



**UNASUR**  
COSIPLAN

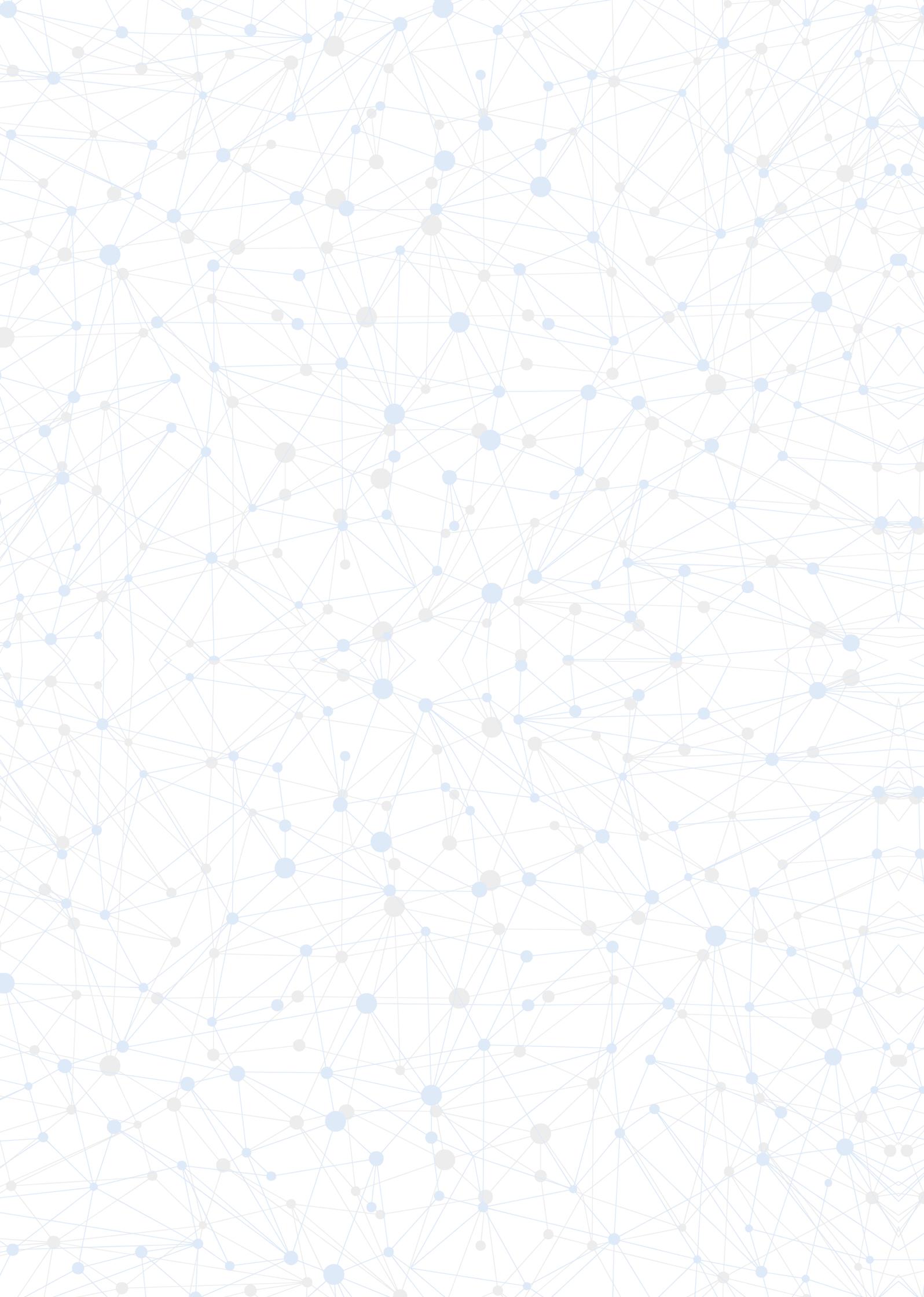


---

# **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](http://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<sup>(1)</sup> 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.

<sup>1</sup> 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)**<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup> y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)<sup>(3)</sup> 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**<sup>(4)</sup> 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)**<sup>(5)</sup>. 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

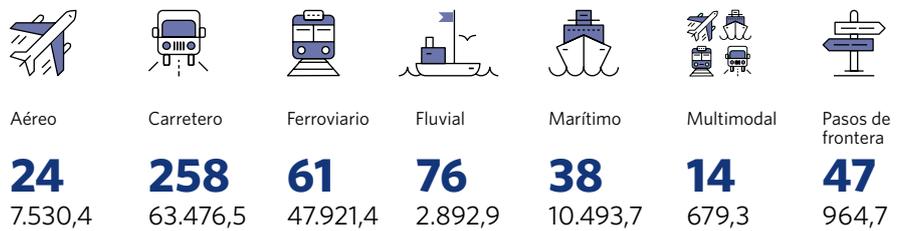


### Proyectos por tipo de financiamiento

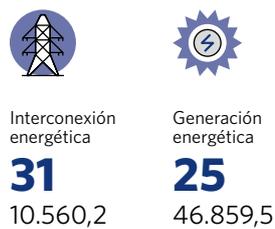


### Proyectos por subsector

#### 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

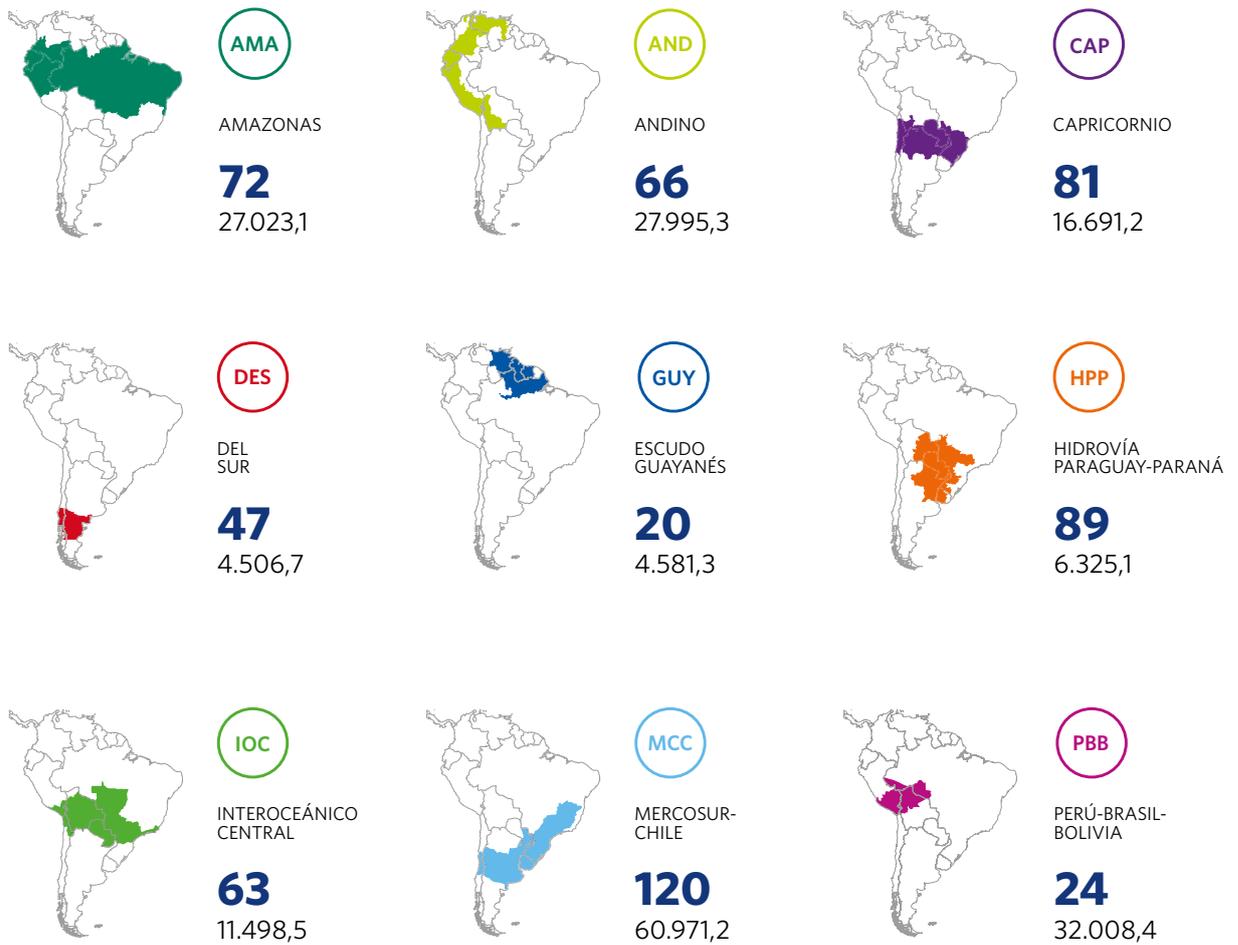
**42**  
5.445,2



VENEZUELA

**20**  
2.109,5

Proyectos por Eje



# Capítulo 1

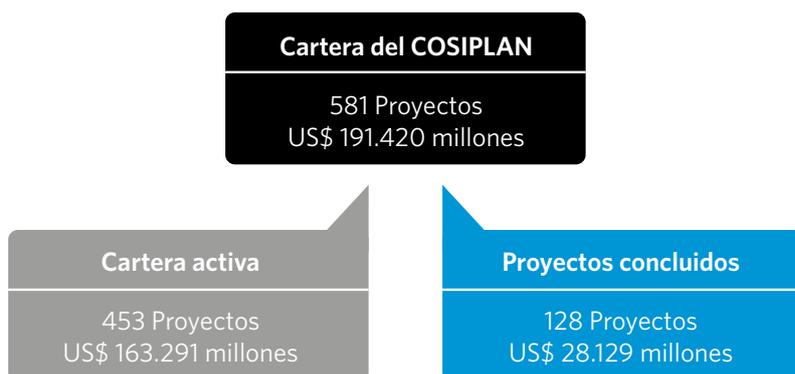
---

## **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<sup>(1)</sup>

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.



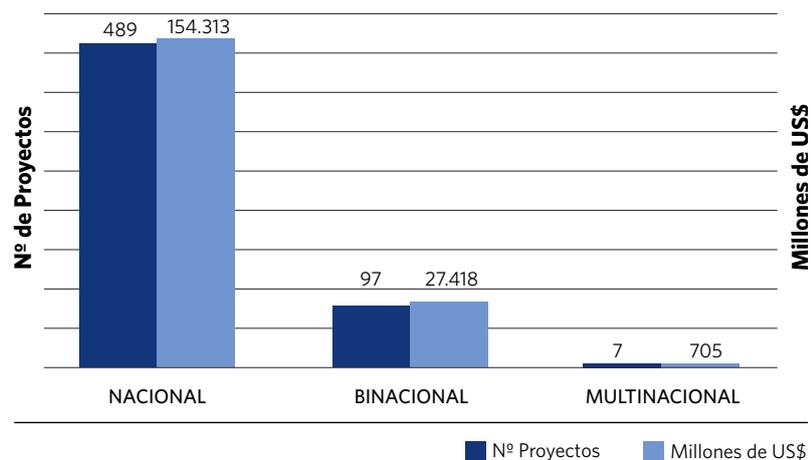
### 1.1.1. Dimensión territorial de los Proyectos

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).

<sup>1</sup> 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 |
|------------------|----------|------------|---------------|
| <b>Argentina</b> | 144      | 34         |               |
| <b>Bolivia</b>   | 32       | 19         | 1             |
| <b>Brasil</b>    | 67       | 24         | 3             |
| <b>Chile</b>     | 57       | 17         |               |
| <b>Colombia</b>  | 19       | 13         | 1             |
| <b>Ecuador</b>   | 20       | 19         | 1             |
| <b>Guyana</b>    | 3        | 2          | 3             |
| <b>Paraguay</b>  | 43       | 22         | 1             |
| <b>Perú</b>      | 50       | 21         | 1             |
| <b>Suriname</b>  | 3        | 1          | 3             |
| <b>Uruguay</b>   | 33       | 9          |               |
| <b>Venezuela</b> | 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.

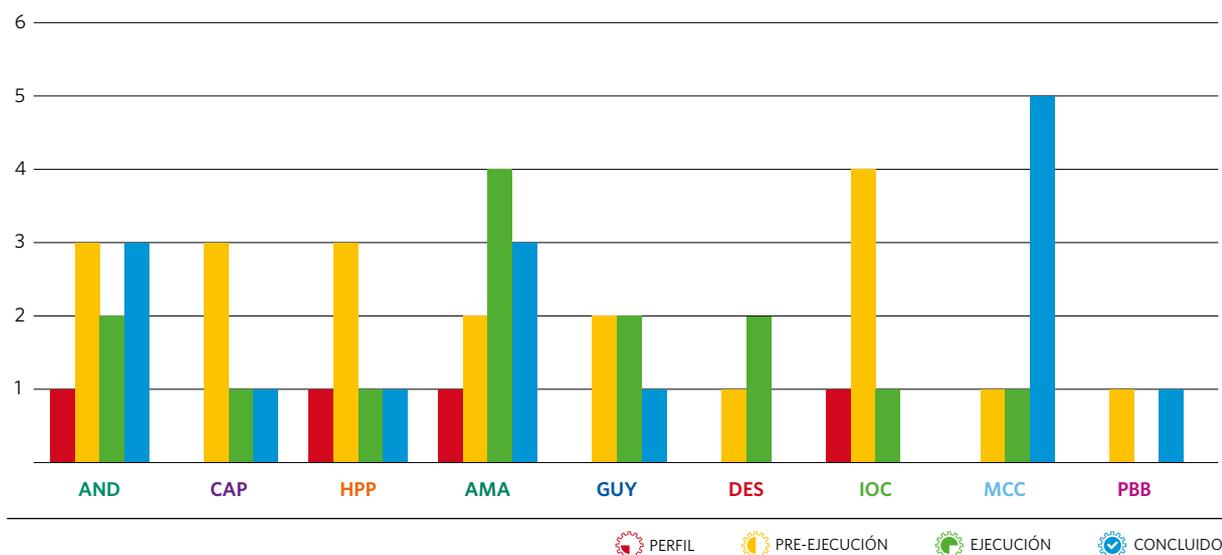
#### ETAPAS DE LOS PROYECTOS ANCLA \*En millones de US\$

|   | 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         |
| <b>TOTAL</b>  | <b>51</b>    | <b>100,0</b> | <b>20.344,4</b> | <b>100,0</b> |

 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 |
|------------------------------|--------------|-------------|-----------------|-------------|
| <b>Carretero</b>             | 26           | 51,0        | 8.150,4         | 40,1        |
| <b>Ferrovionario</b>         | 6            | 11,8        | 11.650,0        | 57,3        |
| <b>Fluvial</b>               | 8            | 15,7        | 299,5           | 1,5         |
| <b>Multimodal</b>            | 2            | 3,9         | 25,0            | 0,1         |
| <b>Pasos de frontera</b>     | 8            | 15,7        | 219,5           | 1,1         |
| <b>Generación energética</b> | 1            | 2,0         | 0,0             | 0,0         |
| <b>TOTAL</b>                 | <b>51</b>    | <b>100</b>  | <b>20.344,5</b> | <b>100</b>  |

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.

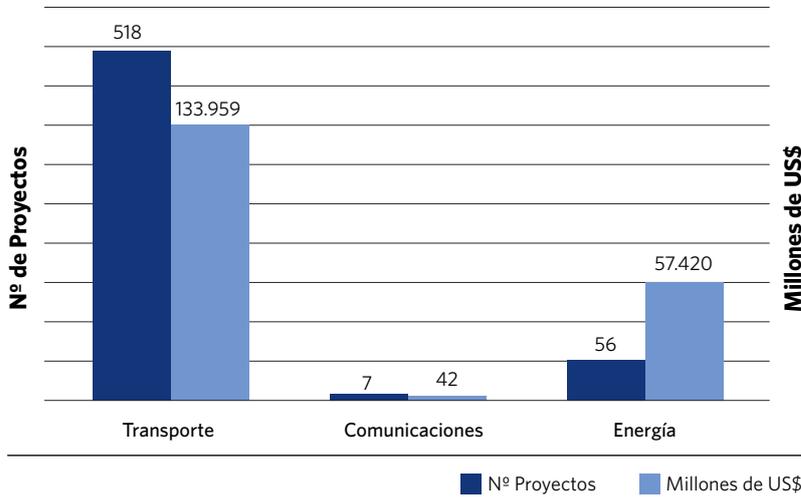
**1.1.3. Sectores y subsectores**

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.

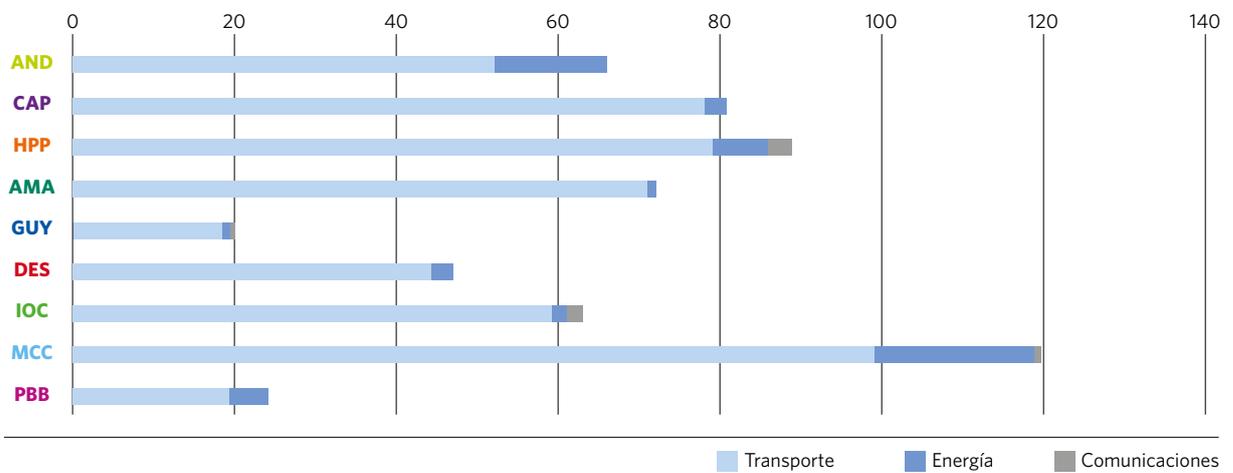
Los Proyectos de energía se concentran especialmente en los Ejes MERCOSUR-Chile, Andino y el de la Hidrovía Paraguay-Paraná, pero

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.

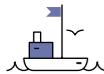
Se destaca el Proyecto Ampliación del Aeropuerto de Campinas, dado que es el octavo con mayor inversión estimada de toda la Cartera, con US\$ 3.550 millones.



**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 tempranas (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  |
|--|--------------|--------------|---------------------|--------------|
| <b>Aéreo</b>                           | 24           | 4,1          | 7.530,4             | 3,9          |
| <b>Carretero</b>                       | 258          | 44,4         | 63.476,5            | 33,2         |
| <b>Ferrovionario</b>                   | 61           | 10,5         | 47.921,4            | 25,0         |
| <b>Fluvial</b>                         | 76           | 13,1         | 2.892,9             | 1,5          |
| <b>Marítimo</b>                        | 38           | 6,5          | 10.493,7            | 5,5          |
| <b>Multimodal</b>                      | 14           | 2,4          | 679,3               | 0,4          |
| <b>Pasosdefrontera</b>                 | 47           | 8,1          | 964,7               | 0,5          |
| <b>Generación energética</b>           | 25           | 4,3          | 46.859,5            | 24,5         |
| <b>Interconexión energética</b>        | 31           | 5,3          | 10.560,2            | 5,5          |
| <b>Interconexión de comunicaciones</b> | 7            | 1,2          | 41,5                | 0,0          |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>581</b>   | <b>100,0</b> | <b>191.420,1</b>    | <b>100,0</b> |

**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.

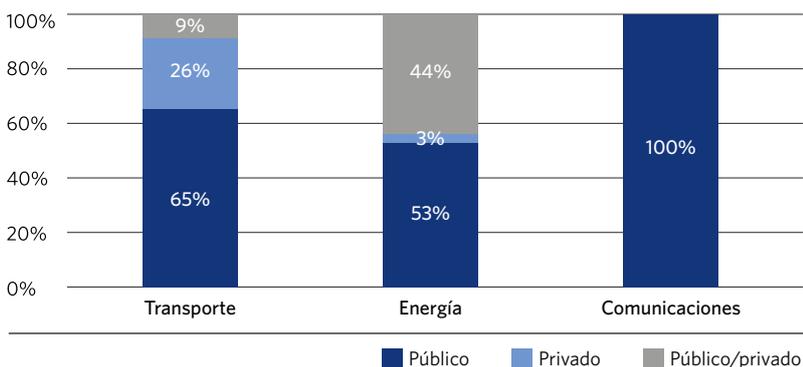
En segundo lugar, se encuentran las iniciativas privadas, que sostienen el 15% de las obras de la Cartera; mientras que otro 13% de las inversiones todavía no tiene fuente asignada.

**FUENTE DE FINANCIAMIENTO** \*En millones de US\$

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

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       |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
| <b>Privado</b>         | 29%       | 5%        | 10%       | 2%        | 0%        | 1%        | 22%       | 15%        | 21%       |
| <b>Público</b>         | 57%       | 85%       | 86%       | 96%       | 90%       | 99%       | 71%       | 79%        | 71%       |
| <b>Público/privado</b> | 14%       | 11%       | 4%        | 2%        | 10%       | 0%        | 5%        | 6%         | 8%        |
| <b>N° Proyectos</b>    | <b>72</b> | <b>66</b> | <b>81</b> | <b>47</b> | <b>20</b> | <b>89</b> | <b>63</b> | <b>120</b> | <b>24</b> |

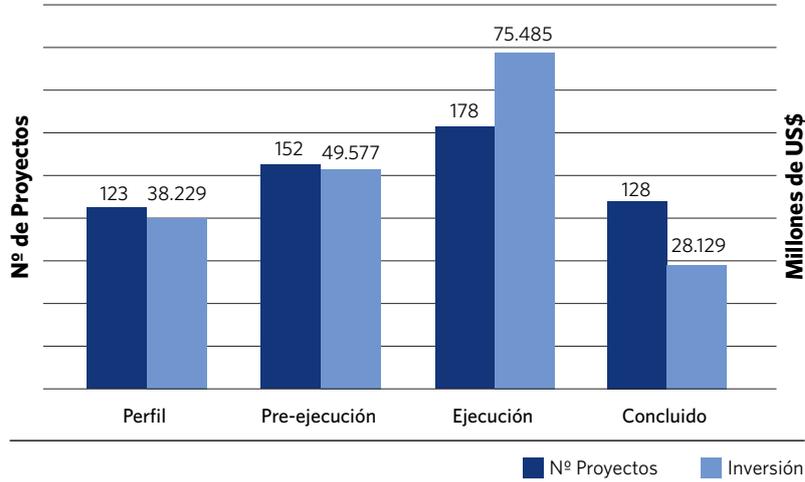
Tonos rojos: de 0% a 6% de la inversión. Tonos amarillos: de 7% a 30% de la inversión. Tonos verdes: de 31% a 100%.

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.

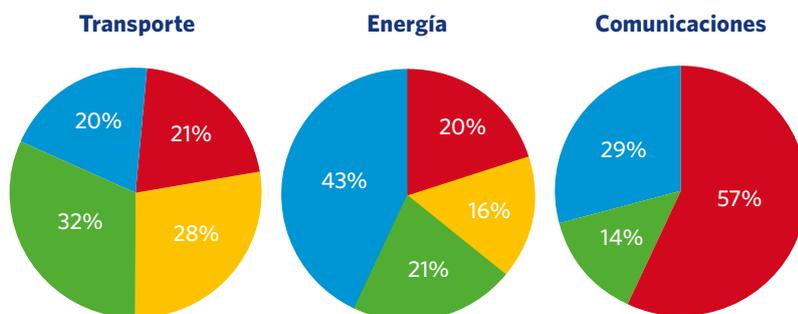
Casi un tercio de los Proyectos de transporte están siendo ejecutados, y si se consideran también los concluidos del sector, se suma más de la mitad de las obras. La relación mejora al considerar los Proyectos de naturaleza energética, ya que los que están en ejecución y los concluidos suman el 64% de 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         |
| <b>Total</b> | <b>518</b> | <b>56</b> | <b>7</b>       | <b>581</b> | <b>100,0</b> | <b>191.420,1</b>   | <b>100,0</b> |

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



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

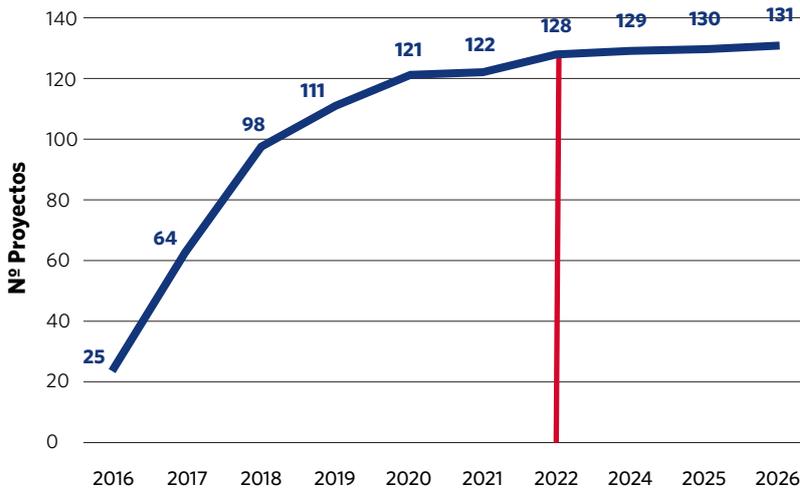
#### AÑO DE INGRESO A LA CARTERA DE LOS PROYECTOS EN PERFIL

| En perfil desde... | N° Proyectos |
|--------------------|--------------|
| 2004               | 37           |
| 2007               | 39           |
| 2008               | 11           |
| 2009               | 3            |
| 2010               | 7            |
| 2011               | 11           |
| 2012               | 1            |
| 2013               | 5            |
| 2015               | 9            |
| <b>TOTAL</b>       | <b>123</b>   |

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         |
| <b>TOTAL</b> | <b>41</b> | <b>128</b>   | <b>100,0</b> | <b>28.128,5</b>     | <b>100,0</b> |

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  |
|--|--------------|--------------|---------------------|--------------|
| <b>Aéreo</b>                           | 6            | 4,7          | 168,3               | 0,6          |
| <b>Carretero</b>                       | 56           | 43,8         | 11.215,6            | 39,9         |
| <b>Ferroviario</b>                     | 8            | 6,3          | 3.739,0             | 13,3         |
| <b>Fluvial</b>                         | 12           | 9,4          | 136,7               | 0,5          |
| <b>Marítimo</b>                        | 8            | 6,3          | 1.005,0             | 3,6          |
| <b>Multimodal</b>                      | 1            | 0,8          | 230,0               | 0,8          |
| <b>Pasos de frontera</b>               | 11           | 8,6          | 118,5               | 0,4          |
| <b>Generación energética</b>           | 7            | 5,5          | 3.324,0             | 11,8         |
| <b>Interconexión energética</b>        | 17           | 13,3         | 8.191,4             | 29,1         |
| <b>Interconexión de comunicaciones</b> | 2            | 1,6          | 0,0                 | 0,0          |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>128</b>   | <b>100,0</b> | <b>28.128,5</b>     | <b>100,0</b> |

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  |
|------------------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|
| <b>Privado</b>         | 19           | 14,8         | 4.338,4             | 15,4         |
| <b>Público</b>         | 100          | 78,2         | 17.722,3            | 63,0         |
| <b>Público/privado</b> | 9            | 7,0          | 6.067,8             | 21,6         |
| <b>TOTAL</b>           | <b>128</b>   | <b>100,0</b> | <b>28.128,5</b>     | <b>100,0</b> |

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  |
|-----------------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|
| <b>Nacional</b>       | 107          | 83,6         | 26.596,9            | 94,6         |
| <b>Binacional</b>     | 21           | 16,4         | 1.531,6             | 5,4          |
| <b>TOTAL</b>          | <b>128</b>   | <b>100,0</b> | <b>28.128,5</b>     | <b>100,0</b> |

# Capítulo 2

---

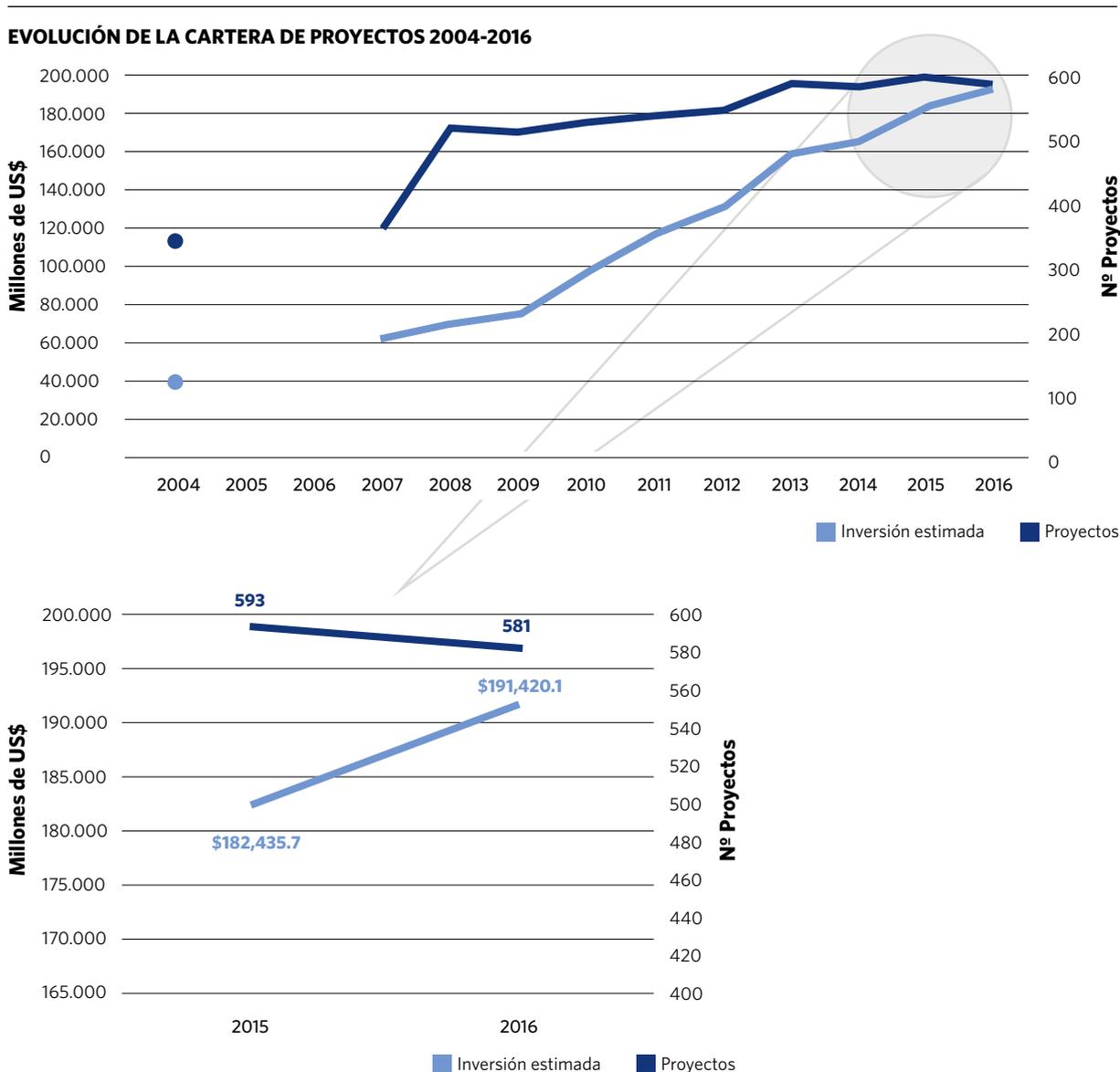
## **Evolución de la Cartera de Proyectos**

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.



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.

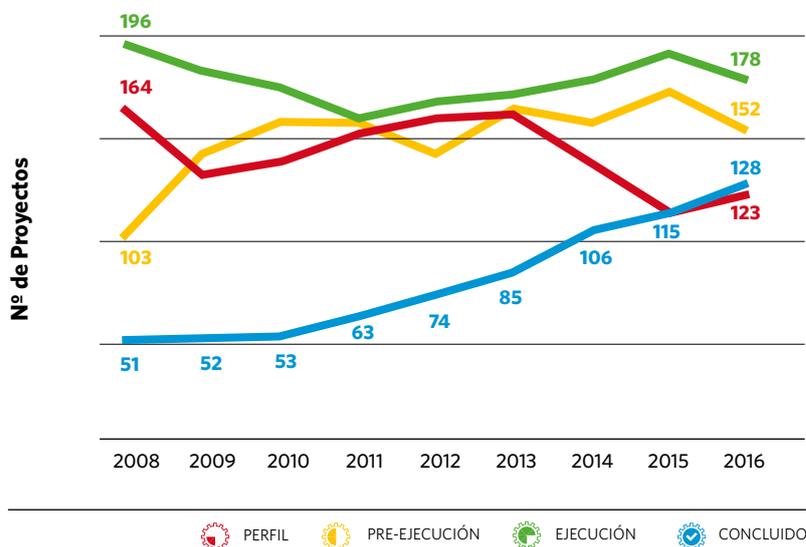
**VARIACIONES ANUALES DE PROYECTOS POR EJE (2004-2016)**

|                  | Ejes de Integración y Desarrollo |          |          |         |         |         |          |          |          | TOTAL     |
|------------------|----------------------------------|----------|----------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|-----------|
|                  | AMA                              | AND      | CAP      | DES     | GUY     | HPP     | IOC      | MCC      | PBB      |           |
| <b>2003-2004</b> |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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  |
| <b>2005-2006</b> |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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  |
| <b>2007</b>      |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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  |
| <b>2008-2009</b> |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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  |
| <b>2010</b>      |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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  |
| <b>2011</b>      |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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 |
| <b>2012</b>      |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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 |
| <b>2013</b>      |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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 |
| <b>2014</b>      |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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 |
| <b>2015</b>      |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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 |
| <b>2016</b>      |                                  |          |          |         |         |         |          |          |          |           |
| 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<sup>(1)</sup>, 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

<sup>1</sup> 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<sup>(2)</sup> 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

<sup>2</sup> 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          |
| <b>TOTAL (1)</b> | <b>593</b>   | <b>581</b> | <b>-12</b> | <b>182.435,7</b>    | <b>191.420,1</b> | <b>8.984,4</b> |

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.

