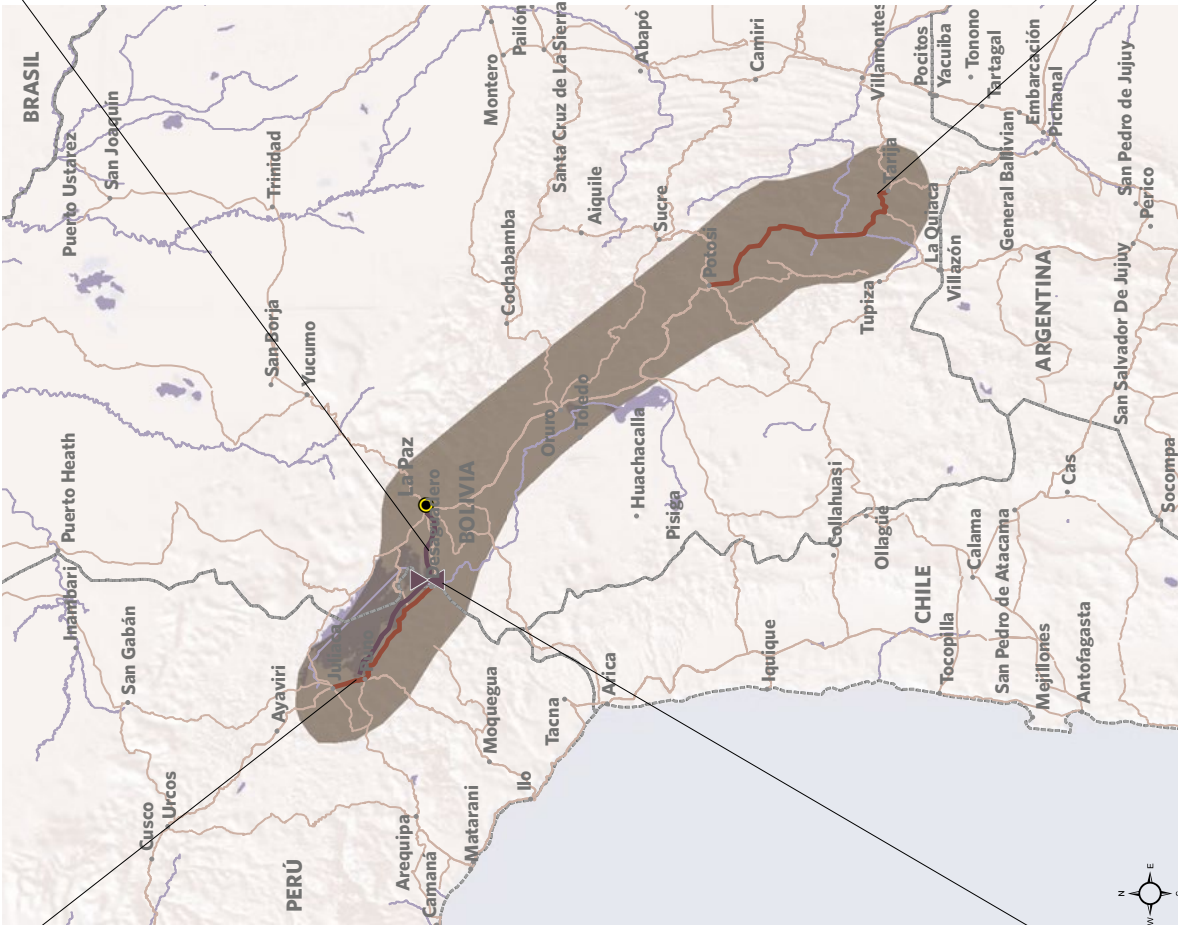
*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND39	PAVIMENTACIÓN VILCABAMBA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - JAÉN		126,7	EC - PE
AND43	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N° 4 PUENTE DE INTEGRACIÓN		20	EC - PE
2			146,7	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

CONEXIÓN PERÚ - BOLIVIA (CUSCO - LA PAZ - TARIJA - BERMEJO)

54 Construcción de la interconexión ferroviaria Bolivia - Perú



51 Ampliación y rehabilitación de la carretera Juliaca - Desaguadero

47 Proyecto Ancla: Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero

48 Culminación de pavimentación Potosí - Tarija



AND GRUPO 8

Función estratégica

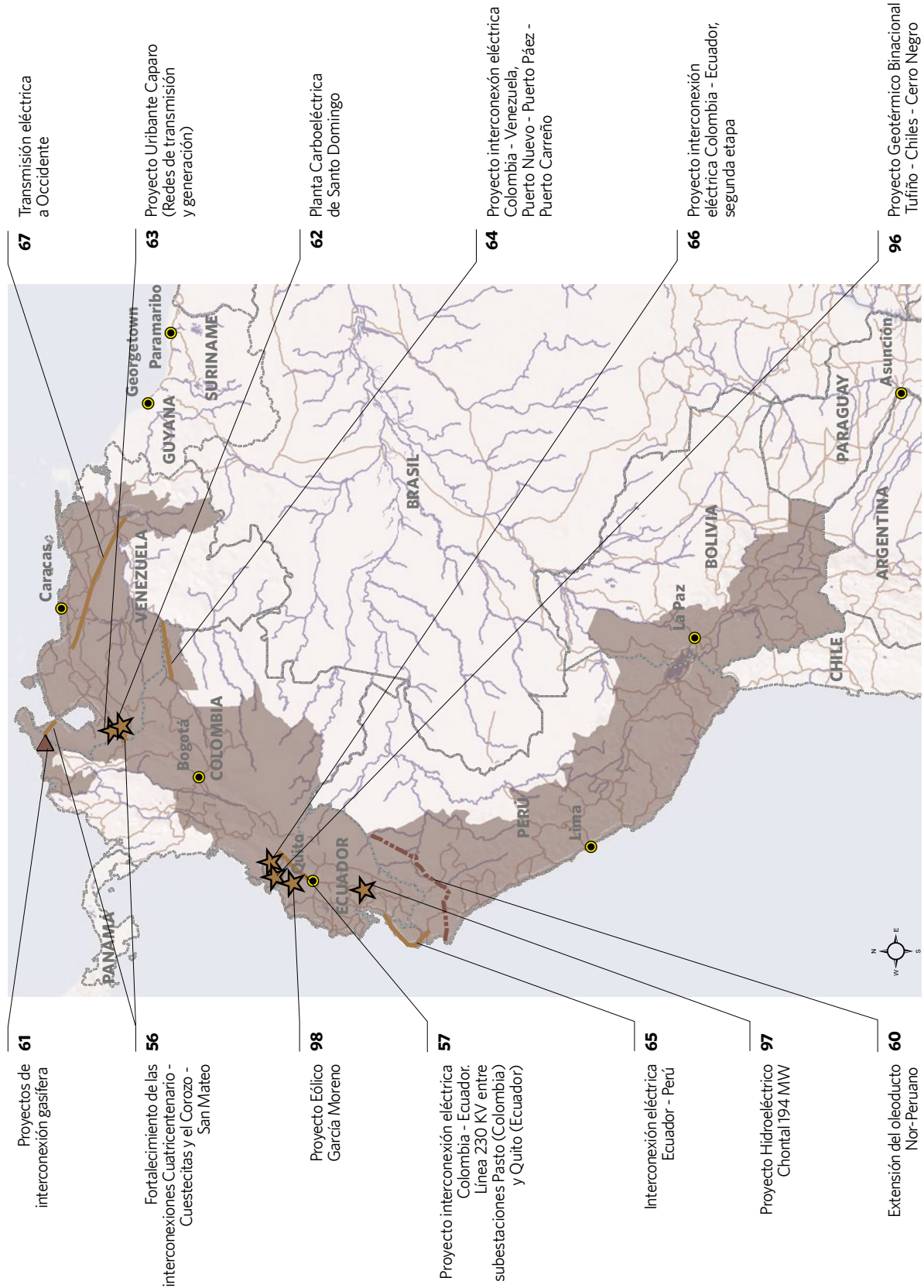
- Potenciar el turismo y las relaciones económicas entre las ciudades andinas de Perú (Cusco, Puno) y Bolivia (La Paz, Tarija) que operan a través de vías terrestres y ampliarlas hacia la zona andina central de Perú y al noroeste argentino.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND47	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO		29,9	BO - PE
AND48	CULMINACIÓN DE PAVIMENTACIÓN POTOSÍ - TARIJA		238,2	BO
AND51	AMPLIACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA JULIACA - DESAGUADERO		421,5	PE
AND54	CONSTRUCCIÓN DE LA INTERCONEXIÓN FERROVIARIA BOLIVIA - PERÚ		390,0	BO - PE
4			1.079,6	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

SISTEMAS DE INTEGRACIÓN ENERGÉTICA





AND GRUPO 9

Función estratégica

- Integrar los sistemas energéticos para mejorar la eficiencia y la confiabilidad en la generación, transmisión y distribución de la energía a fin de impulsar el desarrollo de sectores de alto valor agregado, así como el desarrollo de las poblaciones de las zonas fronterizas.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND56	FORTALECIMIENTO DE LAS INTERCONEXIONES CUATRICENTENARIO - CUESTECITAS Y EL COROZO - SAN MATEO		125,2	CO - VE
AND57	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - ECUADOR. LÍNEA 230 KV ENTRE SUBESTACIONES PASTO (COLOMBIA) Y QUITO (ECUADOR)		45,4	CO - EC
AND60	EXTENSIÓN DEL OLEODUCTO NOR-PERUANO		0,0	EC - PE
AND61	PROYECTOS DE INTERCONEXIÓN GASÍFERA		335,0	CO
AND62	PLANTA CARBOELÉCTRICA DE SANTO DOMINGO		625,0	VE
AND63	PROYECTO URIBANTE CAPARO (REDES DE TRANSMISIÓN Y GENERACIÓN)		0,0	VE
AND64	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - VENEZUELA, PUERTO NUEVO - PUERTO PÁEZ - PUERTO CARREÑO		5,0	CO
AND65	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ECUADOR - PERÚ		0,0	EC - PE
AND66	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - ECUADOR, SEGUNDA ETAPA		0,0	CO - EC
AND67	TRANSMISIÓN ELÉCTRICA A OCCIDENTE		590,0	VE
AND96	PROYECTO GEOTÉRMICO BINACIONAL TUFÍÑO - CHILES - CERRO NEGRO		6,9	CO - EC
AND97	PROYECTO HIDROELÉCTRICO CHONTAL 194 MW		594,9	EC
AND98	PROYECTO EÓLICO GARCÍA MORENO		1,0	EC
13			2.328,4	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

CAP CAPRICORNIO

Eje de Integración y Desarrollo



Población 53.509.280 personas
Densidad 19,7 hab./km²
Superficie 2.722.534 km²

PBI US\$ 575.422 millones

Servicios	75,0%
Industrias	13,9%
Agricultura	5,9%
Minas y canteras	5,2%

Inversión estimada

En millones de US\$

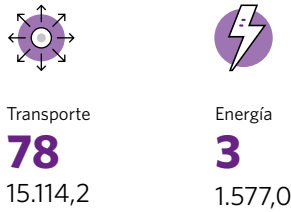
16.691,2



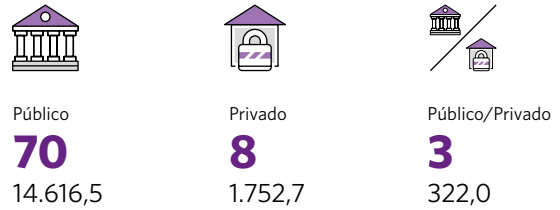
Proyectos por etapas



Proyectos por sector

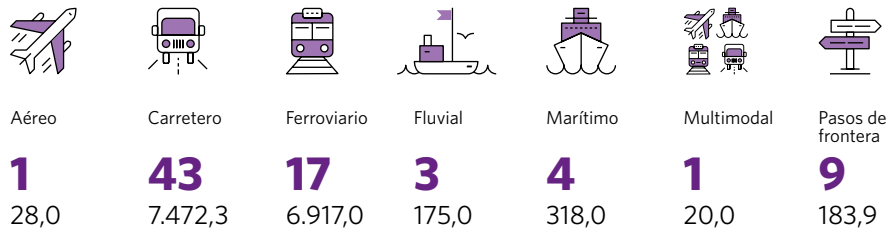


Proyectos por tipo de financiamiento



Proyectos por subsector

Transporte



Energía



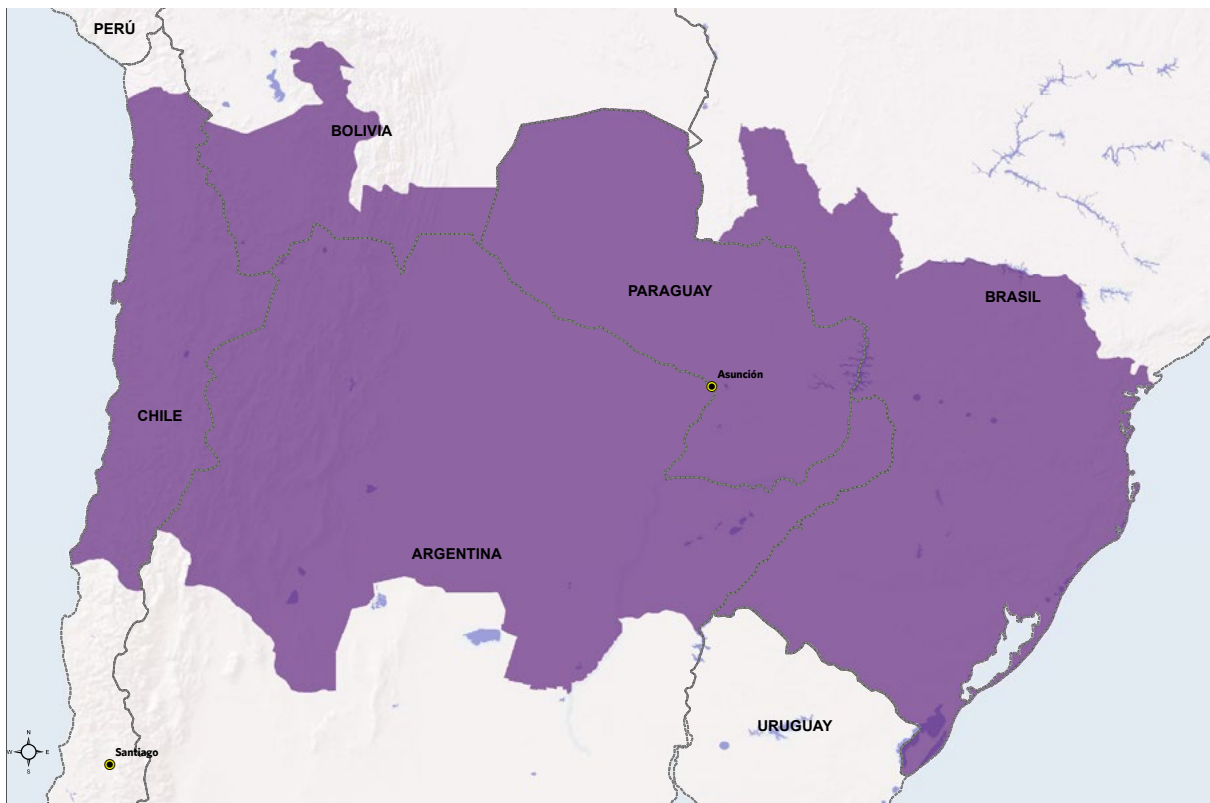
CAPRICORNIO

Presentación del Eje

El Eje de Capricornio⁽¹⁾ se extiende por la costa del Pacífico de Chile, la región andina de Bolivia, el norte de Argentina, todo Paraguay y los estados de Brasil en la costa atlántica (Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná y una porción de Mato Grosso do Sul). Posee el 15% de la superficie (2.722.534 km²), el 13% de la población (53.509.280 habitantes), y el 13% del producto bruto interno (PBI) de Suramérica, por un total de US\$ 575.422 millones⁽²⁾.

El Eje ocupa un sexto lugar si se considera su participación en la población, superficie y PBI de Suramérica.

ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE DE CAPRICORNIO



La **red vial** de los países que lo conforman alcanza una longitud total de 2.117.539 km, de los cuales solo un 15% se encuentran pavimentados. Se destacan varios corredores viales que vinculan a los centros de producción agrícola y de extracción de minerales del centro del Eje con puertos de salida sobre los ríos Paraguay y Paraná y puertos ubicados en la costa atlántica brasileña. La **red ferroviaria** alcanza los 61.424 km, de los cuales aproximadamente un 87% se encuentran en condiciones de operar. Existen importantes conexiones ferroviarias en distintos estados de conservación y operatividad que transcurren mayormente

¹ Véase "Caracterización Socioeconómica y Ambiental del Eje de Capricornio", COSIPLAN-IIRSA, 2014. <http://www.iirsa.org/capricornio.asp>

² A precios corrientes de 2013.

de este a oeste y vinculan los puertos de ambos océanos con el interior de los países. Sin embargo, es necesaria la vinculación entre los tramos existentes para conectar los puertos de Paranaguá, en el Atlántico, y Antofagasta, en el Pacífico. El **sistema portuario marítimo y fluvial** se constituye por veinticinco puertos principales, cuatro con movimientos mayores a diez millones de toneladas, ubicados mayormente sobre las costas del océano Atlántico, y los ríos Paraná y Paraguay, a los cuales se suman los puertos chilenos del litoral pacífico. El **transporte fluvial** en la región se concentra en los ríos Paraná y Paraguay, que conjuntamente constituyen las principales vías de comunicación fluvial de la región, de especial importancia para las producciones agrícolas originadas en Paraguay y Bolivia que buscan una salida a ultramar. El **sistema aeroportuario** consta de treinta y nueve aeropuertos principales, de los cuales diecisiete ostentan la categoría de internacional. El servicio de pasajeros es adecuado, con buenas infraestructuras aeroportuarias y numerosas conexiones a las principales ciudades al interior de los países. El transporte de carga por vía aérea es muy limitado y está orientado principalmente a la importación de manufacturas de origen industrial de países fuera del Eje. En relación con la **generación de energía eléctrica**, en el año 2013, los países que lo conforman alcanzaron en su conjunto una potencia instalada del orden de los 184.656 MW.

La presencia de **comunidades originarias** en el territorio del Eje de Capricornio es muy relevante, principalmente en Bolivia y la zona norte de Argentina, y en menor medida en el este de Paraguay. Es acotada en Brasil y Chile.

En la actualidad, existen en el Eje alrededor de 400 unidades administrativas con algún grado de **protección ambiental**, que alcanza aproximadamente 162.000 km² de superficie, valor que representa el 6% de su área total.

Las **amenazas de origen natural** que afectan al Eje corresponden a terremotos, actividad volcánica, tsunamis e inundaciones de grandes cuencas. Se consideran también los deslizamientos, que si bien tienen un carácter localizado, tienen una alta frecuencia y poder destructivo.

Los países que integran el Eje de Capricornio planifican inversiones por US\$ 16.691 millones en 81 Proyectos de integración física.

Paraguay participa con el 100% de su economía, mientras que los restantes países contribuyen con alrededor del 14% y del 17% de sus PBI. En términos absolutos, Brasil aporta el 68% del PBI agregado del Eje, seguido por Argentina, con un 19%; Chile, con un 7%; finalmente, Paraguay y Bolivia, con un 4% y un 1%, respectivamente.

Brasil y Argentina concentran más del 74% del intercambio comercial que se produce entre los países del Eje. En particular, Brasil es el principal destino de las exportaciones de los cuatro países restantes, que orientan sus envíos en más de un 60% a dicho socio comercial. Para Brasil, el principal destino de sus exportaciones es Argentina, donde se concentra el 68% de sus envíos.

El Eje comparte parte de su área de influencia con el Eje MERCOSUR-Chile (MCC), el Eje Interoceánico Central (IOC) y el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP).

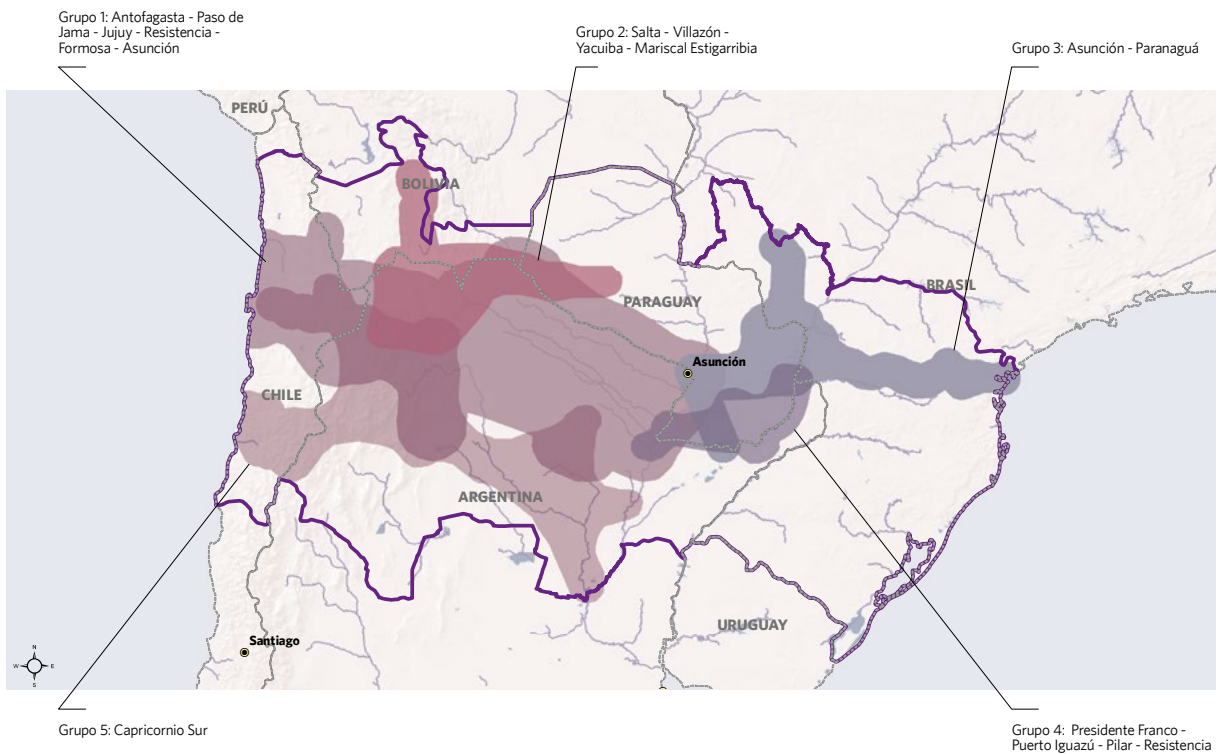
CAPRICORNIO

Cartera de Proyectos

El conjunto de obras del Eje está orientado a (i) fortalecer la conectividad de los territorios involucrados hacia el Pacífico y hacia la Hidrovía Paraguay-Paraná; (ii) mejorar las condiciones de integración productiva y competitivas del noroeste de Argentina, sur de Bolivia y Paraguay; (iii) reforzar el desarrollo socioeconómico de los territorios involucrados; y (iv) aprovechar las complementariedades para el desarrollo del turismo integrado (noroeste de Argentina, sur de Bolivia y norte de Chile).

Un porcentaje importante de los Proyectos de tipo vial y ferroviario se localiza sobre territorio argentino, lo cual expresa la voluntad de apoyar las regiones con menor desarrollo relativo de dicho país (NOA y NEA), así como de promover el proceso de integración del Eje en su condición bioceánica. Asimismo, los Proyectos buscan articular las conectividades del Eje de Capricornio, el Eje MERCOSUR-Chile, el Eje Interoceánico Central y el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DE CAPRICORNIO



CUADRO 1. GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DE CAPRICORNIO *En millones de US\$

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada*
1	ANTOFAGASTA - PASO DE JAMA - JUJUY - RESISTENCIA - FORMOSA - ASUNCIÓN	24	4.198,9
2	SALTA - VILLAZÓN - YACUIBA - MARISCAL ESTIGARRIBIA	10	1.299,6
3	ASUNCIÓN - PARANAGUÁ	16	4.264,5
4	PRESIDENTE FRANCO - PUERTO IGUAZÚ - PILAR - RESISTENCIA	13	4.110,5
5	CAPRICORNIO SUR	18	2.817,8
TOTAL		81	16.691,3

La Cartera activa del Eje cuenta con 67 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 14.059 millones.

Casi todos los Proyectos del Eje en la Cartera activa están dedicado al transporte. Es el subsector carretero el que implica la mayor cantidad de Proyectos e inversión estimada, seguido de cerca por el subsector ferroviario en inversión estimada, con una cantidad notoriamente inferior en cantidad de Proyectos (33% menos).

De los 67 Proyectos activos, 16 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 10 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019). Es notable que casi todos (8) pertenecen a ámbitos nacionales y estén repartidos igualmente entre Argentina y Paraguay (cuatro cada uno).

Se estima que a fines de 2019 se habrá ejecutado el 26% del monto estimado de inversión para la Cartera del Eje, contra el 16% actual.

CUADRO 2. PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Fecha estimada de finalización
CAP32	CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 8, TRAMO CAAZAPÁ - CORONEL BOGADO	4		212,0	PY	Septiembre 2016
CAP100	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CRUCE GUARANÍ - CORPUS CHRISTI - PINDOTY PORÁ	3		43,0	PY	Febrero 2017
CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES)	3		297,0	PY	Agosto 2017
CAP33	MEJORAMIENTO Y CONCESIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 6 (CIUDAD DEL ESTE - ENCARNACIÓN)	4		136,0	PY	Diciembre 2018
CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAI - PINEDO	1		100,0	AR	Diciembre 2018
CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAI - METÁN	1		200,0	AR	Diciembre 2018
CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA	1		100,0	AR	Diciembre 2018
CAP50	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA)	2		400,0	AR	Diciembre 2018
CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	2		45,0	AR - BO	Diciembre 2019
CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL	3		173,0	BR - PY	Diciembre 2019



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



CONCLUIDO

Los primeros dos Proyectos con mayor inversión estimada implican la construcción de corredores ferroviarios. Los siguientes dos corresponden a Proyectos carreteros. En quinto lugar, figura otra ferrovía. Todos son nacionales, con participación de Paraguay (3), Brasil (1) y Argentina (1), y financiamiento predominantemente público. En conjunto, los cinco Proyectos implican el 44% de la inversión estimada de la Cartera activa del Eje.

La Ferrovía Ciudad del Este - Ñeembucú es el Proyecto con mayor inversión estimada del Eje y se encuentra en pre-ejecución. Su objetivo es diversificar la infraestructura del Eje en conexión con el segundo puente entre Paraguay y Brasil, el Aeropuerto Guaraní en la ciudad de Minga Guazú, el Puente Ñeembucú - Río Bermejo y el Puerto Multimodal previsto para dicha zona.

El Corredor Ferroviario Bioceánico Tramo Paranaguá - Cascavel y Variante Ferroviaria entre Guarapuava e Ingeniero Bley es la segunda obra con mayor inversión estimada del Eje, por aproximadamente la mitad del monto de la primera. Se encuentra en etapa de perfil y su objetivo es integrar la región meridional de Brasil para promover el desarrollo de las regiones productoras de grano del país.

CUADRO 3. LOS CINCO PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Tipo de financiamiento
CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ	4		2.800,0	PY	Público
CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	3		1.500,0	BR	Público
CAP60	PUENTE VIAL RECONQUISTA - GOYA	5		850,0	AR	Público
CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	3		500,0	PY	Privado
CAP19	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE	3		500,0	PY	Público

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

Los Proyectos concluidos son 14 por un total de US\$ 2.632 millones de inversión ejecutada, equivalentes al 16% del total de inversión prevista para los Proyectos del Eje en Cartera.

CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE *En millones de US\$

Código	Nombre	Inversión estimada*	Países
CAP01	ACCESOS AL PASO JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE)	54,0	AR
CAP02	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO DE JAMA	4,0	AR - CH
CAP03	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA NOA (NOROESTE ARGENTINO) - NEA (NORESTE ARGENTINO)	725,0	AR
CAP06	RUTA NACIONAL N° 81: PAVIMENTACIÓN LAS LOMITAS - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34	100,0	AR
CAP08	AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (FASE I)	120,0	CH
CAP09	OBRAS DE ADECUACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA	18,0	CH
CAP46	CONCESIÓN AUTOPISTA ANTOFAGASTA	370,0	CH
CAP56	CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE RUTA NACIONAL N° 12, PASO POR CIUDAD DE POSADAS (PROVINCIA DE MISIONES)	35,0	AR
CAP61	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: VILLA ÁNGELA - EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 286 SANTA FE	37,0	AR
CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES)	555,0	PY
CAP77	CENTRO DE CONTROL INTEGRADO BARRANCAS BLANCAS (PASO DE FRONTERA PIRCAS NEGRAS)	5,0	AR - CH
CAP80	COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES	80,0	CH
CAP88	AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA	28,0	CH
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA)	501,0	CH
14		2.632,0	

De ellos, diez Proyectos del Grupo 1 participan de una conectividad con importancia estratégica para el desarrollo de áreas socioeconómicas relegadas de Chile, Paraguay y del norte de Argentina, por la cual fueron ejecutados US\$ 2.000 millones.

Las obras concluidas que mayor inversión demandaron permitieron la interconexión eléctrica del norte argentino y el tendido de una línea de transmisión de 500 kV en territorio paraguayo. Por otro lado, se pavimentaron más de 200 km de carreteras que conducen al segundo paso de frontera más importante entre Chile y Argentina, el Paso de Jama. Esta carretera es el Proyecto ancla del Grupo, que combinado con la implementación del Control Integrado de Única Cabecera, mejoró el acceso de Jujuy y de todas las provincias del NOA y el NEA de Argentina, así como del sur de Bolivia, Paraguay y sur de Brasil, a los puertos de aguas profundas del Pacífico en tres regiones (Tarapacá, Antofagasta y Atacama) Las restantes seis obras mejoran puertos en dos de estas regiones (Atacama y Antofagasta), un aeropuerto y tramos de ferrocarril y carretera.

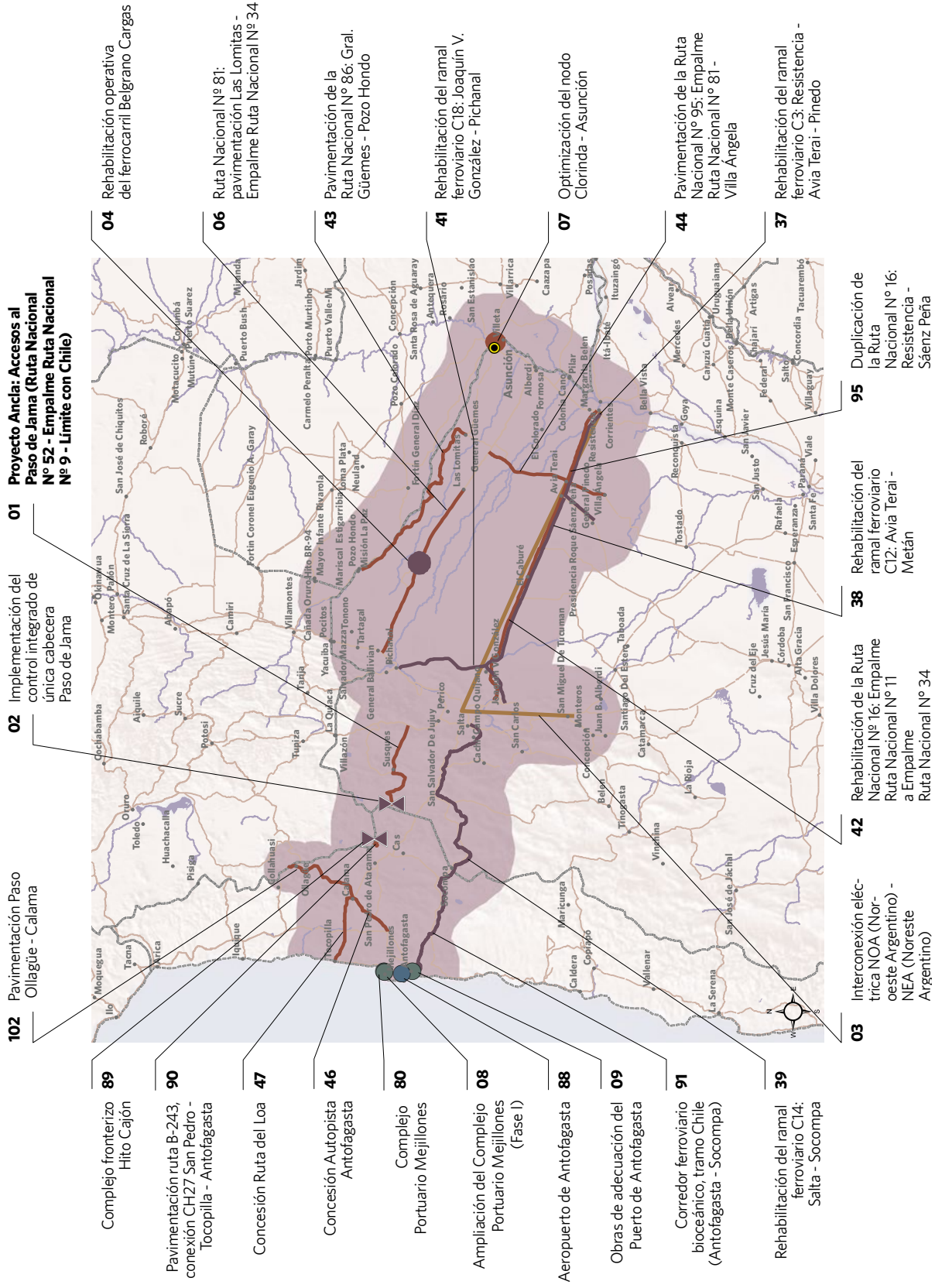
CUADRO 5. PROYECTOS CONCLUIDOS DE LA CONECTIVIDAD ARGENTINA - CHILE *En millones de US\$

Código	Nombre	Inversión estimada*	Países	Subsector
CAP01	ACCESOS AL PASO DE JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE)	54,0	AR	Carretero
CAP02	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO DE JAMA	4,0	AR - CH	Pasos de frontera
CAP03	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA NOA (NOROESTE ARGENTINO) - NEA (NORESTE ARGENTINO)	725,0	AR	Interconexión energética
CAP06	RUTA NACIONAL N° 81: PAVIMENTACIÓN LAS LOMITAS - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34	100,0	AR	Carretero
CAP08	AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (FASE I)	120,0	CH	Marítimo
CAP09	OBRAS DE ADECUACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA	18,0	CH	Marítimo
CAP46	CONCESIÓN AUTOPISTA ANTOFAGASTA	370,0	CH	Carretero
CAP80	COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES	80,0	CH	Marítimo
CAP88	AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA	28,0	CH	Aéreo
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA)	501,0	CH	Ferrovioario
TOTAL		2.000,0		

CUADRO 6. OTROS PROYECTOS ACTIVOS POR US\$ 2.294 MILLONES QUE INTEGRAN ESTA CONECTIVIDAD *En millones de US\$

Código	Nombre	Inversión estimada*	Etapas	Países	Subsector
CAP42	REHABILITACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 16: EMPALME RUTA NACIONAL N° 11 A EMPALME RUTA NACIONAL N° 34	350,0		AR	Carretero
CAP43	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 86: GRAL. GÜEMES - POZO HONDO	200,0		AR	Carretero
CAP44	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: EMPALME RUTA NACIONAL N° 81 - VILLA ÁNGELA	90,0		AR	Carretero
CAP47	CONCESIÓN RUTA DEL LOA	389,0		CH	Carretero
CAP04	REHABILITACIÓN OPERATIVA DEL FERROCARRIL BELGRANO CARGAS	350,0		AR	Ferrovioario
CAP07	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN	101,2		AR - PY	Pasos de frontera
CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERA I - PINEDO	100,0		AR	Ferrovioario
CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERA I - METÁN	200,0		AR	Ferrovioario
CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA	100,0		AR	Ferrovioario
CAP41	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C18: JOAQUÍN V. GONZÁLEZ - PICHANAL	50,0		AR	Ferrovioario
CAP95	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 16: RESISTENCIA - SÁENZ PEÑA	300,0		AR	Carretero

ANTOFAGASTA - PASO DE JAMA - JUJUY - RESISTENCIA - FORMOSA ASUNCIÓN





CAP GRUPO 1

Función estratégica

- Mejorar las condiciones de integración productiva y competitivas del noroeste argentino, sur de Bolivia y Paraguay.
- Fortalecer la conectividad de los territorios involucrados hacia el Pacífico y hacia la Hidrovía Paraná-Paraguay.
- Aprovechamiento de las complementariedades para el desarrollo del turismo integrado (NOA argentino, sur de Bolivia y norte de Chile).
- Facilitar los flujos de habitantes entre los países del Grupo.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
CAP01	ACCESOS AL PASO DE JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE)		54,0	AR
CAP02	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO DE JAMA		4,0	AR - CH
CAP03	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA NOA (NOROESTE ARGENTINO) - NEA (NORESTE ARGENTINO)		725,0	AR
CAP04	REHABILITACIÓN OPERATIVA DEL FERROCARRIL BELGRANO CARGAS		350,0	AR
CAP06	RUTA NACIONAL N° 81: PAVIMENTACIÓN LAS LOMITAS - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34		100,0	AR
CAP07	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN		106,2	AR - PY
CAP08	AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (FASE I)		120,0	CH
CAP09	OBRAS DE ADECUACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA		18,0	CH
CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERA I - PINEDO		100,0	AR
CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERA I - METÁN		200,0	AR
CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA		100,0	AR
CAP41	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C18: JOAQUÍN V. GONZÁLEZ - PICHANAL		50,0	AR
CAP42	REHABILITACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 16: EMPALME RUTA NACIONAL N° 11 A EMPALME RUTA NACIONAL N° 34		350,0	AR
CAP43	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 86: GRAL. GÜEMES - POZO HONDO		200,0	AR
CAP44	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: EMPALME RUTA NACIONAL N° 81 - VILLA ÁNGELA		90,0	AR
CAP46	CONCESIÓN AUTOPISTA ANTOFAGASTA		370,0	CH
CAP47	CONCESIÓN RUTA DEL LOA		280,0	CH
CAP80	COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES		80,0	CH
CAP88	AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA		28,0	CH

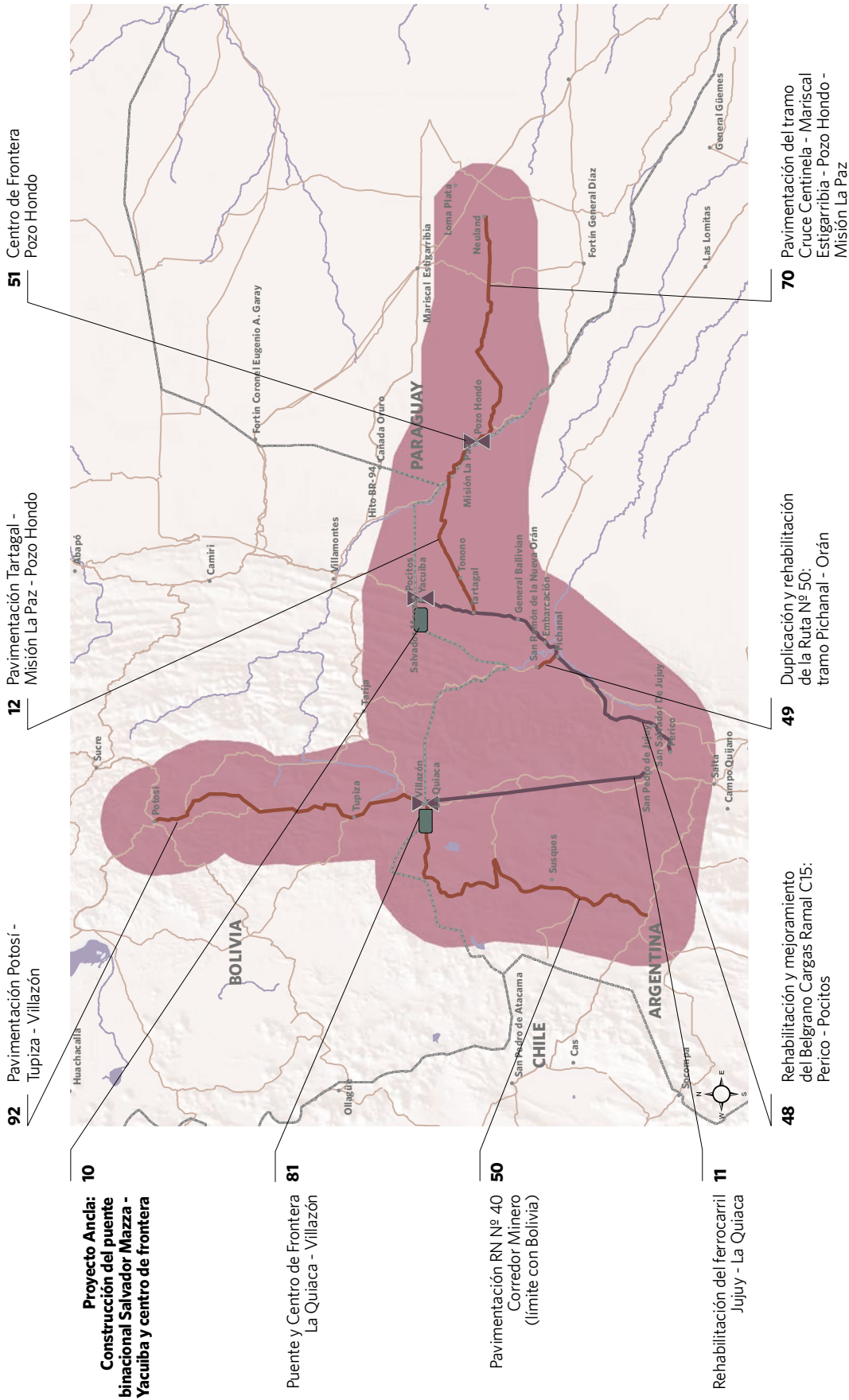
ANTOFAGASTA - PASO DE JAMA - JUJUY - RESISTENCIA - FORMOSA ASUNCIÓN

		*En millones de US\$		
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
CAP89	COMPLEJO FRONTERIZO HITO CAJÓN		1,2	CH
CAP90	PAVIMENTACIÓN RUTA B-243, CONEXIÓN CH-27 SAN PEDRO - TOCOPILLA - ANTOFAGASTA		1,5	CH
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA)		501,0	CH
CAP95	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°16: RESISTENCIA - SÁENZ PEÑA		300,0	AR
CAP102	PAVIMENTACIÓN PASO OLLAGÜE - CALAMA		70,0	CH
24			4.198,9	