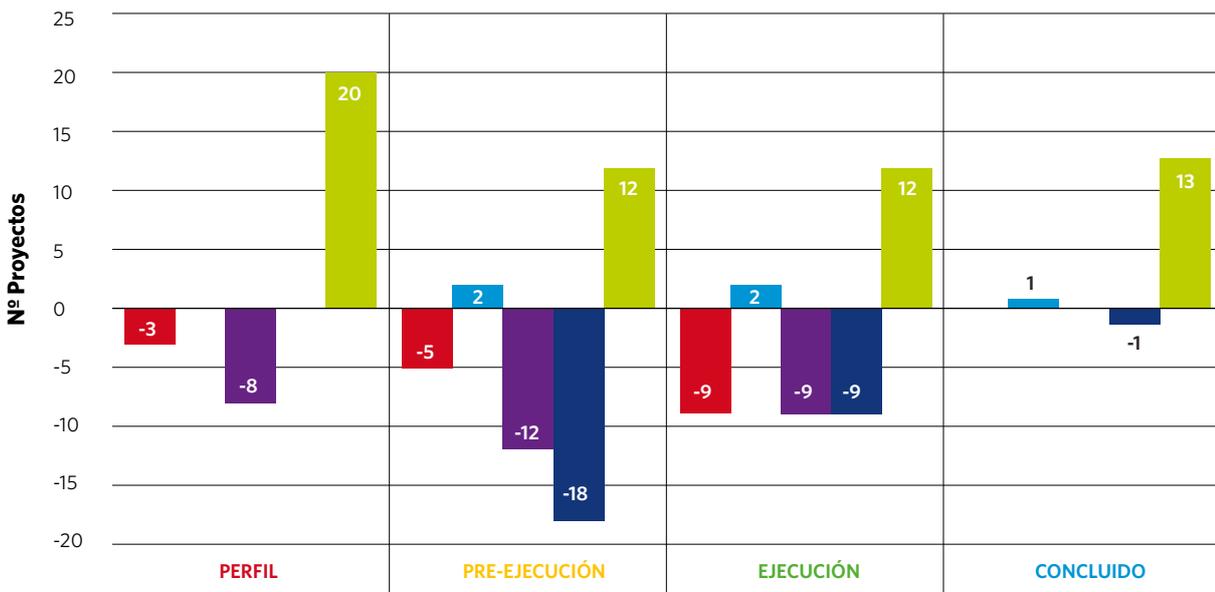
**VARIACIONES ENTRE ETAPAS DE LA CARTERA DE PROYECTOS (2015-2016)**

|   | 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                      |
| <b>TOTAL</b>  | <b>593</b>                      | <b>5</b>                         | <b>-17</b>                       | <b>0</b>                       | <b>-12</b>          | <b>581</b>               |

 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



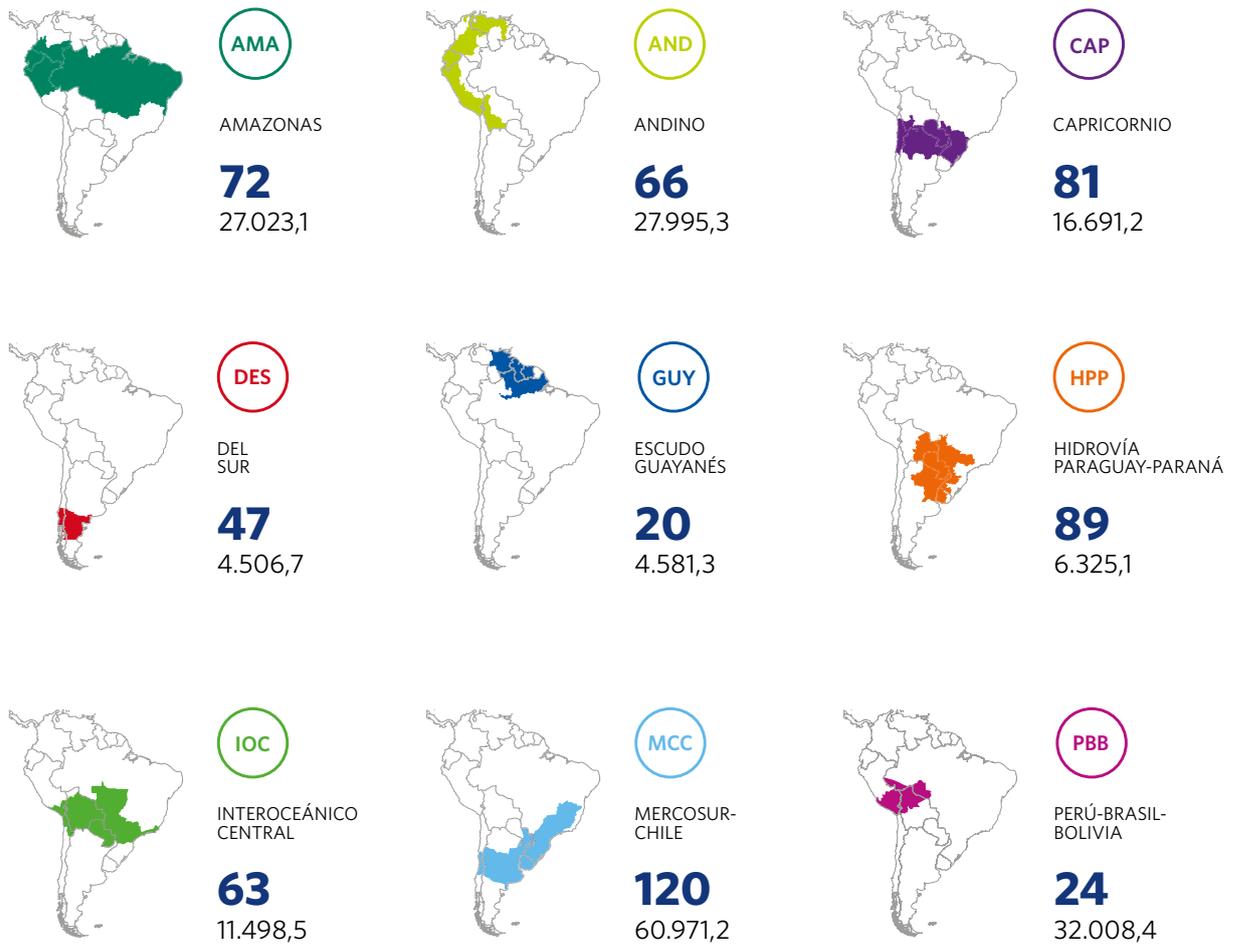
# Capítulo 3

---

## Ejes de Integración y Desarrollo

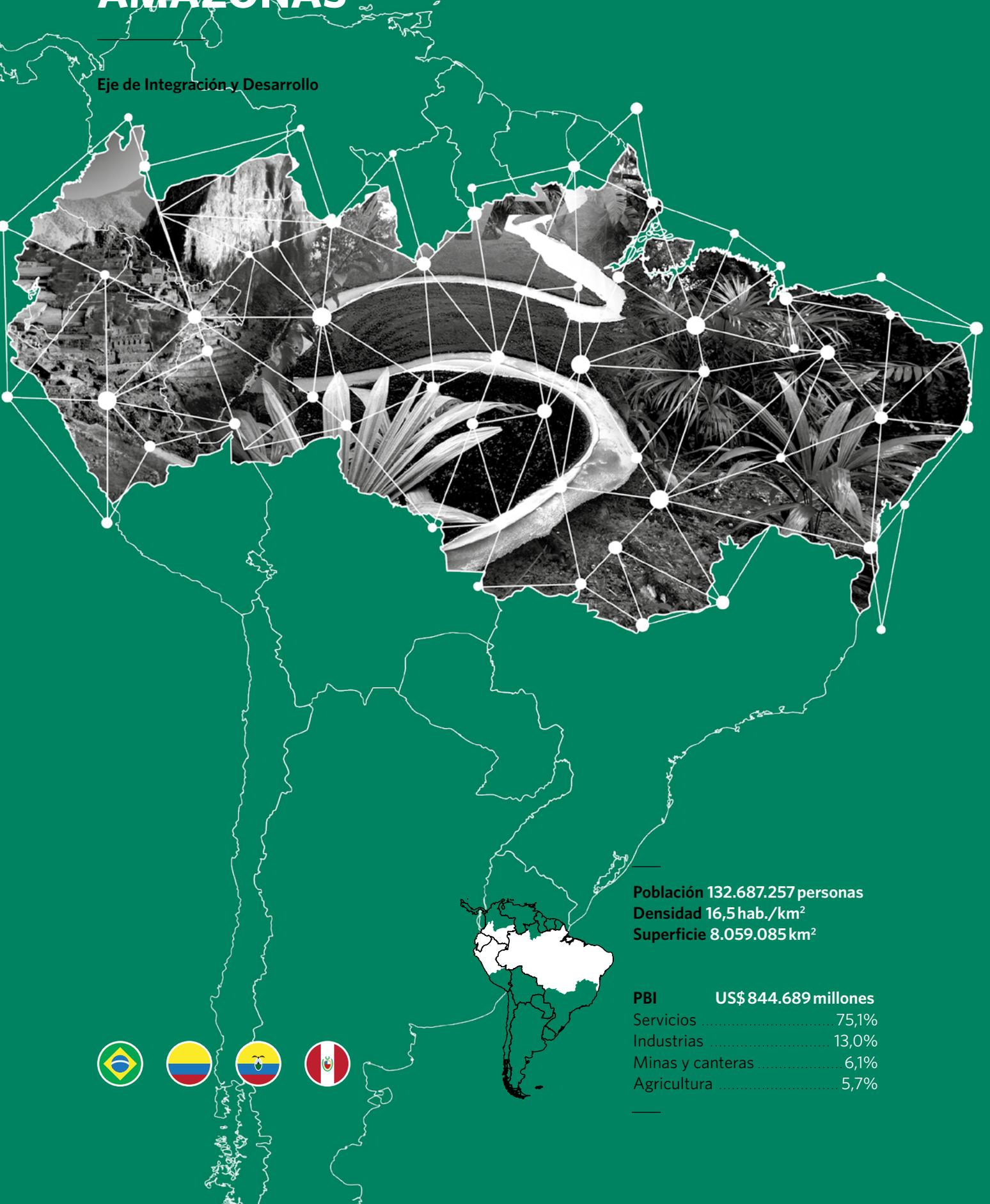


Proyectos por Eje



# AMA AMAZONAS

Eje de Integración y Desarrollo



**Población 132.687.257 personas**  
**Densidad 16,5 hab./km<sup>2</sup>**  
**Superficie 8.059.085 km<sup>2</sup>**

**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\$

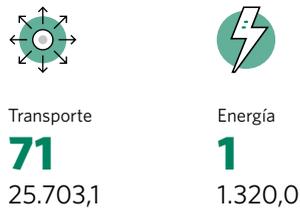
# 27.023,1



### Proyectos por etapas



### Proyectos por sector

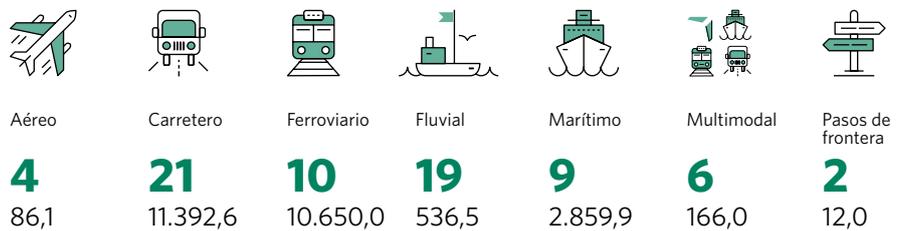


### Proyectos por tipo de financiamiento



### Proyectos por subsector

#### Transporte



#### Energía



# AMAZONAS

## Presentación del Eje

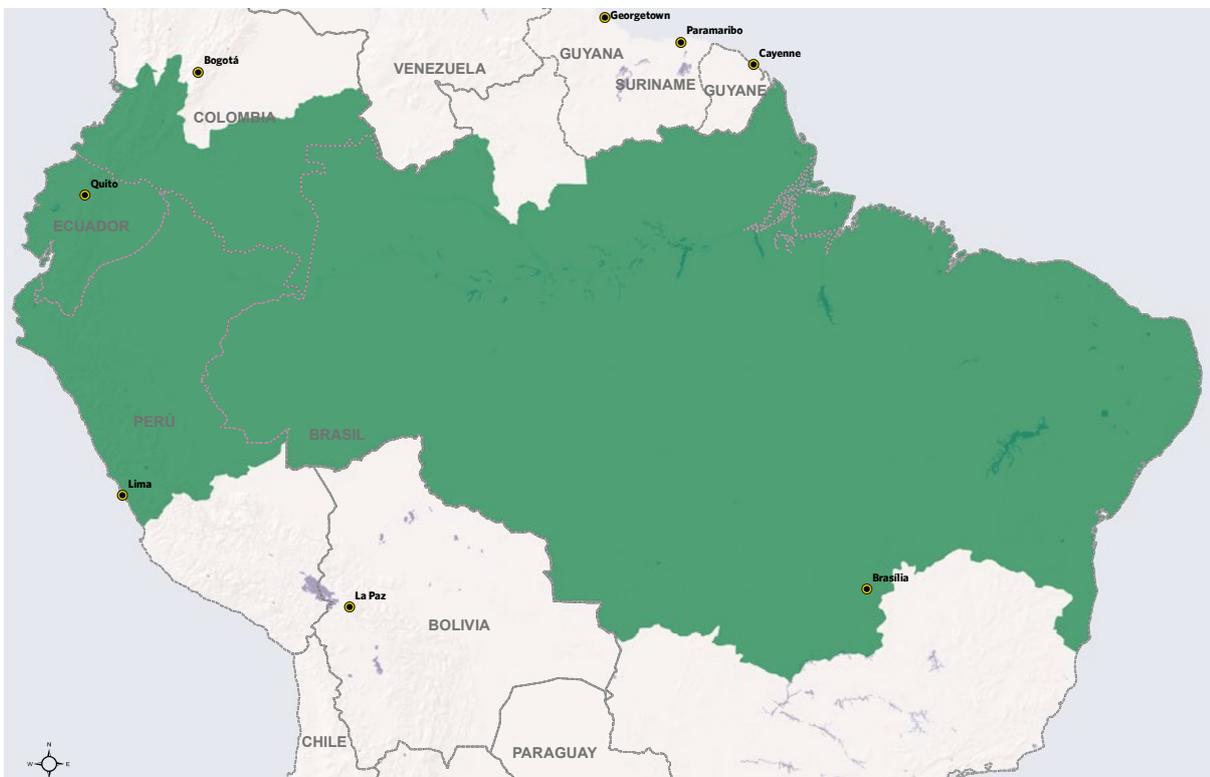
El Eje del Amazonas<sup>(1)</sup> incluye las regiones amazónica y nordestina junto a los estados de Goiás y Tocantins en Brasil, el área centro-sur de Colombia, toda la superficie continental del Ecuador y la porción centro-norte del Perú.

**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 km<sup>2</sup>), 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<sup>(2)</sup>).

**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



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

<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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).

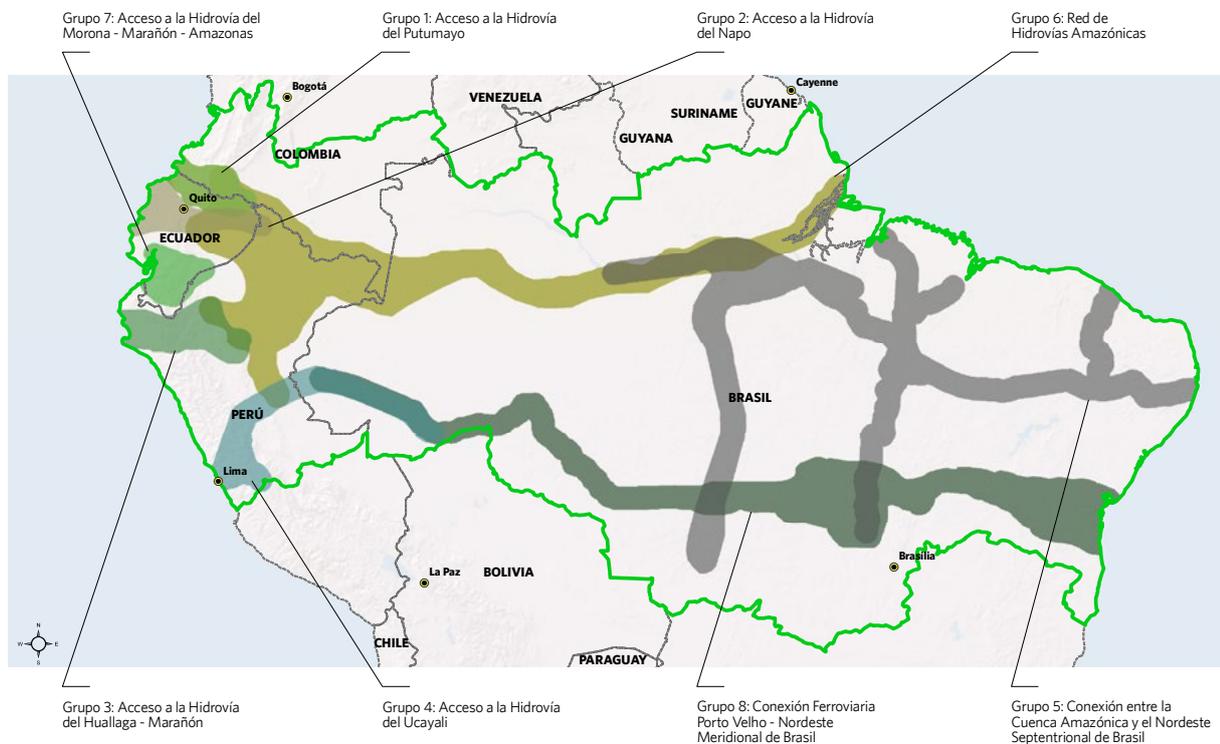
# AMAZONAS

## 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 HIDROVÍAS 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             |
| <b>TOTAL</b> |  | <b>72</b>    | <b>27.023,1</b>     |

### 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                |
| <b>TOTAL</b> |   |       |       | <b>14.900,0</b>     |        |                        |

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      |

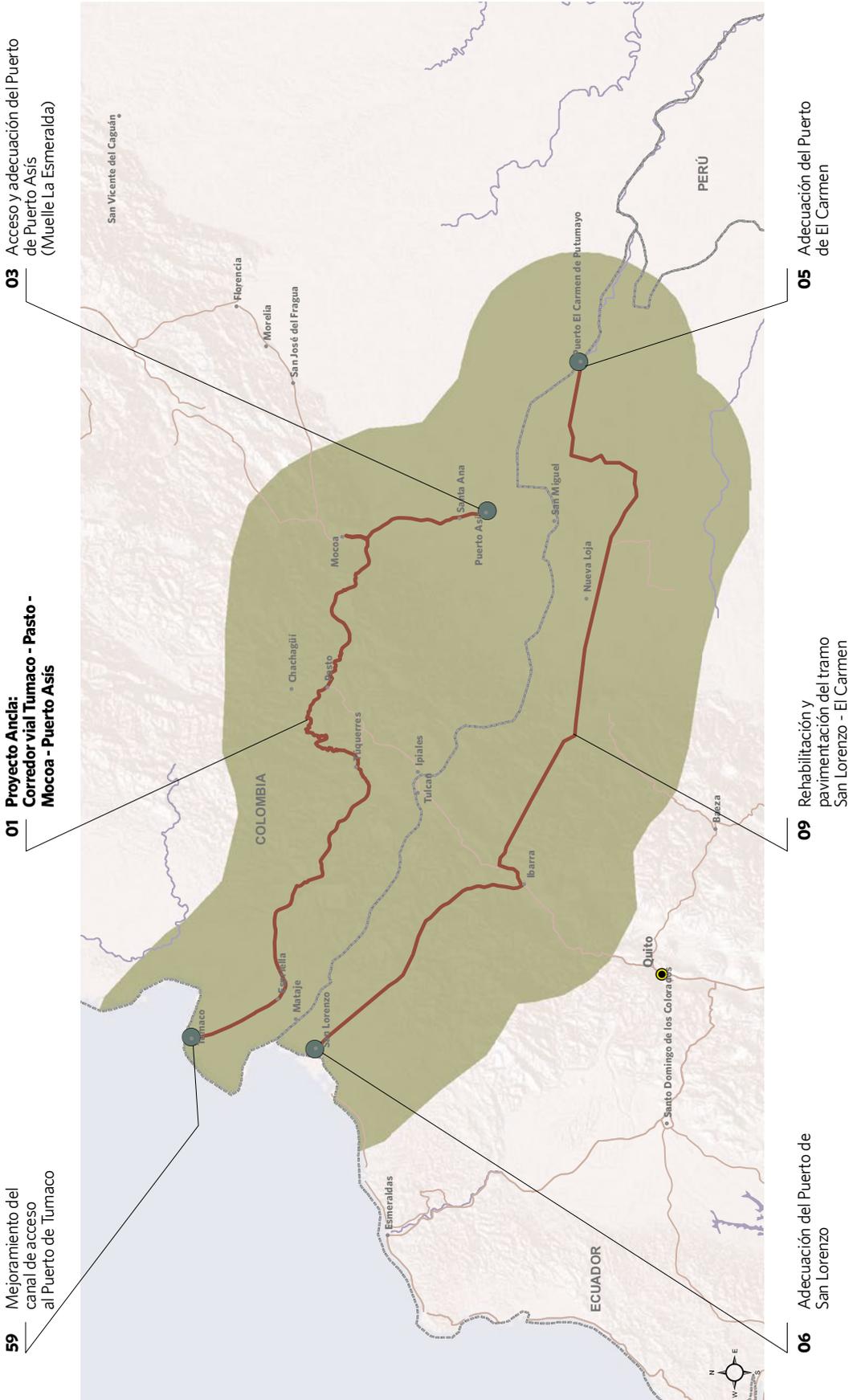
**CUADRO 4. PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE (CONT.)** \*En millones de US\$

| 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     |
| <b>22</b> |  | <b>6.893,6</b>      |        |

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

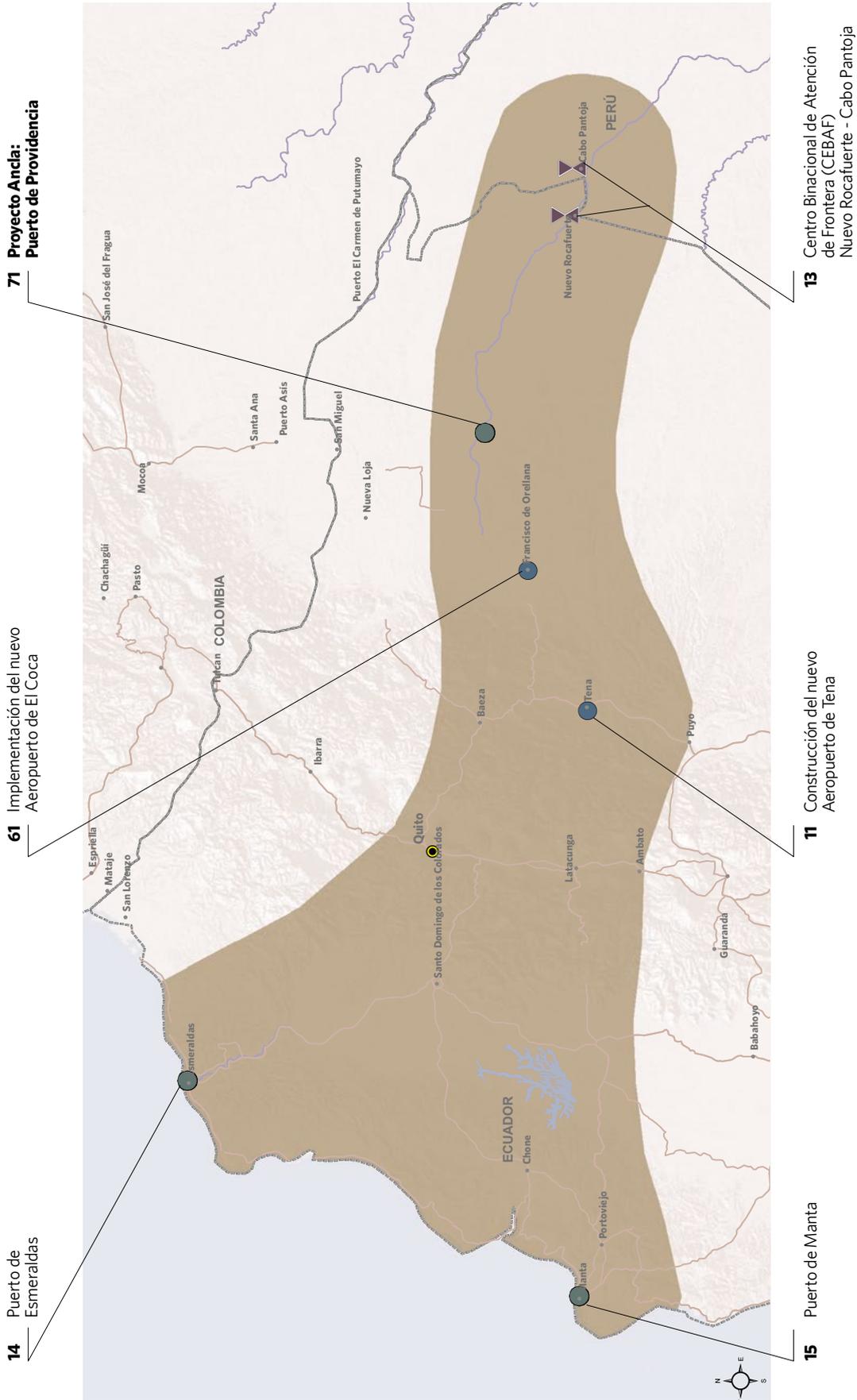
- Mejorar la logística de integración nacional entre áreas productivas del sur de Colombia, departamento de Nariño, con los departamentos amazónicos del Putumayo y Amazonas y su integración con el norte ecuatoriano (en especial la provincia de Sucumbíos).
- Mejorar la logística de integración con Brasil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

\*En millones de US\$

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

PERFIL  
 PRE-EJECUCIÓN  
 EJECUCIÓN  
 CONCLUIDO

# ACCESO A LA HIDROVÍA DEL NAPO





# AMA GRUPO 2

## Función estratégica

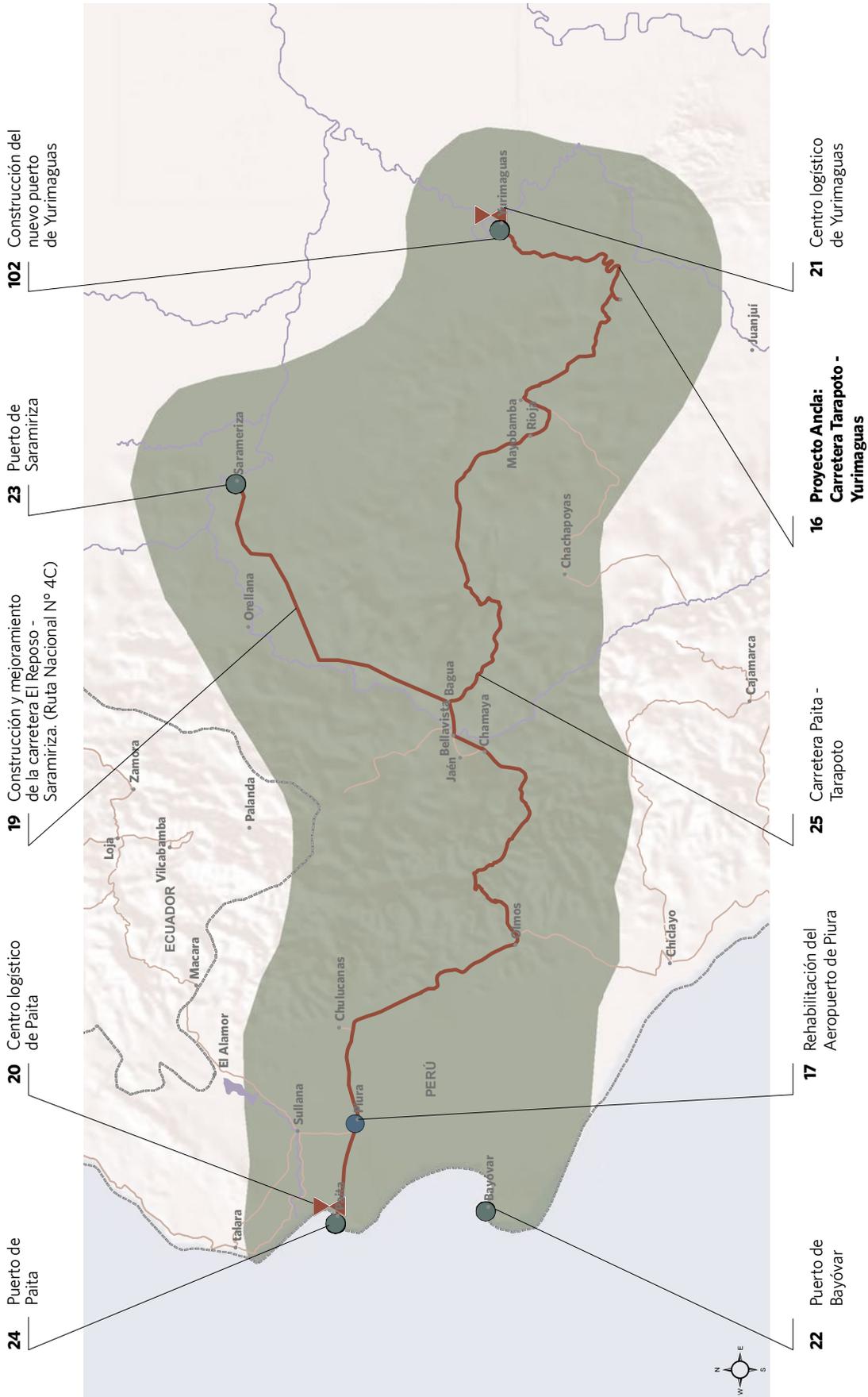
- Fortalecer la integración nacional ecuatoriana de carácter amazónico (provincias del Napo y Orellana) con la sierra y la costa, central y norte del país. Asimismo, consolidar la oportunidad de una vía fluvial ecuatoriana de integración amazónica internacional hacia Manaos.
- Potenciar la interconexión 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    | <b>PUERTO DE PROVIDENCIA</b>  |       | 25,0                | EC      |
| <b>6</b> |   |       | <b>104,5</b>        |         |

PERFIL  
 PRE-EJECUCIÓN  
 EJECUCIÓN  
 CONCLUIDO

# ACCESO A LA HIDROVÍA DEL HUALLAGA - MARAÑÓN





# AMA GRUPO 3

## Función estratégica

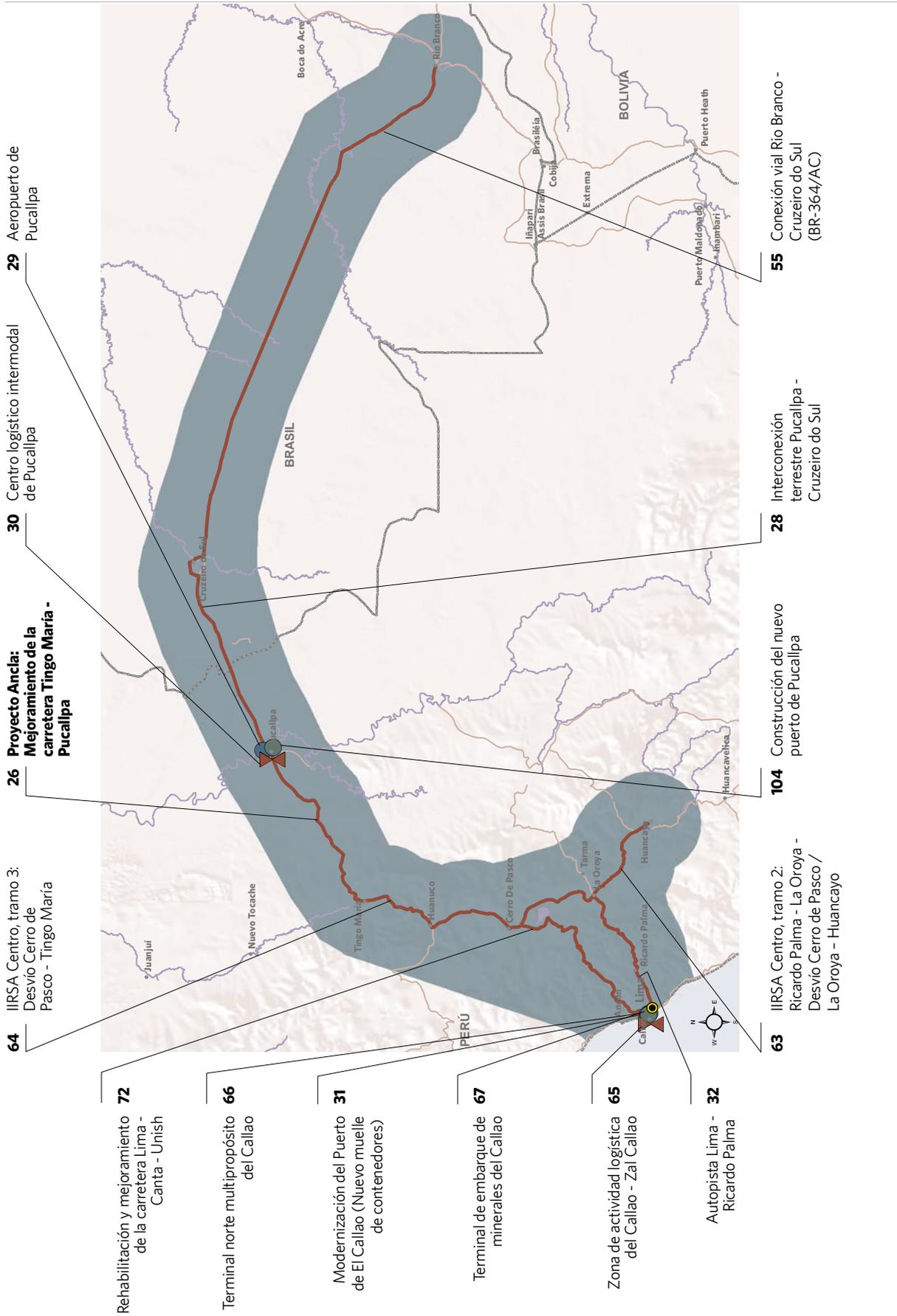
- Mejorar las condiciones de navegación y la logística de acceso a las hidro vías del Huallaga y Marañón para consolidar el corredor como factor de integración de la Sierra con la Amazonía en el Perú y su complementariedad con los estados de Amazonas y Pará de Brasil.
- Articular la región sur y sureste 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 |
|---------------|--|-------|---------------------|--------|
| <b>AMA16</b>  | <b>CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS</b>   |       | 231,7               | PE     |
| <b>AMA17</b>  | REHABILITACIÓN DEL AEROPUERTO DE PIURA   |       | 7,2                 | PE     |
| <b>AMA19</b>  | CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EL REPOSO - SARAMIRIZA (RUTA NACIONAL N° 4C) |       | 371,5               | PE     |
| <b>AMA20</b>  | CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA  |       | 47,7                | PE     |
| <b>AMA21</b>  | CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS   |       | 15,0                | PE     |
| <b>AMA22</b>  | PUERTO DE BAYÓVAR  |       | 70,0                | PE     |
| <b>AMA23</b>  | PUERTO DE SARAMIRIZA   |       | 3,5                 | PE     |
| <b>AMA24</b>  | PUERTO DE PAITA  |       | 176,7               | PE     |
| <b>AMA25</b>  | CARRETERA PAITA - TARAPOTO   |       | 273,7               | PE     |
| <b>AMA102</b> | CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS  |       | 50,3                | PE     |
| <b>10</b>     |  |       | <b>1.247,3</b>      |        |

PERFIL    PRE-EJECUCIÓN    EJECUCIÓN    CONCLUIDO

# ACCESO A LA HIDROVÍA DEL UCAYALI





# AMA GRUPO 4

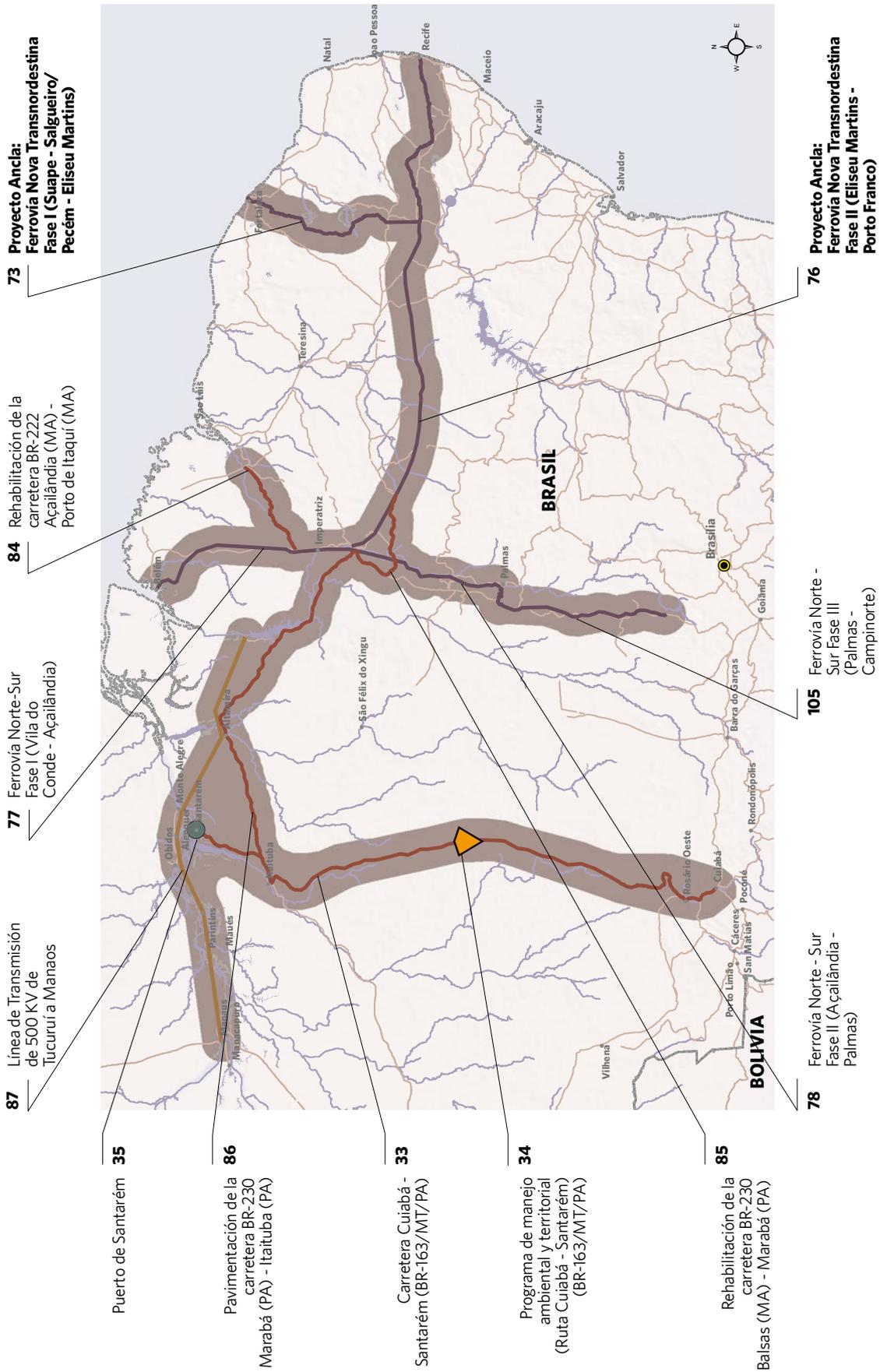
## Función estratégica

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

# CONEXIÓN ENTRE LA CUENCA AMAZÓNICA Y EL NORDESTE SEPTENTRIONAL DE BRASIL





# AMA GRUPO 5

## Función estratégica

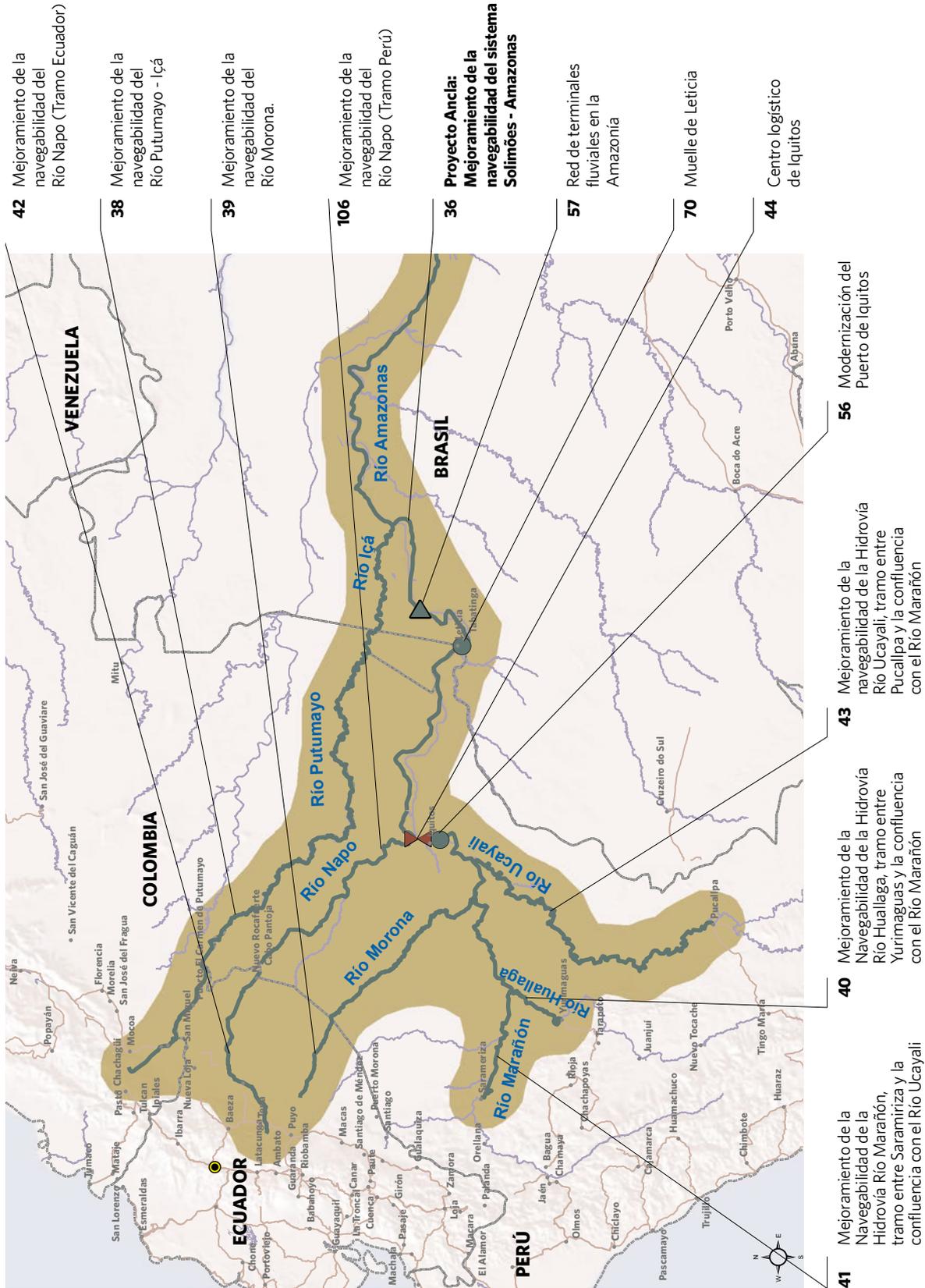
- Ampliar las alternativas de transporte y de conexión centro-oeste – nordeste septentrional de Brasil. Asimismo, el acceso a nuevos puertos y mercados de la región.
- Reducir los costos logísticos vinculados al abastecimiento de insumos y distribución de productos para facilitar la integración entre 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     |
| <b>12</b> |  |       | <b>15.197,0</b>     |        |