 PERFIL
  PRE-EJECUCIÓN
  EJECUCIÓN
  CONCLUIDO

CAP GRUPO 1

SALTA - VILLAZÓN - YACUIBA - MARISCAL ESTIGARRIBIA





CAP GRUPO 2

Función estratégica

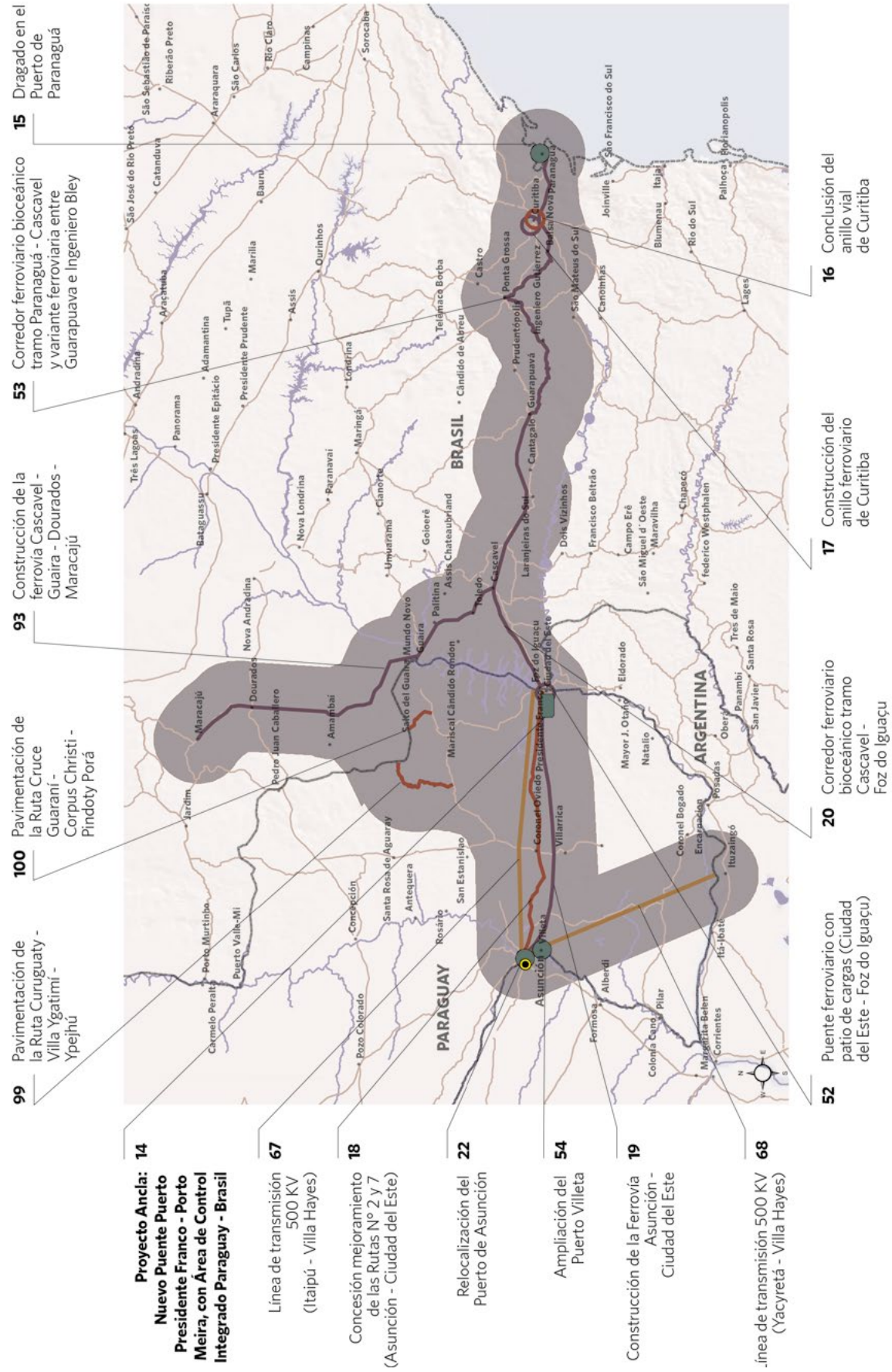
- Reducción de costos y mayor seguridad en el flujo de bienes y servicios entre Argentina - Bolivia - Paraguay.
- Facilitar los flujos de habitantes entre los países del Grupo.
- Articulación entre el Eje Interoceánico Central y el Eje de Capricornio.
- Ordenamiento de la dinámica territorial y disminución del su impacto ambiental.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA		45,0	AR - BO
CAP11	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA		62,0	AR
CAP12	PAVIMENTACIÓN TARTAGAL - MISIÓN LA PAZ - POZO HONDO		160,0	AR
CAP48	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL BELGRANO CARGAS RAMAL C15: PERICO - POCITOS		60,0	AR
CAP49	DUPLICACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA RUTA N° 50: TRAMO PICHANAL - ORÁN		35,0	AR
CAP50	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA)		400,0	AR
CAP51	CENTRO DE FRONTERA POZO HONDO		1,5	PY
CAP70	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CRUCE CENTINELA - MARISCAL ESTIGARRIBIA - POZO HONDO - MISION LA PAZ		340,7	PY
CAP81	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN		15,0	AR - BO
CAP92	PAVIMENTACIÓN POTOSÍ - TUPIZA - VILLAZÓN		180,4	BO
10			1.299,6	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

ASUNCIÓN - PARANAGUÁ





CAP GRUPO 3

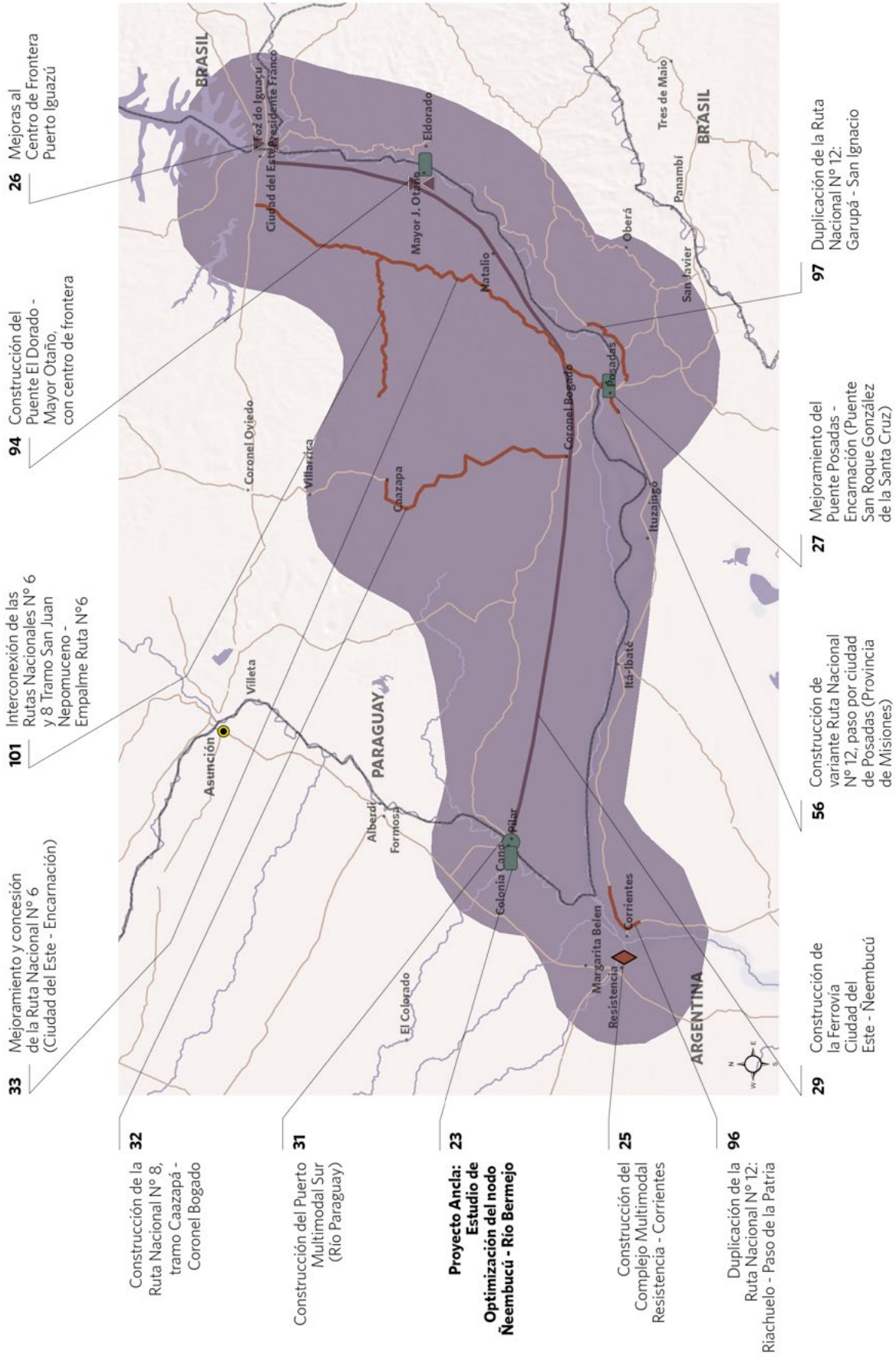
Función

- Consolidación de un sistema de alta capacidad y bajos costos para el movimiento a granel de la producción de la región con destino a mercados internacionales.
- Promoción del desarrollo socioeconómico regional.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL		173,0	BR - PY
CAP15	DRAGADO EN EL PUERTO DE PARANAGUÁ		100,0	BR
CAP16	CONCLUSIÓN DEL ANILLO VIAL DE CURITIBA		140,0	BR
CAP17	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO FERROVIARIO DE CURITIBA		0,0	BR
CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)		500,0	PY
CAP19	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE		500,0	PY
CAP20	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU		324,0	BR
CAP22	RELOCALIZACIÓN DEL PUERTO DE ASUNCIÓN		25,0	PY
CAP52	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)		0,0	BR - PY
CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY		1.500,0	BR
CAP54	AMPLIACIÓN DEL PUERTO VILLETA		30,0	PY
CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES)		555,0	PY
CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES)		297,0	PY
CAP93	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CASCAVEL - GUAIRA - DOURADOS - MARACAJÚ		0,0	BR
CAP99	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CURUGUATY - VILLA YGATIMÍ - YPEJHÚ CARRETERA		77,5	PY
CAP100	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CRUCE GUARANÍ - CORPUS CHRISTI - PINDOTY PORÁ		43,0	PY
16			4.264,5	

PRESIDENTE FRANCO - PUERTO IGUAZÚ - PILAR - RESISTENCIA





CAP GRUPO 4

Función estratégica

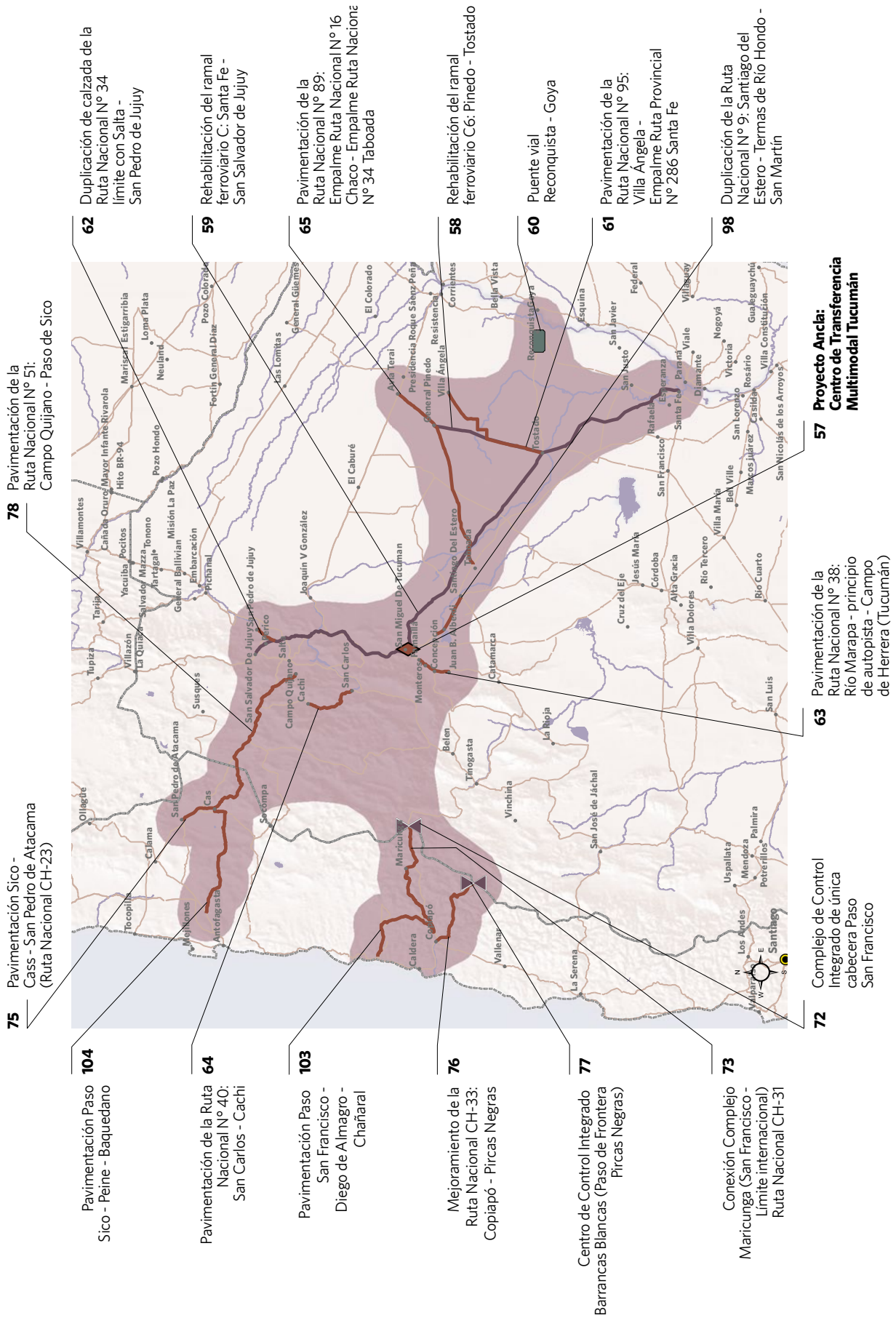
- Dinamizar el desarrollo económico intrarregional.
- Mejorar opciones de salida para los productos de la región hacia el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Brindar las condiciones de base a la facilitación fronteriza.
- Facilitar los flujos de habitantes entre los países del Grupo.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
CAP23	ESTUDIO DE OPTIMIZACIÓN DEL NODO ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO		301,2	AR - PY
CAP25	CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO MULTIMODAL RESISTENCIA - CORRIENTES		175,0	AR
CAP26	MEJORAS AL CENTRO DE FRONTERA PUERTO IGUAZÚ		2,0	AR
CAP27	MEJORAMIENTO DEL PUENTE POSADAS - ENCARNACIÓN (PUENTE SAN ROQUE GONZÁLEZ DE LA SANTA CRUZ)		52,3	AR - PY
CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ		2.800,0	PY
CAP31	CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO MULTIMODAL SUR (RÍO PARAGUAY)		120,0	PY
CAP32	CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 8, TRAMO CAAZAPÁ - CORONEL BOGADO		212,0	PY
CAP33	MEJORAMIENTO Y CONCESIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 6 (CIUDAD DEL ESTE - ENCARNACIÓN)		136,0	PY
CAP56	CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE RUTA NACIONAL N° 12, PASO POR CIUDAD DE POSADAS (PROVINCIA DE MISIONES)		35,0	AR
CAP94	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE EL DORADO - MAYOR OTAÑO, CON CENTRO DE FRONTERA		0,0	AR - PY
CAP96	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 12: RIACHUELO - PASO DE LA PATRIA		80,0	AR
CAP97	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 12: GARUPÁ - SAN IGNACIO		92,0	AR
CAP101	INTERCONEXIÓN DE LAS RUTAS NACIONALES N° 6 Y 8 TRAMO SAN JUAN NEPOMUCENO - EMPALME RUTA N° 6		105,0	PY
13			4.110,5	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

CAPRICORNIO SUR





CAP GRUPO 5

Función estratégica

- Articulación intermodal entre los Grupos del Eje de Capricornio, MERCOSUR-Chile, Interoceánico Central y el de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Mejorar el desarrollo económico, social y sustentable, la conectividad y la integración intrarregional.
- Posibilitar una nueva alternativa de flujos de comercio entre la región y los mercados del Pacífico.
- Facilitar los flujos de habitantes entre los países del Grupo.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapas	Inversión estimada*	Países
CAP57	CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL TUCUMÁN		20,0	AR
CAP58	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C6: PINEDO - TOSTADO		100,0	AR
CAP59	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C: SANTA FE - SAN SALVADOR DE JUJUY		270,0	AR
CAP60	PUENTE VIAL RECONQUISTA - GOYA		850,0	AR
CAP61	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: VILLA ÁNGELA - EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 286 SANTA FE		37,0	AR
CAP62	DUPLICACIÓN DE CALZADA DE LA RUTA NACIONAL N° 34 LÍMITE CON SALTA - SAN PEDRO DE JUJUY		140,0	AR
CAP63	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 38: RÍO MARAPA - PRINCIPIO DE AUTOPISTA - CAMPO DE HERRERA (TUCUMAN)		300,0	AR
CAP64	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40: SAN CARLOS - CACHI		250,0	AR
CAP65	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 89: EMPALME RUTA NACIONAL N° 16 CHACO - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34 TABOADA		95,0	AR
CAP72	COMPLEJO DE CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO SAN FRANCISCO		4,0	AR - CH
CAP73	CONEXIÓN COMPLEJO MARICUNGA (SAN FRANCISCO - LÍMITE INTERNACIONAL) RUTA NACIONAL CH-31		52,0	CH
CAP75	PAVIMENTACIÓN SICO - CASS - SAN PEDRO DE ATACAMA (RUTA NACIONAL CH-23)		30,0	CH
CAP76	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL CH-33: COPIAPÓ - PIRCAS NEGRAS		95,0	CH
CAP77	CENTRO DE CONTROL INTEGRADO BARRANCAS BLANCAS (PASO DE FRONTERA PIRCAS NEGRAS)		5,0	AR - CH
CAP78	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 51: CAMPO QUIJANO - PASO DE SICO		180,0	AR
CAP98	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 9: SANTIAGO DEL ESTERO - TERMAS DE RÍO HONDO - SAN MARTÍN		275,0	AR
CAP103	PAVIMENTACIÓN PASO SAN FRANCISCO - DIEGO DE ALMAGRO - CHAÑARAL		24,8	CH
CAP104	PAVIMENTACIÓN PASO SICO - PEINE - BAQUEDANO		90,0	CH
18			2.817,8	

DES DEL SUR

Eje de Integración y Desarrollo



Población 6.473.238 habitantes
Densidad 9,4 hab./km²
Superficie 686.527 km²

PBI US\$ 71.888 millones

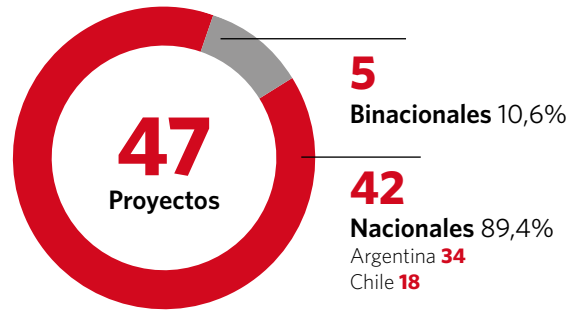
Servicios	72,5%
Industrias	13,8%
Agricultura	7,2%
Minas y canteras	6,5%



Inversión estimada

En millones de US\$

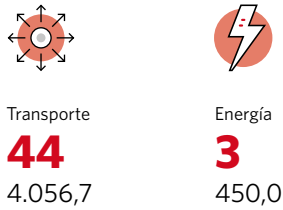
4.506,7



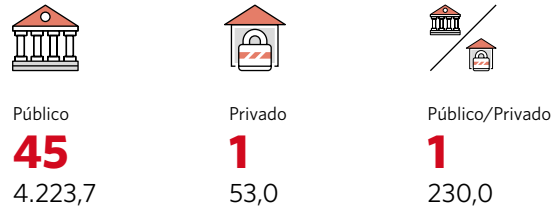
Proyectos por etapas



Proyectos por sector

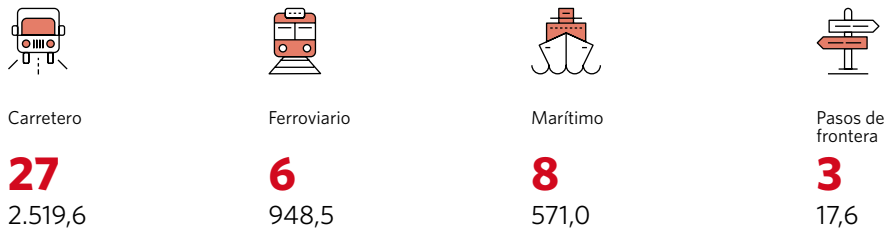


Proyectos por tipo de financiamiento



Proyectos por subsector

Transporte



Energía



DEL SUR

Presentación del Eje

El Eje del Sur⁽¹⁾ abarca una porción del territorio continental del extremo sur de Suramérica desde la costa del Pacífico, en las regiones del Bío Bío, Araucanía, Los Lagos y Los Ríos (Chile), y se adentra hacia los macizos andinos que involucran la vertiente occidental y oriental de la cordillera de los Andes (Chile y Argentina). Luego avanza hacia la meseta patagónica y la costa atlántica incluyendo las provincias de Chubut, Neuquén, Río Negro y la porción sur de Buenos Aires (Argentina).

El Eje posee el 4% de la superficie (686.527 km²), el 2% de la población (6.473.238 habitantes) y el 2% del PBI de Suramérica (US\$ 71.888 millones⁽²⁾). Es, respectivamente, el último y anteúltimo de los Ejes de acuerdo a estos parámetros. Además, con 9,4 hab./km², es el menos densamente poblado.

ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE DEL SUR



¹ Véase "Caracterización Socioeconómica y Ambiental del Eje del Sur", COSIPLAN-IIRSA, 2015, en <http://www.iirsa.org/del-sur.asp>

² A precios corrientes del año 2013.

En relación con la infraestructura, la **red vial** de los países que conforman el Eje del Sur alcanza una longitud total de 323.009 km, de los cuales un 26% se encuentran asfaltados. En lo que respecta a la **red ferroviaria**, alcanza los 34.857 km. Su **sistema portuario marítimo** se constituye a través de catorce puertos principales distribuidos en las costas de los océanos Pacífico y Atlántico. De este conjunto de puertos, cuatro mueven más de cinco millones de toneladas por año. El **sistema aeroportuario** cuenta con diecisiete aeropuertos: seis internacionales y once de cabotaje. En lo referido a la **generación de energía**, para el año 2012, el conjunto de los países que conforman el Eje alcanzaron una potencia instalada del orden de los 53.141 MW.

La presencia de **comunidades originarias** en el territorio es muy relevante. Estas comunidades habitan en prácticamente su totalidad, aunque es menor su presencia en la costa atlántica argentina.

En lo que respecta a las **áreas protegidas** existen unas 63 unidades territoriales con algún grado de protección que alcanza aproximadamente 74.000 km² de superficie, valor que constituye alrededor del 11% de su área total. Estas incluyen dos reservas de biosfera, dos sitios Ramsar y dieciocho parques nacionales.

De un modo general, todo el territorio del Eje perteneciente a la cordillera de los Andes está expuesto principalmente a **amenazas naturales** de tipo geodinámico producto de movimientos sísmicos y vulcanismo, mientras que la porción oriental correspondiente a la meseta patagónica y sus valles fluviales está expuesta a amenazas de tipo meteorológico e hidrológico producto de abundantes precipitaciones, lo que provoca inundaciones y anegamientos, principalmente en la cuenca de los ríos Negro y Colorado (Argentina), y del Bío Bío (Chile). La franja costera del Pacífico, a su vez, está expuesta a tsunamis derivados de terremotos. Sumado a esto, la presencia de eventos de deslizamientos de tierras es común en la cordillera de los Andes, donde existen fuertes pendientes y altas tasas de precipitaciones.

Los países que integran el Eje del Sur planifican inversiones por US\$ 4.507 millones en 47 Proyectos de integración física.

Argentina involucra el 37% de su economía en el Eje; Chile, el 13%. En términos absolutos, Argentina aporta el 52% al PBI total, mientras que Chile, el 48%.

El Eje del Sur (DES) comparte parte de su área de influencia con el Eje Andino (AND).

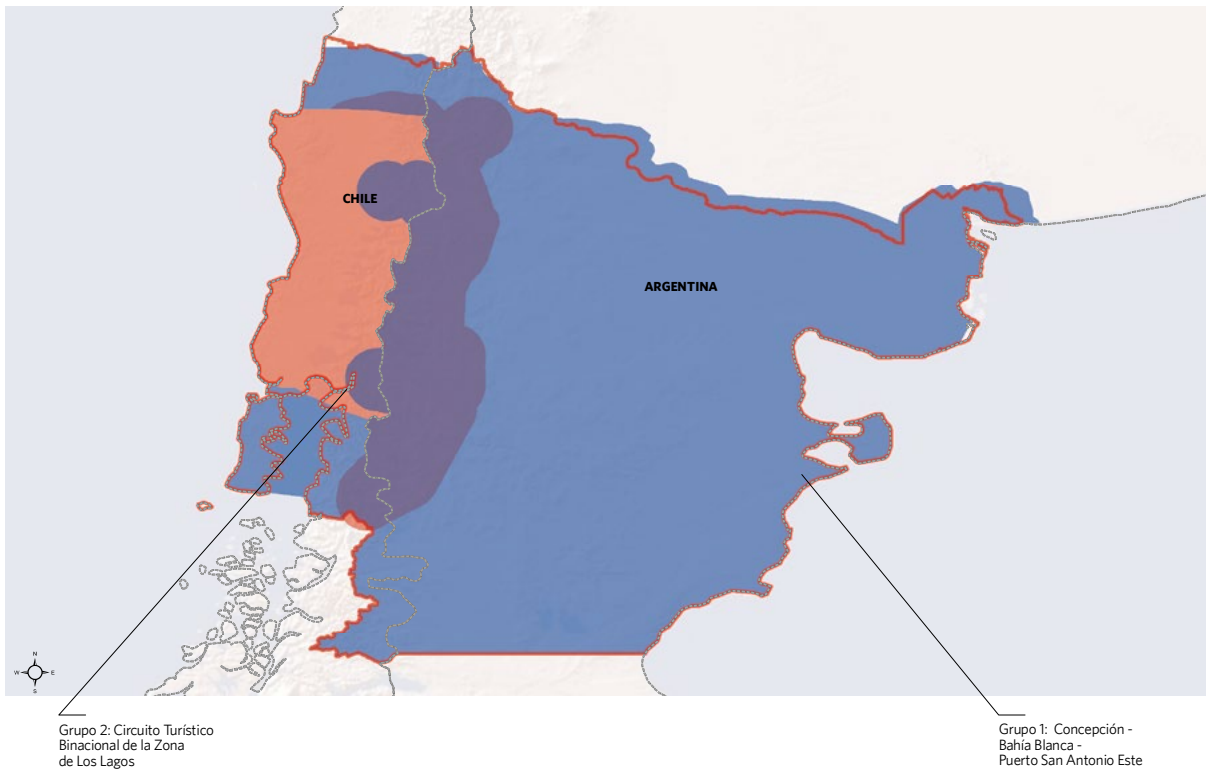
DEL SUR

Cartera de Proyectos

El conjunto de obras del Eje del Sur está orientado a reducir costos de transporte para ampliar el intercambio de bienes y servicios entre Argentina y Chile, contemplando la conservación de los recursos ambientales y el fortalecimiento de un sistema turístico binacional en torno a la zona de los lagos.

Cabe destacar que, en la última reunión de los Grupos Técnicos Ejecutivos del Eje del Sur para la Actualización de la Cartera del COSIPLAN y de la API, las Coordinaciones Nacionales de Argentina y Chile extendieron el área de influencia del Eje con la incorporación de la provincia de Chubut (Argentina) y de la Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo hasta la provincia de Coihaique (Chile).

GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL SUR



CUADRO 1. GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL SUR *En millones de US\$

Grupo	Nombre	N° Proyectos	Inversión estimada*
1	CONCEPCIÓN - BAHÍA BLANCA - PUERTO SAN ANTONIO ESTE	26	2.148,6
2	CIRCUITO TURÍSTICO BINACIONAL DE LA ZONA DE LOS LAGOS	21	2.358,1
TOTAL		47	4.506,7

La Cartera activa del Eje cuenta con 42 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 4.064 millones.

De los cuarenta y dos Proyectos activos, solamente dos cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización: ambos concluirán en los próximos dos años (2016-2017). La ruta nacional 3, en el tramo que conecta el puerto de Bahía Blanca y San Antonio Este, abarca unos 259 km por los que circulan 8.000 vehículos por día, en promedio anual. Está previsto finalizar su mejoramiento a mediados de 2016.

El mejoramiento de la ruta interlagos en sus 300 km de extensión facilitará el proceso de inserción internacional de regiones de Chile y Argentina que se distinguen por poseer centros de atracción turística con un alto estándar de calidad. Hacia mediados de 2017, las mejoras en la conectividad impulsarán más el desarrollo de actividades productivas y comerciales conexas al turismo, así como el turismo mismo.

CUADRO 2. PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapas	Inversión estimada*	Países	Fecha estimada de finalización
DES09	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 3 ENTRE BAHÍA BLANCA Y CARMEN DE PATAGONES	1		68,0	AR	Febrero 2017
DES18	ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN ARGENTINA	2		200,0	AR	Mayo 2017

 PERFIL  PRE-EJECUCIÓN  EJECUCIÓN  CONCLUIDO

Los 14 Proyectos en etapa de ejecución, más unos 5 concluidos, representan el 51% del monto de inversión estimada para la Cartera del Eje. Es decir que casi la mitad de la inversión prevista corresponde a 26 Proyectos en fases tempranas de avance (perfil y pre-ejecución).

Los 5 Proyectos con mayor inversión estimada representan el 48% de la inversión de la Cartera activa del Eje.

Se destaca que la mayoría de los Proyectos (3) se encuentran en fases tempranas de desarrollo: el Ramal Ferroviario Bahía Blanca – San Carlos de Bariloche y la Ampliación del Puerto de Bahía Blanca se encuentran en perfil, mientras que la Circunvalación y Accesos Ferroviarios al Puerto de Bahía Blanca está en pre-ejecución. Cabe destacar que los tres se concentran en reforzar la conectividad en el nodo de Bahía Blanca, ambos hacia la cordillera de los Andes y hacia los mercados internacionales.

Los otros dos Proyectos se desarrollan en el ámbito de Chile y buscan reforzar conectividades terrestres con Argentina. Uno de ellos es un Proyecto ancla y demanda el 40% de las inversiones estimadas

para la totalidad de los cinco: La Adecuación y Mantenimiento de la Ruta Interlagos.

Todos los Proyectos son de transporte, con participación de los subsectores carretero, ferroviario, y marítimo. Asimismo, todos son nacionales, con participaciones equilibradas de Argentina y Chile. Casi todos tienen financiamiento público, a excepción del puerto de Bahía Blanca, que es público/privado.

CUADRO 3. LOS CINCO PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Tipo de financiamiento
DES16	ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN CHILE	2		776,0	CH	Público
DES26	RAMAL FERROVIARIO BAHÍA BLANCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE	2		400,0	AR	Público
DES46	MEJORAMIENTO RUTA 181 CH CURACAUTÍN - PINO HACHADO	2		303,0	CH	Público
DES22	CIRCUNVALACIÓN Y ACCESOS FERROVIARIOS AL PUERTO DE BAHÍA BLANCA	1		250,0	AR	Público
DES25	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA	1		230,0	AR	Público/privado

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Los Proyectos concluidos del Eje son 5 por un total de US\$ 443 millones: dos de ellos son interconexiones eléctricas que explican el 95% de las inversiones.

El Eje tiene en su Cartera solo un Proyecto más para el sector energía y también es una interconexión eléctrica, que se encuentra en etapa de perfil.

La interconexión entre Comahue y Cuyo por US\$ 350 millones constituye la tercera obra en orden de inversión ejecutada de la Cartera del Eje, considerando los cuarenta y siete Proyectos. Se trata de una línea de transmisión de 707 km en 500 kW, ya concluida, que disminuyó drásticamente los riesgos de colapso por aislamiento y los precios de la energía en el área Cuyo. Asimismo, se incrementaron las posibilidades de interconexión con el sistema central de Chile.

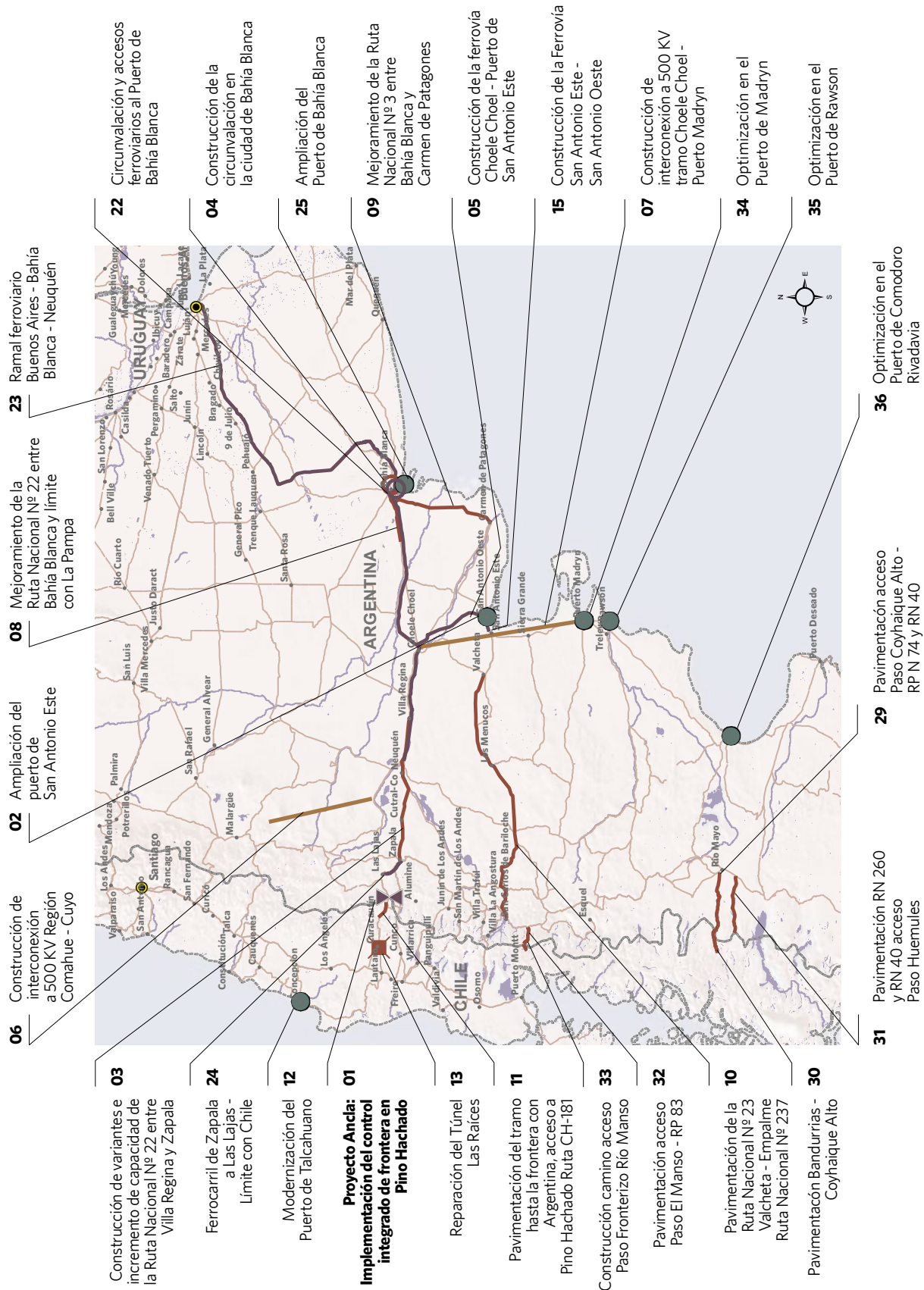
La siguiente obra, por US\$ 70 millones, es un tramo de 350 km en 500 kW entre Choele Choel y Puerto Madryn, que puede extenderse en un futuro hasta la localidad de Pico Truncado, Santa Cruz.

Las restantes tres obras son de transporte y están localizadas en la frontera entre Chile y Argentina, del lado chileno, y favorecen el flujo de bienes, servicios y personas entre ambos países.

CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE *En millones de US\$

Código	Nombre	Monto de inversión*	Países
DES06	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV REGIÓN COMAHUE - CUYO	350,0	AR
DES07	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV TRAMO CHOELE CHOEL - PUERTO MADRYN	70,0	AR
DES13	REPARACIÓN DEL TÚNEL LAS RAÍCES	10,5	CH
DES28	CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO FRONTERIZO HUA HUM	7,6	CH
DES11	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO HASTA LA FRONTERA CON ARGENTINA, ACCESO A PINO HACHADO RUTA CH-181	5,0	CH
5		4.956,7	

CONCEPCIÓN - BAHÍA BLANCA - PUERTO SAN ANTONIO ESTE





DES GRUPO 1

Función estratégica

- Reducir costos de transporte para ampliar el intercambio de bienes y servicios entre los países y la complementariedad económica.
- Generación de oportunidades de desarrollo económico sustentable y social.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
DES01	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE FRONTERA EN PINO HACHADO		8,0	AR - CH
DES02	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE		0,0	AR
DES03	CONSTRUCCIÓN DE VARIANTES E INCREMENTO DE CAPACIDAD DE LA RUTA NACIONAL N° 22 ENTRE VILLA REGINA Y ZAPALA		100,0	AR
DES04	CONSTRUCCIÓN DE LA CIRCUNVALACIÓN EN LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA		8,0	AR
DES05	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CHOELE CHOEL - PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE		40,0	AR
DES06	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV REGIÓN COMAHUE - CUYO		350,0	AR
DES07	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV TRAMO CHOELE CHOEL - PUERTO MADRYN		70,0	AR
DES08	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 22 ENTRE BAHÍA BLANCA Y LÍMITE CON LA PAMPA		30,0	AR
DES09	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 3 ENTRE BAHÍA BLANCA Y CARMEN DE PATAGONES		68,0	AR
DES10	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 23 VALCHETA - EMPALME RUTA NACIONAL N° 237		225,0	AR
DES11	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO HASTA LA FRONTERA CON ARGENTINA, ACCESO A PINO HACHADO RUTA CH-181		5,0	CH
DES12	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE TALCAHUANO		53,0	CH
DES13	REPARACIÓN DEL TÚNEL LAS RAÍCES		10,5	CH
DES15	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA SAN ANTONIO ESTE - SAN ANTONIO OESTE		8,5	AR
DES22	CIRCUNVALACIÓN Y ACCESOS FERROVIARIOS AL PUERTO DE BAHÍA BLANCA		250,0	AR
DES23	RAMAL FERROVIARIO BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - NEUQUÉN		180,0	AR
DES24	FERROCARRIL DE ZAPALA A LAS LAJAS - LÍMITE CON CHILE		70,0	AR
DES25	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA		230,0	AR
DES29	PAVIMENTACIÓN ACCESO PASO COYHAIQUE ALTO - RP N 74 Y RN 40		5,0	AR

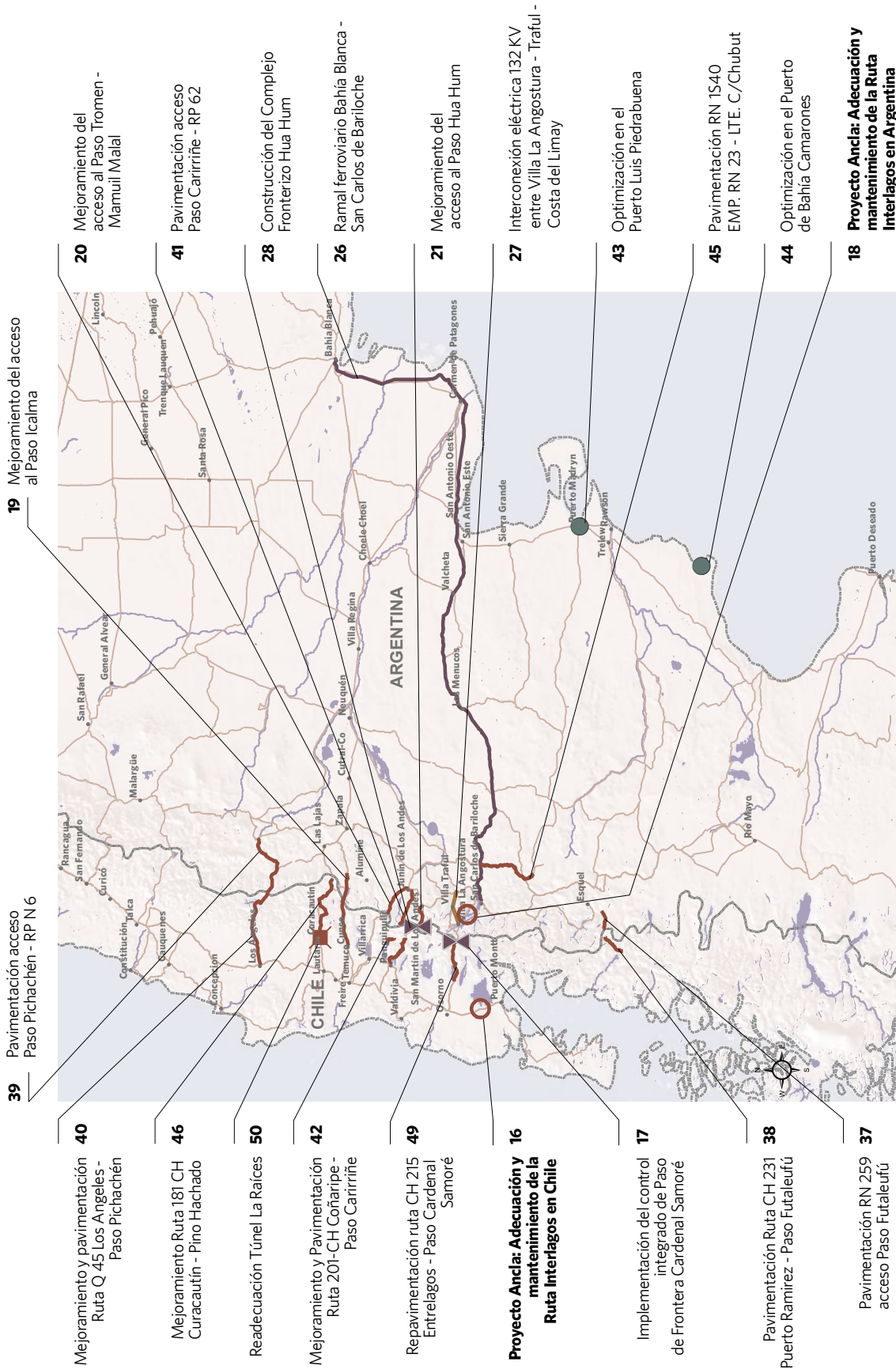
CONCEPCIÓN - BAHÍA BLANCA - PUERTO SAN ANTONIO ESTE

>>		*En millones de US\$		
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
DES30	PAVIMENTACIÓN BANDURRIAS-COYHAIQUE ALTO		31,0	CH
DES31	PAVIMENTACIÓN RN 260 Y RN 40 ACCESO PASO HUEMULES		24,0	AR
DES32	PAVIMENTACIÓN ACCESO PASO EL MANSO - RP 83		112,0	AR
DES33	CONSTRUCCIÓN CAMINO ACCESO PASO FRONTERIZO RIO MANSO		74,6	CH
DES34	OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO DE MADRYN		35,0	AR
DES35	OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO DE RAWSON		7,0	AR
DES36	OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO DE COMODORO RIVADAVIA		154,0	AR
26			2.148,6	

 PERFIL
  PRE-EJECUCIÓN
  EJECUCIÓN
  CONCLUIDO

DES GRUPO 1

CIRCUITO TURÍSTICO BINACIONAL DE LA ZONA DE LOS LAGOS





DES GRUPO 2

Función estratégica

- Fortalecimiento de un sistema turístico binacional en torno a la zona de los lagos.
- Generación de oportunidades de desarrollo económico sustentable y social.
- Favorecer la conservación de los recursos ambientales de la zona.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
DES16	ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN CHILE		776,0	CH
DES17	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE PASO DE FRONTERA CARDENAL SAMORÉ		2,0	AR - CH
DES18	ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN ARGENTINA		200,0	AR
DES19	MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO ICALMA		44,8	AR - CH
DES20	MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO TROMEN - MAMUIL MALAL		30,0	AR - CH
DES21	MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO HUA HUM		43,0	AR - CH
DES26	RAMAL FERROVIARIO BAHÍA BLANCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE		400,0	AR
DES27	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA 132 KV ENTRE VILLA LA ANGOSTURA - TRAFUL - COSTA DEL LIMAY		30,0	AR
DES28	CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO FRONTERIZO HUA HUM		7,6	CH
DES37	PAVIMENTACIÓN RN 259 ACCESO PASO FUTALEUFÚ		18,0	AR
DES38	PAVIMENTACIÓN RUTA CH 231 PUERTO RAMIREZ - PASO FUTALEUFÚ		39,0	CH
DES39	PAVIMENTACIÓN ACCESO PASO PICHACHÉN - RP N 6		162,0	AR
DES40	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN RUTA Q 45 LOS ANGELES- PASO PICHACHÉN		91,0	CH
DES41	PAVIMENTACIÓN ACCESO PASO CARIRRIÑE - RP 62		3,0	AR
DES42	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN RUTA 201-CH COÑARIPE -PASO CARIRRIÑE		36,1	CH
DES43	OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO LUIS PIEDRABUENA		17,0	AR
DES44	OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO DE BAHÍA CAMARONES		75,0	AR
DES45	PAVIMENTACIÓN RN 1S40 EMP. RN 23 - LTE. C/CHUBUT		3,0	AR
DES46	MEJORAMIENTO RUTA 181 CH CURACAUTÍN-PINO HACHADO		303,0	CH

CIRCUITO TURÍSTICO BINACIONAL DE LA ZONA DE LOS LAGOS

		*En millones de US\$		
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
DES49	REPAVIMENTACIÓN RUTA CH 215 ENTRELAGOS - PASO CARDENAL SAMORÉ		77,6	CH
DES50	READECUACIÓN TÚNEL LAS RAÍCES		0,0	CH
21			2.358,1	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

DES GRUPO 1

GUY ESCUDO GUAYANÉS

Eje de Integración y Desarrollo



Población 17.100.505 habitantes
Densidad 10,7 hab./km²
Superficie 1.603.643 km²

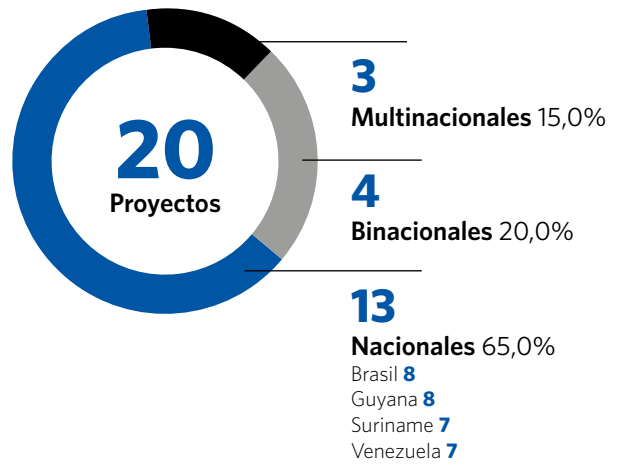
PBI US\$ 338.963 millones

Servicios	76,7%
Industrias	11,2%
Minas y canteras	6,5%
Agricultura	5,6%

Inversión estimada

En millones de US\$

4.581,3



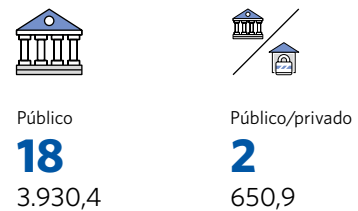
Proyectos por etapas



Proyectos por sector



Proyectos por tipo de financiamiento



Proyectos por subsector



Energía



Generación energética

1
0,0

Comunicaciones



Interconexión en comunicaciones

1
0,0

ESCUDO GUAYANÉS

Presentación del Eje

El Eje del Escudo Guayanés⁽¹⁾ abarca la totalidad de Guyana y Suriname; una porción significativa de Venezuela, que comprende aquellos estados que forman parte de la cuenca del Orinoco junto al Distrito Capital de Caracas y los estados de la costa norte del país; la totalidad de los estados brasileños de Roraima y Amapá y una porción menor de los estados de Amazonas y Pará, que incluye —entre otros— al municipio de Manaos.

El Eje posee el 9% de la superficie (1.603.643 km²) y el 4% de la población de Suramérica (17.100.505 habitantes). Con poco menos de 11 hab./km², es el segundo del total con la menor densidad de población. El PBI de los países que lo integran equivale al 7% del de la región (US\$ 338.963 millones⁽²⁾).

ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS



En relación con la infraestructura, la **red vial** de los países que lo conforman alcanza una longitud total de 1.705.547 km de carreteras, de las cuales el 25% se encuentran pavimentados. En lo que respecta a la **red ferroviaria**, alcanza los 30.608 km. Su **sistema portuario** se conforma por veintiocho puertos

¹ Véase "Caracterización Socioeconómica y Ambiental del Eje del Escudo Guayanés", COSIPLAN-IIRSA, 2015, en <http://www.iirsa.org/escudo-guayanes.asp>

² A precios corrientes de 2014.

principales, de los cuales tres movilizan más de tres millones de toneladas por año; entre ellos, se destaca Porto Trombetas, con más de diecisiete millones de toneladas (Brasil).

El **transporte fluvial** en la región se concentra en la cuenca del río Amazonas y en ríos con salida al océano Atlántico. El **sistema aeroportuario** cuenta con treinta y dos aeropuertos, quince de los cuales se encuentran en territorio venezolano; del total, diecisiete son internacionales. El transporte de cargas es muy limitado y orientado principalmente a la importación de manufacturas de origen industrial de países fuera del Eje. En lo que respecta a la **generación de energía eléctrica**, para el año 2012, los países que conforman el Eje alcanzaron en conjunto una potencia instalada del orden de los 250.000 MW. De ese monto, el 51% es aportado por Venezuela y el 49%, por Brasil.

La presencia de **comunidades originarias** es muy relevante. En general, las comunidades rurales se dedican a actividades de subsistencia por fuera del circuito económico regional o como asalariados rurales y de la minería; en algunos casos, a la agricultura de subsistencia. Esta forma de vida de las comunidades —sustentable en todos los casos— se ve amenazada constantemente por la invasión de tierras para extracción forestal y el establecimiento de emprendimientos de minería a gran escala, lo que genera una degradación de amplias porciones de selvas y bosques que amenaza su supervivencia económica, social y cultural. En la actualidad, existen allí alrededor de 125 unidades territoriales con algún grado de **protección ambiental** que alcanza aproximadamente 950.000 km² de superficie: valor significativamente alto, ya que constituye alrededor del **60% del área total del Eje**. Una gran parte de ella está formada por las extensas zonas de reserva del sur de Venezuela, que alcanzan a 470.000 km² de bosques y zonas de selva virgen, los cuales albergan los niveles más altos de biodiversidad del planeta, no solo por su riqueza de especies, sino también por las de ambientes y ecosistemas únicos.

El Eje está expuesto principalmente a **amenazas naturales** de tipo geodinámico (producto de movimientos sísmicos), meteorológico e hidrológico, este último producto de las abundantes precipitaciones a las que es sometido. La franja costera del Caribe está expuesta a tsunamis derivados de erupciones submarinas de volcanes activos. Asimismo, también de un modo general, la costa caribeña puede sufrir grandes inundaciones y deslizamientos de tierras en zonas urbanas.

Los países que integran el Eje del Escudo Guayanés planifican inversiones por US\$ 4.581 millones en 20 Proyectos de integración física.

Guyana y Suriname involucran el 100% de sus economías en el Eje; Venezuela, el 40% y Brasil, el 4%. En términos absolutos, Venezuela aporta el 69% al PBI agregado del Eje; Brasil, el 29%; Suriname, el 2% y Guyana, el 1%.

El Eje comparte parte de su área de influencia con el Eje del Amazonas (AMA) y el Eje Andino (AND).

ESCUDO GUAYANÉS

Cartera de Proyectos

El conjunto de obras del Eje del Escudo Guayanés está orientado a consolidar una conexión física para promover el desarrollo sostenible y la integración de los sectores económicos con potencial; tales como la industria pesada; bienes durables; minería y joyería; agronegocios y turismo (tanto de tipo ecológico como del tipo caribeño). Las conectividades involucradas son las siguientes: (i) Venezuela-Brasil (Caracas y Manaos, Guri y Boa Vista, Manaos y el sur de Venezuela); (ii) Brasil-Guyana (Amazonas y Roarima, Guyana); (iii) Venezuela-Guyana-Suriname; (iv) Guyana-Suriname-Guayana Francesa-Brasil (en particular, los estados de Amapá y Pará).

GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS



CUADRO 1. GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS *En millones de US\$

Grupo	Nombre	Nº Proyectos	Inversión estimada*
1	INTERCONEXIÓN VENEZUELA - BRASIL	5	407,0
2	INTERCONEXIÓN BRASIL - GUYANA	6	276,5
3	INTERCONEXIÓN VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (PARAMARIBO)	3	301,8
4	INTERCONEXIÓN GUYANA - SURINAME - GUAYANA FRANCESA - BRASIL	6	3.596,0
TOTAL		20	4.581,3

La Cartera activa del Eje cuenta con 14 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 4.495 millones.

De los catorce Proyectos activos, tres cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, dos concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019).

Se estima que, al concluirse estos dos últimos, se habrá ejecutado el 17% del monto de inversión estimada para la Cartera del Eje. Si a estos se agregan los que se encuentran en fases avanzadas de realización, es decir, en ejecución, el porcentaje de inversión ejecutada sube al 28%.

CUADRO 2. PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Fecha estimada de finalización
GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	1		407,0	BR - VE	Febrero 2017
GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	3		300,8	GU - SU - VE	Septiembre 2018

 PERFIL  PRE-EJECUCIÓN  EJECUCIÓN  CONCLUIDO

Los cinco Proyectos con mayor inversión estimada representan el 96% de la inversión de la Cartera activa del Eje compuesta por catorce Proyectos. Entre ellos, solamente el primero, el Plan Maestro Integrado de Protección Costera Albina - Nickerie, implica el 67%.

Excluyendo el Maestro Integrado de Protección Costera Albina - Nickerie, los cuatro Proyectos restantes presentan inversiones considerablemente menores: el segundo del Grupo, la Rehabilitación de la Carretera Caracas - Manaos, tiene una inversión que solamente implica el 13% de la inversión del Plan Maestro.

Se destaca que la mayoría de ellos son binacionales, a excepción del Plan Maestro, que es de Suriname, y de la Ruta Lethem-Linden, que es de Guyana.

El primer Proyecto es marítimo, mientras que los otros cuatro son todos de transporte carretero. Para las cinco obras se considera tanto financiamiento público como público/privado.

CUADRO 3. LOS CINCO PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Tipo de financiamiento
GUY40	PLAN MAESTRO INTEGRADO DE PROTECCIÓN COSTERA ALBINA - NICKERIE	4		3.020,0	SU	Público
GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	1		407,0	BR - VE	Público
GUY26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA GEORGETOWN - ALBINA; CARRETERA DE MACAPÁ A OYAPOCK: TRAMO FERREIRA GOMES - OYAPOCK	4		350,1	BR - GU - SU	Público/Privado
GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	3		300,8	GU - SU - VE	Público/Privado
GUY09	RUTA LETHEN - LINDEN	2		250,0	GU	Público



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



CONCLUIDO

Los Proyectos concluidos del Eje son 6 por un total de US\$ 87 millones de inversión ejecutada, equivalentes a casi el 2% del total de la Cartera.

Todos los concluidos tienen financiamiento público y pertenecen o involucran a Brasil, salvo una obra que pertenece a Guyana. Además, cinco de seis pertenecen al sector transporte y al subsector carretero. Unos tres Proyectos son puentes construidos sobre ríos, mientras que dos son tramos de carreteras.

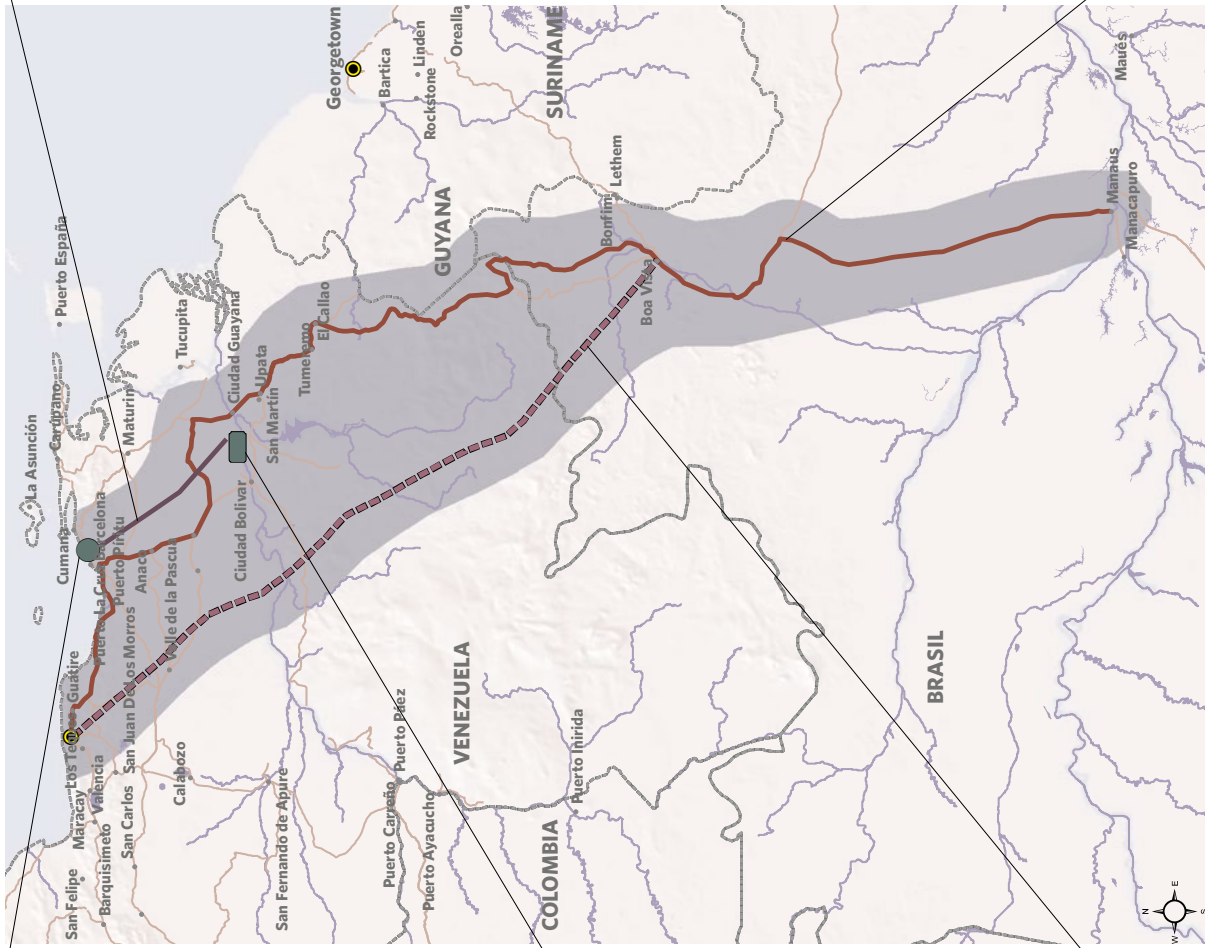
CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE *En millones de US\$

Código	Nombre	Monto de inversión*	Países
GUY08	LÍNEAS DE FIBRA ÓPTICA U OTRA TECNOLOGÍA APROPIADA QUE INTERCONECTE CARACAS AL NORTE DE BRASIL	0,0	BR - VE
GUY10	PUENTE SOBRE EL RÍO ARRAYA	1,5	BR
GUY11	PUENTE SOBRE EL RÍO TAKUTU	10,0	BR - GU
GUY35	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO OYAPOCK	60,0	BR
GUY42	RUTA BOA VISTA - BONFIM	15,0	BR
GUY43	RUTA LINDEN - GEORGETOWN	0,0	GU
6		86,5	

INTERCONEXIÓN VENEZUELA - BRASIL

04 Vía férrea conectando el puerto de aguas profundas o el Puerto de Guanta con Ciudad Guayana

01 Proyecto Ancla: Rehabilitación de la carretera Caracas - Manaos



03 Puerto de aguas profundas en el noroeste de la costa caribeña de Venezuela o mejoramiento del actual Puerto de Guanta

05 Segundo Puente Bimodal sobre el Orinoco

08 Líneas de fibra óptica u otra tecnología apropiada que interconecte Caracas al Norte de Brasil



Función estratégica

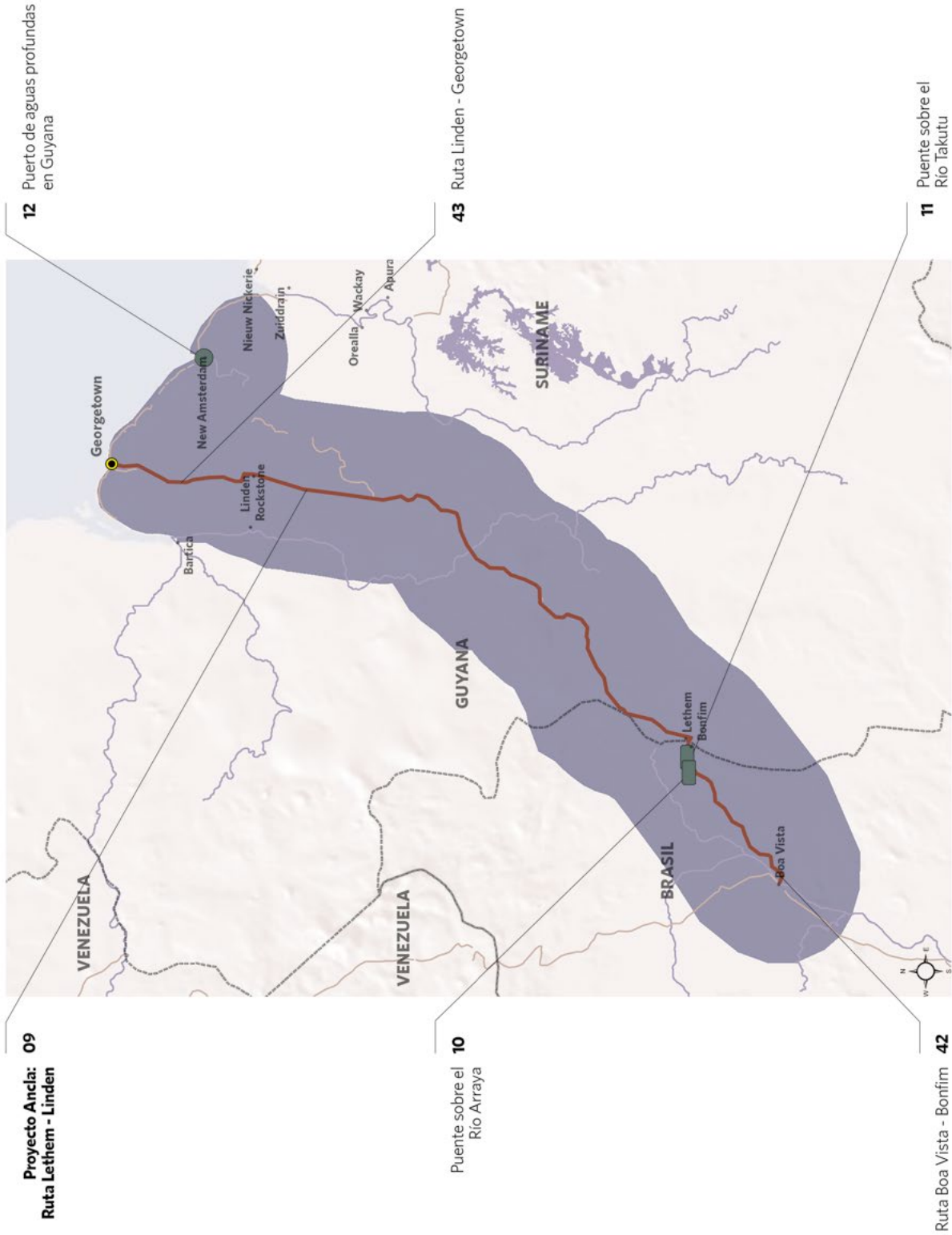
- Desarrollar sectores económicos con potencial; tales como la industria pesada; bienes durables; minería y joyería; agronegocios y turismo (tanto de tipo ecológico como del tipo caribeño); tomando como punto de partida la vía pavimentada existente entre Caracas y Manaos y la línea de transmisión entre Guri y Boa Vista.
- Conectar Manaos con el sur de Venezuela.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS		407,0	BR - VE
GUY03	PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN EL NORESTE DE LA COSTA CARIBEÑA DE VENEZUELA O MEJORAMIENTO DEL ACTUAL PUERTO DE GUANTA		0,0	VE
GUY04	VÍA FÉRREA CONECTANDO EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS O EL PUERTO DE GUANTA CON CIUDAD GUAYANA		0,0	VE
GUY05	SEGUNDO PUENTE BIMODAL SOBRE EL ORINOCO		0,0	VE
GUY08	LÍNEAS DE FIBRA ÓPTICA U OTRA TECNOLOGÍA APROPIADA QUE INTERCONECTE CARACAS AL NORTE DE BRASIL		0,0	BR - VE
5			407,0	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

INTERCONEXIÓN BRASIL - GUYANA





GUY GRUPO 2

Función estratégica

- Apoyar el desarrollo sostenible y la integración entre los estados brasileños de Amazonas y Roraima con Guyana mediante la consolidación de la infraestructura que une a los dos países.

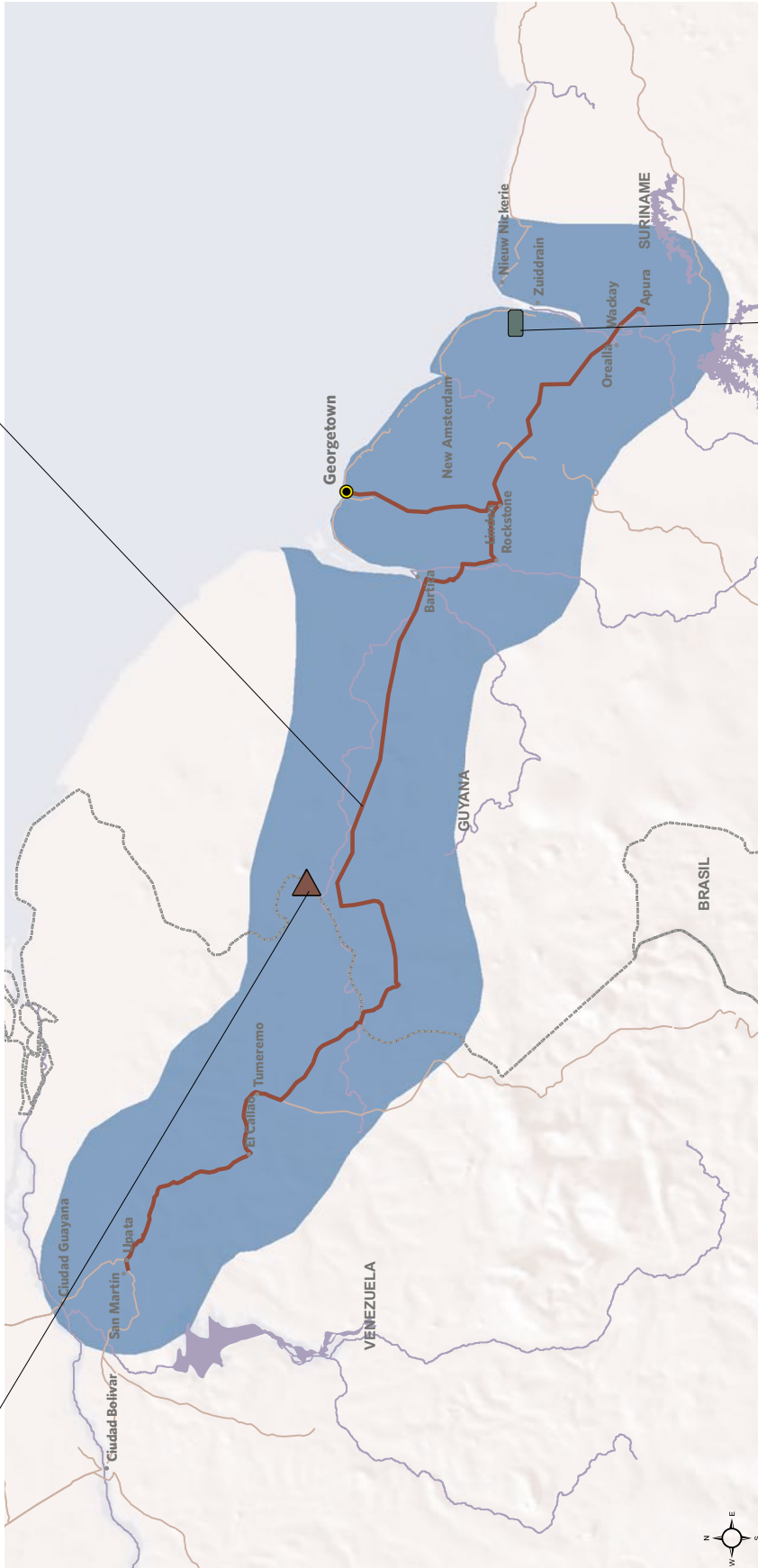
*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapas	Inversión estimada*	Países
GUY09	RUTA LETHEM - LINDEN		250,0	GU
GUY10	PUENTE SOBRE EL RÍO ARRAYA		1,5	BR
GUY11	PUENTE SOBRE EL RÍO TAKUTU		10,0	BR - GU
GUY12	PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN GUYANA		0,0	GU
GUY42	RUTA BOA VISTA - BONFIM		15,0	BR
GUY43	RUTA LINDEN - GEORGETOWN		0,0	GU
6			276,5	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

INTERCONEXIÓN VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (PARAMARIBO)

**18 Proyecto Ancla:
Rutas de conexión entre
Venezuela (Ciudad Guayana) -
Guyana (Georgetown) - Suriname
(Apura - Zanderij - Paramaribo)**



**38 Gasoducto Venezuela -
Guyana - Suriname**

**24 Construcción del puente
sobre el Río Corentine**



GUY GRUPO 3

Función estratégica

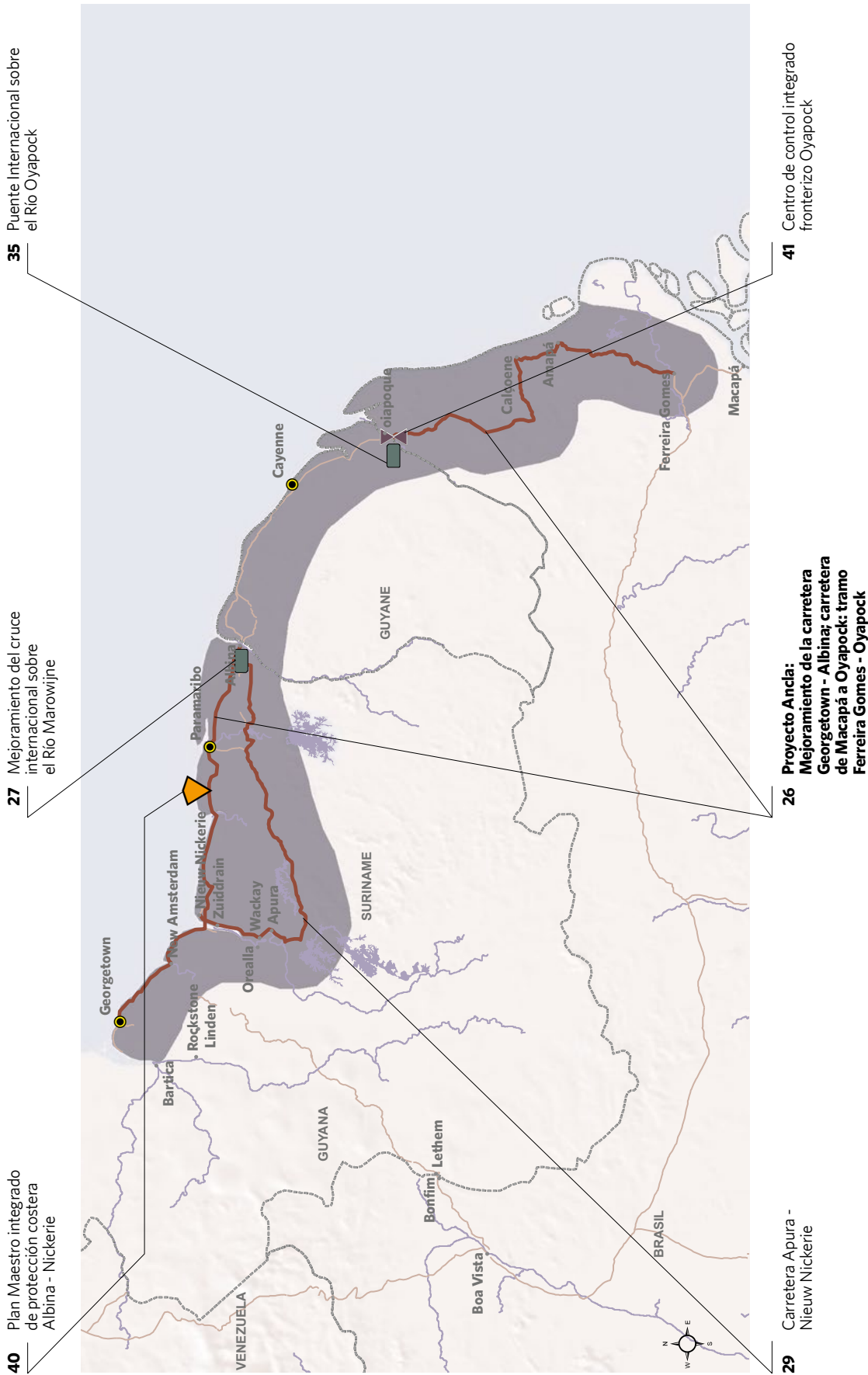
- Implementar y desarrollar un vínculo de integración en el extremo norte de Suramérica que conecte Venezuela, Guyana y Suriname.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)		300,8	GU - SU - VE
GUY24	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE		1,0	GU - SU
GUY38	GASODUCTO VENEZUELA - GUYANA - SURINAME		0,0	GU - SU - VE
3			301,8	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

INTERCONEXIÓN GUYANA - SURINAME - GUAYANA FRANCESA - BRASIL





GUY GRUPO 4

Función estratégica

- Consolidar una conexión física internacional para promover el desarrollo sostenible y la integración de Guyana, Suriname y los estados brasileños de Amapá y Pará.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
GUY26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA GEORGETOWN - ALBINA; CARRETERA DE MACAPÁ A OYAPOCK: TRAMO FERREIRA GOMES - OYAPOCK		350,1	BR - GU - SU
GUY27	MEJORAMIENTO DEL CRUCE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO MAROWIJNE		50,0	SU
GUY29	CARRETERA APURA - NIEUW NICKERIE		110,0	SU
GUY35	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO OYAPOCK		60,0	BR
GUY40	PLAN MAESTRO INTEGRADO DE PROTECCIÓN COSTERA ALBINA - NICKERIE		3.020,0	SU
GUY41	CENTRO DE CONTROL INTEGRADO FRONTERIZO OYAPOCK		5,9	BR
6			3.596,0	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

HPP HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

Eje de Integración y Desarrollo



Población 119.035.634 personas
Densidad 29,5 hab./km²
Superficie 4.036.541 km²

PBI US\$ 1.491.033 millones

Servicios	75,5%
Industrias	14,1%
Agricultura	6,2%
Minas y canteras	4,2%

Inversión estimada

En millones de US\$

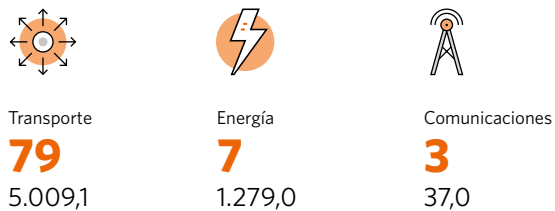
6.325,1



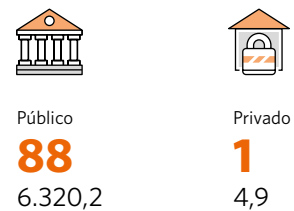
Proyectos por etapas



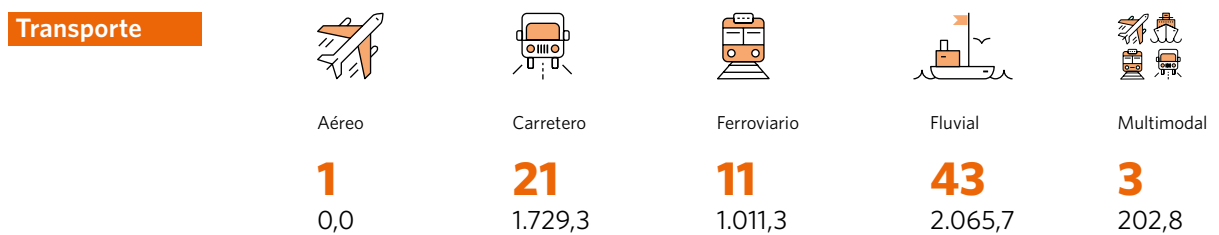
Proyectos por sector



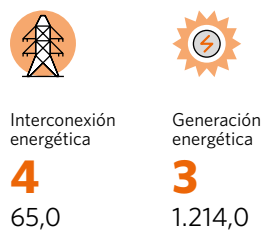
Proyectos por tipo de financiamiento



Proyectos por subsector



Energía



Comunicaciones



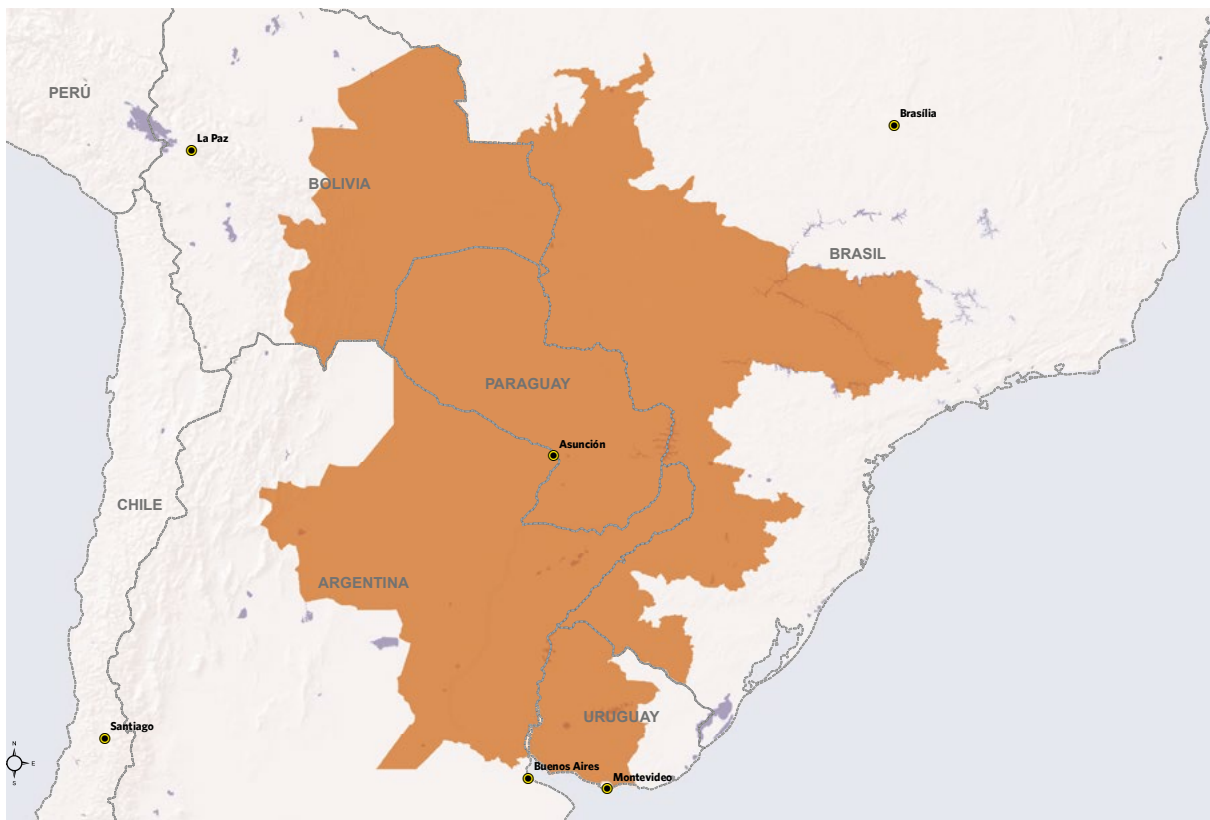
HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

Presentación del Eje

El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná⁽¹⁾ integra porciones de Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay en torno a las cuencas de los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay, todas tributarias de la gran cuenca del Río de la Plata, que desemboca en el estuario del mismo nombre. La **densidad poblacional** es baja (29 hab./km²), a excepción de los departamentos de Asunción y Central en Paraguay.

Con el 20% de la superficie de Suramérica (4.036.541 km²), el Eje es el segundo más vasto y, con el 34% (1.491.033 millones⁽²⁾), es el segundo con mayor porcentaje de PBI de la región. Es además el tercero con más población: posee el 29% del total del continente (119.035.634 habitantes).

ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ



1 Véase "Caracterización Socioeconómica y Ambiental del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná", COSIPLAN-IIRSA, 2014, en <http://iirsa.org/hidrovia-paraguay-parana.asp>

2 A precios corrientes del año 2013.

La infraestructura existente y proyectada para el Eje está determinado por el cauce de los ríos Paraguay y Paraná, que tienen salida al océano Atlántico. En consecuencia, la trama de Proyectos de mejoras en la navegación o de accesibilidad a la Hidrovía desde vías laterales de tipo carretero o ferroviario, se sitúan a lo largo y en las proximidades de ella.

La **red vial** de los países que conforman el Eje alcanza una longitud total de 2.108.784 km, de los cuales solo un 14% se encuentra pavimentado. La **red ferroviaria** alcanza los 62.359 km y el 87%, aproximadamente, de ellos se encuentra en condiciones de operar. El **sistema portuario marítimo y fluvial** que lo conforma se constituye por cuarenta puertos principales y numerosos terminales privados, ubicados mayormente sobre los ríos Paraná, Paraguay y la porción final del río Uruguay, los que se complementan con los puertos de ultramar del litoral atlántico. De esos puertos, siete tienen movimientos mayores a diez millones de toneladas al año; entre ellos, el puerto brasileño de Santos (con casi cien millones de toneladas), seguido por el de Paranaguá (con alrededor de cuarenta y dos millones de toneladas). El **transporte fluvial** cuenta con una ruta principal de aproximadamente 3.300 km conformada por la hidrovía Paraguay-Paraná, que es utilizada para el tránsito de cargas hacia los puertos de aguas profundas del tramo inferior de la hidrovía y del Río de La Plata, donde se realiza el trasbordo hacia los buques de ultramar. Este transporte se lleva a cabo principalmente por trenes de barcazas de bajo calado que son empujadas por remolcadores y que, en su conjunto, pueden transportar hasta cincuenta y dos mil toneladas por viaje. Existen además unos sesenta y cinco **aeropuertos principales**, distribuidos uniformemente a lo largo de todo el territorio. El servicio de pasajeros es adecuado, con buenas infraestructuras aeroportuarias y numerosas conexiones al interior de los países. La **potencia instalada** del Eje es del orden de los 169.311 MW, cuyo 70% es aportado por Brasil.

En relación con la presencia de **comunidades originarias**, esta es muy relevante, principalmente en Bolivia, en el estado de Mato Grosso, en Brasil, la zona norte de Argentina y en el este de Paraguay. Es acotada su presencia en el sur de Brasil y Uruguay. En general, las comunidades se dedican a actividades por fuera del circuito económico regional —agricultura y ganadería de subsistencia— y actividades complementarias —elaboración de artesanías en regiones turísticas—. Parte de sus integrantes, asimismo, son asalariados rurales.

En lo que refiere a las **áreas protegidas**, existen alrededor de 460 unidades administrativas con algún grado de protección ambiental que alcanzan aproximadamente 410.000 km² de superficie, un 8% del área total del Eje.

Las **amenazas de origen natural** presentes son inundaciones y deslizamientos, que se ven potenciados por el fenómeno del Niño-Oscilación Sur (ENOS) y abarcan extensas superficies, en el primer caso, o territorios más discretos, en el segundo.

Los países que integran el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná planifican inversiones por US\$ 6.325 millones en 89 Proyectos de integración física. Este es el segundo Eje con mayor cantidad de ellos de la Cartera del COSIPLAN, después del Eje MERCOSUR-Chile (MCC). Por otro lado, según el monto de inversión estimada, ocupa el séptimo lugar. La razón de esta disparidad tiene que ver con que las obras fluviales demandan, en comparación con el carretero y otros subsectores, menores inversiones.

Paraguay participa con el 100% de su economía, mientras que los restantes países involucran entre el 38% y el 51% de su PBI. En términos absolutos, Brasil aporta un 77% al PBI agregado del Eje, seguido de Argentina, con un 19%. Bolivia, Paraguay y Uruguay aportan en conjunto un 4%.

Brasil y Argentina concentran más del 77% del intercambio comercial que se produce entre los países del Eje. En particular, Brasil es el principal destino de las exportaciones de los cuatro países restantes, los cuales orientan sus envíos en más de un 61% a dicho socio comercial. Argentina, por su parte, orienta más del 80% de sus exportaciones en el Eje a Brasil. Para Brasil, el principal destino de sus exportaciones es Argentina, donde se concentra el 75% de sus envíos, seguido de Paraguay, que concentra el 11% de sus despachos.

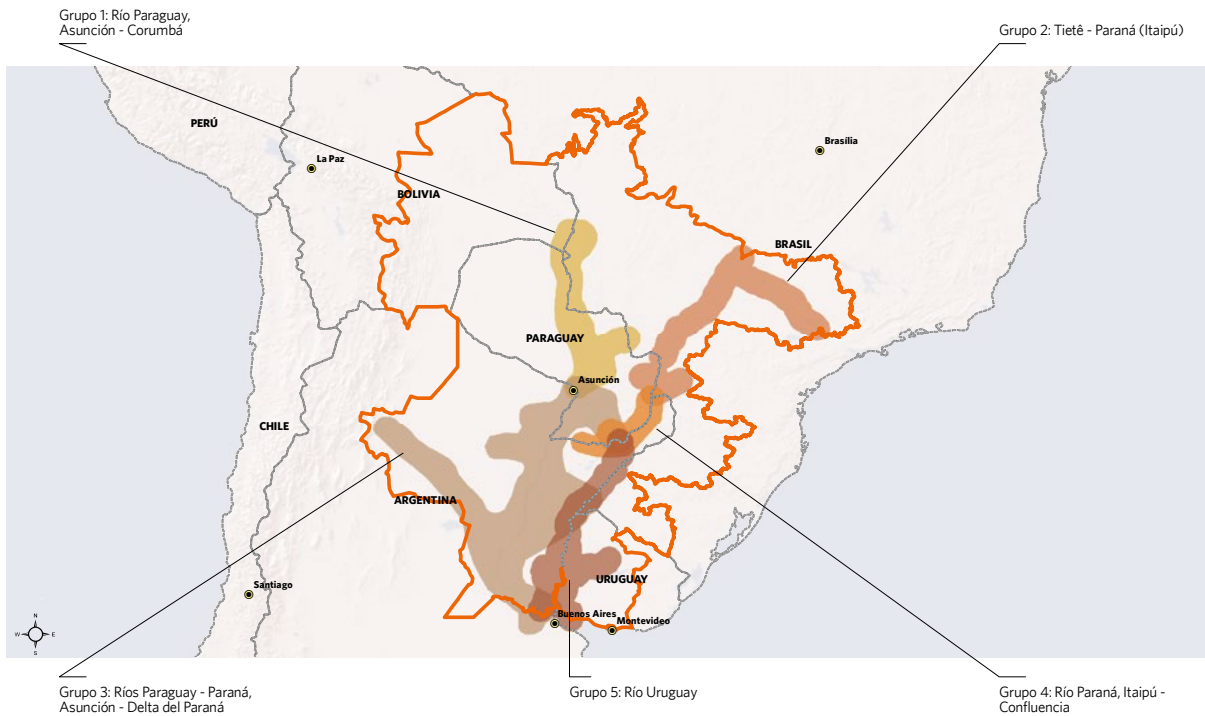
El Eje comparte regiones de su área de influencia con el Eje Interoceánico Central (IOC), el Eje de Capricornio (CAP) y el Eje MERCOSUR-Chile (MMC), con los que está vinculado por medio de corredores viales y ferroviarios.

HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

Cartera de Proyectos

El conjunto de obras del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná está orientado a: (i) fortalecer la competitividad de los países y regiones mediterráneas mediante una conexión eficiente con el Atlántico; (ii) fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas y de consumo a lo largo del Eje; (iii) facilitar los flujos de habitantes entre los países del Grupo.

GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ



CUADRO 1. GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ *En millones de US\$

Grupo	Nombre	Nº proyectos	Inversión estimada*
1	RÍO PARAGUAY, ASUNCIÓN - CORUMBÁ	12	734,1
2	TIETÊ - PARANÁ (ITAIPÚ)	8	847,5
3	RÍOS PARAGUAY - PARANÁ, ASUNCIÓN - DELTA DEL PARANÁ	39	2.983,8
4	RÍO PARANÁ, ITAIPÚ - CONFLUENCIA	14	592,7
5	RÍO URUGUAY	16	1.167,0
TOTAL		89	6.325,1

La Cartera activa del Eje cuenta con 74 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 4.679 millones.

De los 74 Proyectos activos, 16 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 13 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019) y, a excepción de 2 binacionales de Argentina y Paraguay, todos son nacionales. Se estima que al concluirse esos 13 Proyectos, y considerando los ya concluidos, se habrá ejecutado algo más del 50% del monto de inversión estimada para la Cartera del Eje.

CUADRO 2. PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Fecha estimada de finalización
HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)	2		15,0	BR	Septiembre 2016
HPP12	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CONCEPCIÓN - VALLEMÍ (RUTAS A06 Y PY14)	1		113,0	PY	Octubre 2016
HPP64	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO VILLETÁ - ALBERDÍ	3		51,0	PY	Diciembre 2016
HPP96	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE SALTO, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE	5		4,0	UY	Diciembre 2016
HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - ARTIGAS	3		0,0	PY	Diciembre 2016
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ	2		800,0	BR	Febrero 2017
HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN	3		45,5	AR - PY	Febrero 2017
HPP125	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA - CAPITÁN BADO (RUTA NACIONAL N° 11 - FRONTERA CON BRASIL)	1		122,5	PY	Febrero 2017
HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA	3		110,3	AR	Diciembre 2017
HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	5		15,0	UY	Marzo 2018
HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO	1		10,5	BO	Junio 2018
HPP76	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS - POSADAS	4		150,0	AR - PY	Mayo 2019
HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE	5		127,3	UY	Diciembre 2019
TOTAL		13		1.518,6		

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Los cinco Proyectos con mayor inversión estimada pertenecen al sector transporte y representan el 42% de la inversión estimada de la Cartera activa del Eje. El primer Proyecto con mayor inversión implica el 17% de ella.

Se destaca que esos cinco Proyectos son nacionales, a excepción de uno binacional de Argentina y Uruguay. Todos tienen financiamiento público. Tres de ellos son para el subsector fluvial, uno es para el carretero y el quinto es una conexión vial-ferroviaria.

CUADRO 3. LOS CINCO PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

*En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Tipo de financiamiento
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ	2		800,0	BR	Público
HPP115	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NEGRO	5		350,0	UY	Público
HPP124	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 11: RESISTENCIA - FORMOSA - CLORINDA	3		330,0	AR	Público
HPP87	CONCLUSIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS ESCLUSAS DE SALTO GRANDE	5		300,0	AR - UY	Público
HPP01	CONEXIÓN VIAL - FERROVIARIA MOTACUCITO - MUTÚN - PUERTO BUSCH	1		202,9	BO	Público



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



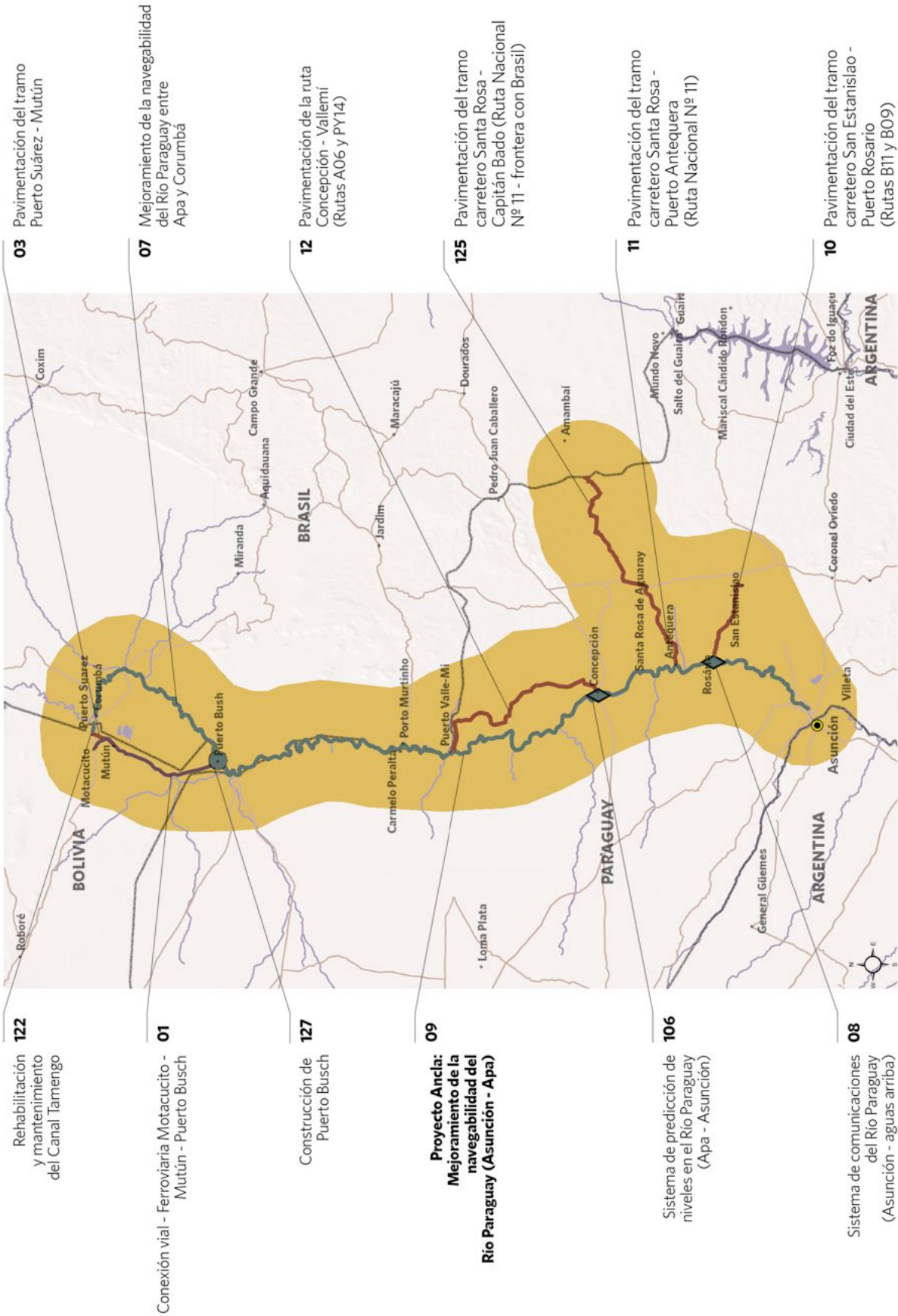
CONCLUIDO

Los Proyectos concluidos del Eje son 15 por un total de US\$1.646 millones de inversión ejecutada.

CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE *En millones de US\$

Código	Nombre	Monto de inversión*	Países
HPP10	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SAN ESTANISLAO - PUERTO ROSARIO (RUTAS B11 Y B09)	66,5	PY
HPP11	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA - PUERTO ANTEQUERA (RUTA NACIONAL Nº 11)	47,0	PY
HPP29	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL LAGO ITAIPÚ	0,0	BR - PY
HPP34	CENTRAL TERMOELÉCTRICA BELGRANO EN CAMPANA	650,0	AR
HPP35	CENTRAL TERMOELÉCTRICA SAN MARTÍN EN TIMBÚES	500,0	AR
HPP36	ESTACIÓN TRANSFORMADORA EN MERCEDES	25,0	AR
HPP56	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE SANTA FE	200,0	AR
HPP73	ACCESOS VIALES A ENCARNACIÓN	26,0	PY
HPP77	DESVÍO DEL ARROYO AGUAPEY	64,0	PY
HPP94	MEJORA DE ACCESOS E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL PUERTO DE NUEVA PALMIRA	10,0	UY
HPP95	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE PAYSANDÚ, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE	6,0	UY
HPP107	PUERTO DE ENCARNACIÓN	11,8	PY
HPP116	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - GOYA	25,0	AR
HPP117	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - PASO DE LOS LIBRES	15,0	AR
HPP127	CONSTRUCCIÓN DE PUERTO BUSCH	0,0	BO
15		1.646,3	

RÍO PARAGUAY, ASUNCIÓN - CORUMBÁ





HPP GRUPO 1

Función estratégica

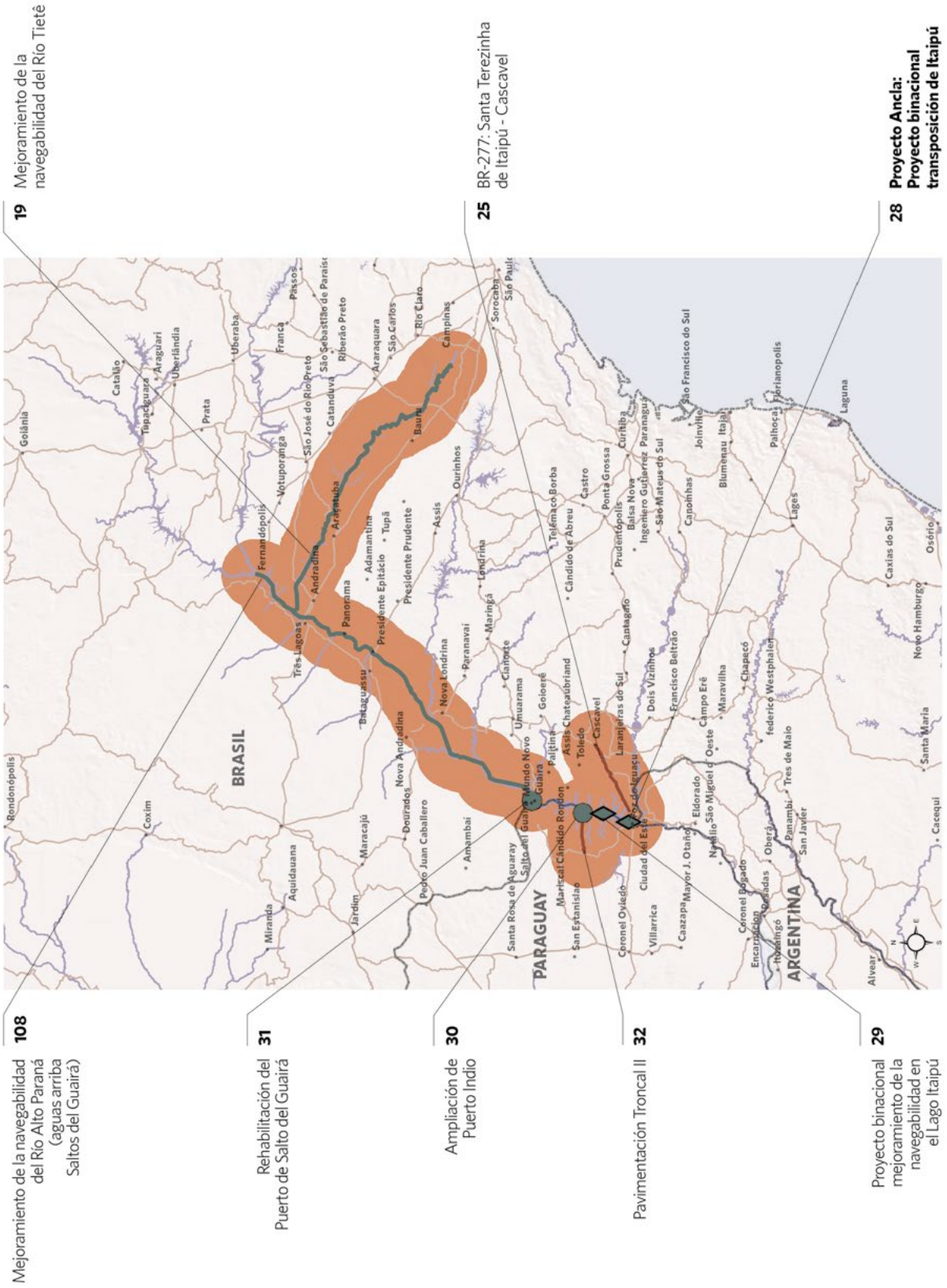
- Mejorar la integración económica y social de forma sustentable en las regiones de Paraguay, Bolivia y Brasil que comparten la cuenca.
- Facilitar los flujos de habitantes entre los países del Grupo.
- Fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas a lo largo del Eje.
- Fortalecer la competitividad de los países y regiones mediterráneas mediante una conexión eficiente con el Atlántico.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapas	Inversión estimada*	Países
HPP01	CONEXIÓN VIAL - FERROVIARIA MOTACUCITO - MUTÚN - PUERTO BUSCH		202,8	BO
HPP03	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO PUERTO SUÁREZ - MUTÚN		18,8	BO
HPP07	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ		39,0	BO - BR - PY
HPP08	SISTEMA DE COMUNICACIONES DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - AGUAS ARRIBA)		4,0	BO - PY
HPP09	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)		110,0	PY
HPP10	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SAN ESTANISLAO - PUERTO ROSARIO (RUTAS B11 Y B09)		66,5	PY
HPP11	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA - PUERTO ANTEQUERA (RUTA NACIONAL N° 11)		47,0	PY
HPP12	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CONCEPCIÓN - VALLEMÍ (RUTAS A06 Y PY14)		113,0	PY
HPP106	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)		0,0	BO - PY
HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO		10,5	BO
HPP125	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA - CAPITÁN BADO (RUTA NACIONAL N° 11 - FRONTERA CON BRASIL)		122,5	PY
HPP127	CONSTRUCCIÓN DE PUERTO BUSCH		0,0	BO
12			734,1	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

TIETÉ - PARANÁ (ITAIPÚ)





HPP GRUPO 2

Función estratégica

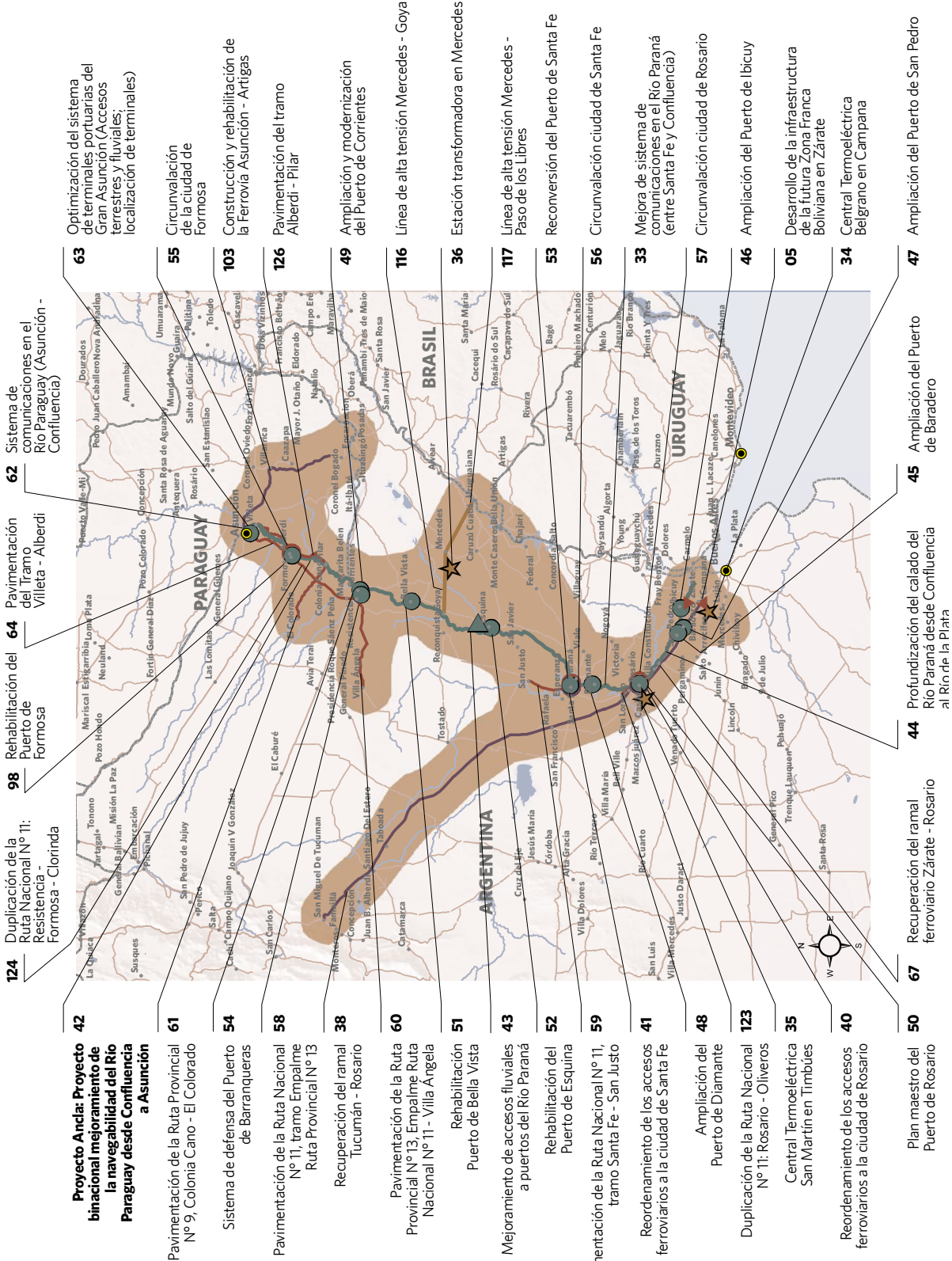
- Fortalecer la dinámica socioeconómica del área de influencia del Grupo.
- Mejorar la integración de las zonas productivas y de consumo de las cuencas del Tietê y del Paraná.
- Fortalecer la competitividad de los países y regiones mediterráneas mediante una conexión eficiente con el Atlántico.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÊ		800,0	BR
HPP25	BR-277: SANTA TEREZINHA DE ITAIPÚ - CASCAVEL		4,9	BR
HPP28	PROYECTO BINACIONAL TRANSPOSICIÓN DE ITAIPÚ		0,0	BR - PY
HPP29	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL LAGO ITAIPÚ		0,0	BR - PY
HPP30	AMPLIACIÓN DE PUERTO INDIO		1,2	PY
HPP31	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE SALTO DEL GUAIRÁ		0,8	PY
HPP32	PAVIMENTACIÓN TRONCAL II		25,6	PY
HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)		15,0	BR
8			847,5	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

RÍOS PARAGUAY - PARANÁ, ASUNCIÓN - DELTA DEL PARANÁ



Proyecto Andina: Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay desde Confluencia a Asunción

61 Pavimentación de la Ruta Provincial N° 9, Colonia Cano - El Colorado

68 Sistema de defensa del Puerto de Barranqueras

69 Pavimentación de la Ruta Provincial N° 11, tramo Empalme Ruta Provincial N° 13

70 Recuperación del ramal Tucumán - Rosario

71 Pavimentación de la Ruta Provincial N° 13, Empalme Ruta Nacional N° 11 - Villa Angela

72 Rehabilitación Puerto de Bella Vista

73 Mejoramiento de accesos fluviales a puertos del Río Paraná

74 Rehabilitación del Puerto de Esquina

75 Pavimentación de la Ruta Nacional N° 11, tramo Santa Fe - San Justo

76 Reordenamiento de los accesos ferroviarios a la ciudad de Santa Fe

77 Ampliación del Puerto Diamante

78 Duplicación de la Ruta Nacional N° 11: Rosario - Oliveros

79 Central Termoeléctrica San Martín en Tímboles

80 Reordenamiento de los accesos ferroviarios a la ciudad de Rosario

81 Plan maestro del Puerto de Rosario

124 Duplicación de la Ruta Nacional N° 11: Resistencia - Formosa - Clorinda

98 Rehabilitación del Puerto de Formosa

64 Pavimentación del Tramo de Villeta - Alberdi

63 Optimización del sistema de terminales portuarias del Gran Asunción (Accesos terrestres y fluviales; localización de terminales)

55 Circunvalación de la ciudad de Formosa

103 Construcción y rehabilitación de la Ferrovia Asunción - Artigas

126 Pavimentación del tramo Alberdi - Pilar

49 Ampliación y modernización del Puerto de Corrientes

116 Línea de alta tensión Mercedes - Goya

36 Estación transformadora en Mercedes

117 Línea de alta tensión Mercedes - Paso de los Libres

53 Reconversión del Puerto de Santa Fe

56 Circunvalación ciudad de Santa Fe

33 Mejora de sistema de comunicaciones en el Río Paraná (entre Santa Fe y Confluencia)

57 Circunvalación ciudad de Rosario

46 Ampliación del Puerto de Ibicuy

05 Desarrollo de la infraestructura Boliviana en Zárate

34 Central Termoeléctrica Belgrano en Campana

47 Ampliación del Puerto de San Pedro

45 Ampliación del Puerto de Baradero

44 Profundización del calado del Río Paraná desde Confluencia al Río de la Plata

47 Ampliación del Puerto de San Pedro



HPP GRUPO 3

Función estratégica

- Fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas a lo largo del Eje.
- Facilitar la integración de los países y regiones mediterráneas a los mercados globales mediante una conexión eficiente con el Atlántico.
- Mejorar la eficiencia del sistema productivo de la región y la calidad de vida de las poblaciones del área de influencia del Grupo.

*En millones de US\$

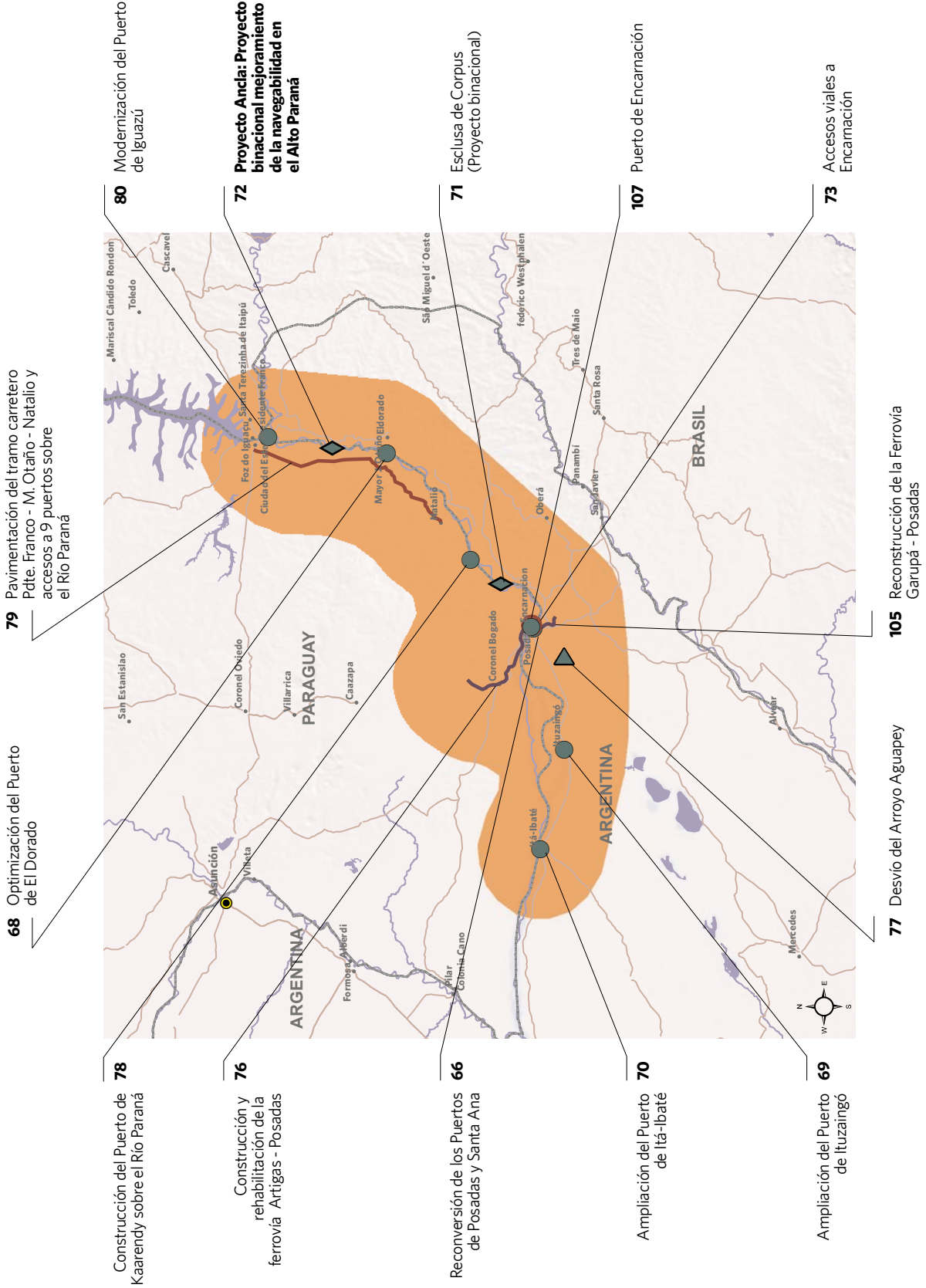
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
HPP05	DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA FUTURA ZONA FRANCA BOLIVIANA EN ZÁRATE		0,0	BO
HPP33	MEJORA DE SISTEMA DE COMUNICACIONES EN EL RÍO PARANÁ (ENTRE SANTA FE Y CONFLUENCIA)		30,0	AR
HPP34	CENTRAL TERMOELÉCTRICA BELGRANO EN CAMPANA		650,0	AR
HPP35	CENTRAL TERMOELÉCTRICA SAN MARTÍN EN TIMBÚES		500,0	AR
HPP36	ESTACIÓN TRANSFORMADORA EN MERCEDES		25,0	AR
HPP38	RECUPERACIÓN DEL RAMAL TUCUMÁN - ROSARIO		200,0	AR
HPP40	REORDENAMIENTO DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A LA CIUDAD DE ROSARIO		92,0	AR
HPP41	REORDENAMIENTO DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A LA CIUDAD DE SANTA FE		0,0	AR
HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN		45,5	AR - PY
HPP43	MEJORAMIENTO DE ACCESOS FLUVIALES A PUERTOS DEL RÍO PARANÁ		15,0	AR
HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA		110,3	AR
HPP45	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BARADERO		0,0	AR
HPP46	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE IBICUY		3,0	AR
HPP47	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN PEDRO		36,0	AR
HPP48	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE DIAMANTE		20,0	AR
HPP49	AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE CORRIENTES		12,0	AR
HPP50	PLAN MAESTRO DEL PUERTO DE ROSARIO		8,0	AR
HPP51	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE BELLA VISTA		10,0	AR
HPP52	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE ESQUINA		7,0	AR

RÍOS PARAGUAY - PARANÁ, ASUNCIÓN - DELTA DEL PARANÁ

>>		*En millones de US\$							
Código	Nombre	Etapas	Inversión estimada*	Países					
HPP53	RECONVERSIÓN DEL PUERTO DE SANTA FE		0,0	AR					
HPP54	SISTEMA DE DEFENSA DEL PUERTO DE BARRANQUERAS		15,0	AR					
HPP55	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE FORMOSA		8,0	AR					
HPP56	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE SANTA FE		200,0	AR					
HPP57	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE ROSARIO		80,0	AR					
HPP58	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 11, TRAMO EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 13		100,0	AR					
HPP59	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 11: TRAMO SANTA FE - SAN JUSTO		40,0	AR					
HPP60	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 13, EMPALME RUTA NACIONAL N° 11 - VILLA ÁNGELA		100,0	AR					
HPP61	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 9: COLONIA CANO - EL COLORADO		60,0	AR					
HPP62	SISTEMA DE COMUNICACIONES EN EL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - CONFLUENCIA)		3,0	AR - PY					
HPP63	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE TERMINALES PORTUARIAS DEL GRAN ASUNCIÓN (ACCESOS TERRESTRES Y FLUVIALES; LOCALIZACIÓN DE TERMINALES)		0,0	PY					
HPP64	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO VILLET - ALBERDI		51,0	PY					
HPP67	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - ROSARIO		42,0	AR					
HPP98	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE FORMOSA		6,0	AR					
HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - ARTIGAS		0,0	PY					
HPP116	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - GOYA		25,0	AR					
HPP117	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - PASO DE LOS LIBRES		15,0	AR					
HPP123	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 11: ROSARIO - OLIVEROS		45,0	AR					
HPP124	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 11: RESISTENCIA - FORMOSA - CLORINDA		330,0	AR					
HPP126	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO ALBERDI - PILAR		100,0	PY					
39			2.983,8						
			PERFIL		PRE-EJECUCIÓN		EJECUCIÓN		CONCLUIDO

HPP GRUPO 1

RÍO PARANÁ, ITAIPÚ - CONFLUENCIA





HPP GRUPO 4

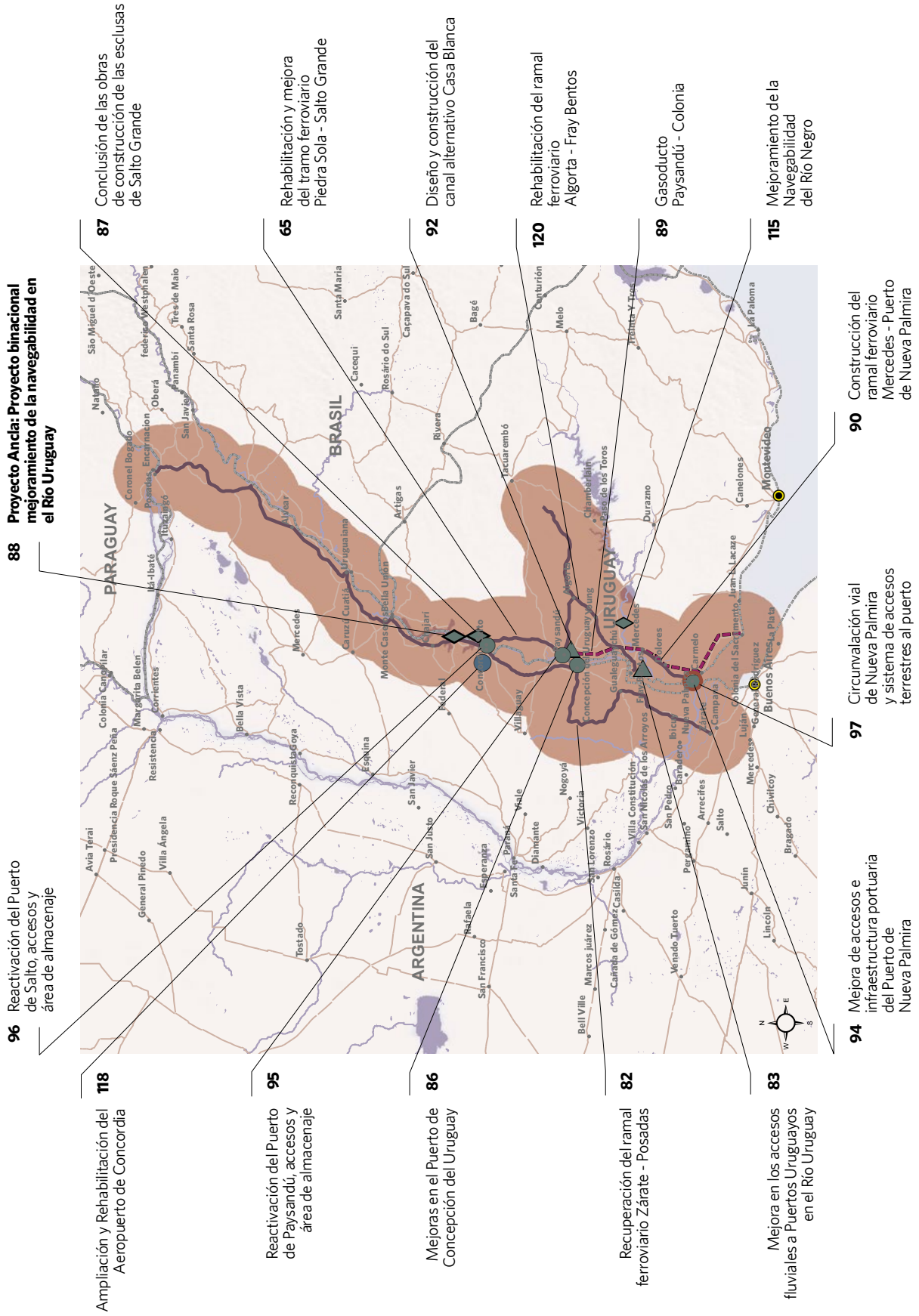
Función estratégica

- Fortalecer la dinámica socioeconómica del área de influencia del Grupo.
- Mejorar la integración de las zonas productivas y de consumo de las cuencas de los ríos Tietê y Paraná.
- Fortalecer la competitividad de los países y regiones mediterráneas mediante una conexión eficiente con el Atlántico.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
HPP66	RECONVERSIÓN DE LOS PUERTOS DE POSADAS Y SANTA ANA		10,0	AR
HPP68	OPTIMIZACIÓN DEL PUERTO DE EL DORADO		0,0	AR
HPP69	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ITUZAINGÓ		27,0	AR
HPP70	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ITÁ-IBATÉ		18,0	AR
HPP71	ESCLUSA DE CORPUS (PROYECTO BINACIONAL)		0,0	AR - PY
HPP72	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ		0,0	AR - PY
HPP73	ACCESOS VIALES A ENCARNACIÓN		26,0	PY
HPP76	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS - POSADAS		150,0	AR - PY
HPP77	DESVÍO DEL ARROYO AGUAPEY		64,0	PY
HPP78	CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE KAARENDY SOBRE EL RÍO PARANÁ		9,9	PY
HPP79	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO PRESIDENTE FRANCO - M. OTAÑO - NATALIO Y ACCESOS A 9 PUERTOS SOBRE EL RÍO PARANÁ		176,0	PY
HPP80	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IGUAZÚ		0,0	AR
HPP105	RECONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA GARUPÁ - POSADAS		100,0	AR
HPP107	PUERTO DE ENCARNACIÓN		11,8	PY
14			592,7	