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                |
| <b>12</b> |  |       | <b>320,7</b>        |                   |

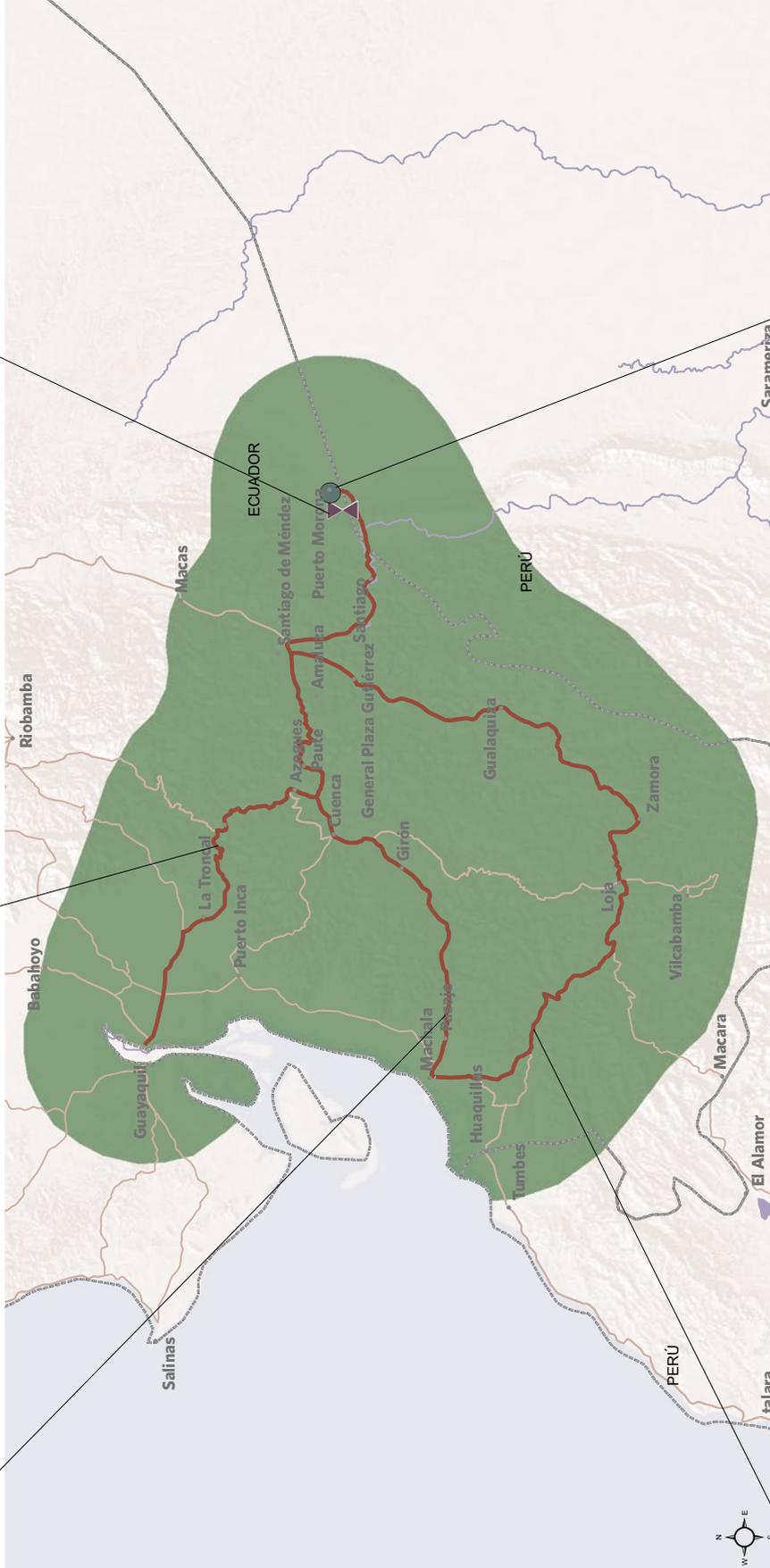
PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

# 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  |
|--------------|--|-------|---------------------|---------|
| <b>AMA45</b> | <b>PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA</b>   |       | 5,0                 | EC      |
| <b>AMA46</b> | 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      |
| <b>AMA47</b> | MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - SANTA ROSA - BALSAS - CHAGUARPAMBA - LOJA - ZAMORA - YANTZAZA - EL PANGUI - GUALAQUIZA - GRAL. LEÓNIDAS PLAZA - MÉNDEZ                         |       | 167,7               | EC      |
| <b>AMA48</b> | MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - PASAJE - SANTA ISABEL - GIRÓN - CUENCA - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ - PUERTO MORONA  |       | 100,0               | EC      |
| <b>AMA54</b> | PASO DE FRONTERA SOBRE EL RÍO MORONA   |       | 2,0                 | EC - PE |
| <b>5</b>     |  |       | <b>414,7</b>        |         |

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

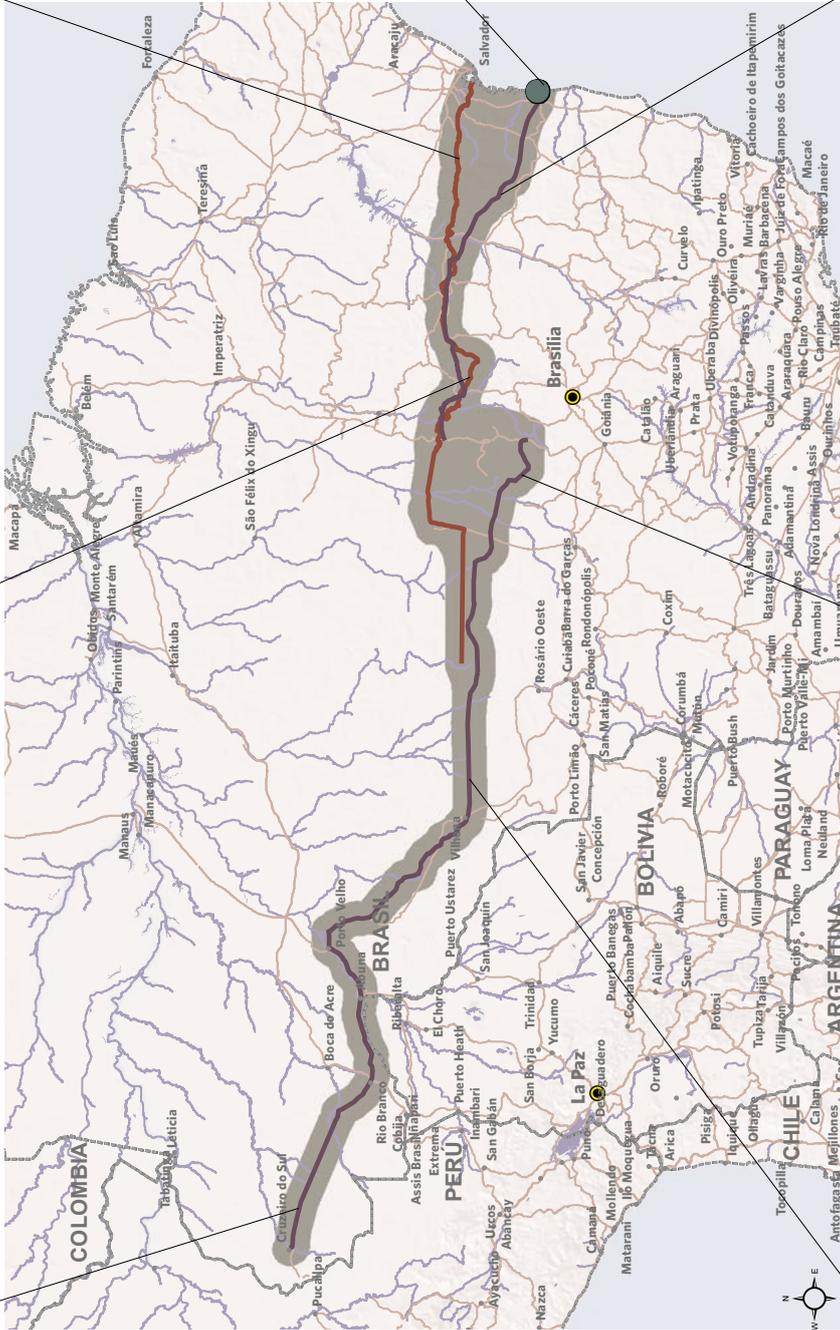
88 Proyecto Ancla: Ferrovía de Integración Oeste - Leste Fase II (Barreiras - Figueirópolis)

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

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

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

91 Ferrovía 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     |
| <b>7</b> |  |       | <b>6.150,0</b>      |        |



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



CONCLUIDO

# AND ANDINO

Eje de Integración y Desarrollo

**Población** 111.195.797 personas  
**Densidad** 39,1 hab./km<sup>2</sup>  
**Superficie** 2.845.658 km<sup>2</sup>

**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\$

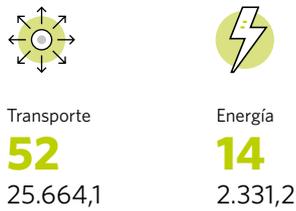
# 27.995,3



### Proyectos por etapas



### Proyectos por sector



### Proyectos por tipo de financiamiento

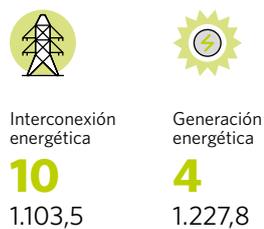


### Proyectos por subsector

#### Transporte



#### Energía



# ANDINO

## Presentación del Eje

El Eje Andino<sup>(1)</sup> 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



<sup>1</sup> 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 km<sup>2</sup>) 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<sup>(2)</sup>) 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

<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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).

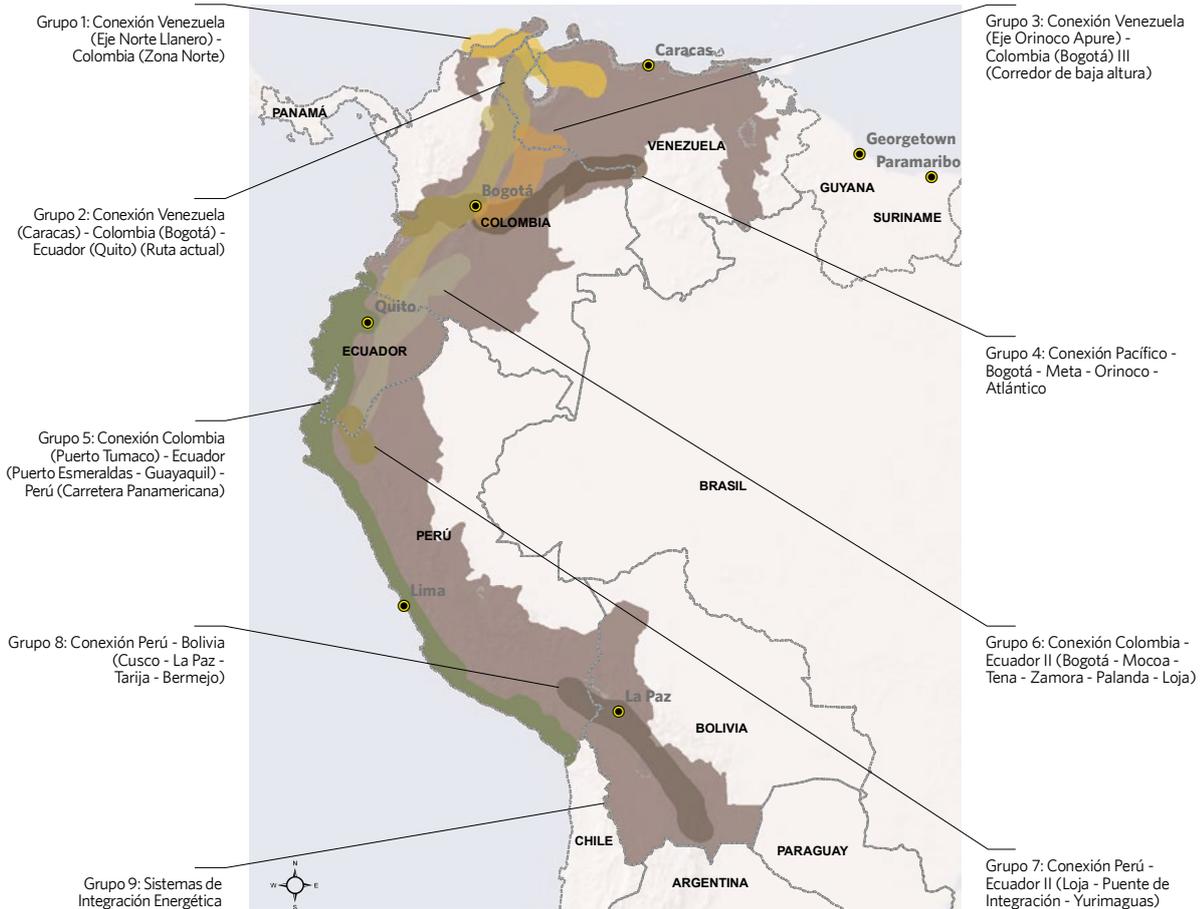


# ANDINO

## 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<sup>(1)</sup>** \*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 - MOCOCA - 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             |
| <b>TOTAL</b> |   | <b>66</b>    | <b>27.995,3</b>     |

(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                |
|        |  |       |       | <b>21.845,6</b>     |        |                        |

PERFIL   
 PRE-EJECUCIÓN   
 EJECUCIÓN   
 CONCLUIDO

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

**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 |



<sup>3</sup> 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 |
| <b>20</b> |  | <b>993,6*</b>       |         |

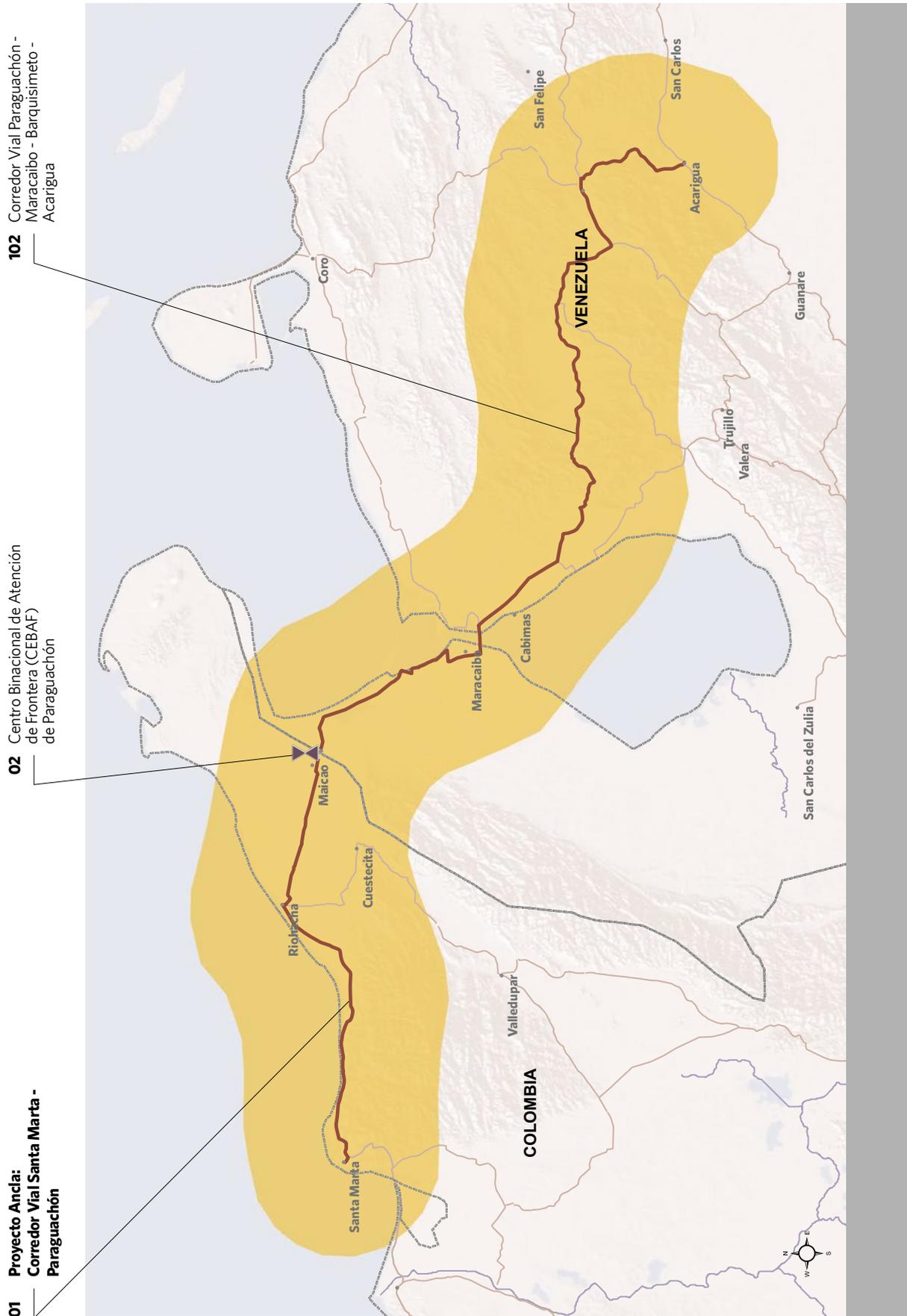
De ellos, dieciocho fueron realizados por el sector público, que destinó más de la mitad del monto ejecutado al sector energético. El porcentaje restante, por su parte, fue utilizado para Proyectos de transporte.

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         |
| <b>TOTAL</b> |  | <b>561,2</b>        |         |       |                   |

# 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.

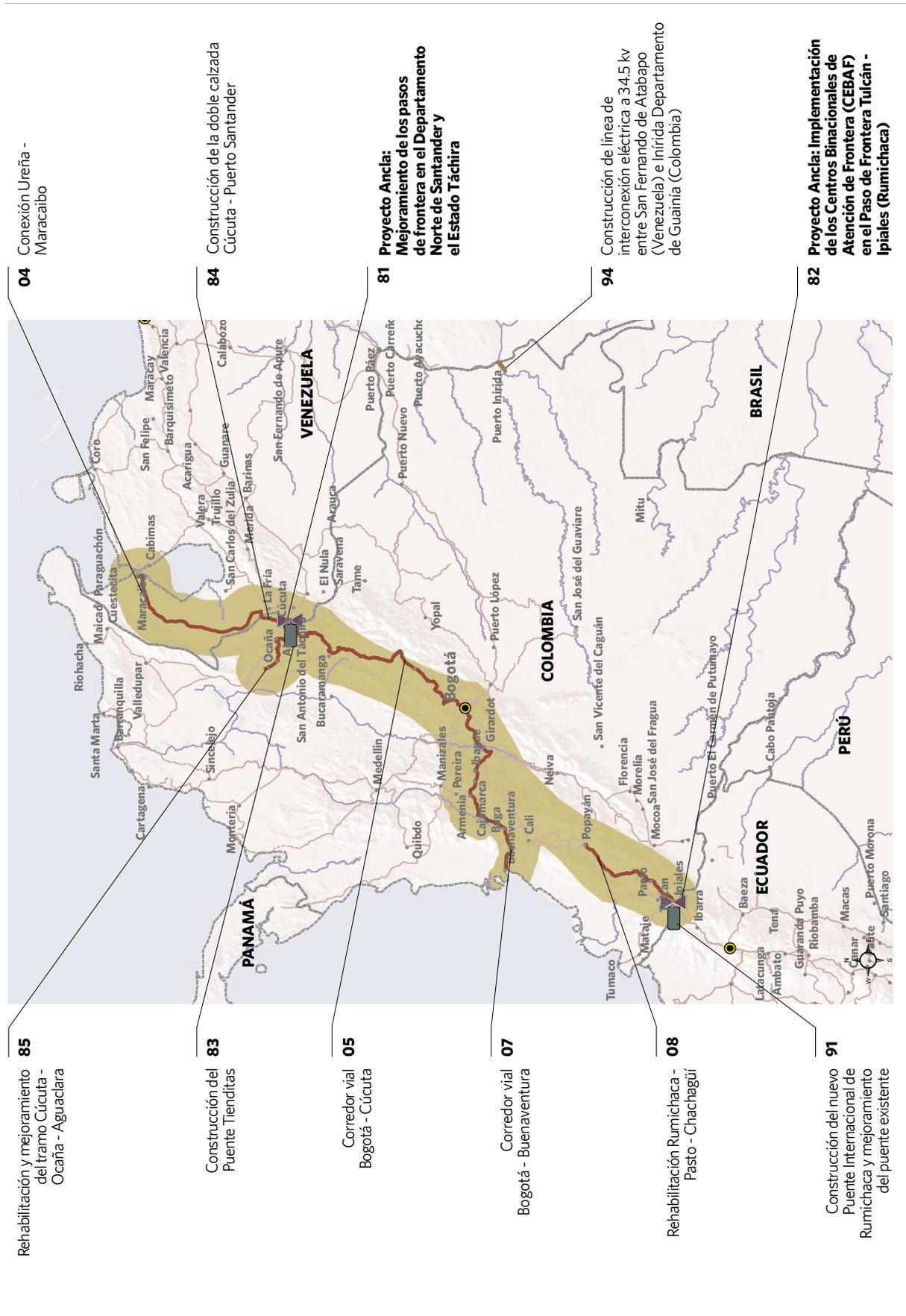
\*En millones de US\$

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

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

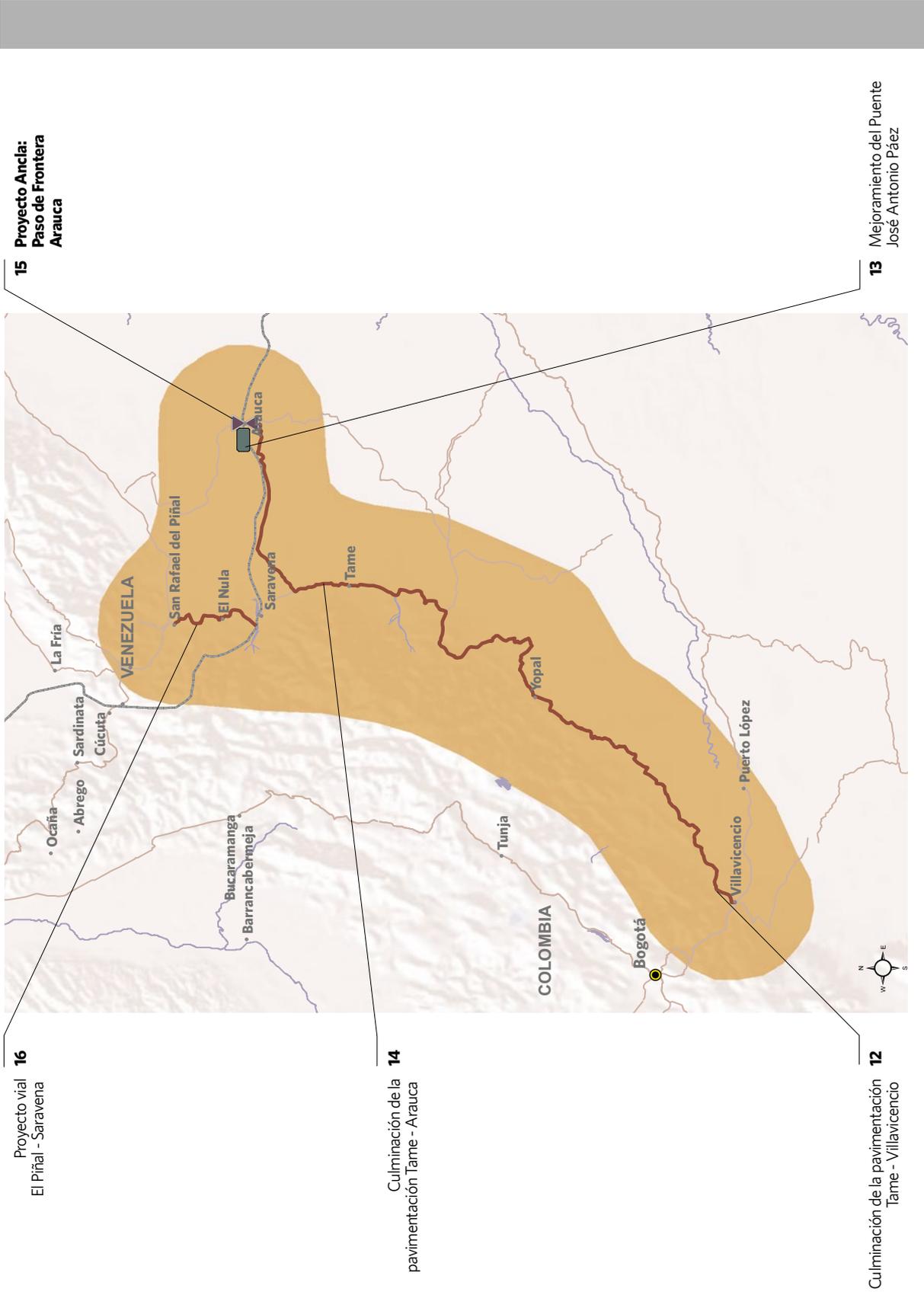
- Potenciar las relaciones socioeconómicas de Ecuador, Colombia y Venezuela a través de vías pavimentadas existentes que requieren mejorar el funcionamiento de sus pasos de frontera y resolver cuellos de botella específicos.

\*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 |
| <b>11</b> |   |       | <b>3.183,0</b>      |         |

PERFIL  
 PRE-EJECUCIÓN  
 EJECUCIÓN  
 CONCLUIDO

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





# AND GRUPO 3

## Función estratégica

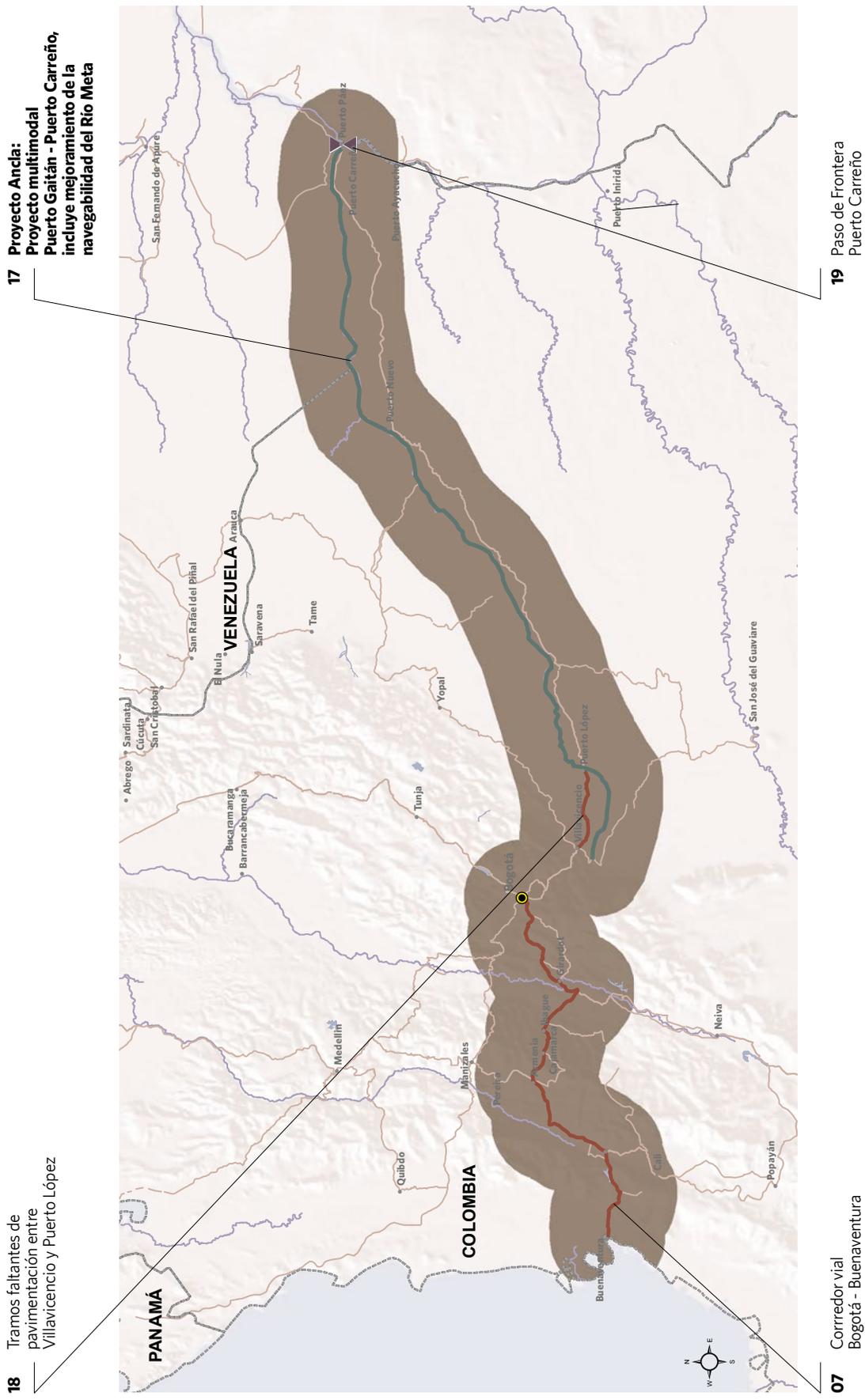
- Desarrollar un corredor internacional para carga de larga distancia con costos de operación y tiempos de desplazamientos significativamente menores al corredor actual Caracas-Bogotá.
- Este corredor permitirá incorporar nuevas regiones de Colombia (Arauca) y Venezuela (Barinas) al comercio internacional.

\*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    | <b>PASO DE FRONTERA ARAUCA</b>                       |       | 2,0                 | CO - VE |
| AND16    | PROYECTO VIAL EL PIÑAL - SARAVERENA                  |       | 6,8                 | VE      |
| <b>5</b> |  |       | <b>24,2</b>         |         |

PERFIL   
 PRE-EJECUCIÓN   
 EJECUCIÓN   
 CONCLUIDO

# CONEXIÓN PACÍFICO - BOGOTÁ - META - ORINOCO - ATLÁNTICO





# AND GRUPO 4

## Función estratégica

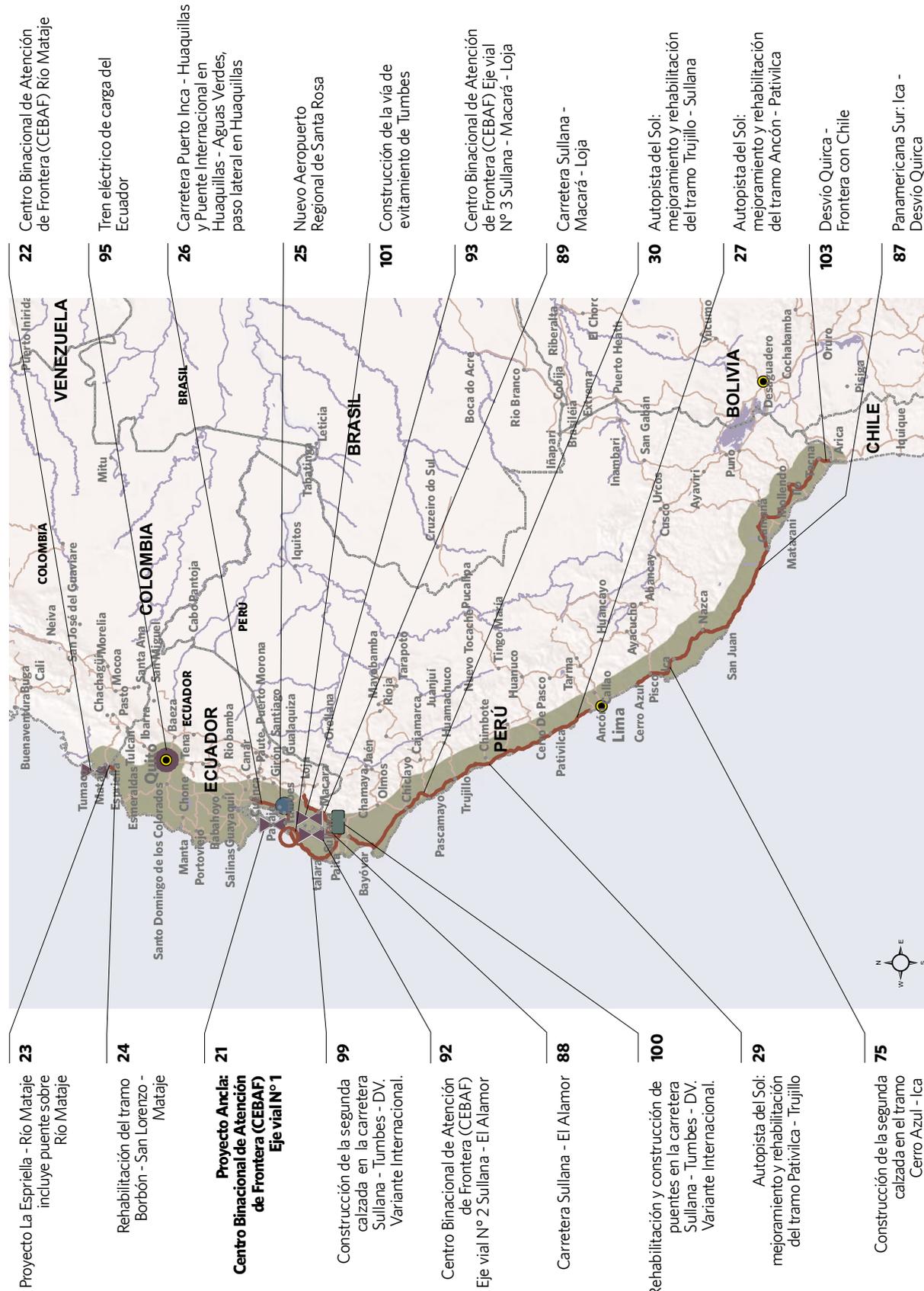
- Desarrollar un corredor bioceánico Pacífico-Bogotá-Meta-Orinoco-Atlántico para incentivar intercambios comerciales entre regiones de Colombia (Orinoquia, Andina, Pacífico) y Venezuela (Llanos, incluyendo los estados de Anzoátegui y Monagas, Guayana, delta del Orinoco) y para proyectar estas regiones 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     |
| <b>4</b> |   |       | <b>2.048,0</b>      |        |

PERFIL  
 PRE-EJECUCIÓN  
 EJECUCIÓN  
 CONCLUIDO

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





# AND GRUPO 5

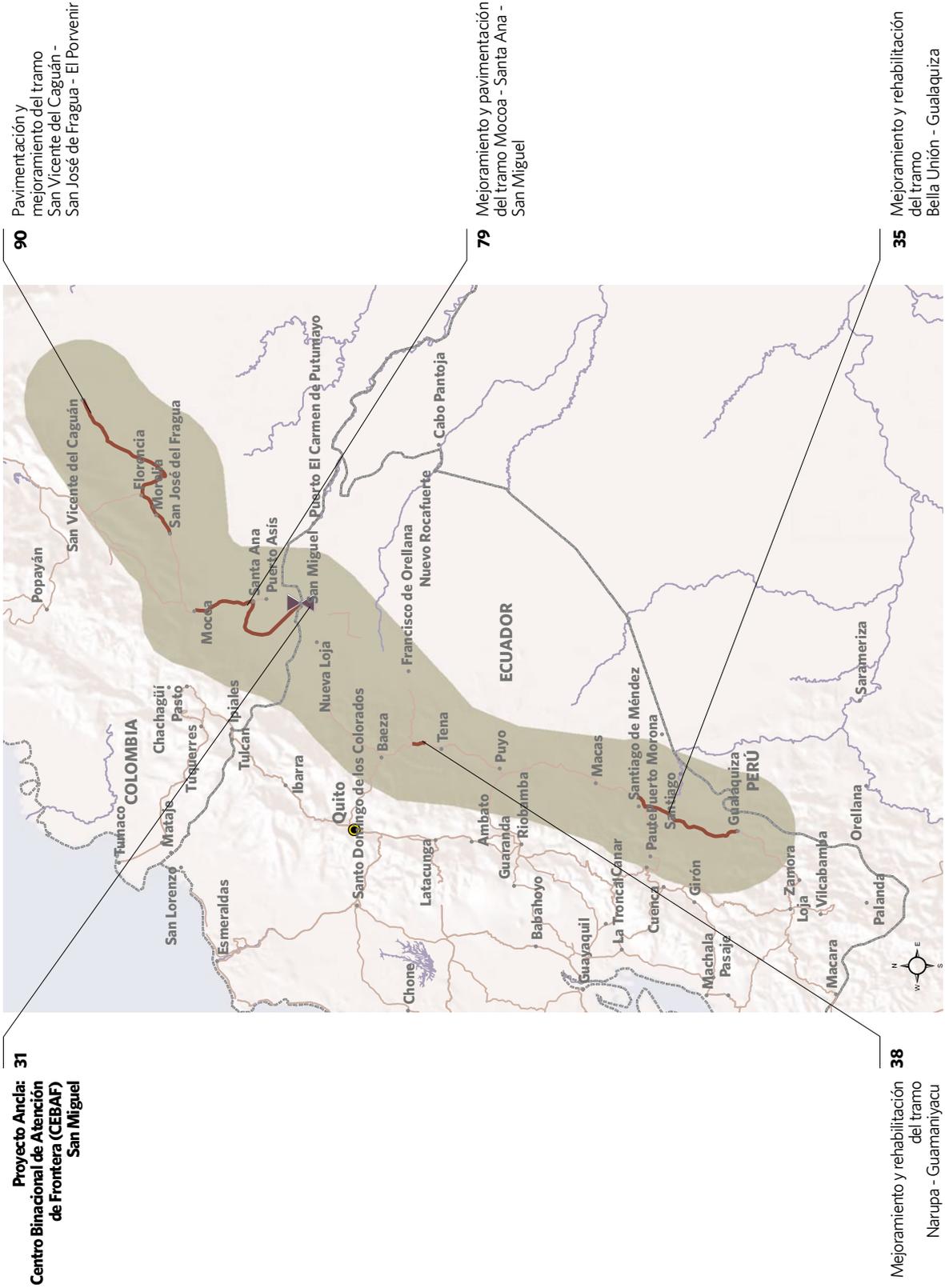
## Función estratégica

- 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      |
| <b>20</b> |  |       | <b>20.637,0</b>     |         |

# 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 - GUAMANİYACU                                     |       | 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      |
| <b>5</b> |  |       | <b>496,4</b>        |         |



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN

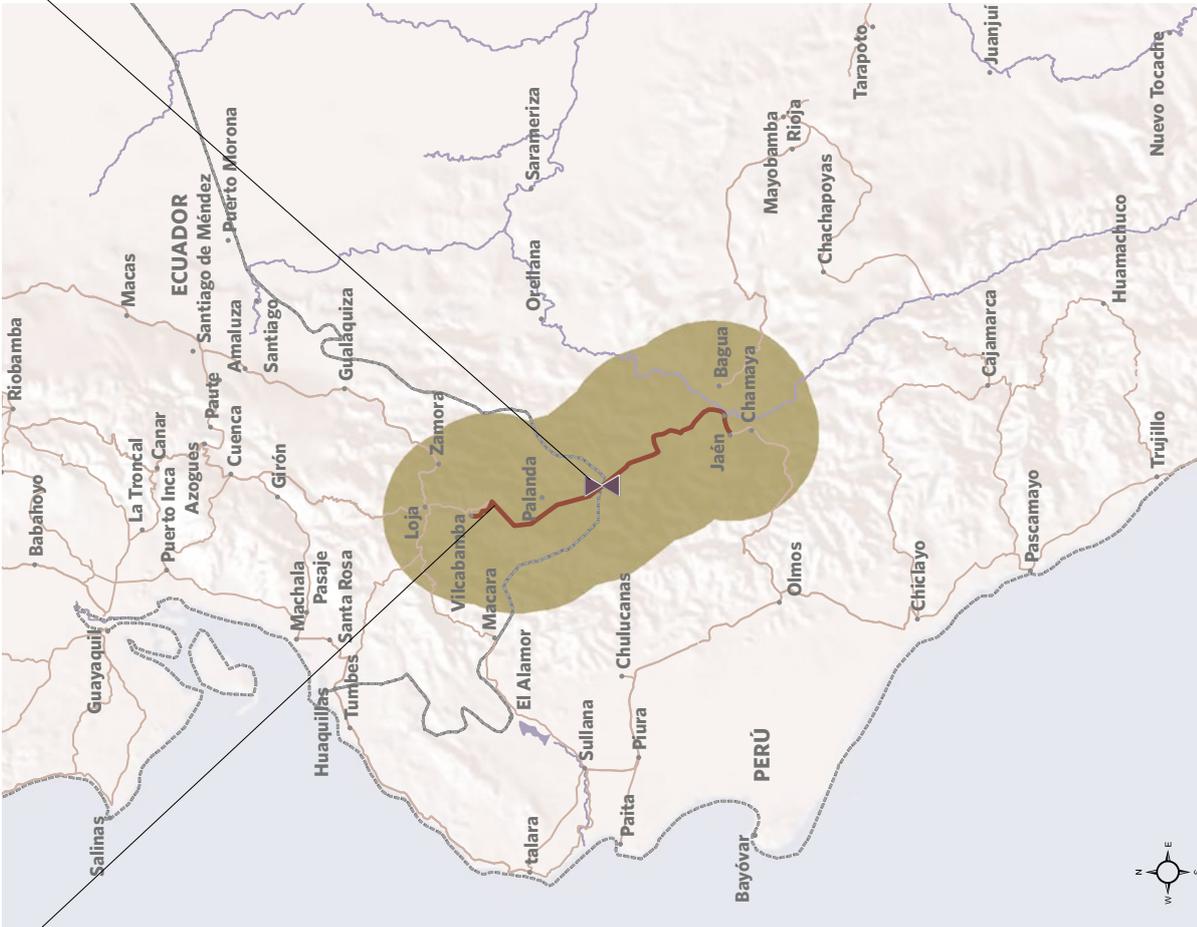


CONCLUIDO

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

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

43



39  
Proyecto Ancla:  
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.

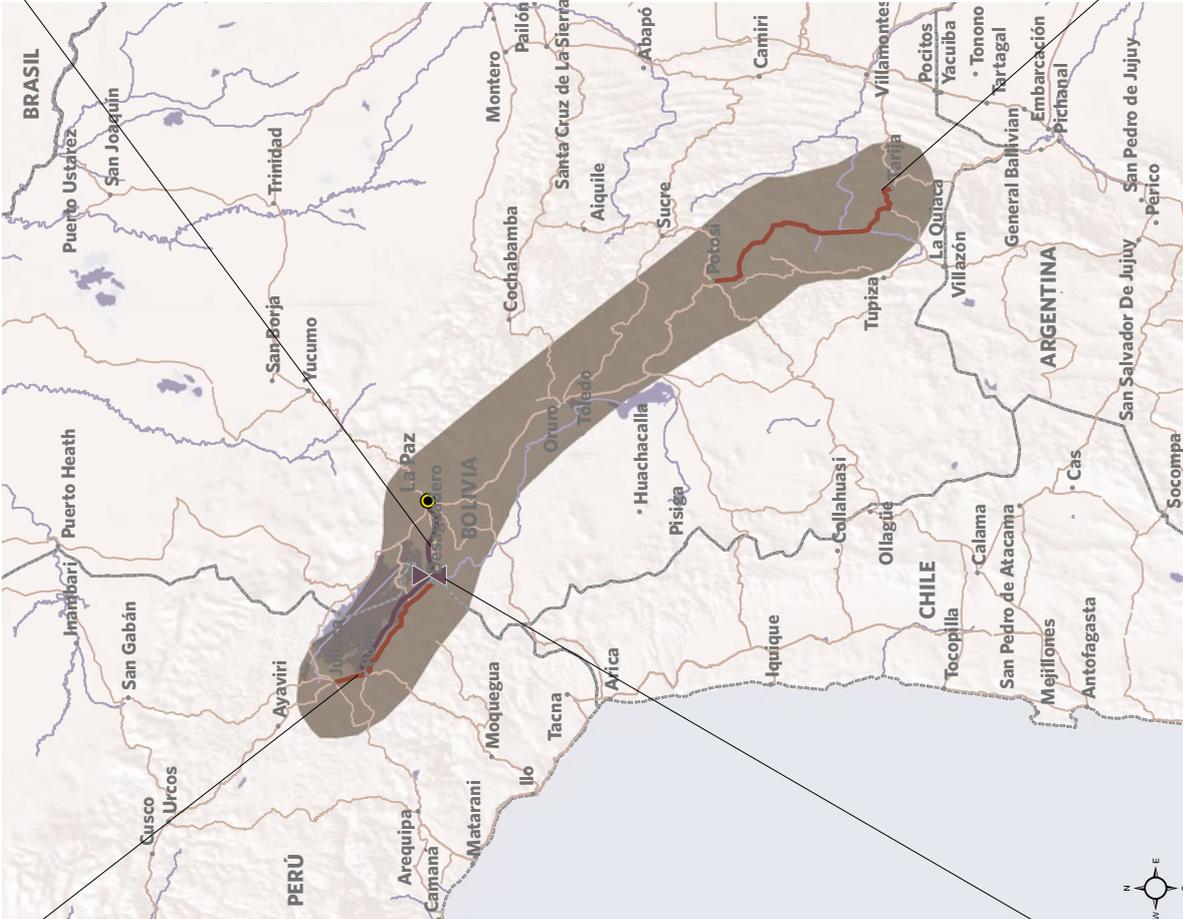
\*En millones de US\$

| 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 |
| <b>2</b> |   |       | <b>146,7</b>        |         |

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

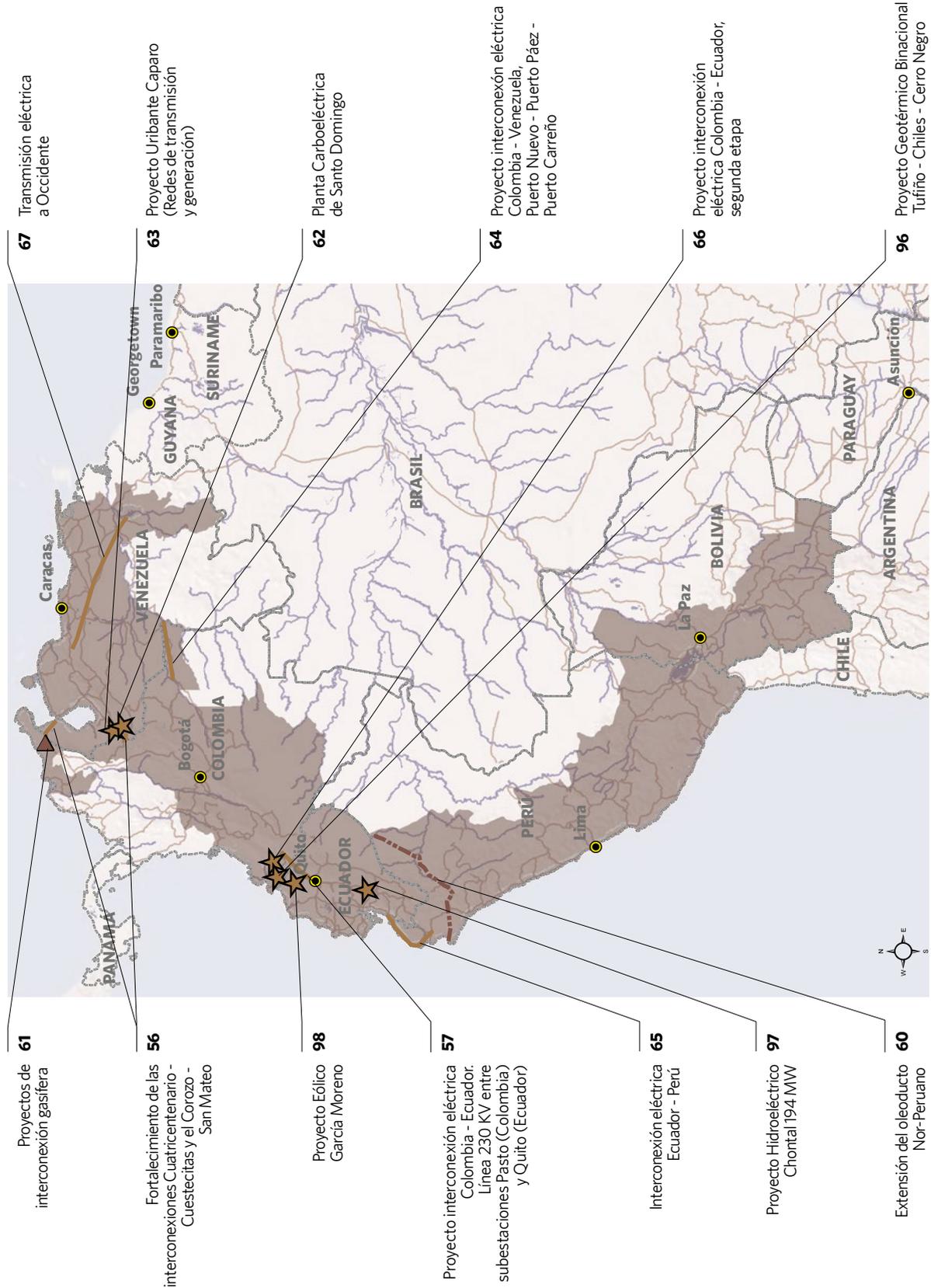
- Potenciar el turismo y las relaciones económicas entre las ciudades andinas de Perú (Cusco, Puno) y Bolivia (La Paz, Tarija) que operan a través de vías terrestres y ampliarlas hacia la zona andina central de Perú y al noroeste argentino.

\*En millones de US\$

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

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      |
| <b>13</b> |  |       | <b>2.328,4</b>      |         |

PERFIL    PRE-EJECUCIÓN    EJECUCIÓN    CONCLUIDO

# CAP CAPRICORNIO

Eje de Integración y Desarrollo



**Población** 53.509.280 personas  
**Densidad** 19,7 hab./km<sup>2</sup>  
**Superficie** 2.722.534 km<sup>2</sup>

**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\$

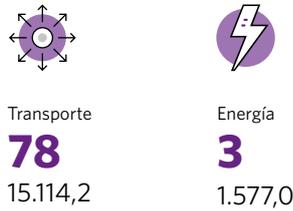
# 16.691,2



### Proyectos por etapas



### Proyectos por sector

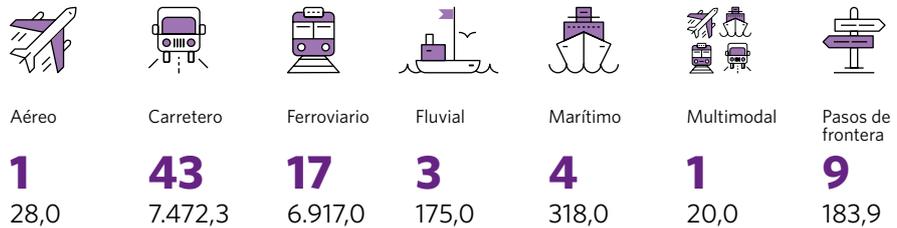


### Proyectos por tipo de financiamiento



### Proyectos por subsector

#### Transporte



#### Energía



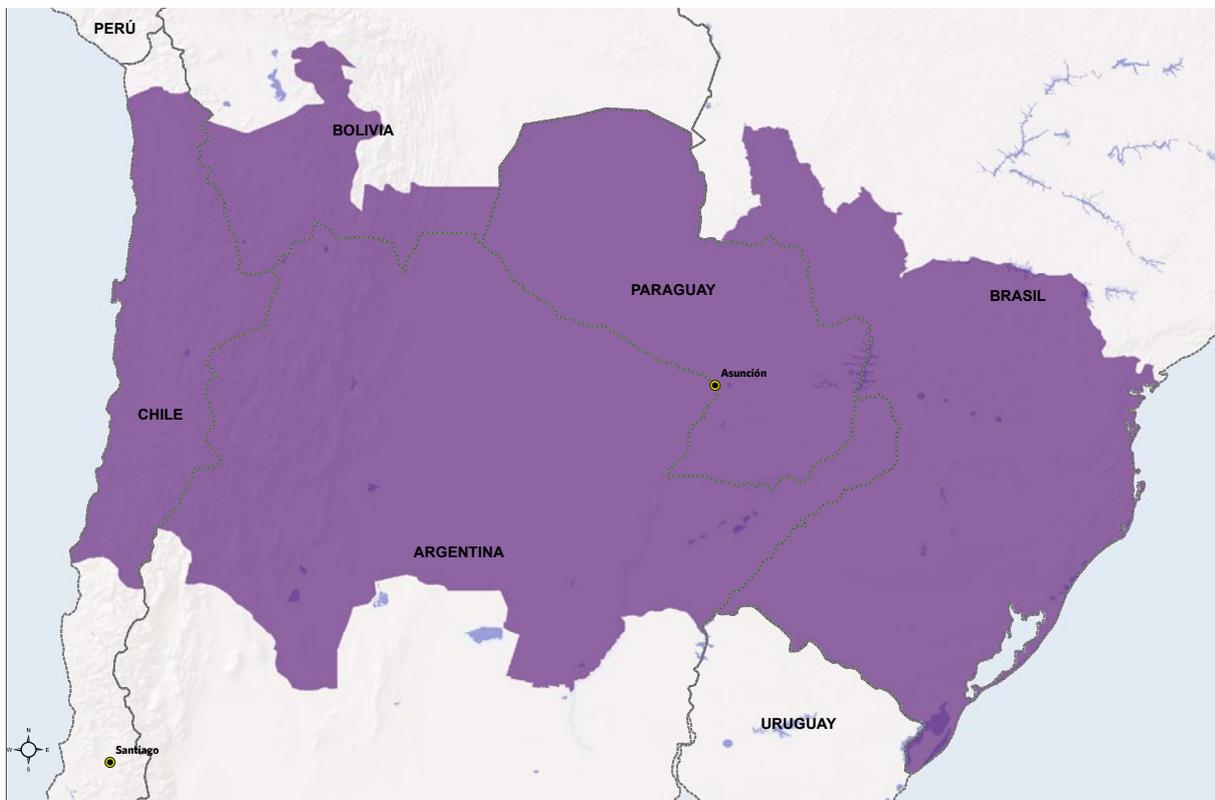
# CAPRICORNIO

## Presentación del Eje

El Eje de Capricornio<sup>(1)</sup> 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 km<sup>2</sup>), 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<sup>(2)</sup>.

**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

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

<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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).

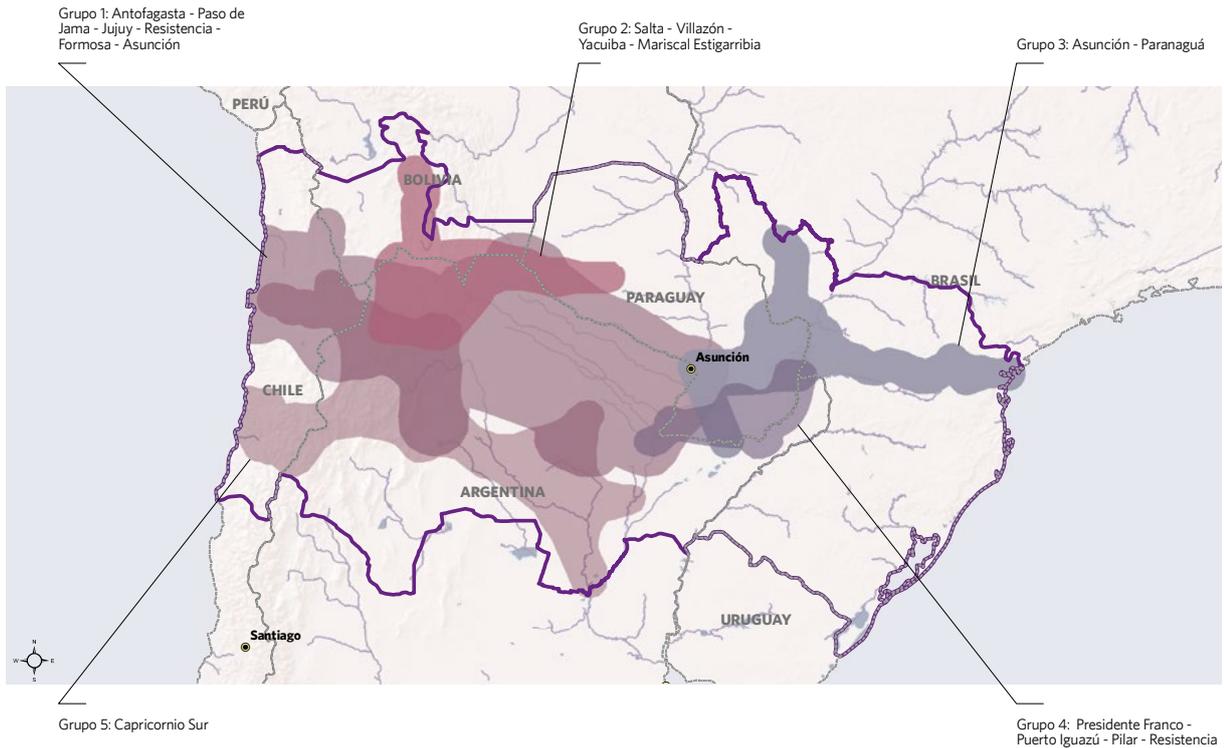
# CAPRICORNIO

## 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             |
| <b>TOTAL</b> |   | <b>81</b>    | <b>16.691,3</b>     |

**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 |
|---------------|--|-------|-------|---------------------|---------|--------------------------------|
| <b>CAP32</b>  | CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 8, TRAMO CAAZAPÁ - CORONEL BOGADO                                | 4     |       | 212,0               | PY      | Septiembre 2016                |
| <b>CAP100</b> | PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CRUCE GUARANÍ - CORPUS CHRISTI - PINDOTY PORÁ                               | 3     |       | 43,0                | PY      | Febrero 2017                   |
| <b>CAP68</b>  | LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES)   | 3     |       | 297,0               | PY      | Agosto 2017                    |
| <b>CAP33</b>  | MEJORAMIENTO Y CONCESIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 6 (CIUDAD DEL ESTE - ENCARNACIÓN)                    | 4     |       | 136,0               | PY      | Diciembre 2018                 |
| <b>CAP37</b>  | REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAI - PINEDO                           | 1     |       | 100,0               | AR      | Diciembre 2018                 |
| <b>CAP38</b>  | REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAI - METÁN   | 1     |       | 200,0               | AR      | Diciembre 2018                 |
| <b>CAP39</b>  | REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA  | 1     |       | 100,0               | AR      | Diciembre 2018                 |
| <b>CAP50</b>  | PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA)                         | 2     |       | 400,0               | AR      | Diciembre 2018                 |
| <b>CAP10</b>  | CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA                     | 2     |       | 45,0                | AR - BO | Diciembre 2019                 |
| <b>CAP14</b>  | 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 |
|--------------|---|-------|-------|---------------------|--------|------------------------|
| <b>CAP29</b> | CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ  | 4     |       | 2.800,0             | PY     | Público                |
| <b>CAP53</b> | CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY | 3     |       | 1.500,0             | BR     | Público                |
| <b>CAP60</b> | PUENTE VIAL RECONQUISTA - GOYA  | 5     |       | 850,0               | AR     | Público                |
| <b>CAP18</b> | CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)   | 3     |       | 500,0               | PY     | Privado                |
| <b>CAP19</b> | 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  |
|--------------|--|---------------------|---------|
| <b>CAP01</b> | ACCESOS AL PASO JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE)       | 54,0                | AR      |
| <b>CAP02</b> | IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO DE JAMA                              | 4,0                 | AR - CH |
| <b>CAP03</b> | INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA NOA (NOROESTE ARGENTINO) - NEA (NORESTE ARGENTINO)                       | 725,0               | AR      |
| <b>CAP06</b> | RUTA NACIONAL N° 81: PAVIMENTACIÓN LAS LOMITAS - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34                     | 100,0               | AR      |
| <b>CAP08</b> | AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (FASE I)  | 120,0               | CH      |
| <b>CAP09</b> | OBRAS DE ADECUACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA  | 18,0                | CH      |
| <b>CAP46</b> | CONCESIÓN AUTOPISTA ANTOFAGASTA  | 370,0               | CH      |
| <b>CAP56</b> | CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE RUTA NACIONAL N° 12, PASO POR CIUDAD DE POSADAS (PROVINCIA DE MISIONES) | 35,0                | AR      |
| <b>CAP61</b> | PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: VILLA ÁNGELA - EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 286 SANTA FE  | 37,0                | AR      |
| <b>CAP67</b> | LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES)   | 555,0               | PY      |
| <b>CAP77</b> | CENTRO DE CONTROL INTEGRADO BARRANCAS BLANCAS (PASO DE FRONTERA PIRCAS NEGRAS)                   | 5,0                 | AR - CH |
| <b>CAP80</b> | COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES  | 80,0                | CH      |
| <b>CAP88</b> | AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA  | 28,0                | CH      |
| <b>CAP91</b> | CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA)                             | 501,0               | CH      |
| <b>14</b>    |  | <b>2.632,0</b>      |         |

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

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



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN

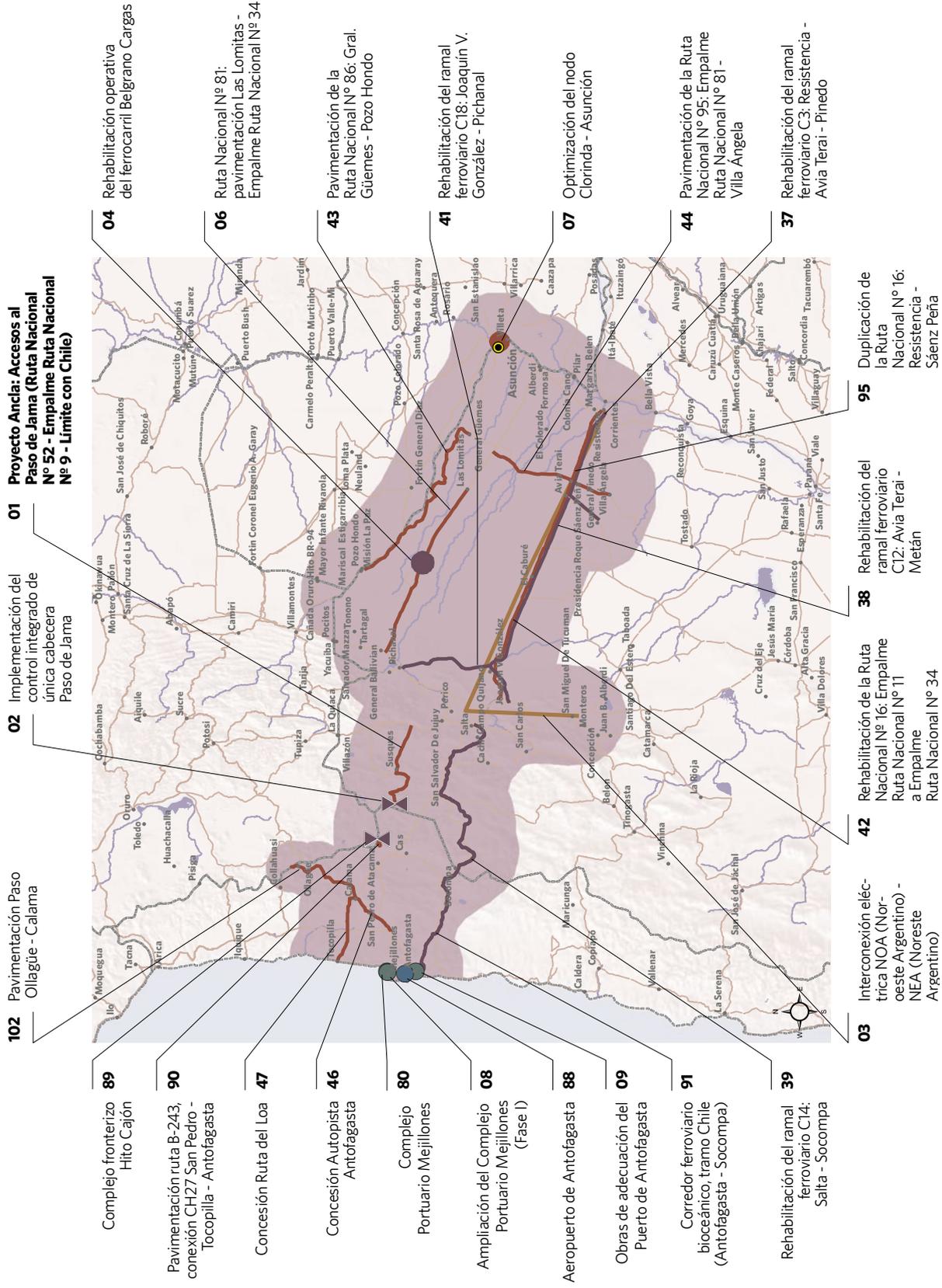


EJECUCIÓN



CONCLUIDO

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

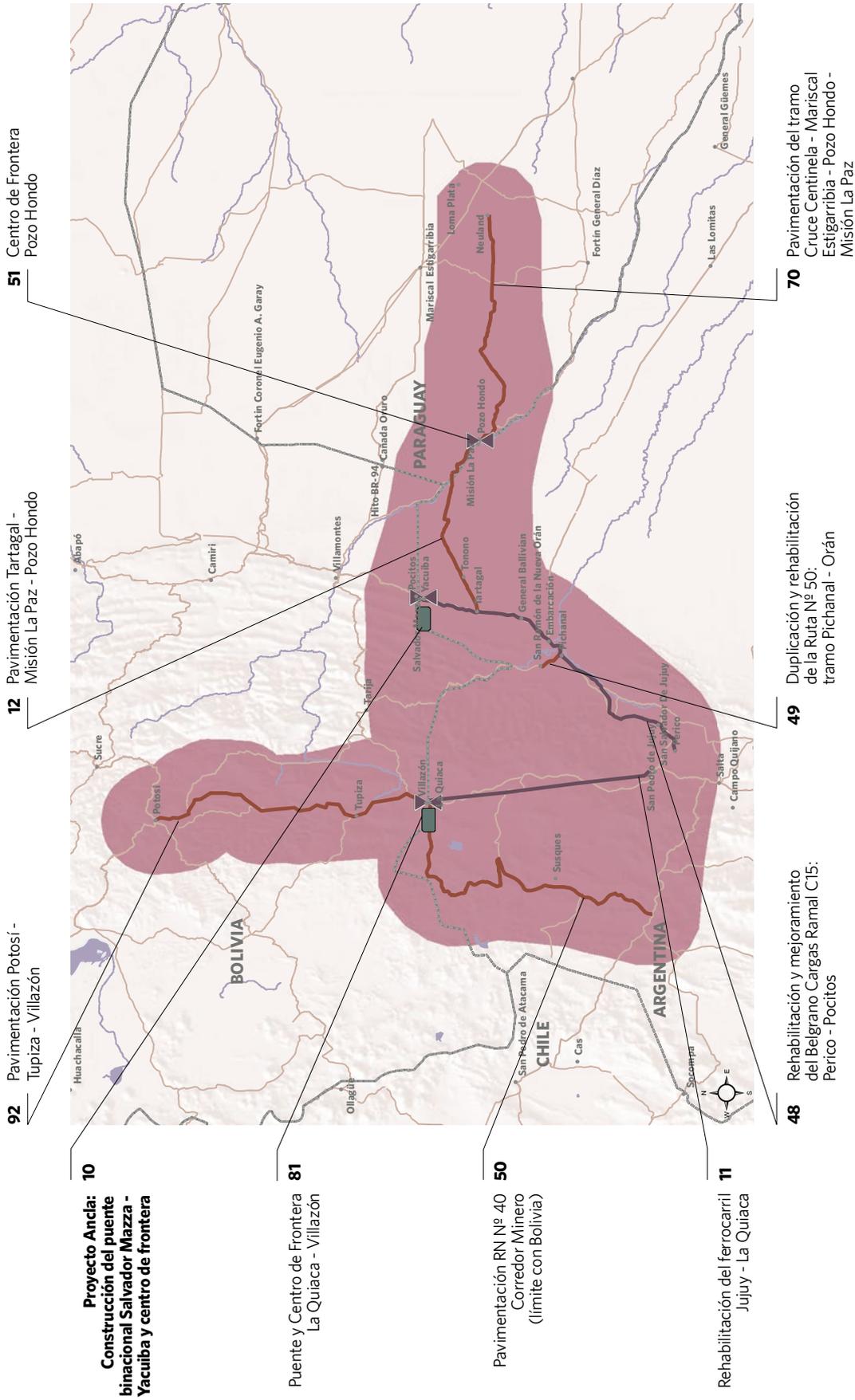
# ANTOFAGASTA - PASO DE JAMA - JUJUY - RESISTENCIA - FORMOSA ASUNCIÓN

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

 PERFIL  
  PRE-EJECUCIÓN  
  EJECUCIÓN  
  CONCLUIDO

# CAP GRUPO 1

# SALTA - VILLAZÓN - YACUIBA - MARISCAL ESTIGARRIBIA





# CAP GRUPO 2

## Función estratégica

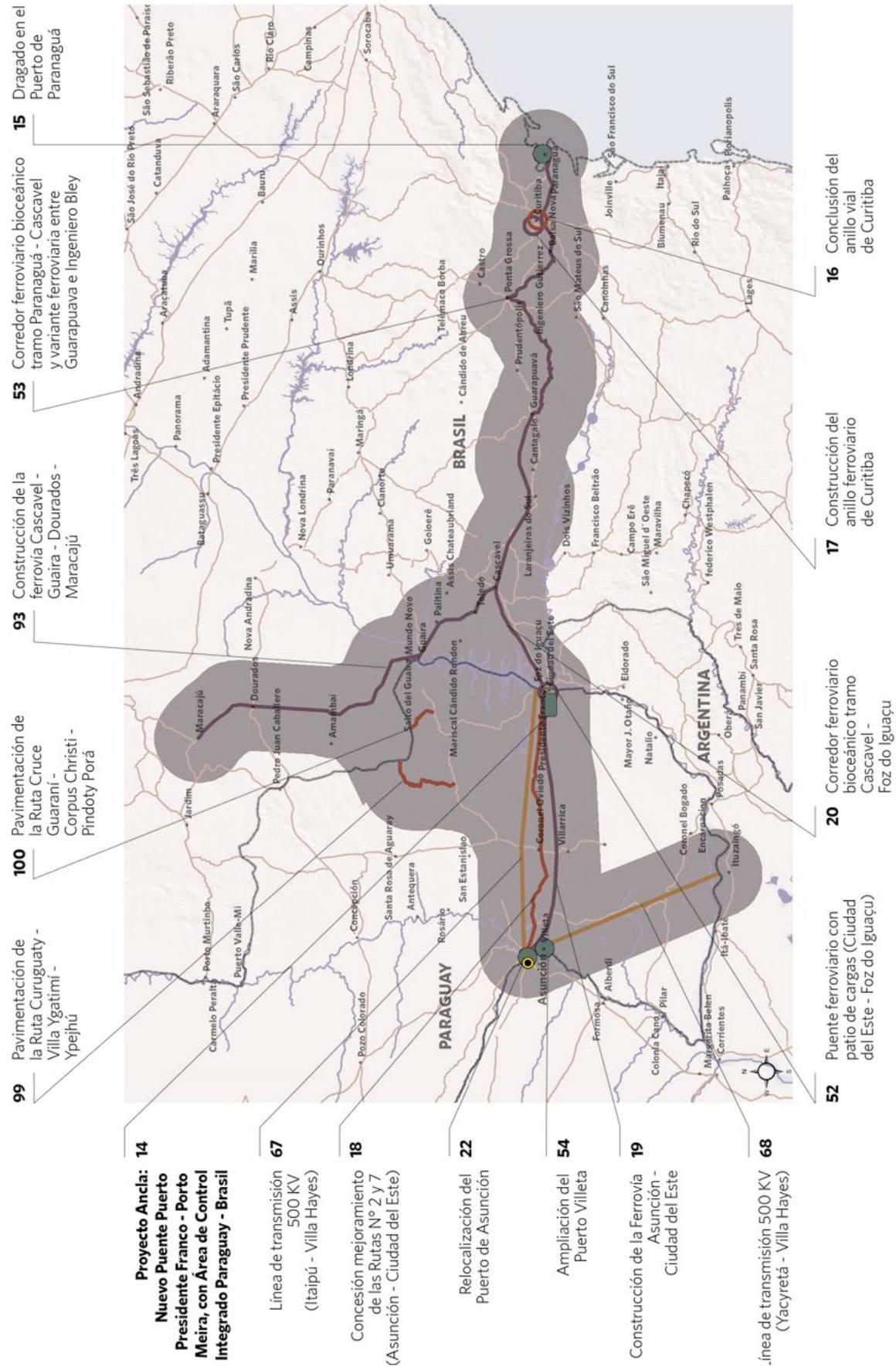
- Reducción de costos y mayor seguridad en el flujo de bienes y servicios entre Argentina - Bolivia - Paraguay.
- Facilitar los flujos de habitantes entre los países del Grupo.
- Articulación entre el Eje Interoceánico Central y el Eje de Capricornio.
- Ordenamiento de la dinámica territorial y disminución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

\*En millones de US\$

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

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



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN

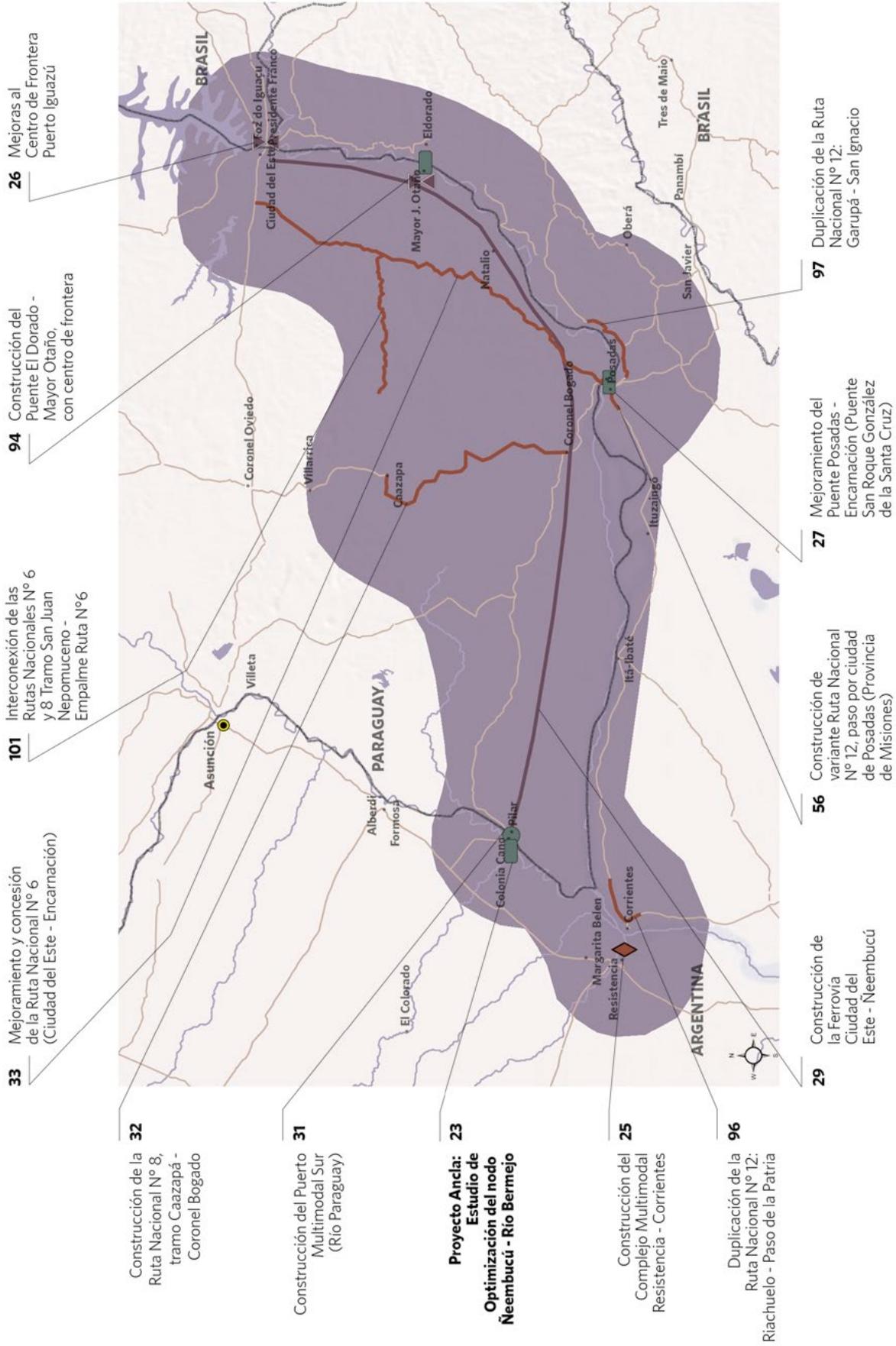


EJECUCIÓN



CONCLUIDO

# PRESIDENTE FRANCO - PUERTO IGUAZÚ - PILAR - RESISTENCIA





# CAP GRUPO 4

## Función estratégica

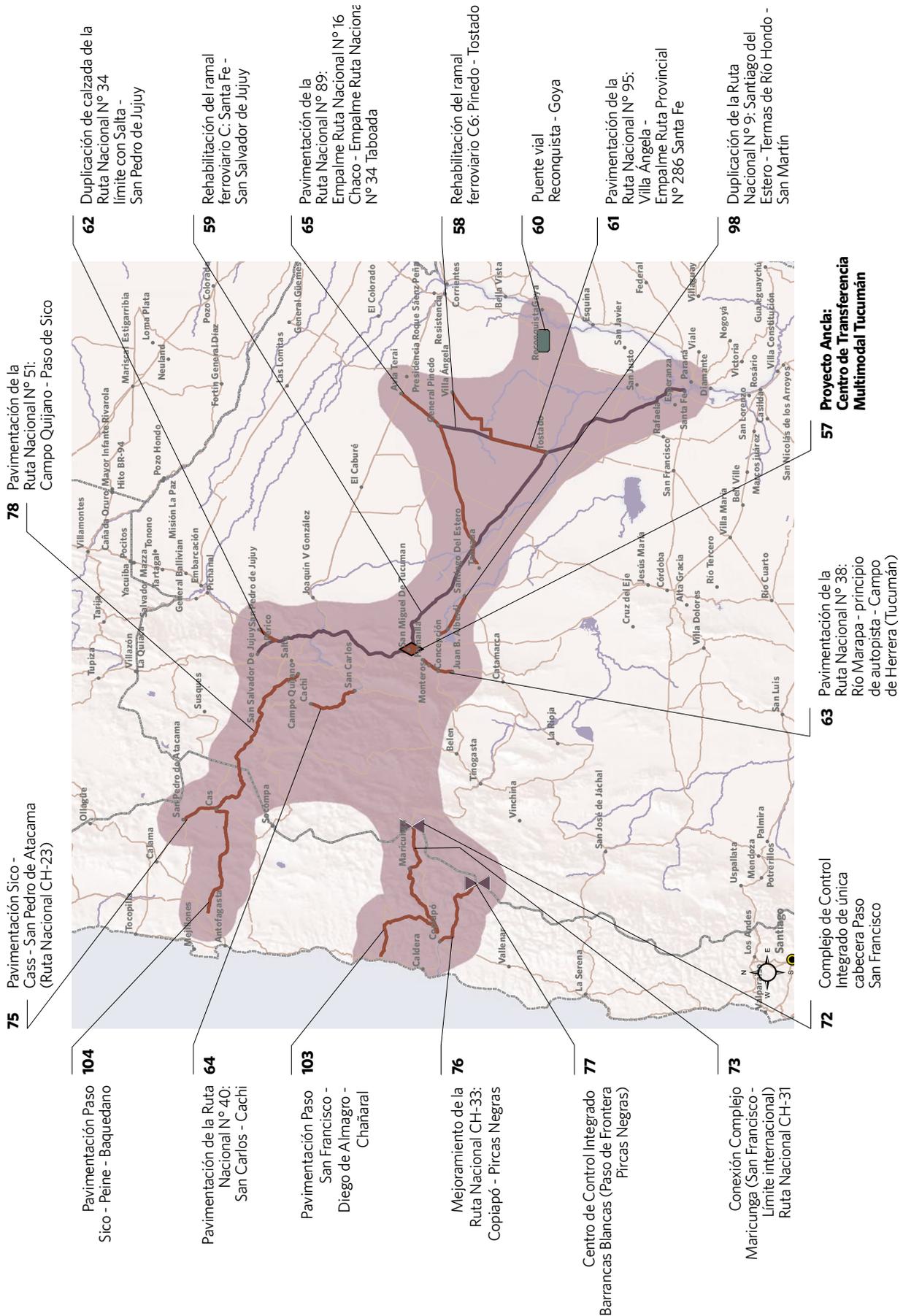
- Dinamizar el desarrollo económico intrarregional.
- Mejorar opciones de salida para los productos de la región hacia el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Brindar las condiciones de base a la facilitación fronteriza.
- Facilitar los flujos de habitantes entre los países del Grupo.