RÍO URUGUAY





HPP GRUPO 5

Función estratégica

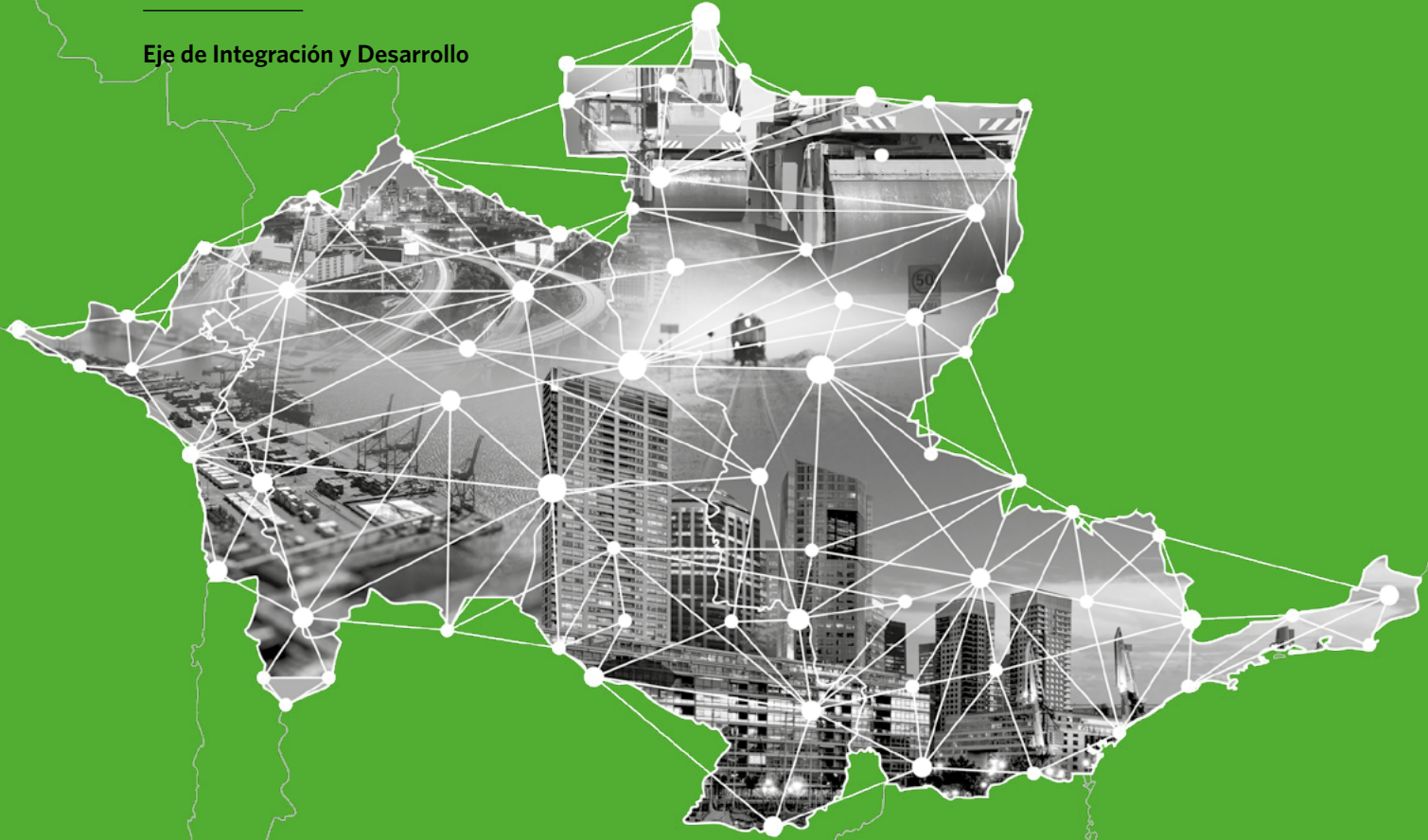
- Fortalecer la dinámica socioeconómica del área de influencia del Grupo.
- Implementar un sistema regional eficiente de actividades fluviales y portuarias con vista a la salida al Atlántico.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE		127,3	UY
HPP82	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS		0,0	AR
HPP83	MEJORA EN LOS ACCESOS FLUVIALES A PUERTOS URUGUAYOS EN EL RÍO URUGUAY		1,0	UY
HPP86	MEJORAS EN EL PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY		10,7	AR
HPP87	CONCLUSIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS ESCLUSAS DE SALTO GRANDE		300,0	AR - UY
HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY		40,0	AR - UY
HPP89	GASODUCTO PAYSANDÚ - COLONIA		0,0	UY
HPP90	CONSTRUCCIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO MERCEDES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA		200,0	UY
HPP92	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL CANAL ALTERNATIVO CASA BLANCA		3,0	UY
HPP94	MEJORA DE ACCESOS E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL PUERTO DE NUEVA PALMIRA		10,0	UY
HPP95	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE PAYSANDÚ, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE		6,0	UY
HPP96	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE SALTO, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE		4,0	UY
HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO		15,0	UY
HPP115	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NEGRO		350,0	UY
HPP118	AMPLIACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL AEROPUERTO DE CONCORDIA		0,0	AR
HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS		100,0	UY
16			1.167,0	

IOC INTEROCEÁNICO CENTRAL

Eje de Integración y Desarrollo



Población 100.150.302 habitantes
Densidad 37,9 hab./km²
Superficie 2.642.262 km²

PBI US\$1.348.366 millones

Servicios	77,3%
Industrias	11,5%
Agricultura	5,7%
Minas y canteras	5,5%

Inversión estimada

En millones de US\$

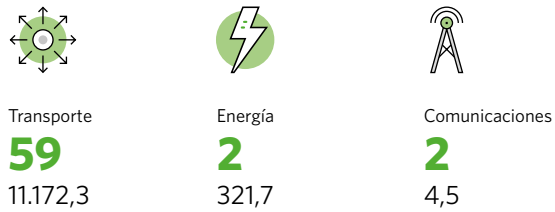
11.498,5



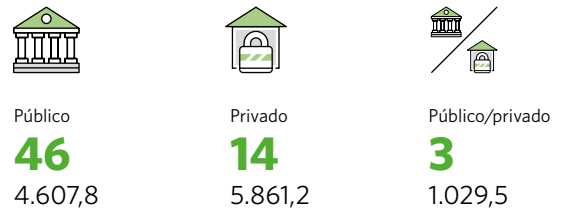
Proyectos por etapas



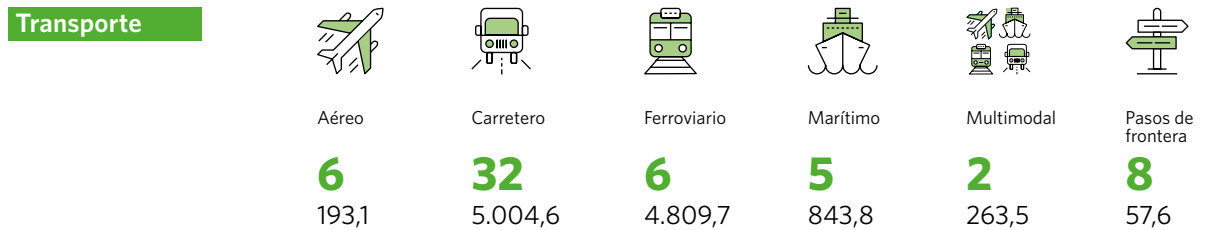
Proyectos por sector



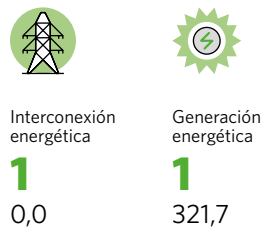
Proyectos por tipo de financiamiento



Proyectos por subsector



Energía



Comunicaciones



INTEROCEÁNICO CENTRAL

Presentación del Eje

El Eje Interoceánico Central⁽¹⁾ atraviesa Suramérica de costa a costa vinculando importantes puertos en el Pacífico y en el Atlántico, así como diversos nodos de transporte que conectan Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú.

Posee el 15% de la superficie (2.642.262 km²), y el 25% de la población de Suramérica (100.150.032 habitantes). Con 38 hab./km², es uno de los tres Ejes más densamente poblados. Es también el tercero con mayor PBI, ya que aporta el 30% del total de la región (US\$ 1.348.366 millones⁽²⁾).

ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL



En relación con la infraestructura, la **red vial** de los países que lo conforman, alcanza una longitud total de 1.854.372 km de carreteras, de los cuales el 14% se encuentran pavimentados. En lo que respecta a la **red ferroviaria**, esta alcanza los 40.146 km. Su sistema portuario **marítimo** se conforma a través de veintinueve puertos principales, ubicados mayormente sobre las costas del océano Atlántico, el océano Pacífico y el río Paraguay. De ellos, seis mueven más de dos millones de toneladas. Los puertos de Santos y Paranaguá, en la costa Atlántica de Brasil, movilizan cien y cuarenta millones de toneladas, respectivamente.

¹ Véase "Caracterización Socioeconómica y Ambiental del Eje Interoceánico Central", COSIPLAN-IIRSA, 2015, en <http://iirsa.org/interoceanico-central.asp>

² A precios corrientes del año 2014.

El **transporte fluvial** comercial de la región se concentra mayormente en el río Paraguay, y en menor medida en el Paraná. El **sistema aeroportuario** cuenta con treinta y dos aeropuertos: de ellos, catorce son internacionales. En lo que respecta a la **generación de energía eléctrica**, la potencia instalada en los países que integran el Eje alcanza los 159.262 MW, de los cuales Brasil aporta el 76%.

La presencia de **comunidades originarias** es muy relevante. Estas habitan en la totalidad del territorio de Bolivia, el sur de Perú, el este de Paraguay y parte del estado de Mato Grosso, en Brasil. En general, las comunidades rurales se dedican a actividades de subsistencia o agricultura en pequeña escala; algunos de sus miembros también son asalariados rurales y de la minería.

Las **áreas protegidas** presentes en el Eje están conformadas por alrededor de 450 unidades territoriales con algún grado de protección ambiental que alcanza aproximadamente 402.837 km² de superficie, valor que constituye alrededor del 15% del área total. De esa superficie, más del 50% lo aporta Bolivia con unos 220.000 km² que incluyen diecisiete parques nacionales, tres reservas de biosfera y un sitio Ramsar, entre otras zonas de importancia.

De un modo general, todo el territorio occidental del Eje perteneciente a la cordillera de los Andes está expuesto principalmente a **amenazas naturales** de tipo geodinámico, producto de movimientos sísmicos y vulcanismo; mientras que la porción oriental lo está a otras de tipo meteorológico e hidrológico, producto de las abundantes precipitaciones a las que es sometida una extensa área del centro y centro-sur del Eje. La franja costera del Pacífico, a su vez, está expuesta a tsunamis derivados de terremotos.

Los países que integran el Eje Interoceánico Central planifican inversiones por US\$ 11.500 millones, en 63 Proyectos de integración física.

Paraguay participa con el 100% de su economía; Bolivia, con el 99%; Brasil, con el 52%; Chile, con el 13% y Perú, con el 10%. En términos absolutos, Brasil aporta el 91% al PBI agregado del Eje; y el resto de los países, entre el 3% y el 2%.

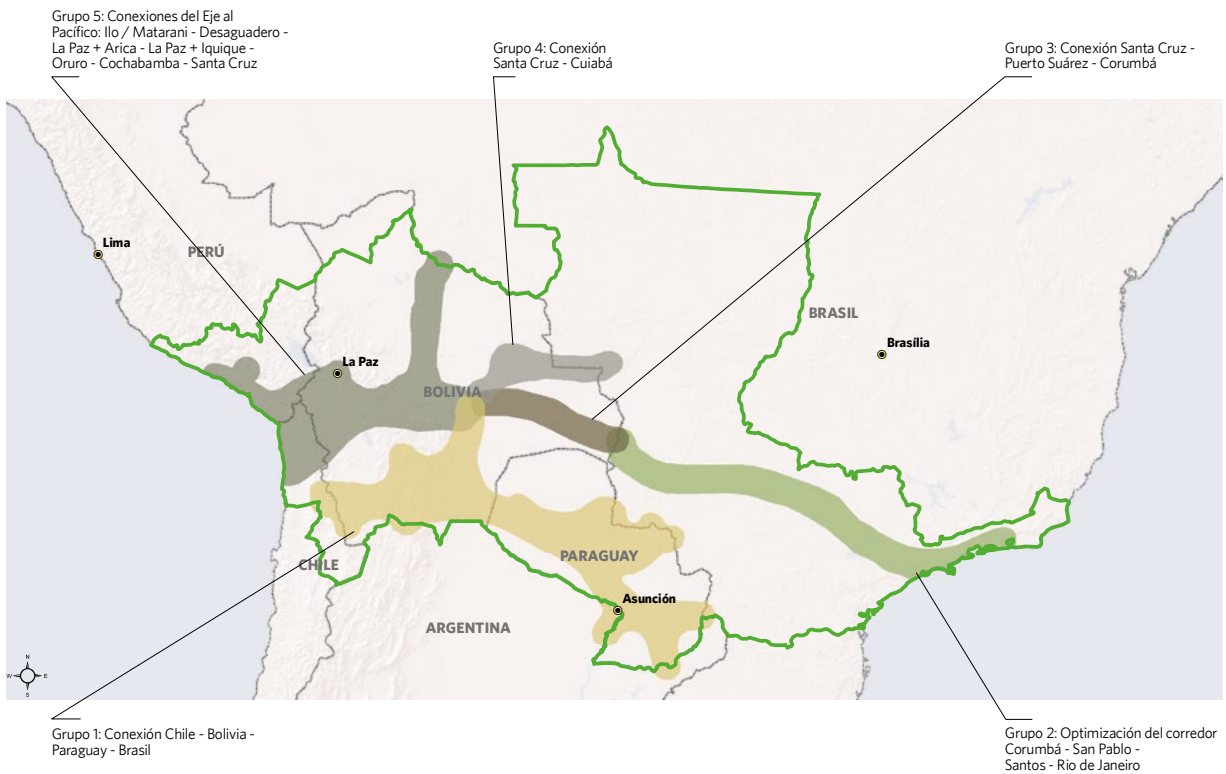
El Eje comparte parte de su área de influencia con el Eje MERCOSUR-Chile (MCC), Andino (AND), Perú-Brasil-Bolivia (PBB), el Eje del Amazonas (AMA), el de la Hidrovía de Paraná-Paraguay (HPP) y el de Capricornio (CAP).

INTEROCEÁNICO CENTRAL

Cartera de Proyectos

El conjunto de obras del Eje Interoceánico Central está orientado a aumentar la infraestructura ferroviaria para reducir los costos del transporte regional en las siguientes conectividades: de los territorios aislados al *hinterland*, de este último al Pacífico; de los países hacia el Atlántico; de la región oriental de Bolivia a Mato Grosso, y de estas regiones hacia el Atlántico y el Pacífico.

GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL



CUADRO 1. GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL *En millones de US\$

Grupo	Nombre	N° Proyectos	Inversión estimada*
1	CONEXIÓN CHILE - BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL	17	1.845,6
2	OPTIMIZACIÓN DEL CORREDOR CORUMBÁ - SAN PABLO - SANTOS - RIO DE JANEIRO	8	6.307,4
3	CONEXIÓN SANTA CRUZ - PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	4	433,5
4	CONEXIÓN SANTA CRUZ - CUIABÁ	5	141,2
5	CONEXIONES DEL EJE AL PACÍFICO: ILO / MATARANI - DESAGUADERO - LA PAZ + ARICA - LA PAZ + IQUIQUE - URURO - COCHABAMBA - SANTA CRUZ	29	2.770,8
TOTAL		63	11.498,5

La Cartera activa del Eje cuenta con 46 Proyectos por una inversión estimada de US\$10.835 millones.

De los 46 Proyectos activos, 11 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 10 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019).

Se estima que, al concluirse estas diez obras, se habrá ejecutado el 23% del monto de inversión estimado para la Cartera del Eje.

CUADRO 2. PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapas	Inversión estimada*	Países	Fecha estimada de finalización
IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA URURO	1		1,9	BO - PY	Agosto 2016
IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ	5		269,0	BO	Agosto 2016
IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE	2		12,0	BR	Diciembre 2016
IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA	5		130,5	BO	Febrero 2017
IOC42	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CAMANÁ - MATARANI - ILO	5		438,1	PE	Abril 2017
IOC75	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO VIAL RUTA 5 BELLA VISTA - CONEXIÓN A PUENTE SOBRE EL RÍO APA	1		48,5	PY	Julio 2017
IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	3		20,0	BO	Diciembre 2017
IOC79	INTEGRACIÓN VIAL TACNA - LA PAZ, TRAMO TACNA - COLLPA	5		160,3	BO - PE	Enero 2018
IOC01	PAVIMENTACIÓN CARMELO PERALTA - LOMA PLATA	1		255,5	PY	Febrero 2018
IOC72	MEJORAMIENTO DE LA RUTA 9 TRANSHACO (INFANTE RIVAROLA - ASUNCIÓN)	1		598,5	PY	Julio 2018

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Los cinco Proyectos con mayor inversión estimada representan el 64% de la inversión de la Cartera activa del Eje.

Se destaca que los primeros tres Proyectos son nacionales de Brasil con monto de inversión elevado, y los dos restantes también son nacionales de Paraguay y Perú.

Para el total de las obras se está considerando financiamiento tanto público como privado (dos públicos, dos privados y uno público/privado). Cabe destacar que el primer Proyecto, el Mejoramiento del Tramo Ferroviario Corumbá - Santos (SP), es de financiamiento privado. Todas las obras consideradas pertenecen al sector transporte, tres corresponden a obras carreteras y dos a ferroviarias.

CUADRO 3. LOS CINCO PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Tipo de financiamiento
IOC17	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - SANTOS (SP)	2		3.700,0	BR	Privado
IOC16	ARCO VIAL DE RIO DE JANEIRO Y ACCESO VIAL AL PUERTO DE ITAGUAÍ	2		1.200,0	BR	Público
IOC11	ANILLO FERROVIARIO DE SAN PABLO	2		1.000,0	BR	Privado
IOC72	MEJORAMIENTO DE LA RUTA 9 TRANSCHACO (INFANTE RIVAROLA - ASUNCIÓN)	1		598,5	PY	Público/privado
IOC42	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CAMANÁ - MATARANI - ILO	5		438,1	PE	Público

 PERFIL  PRE-EJECUCIÓN  EJECUCIÓN  CONCLUIDO

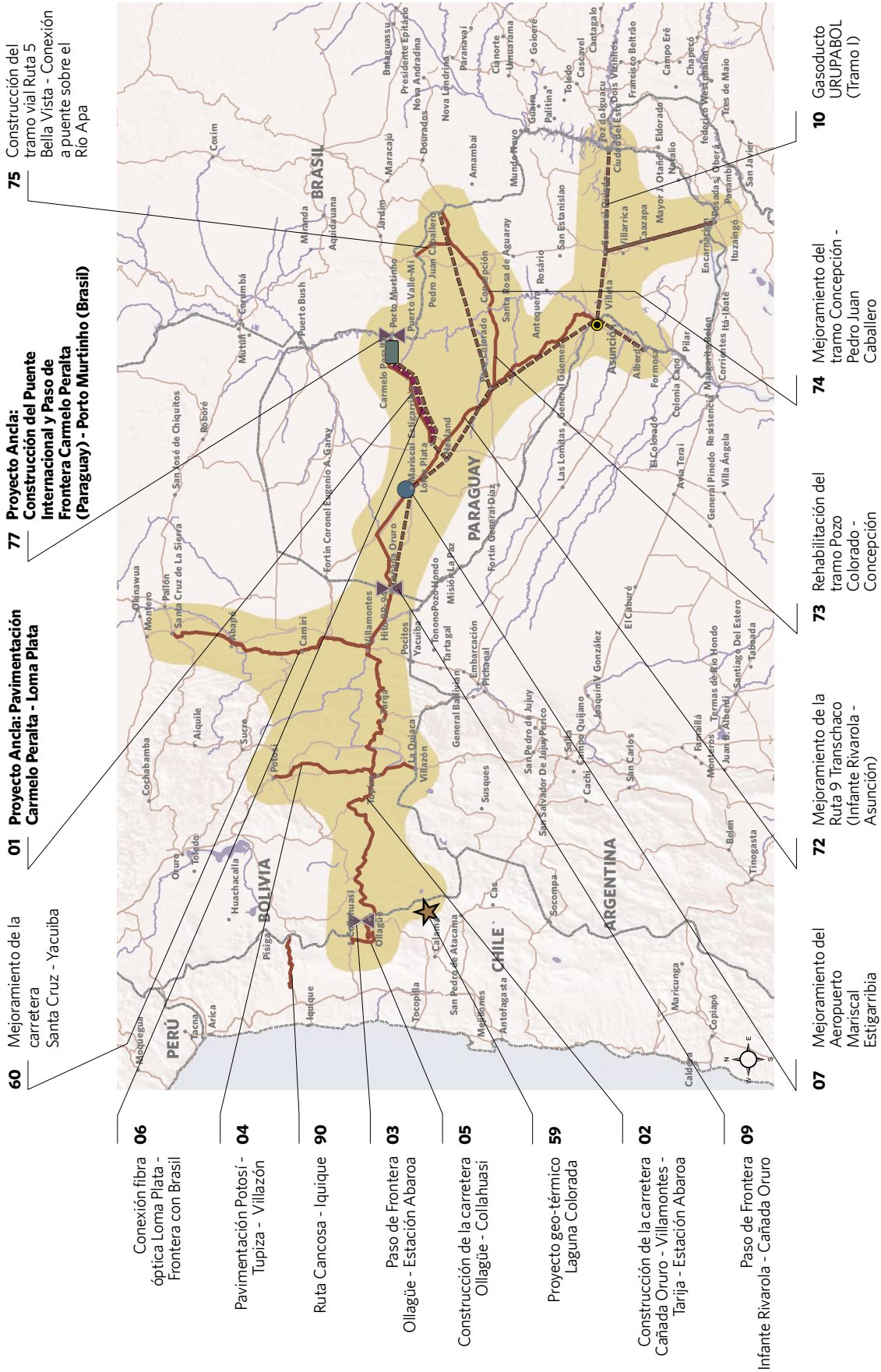
Los Proyectos concluidos del Eje son 17 por un total de US\$ 663 millones de inversión ejecutada.

Todos los Proyectos concluidos pertenecen al sector transporte. Los financiados por el sector privado fueron menos de la mitad que los financiados por el sector público, aunque el financiamiento privado es más que el doble que el público. Se distribuyen en los seis subsectores, con predominio de los modos carretero, ferroviario y pasos de frontera. La mayoría son de carácter nacional, con participación equilibrada de Chile (5) y Brasil (4). Paraguay ha concluido un Proyecto y Bolivia participa en tres Proyectos concluidos binacionales: dos con Brasil y uno con Chile.

CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE

Código	Nombre	Monto de inversión*	Países
IOC89	SISTEMA DE RECEPCIÓN, ALMACENAMIENTO Y EMBARQUE DE CONCENTRADOS DE MINERALES EN EL PUERTO DE MATARANI	230,0	PE
IOC71	CONSTRUCCIÓN DE DOBLE VÍA CONCESIONADA: AEROPUERTO DIEGO ARACENA - IQUIQUE	173,0	CH
IOC66	REHABILITACIÓN Y CONCESIÓN DEL FERROCARRIL ARICA - LA PAZ (TRAMO CHLENO)	50,0	CH
IOC36	PAVIMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA IQUIQUE - COLCHANE	42,0	CH
IOC62	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE MATARANI	37,0	PE
IOC13	CONTORNO FERROVIARIO DE CAMPO GRANDE	31,0	BR
IOC20	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - CAMPO GRANDE (FERROVÍA DEL PANTANAL)	22,0	BR
IOC69	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE	16,6	CH
IOC30	PAVIMENTACIÓN PORTO LIMÃO - FRONTERA CON BOLIVIA (SAN MATÍAS)	13,0	BR
IOC74	MEJORAMIENTO DEL TRAMO CONCEPCIÓN - PEDRO JUAN CABALLERO	12,5	PY
IOC33	PASO DE FRONTERA PISIGA - COLCHANE	10,0	BO - CH
IOC34	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE ARICA	10,0	CH
IOC15	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CORUMBÁ	8,0	BR
IOC39	REHABILITACIÓN DEL PUENTE DE LA AMISTAD (PUENTE EISENHOWER)	3,0	BO
IOC25	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	2,0	BO - BR
IOC29	PASO DE FRONTERA SAN MATÍAS - CÁCERES (PORTO LIMÃO)	2,0	BO - BR
IOC86	MEJORAMIENTO COMPLEJO FRONTERIZO CHACALLUTA	1,0	CH
17		663,1	

CONEXIÓN CHILE - BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL





IOC GRUPO 1

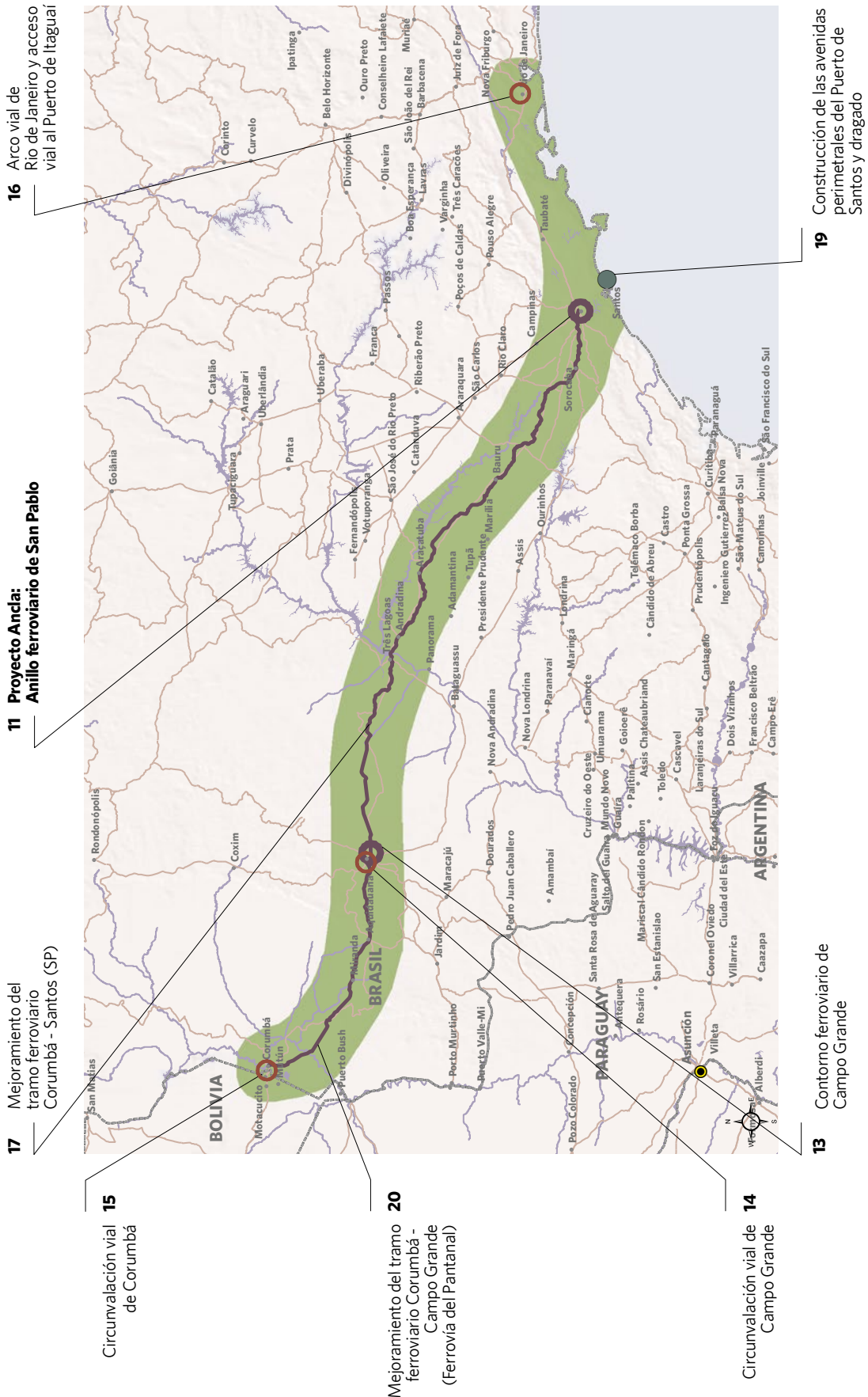
Función estratégica

- Interconexión de zonas productivas regionales (transporte, energía y comunicaciones).
- Nuevo acceso del *hinterland* al Pacífico que articula territorios aislados.
- Aumento de la complementariedad económica entre los países.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC01	PAVIMENTACIÓN CARMELO PERALTA - LOMA PLATA		255,5	PY
IOC02	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA CAÑADA ORURO - VILLAMONTES - TARIJA - ESTACIÓN ABAROA		210,0	BO
IOC03	PASO DE FRONTERA OLLAGÜE - ESTACIÓN ABAROA		2,2	BO - CH
IOC04	PAVIMENTACIÓN POTOSÍ - TUPIZA - VILLAZÓN		180,4	BO
IOC05	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA OLLAGÜE - COLLAHUASI		12,8	CH
IOC06	CONEXIÓN FIBRA ÓPTICA LOMA PLATA - FRONTERA CON BRASIL		2,0	PY
IOC07	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO MARISCAL ESTIGARRIBIA		30,0	PY
IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO		1,9	BO - PY
IOC10	GASODUCTO URUPABOL (TRAMO I)		0,0	BO - PY
IOC59	PROYECTO GEO-TÉRMICO LAGUNA COLORADA		321,7	BO
IOC60	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA SANTA CRUZ - YACUIBA		104,0	BO
IOC72	MEJORAMIENTO DE LA RUTA 9 TRANCHACO (INFANTE RIVAROLA - ASUNCIÓN)		598,5	PY
IOC73	REHABILITACIÓN DEL TRAMO POZO COLORADO - CONCEPCIÓN		47,0	PY
IOC74	MEJORAMIENTO DEL TRAMO CONCEPCIÓN - PEDRO JUAN CABALLERO		12,5	PY
IOC75	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO VIAL RUTA 5 BELLA VISTA - CONEXIÓN A PUENTE SOBRE EL RÍO APA		48,5	PY
IOC77	CONSTRUCCION DEL PUENTE INTERNACIONAL Y PASO DE FRONTERA CARMELO PERALTA (PARAGUAY) - PORTO MURTINHO (BRASIL)		0,0	BR - PY
IOC90	RUTA CANCOSA - IQUIQUE		18,6	CH
17			1.845,6	

OPTIMIZACIÓN DEL CORREDOR CORUMBÁ - SAN PABLO - SANTOS - RIO DE JANEIRO





IOC GRUPO 2

Función estratégica

- Reducción significativa de los costos de transporte para las cargas de Brasil, Bolivia y Paraguay que van hacia el Atlántico y que son comercializadas entre ellos.
- Aumento de complementariedad económica entre los países.
- Aumento del componente ferroviario en la matriz de transporte regional.
- Apoyo al sector turismo en la región Pantanal.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC11	ANILLO FERROVIARIO DE SAN PABLO		1.000,0	BR
IOC13	CONTORNO FERROVIARIO DE CAMPO GRANDE		31,0	BR
IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE		12,0	BR
IOC15	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CORUMBÁ		8,0	BR
IOC16	ARCO VIAL DE RÍO DE JANEIRO Y ACCESO VIAL AL PUERTO DE ITAGUAÍ		1.200,0	BR
IOC17	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - SANTOS (SP)		3.700,0	BR
IOC19	CONSTRUCCIÓN DE LAS AVENIDAS PERIMETRALES DEL PUERTO DE SANTOS Y DRAGADO		334,4	BR
IOC20	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - CAMPO GRANDE (FERROVÍA DEL PANTANAL)		22,0	BR
8			6.307,4	



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN

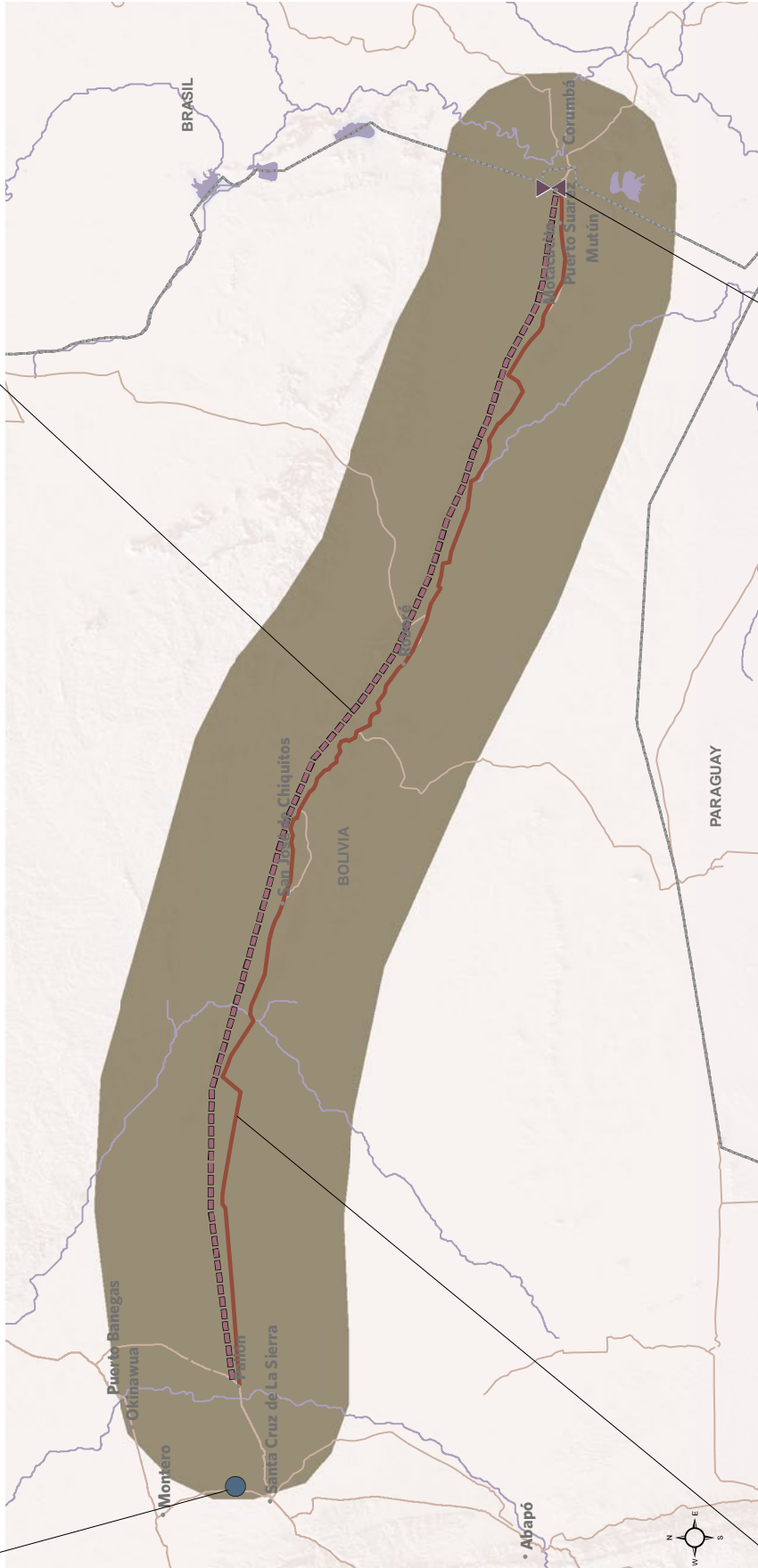


CONCLUIDO

CONEXIÓN SANTA CRUZ - PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ

24 Instalación de fibra óptica a lo largo de la carretera Pailón - Puerto Suárez

78 Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub aeropuerto internacional Viru Viru, Santa Cruz)



25 Área de control integrado Puerto Suárez - Corumbá

22 Proyecto Ancla: Construcción de la carretera Pailón - San José - Puerto Suárez



IOC GRUPO 3

Función estratégica

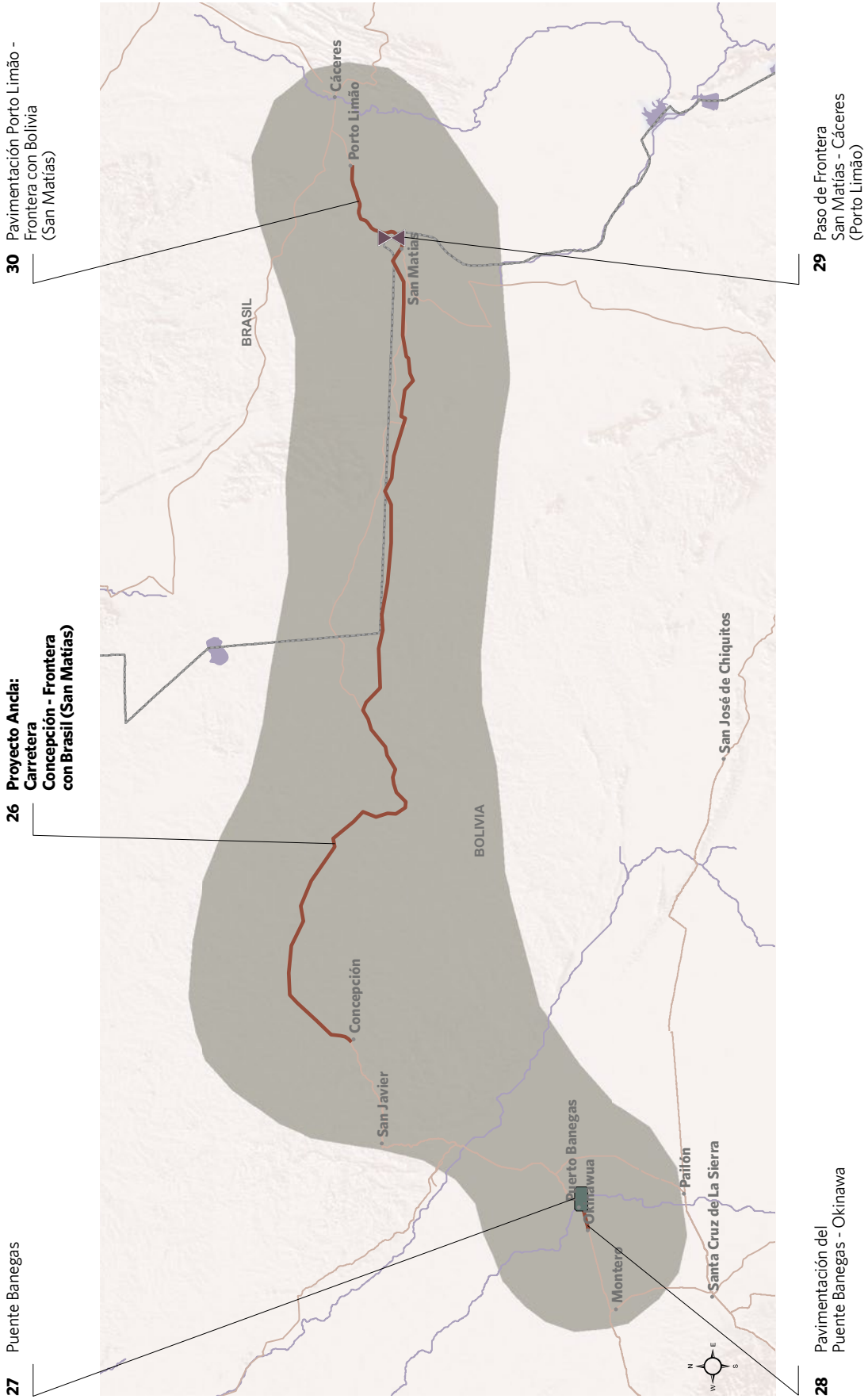
- Completar la conexión vial y ferroviaria a lo largo del Eje.
- Reducción significativa de los costos de transporte para las cargas de Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay y Perú que van hacia el Atlántico o que son comercializadas entre ellos.
- Aumento de complementariedad económica entre los países.
- Apoyo al sector turismo en la región Pantanal.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC22	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA PAILÓN - SAN JOSÉ - PUERTO SUÁREZ		409,0	BO
IOC24	INSTALACIÓN DE FIBRA ÓPTICA A LO LARGO DE LA CARRETERA PAILÓN - PUERTO SUÁREZ		2,5	BO
IOC25	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ		2,0	BO - BR
IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)		20,0	BO
4			433,5	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

CONEXIÓN SANTA CRUZ - CUIABÁ





IOC GRUPO 4

Función estratégica

- Conectar la región oriental de Bolivia con Mato Grosso para facilitar el acceso de ambas regiones a los puertos del Atlántico y del Pacífico.
- Apoyar el desarrollo del potencial agrícola de la región centro-oriental de Bolivia.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC26	CARRETERA CONCEPCIÓN - FRONTERA CON BRASIL (SAN MATÍAS)		79,5	BO
IOC27	PUENTE BANEGAS		46,7	BO
IOC28	PAVIMENTACIÓN DEL PUENTE BANEGAS - OKINAWA		0,0	BO
IOC29	PASO DE FRONTERA SAN MATÍAS - CÁCERES (PORTO LIMÃO)		2,0	BO - BR
IOC30	PAVIMENTACIÓN PORTO LIMÃO - FRONTERA CON BOLIVIA (SAN MATÍAS)		13,0	BR
5			141,2	