\*En millones de US\$

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

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

# DES DEL SUR

Eje de Integración y Desarrollo



**Población** 6.473.238 habitantes  
**Densidad** 9,4 hab./km<sup>2</sup>  
**Superficie** 686.527 km<sup>2</sup>

**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\$

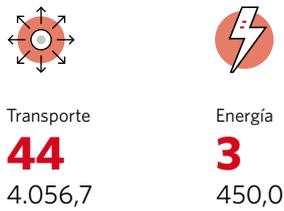
# 4.506,7



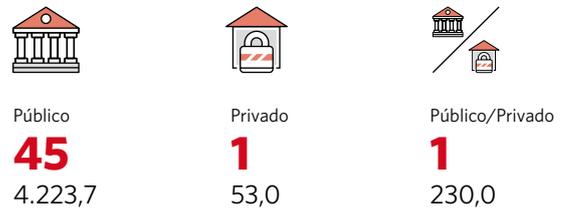
### Proyectos por etapas



### Proyectos por sector

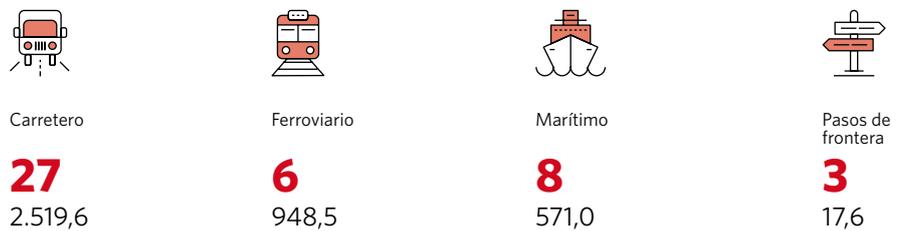


### Proyectos por tipo de financiamiento



### Proyectos por subsector

#### Transporte



#### Energía



# DEL SUR

## Presentación del Eje

El Eje del Sur<sup>(1)</sup> 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 km<sup>2</sup>), el 2% de la población (6.473.238 habitantes) y el 2% del PBI de Suramérica (US\$ 71.888 millones<sup>(2)</sup>). Es, respectivamente, el último y anteúltimo de los Ejes de acuerdo a estos parámetros. Además, con 9,4 hab./km<sup>2</sup>, es el menos densamente poblado.**

### ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE DEL SUR



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

<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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).

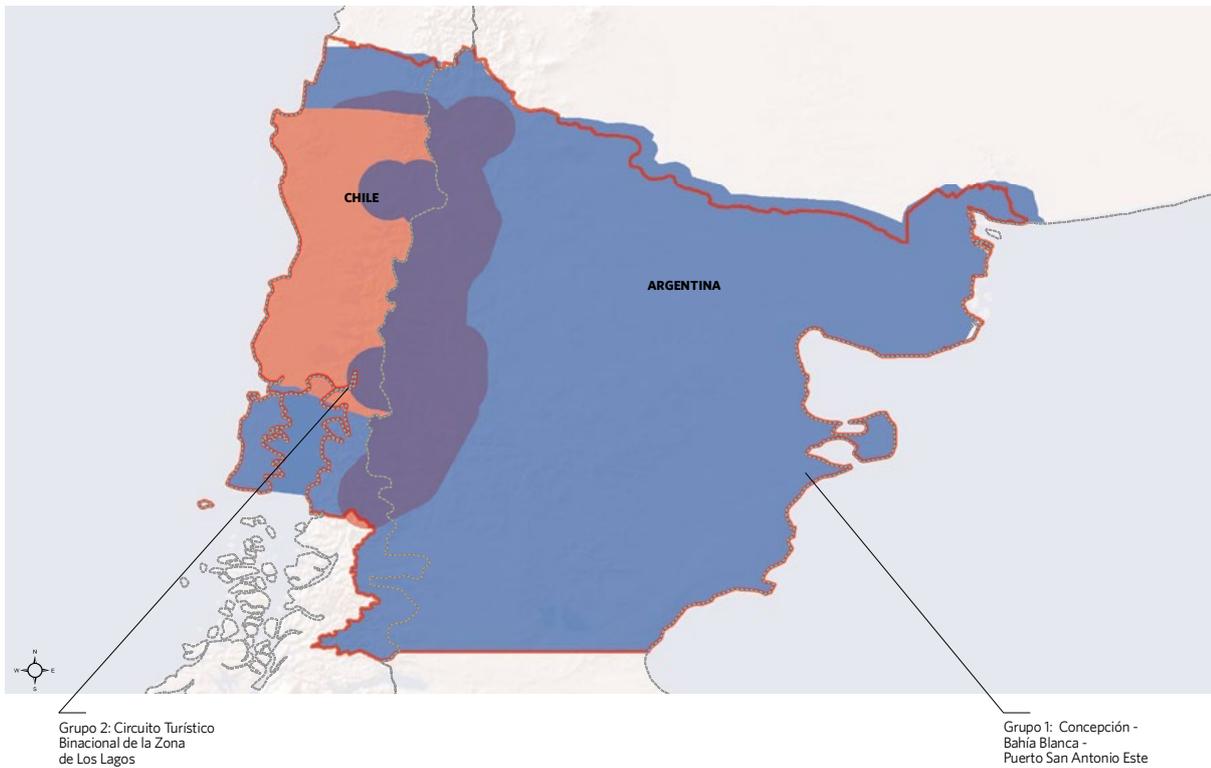
# DEL SUR

## 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             |
| <b>TOTAL</b> |   | <b>47</b>    | <b>4.506,7</b>      |

**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.

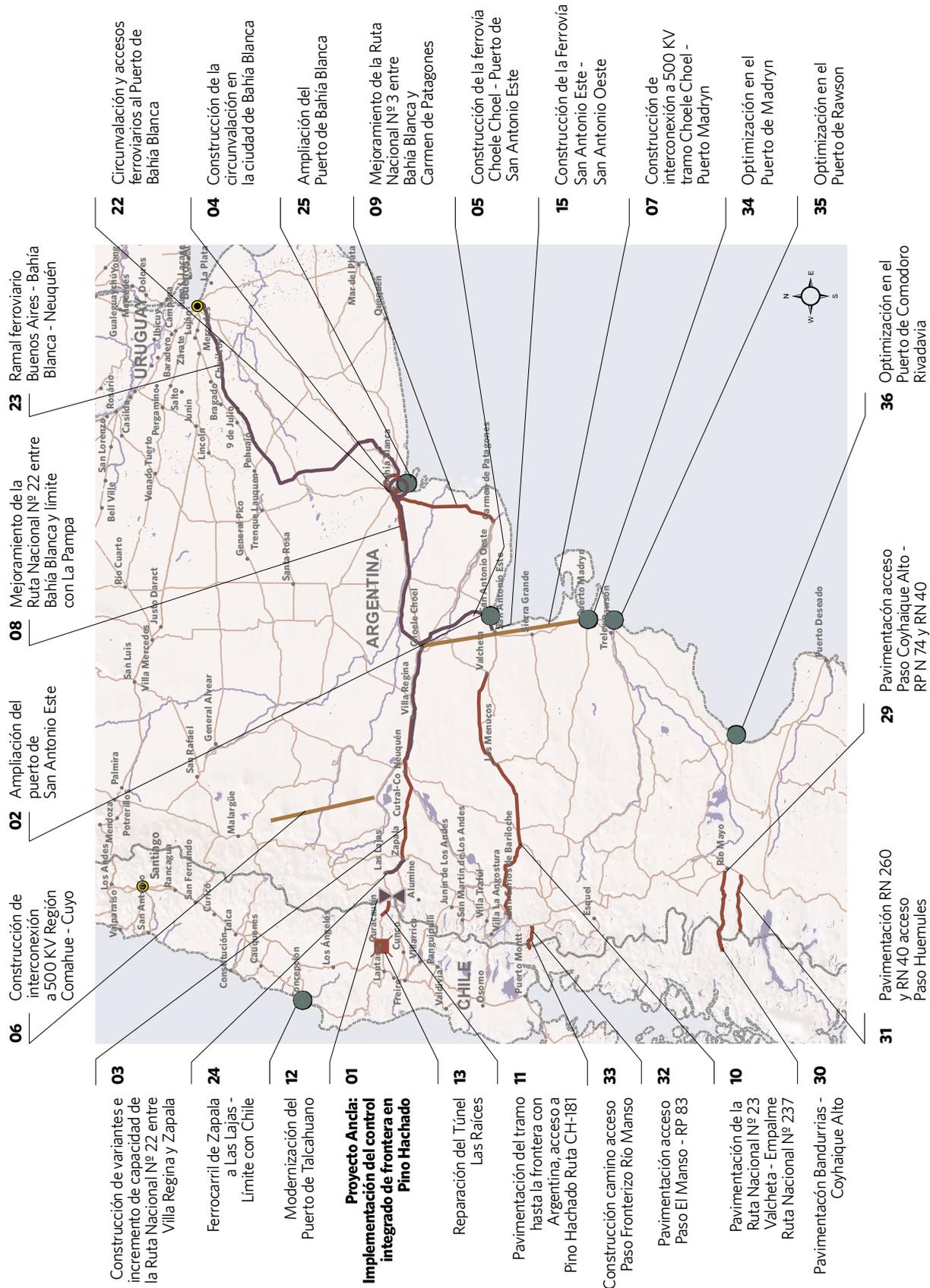
La siguiente obra, por US\$ 70 millones, es un tramo de 350 km en 500 kW entre Choele Choel y Puerto Madryn, que puede extenderse en un futuro hasta la localidad de Pico Truncado, Santa Cruz.

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

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

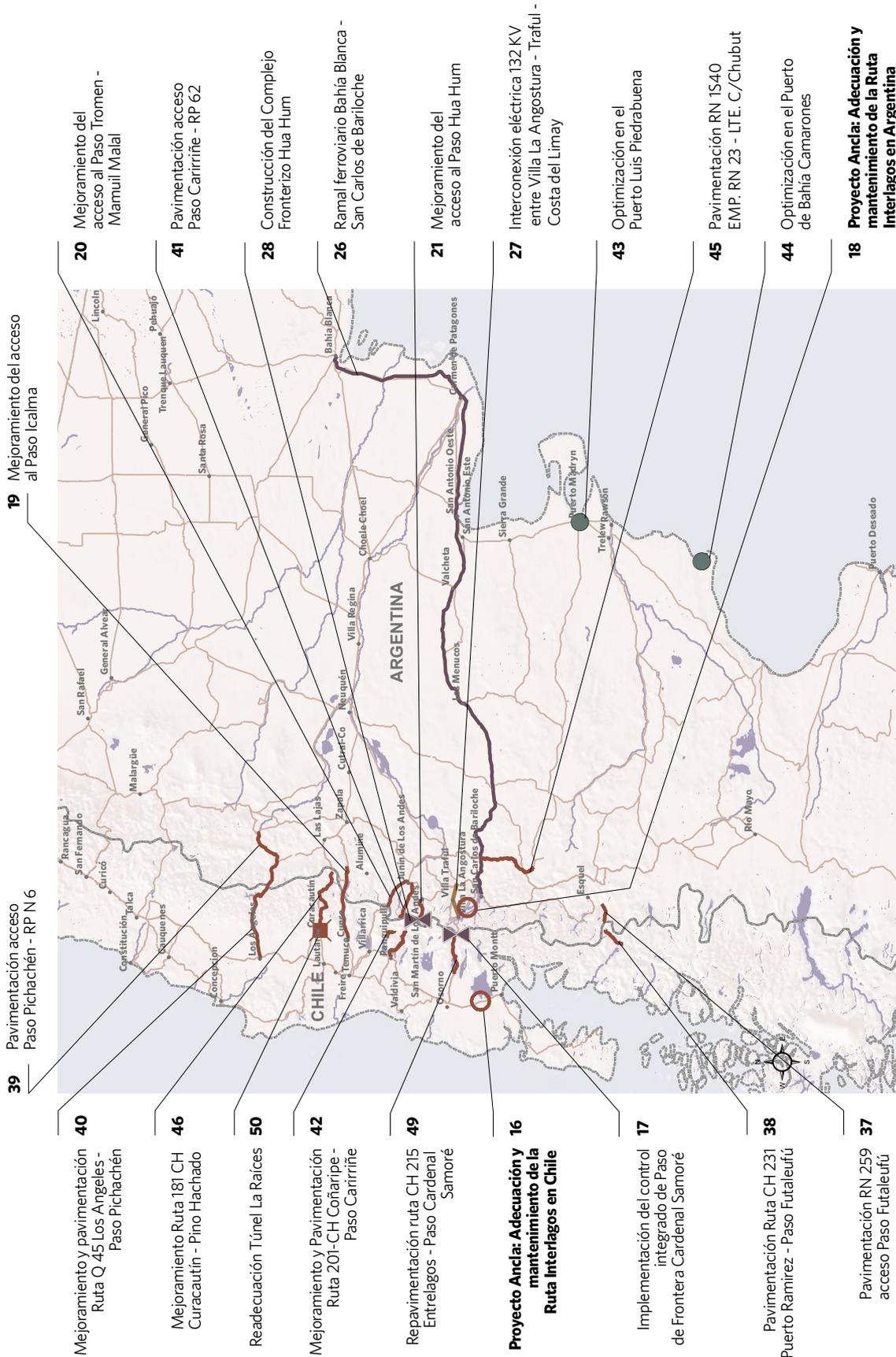
# CONCEPCIÓN - BAHÍA BLANCA - PUERTO SAN ANTONIO ESTE

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

 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  |
|--------------|--|-------|---------------------|---------|
| <b>DES16</b> | <b>ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN CHILE</b>                   |       | 776,0               | CH      |
| <b>DES17</b> | IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE PASO DE FRONTERA CARDENAL SAMORÉ           |       | 2,0                 | AR - CH |
| <b>DES18</b> | <b>ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN ARGENTINA</b>               |       | 200,0               | AR      |
| <b>DES19</b> | MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO ICALMA   |       | 44,8                | AR - CH |
| <b>DES20</b> | MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO TROMEN - MAMUIL MALAL                              |       | 30,0                | AR - CH |
| <b>DES21</b> | MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO HUA HUM  |       | 43,0                | AR - CH |
| <b>DES26</b> | RAMAL FERROVIARIO BAHÍA BLANCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE                           |       | 400,0               | AR      |
| <b>DES27</b> | INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA 132 KV ENTRE VILLA LA ANGOSTURA - TRAFUL - COSTA DEL LIMAY |       | 30,0                | AR      |
| <b>DES28</b> | CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO FRONTERIZO HUA HUM                                       |       | 7,6                 | CH      |
| <b>DES37</b> | PAVIMENTACIÓN RN 259 ACCESO PASO FUTALEUFÚ   |       | 18,0                | AR      |
| <b>DES38</b> | PAVIMENTACIÓN RUTA CH 231 PUERTO RAMIREZ - PASO FUTALEUFÚ                          |       | 39,0                | CH      |
| <b>DES39</b> | PAVIMENTACIÓN ACCESO PASO PICHACHÉN - RP N 6                                       |       | 162,0               | AR      |
| <b>DES40</b> | MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN RUTA Q 45 LOS ANGELES- PASO PICHACHÉN                 |       | 91,0                | CH      |
| <b>DES41</b> | PAVIMENTACIÓN ACCESO PASO CARIRRIÑE - RP 62  |       | 3,0                 | AR      |
| <b>DES42</b> | MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN RUTA 201-CH COÑARIPE -PASO CARIRRIÑE                  |       | 36,1                | CH      |
| <b>DES43</b> | OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO LUIS PIEDRABUENA   |       | 17,0                | AR      |
| <b>DES44</b> | OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO DE BAHÍA CAMARONES                                       |       | 75,0                | AR      |
| <b>DES45</b> | PAVIMENTACIÓN RN 1S40 EMP. RN 23 - LTE. C/CHUBUT                                   |       | 3,0                 | AR      |
| <b>DES46</b> | 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 |
| <b>DES49</b>   | REPAVIMENTACIÓN RUTA CH 215 ENTRELAGOS - PASO CARDENAL SAMORÉ |                      | 77,6                | CH     |
| <b>DES50</b>   | READECUACIÓN TÚNEL LAS RAÍCES                                 |                      | 0,0                 | CH     |
| <b>21</b>  |   |                      | <b>2.358,1</b>      |        |
| 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./km<sup>2</sup>  
**Superficie** 1.603.643 km<sup>2</sup>

**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



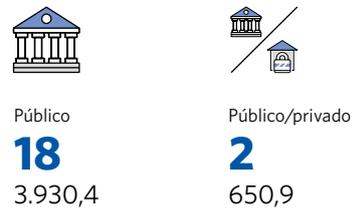
### Proyectos por etapas



### Proyectos por sector



### Proyectos por tipo de financiamiento



### Proyectos por subsector

#### Transporte



#### Energía



#### Comunicaciones



# ESCUDO GUAYANÉS

## Presentación del Eje

El Eje del Escudo Guayanés<sup>(1)</sup> 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 km<sup>2</sup>) y el 4% de la población de Suramérica (17.100.505 habitantes). Con poco menos de 11 hab./km<sup>2</sup>, 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<sup>(2)</sup>).**

### 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

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

<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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             |
| <b>TOTAL</b> |  | <b>20</b>    | <b>4.581,3</b>      |

### 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 |
|--------------|---|-------|---|---------------------|--------------|--------------------------------|
| <b>GUY01</b> | REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS   | 1     |  | 407,0               | BR - VE      | Febrero 2017                   |
| <b>GUY18</b> | 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\$

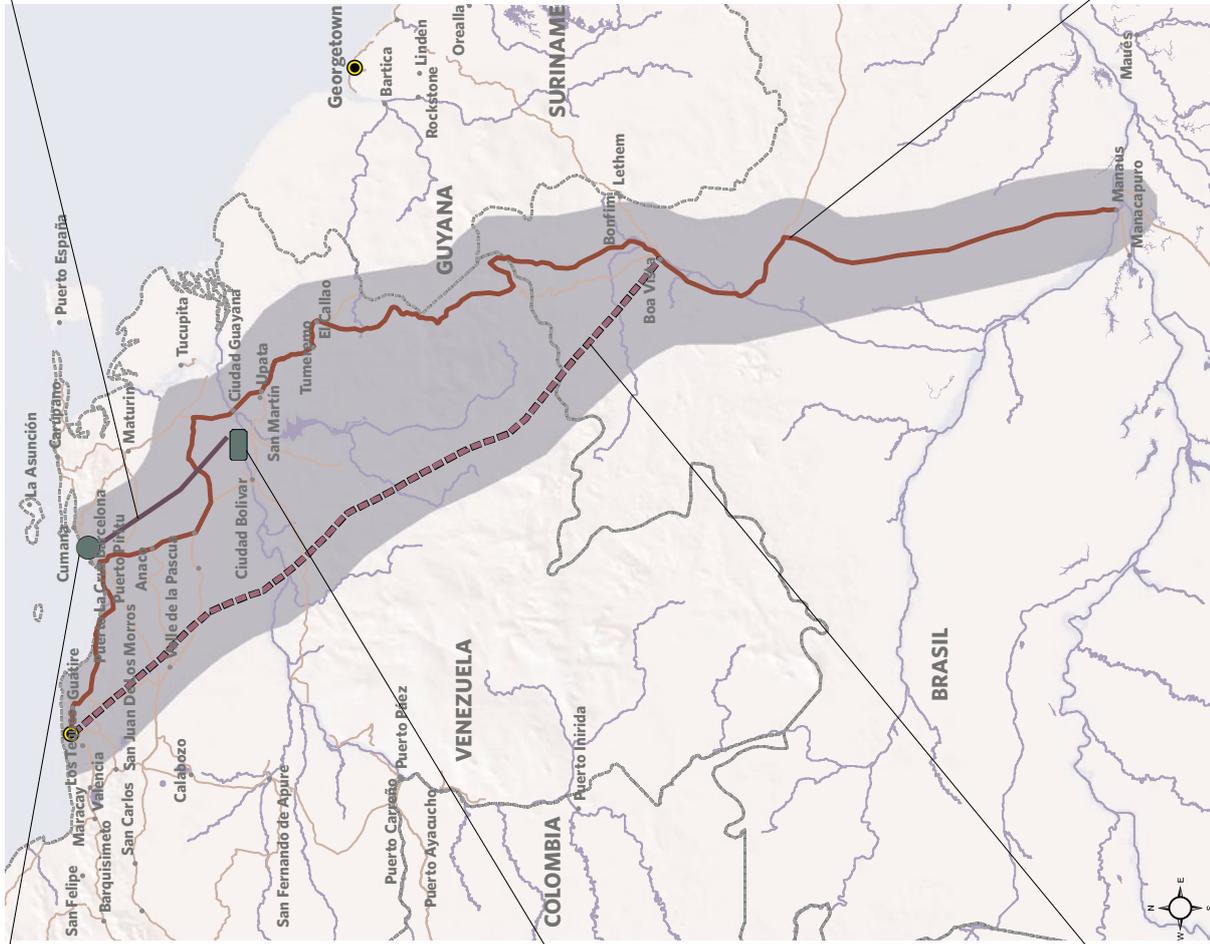
| Código   | Nombre   | Monto de inversión* | Países  |
|----------|--|---------------------|---------|
| GUY08    | LÍNEAS DE FIBRA ÓPTICA U OTRA TECNOLOGÍA APROPIADA QUE INTERCONECTE CARACAS AL NORTE DE BRASIL | 0,0                 | BR - VE |
| GUY10    | PUENTE SOBRE EL RÍO ARRAYA   | 1,5                 | 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      |
| <b>6</b> |  | <b>86,5</b>         |         |



# 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



# GUY GRUPO 1

## Función estratégica

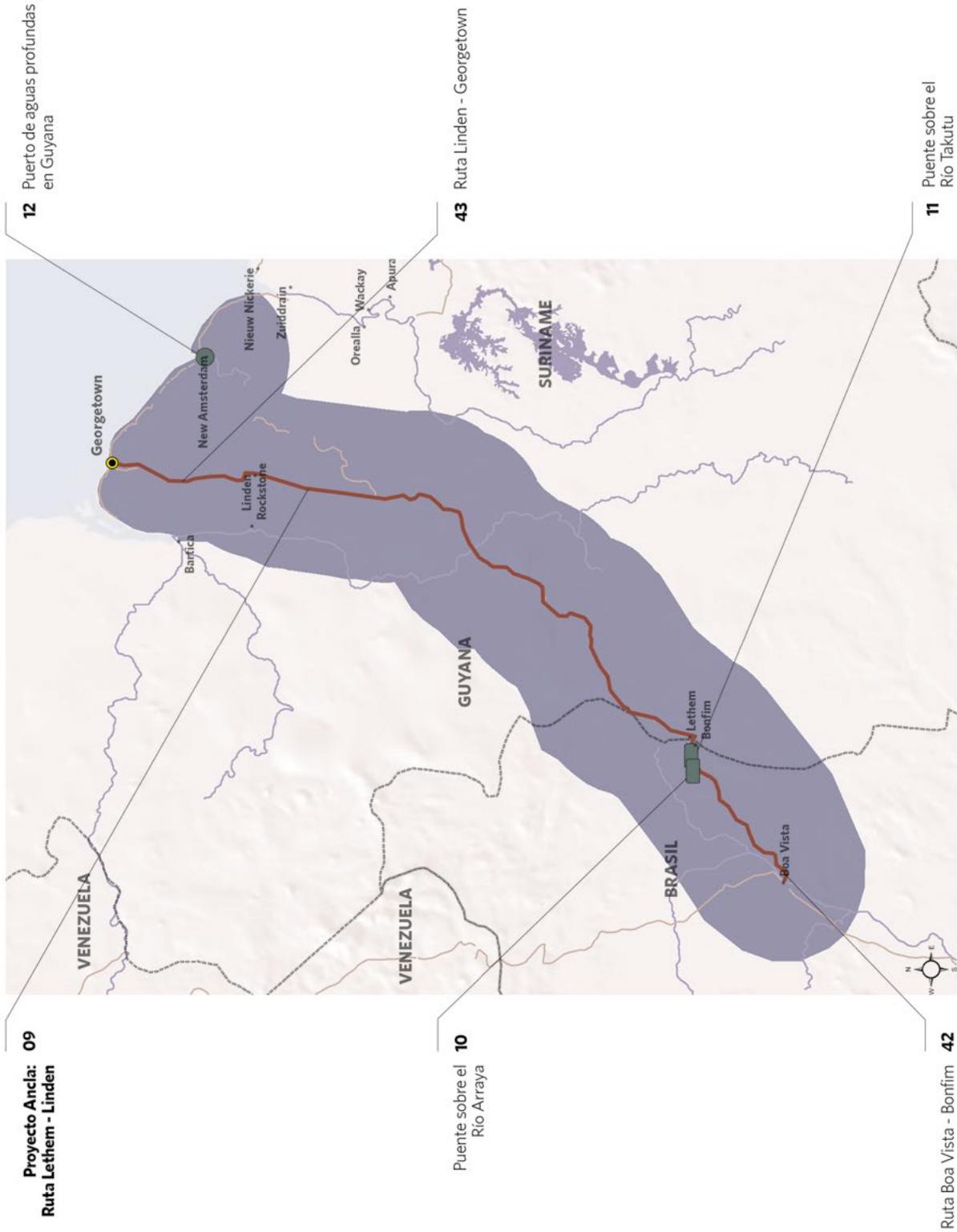
- Desarrollar sectores económicos con potencial; tales como la industria pesada; bienes durables; minería y joyería; agronegocios y turismo (tanto de tipo ecológico como del tipo caribeño); tomando como punto de partida la vía pavimentada existente entre Caracas y Manaos y la línea de transmisión entre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

\*En millones de US\$

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

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.

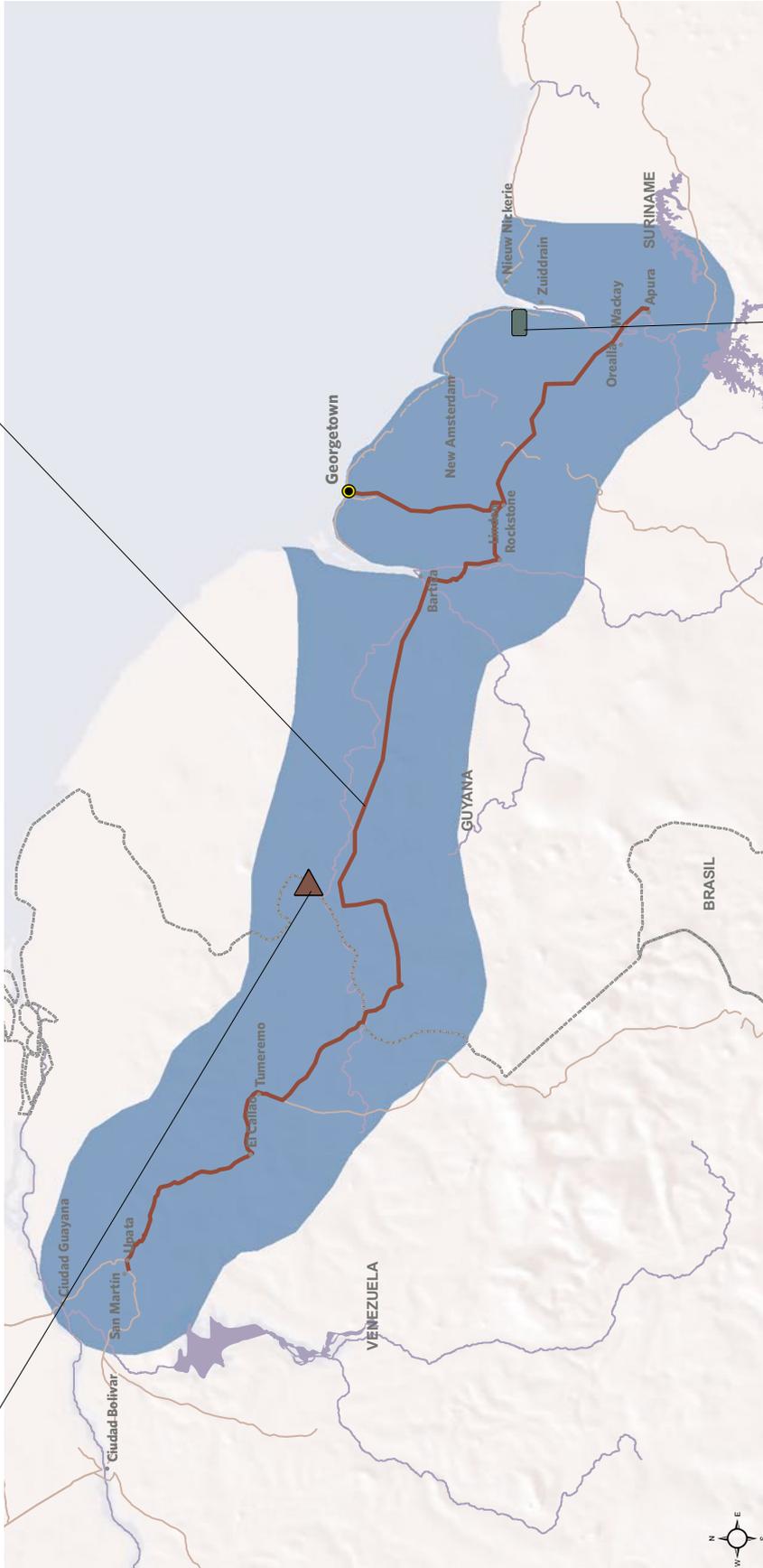
\*En millones de US\$

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

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

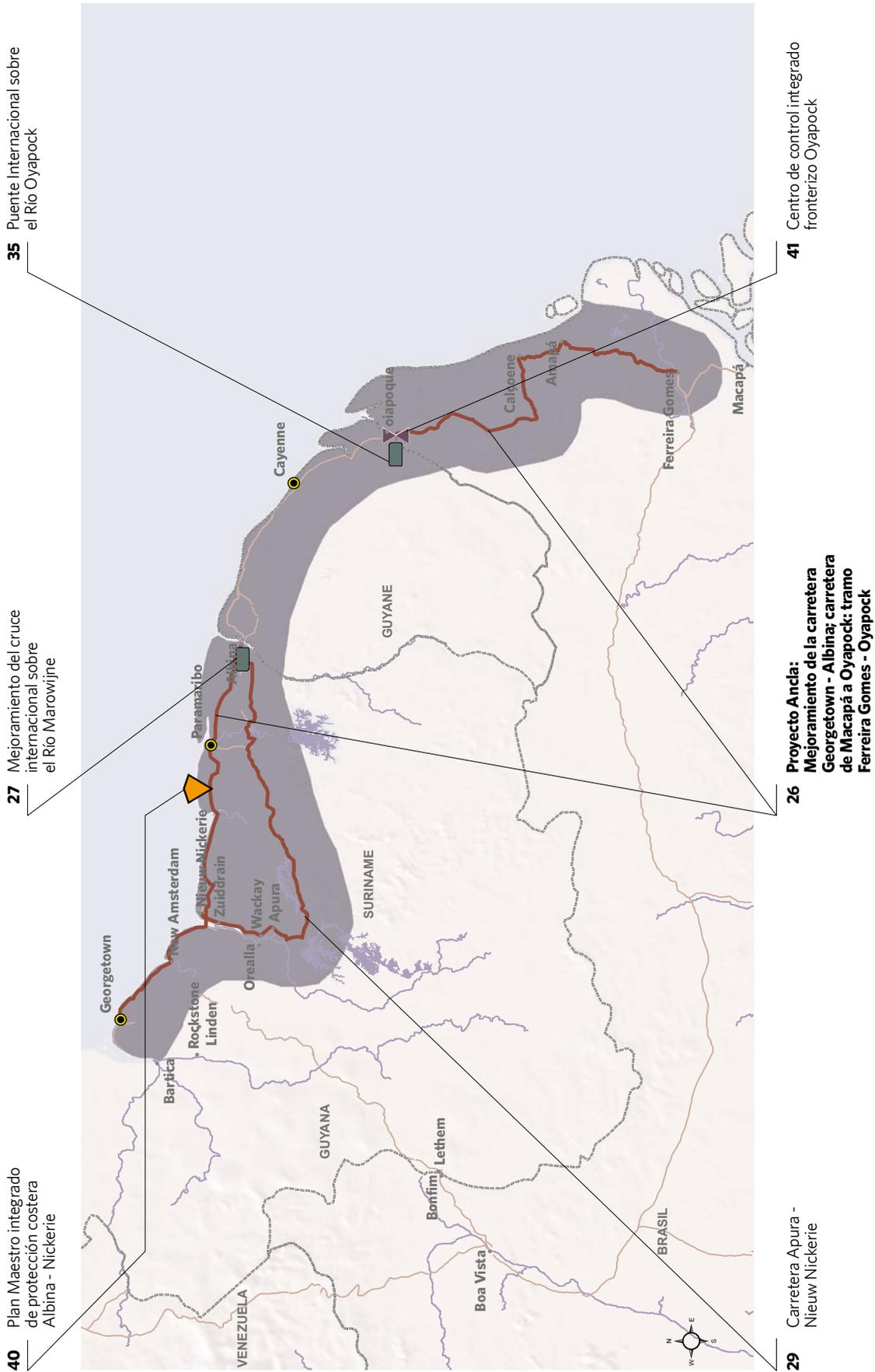
- Implementar y desarrollar un vínculo de integración en el extremo norte de Suramérica que conecte Venezuela, Guyana y Suriname.

\*En millones de US\$

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

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



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN



CONCLUIDO

# HPP HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

Eje de Integración y Desarrollo



**Población** 119.035.634 personas  
**Densidad** 29,5 hab./km<sup>2</sup>  
**Superficie** 4.036.541 km<sup>2</sup>

**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



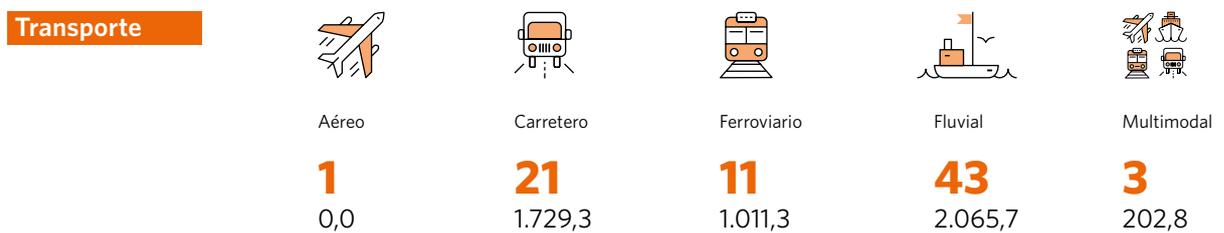
### Proyectos por sector



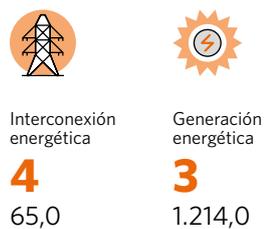
### Proyectos por tipo de financiamiento



### Proyectos por subsector



### Energía



### Comunicaciones



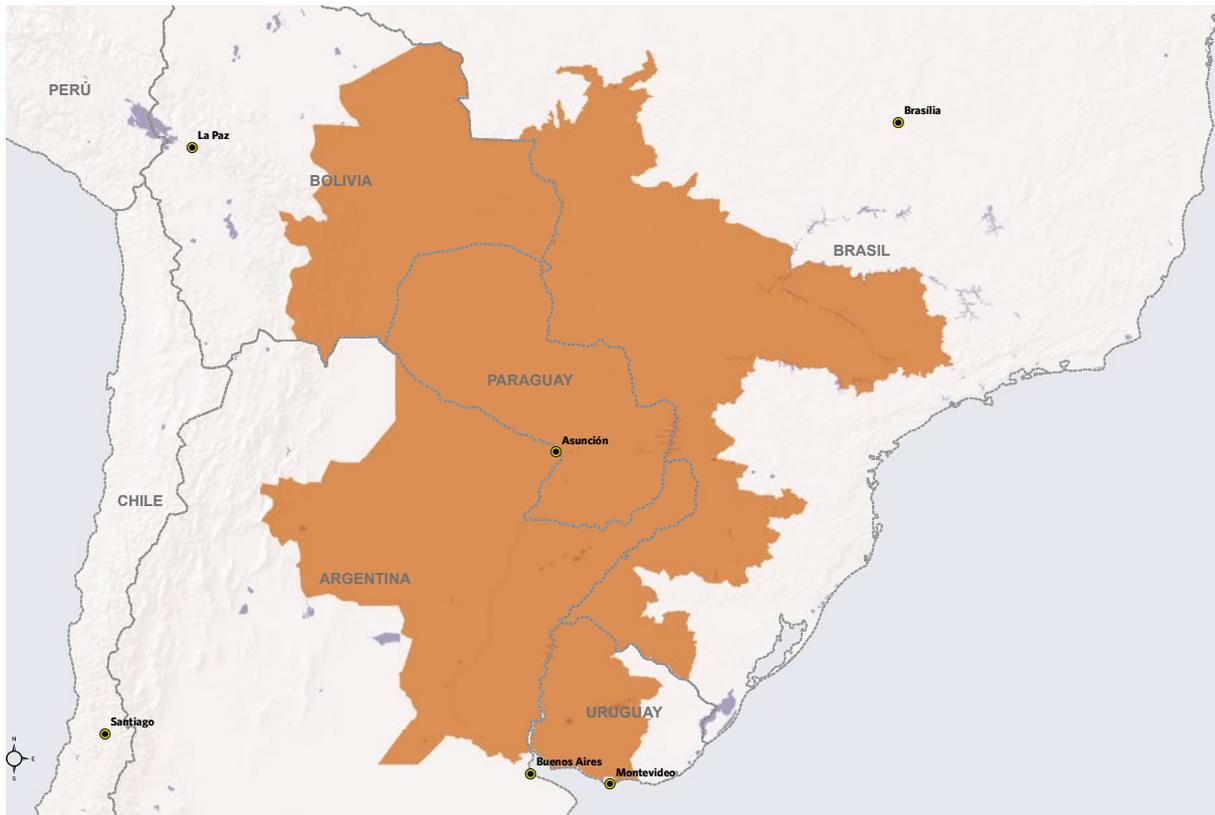
# HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

## Presentación del Eje

El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná<sup>(1)</sup> 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./km<sup>2</sup>), a excepción de los departamentos de Asunción y Central en Paraguay.

**Con el 20% de la superficie de Suramérica (4.036.541 km<sup>2</sup>), el Eje es el segundo más vasto y, con el 34% (1.491.033 millones<sup>(2)</sup>), 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 km<sup>2</sup> 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.

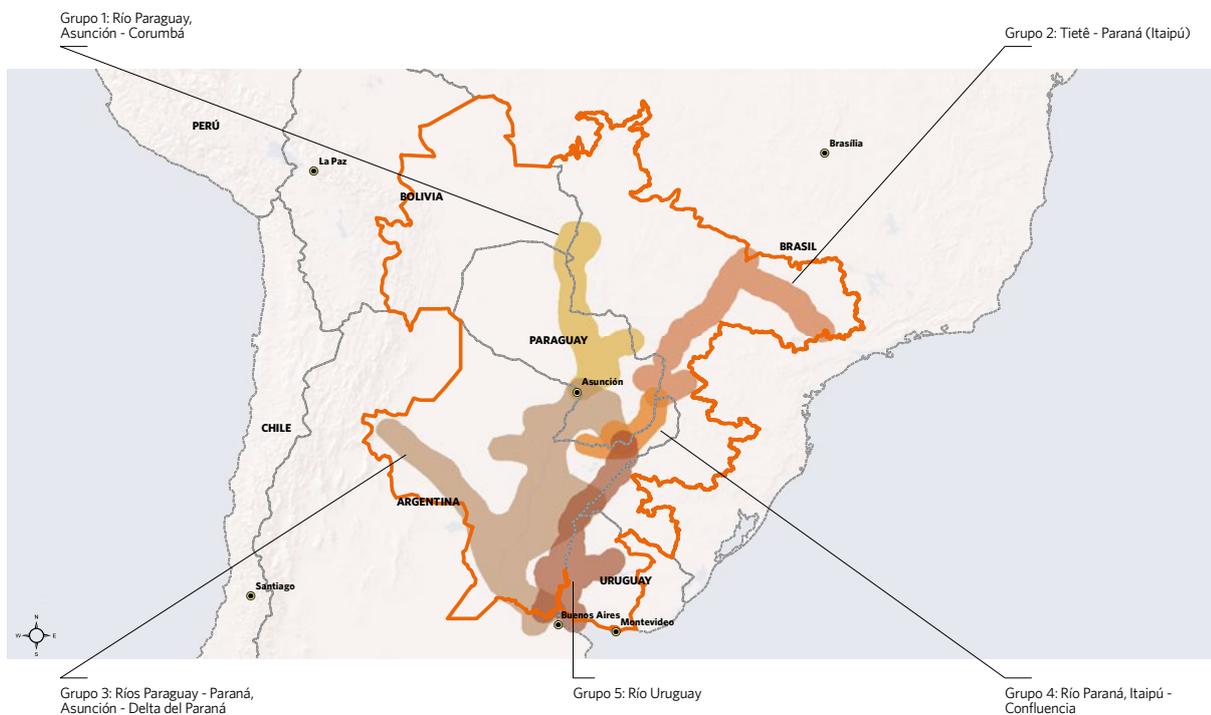


# HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

## 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             |
| <b>TOTAL</b> |   | <b>89</b>    | <b>6.325,1</b>      |

**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                 |
| <b>TOTAL</b> |   | <b>13</b> |       | <b>1.518,6</b>      |         |                                |

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



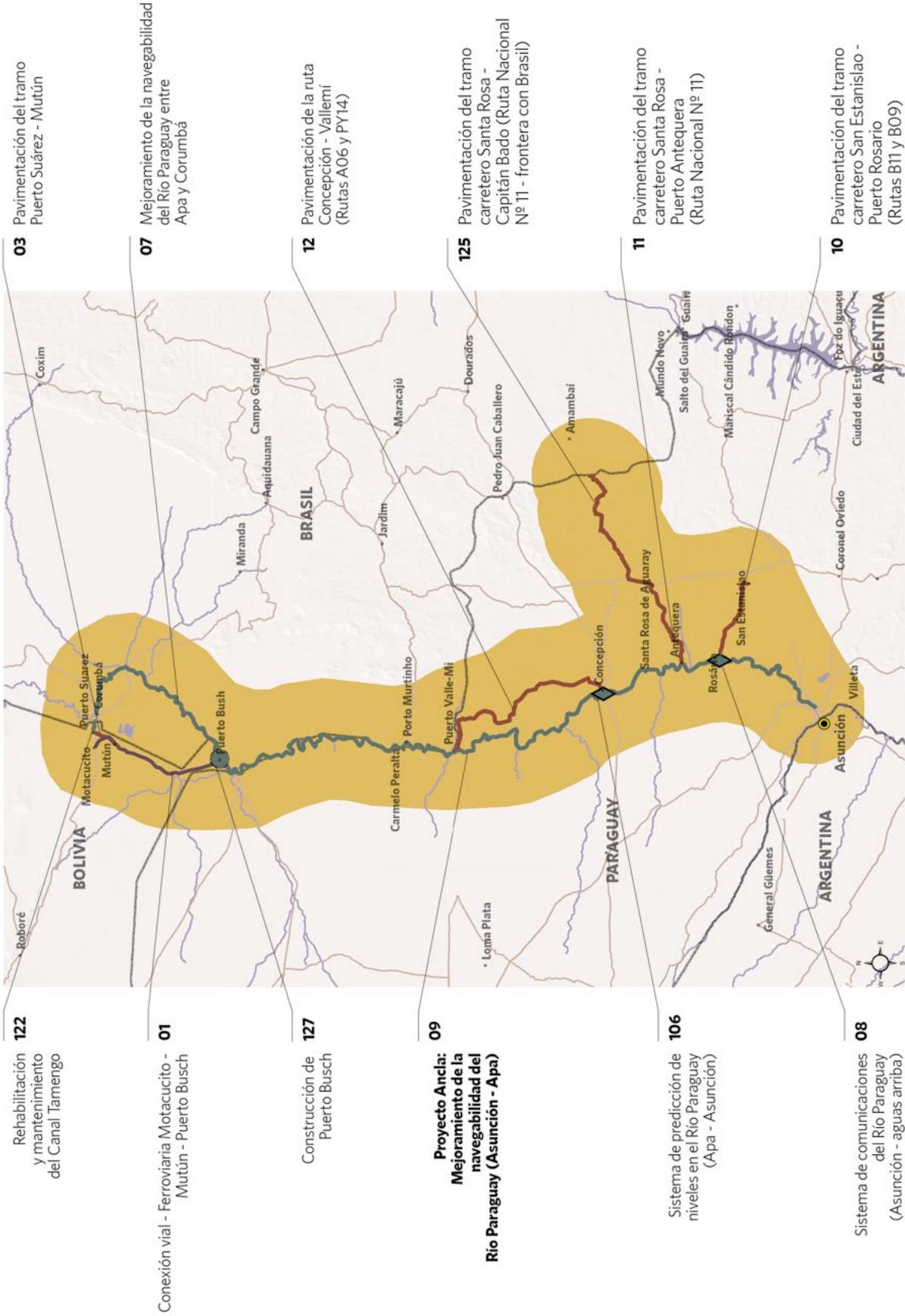
CONCLUIDO

**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      |
| <b>15</b> |   | <b>1.646,3</b>      |         |

# RÍO PARAGUAY, ASUNCIÓN - CORUMBÁ





# HPP GRUPO 1

## Función estratégica

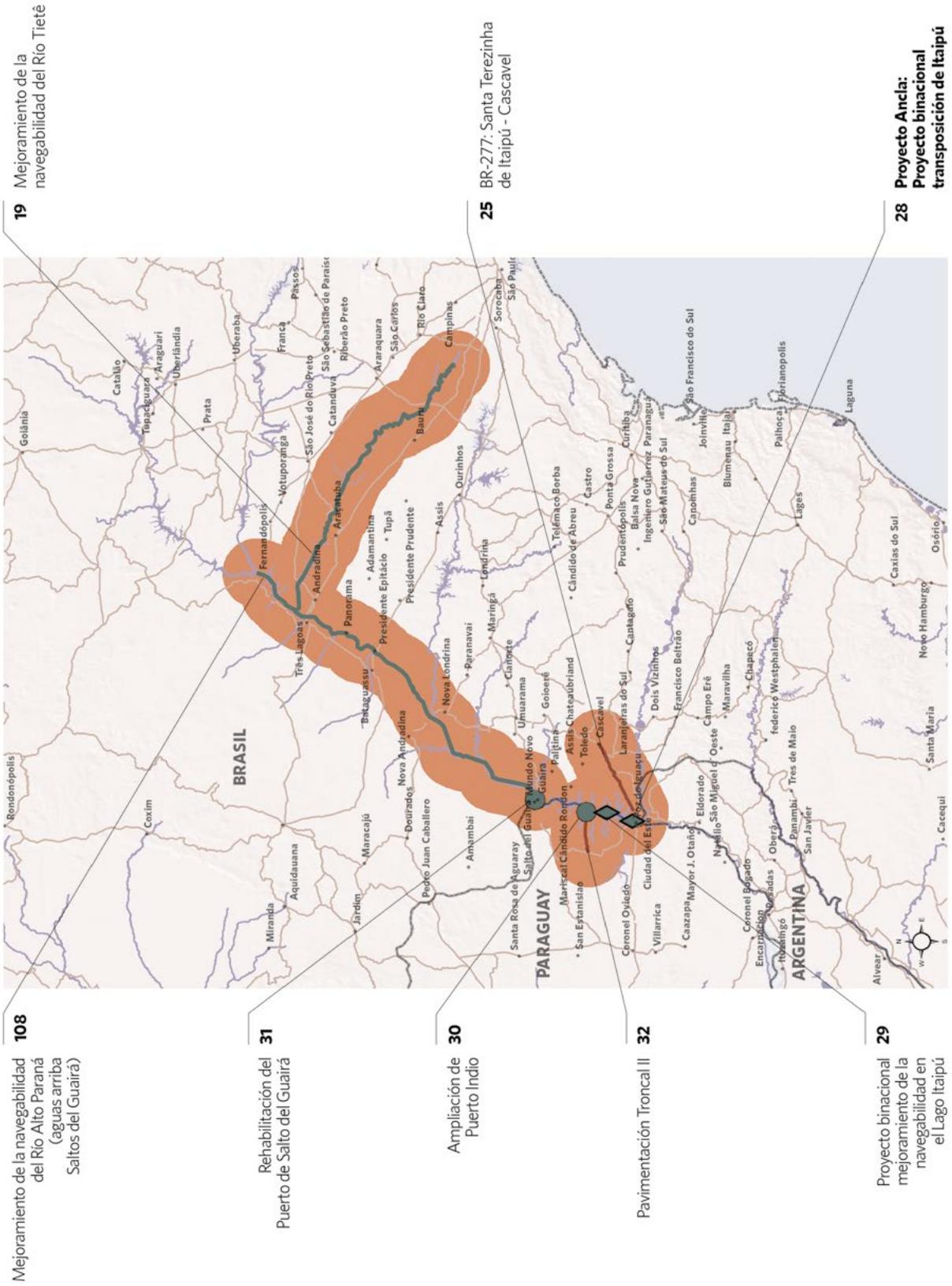
- Mejorar la integración económica y social de forma sustentable en las regiones de Paraguay, Bolivia y Brasil que comparten la cuenca.
- Facilitar los flujos de habitantes entre los países del Grupo.
- Fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas a lo largo del Eje.
- Fortalecer 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     | <b>MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)</b>                               |        | 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           |
| <b>12</b> |   |        | <b>734,1</b>        |              |

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

# TIETÉ - PARANÁ (ITAIPÚ)





# HPP GRUPO 2

## Función estratégica

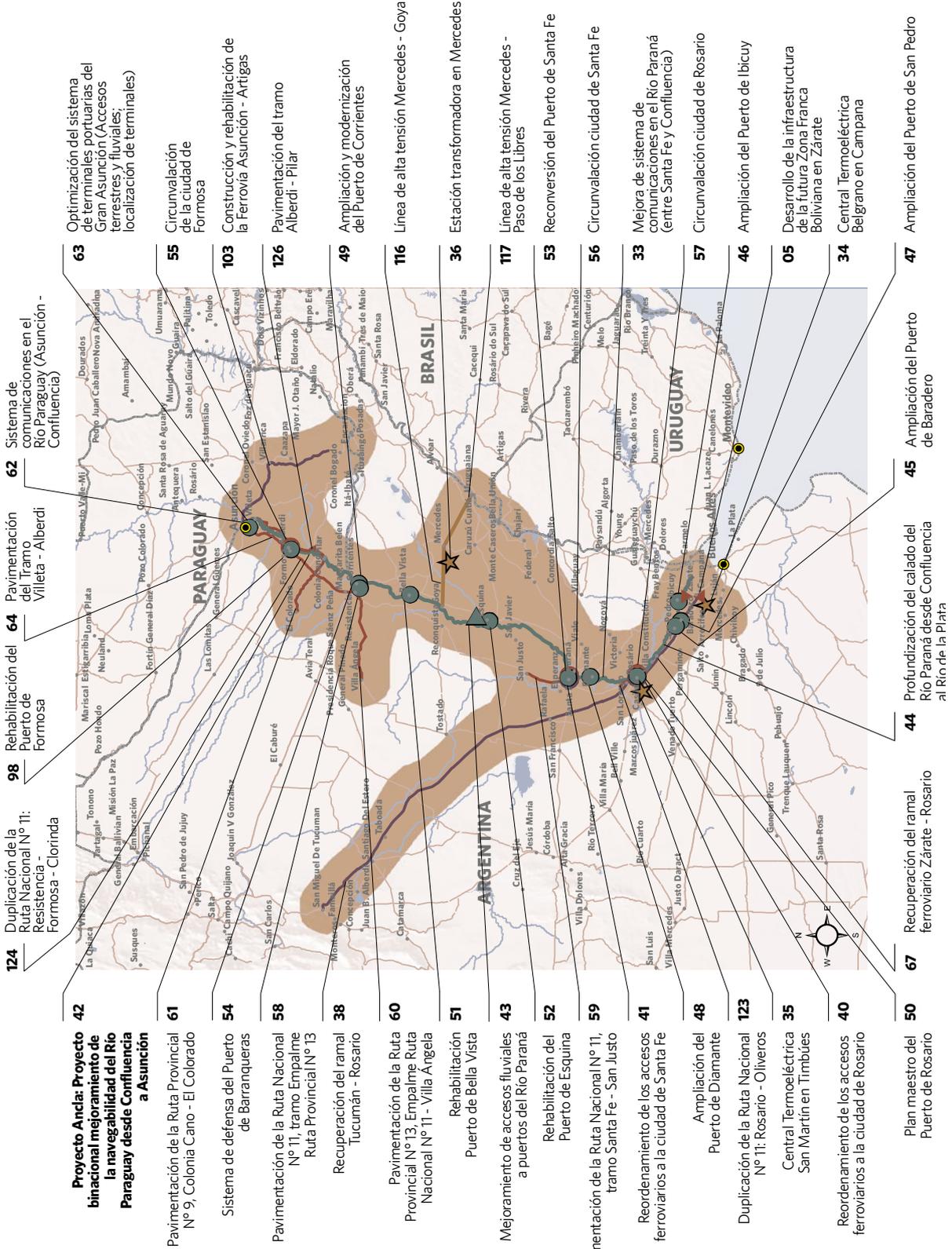
- Fortalecer la dinámica socioeconómica del área de influencia del Grupo.
- Mejorar la integración de las zonas productivas y de consumo de las cuencas del Tietê y del Paraná.
- Fortalecer la competitividad de los países y regiones mediterráneas mediante una conexión eficiente con el Atlántico.

\*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    | <b>PROYECTO BINACIONAL TRANSPOSICIÓN DE ITAIPÚ</b>                                    |       | 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      |
| <b>8</b> |   |       | <b>847,5</b>        |         |

PERFIL  
 PRE-EJECUCIÓN  
 EJECUCIÓN  
 CONCLUIDO

# RÍOS PARAGUAY - PARANÁ, ASUNCIÓN - DELTA DEL PARANÁ





# 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\$

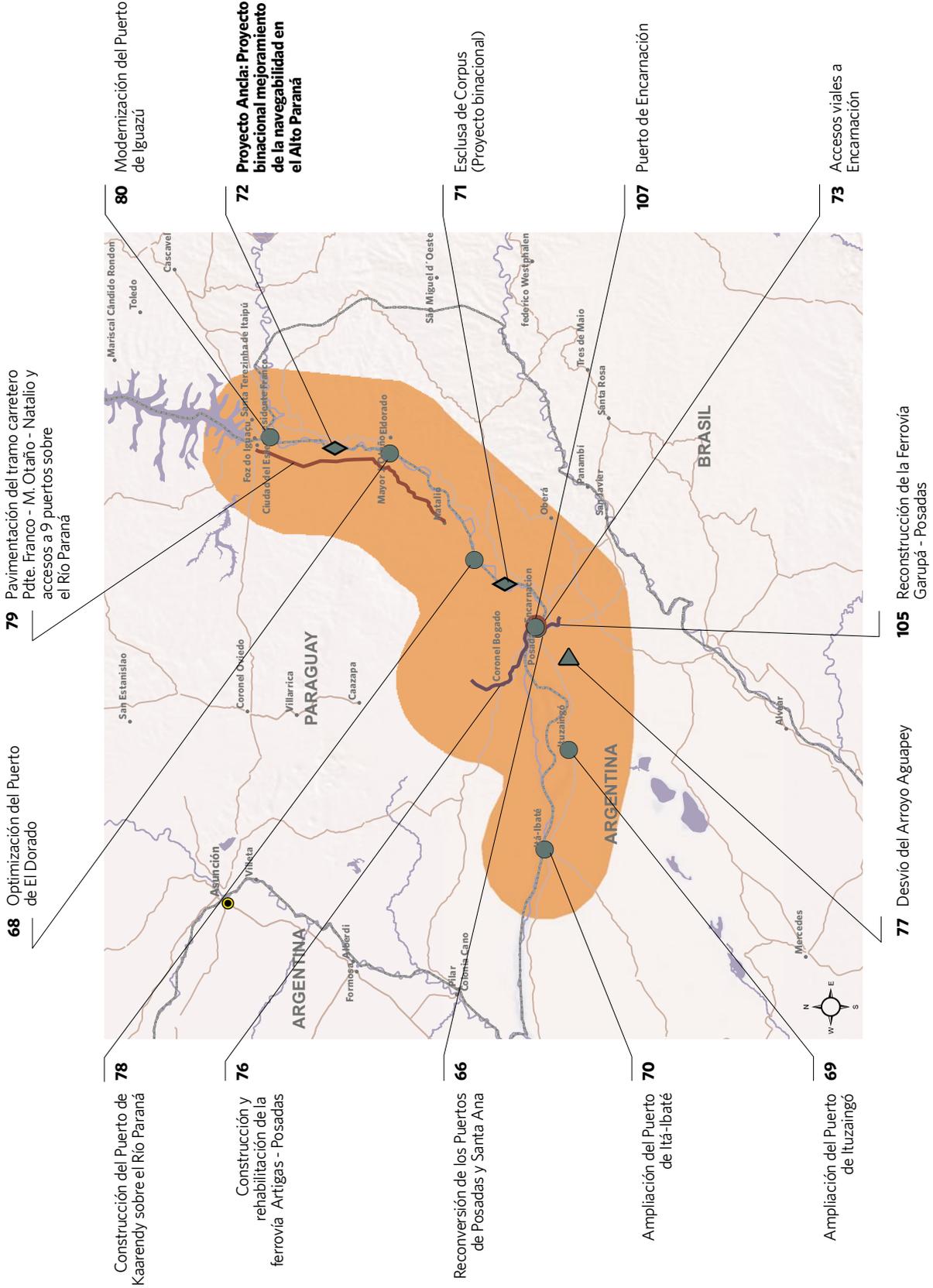
| Código | Nombre  | Etapa | Inversión estimada* | Países  |
|--------|---|-------|---------------------|---------|
| HPP05  | DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA FUTURA ZONA FRANCA BOLIVIANA EN ZÁRATE                             |       | 0,0                 | BO      |
| HPP33  | MEJORA DE SISTEMA 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  | <b>PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN</b> |       | 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 VILLETA - 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        |           |
| <b>39</b> |  |                      | <b>2.983,8</b>      |           |           |
|           |  | PERFIL               | PRE-EJECUCIÓN       | EJECUCIÓN | CONCLUIDO |

# HPP GRUPO 1

# RÍO PARANÁ, ITAIPÚ - CONFLUENCIA





# HPP GRUPO 4

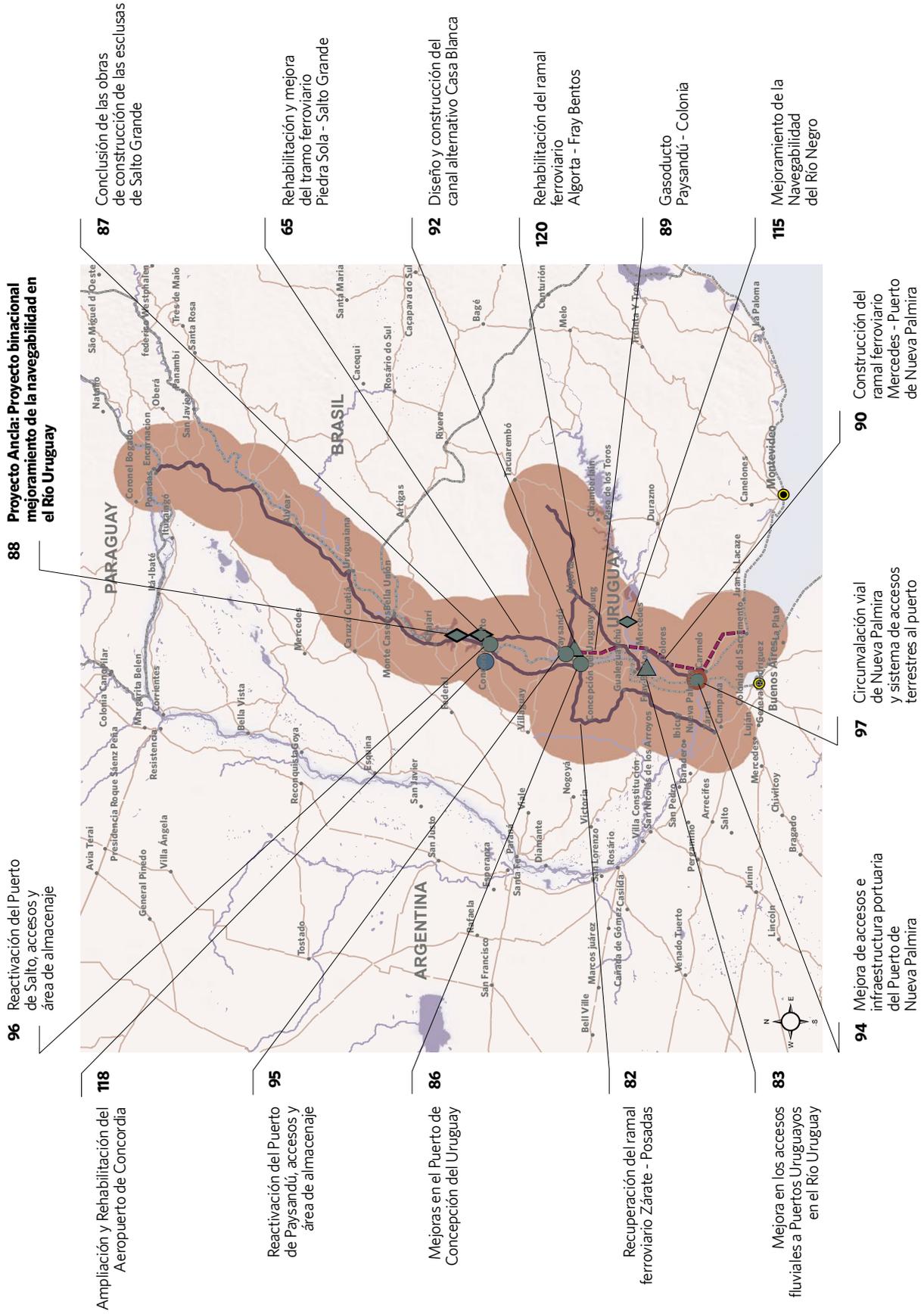
## Función estratégica

- 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   | Etapas | 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     | <b>PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ</b>                                      |        | 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      |
| <b>14</b> |  |        | <b>592,7</b>        |         |

# RÍO URUGUAY





# HPP GRUPO 5

## Función estratégica

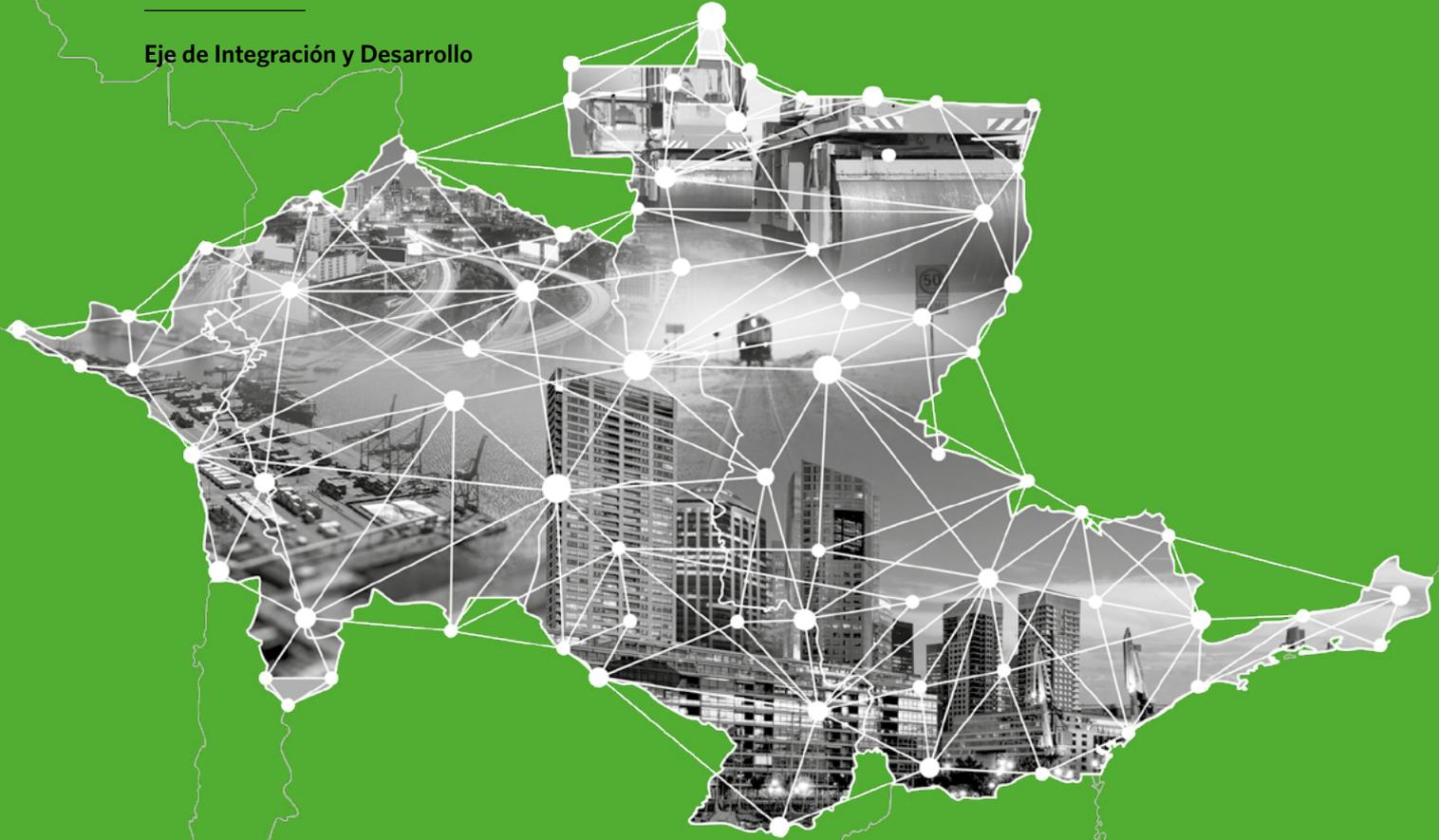
- Fortalecer la dinámica socioeconómica del área de influencia del Grupo.
- Implementar un sistema regional eficiente de actividades fluviales y portuarias con vista a la salida al Atlántico.

\*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     | <b>PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY</b>  |       | 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      |
| <b>16</b> |  |       | <b>1.167,0</b>      |         |

# IOC INTEROCEÁNICO CENTRAL

Eje de Integración y Desarrollo



**Población** 100.150.302 habitantes  
**Densidad** 37,9 hab./km<sup>2</sup>  
**Superficie** 2.642.262 km<sup>2</sup>

**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



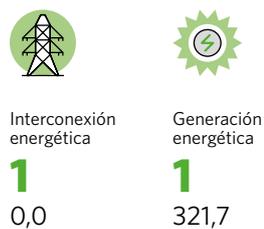
### Proyectos por tipo de financiamiento



### Proyectos por subsector



### Energía



### Comunicaciones



# INTEROCEÁNICO CENTRAL

## Presentación del Eje

El Eje Interoceánico Central<sup>(1)</sup> 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 km<sup>2</sup>), y el 25% de la población de Suramérica (100.150.032 habitantes). Con 38 hab./km<sup>2</sup>, 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<sup>(2)</sup>).

### 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.

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

<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> de superficie, valor que constituye alrededor del 15% del área total. De esa superficie, más del 50% lo aporta Bolivia con unos 220.000 km<sup>2</sup> 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%.

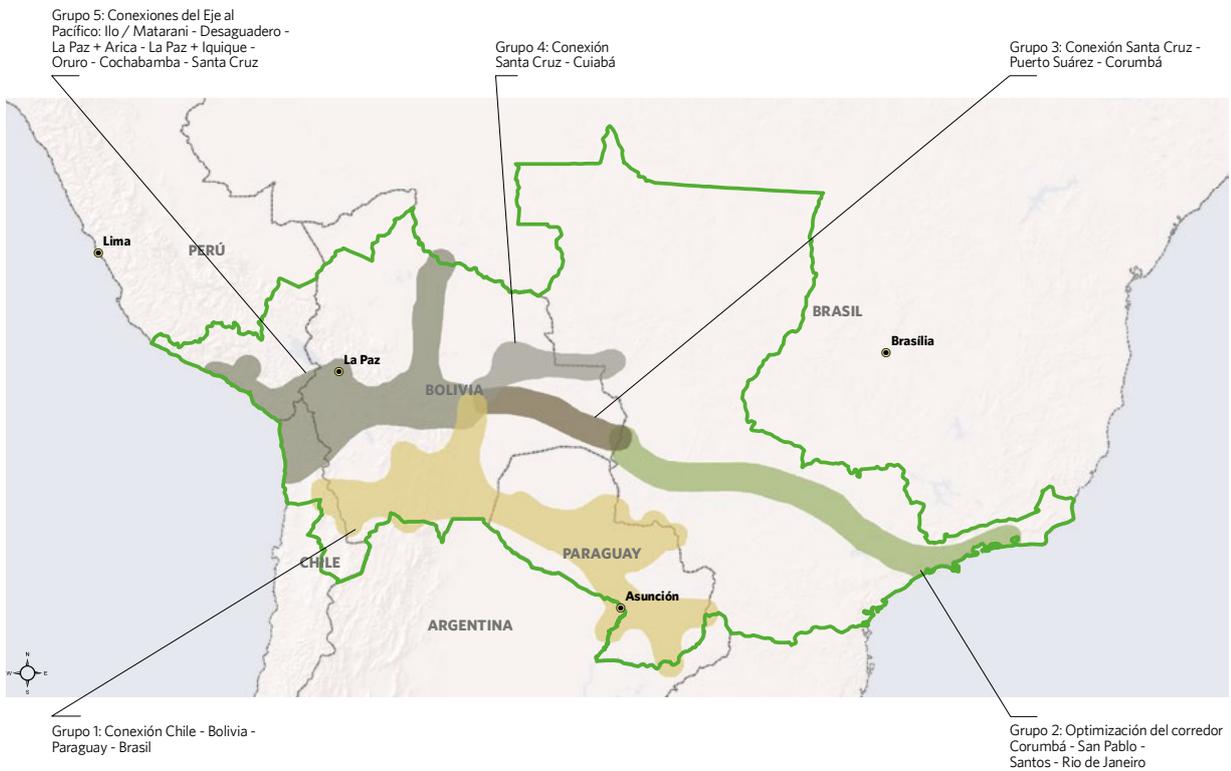
El Eje comparte parte de su área de influencia con el Eje MERCOSUR-Chile (MCC), Andino (AND), Perú-Brasil-Bolivia (PBB), el Eje del Amazonas (AMA), el de la Hidrovía de Paraná-Paraguay (HPP) y el de Capricornio (CAP).

# 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             |
| <b>TOTAL</b> |  | <b>63</b>    | <b>11.498,5</b>     |

### 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 | Etapa | 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 TRANSHACHO (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

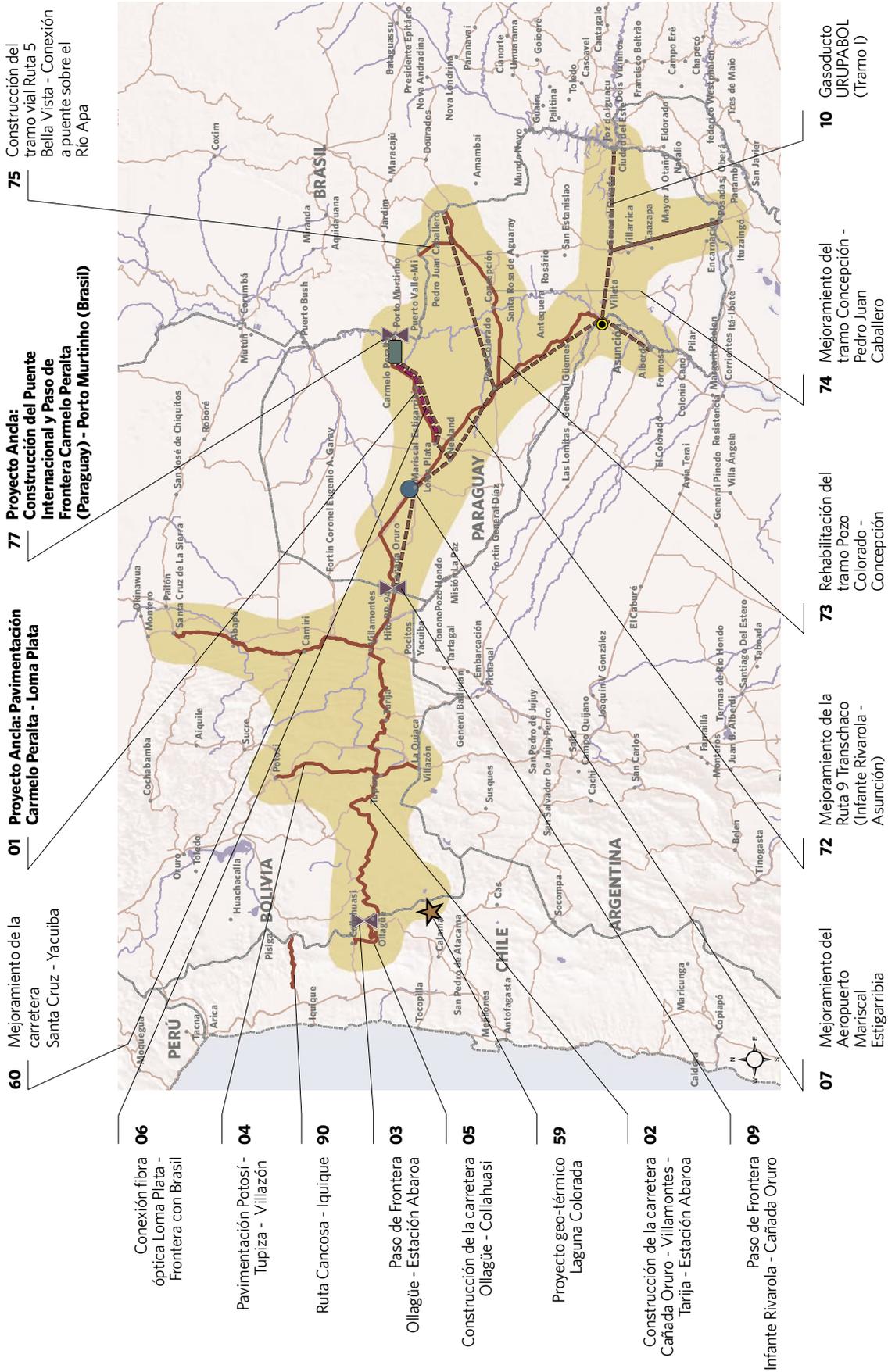
### Los Proyectos concluidos del Eje son 17 por un total de US\$ 663 millones de inversión ejecutada.