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN

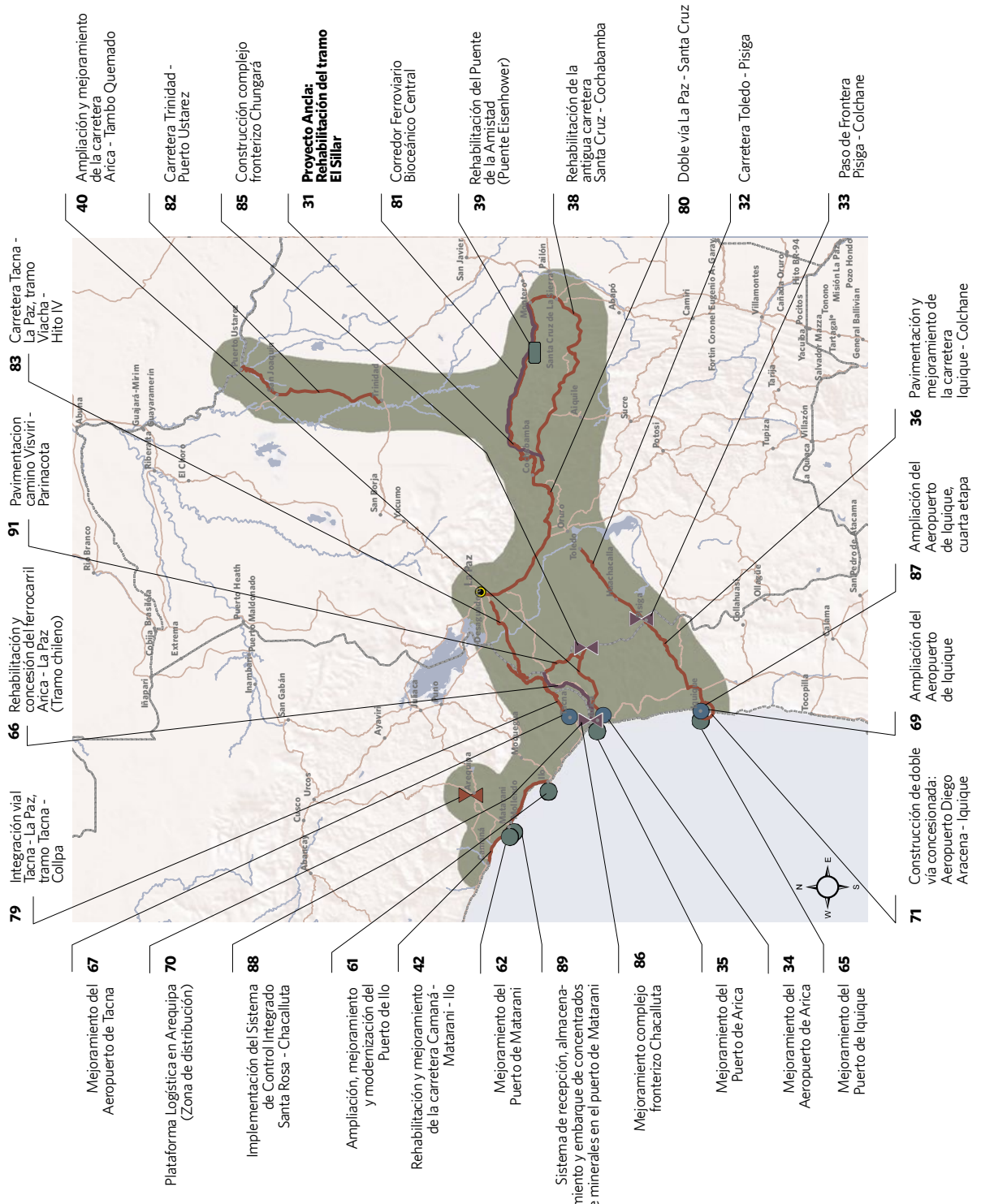


EJECUCIÓN



CONCLUIDO

CONEXIONES DEL EJE AL PACÍFICO: ILO / MATARANI - DESAGUADERO - LA PAZ + ARICA - LA PAZ + IQUIQUE - ORURO - COCHABAMBA - SANTA CRUZ





IOC GRUPO 5

Función estratégica

- Incrementar el intercambio comercial y turístico
- Promover la integración productiva entre las ciudades ubicadas en el ámbito de influencia del Eje.
- Elevar la competitividad a través de la reducción de los costos del comercio exterior y modernización tecnológica de los pasos de frontera.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC31	REHABILITACIÓN DEL TRAMO EL SILLAR		122,5	BO
IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA		130,5	BO
IOC33	PASO DE FRONTERA PISIGA - COLCHANE		10,0	BO - CH
IOC34	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE ARICA		10,0	CH
IOC35	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE ARICA		62,4	CH
IOC36	PAVIMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA IQUIQUE - COLCHANE		42,0	CH
IOC38	REHABILITACIÓN DE LA ANTIGUA CARRETERA SANTA CRUZ - COCHABAMBA		35,0	BO
IOC39	REHABILITACIÓN DEL PUENTE DE LA AMISTAD (PUENTE EISENHOWER)		3,0	BO
IOC40	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ARICA - TAMBO QUEMADO		117,0	CH
IOC42	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CAMANÁ - MATARANI - ILO		438,1	PE
IOC61	AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE ILO		230,0	BO - PE
IOC62	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE MATARANI		37,0	PE
IOC65	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE IQUIQUE		180,0	CH
IOC66	REHABILITACIÓN Y CONCESIÓN DEL FERROCARRIL ARICA - LA PAZ (TRAMO CHLENO)		50,0	CH
IOC67	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE TACNA		51,5	PE
IOC69	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE		16,6	CH
IOC70	PLATAFORMA LOGÍSTICA EN AREQUIPA (ZONA DE DISTRIBUCIÓN)		33,5	PE
IOC71	CONSTRUCCIÓN DE DOBLE VÍA CONCESIONADA: AEROPUERTO DIEGO ARACENA - IQUIQUE		173,0	CH
IOC79	INTEGRACIÓN VIAL TACNA - LA PAZ, TRAMO TACNA - COLLPA		160,3	BO - PE
IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ		269,0	BO

CONEXIONES DEL EJE AL PACÍFICO: ILO / MATARANI - DESAGUADERO - LA PAZ + ARICA - LA PAZ + IQUIQUE - ORURO - COCHABAMBA - SANTA CRUZ

>>		*En millones de US\$		
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC81	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL		6,7	BO
IOC82	CARRETERA TRINIDAD - PUERTO USTAREZ		226,0	BO
IOC83	CARRETERA TACNA - LA PAZ, TRAMO VIACHA - HITO IV		16,0	BO
IOC85	CONSTRUCCIÓN COMPLEJO FRONTERIZO CHUNGARÁ		37,0	CH
IOC86	MEJORAMIENTO COMPLEJO FRONTERIZO CHACALLUTA		1,0	CH
IOC87	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE, CUARTA ETAPA		65,0	CH
IOC88	IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTEGRADO SANTA ROSA - CHACALLUTA		1,5	CH - PE
IOC89	SISTEMA DE RECEPCIÓN, ALMACENAMIENTO Y EMBARQUE DE CONCENTRADOS DE MINERALES EN EL PUERTO DE MATARANI		230,0	PE
IOC91	PAVIMENTACIÓN CAMINO VISVIRI-PARINACOTA		16,2	CH
29			2.770,8	



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN

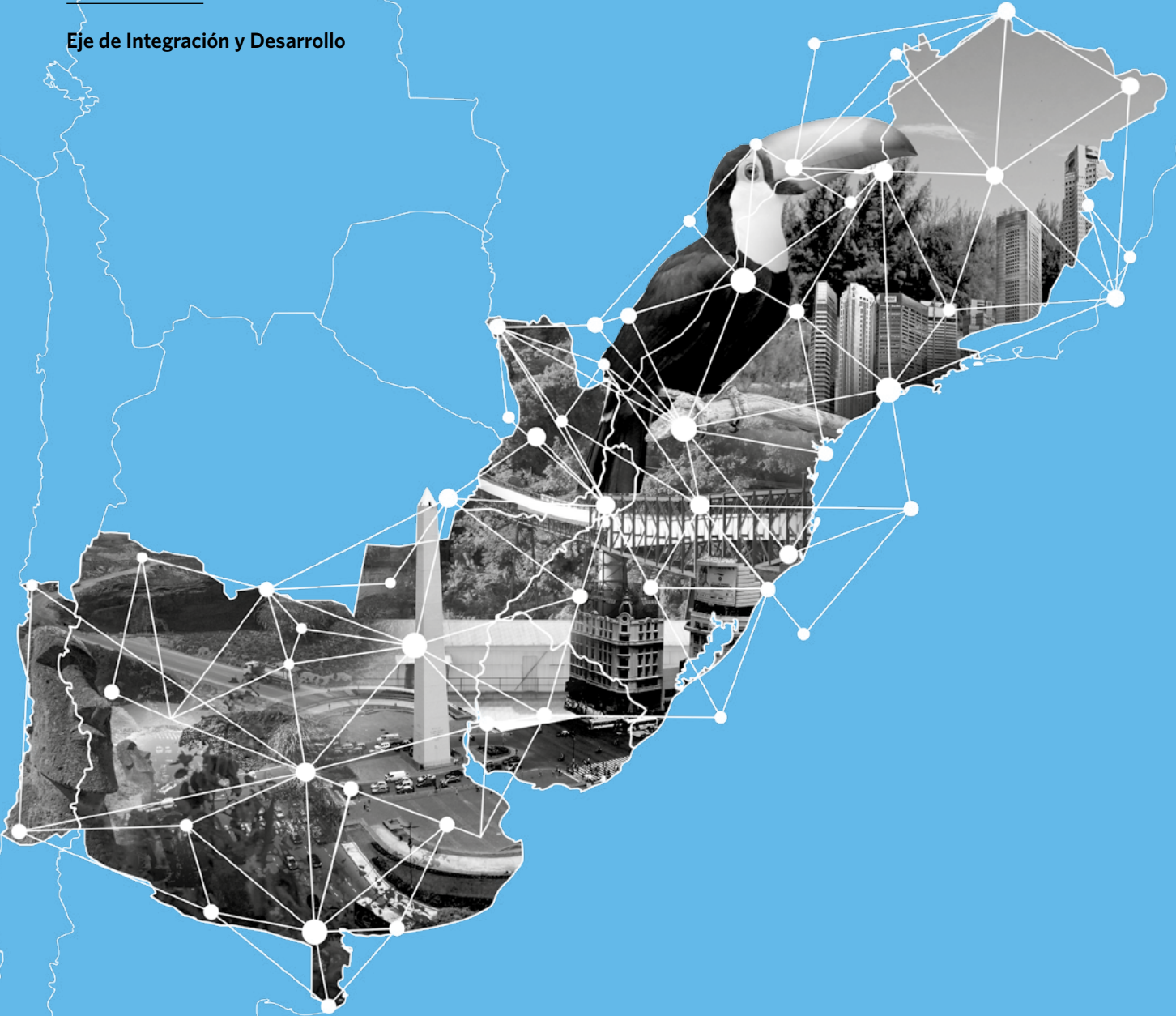


CONCLUIDO

HPP GRUPO 1

MCC MERCOSUR-CHILE

Eje de Integración y Desarrollo



Población 141.453.273 habitantes
Densidad 44 hab./km²
Superficie 3.216.623 km²

PBI US\$ 1.973.411 millones
Servicios 75,0%
Industrias 14,0%
Agricultura 6,0%
Minas y canteras 5,0%

Inversión estimada

En millones de US\$

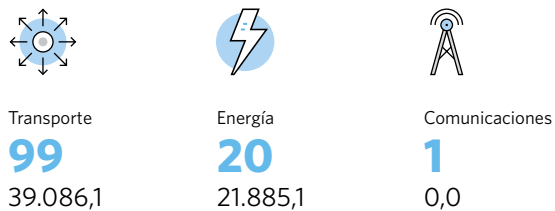
60.971,2



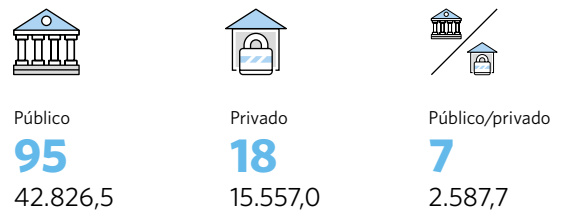
Proyectos por etapas



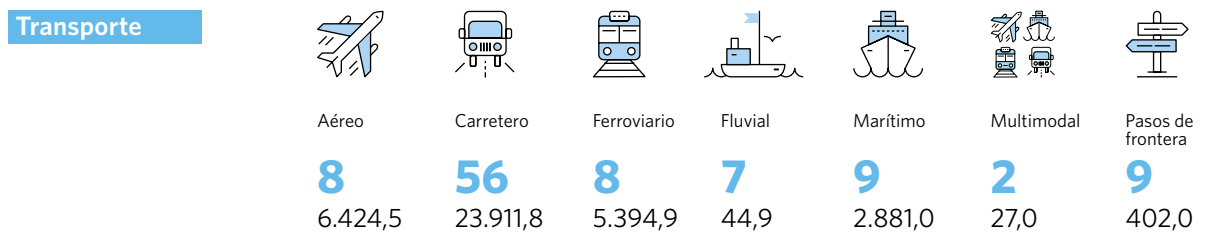
Proyectos por sector



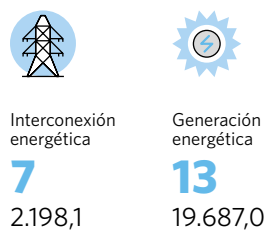
Proyectos por tipo de financiamiento



Proyectos por subsector



Energía



Comunicaciones



MERCOSUR-CHILE

Presentación del Eje

El Eje MERCOSUR-Chile⁽¹⁾ integra una porción importante de Argentina, Brasil y Paraguay; la totalidad de Uruguay y la zona central de Chile. Su área de influencia corresponde al 18% de la superficie del continente suramericano (3.216.623 km²).

Con el 35% de la población (141.453.273 habitantes), es el Eje más poblado de Suramérica y el que cuenta con el mayor porcentaje del PBI, por un total de US\$ 1.973.411 millones⁽²⁾.

ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE MERCOSUR-CHILE



El Eje cuenta con una **malla compleja y densa de infraestructura**, situada sobre la cuenca del Río de La Plata y los estados brasileños que participan en él. Sin considerar las obras proyectadas, la **red vial** de los países que lo conforman alcanza una longitud total de 1.973.802 km, de los cuales solo un 6% se encuentran pavimentados. La **red ferroviaria** alcanza los 61.424 km y —aproximadamente— un 87% de estos se encuentra en condiciones de operar. Su **sistema portuario marítimo y fluvial** se constituye de cuarenta y seis puertos principales, ubicados mayormente sobre las costas del océano Atlántico, el Río de La Plata y los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, a los cuales se suman los puertos

¹ Véase "Caracterización Socioeconómica y Ambiental del Eje MERCOSUR-Chile", COSIPLAN-IIRSA, 2014, en <http://www.iirsa.org/mercosur-chile.asp>

² A precios corrientes del año 2012.

chilenos del litoral pacífico. El **transporte fluvial** se concentra principalmente en los ríos Paraná y Paraguay, y en menor medida en el Río Uruguay. Existen además rutas de **cabotaje marítimo** consolidadas entre Brasil y Argentina, orientadas principalmente al comercio de vehículos y autopartes. En relación con la **generación de energía eléctrica** para el año 2012, los países que conforman el Eje alcanzaron en su conjunto una potencia instalada del orden de los 190.131 MW.

La presencia de **comunidades originarias** es baja, ya que alcanza solo el 1% de la población total de los países involucrados. En lo que respecta a las **áreas protegidas**, existen en el Eje alrededor de 600 unidades territoriales con algún grado de protección ambiental, las cuales suman aproximadamente 193.000 km², equivalentes a un 6% de su extensión total.

Los países que integran el Eje MERCOSUR-Chile planifican inversiones por US\$ 61.000 millones en 120 Proyectos de integración física. Este es el Eje con mayor cantidad de ellos y monto de inversión estimada de la Cartera del COSIPLAN.

El Eje MERCOSUR-Chile involucra al 100% de la economía de Uruguay; al 97% de la de Paraguay; a más del 86% de la economía Argentina y al 60% de las economías de Chile y Brasil, aproximadamente. En términos absolutos, su producto bruto agregado se compone por un 67% del PBI de Brasil; un 21% del de Argentina; un 9% del de Chile; y un 3% del de Uruguay y Paraguay, en conjunto.

Comparte regiones de su área de influencia con el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP), el Eje del Sur (DES) y el Eje de Capricornio (CAP).

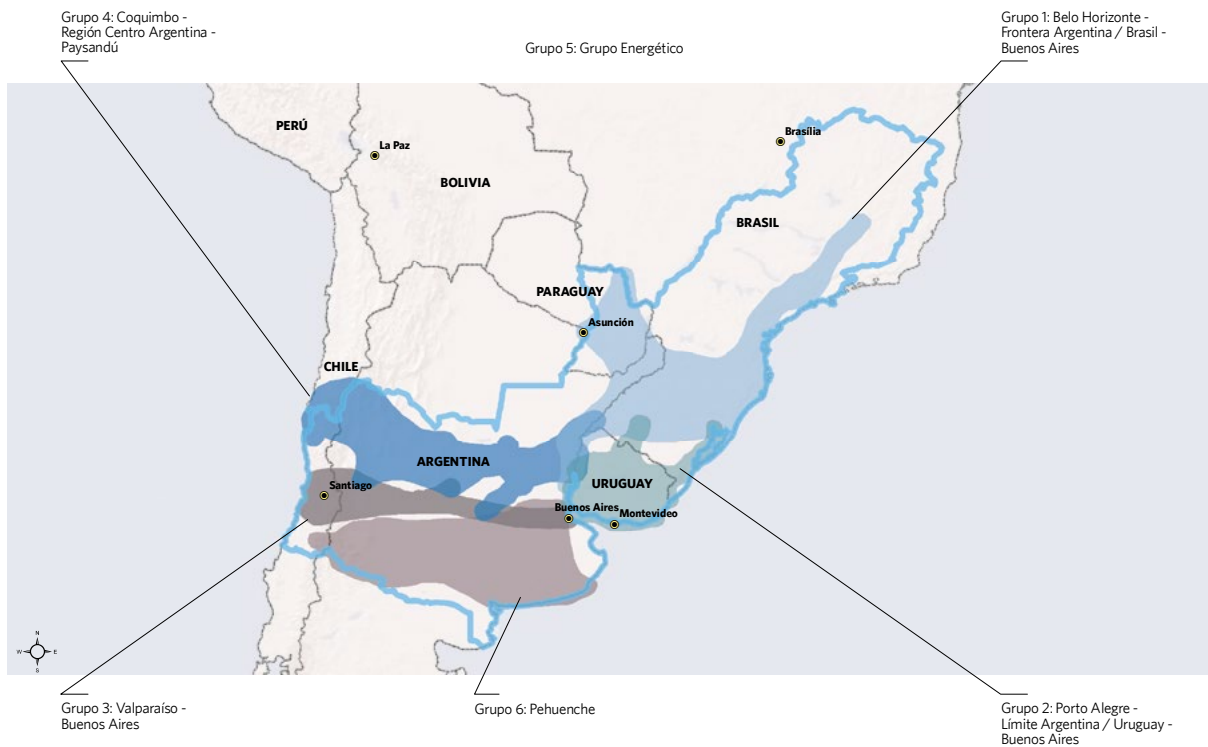
MERCOSUR-CHILE

Cartera de Proyectos

El conjunto de obras del Eje MERCOSUR-Chile está orientado a: (i) desarrollar infraestructura y logística para incrementar el comercio entre los mercados locales, regionales y globales; (ii) incrementar la competitividad de las cadenas productivas existentes y desarrollar nuevas a nivel regional; (iii) optimizar los flujos de bienes y servicios, así como promover el desarrollo del turismo y facilitar la circulación de personas; (iv) aumentar la capacidad y confiabilidad de los sistemas eléctricos y gasíferos, asimismo diversificar la matriz energética.

El territorio de este Eje presenta condiciones de escala atractivas para nuevas inversiones públicas, privadas o mixtas.

GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE MERCOSUR-CHILE



CUADRO 1. GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE MERCOSUR-CHILE *En millones de US\$

Grupo	Nombre	N° Proyectos	Inversión estimada*
1	BELO HORIZONTE - FRONTERA ARGENTINA / BRASIL - BUENOS AIRES	20	16.652,1
2	PORTO ALEGRE - LÍMITE ARGENTINA / URUGUAY - BUENOS AIRES	26	3.054,5
3	VALPARAÍSO - BUENOS AIRES	23	11.005,0
4	COQUIMBO - REGIÓN CENTRO ARGENTINA - PAYSANDÚ	19	5.233,8
5	GRUPO ENERGÉTICO	18	21.715,1
6	PEHUENCHE	14	3.310,7
TOTAL		120	60.971,2

La Cartera activa del Eje cuenta con 96 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 52.181 millones.

De los 96 Proyectos activos, 13 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 12 concluirán en los próximos cuatro años (2016-2019).

CUADRO 2. PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Fecha estimada de finalización
MCC159	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI	2		7,0	UY	Febrero 2017
MCC157	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ	2		1,4	BR	Febrero 2017
MCC158	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERÍN - LAGOA DOS PATOS	2		2,1	BR	Febrero 2017
MCC85	DRAGADO LAGOA MERIN	2		2,9	BR	Marzo 2017
MCC160	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI	2		7,0	UY	Septiembre 2016
MCC153	NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	3		76,0	CH	Junio 2017
MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	2		93,5	BR - UY	Julio 2017
MCC151	CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	3		90,0	AR	Diciembre 2017
MCC152	CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	3		80,0	AR	Diciembre 2107
MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	2		134,9	UY	Marzo 2018
MCC154	READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	3		4,0	AR - CH	Diciembre 2018


CUADRO 2. PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS (CONT.) *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Fecha estimada de finalización
MCC155	SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	3		28,0	AR - CH	Diciembre 2018

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

Se estima que, al concluirse estos once Proyectos, se habrá ejecutado cerca del 15% del monto de inversión estimado para la Cartera del Eje.

Los cinco Proyectos con mayor inversión estimada representan el 42% de la inversión de la Cartera activa del Eje

Se destacan Proyectos binacionales con montos de inversión elevados. Para el total de las obras se está considerando financiamiento tanto público como privado.

Dos Proyectos pertenecen al sector energético y buscan diversificar la matriz energética del Eje. El resto de ellos son de transporte, de diferentes subsectores: un corredor ferroviario, un aeropuerto y un anillo vial.

CUADRO 3. LOS CINCO PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Tipo de financiamiento
MCC62	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE CORPUS CHRISTI	5		8.000,0	AR - PY	Público
MCC33	PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL)	3		5.100,0	AR - CH	Privado
MCC06	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS	1		3.550,0	BR	Privado
MCC132	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL DE SAN PABLO (TRAMO NORTE)	1		2.810,0	BR	Público
MCC138	CONSTRUCCIÓN DE LA PLANTA HIDROELÉCTRICA DE PANAMBÍ	5		2.474,0	AR - BR	Público

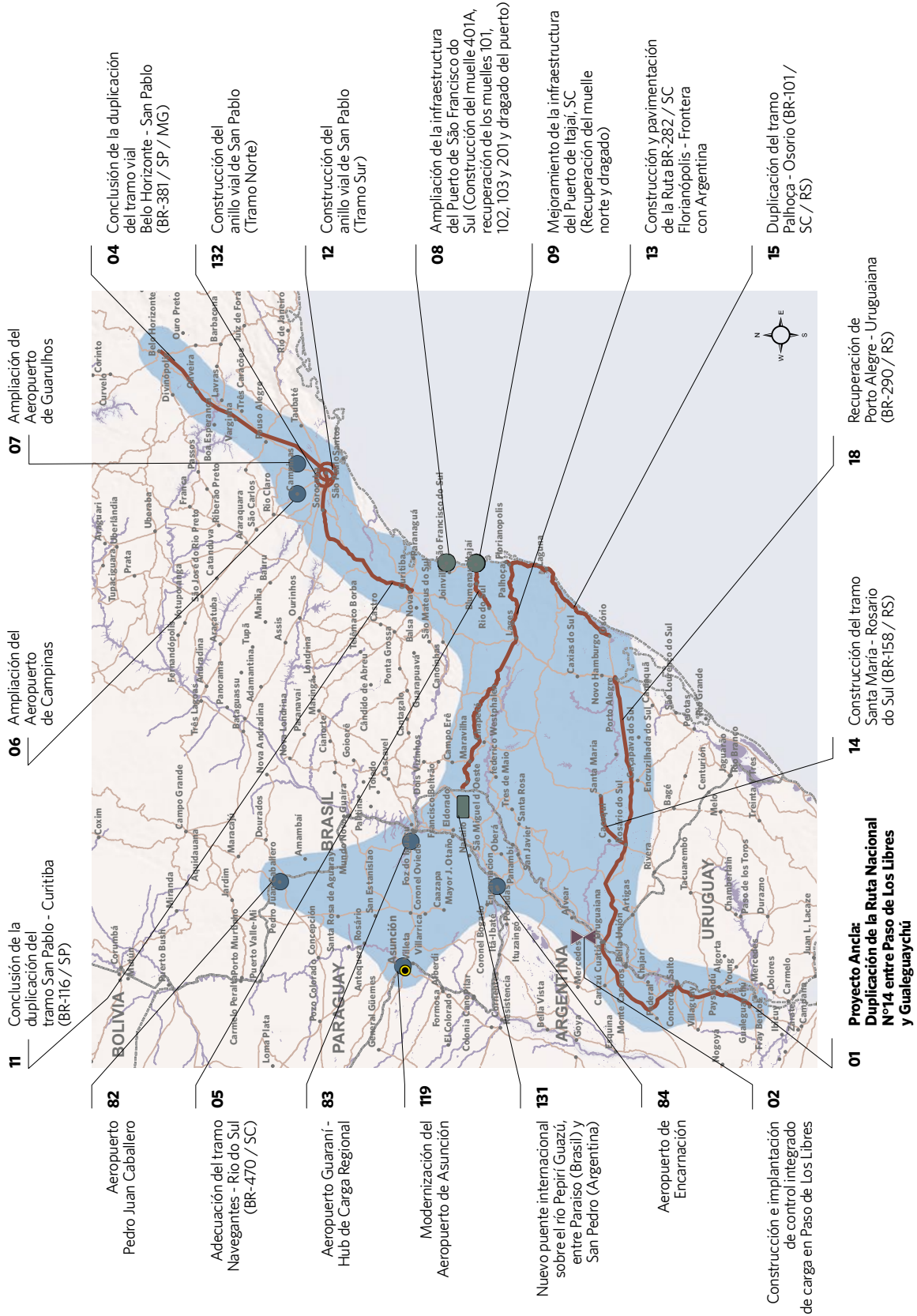
PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

Los Proyectos concluidos del Eje son 24 por US\$ 8.790 millones.

CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE *En millones de US\$

Código	Nombre	Monto de inversión*	Países
MCC01	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y GUALEGUAYCHÚ	780,0	AR
MCC02	CONSTRUCCIÓN E IMPLANTACIÓN DE CONTROL INTEGRADO DE CARGA EN PASO DE LOS LIBRES	10,0	AR
MCC03	LÍNEA DE TRANSMISIÓN YACYRETÁ - BUENOS AIRES	600,0	AR
MCC04	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE - SAN PABLO (BR-381 / SP / MG)	1.300,0	BR
MCC12	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR)	2.700,0	BR
MCC13	CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA	100,0	BR
MCC14	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS)	30,0	BR
MCC19	ADECUACIÓN DEL CORREDOR RÍO BRANCO - MONTEVIDEO - COLONIA - NUEVA PALMIRA: RUTAS N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, RUTAS 23 Y 12	276,2	UY
MCC26	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO DE PUNTAS DEL TIGRE	170,0	UY
MCC40	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE VIAL LAGUNA LA PICASA	20,0	AR
MCC41	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE FERROVIARIA LAGUNA LA PICASA	30,0	AR
MCC46	MEJORAS AL ACCESO VIAL PUERTO DE VALPARAÍSO	105,0	CH
MCC47	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO PUENTE ARMERILLO - PASO PEHUENCHE (RUTA CH-115)	60,0	CH
MCC48	PUERTO TERRESTRE LOS SAUCES (LOS ANDES)	61,0	CH
MCC52	RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 168: TÚNEL SUBFLUVIAL ENTRE PARANÁ Y SANTA FE	40,0	AR
MCC61	SISTEMA DE ITAIPÚ (EXISTENTE)	16.000,0	BR - PY
MCC64	REPRESA HIDROELÉCTRICA DE YACYRETÁ. LLENADO A COTA 83	1.200,0	AR - PY
MCC66	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ITAIPÚ - LONDRINA - ARARAQUARA	149,1	BR
MCC84	AEROPUERTO DE ENCARNACIÓN	12,0	PY
MCC86	EXPANSIÓN DEL PUERTO DE COLONIA (MUELLES, DRAGADO E INCORPORACIÓN DE ÁREAS)	14,0	UY
MCC101	CENTRAL NUCLEAR DE ATUCHA 2	740,0	AR
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	5,0	BR - UY
MCC139	CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY	0,0	BR - UY
MCC163	DOBLE CALZADA RUTA 5 LA SERENA-VALLENAR	388,0	CH
		8.790,3	

BELO HORIZONTE - FRONTERA ARGENTINA / BRASIL - BUENOS AIRES





MCC GRUPO 1

Función estratégica

- Alcanzar, consolidar y mejorar los estándares de infraestructura y logística necesarios para un buen desempeño de la región en los mercados intra y extra regionales.
- Aprovechar las condiciones de escala y demanda de la zona para atraer la participación público-privada y difundir la experiencia a otros Ejes.
- Optimizar los flujos de bienes y servicios entre los centros económicos de Argentina y Brasil.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.
- Optimizar la base logística para que la industria localizada en este espacio fortalezca su competitividad a nivel regional y global.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
MCC01	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y GUALEGUAYCHÚ		780,0	AR
MCC02	CONSTRUCCIÓN E IMPLANTACIÓN DE CONTROL INTEGRADO DE CARGA EN PASO DE LOS LIBRES		10,0	AR
MCC04	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE - SAN PABLO (BR-381 / SP / MG)		1.300,0	BR
MCC05	ADECUACIÓN DEL TRAMO NAVEGANTES - RIO DO SUL (BR-470 / SC)		400,0	BR
MCC06	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS		3.550,0	BR
MCC07	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GUARULHOS		1.900,0	BR
MCC08	AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE 401A, RECUPERACIÓN DE LOS MUELLES 101,102, 103 Y 201 Y DRAGADO DEL PUERTO)		131,6	BR
MCC09	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE ITAJÁ, SC (RECUPERACIÓN DEL MUELLE NORTE Y DRAGADO)		68,0	BR
MCC11	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO SAN PABLO - CURITIBA (BR-116 / SP)		350,0	BR
MCC12	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR)		2.700,0	BR
MCC13	CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA		100,0	BR
MCC14	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS)		30,0	BR
MCC15	DUPLICACIÓN DEL TRAMO PALHOÇA - OSORIO (BR-101 / SC / RS)		2.000,0	BR
MCC18	RECUPERACIÓN DE PORTO ALEGRE - URUGUAIANA (BR-290 / RS)		250,0	BR
MCC82	AEROPUERTO PEDRO JUAN CABALLERO		2,5	PY
MCC83	AEROPUERTO GUARANÍ - HUB DE CARGA REGIONAL		50,0	PY

BELO HORIZONTE - FRONTERA ARGENTINA / BRASIL - BUENOS AIRES

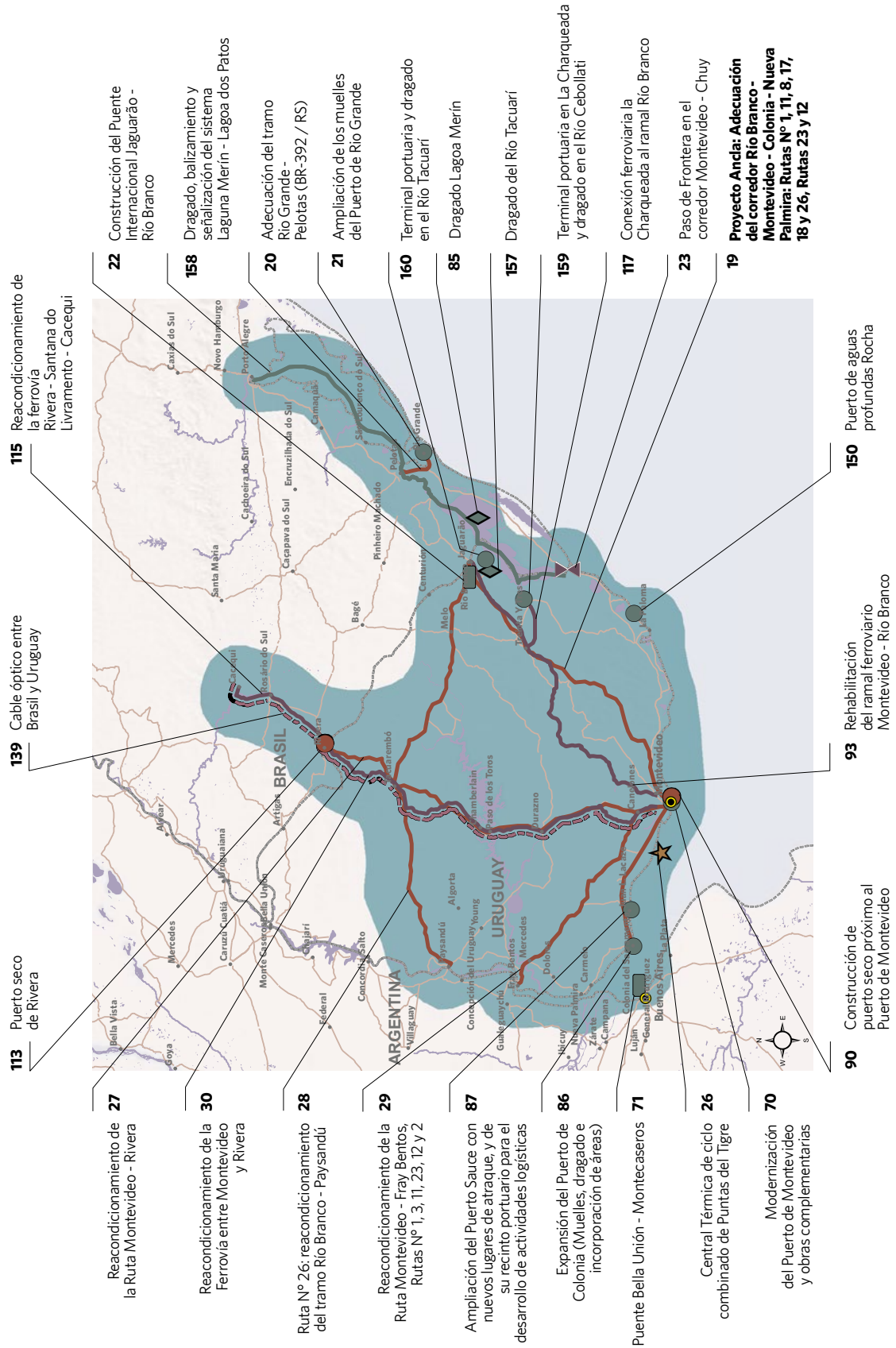
*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
MCC84	AEROPUERTO DE ENCARNACIÓN		12,0	PY
MCC119	MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO DE ASUNCIÓN		200,0	PY
MCC131	NUEVO PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO PEPIRI GUAZU, ENTRE PARAISO (BRASIL) Y SAN PEDRO (ARGENTINA)		8,0	AR - BR
MCC132	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL DE SAN PABLO (TRAMO NORTE)		2.810,0	BR
20			16.652,1	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

MCC GRUPO 1

PORTO ALEGRE - LÍMITE ARGENTINA / URUGUAY - BUENOS AIRES



27 Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Rivera

30 Reacondicionamiento de la Ferrovía entre Montevideo y Rivera

28 Ruta N° 26: reacondicionamiento del tramo Rio Branco - Paysandú

29 Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Fray Bentos, Rutas N° 1, 3, 11, 23, 12 y 2

87 Ampliación del Puerto Sauce con nuevos lugares de atraque, y de su recinto portuario para el desarrollo de actividades logísticas

86 Expansión del Puerto de Colonia (Muelles, dragado e incorporación de áreas)

71 Puente Bella Unión - Montecaseros

26 Central Térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre

70 Modernización del Puerto de Montevideo y obras complementarias

90 Construcción de puerto seco próximo al Puerto de Montevideo

93 Rehabilitación del ramal ferroviario Montevideo - Rio Branco

150 Puerto de aguas profundas Rocha

113 Puerto seco de Rivera

139 Cable óptico entre Brasil y Uruguay

115 Reacondicionamiento de la ferovia Rivera - Santana do Livramento - Cacequi

22 Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Rio Branco

158 Dragado, balizamiento y señalización del sistema Laguna Merrin - Lagoa dos Patos

20 Adecuación del tramo Rio Grande - Pelotas (BR-392 / RS)

21 Ampliación de los muelles del Puerto de Rio Grande

160 Terminal portuaria y dragado en el Rio Tacuarí

85 Dragado Lagoa Merin

157 Dragado del Rio Tacuarí

159 Terminal portuaria en La Charqueada y dragado en el Rio Cebollati

117 Conexión ferroviaria la Charqueada al ramal Rio Branco

23 Paso de Frontera en el corredor Montevideo - Chuy

19 Proyecto Ancla: Adecuación del corredor Rio Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira; Rutas N° 1, 11, 8, 17, 18 y 26, Rutas 23 y 12



MCC GRUPO 2














Función estratégica

- Alcanzar, consolidar y mejorar los estándares de infraestructura y logística necesarios para un buen desempeño de la región en los mercados globales.
- Aprovechar las condiciones de escala y demanda de la zona para atraer la participación público-privada y difundir la experiencia a otros Ejes.
- Optimizar los flujos de bienes y servicios entre los centros económicos de Argentina, Brasil y Uruguay.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.
- Optimizar la base logística para que la industria localizada en este espacio fortalezca su competitividad a nivel global.