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      |
| <b>17</b> |   | <b>663,1</b>        |         |

# CONEXIÓN CHILE - BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL





# IOC GRUPO 1

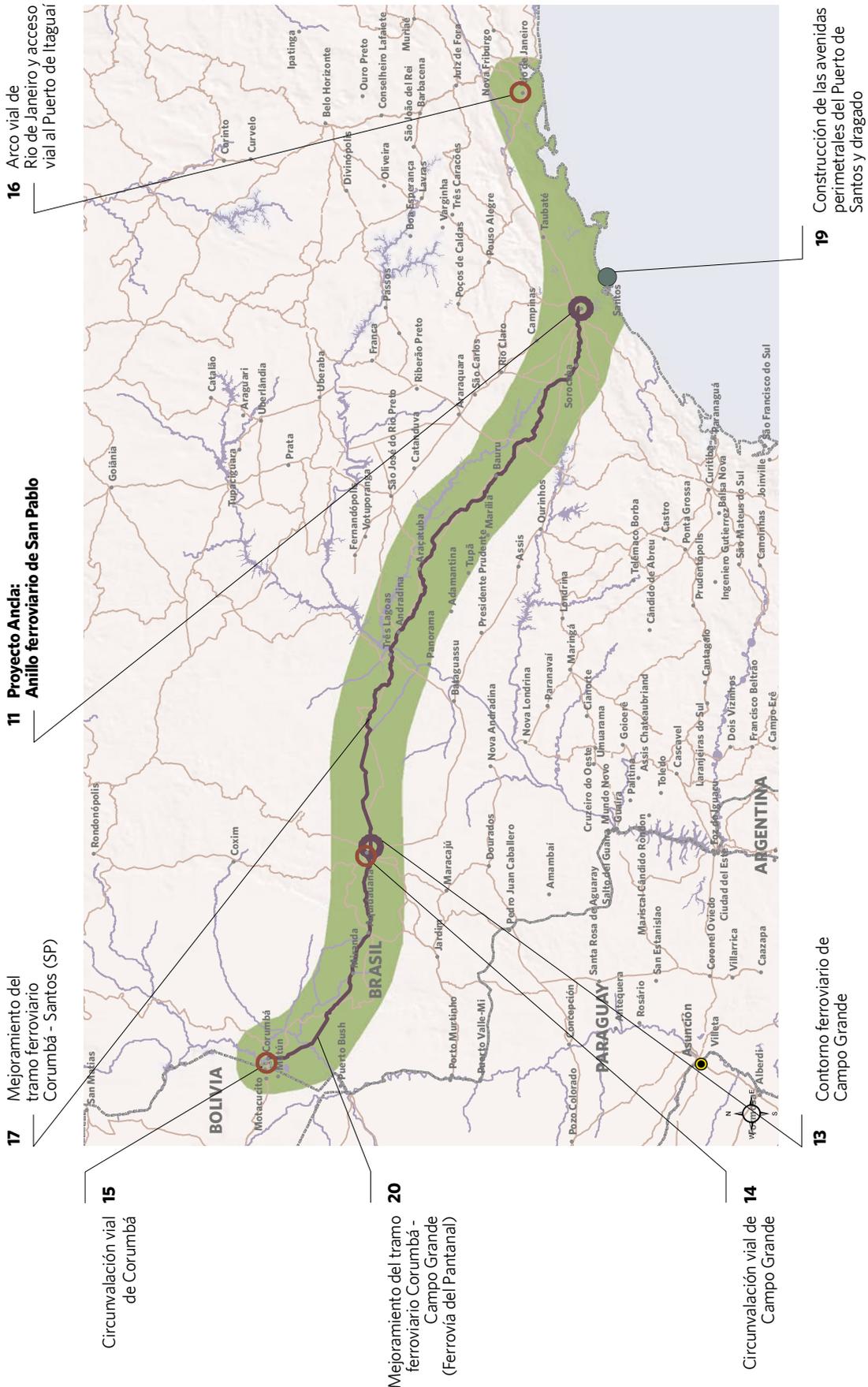
## Función estratégica

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

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



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN

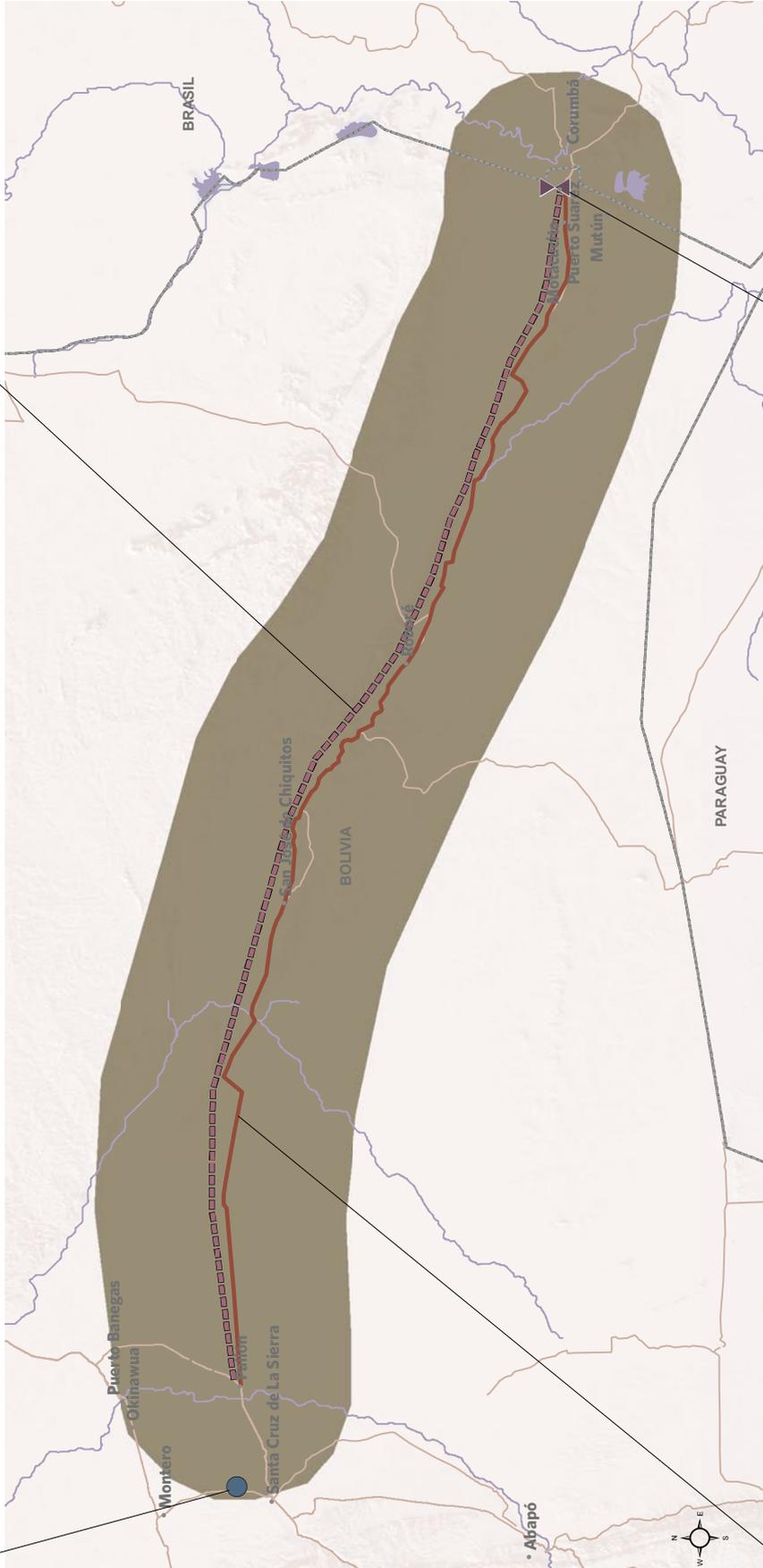


CONCLUIDO

# 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

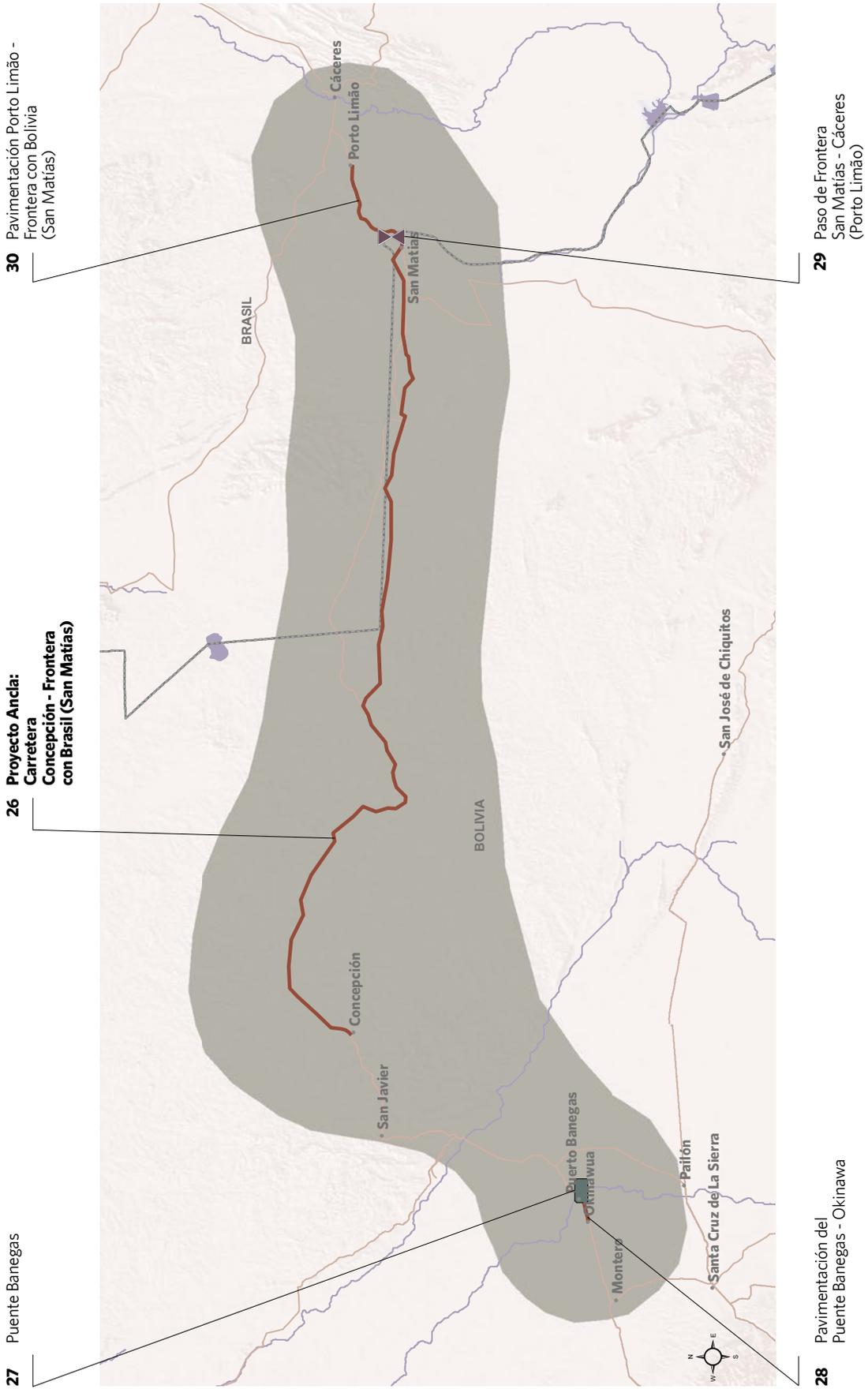
- Completar la conexión vial y ferroviaria a lo largo del Eje.
- Reducción significativa de los costos de transporte para las cargas de Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay y Perú que van hacia el Atlántico o que son comercializadas entre ellos.
- Aumento de complementariedad económica entre los países.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

\*En millones de US\$

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

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  |
|--------------|--|-------|---------------------|---------|
| <b>IOC26</b> | <b>CARRETERA CONCEPCIÓN - FRONTERA CON BRASIL (SAN MATÍAS)</b> |       | 79,5                | BO      |
| <b>IOC27</b> | PUENTE BANEGAS   |       | 46,7                | BO      |
| <b>IOC28</b> | PAVIMENTACIÓN DEL PUENTE BANEGAS - OKINAWA                     |       | 0,0                 | BO      |
| <b>IOC29</b> | PASO DE FRONTERA SAN MATÍAS - CÁCERES (PORTO LIMÃO)            |       | 2,0                 | BO - BR |
| <b>IOC30</b> | PAVIMENTACIÓN PORTO LIMÃO - FRONTERA CON BOLIVIA (SAN MATÍAS)  |       | 13,0                | BR      |
| <b>5</b>     |  |       | <b>141,2</b>        |         |



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN

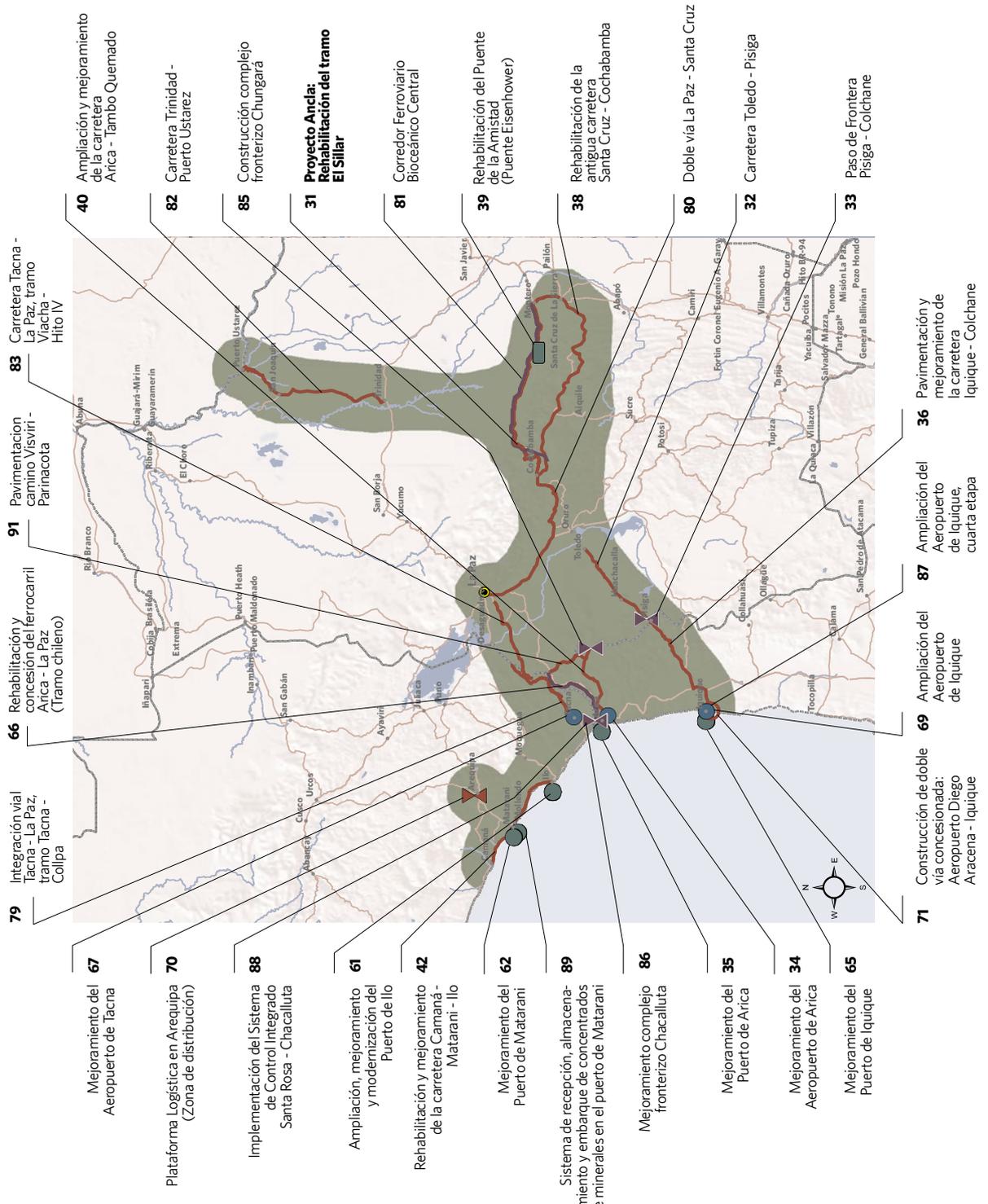


EJECUCIÓN



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  |
|--------------|--|-------|---------------------|---------|
| <b>IOC31</b> | <b>REHABILITACIÓN DEL TRAMO EL SILLAR</b>                                  |       | 122,5               | BO      |
| <b>IOC32</b> | CARRETERA TOLEDO - PISIGA  |       | 130,5               | BO      |
| <b>IOC33</b> | PASO DE FRONTERA PISIGA - COLCHANE   |       | 10,0                | BO - CH |
| <b>IOC34</b> | MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE ARICA                                       |       | 10,0                | CH      |
| <b>IOC35</b> | MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE ARICA   |       | 62,4                | CH      |
| <b>IOC36</b> | PAVIMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA IQUIQUE - COLCHANE            |       | 42,0                | CH      |
| <b>IOC38</b> | REHABILITACIÓN DE LA ANTIGUA CARRETERA SANTA CRUZ - COCHABAMBA             |       | 35,0                | BO      |
| <b>IOC39</b> | REHABILITACIÓN DEL PUENTE DE LA AMISTAD (PUENTE EISENHOWER)                |       | 3,0                 | BO      |
| <b>IOC40</b> | AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ARICA - TAMBO QUEMADO            |       | 117,0               | CH      |
| <b>IOC42</b> | REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CAMANÁ - MATARANI - ILO      |       | 438,1               | PE      |
| <b>IOC61</b> | AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE ILO                 |       | 230,0               | BO - PE |
| <b>IOC62</b> | MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE MATARANI  |       | 37,0                | PE      |
| <b>IOC65</b> | MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE IQUIQUE   |       | 180,0               | CH      |
| <b>IOC66</b> | REHABILITACIÓN Y CONCESIÓN DEL FERROCARRIL ARICA - LA PAZ (TRAMO CHLENO)   |       | 50,0                | CH      |
| <b>IOC67</b> | MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE TACNA                                       |       | 51,5                | PE      |
| <b>IOC69</b> | AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE                                       |       | 16,6                | CH      |
| <b>IOC70</b> | PLATAFORMA LOGÍSTICA EN AREQUIPA (ZONA DE DISTRIBUCIÓN)                    |       | 33,5                | PE      |
| <b>IOC71</b> | CONSTRUCCIÓN DE DOBLE VÍA CONCESIONADA: AEROPUERTO DIEGO ARACENA - IQUIQUE |       | 173,0               | CH      |
| <b>IOC79</b> | INTEGRACIÓN VIAL TACNA - LA PAZ, TRAMO TACNA - COLLPA                      |       | 160,3               | BO - PE |
| <b>IOC80</b> | 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      |
| <b>29</b> |   |                      | <b>2.770,8</b>      |         |



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



EJECUCIÓN

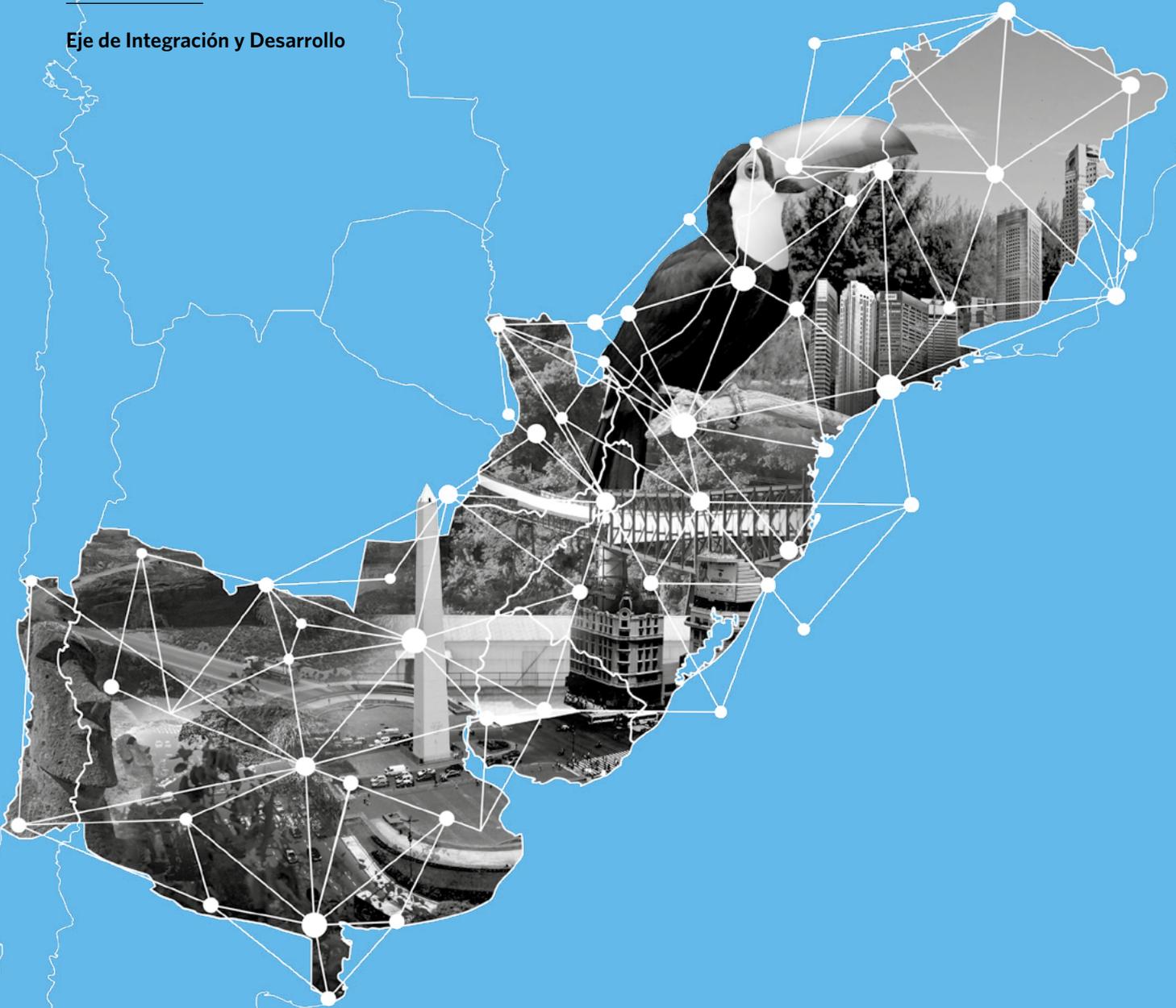


CONCLUIDO

# HPP GRUPO 1

# MCC MERCOSUR-CHILE

Eje de Integración y Desarrollo



**Población** 141.453.273 habitantes  
**Densidad** 44 hab./km<sup>2</sup>  
**Superficie** 3.216.623 km<sup>2</sup>

**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\$

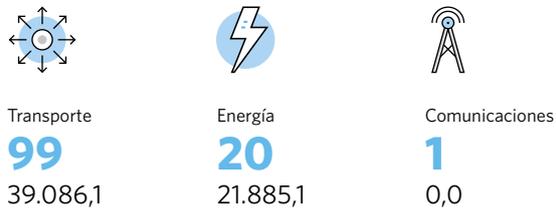
# 60.971,2



### Proyectos por etapas



### Proyectos por sector

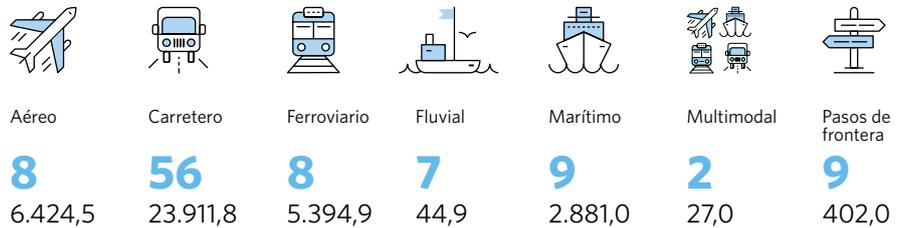


### Proyectos por tipo de financiamiento

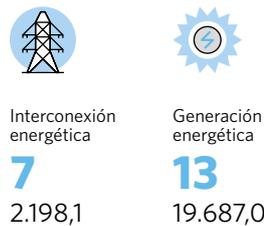


### Proyectos por subsector

#### Transporte



#### Energía



#### Comunicaciones



# MERCOSUR-CHILE

## Presentación del Eje

El Eje MERCOSUR-Chile<sup>(1)</sup> 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 km<sup>2</sup>).

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<sup>(2)</sup>.

### 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

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

<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup>, 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).

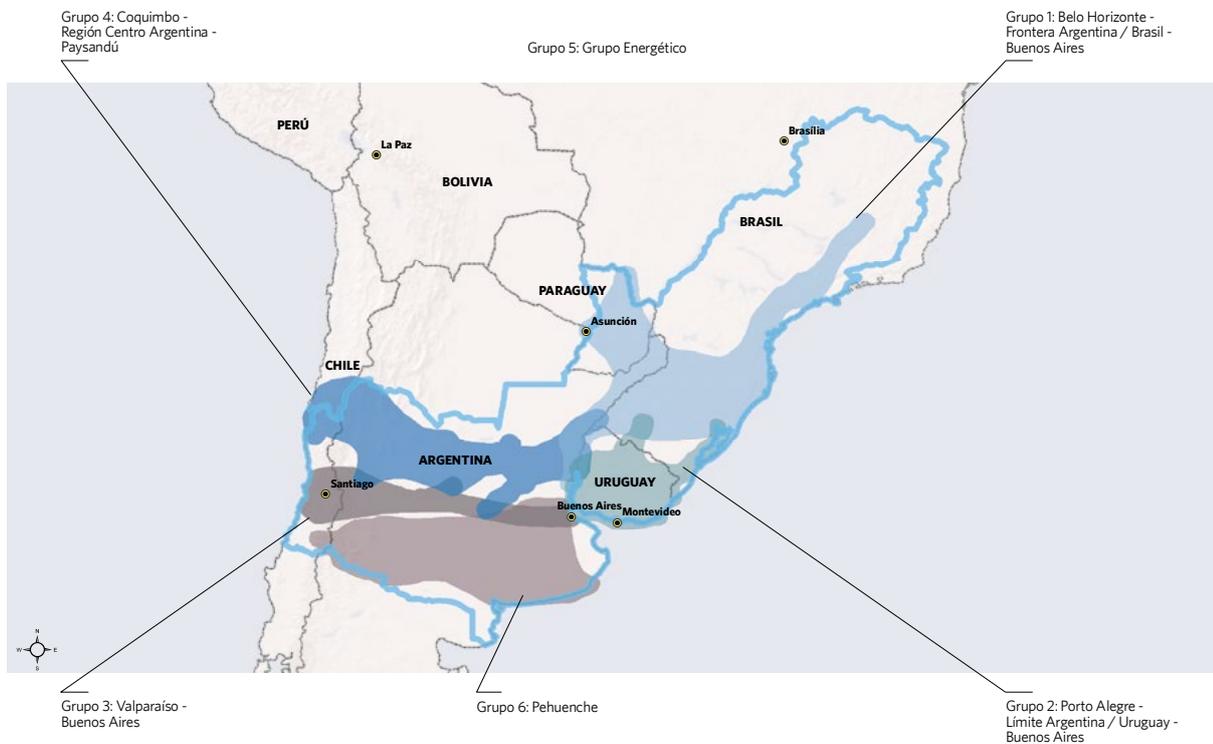
# MERCOSUR-CHILE

## 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             |
| <b>TOTAL</b> |   | <b>120</b>   | <b>60.971,2</b>     |

### 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                |

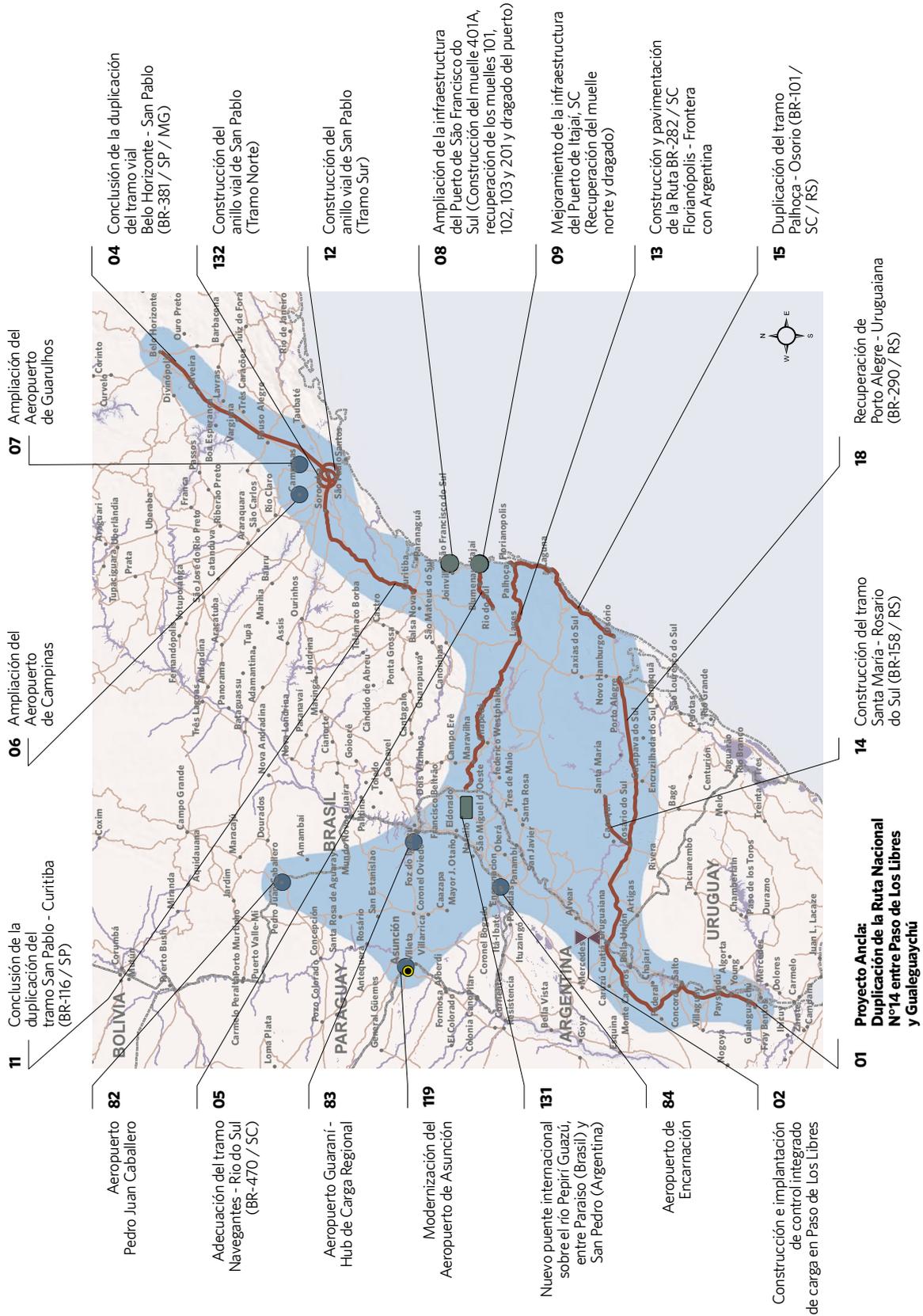
PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

## 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      |
|        |  | <b>8.790,3</b>      |         |

# 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

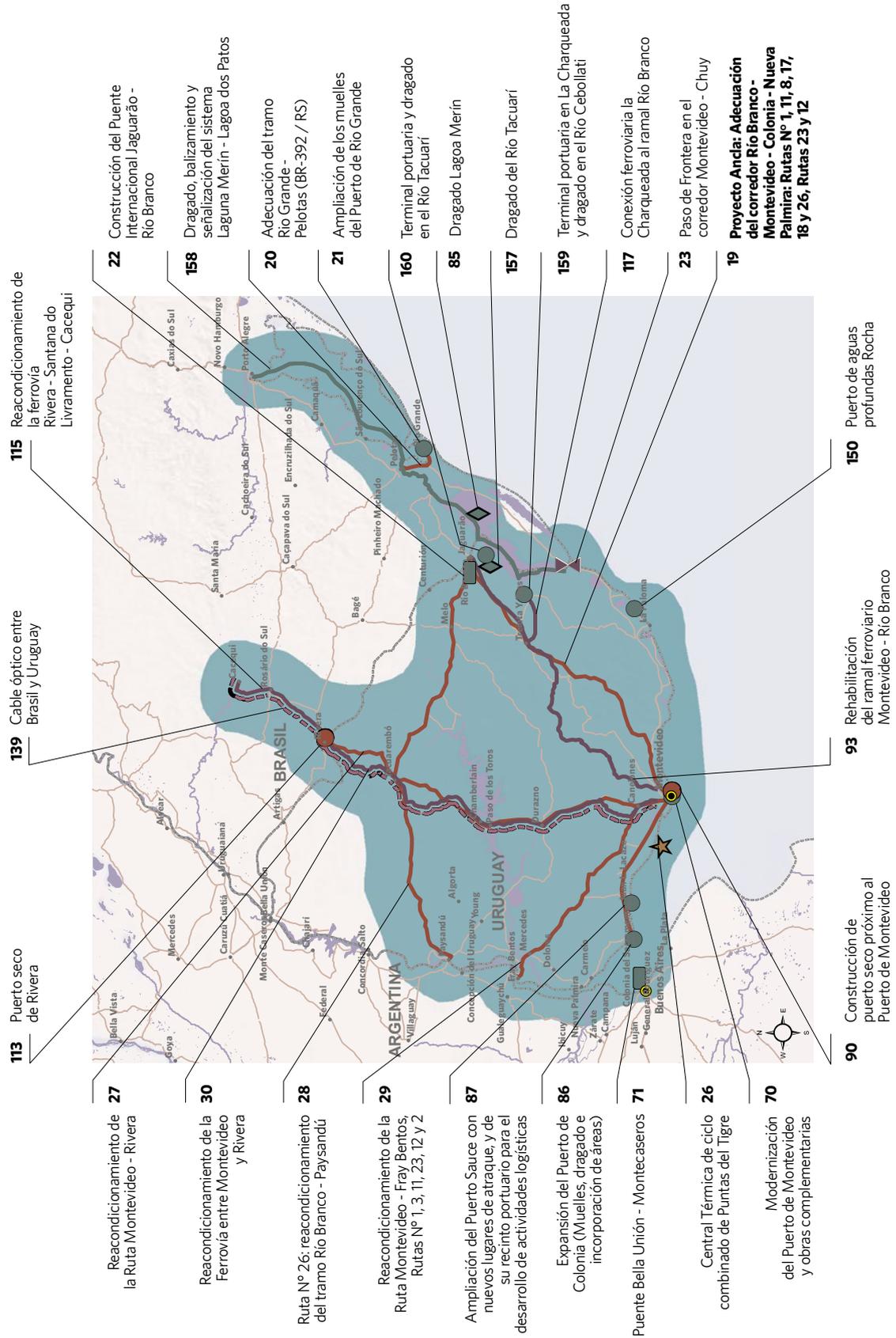
\*En millones de US\$

| 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      |
| <b>20</b> |  |       | <b>16.652,1</b>     |         |

PERFIL  
 PRE-EJECUCIÓN  
 EJECUCIÓN  
 CONCLUIDO

# MCC GRUPO 1

# PORTO ALEGRE - LÍMITE ARGENTINA / URUGUAY - BUENOS AIRES





# 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  | Etapas | 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      |  |
| <b>26</b> |   |   | <b>3.054,5</b>      |         |  |
|           |   |   |                     |         |  PERFIL  PRE-EJECUCIÓN  EJECUCIÓN  CONCLUIDO |

# MCC GRUPO 1





# 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   | Etapas | Inversión estimada* | Países  |
|---------------|--|--------|---------------------|---------|
| <b>MCC33</b>  | <b>PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL)</b> |        | 5.100,0             | AR - CH |
| <b>MCC39</b>  | REPAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 7 POTRERILLOS - LÍMITE CON CHILE                              |        | 52,0                | AR      |
| <b>MCC40</b>  | RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE VIAL LAGUNA LA PICASA                                   |        | 20,0                | AR      |
| <b>MCC41</b>  | RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE FERROVIARIA LAGUNA LA PICASA                            |        | 30,0                | AR      |
| <b>MCC42</b>  | RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE PALMIRA - EMPALME RUTA NACIONAL N° 40 S                 |        | 25,0                | AR      |
| <b>MCC43</b>  | RUTA NACIONAL N° 7: DUPLICACIÓN DEL TRAMO LUJÁN - EMPALME RUTA NACIONAL N° 188 (JUNÍN)               |        | 237,0               | AR      |
| <b>MCC45</b>  | RUTA INTERNACIONAL CH-60 (SECTOR VALPARAÍSO - LOS ANDES)   |        | 447,0               | CH      |
| <b>MCC46</b>  | MEJORAS AL ACCESO VIAL PUERTO DE VALPARAÍSO  |        | 105,0               | CH      |
| <b>MCC48</b>  | PUERTO TERRESTRE LOS SAUCES (LOS ANDES)  |        | 61,0                | CH      |
| <b>MCC49</b>  | RUTA DE LA FRUTA: SAN ANTONIO - SAN FERNANDO   |        | 600,0               | CH      |
| <b>MCC51</b>  | MEJORAS EN EL PUERTO DE SAN ANTONIO  |        | 370,0               | CH      |
| <b>MCC120</b> | MEJORAMIENTO Y RECONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL SAN MARTÍN (MENDOZA - BUENOS AIRES)                    |        | 90,0                | AR      |
| <b>MCC133</b> | AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ (SANTIAGO)   |        | 590,0               | CH      |
| <b>MCC134</b> | AMPLIACIÓN DEL PUERTO VALPARAISO   |        | 560,0               | CH      |
| <b>MCC135</b> | PAVIMENTACIÓN CAMINO RANCAGUA - COYA, PASO LAS LEÑAS   |        | 200,0               | CH      |
| <b>MCC136</b> | 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 |
| <b>23</b> |  |       | <b>11.005,0</b>     |         |