*En millones de US\$

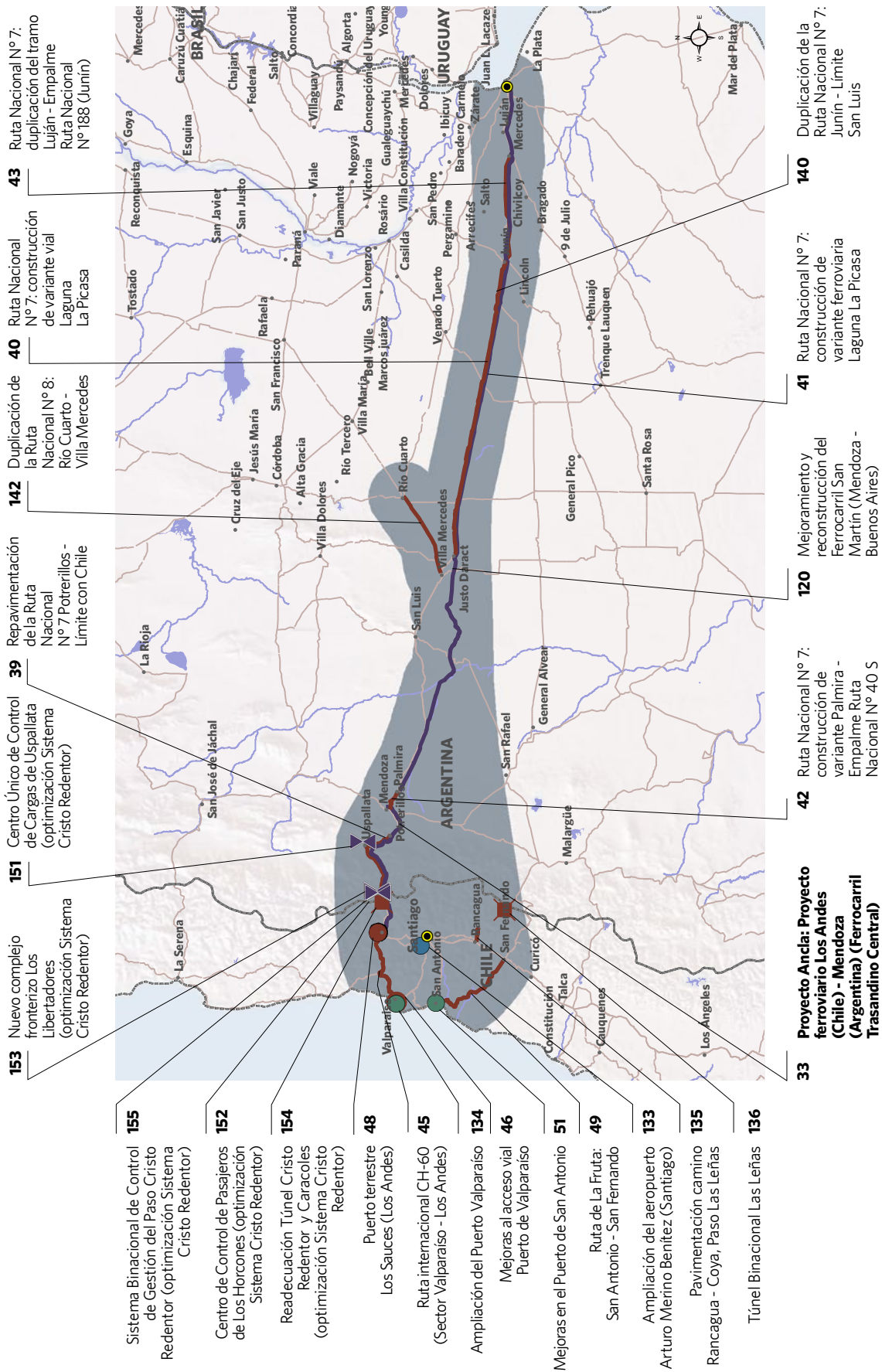
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
MCC19	ADECUACIÓN DEL CORREDOR RÍO BRANCO - MONTEVIDEO - COLONIA - NUEVA PALMIRA: RUTAS N°1, 11, 8, 17, 18 Y 26, RUTAS 23 Y 12		276,2	UY
MCC20	ADECUACIÓN DEL TRAMO RÍO GRANDE - PELOTAS (BR-392 / RS)		500,0	BR
MCC21	AMPLIACIÓN DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE RÍO GRANDE		435,7	BR
MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO		93,5	BR - UY
MCC23	PASO DE FRONTERA EN EL CORREDOR MONTEVIDEO - CHUY		15,0	UY
MCC26	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO DE PUNTAS DEL TIGRE		170,0	UY
MCC27	REACONDICIONAMIENTO DE LA RUTA MONTEVIDEO - RIVERA		85,6	UY
MCC28	RUTA N° 26: REACONDICIONAMIENTO DEL TRAMO RÍO BRANCO - PAYSANDÚ		39,8	UY
MCC29	REACONDICIONAMIENTO DE LA RUTA MONTEVIDEO - FRAY BENTOS, RUTAS N° 1, 3, 11, 23, 12 Y 2		37,9	UY
MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA		134,9	UY
MCC70	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE MONTEVIDEO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS		189,0	UY
MCC71	PUENTE BELLA UNIÓN - MONTECASEROS		0,0	AR - UY
MCC85	DRAGADO LAGO MERIN		2,9	BR
MCC86	EXPANSIÓN DEL PUERTO DE COLONIA (MUELLES, DRAGADO E INCORPORACIÓN DE ÁREAS)		14,0	UY
MCC87	AMPLIACIÓN DEL PUERTO SAUCE CON NUEVOS LUGARES DE ATRAQUE, Y DE SU RECINTO PORTUARIO PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS		10,0	UY
MCC90	CONSTRUCCIÓN DE PUERTO SECO PRÓXIMO AL PUERTO DE MONTEVIDEO		25,0	UY
MCC93	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO MONTEVIDEO - RÍO BRANCO		0,0	UY

PORTO ALEGRE - LÍMITE ARGENTINA / URUGUAY - BUENOS AIRES

*En millones de US\$				
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
MCC113	PUERTO SECO DE RIVERA		2,0	UY
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI		5,0	BR - UY
MCC117	CONEXIÓN FERROVIARIA LA CHARQUEADA AL RAMAL RÍO BRANCO		0,0	UY
MCC139	CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY		0,0	BR - UY
MCC150	PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS ROCHA		1.000,0	UY
MCC157	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ		1,4	BR
MCC158	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERÍN - LAGOA DOS PATOS		2,6	BR
MCC159	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI		7,0	UY
MCC160	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI		7,0	UY
26			3.054,5	
 PERFIL  PRE-EJECUCIÓN  EJECUCIÓN  CONCLUIDO				

MCC GRUPO 1

VALPARAÍSO - BUENOS AIRES





MCC GRUPO 3

Función estratégica

- Alcanzar, consolidar y mejorar los estándares de infraestructura y logística necesarios para un buen desempeño de la región en los mercados globales.
- Aprovechar las condiciones de escala y demanda de la zona para atraer la participación público-privada y difundir la experiencia a otros Ejes.
- Optimizar los flujos de bienes y servicios entre los centros económicos de Argentina y Chile.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.
- Optimizar la base logística para que la industria localizada en este espacio fortalezca su competitividad a nivel regional y global.
- Facilitar que Chile sirva como plataforma logística para que los demás países del Eje desarrollen mercados para sus productos y servicios en Asia.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
MCC33	PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL)		5.100,0	AR - CH
MCC39	REPAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 7 POTRERILLOS - LÍMITE CON CHILE		52,0	AR
MCC40	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE VIAL LAGUNA LA PICASA		20,0	AR
MCC41	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE FERROVIARIA LAGUNA LA PICASA		30,0	AR
MCC42	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE PALMIRA - EMPALME RUTA NACIONAL N° 40 S		25,0	AR
MCC43	RUTA NACIONAL N° 7: DUPLICACIÓN DEL TRAMO LUJÁN - EMPALME RUTA NACIONAL N° 188 (JUNÍN)		237,0	AR
MCC45	RUTA INTERNACIONAL CH-60 (SECTOR VALPARAÍSO - LOS ANDES)		447,0	CH
MCC46	MEJORAS AL ACCESO VIAL PUERTO DE VALPARAÍSO		105,0	CH
MCC48	PUERTO TERRESTRE LOS SAUCES (LOS ANDES)		61,0	CH
MCC49	RUTA DE LA FRUTA: SAN ANTONIO - SAN FERNANDO		600,0	CH
MCC51	MEJORAS EN EL PUERTO DE SAN ANTONIO		370,0	CH
MCC120	MEJORAMIENTO Y RECONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL SAN MARTÍN (MENDOZA - BUENOS AIRES)		90,0	AR
MCC133	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ (SANTIAGO)		590,0	CH
MCC134	AMPLIACIÓN DEL PUERTO VALPARAISO		560,0	CH
MCC135	PAVIMENTACIÓN CAMINO RANCAGUA - COYA, PASO LAS LEÑAS		200,0	CH
MCC136	TÚNEL BINACIONAL LAS LEÑAS		1.200,0	AR - CH



VALPARAÍSO - BUENOS AIRES

>>

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
MCC140	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 7: JUNÍN - LÍMITE SAN LUIS		800,0	AR
MCC142	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 8: RÍO CUARTO - VILLA MERCEDES		240,0	AR
MCC151	CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)		90,0	AR
MCC152	CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)		80,0	AR
MCC153	NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)		76,0	CH
MCC154	READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)		4,0	AR - CH
MCC155	SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)		28,0	AR - CH
23			11.005,0	



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



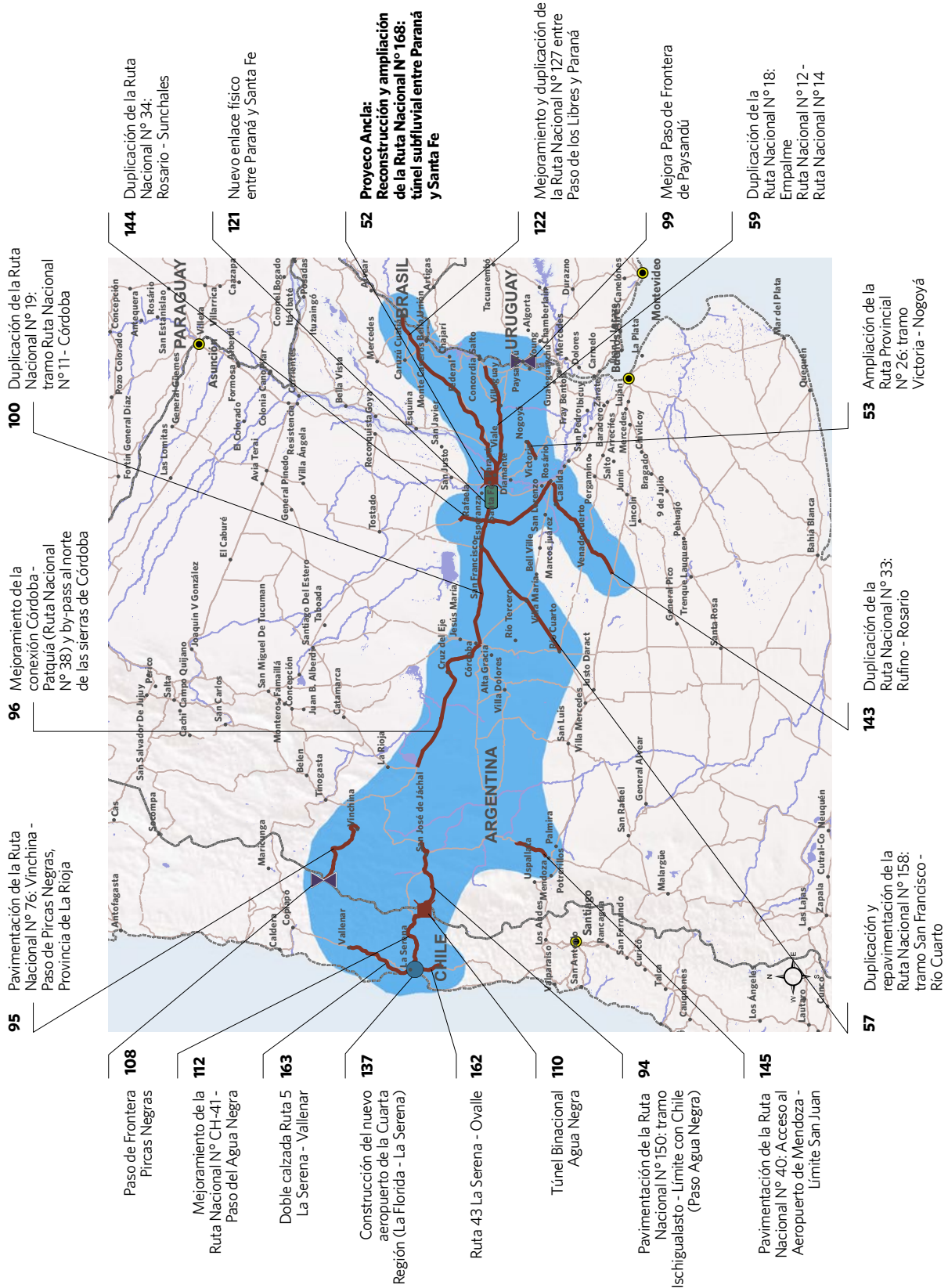
EJECUCIÓN



CONCLUIDO

MCC GRUPO 1

COQUIMBO - REGIÓN CENTRO ARGENTINA - PAYSANDÚ





MCC GRUPO 4

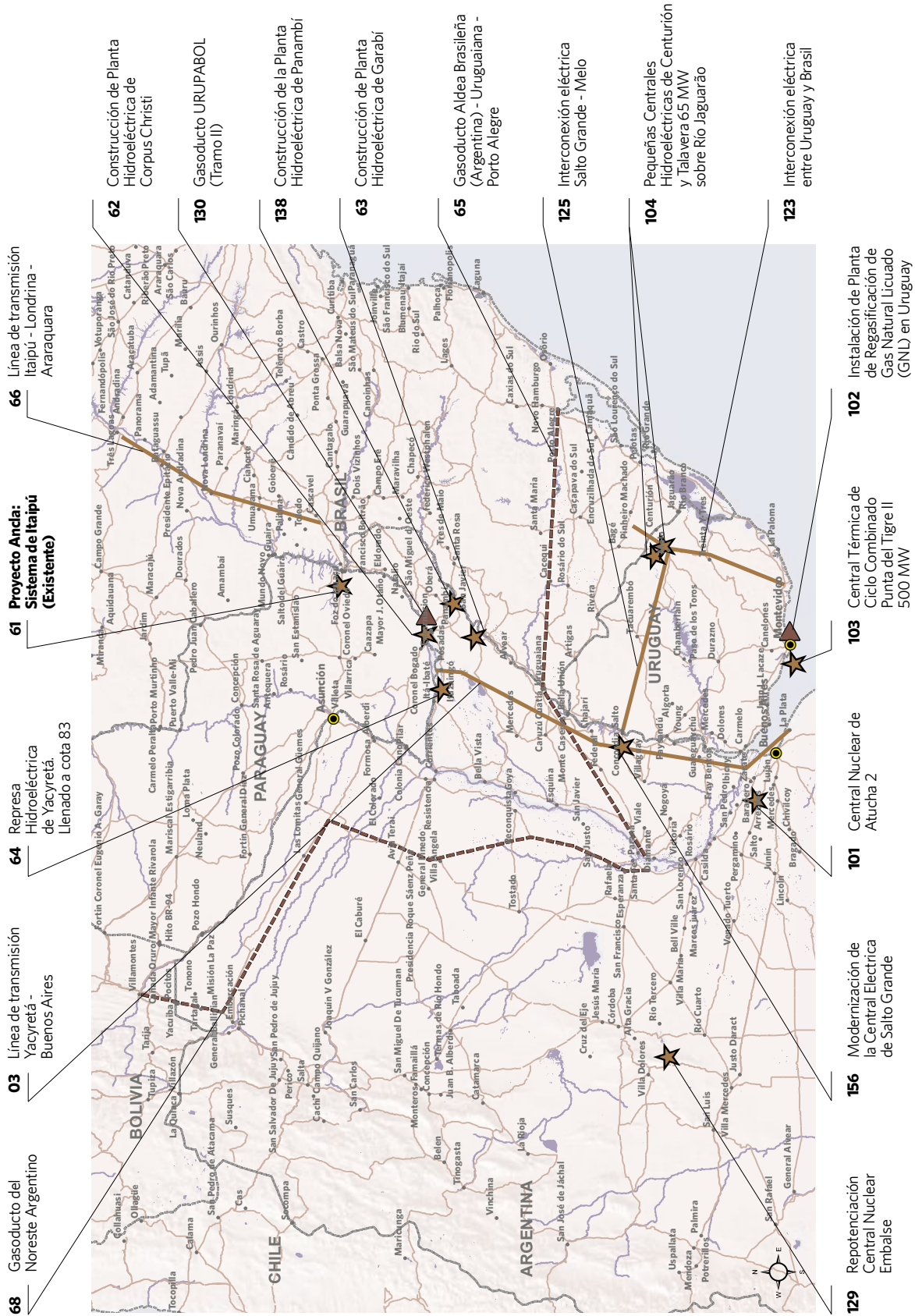
Función estratégica

- Optimizar los flujos de bienes y servicios entre los centros económicos de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.
- Articulación de flujos de bienes y servicios con el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.
- Promover el desarrollo del ecoturismo en la región.
- Desarrollar y mejorar las cadenas productivas regionales.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
MCC52	RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°168: TÚNEL SUBFLUVIAL ENTRE PARANÁ Y SANTA FE		40,0	AR
MCC53	AMPLIACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 26: TRAMO VICTORIA - NOGOYÁ		6,0	AR
MCC57	DUPLICACIÓN Y REPAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 158: TRAMO SAN FRANCISCO - RÍO CUARTO		400,0	AR
MCC59	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 18: EMPALME RUTA NACIONAL N° 12 - RUTA NACIONAL N° 14		250,0	AR
MCC94	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 150: TRAMO ISCHIGUALASTO - LÍMITE CON CHILE (PASO AGUA NEGRA)		73,0	AR
MCC95	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 76: VINCHINA - PASO DE PIRCAS NEGRAS, PROVINCIA DE LA RIOJA		120,0	AR
MCC96	MEJORAMIENTO DE LA CONEXIÓN CÓRDOBA - PATQUÍA (RUTA NACIONAL N° 38) Y BY-PASS AL NORTE DE LAS SIERRAS DE CÓRDOBA		100,0	AR
MCC99	MEJORA PASO DE FRONTERA DE PAYSANDÚ		12,0	UY
MCC100	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 19: TRAMO RUTA NACIONAL N° 11 - CÓRDOBA		529,0	AR
MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA		1.600,0	AR - CH
MCC112	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° CH-41 - PASO DEL AGUA NEGRA		123,0	CH
MCC121	NUEVO ENLACE FÍSICO ENTRE PARANÁ Y SANTA FE		1,8	AR
MCC122	MEJORAMIENTO Y DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 127 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y PARANÁ		40,0	AR
MCC137	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA CUARTA REGIÓN (LA FLORIDA-LA SERENA)		120,0	CH
MCC143	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 33: RUFINO - ROSARIO		500,0	AR
MCC144	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 34: ROSARIO - SUNCHALES		500,0	AR
MCC145	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40: ACCESO AL AEROPUERTO DE MENDOZA - LÍMITE SAN JUAN		210,0	AR
MCC162	RUTA 43 LA SERENA-OVALLE		221,0	CH
MCC163	DOBLE CALZADA RUTA 5 LA SERENA-VALLENAR		388,0	CH
19			5.233,8	

GRUPO ENERGÉTICO





MCC GRUPO 5

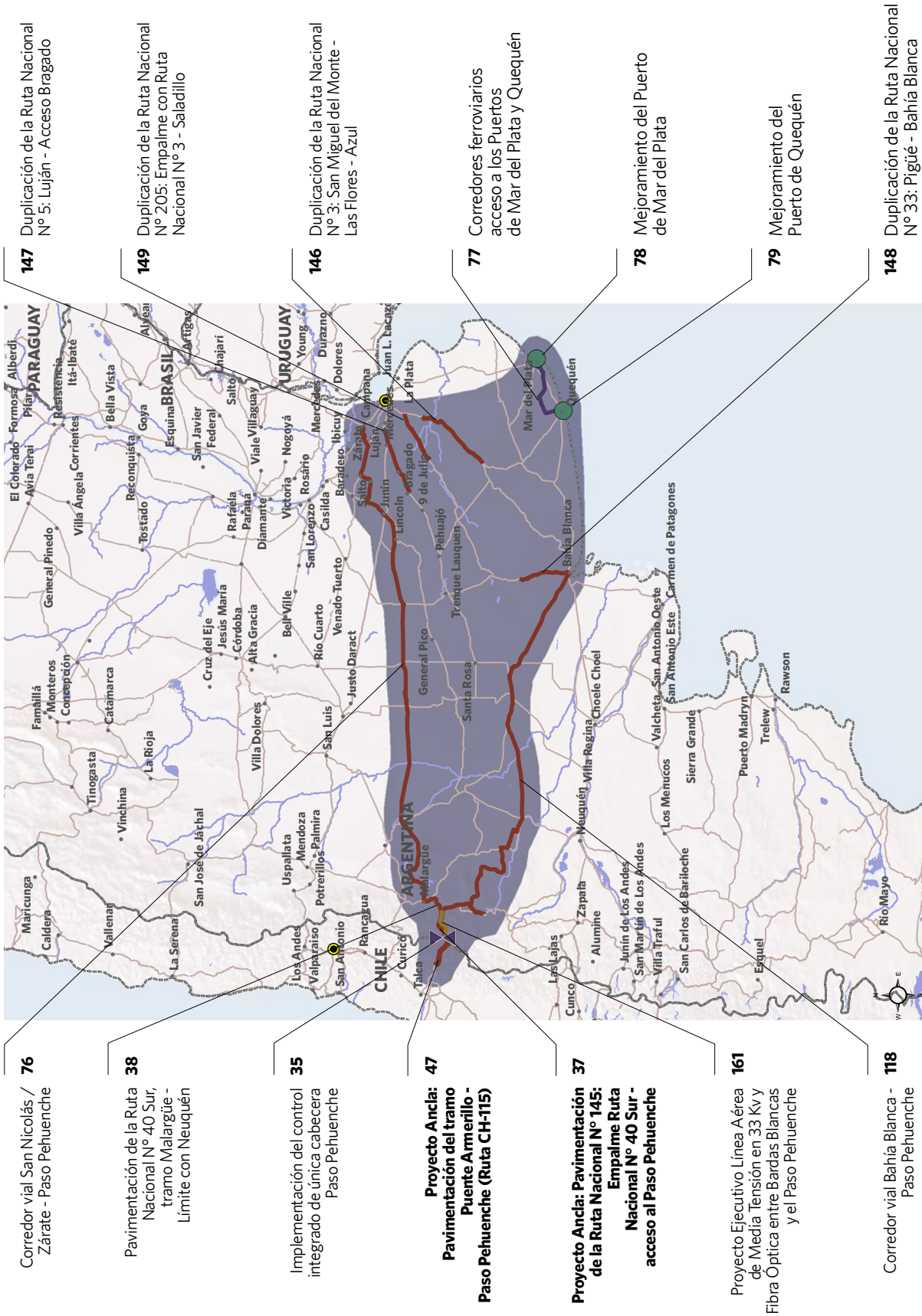
Función estratégica

- Aumento de la confiabilidad de los sistemas eléctricos y gasíferos de la zona.
- Consolidación y aumento de la capacidad de generación, transmisión y distribución de energía en un área demográfica y de producción industrial densa.
- Diversificación de la matriz energética de los países del MERCOSUR.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
MCC03	LÍNEA DE TRANSMISIÓN YACYRETÁ - BUENOS AIRES		600,0	AR
MCC61	SISTEMA DE ITAIPÚ (EXISTENTE)		16.000,0	BR - PY
MCC62	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE CORPUS CHRISTI		8.000,0	AR - PY
MCC63	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE GARABÍ		2.728,0	AR - BR
MCC64	REPRESA HIDROELÉCTRICA DE YACYRETÁ. LLENADO A COTA 83		1.200,0	AR - PY
MCC65	GASODUCTO ALDEA BRASILEÑA (ARGENTINA) - URUGUAIANA - PORTO ALEGRE		510,0	BR
MCC66	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ITAIPÚ - LONDRINA - ARARAQUARA		149,1	BR
MCC68	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO		1.000,0	AR
MCC101	CENTRAL NUCLEAR DE ATUCHA 2		740,0	AR
MCC102	INSTALACIÓN DE PLANTA DE REGASIFICACIÓN DE GAS NATURAL LICUADO (GNL) EN URUGUAY		1.125,0	UY
MCC103	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO PUNTA DEL TIGRE II 500 MW		531,0	UY
MCC104	PEQUEÑAS CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DE CENTURIÓN Y TALAVERA 65 MW SOBRE RÍO JAGUARÃO		60,0	UY
MCC123	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ENTRE URUGUAY Y BRASIL		349,0	BR - UY
MCC125	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA SALTO GRANDE - MELO		100,0	UY
MCC129	REPOTENCIACIÓN CENTRAL NUCLEAR EMBALSE		2.149,0	AR
MCC130	GASODUCTO URUPABOL (TRAMO II) (*)		0,0	PY - UY
MCC138	CONSTRUCCIÓN DE LA PLANTA HIDROELÉCTRICA DE PANAMBÍ		2.474,0	AR - BR
MCC156	MODERNIZACIÓN DE LA CENTRAL ELÉCTRICA DE SALTO GRANDE		0,0	AR - UY
18			21.715,1	

PEHUENCHE





MCC GRUPO 6

Función estratégica

- Brindar alternativas de conectividad y servicios asociados a los flujos de los bienes y servicios entre los países del MERCOSUR y Chile.
- Dinamizar el desarrollo intrarregional.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.
- Promover el desarrollo del turismo integrado en la región.

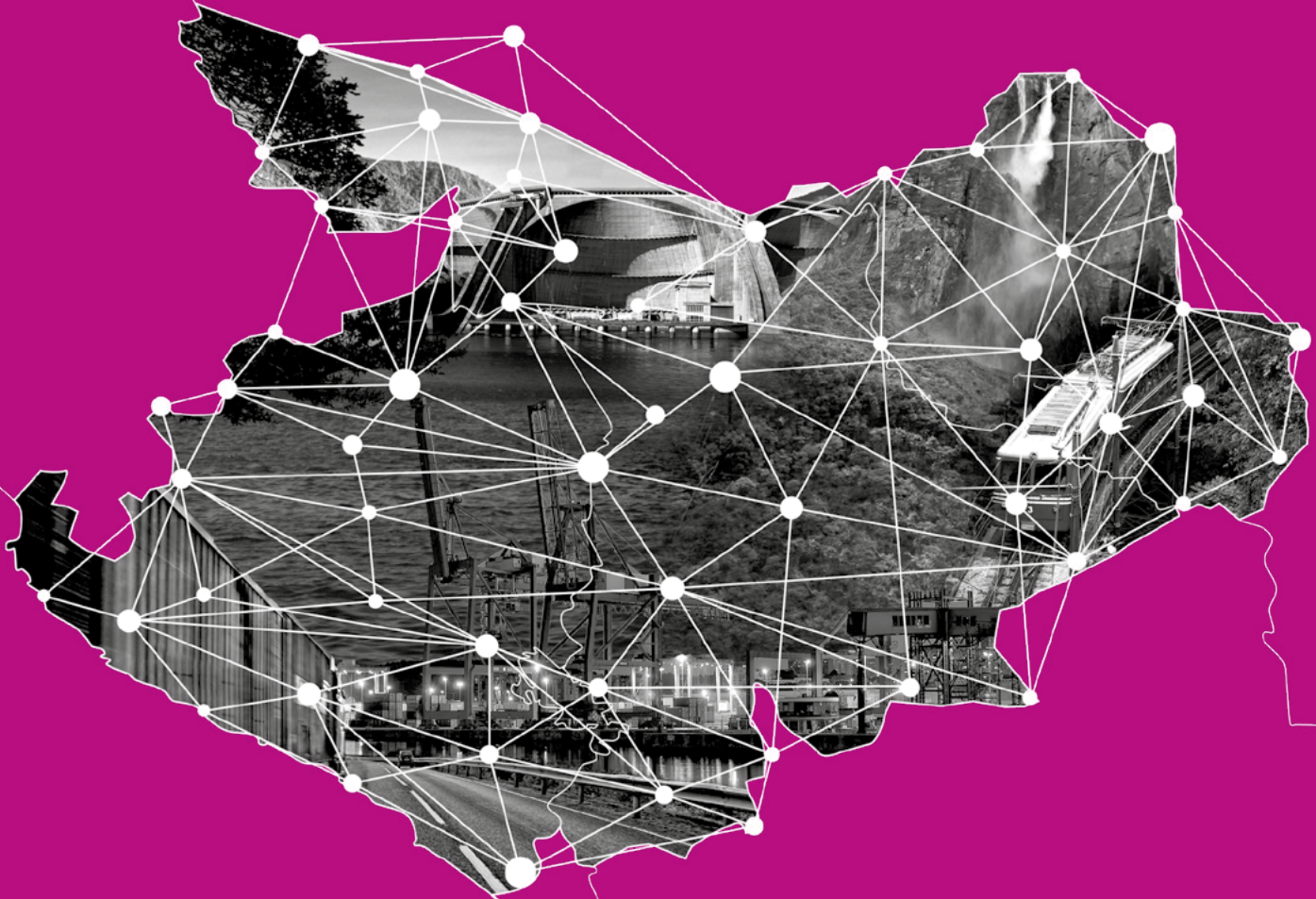
*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
MCC35	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO PEHUENCHE		30,0	AR - CH
MCC37	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°145: EMPALME RUTA NACIONAL N° 40 SUR - ACCESO AL PASO PEHUENCHE		63,0	AR
MCC38	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 SUR, TRAMO MALARGÜE - LÍMITE CON NEUQUÉN		90,0	AR
MCC47	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO PUENTE ARMERILLO - PASO PEHUENCHE (RUTA CH-115)		60,0	CH
MCC76	CORREDOR VIAL SAN NICOLÁS / ZÁRATE - PASO PEHUENCHE		1.000,0	AR
MCC77	CORREDORES FERROVIARIOS ACCESO A LOS PUERTOS DE MAR DEL PLATA Y QUEQUÉN		35,0	AR
MCC78	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA		70,0	AR
MCC79	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE QUEQUÉN		56,7	AR
MCC118	CORREDOR VIAL BAHÍA BLANCA - PASO PEHUENCHE		1.000,0	AR
MCC146	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 3: SAN MIGUEL DEL MONTE - LAS FLORES - AZUL		166,0	AR
MCC147	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 5: LUJÁN - ACCESO BRAGADO		240,0	AR
MCC148	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 33: PIGÜÉ - BAHIA BLANCA		260,0	AR
MCC149	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 205: EMPALME CON RUTA NACIONAL N° 3 - SALADILLO		240,0	AR
MCC161	PROYECTO EJECUTIVO LÍNEA AÉREA DE MEDIA TENSIÓN EN 33 KV Y FIBRA ÓPTICA ENTRE BARDAS BLANCAS Y EL PASO PEHUENCHE		0,0	AR
14			3.310,7	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

PBB PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Eje de Integración y Desarrollo



Población 12.730.732 habitantes
Densidad 11 hab./km²
Superficie 1.159.504 km²

PBI US\$ 71.116 millones
Servicios 77,9%
Industrias 11,4%
Agricultura 5,8%
Minas y canteras 5,2%



Inversión estimada

En millones de US\$

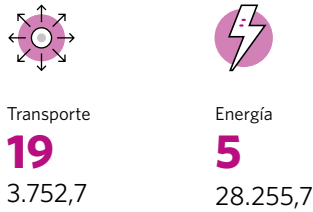
32.008,4



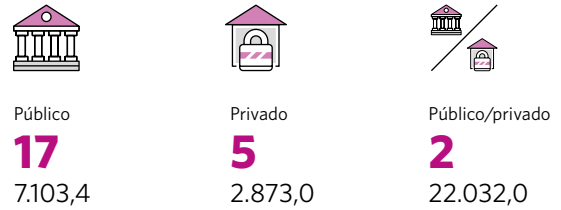
Proyectos por etapas



Proyectos por sector

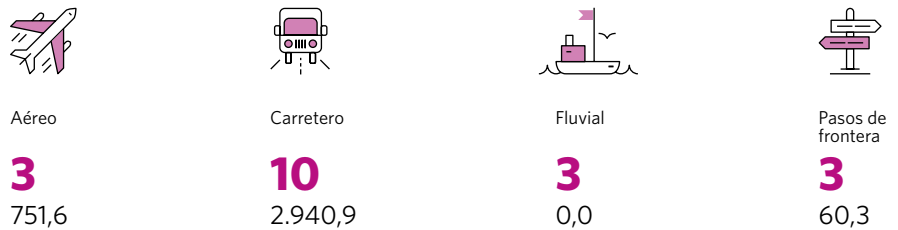


Proyectos por tipo de financiamiento

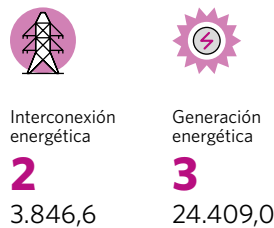


Proyectos por subsector

Transporte



Energía



PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Presentación del Eje

El Eje de Perú-Brasil-Bolivia⁽¹⁾ se extiende por departamentos de Perú (Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y Puno), de Bolivia (Pando, Beni y La Paz) y por estados de Brasil (Acre y Rondônia).

El Eje abarca el equivalente al 7% de la superficie de Suramérica (1.159.504 km²) y concentra el 3% de su población (12.730.732 habitantes), por lo que, con 11 hab./km², es es aquel con menor densidad de población. Posee el 2% del PBI de Suramérica (US\$ 71.116 millones⁽²⁾).

ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA



¹ Véase "Caracterización Socioeconómica y Ambiental del Eje Perú-Brasil-Bolivia", COSIPLAN-IIRSA, 2015, en <http://www.iirsa.org/peru-brasil-bolivia.asp>

² A precios corrientes del año 2013.

En relación con la infraestructura, la **red vial** de los países que lo conforman alcanza una longitud de 1.742.580 km, de los cuales el 11% están asfaltados. Respecto a la **red ferroviaria**, alcanza los 35.070 km. Su **sistema portuario** se conforma de siete puertos principales, dos de ellos operan con más de un millón y medio de toneladas por año. El sistema aeroportuario posee diecinueve aeropuertos: once son de cabotaje. Respecto a la **generación de energía eléctrica**, los países que integran el Eje poseen una capacidad instalada de 132.000 MW, y es Brasil el que aporta casi su totalidad con un 91%.

La presencia de **comunidades originarias** es muy relevante. Estas habitan en toda la extensión del territorio andino de Bolivia y el sur de Perú, también en los territorios amazónicos de la porción oriental del Eje. En general, son comunidades dedicadas a actividades de subsistencia (agricultura en pequeña escala) y cuyos miembros también pueden ser asalariados rurales o de la minería.

Respecto de las **áreas protegidas**, existen alrededor de 132 unidades territoriales con algún grado de protección ambiental que alcanza aproximadamente 253.000 km² de superficie, valor que constituye alrededor del 22% del área total. De esa superficie, el 40% lo aporta Brasil (103.000 km²); un 36%, Perú (91.000 km²) y un 24%, Bolivia (59.000 km²). Estas áreas incluyen importantes zonas de conservación de paisajes, flora y fauna: entre ellas figuran dos reservas de biosfera, tres sitios Ramsar y dieciséis parques nacionales.

De un modo general, todo el territorio del Eje perteneciente a la cordillera de los Andes está expuesto principalmente a **amenazas naturales** de tipo geodinámico, producto de movimientos sísmicos y vulcanismo, mientras que la porción oriental del Eje correspondiente a los denominados llanos amazónicos está expuesta a amenazas de tipo meteorológico e hidrológico, producto de las abundantes precipitaciones a la que es sometida, lo que provoca inundaciones y anegamientos, principalmente en la cuenca del río Madeiras y sus tributarios. La franja costera del Pacífico —a su vez— está expuesta a tsunamis derivados de terremotos. Sumado a esto, la presencia de eventos de deslizamientos de tierras es común en todo el territorio, donde existen fuertes pendientes y altas tasas de precipitaciones.

Los países que integran el Eje planifican inversiones por US\$32.000 millones, en 24 Proyectos de integración física, 5 de los cuales pertenecen al sector energía e implican el 88% de las inversiones. Esto ubica al Eje de Perú-Brasil-Bolivia como el segundo con mayores inversiones previstas para Proyectos de la Cartera del COSIPLAN.

El Eje involucra el 28% de la economía de Bolivia; el 20% de la de Perú y el 1% de la de Brasil. En términos absolutos, Perú aporta el 57% del PBI agregado del Eje, seguido por Brasil con un 30% y Bolivia con un 14%.

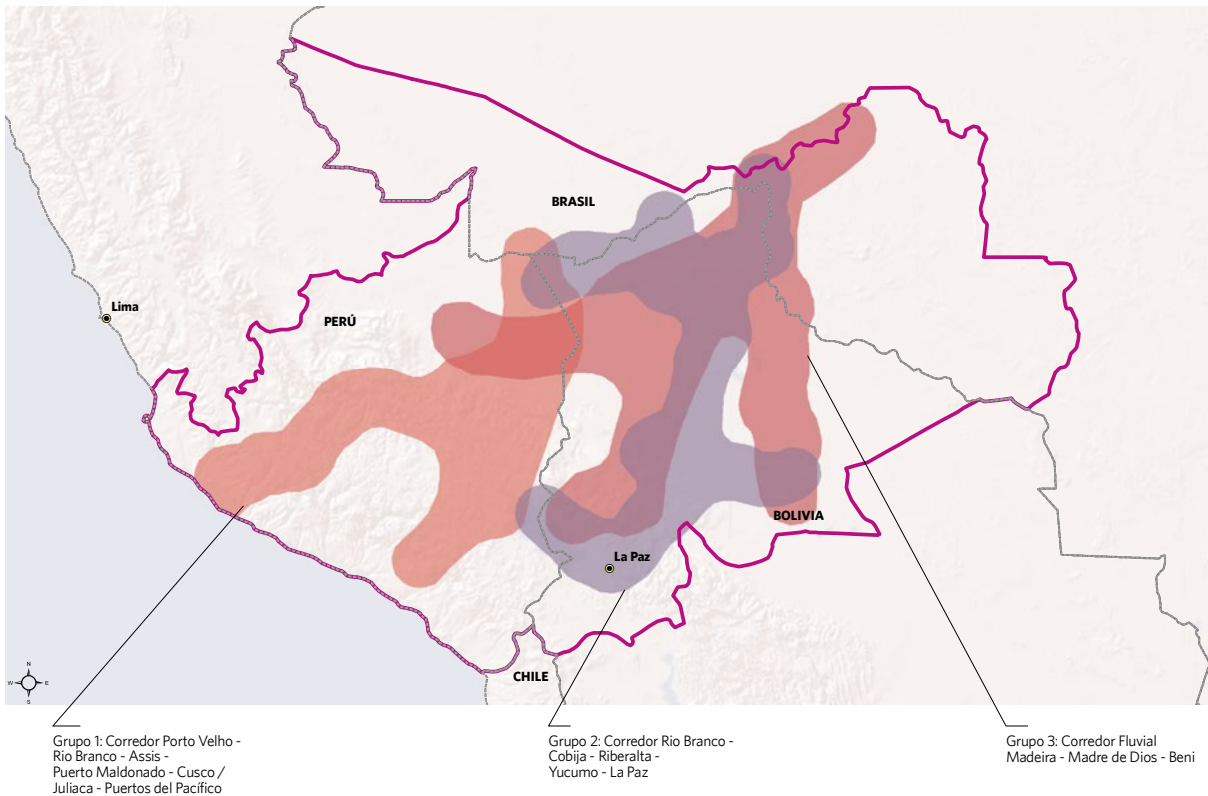
Comparte regiones de su área de influencia con los Ejes del Amazonas (AMA), Andino (AND) e Interoceánico Central (IOC).

PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Cartera de Proyectos

El conjunto de obras del Eje Perú-Brasil-Bolivia está orientado a diversificar la matriz energética de la región y a consolidar una vía fluvial internacional para generar nuevas posibilidades de desarrollo socioeconómico.

GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA



CUADRO 1. GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA *En millones de US\$

Grupo	Nombre	N° Proyectos	Inversión estimada*
1	CORREDOR PORTO VELHO - RIO BRANCO - ASSIS - PUERTO MALDONADO - CUSCO / JULIACA - PUERTOS DEL PACÍFICO	8	2.933,8
2	CORREDOR RIO BRANCO - COBIJA - RIBERALTA - YUCUMO - LA PAZ	9	842,6
3	CORREDOR FLUVIAL MADEIRA - MADRE DE DIOS - BENI	7	28.232,0
TOTAL		24	32.008,4

La Cartera activa del Eje cuenta con 19 Proyectos por una inversión estimada de US\$ 26.028 millones.

De los diecinueve Proyectos activos, solamente uno cuenta con información respecto de su fecha estimada de finalización: el Puente sobre el Río Madeira en Abuna (BR 364/RO), que es el único Proyecto API del Eje. Actualmente se encuentra en ejecución, con fecha estimada de finalización en 2017.

Si se consideran los siete Proyectos en ejecución, se estima que, una vez concluidos, se habrá ejecutado cerca del 78% de la inversión estimada para la Cartera del Eje.

Los cinco Proyectos con mayor inversión estimada representan el 94% de la inversión de la Cartera activa del Eje. El Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau) es el Proyecto con mayor inversión estimada de los 581 de la Cartera del COSIPLAN, con un monto de US\$ 18.209 millones.

El nuevo Complejo en Brasil implica la construcción de dos usinas hidroeléctricas alimentadas por los recursos hídricos del río Madeira. Busca diversificar la matriz energética del territorio. Tiene financiamiento del BNDES (Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil) y de un consorcio de bancos privados, y actualmente se encuentra en fase avanzada de ejecución. Su fecha estimada de finalización es marzo de 2017. La existencia de este Proyecto explica que el Eje, aun teniendo solamente el 4% de los Proyectos de toda la Cartera, contribuya con el 10% de su inversión estimada total.

Respecto de los demás cuatro Proyectos con mayor inversión estimada, cabe destacar que sus inversiones estimadas conjuntas representan un 40% de la inversión del primer Proyecto mencionado y tienen todos fuente de financiamiento público. Así como el primero, también el segundo y el tercero proponen la construcción de centrales hidroeléctricas; sin embargo, todavía no tienen estudios de prefactibilidad realizados, por lo tanto, su inversión estimada se actualizará en cuanto estén los resultados de estos. El cuarto y el quinto Proyecto son carreteros y se encuentran en ejecución.

CUADRO 2. LOS CINCO PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA *En millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada*	Países	Tipo de financiamiento
PBB16	COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICA SANTO ANTONIO E HIDROELÉCTRICA JIRAU)	3		18.209,0	BR	Público/privado
PBB17	HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL	3		5.000,0	BO - BR	Público
PBB67	CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO, CUSCO	1		658,0	PE	Privado
PBB05	CARRETERA GUAYARAMERÍN - RIBERALTA / YUCUMO - LA PAZ	2		594,0	BO	Público
PBB12	HIDROELÉCTRICA CACHUELA ESPERANZA (RÍO MADRE DE DIOS - BOLIVIA)	3		1.200,0	BO	Público



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



CONCLUIDO

Los Proyectos concluidos del Eje son 5 por un total de US\$ 5.980 millones.