PERFIL



PRE-EJECUCIÓN



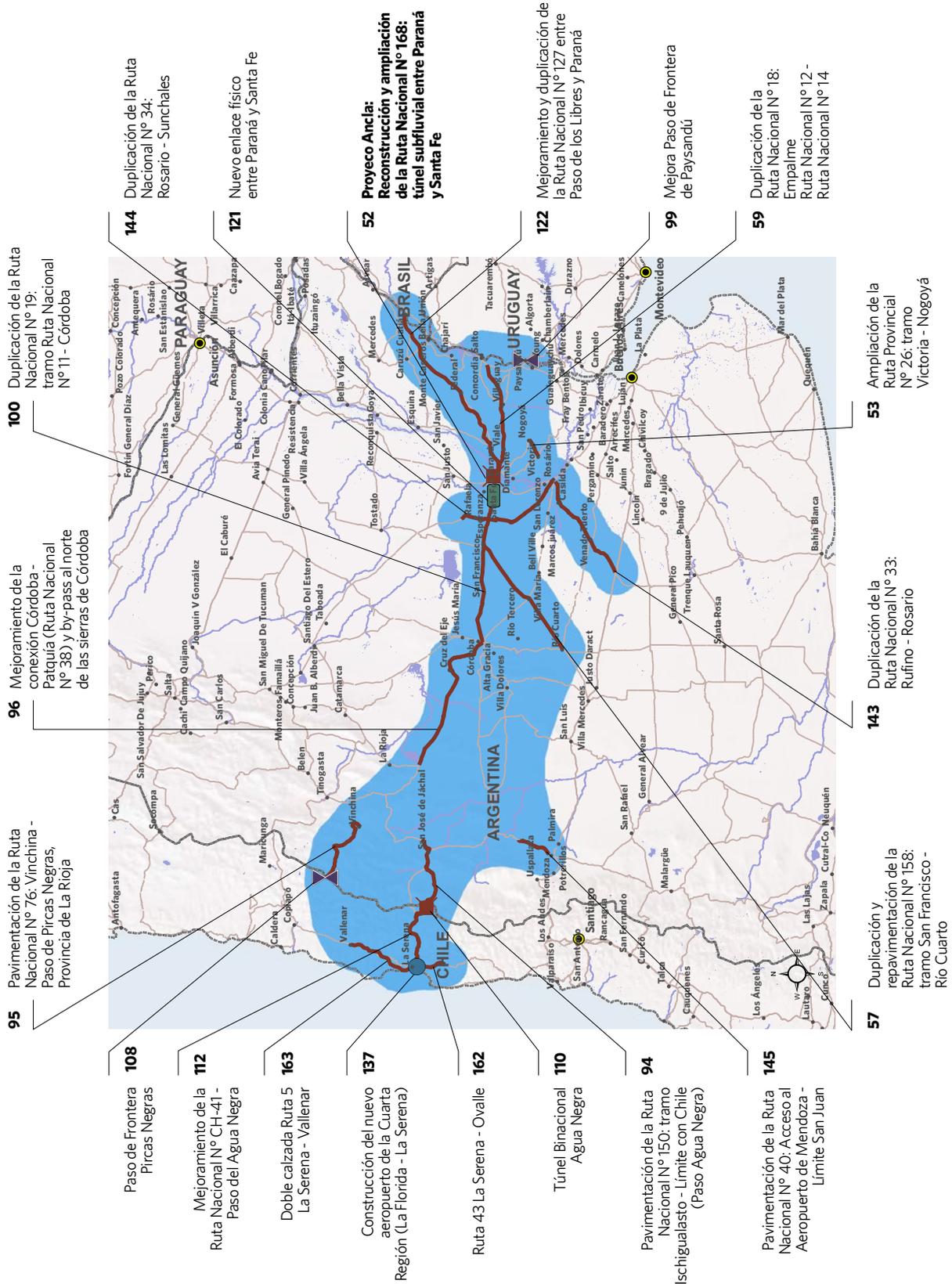
EJECUCIÓN



CONCLUIDO

# MCC GRUPO 1

# COQUIMBO - REGIÓN CENTRO ARGENTINA - PAYSANDÚ





# MCC GRUPO 4

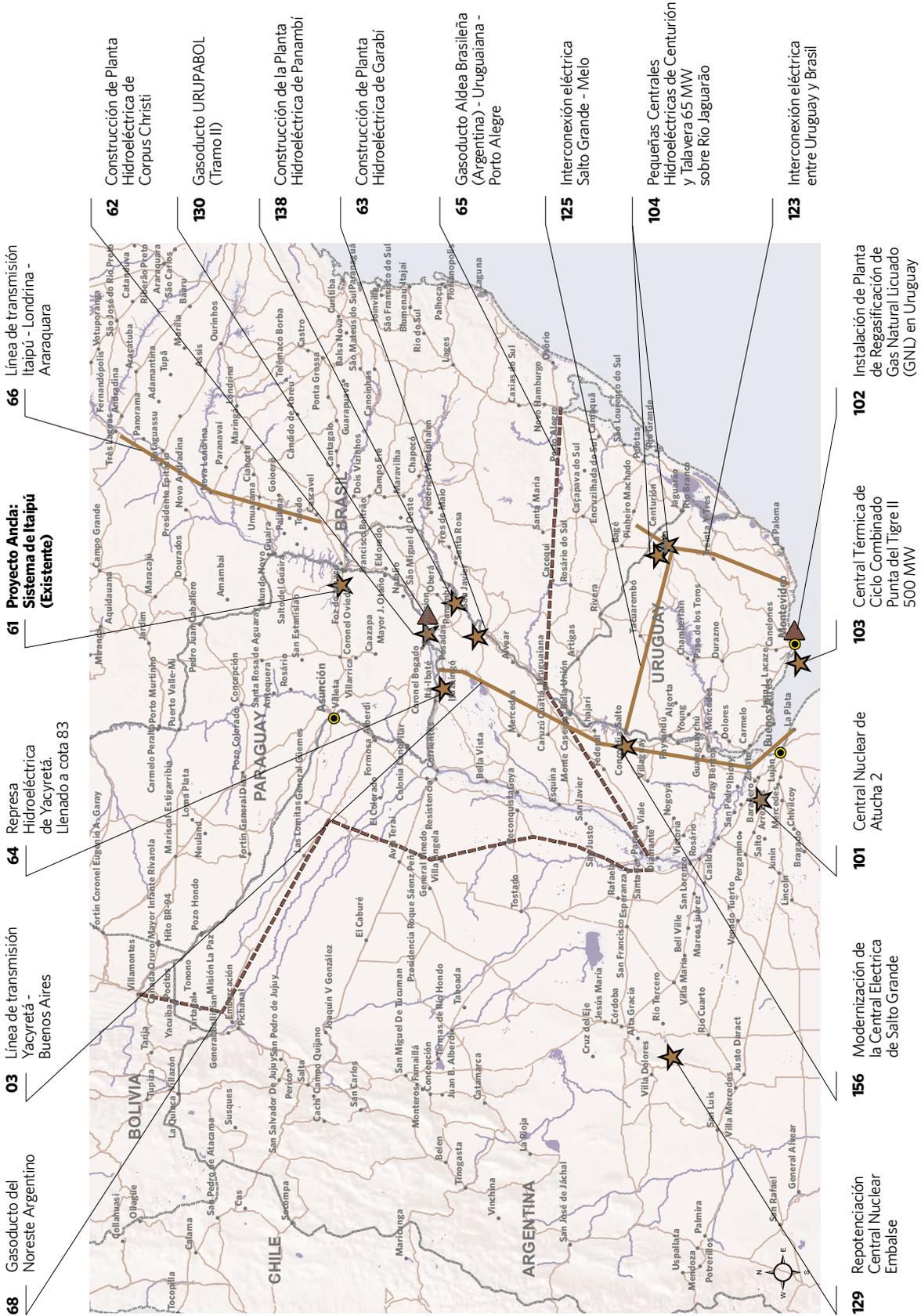
## Función estratégica

- 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      |
| <b>19</b> |  |       | <b>5.233,8</b>      |         |

# GRUPO ENERGÉTICO



68 Gasoducto del Noreste Argentino

03 Línea de transmisión Yacyretá - Buenos Aires

64 Represa Hidroeléctrica de Yacyretá. Llenado a cota 83

61 Proyecto Ancla: Sistema de Itaipú (Existente)

66 Línea de transmisión Itaipú - Londrina - Araraquara

62 Construcción de Planta Hidroeléctrica de Corpus Christi

130 Gasoducto URUPABOL (Tramo II)

138 Construcción de la Planta Hidroeléctrica de Panambi

63 Construcción de Planta Hidroeléctrica de Garabí

65 Gasoducto Aldea Brasileña (Argentina) - Uruguiana - Porto Alegre

125 Interconexión eléctrica Salto Grande - Melo

104 Pequeñas Centrales Hidroeléctricas de Centurión y Talavera 65 MW sobre Río Jaguarão

123 Interconexión eléctrica entre Uruguay y Brasil

129 Repotenciación Central Nuclear Embalse

156 Modernización de la Central Eléctrica de Salto Grande

101 Central Nuclear de Atucha 2

103 Central Térmica de Ciclo Combinado Punta del Tigre II 500 MW

102 Instalación de Planta de Regasificación de Gas Natural Licuado (GNL) en Uruguay



# MCC GRUPO 5

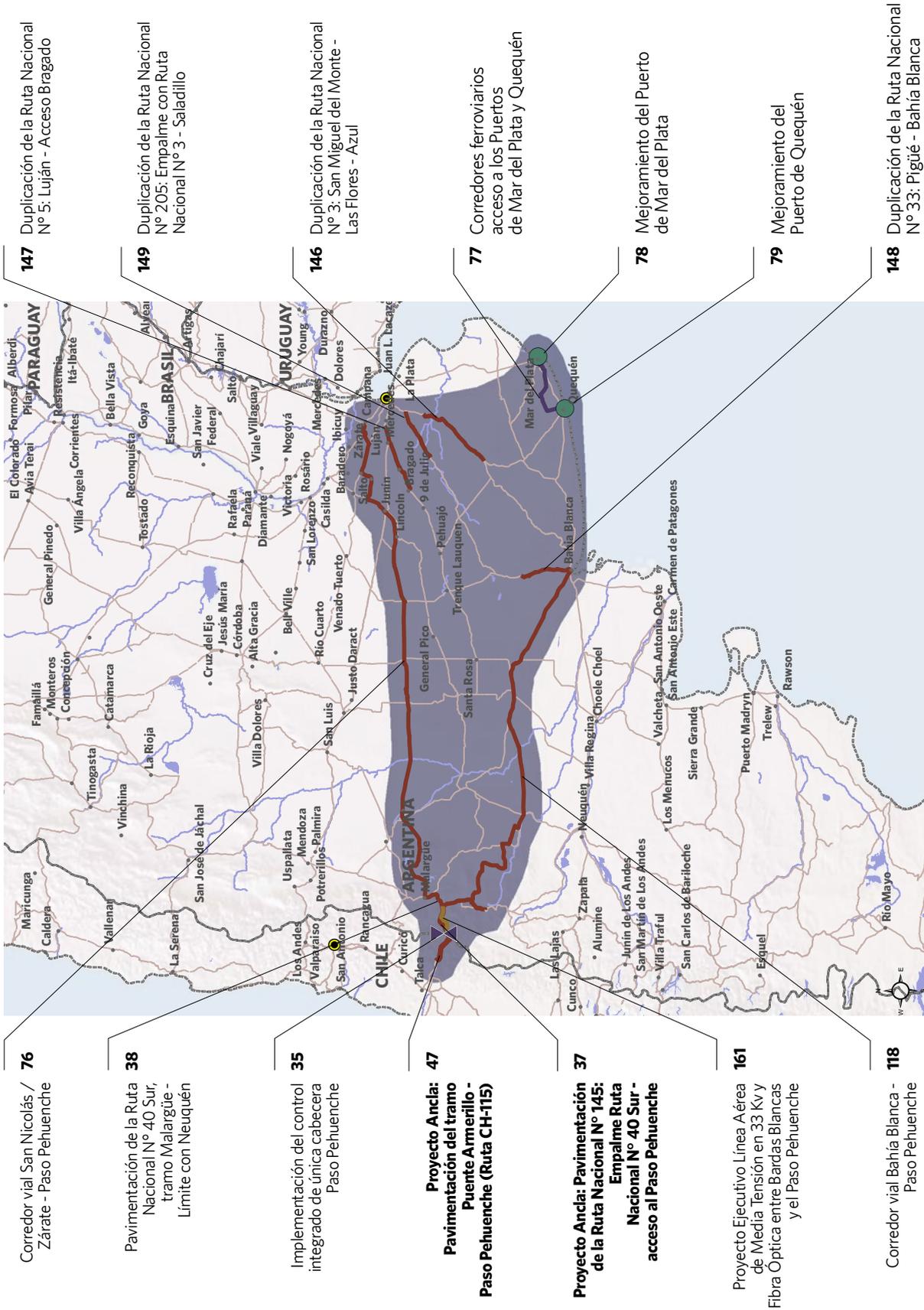
## Función estratégica

- 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     | <b>SISTEMA DE ITAIPÚ (EXISTENTE)</b>  |       | 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 |
| <b>18</b> |   |       | <b>21.715,1</b>     |         |

# PEHUENCHE





# MCC GRUPO 6

## Función estratégica

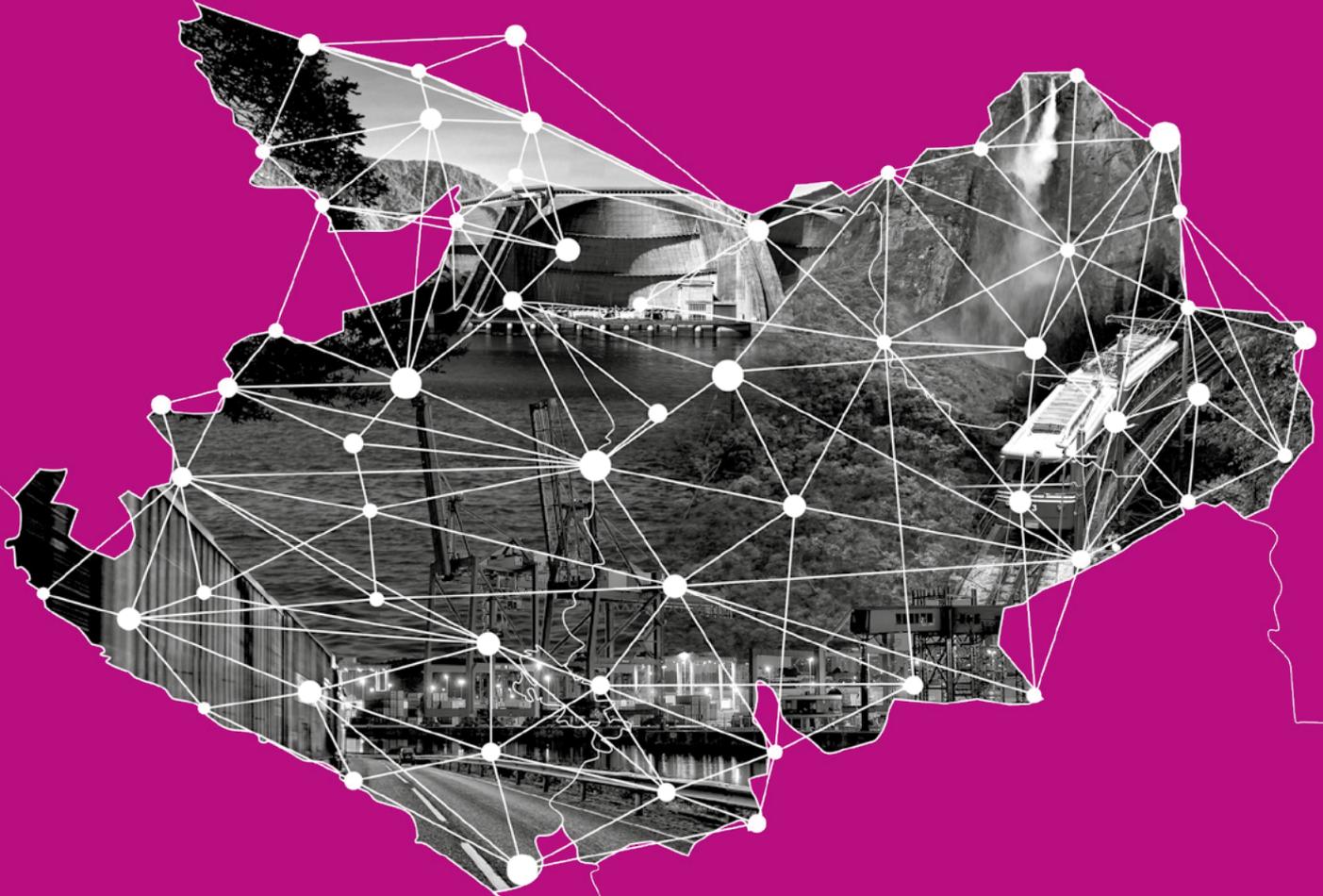
- Brindar alternativas de conectividad y servicios asociados a los flujos de los bienes y servicios entre los países del MERCOSUR y Chile.
- Dinamizar el desarrollo intrarregional.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.
- Promover el desarrollo del turismo integrado en la región.

\*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      |
| <b>14</b> |  |       | <b>3.310,7</b>      |         |

# PBB PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Eje de Integración y Desarrollo



**Población** 12.730.732 habitantes  
**Densidad** 11 hab./km<sup>2</sup>  
**Superficie** 1.159.504 km<sup>2</sup>

**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\$

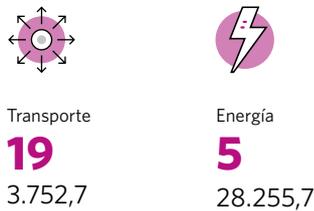
# 32.008,4



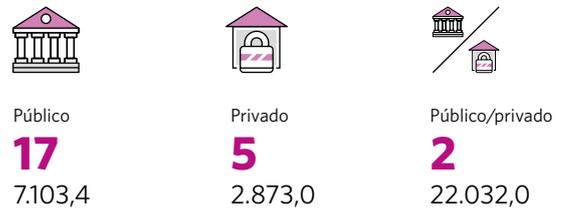
### Proyectos por etapas



### Proyectos por sector



### Proyectos por tipo de financiamiento

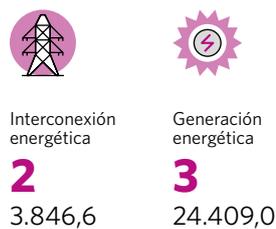


### Proyectos por subsector

#### Transporte



#### Energía



# PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

## Presentación del Eje

El Eje de Perú-Brasil-Bolivia<sup>(1)</sup> 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 km<sup>2</sup>) y concentra el 3% de su población (12.730.732 habitantes), por lo que, con 11 hab./km<sup>2</sup>, es es aquel con menor densidad de población. Posee el 2% del PBI de Suramérica (US\$ 71.116 millones<sup>(2)</sup>).**

### ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA



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

<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> de superficie, valor que constituye alrededor del 22% del área total. De esa superficie, el 40% lo aporta Brasil (103.000 km<sup>2</sup>); un 36%, Perú (91.000 km<sup>2</sup>) y un 24%, Bolivia (59.000 km<sup>2</sup>). 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%.

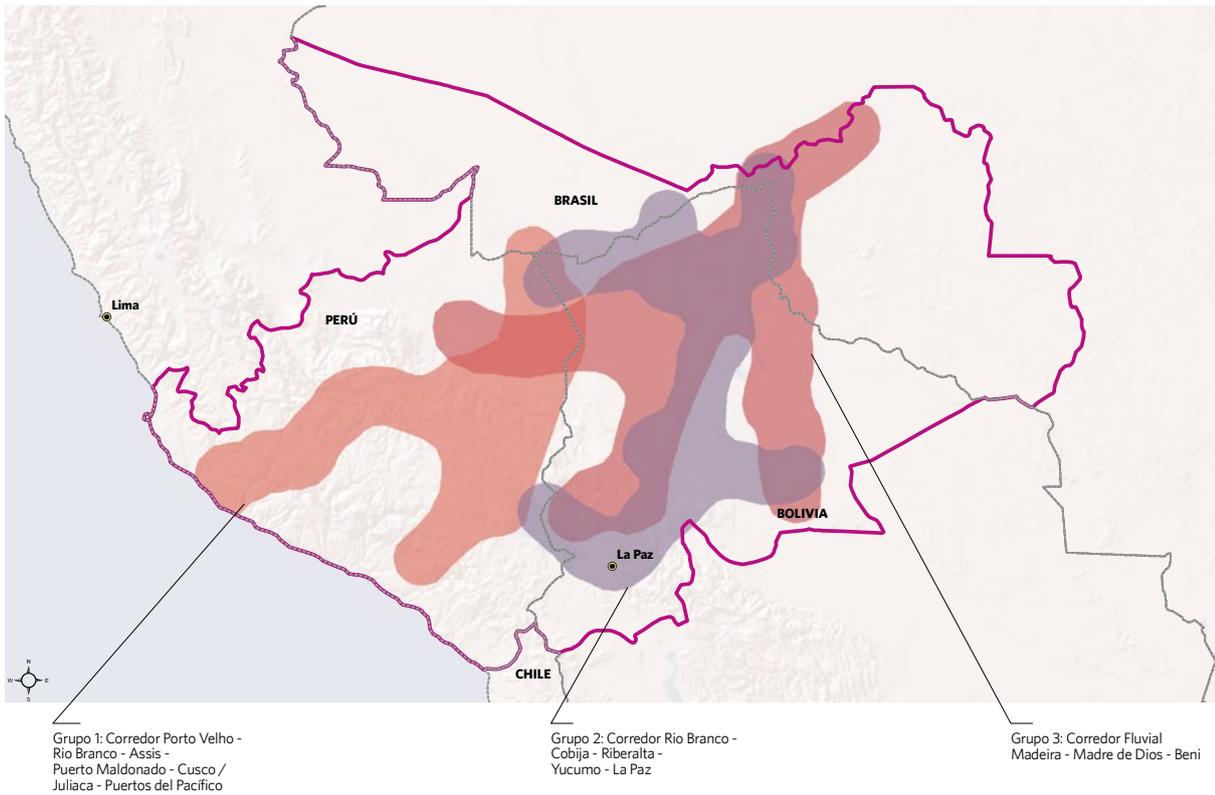
Comparte regiones de su área de influencia con los Ejes del Amazonas (AMA), Andino (AND) e Interoceánico Central (IOC).

# 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  | Nº 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            |
| <b>TOTAL</b> |   | <b>24</b>    | <b>32.008,4</b>     |

### 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.

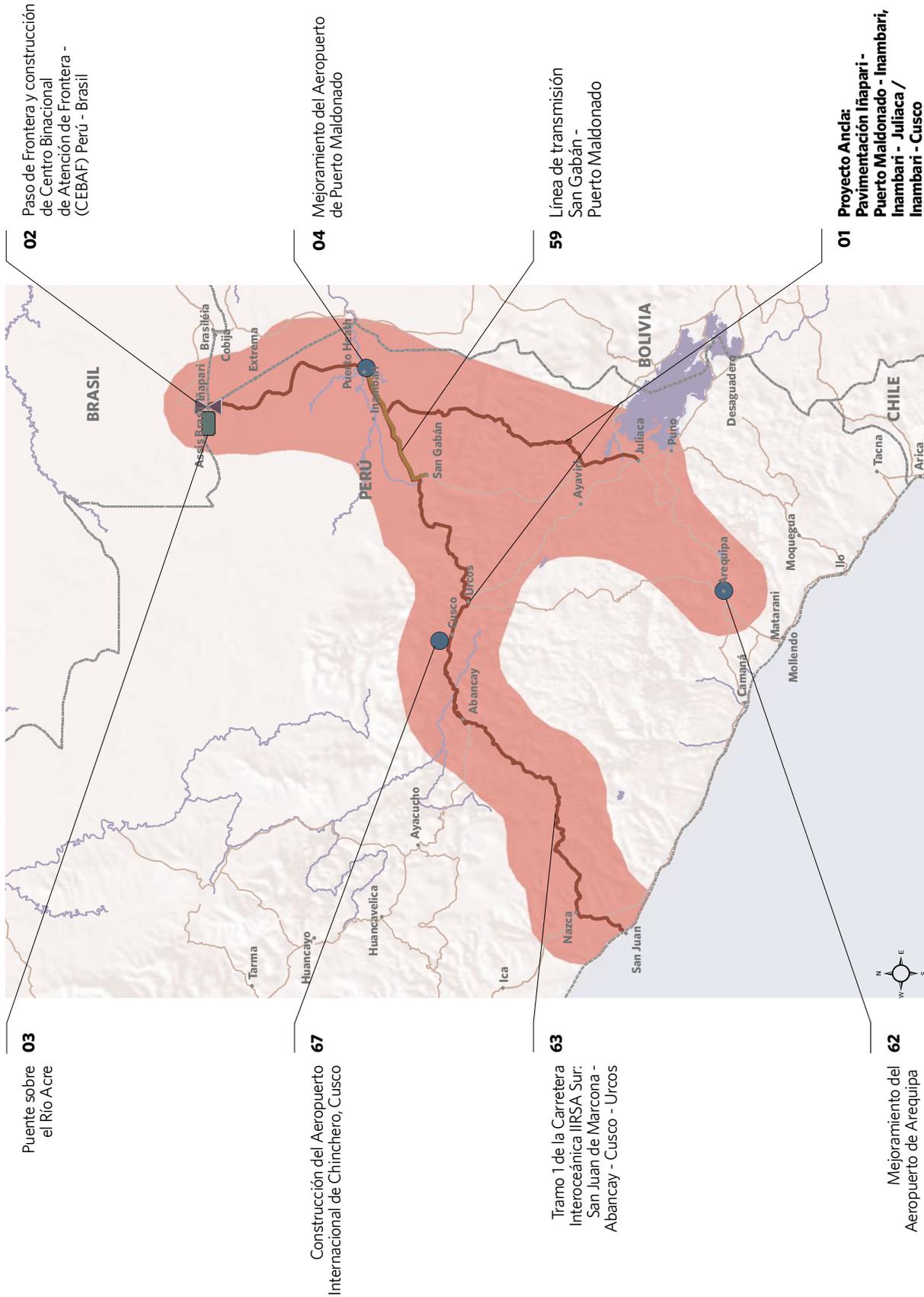
Recientemente, se concluyó la línea de transmisión entre las dos centrales hidroeléctricas del río Madeira y el sistema central por US\$ 3.823 millones, que consolida la distribución de energía renovable en la región.

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 |
| <b>5</b> |   | <b>5.980,0</b>      |         |

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





# PBB GRUPO 1

## Función estratégica

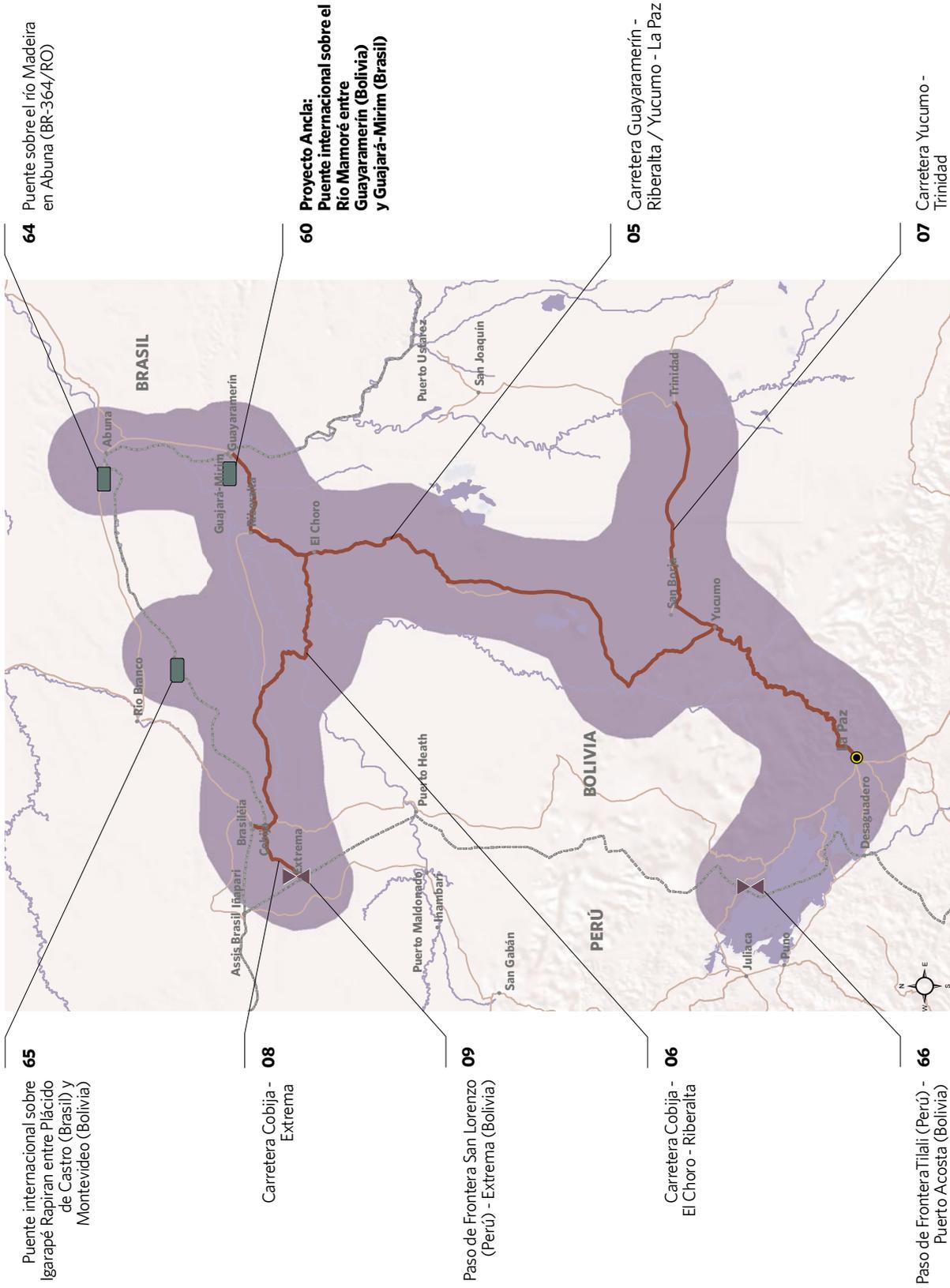
- Consolidar el desarrollo socioeconómico de la macroregión del sur del Perú y los estados de Acre y Rondônia de Brasil. Se busca facilitar el intercambio comercial y turístico y brindar servicios logísticos que garanticen el acceso de esos territorios hacia los mercados internacionales e impulsen el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

\*En millones de US\$

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

PERFIL  
 PRE-EJECUCIÓN  
 EJECUCIÓN  
 CONCLUIDO

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





# PBB GRUPO 2

## Función estratégica

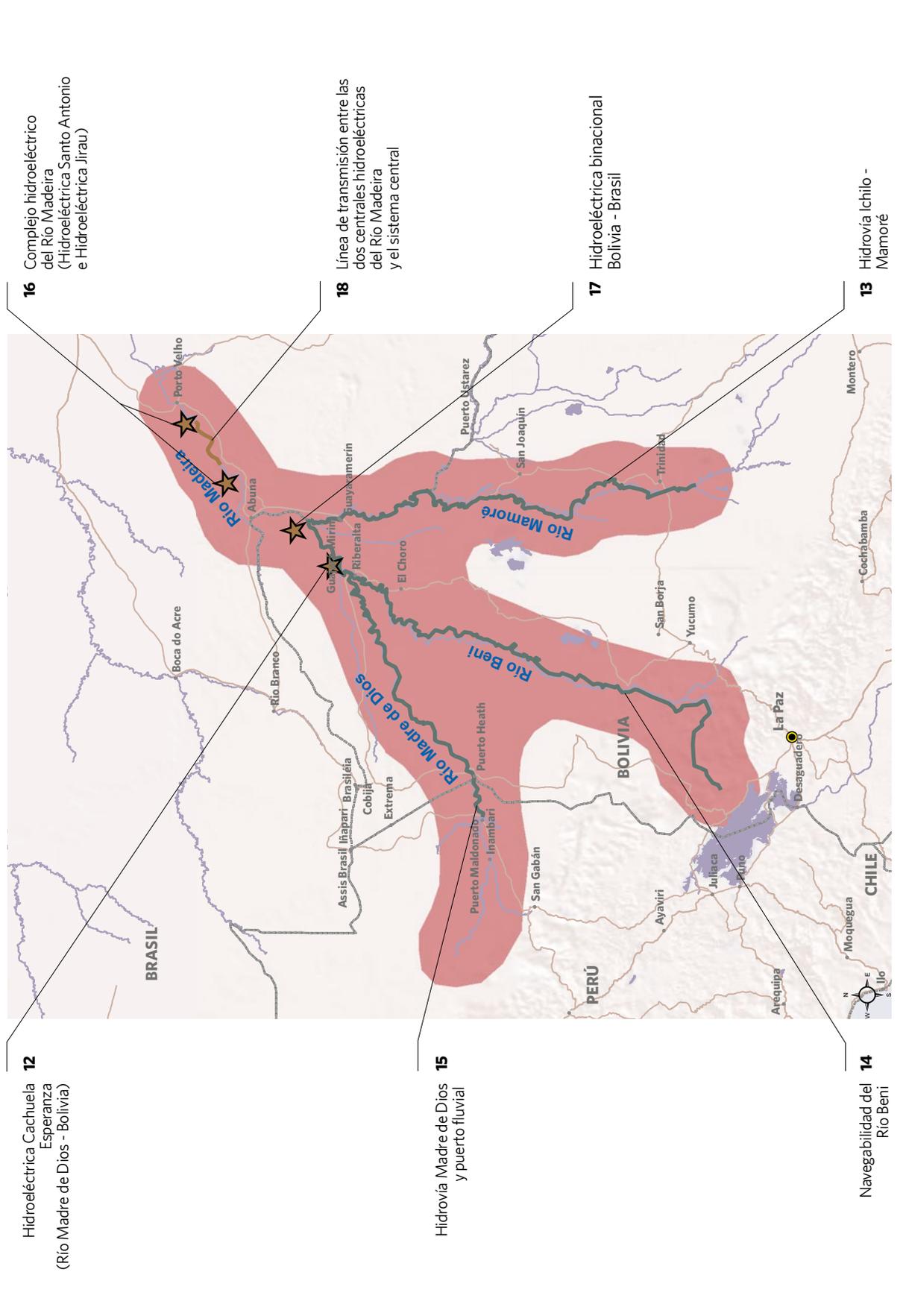
- Abrir nuevas posibilidades para el desarrollo socioeconómico de la región Madre de Dios-Acre-Pando (MAP) a través de su vinculación con el eje central boliviano.

\*En millones de US\$

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

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      |
| <b>7</b> |   |       | <b>28.232,0</b>     |         |

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**<sup>(1)</sup>, 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<sup>(2)</sup>, 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<sup>(3)</sup> 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:**

<sup>3</sup> 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<sup>(4)</sup> y se crearon fondos no reembolsables para estudios de preinversión<sup>(5)</sup>. Adicionalmente, se desarrollaron nuevas metodologías de planificación territorial<sup>(6)</sup> y herramientas de análisis<sup>(7)</sup>, entre las cuales se destacaron las siguientes: la Metodologías de Integración Productiva y Logística (IPrLg)<sup>(8)</sup>, la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)<sup>(9)</sup> 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<sup>(10)</sup>, la Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres en los Proyectos de Infraestructuras de Integración Regional<sup>(11)</sup>, el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)<sup>(12)</sup> y el Sistema de Información Georreferenciada del COSIPLAN (SIG)<sup>(13)</sup>.

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.

<sup>4</sup> 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>)

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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.

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

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

<sup>9</sup> Ver <http://www.iirsa.org/ease.asp>

<sup>10</sup> Ver <http://www.iirsa.org/pti.asp>

<sup>11</sup> Ver <http://www.iirsa.org/grd.asp>

<sup>12</sup> Ver <http://www.iirsa.org/sip.asp>

<sup>13</sup> 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<sup>(14)</sup>. 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**<sup>(15)</sup>, se desarrolló el SIP<sup>(16)</sup>, 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

<sup>14</sup> Proyectos nacionales, binacionales o multinacionales.

<sup>15</sup> 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>

<sup>16</sup> 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.

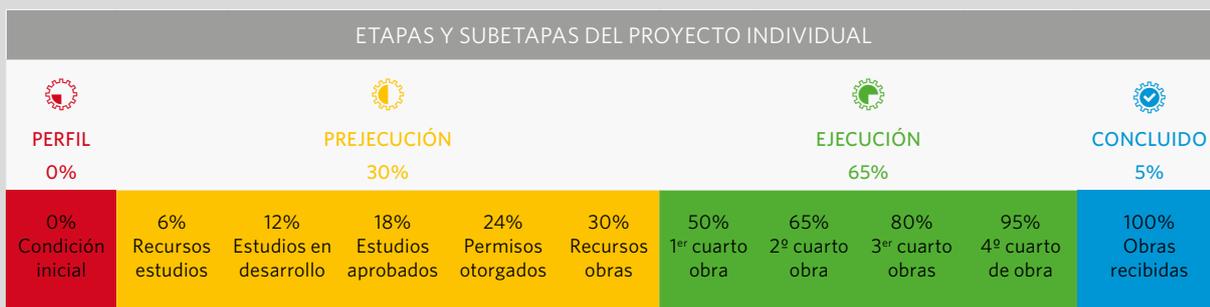
**Sistema de Monitoreo Permanente (SMP).** El SMP es un módulo en la ficha de los Proyectos que se creó en función de la **Metodología de Programación del Ciclo de Vida**, una herramienta que permite seguir el progreso del Proyecto a lo largo de su ciclo de vida. Monitorea a los Proyectos de la Cartera 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<sup>(17)</sup>, 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:

<sup>17</sup> 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  |