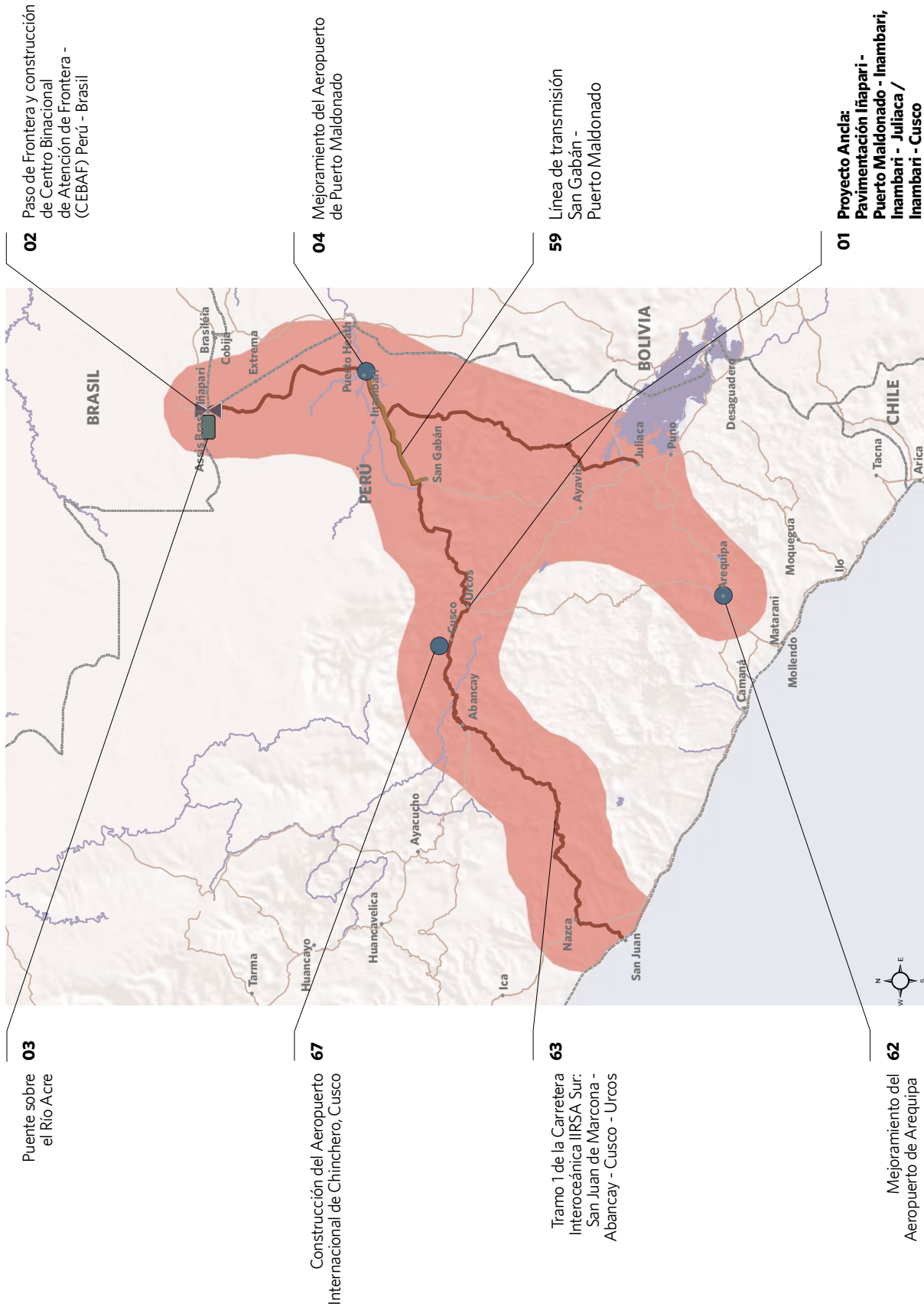
Recientemente, se concluyó la línea de transmisión entre las dos centrales hidroeléctricas del río Madeira y el sistema central por US\$ 3.823 millones, que consolida la distribución de energía renovable en la región.

Además, fue concluido el Proyecto ancla Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco. La pavimentación de este tramo por casi US\$ 2.000 millones fue acompañada además por otras obras, entre las que se concluyeron el puente sobre el río Acre, en territorio brasileño, y el tramo 1 de la Carretera Interoceánica IIRSA Sur. Todas estas obras hicieron sostenible el corredor que vincula la costa de Perú con Brasil y la frontera con Bolivia, que actualmente verifica un aumento del flujo de bienes y habitantes. Las obras en ejecución del Puente sobre el Río Madeira en Abuna se integra en este mismo corredor y busca unificar los tramos interrumpidos por el río Madeira, que actualmente es cruzado en balsas.

CUADRO 3. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE *En millones de US\$

Código	Nombre	Monto de inversión*	Países
PBB18	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ENTRE LAS DOS CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DEL RÍO MADEIRA Y EL SISTEMA CENTRAL	3.823,0	BR
PBB03	PAVIMENTACIÓN IÑAPARI - PUERTO MALDONADO - INAMBARI, INAMBARI - JULIACA / INAMBARI - CUSCO	1.976,0	PE
PBB63	TRAMO 1 DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA IIRSA SUR: SAN JUAN DE MARCONA - ABANCAY - CUSCO - URCOS	145,4	PE
PBB01	LÍNEA DE TRANSMISIÓN SAN GABÁN - PUERTO MALDONADO	23,6	PE
PBB59	PUENTE SOBRE EL RÍO ACRE	12,0	BR - PE
5		5.980,0	

CORREDOR PORTO VELHO - RIO BRANCO - ASSIS - PUERTO MALDONADO - CUSCO / JULIACA - PUERTOS DEL PACÍFICO





PBB GRUPO 1

Función estratégica

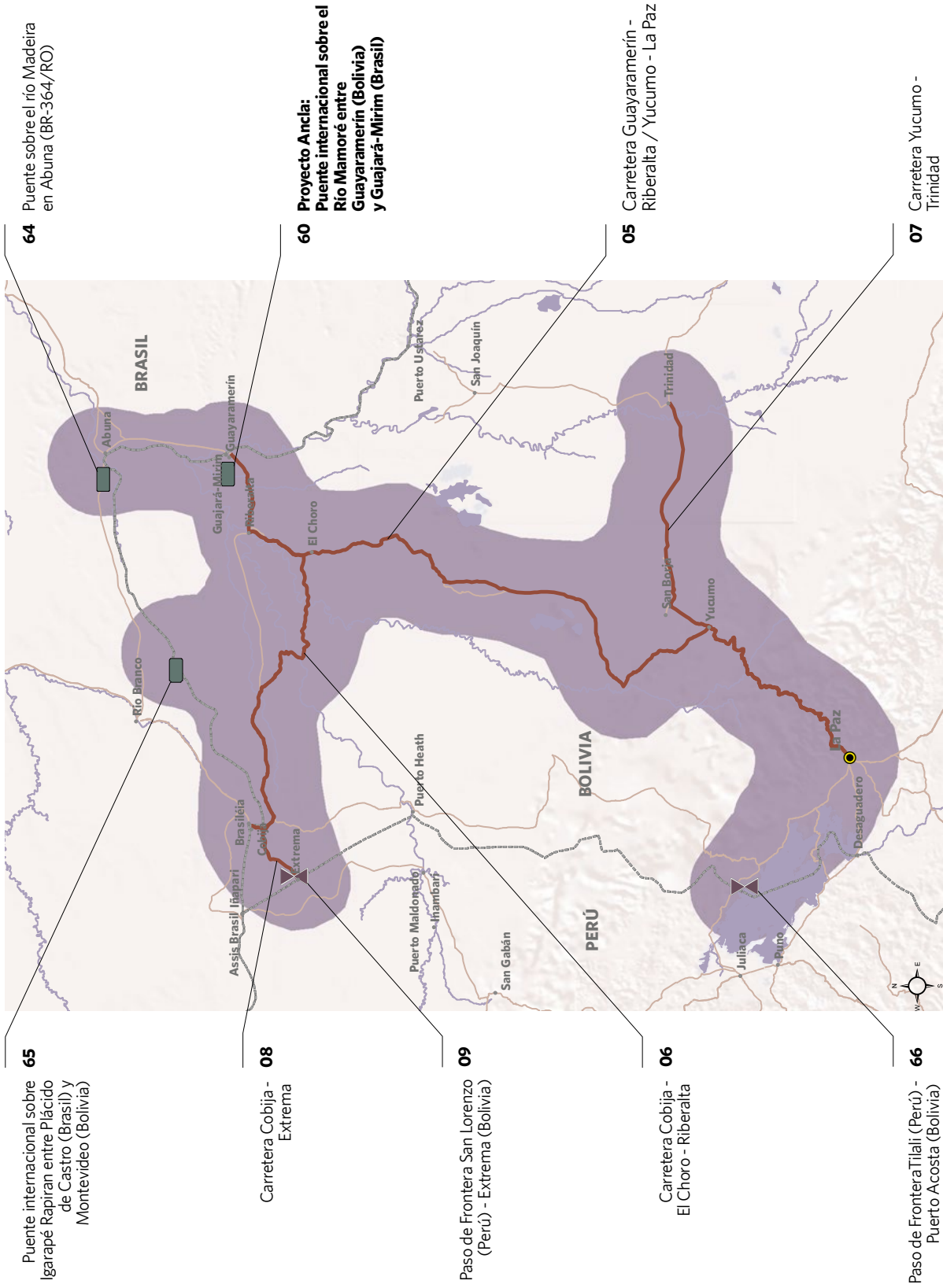
- Consolidar el desarrollo socioeconómico de la macroregión del sur del Perú y los estados de Acre y Rondônia de Brasil. Se busca facilitar el intercambio comercial y turístico y brindar servicios logísticos que garanticen el acceso de esos territorios hacia los mercados internacionales e impulsen el proceso de integración.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
PBB01	PAVIMENTACIÓN IÑAPARI - PUERTO MALDONADO - INAMBARI, INAMBARI - JULIACA / INAMBARI - CUSCO		1.976,0	PE
PBB02	PASO DE FRONTERA Y CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) PERÚ - BRASIL		25,2	BR - PE
PBB03	PUENTE SOBRE EL RÍO ACRE		12,0	BR - PE
PBB04	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO		42,4	PE
PBB59	LÍNEA DE TRANSMISIÓN SAN GABÁN - PUERTO MALDONADO		23,6	PE
PBB62	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE AREQUIPA		51,2	PE
PBB63	TRAMO 1 DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA IIRSA SUR: SAN JUAN DE MARCONA - ABANCAY - CUSCO - URCOS		145,4	PE
PBB67	CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO, CUSCO		658,0	PE
8			2.933,8	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

CORREDOR RIO BRANCO - COBIJA - RIBERALTA - YUCUMO - LA PAZ





PBB GRUPO 2

Función estratégica

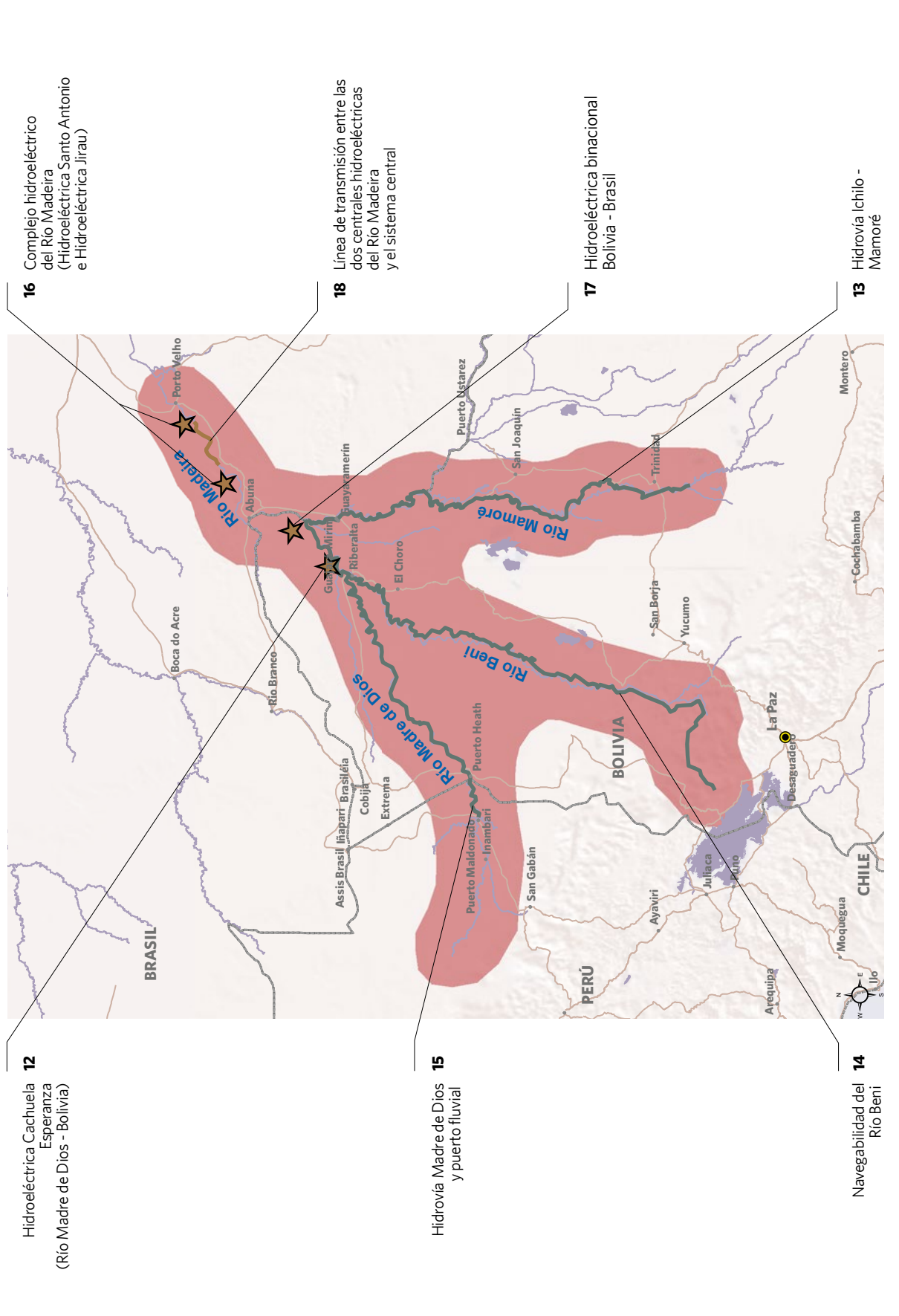
- Abrir nuevas posibilidades para el desarrollo socioeconómico de la región Madre de Dios-Acre-Pando (MAP) a través de su vinculación con el eje central boliviano.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
PBB05	CARRETERA GUAYARAMERÍN - RIBERALTA / YUCUMO - LA PAZ		594,0	BO
PBB06	CARRETERA COBIJA - EL CHORO - RIBERALTA		56,0	BO
PBB07	CARRETERA YUCUMO - TRINIDAD		5,5	BO
PBB08	CARRETERA COBIJA - EXTREMA		29,0	BO
PBB09	PASO DE FRONTERA SAN LORENZO (PERÚ) - EXTREMA (BOLIVIA)		15,0	BO - PE
PBB60	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO MAMORÉ ENTRE GUAYARAMERÍN (BOLIVIA) Y GUAJARÁ-MIRIM (BRASIL)		75,0	BO - BR
PBB64	PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO)		48,0	BR
PBB65	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE IGARAPÉ RAPIRAN ENTRE PLÁCIDO DE CASTRO (BRASIL) Y MONTEVIDEO (BOLIVIA)		0,0	BO - BR
PBB66	PASO DE FRONTERA TILALI (PERÚ) - PUERTO ACOSTA (BOLIVIA)		20,0	BO - PE
9			842,5	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

CORREDOR FLUVIAL MADEIRA - MADRE DE DIOS - BENI





PBB GRUPO 3

Función estratégica

- Consolidar una vía de integración internacional fluvial que desarrolle principalmente la logística de transporte y el desarrollo socioeconómico de las regiones de Madre de Dios (Perú), Rondônia (Brasil), Pando y Beni (Bolivia).
- Posibilitar el cambio de la matriz energética para aumentar la oferta de energía renovable en la región.

*En millones de US\$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
PBB12	HIDROELÉCTRICA CACHUELA ESPERANZA (RÍO MADRE DE DIOS - BOLIVIA)		1.200,0	BO
PBB13	HIDROVÍA ICHILO - MAMORÉ		0,0	BO
PBB14	NAVEGABILIDAD DEL RÍO BENI		0,0	BO
PBB15	HIDROVÍA MADRE DE DIOS Y PUERTO FLUVIAL		0,0	BO
PBB16	COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICA SANTO ANTONIO E HIDROELÉCTRICA JIRAU)		18.209,0	BR
PBB17	HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL		5.000,0	BO - BR
PBB18	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ENTRE LAS DOS CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DEL RÍO MADEIRA Y EL SISTEMA CENTRAL		3.823,0	BR
7			28.232,0	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

Capítulo 4

El territorio y la planificación de la infraestructura de integración

Los Gobiernos de América del Sur realizan desde hace más de una década un importante esfuerzo de cooperación y diálogo con el propósito de alcanzar una mayor y más sustentable integración física de la región. La Iniciativa IIRSA —durante los primeros diez años— y el trabajo del COSIPLAN —desde 2011— se orientan a la planificación de Proyectos de infraestructura como un componente clave para el desarrollo del territorio suramericano.

La característica distintiva de este proceso ha sido la planificación de la infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, con una perspectiva regional. Con el foco puesto en el territorio, los objetivos son aumentar la competitividad y la complementariedad de las economías de la región; contribuir a la reducción de las disparidades regionales y la desigualdad social y mejorar la calidad y expectativa de vida en cada país y en la región como un todo.

4.1. Los Ejes de Integración y Desarrollo

Para estructurar la planificación de la infraestructura, se utilizaron herramientas teórico-prácticas que vinculan esta última con el territorio, lo que permitió conformar la **Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración**. Esto fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la **Metodología de Planificación Territorial Indicativa**. Esta metodología parte de la identificación de **Ejes de Integración y Desarrollo**⁽¹⁾, los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera.

Los Ejes y sus áreas de influencia han sido definidos atendiendo a las siguientes características:

- **Cobertura geográfica de países y regiones.** Los Ejes agrupan territorios que permiten la presencia y participación de los doce países suramericanos en el proceso de integración física. En el área de influencia se observan regiones de distinta densidad geográfica que comprenden también las principales concentraciones de población.
- **Identificación de los flujos de comercio tanto existentes como potenciales.** Los Ejes son un ámbito por donde transitan los principales flujos comerciales intrarregionales (según los patrones históricos de comercio) que es viabilizado por la infraestructura existente. También toma en cuenta el potencial productivo de los espacios regionales.
- **Inversiones en las áreas de influencia de los Ejes.** Se ha considerado el volumen de las inversiones recientes, aquellas en ejecución y también de las que se proyectaban en el corto plazo dentro del área de influencia de cada Eje.
- **Interés y presencia de la población local y los sectores productivos** en el desarrollo del territorio, en los Proyectos logísticos y en la infraestructura.
- **Sostenibilidad social y ambiental.** Habida cuenta de la diversidad de los ecosistemas de cada región, se han identificado las reservas forestales, las zonas de fragilidad ecológica y los derechos y oportunidades de las poblaciones locales.

Se definieron diez Ejes de Integración y Desarrollo⁽²⁾, cuyas áreas de influencia pueden solaparse entre sí.

Una vez establecido el ámbito geográfico de los Ejes de acuerdo a los criterios señalados, un aspecto clave ha sido el nexo entre ellos y la infraestructura. A partir de la caracterización económica, social y ambiental de su área de influencia, se busca articular de manera directa a los Proyectos con el territorio mediante la Metodología de Planificación Territorial Indicativa.

El desarrollo de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa se inspiró en la convicción de que las inversiones y los Proyectos tienen un impacto sustancial en la economía y medio ambiente de la región, coadyuvan al desarrollo social a la vez que crean nuevas oportunidades económicas para la población local.

Un Eje de Integración y Desarrollo es una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos. Articulado por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo.

1 Ver <http://www.iirsa.org/eid.asp>

2 La Metodología de Planificación Territorial Indicativa aún no ha sido aplicada al Eje Andino del Sur.



4.2. La Metodología de Planificación Territorial Indicativa

El proceso de aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa⁽³⁾ se inició con la puesta en marcha de la Iniciativa IIRSA. Este trabajo, que se realizó en dos etapas, se llevó a cabo a través de las reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) bajo un esquema de trabajo participativo de los doce países de América del Sur.

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN es un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional. Está compuesta por Proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

Este proceso de planificación se realizó en dos fases. En la primera, y sobre la base del concepto de sinergias, se definieron para cada Eje los **Grupos de Proyectos**, sus **Proyectos Ancla**, los **Proyectos rótula** y **funciones estratégicas**.

Grupos de Proyectos. Es un conjunto de Proyectos interdependientes, en un determinado espacio geoeconómico que tienen efectos sinérgicos sobre el desarrollo sostenible. Posibilita explotar los beneficios de un conjunto de inversiones, los cuales son más grandes que la suma de los efectos de los Proyectos individuales que lo componen. El proceso tiene por base el territorio y toma en cuenta la localización de los Proyectos, sus relaciones con las actividades económicas dominantes o potenciales y los aspectos ambientales y sociales asociados.

Función estratégica. Los efectos del grupo de Proyectos componen su función estratégica, es decir, el objetivo común o beneficios principales tanto para la integración como para el desarrollo regional de los espacios geoeconómicos involucrados. Se refiere a la vinculación directa del Grupo de Proyectos con los aspectos territoriales propios de su área de influencia y con la visión estratégica del Eje correspondiente.

Proyecto ancla. Dan sentido a la formación de los Grupos y viabilizan las sinergias. Son aquellos identificados como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo en beneficio del desarrollo económico y social. No necesariamente son los Proyectos de mayor tamaño o inversión estimada.

Proyecto rótula. Son aquellos que articulan dos o más Ejes, que tienen funcionalidad en más de un Eje o que articulan dos o más grupos de Proyectos de un mismo Eje.

En la segunda fase se definió una estructura de factores de análisis que capturen los atributos de cada Grupo de Proyectos en términos de sus impactos para la integración y desarrollo regional, asimismo para las condiciones de factibilidad de su implementación. Sobre la base de estas dos dimensiones, se realizó una evaluación para ordenar las prioridades de inversión.

- Articular e incorporar iniciativas y políticas de desarrollo económico, social y ambiental en los Ejes de Integración y Desarrollo, complementarios a los Proyectos de infraestructura de integración identificados.

Durante los años 2003 y 2004 se concretó la primera etapa de la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa, que tuvo como resultado la conformación y ordenamiento de la Cartera de Proyectos con una visión regional integradora de las visiones nacionales.

La segunda etapa de aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa (2005-2010) se inició en 2006 con la aprobación de un plan de acción orientado a promover un salto de calidad en el proceso de planificación territorial y de la Cartera de Proyectos, con los siguientes objetivos:

³ Ver <http://www.iirsa.org/mpti.asp>

Con la creación del COSIPLAN, se da continuidad a este trabajo y se amplía el uso y difusión de estas herramientas y metodologías. Uno de los objetivos del Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) consiste en perfeccionar, difundir y aplicar metodologías y herramientas de Planeamiento Territorial.

- Incrementar el sustento técnico de los Grupos de Proyectos de la Cartera a través de la ampliación del conocimiento sobre la situación económica, social y ambiental del territorio y los efectos potenciales de los Proyectos de infraestructura sobre el desarrollo sostenible (potencial de integración productiva, impactos socio-ambientales, etc.).
- Mejorar la capacidad de formulación, preparación y evaluación de los Proyectos de integración para fortalecer su calidad intrínseca.

En este sentido, se realizaron talleres de capacitación en temas de integración física para los equipos nacionales⁽⁴⁾ y se crearon fondos no reembolsables para estudios de preinversión⁽⁵⁾. Adicionalmente, se desarrollaron nuevas metodologías de planificación territorial⁽⁶⁾ y herramientas de análisis⁽⁷⁾, entre las cuales se destacaron las siguientes: la Metodologías de Integración Productiva y Logística (IPrLg)⁽⁸⁾, la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)⁽⁹⁾ y la Base de Datos de la Cartera de Proyectos (actualmente el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN - SIP).

Actualmente, se continúa con los trabajos en marcha y se suman instrumentos para profundizar y enriquecer el proceso de planificación sostenible de la infraestructura en América del Sur, como los Programas Territoriales de Integración⁽¹⁰⁾, la Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres en los Proyectos de Infraestructuras de Integración Regional⁽¹¹⁾, el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)⁽¹²⁾ y el Sistema de Información Georreferenciada del COSIPLAN (SIG)⁽¹³⁾.

Tanto las metodologías como las herramientas nombradas se encuentran incorporadas en el PAE. Los planes de trabajo anual del COSIPLAN incluyen actividades para trabajar en el perfeccionamiento y aplicación de cada una de ellas:

Programas Territoriales de Integración. Considerando aspectos económicos, sociales y ambientales, el objetivo de los PTI es identificar e implementar un conjunto de acciones complementarias a los Proyectos de la API con el objetivo de potenciar su impacto en el desarrollo de los territorios involucrados.

Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico. Su objetivo es identificar acciones complementarias para potenciar —desde el punto de vista social, ambiental y cultural— los efectos positivos de los Proyectos y minimizar sus impactos negativos. Utiliza como unidad de análisis el área de influencia de los Grupos de Proyectos de la Cartera o los Proyectos de la API.

⁴ Talleres de Capacitación sobre Integración Física: (i) Curso sobre Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Suramericana, octubre de 2008 (<http://www.iirsa.org/Event/Detail?id=122>); y (ii) Taller de Capacitación Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Suramericana, setiembre de 2009 (<http://www.iirsa.org/Event/Detail?id=136>)

⁵ BID, CAF y FONPLATA destinaron partidas específicas para apoyar estudios de pre-inversión para proyectos de integración física, con especial énfasis en los proyectos de la cartera.

⁶ Estas metodologías tienen el propósito de incorporar aspectos ambientales, sociales, de integración productiva y logística, de gestión del riesgo de catástrofes, normativos y de regulación, entre otros, al proceso de planificación de los proyectos.

⁷ Estas herramientas tienen el objetivo de apoyar y facilitar el análisis del territorio a través de la sistematización de la información de los proyectos.

⁸ Ver <http://www.iirsa.org/iprlg.asp>

⁹ Ver <http://www.iirsa.org/ease.asp>

¹⁰ Ver <http://www.iirsa.org/pti.asp>

¹¹ Ver <http://www.iirsa.org/grd.asp>

¹² Ver <http://www.iirsa.org/sip.asp>

¹³ Ver <http://www.iirsa.org/sig.asp>

Metodología de Integración Productiva y Logística. Su objetivo es evaluar el potencial de integración productiva y del desarrollo de la logística en el área de influencia de un Grupo de Proyectos o de un Proyecto de la API. Como resultado final, permite articular un conjunto de acciones con una lógica de relaciones interdependientes para potenciar el impacto de la implementación de la infraestructura en el desarrollo de estas actividades.

Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres. Su objetivo es prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos (terremotos, maremotos, aluviones, inundaciones y erupciones volcánicas) que afecten las infraestructuras suramericanas y establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública.

Con el objetivo de consolidar la Cartera de Proyectos, el PAE prevé la actualización permanente de los Proyectos incluidos en la Cartera. Una de las herramientas indispensables para la actualización, la calidad de información de los Proyectos y su difusión es el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN.

4.3. Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

El **Sistema de Información de Proyectos (SIP)** es la herramienta de apoyo a la planificación y análisis de la infraestructura de integración que contiene la información sistematizada de los Proyectos del COSIPLAN. Este instrumento permite acceder a la ficha con la información de cada uno de los Proyectos (datos generales, alcance, costo y financiamiento, estado, etc.) y generar reportes de acuerdo a la búsqueda realizada.

La información contenida en las fichas es actualizada por un responsable por país o países, dependiendo de la dimensión territorial de cada Proyecto⁽¹⁴⁾. Los informes de avance anuales se hacen a partir de la información obtenida en este sistema.

La primera versión de esta base de datos se construyó en el año **2004**. Posteriormente, entre los años **2007** y **2010**, se incorporaron importantes mejoras a la herramienta informática y se realizaron revisiones regulares de la consistencia en la información de cada ficha.

En el año **2011**, los países aprobaron la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), la cual se encuentra conformada por un subconjunto de Proyectos de la Cartera del COSIPLAN. Con el objeto de registrar los progresos en la implementación de los Proyectos de la API, se presentó la necesidad de sumar dos nuevos componentes asociados a la base de datos: (i) un módulo que consolidara la información de los Proyectos de la API, (ii) un Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) para esos Proyectos.

Para poder incorporar los nuevos instrumentos, fue necesario realizar ajustes y nuevas programaciones técnicas e informáticas en la plataforma ya existente. En este contexto, en **2013**⁽¹⁵⁾, se desarrolló el SIP⁽¹⁶⁾, conformado por tres componentes interconectados en línea tanto para el acceso como para la carga de información.

Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN. Contiene las fichas de cada uno de los Proyectos de la Cartera (denominados "Proyectos individuales" para los fines del sistema) con información general organizada de manera modular. Permite generar búsquedas y reportes de acuerdo a la consulta realizada. Cada una de las fichas de Proyectos

¹⁴ Proyectos nacionales, binacionales o multinacionales.

¹⁵ GTE sobre API y SMP, 27 y 28 de agosto de 2013, Río de Janeiro, Brasil. Ver <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=227>

¹⁶ Ver <http://www.iirsa.org/proyectos/>

es actualizada por un responsable por país o países dependiendo del ámbito del Proyecto.

Base de Datos de los Proyectos de la API. Contiene las fichas de los 31 Proyectos estructurados de la API. La información de estas fichas se presenta organizada con un diseño similar a la de los Proyectos individuales. Tanto las fichas de los estructurados como las de los individuales están vinculadas. Adicionalmente, se incorporaron una serie de reportes relativos a esa Agenda.

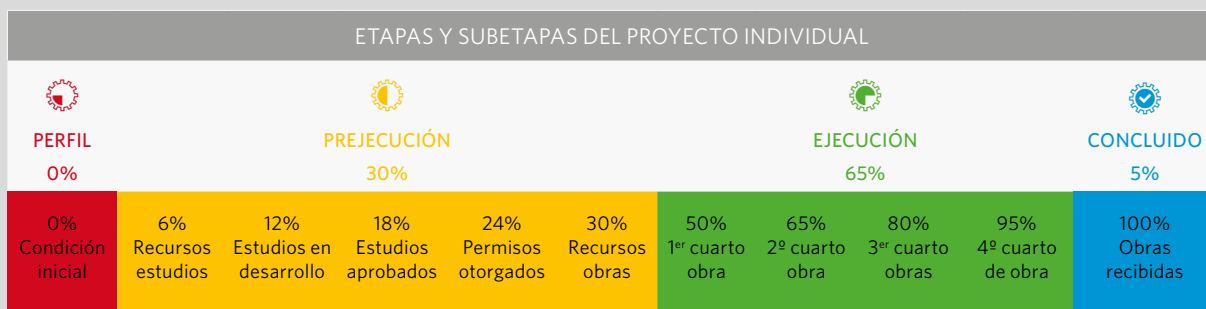
Sistema de Monitoreo Permanente (SMP). El SMP es un módulo en la ficha de los Proyectos que se creó en función de la **Metodología de Programación del Ciclo de Vida**, una herramienta que permite seguir el progreso del Proyecto a lo largo de su ciclo de vida. Monitorea a los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN individualmente y a los Proyectos estructurados de la API a través del seguimiento a los Proyectos individuales que los integran.

Como fuera mencionado en el párrafo anterior, con el propósito de registrar el estado y evolución a lo largo del tiempo de los Proyectos de la API, entre los años **2012** y **2013**, también se desarrolló la **Metodología de Programación del Ciclo de Vida** de los Proyectos individuales de la API⁽¹⁷⁾, que es la metodología sobre la cual se basa el SMP.

La **Metodología de Programación del Ciclo de Vida** parte de las cuatro etapas del ciclo de vida de los Proyectos acordadas por los países en 2008: perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido.

Dadas las características técnicas de los Proyectos y de las obras que los componen, las etapas de pre-ejecución y ejecución de un Proyecto insumen la mayor parte del tiempo en su ciclo de vida. Es por esto que ambas etapas se subdividieron, a fin de apreciar con mayor precisión los avances del Proyecto.

PROGRAMACIÓN DEL CICLO DE VIDA DE LOS PROYECTOS



Perfil. Se trata del punto de partida del ciclo de vida.

Pre-ejecución. Normalmente, involucra estudios (prefactibilidad, factibilidad e inversión), permisos de distinto tipo (ambientales, jurisdiccionales y otros) y movilización de recursos de diversas fuentes para el financiamiento de las obras y de acciones previas a la ejecución de la obra física. Se consideran cinco hitos principales:

¹⁷ Para mayor información sobre el desarrollo de la Metodología de Programación del Ciclo de Vida de los Proyectos de la API ver "Informe de Avance del SMP 2012" en <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3416> e "Informe de Avance de la API 2013" <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3718>

- *Recursos estudios.* Se inicia con las gestiones para conseguir los recursos financieros necesarios para ejecutarlos y se considera completada cuando se dispone efectivamente de los fondos y se han realizado todos los arreglos institucionales que permiten el lanzamiento de tales estudios (por ejemplo, su adjudicación mediante licitación).
- *Estudios en desarrollo.* Se considera que comienza cuando se ha iniciado algún estudio de pre-ejecución y se mantendrá en tal registro hasta tanto sea terminado el estudio que corresponda al nivel de mayor complejidad requerido por el Proyecto en cuestión.
- *Estudios aprobados.* Una vez que los estudios son concluidos, el Proyecto ingresa en esta subetapa. Permanecerá aquí hasta que los estudios cuenten con la aprobación de las autoridades competentes.
- *Permisos otorgados.* Habiendo obtenido la aprobación de los estudios, el Proyecto debe cumplir con los requisitos y exigencias institucionales, que se materializan en la obtención de diversos permisos y autorizaciones. Los permisos para un determinado Proyecto pueden ser de varios tipos y de diferentes exigencias y plazos. Así, por ejemplo, pueden solicitarse distintos tipos de licencias ambientales para obras de ingeniería e instalación de faenas. Por otro lado, la presentación de los antecedentes para gestionar los permisos puede requerir de un cierto grado de interacción con los estudios realizados en la etapa previa. Esta subetapa se considera cumplida cuando se han otorgado todos los permisos o cumplimentado todos los trámites institucionales requeridos.
- *Recursos obras.* Corresponde a la consecución de los recursos financieros necesarios para llevar a cabo las obras y acciones propuestas en el Proyecto. Se considera que la subetapa ha sido cumplida cuando el Proyecto dispone de los recursos financieros para la ejecución de las obras y se cuenta además con los trámites institucionales requeridos para tal propósito.

Ejecución. Se encuentra subdividida en cuartos de obra, ya sea en función de tiempos, costos o hitos en su desarrollo de las obras, dependiendo de cada Proyecto.

Concluido. Se considera que el Proyecto está concluido cuando las obras terminadas son recibidas por las autoridades competentes y son puestas en funcionamiento.

En **2014**, los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los Proyectos, asimismo comunicar mejor sus avances y resultados. Esto se tradujo en los siguientes trabajos que redundaron en modificaciones y nuevas programaciones en el SIP: (i) ordenamiento de los campos de información de las fichas de Proyectos; (ii) descriptores específicos por sector, subsector y tipo de obra; (iii) indicadores de resultados para los Proyectos concluidos; (iv) aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a todos los Proyectos de la Cartera; (v) indicadores de avance de la API.

En **2015**, se realizaron pequeños ajustes al SIP para mejorar el desempeño de los nuevos elementos desarrollados el año anterior. Se creó una consulta avanzada con nuevos filtros de búsqueda y una nueva metodología de selección de criterios. Se mejoraron algunos campos de información de las fichas de los Proyectos y se agregaron algunos campos: por ejemplo, "Riesgos y Amenazas" y "Fecha Estimada de Finalización". Se optimizaron y se crearon varios reportes. Se modificaron los gráficos y se publicó el SMP de los Proyectos Estructurados de la API.

En **2016**, se realizó un diagnóstico de la calidad de información de los Proyectos en el SIP que hizo especial hincapié en revisar aquellos

que presentan información inconsistente y completar los que cuentan con campos vacíos o información parcial. También, Proyectos en etapa de pre-ejecución, para detallar con la mayor precisión posible sus avances y estado actual, a fin de facilitar su implementación. Además, se realizó una actualización de la página principal del SIP que incluye visualizaciones e infografías de los Proyectos. También se desarrolló un video explicativo del sistema.

Fuentes consultadas

Comunicado de Brasilia. Primera Reunión de Presidentes de América del Sur. 1º de septiembre de 2000. Brasilia, Brasil.

COSIPLAN-IIRSA. Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2015. Diciembre de 2015. Montevideo, Uruguay.

_____. Informe de Avance de la API 2015. Diciembre de 2015. Montevideo, Uruguay.

_____. Informe de Actividades 2015. Diciembre de 2015. Montevideo, Uruguay.

Declaración del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión de Naciones Suramericanas. IV Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 26 de noviembre de 2010. Georgetown, Guyana.

Declaración de la VI Reunión Ordinaria del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de UNASUR. VI Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 30 de noviembre de 2012. Lima, Perú.

Declaración de Paramaribo. VII Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 30 de agosto de 2013. Paramaribo, Suriname.

Estatuto del COSIPLAN. I Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 18 de junio de 2010. Quito, Ecuador.

Informe de la XXVII Reunión de Coordinadores Nacionales de COSIPLAN-IIRSA. 19 de agosto de 2015. Montevideo, Uruguay.

Informes de las reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) para Actualización de la Cartera y de la API 2016. Reuniones virtuales.

Plan de Acción Estratégico 2012-2022. II Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 30 de noviembre de 2011. Brasilia, Brasil.

Reglamento del COSIPLAN. I Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 18 de junio de 2010. Quito, Ecuador.

Tratado Constitutivo de la Unión Suramericana de Naciones. I Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 23 de mayo de 2008. Brasilia, Brasil.

Sitios web

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA <<http://www.iirsa.org/>>

Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN <<http://www.iirsa.org/proyectos/>>

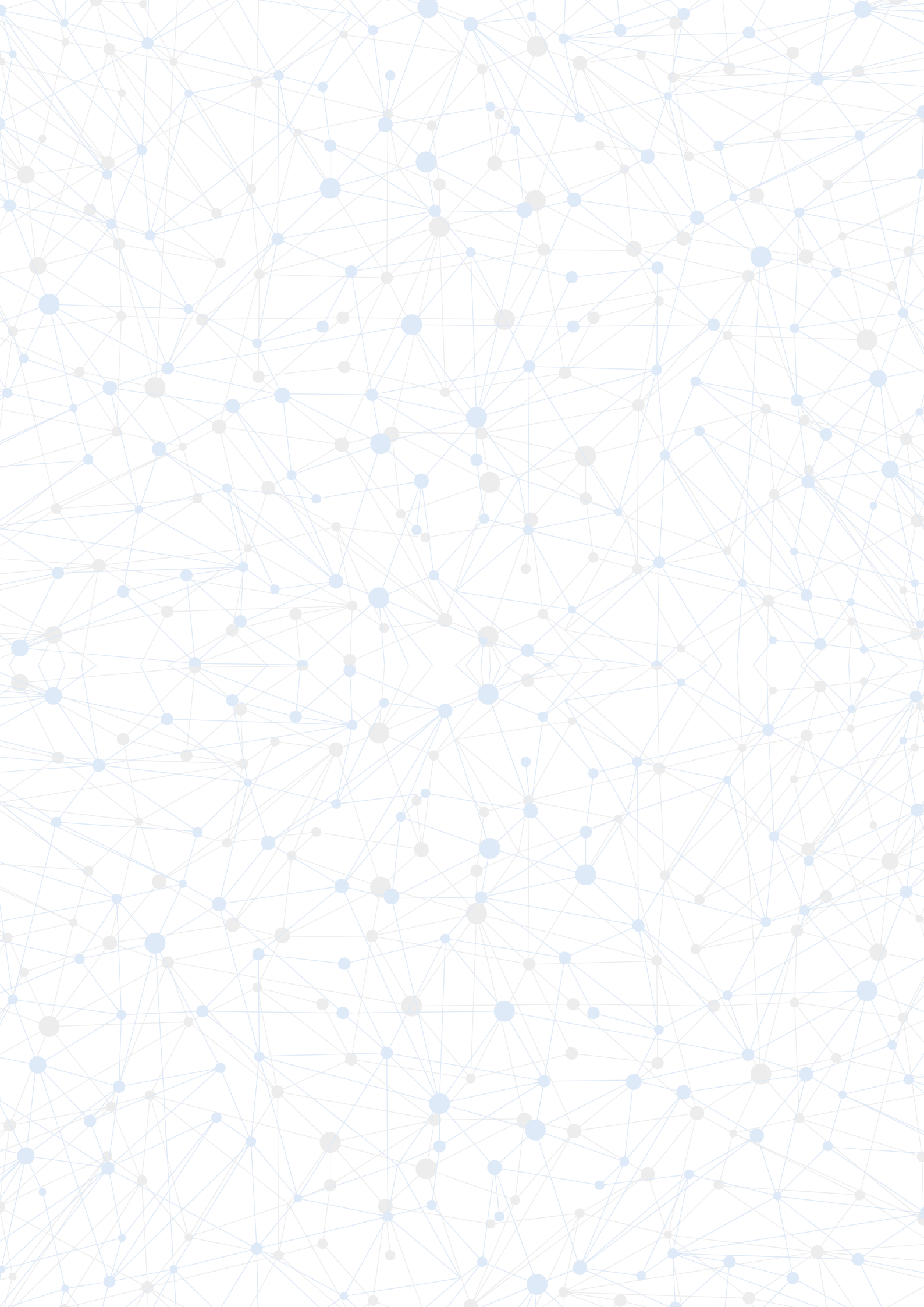
Siglas y abreviaturas

AMA	Eje del Amazonas
AND	Eje Andino
API	Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
AR	Argentina
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BO	Bolivia
BR	Brasil
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina
CAP	Eje de Capricornio
CCT	Comité de Coordinación Técnica
CEBAF	Centro Binacional de Atención de Frontera
CENAF	Centro Nacional de Atención de Frontera
CH	Chile
CO	Colombia
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
EASE	Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico
EC	Ecuador
EID	Eje de Integración y Desarrollo
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
GRD	Gestión de Riesgos de Desastres
GTE	Grupo Técnico Ejecutivo
GU	Guyana
GUY	Eje del Escudo Guayanés
HPP	Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
IOC	Eje Interoceánico Central
IPRLG	Integración Productiva y Logística
MCC	Eje MERCOSUR-Chile
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
NEA	Región Noreste de Argentina
NOA	Región Noroeste de Argentina
PAE	Plan de Acción Estratégico 2012-2022
PBI	Producto Bruto Interno
PBB	Eje Perú-Brasil-Bolivia
PCV	Programación del Ciclo de Vida de los Proyectos
PTI	Programas Territoriales de Integración
PY	Paraguay
SIP	Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN
SMP	Sistema de Monitoreo Permanente
UNASUR	Unión de Naciones Suramericanas
UY	Uruguay
VE	Venezuela

 www.iirsa.org/cosiplan

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento

El camino a la integración
física de América del Sur





**UNASUR
COSIPLAN**

 www.iirsa.org/cosiplan

Comité de Coordinación Técnica



INTAL Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe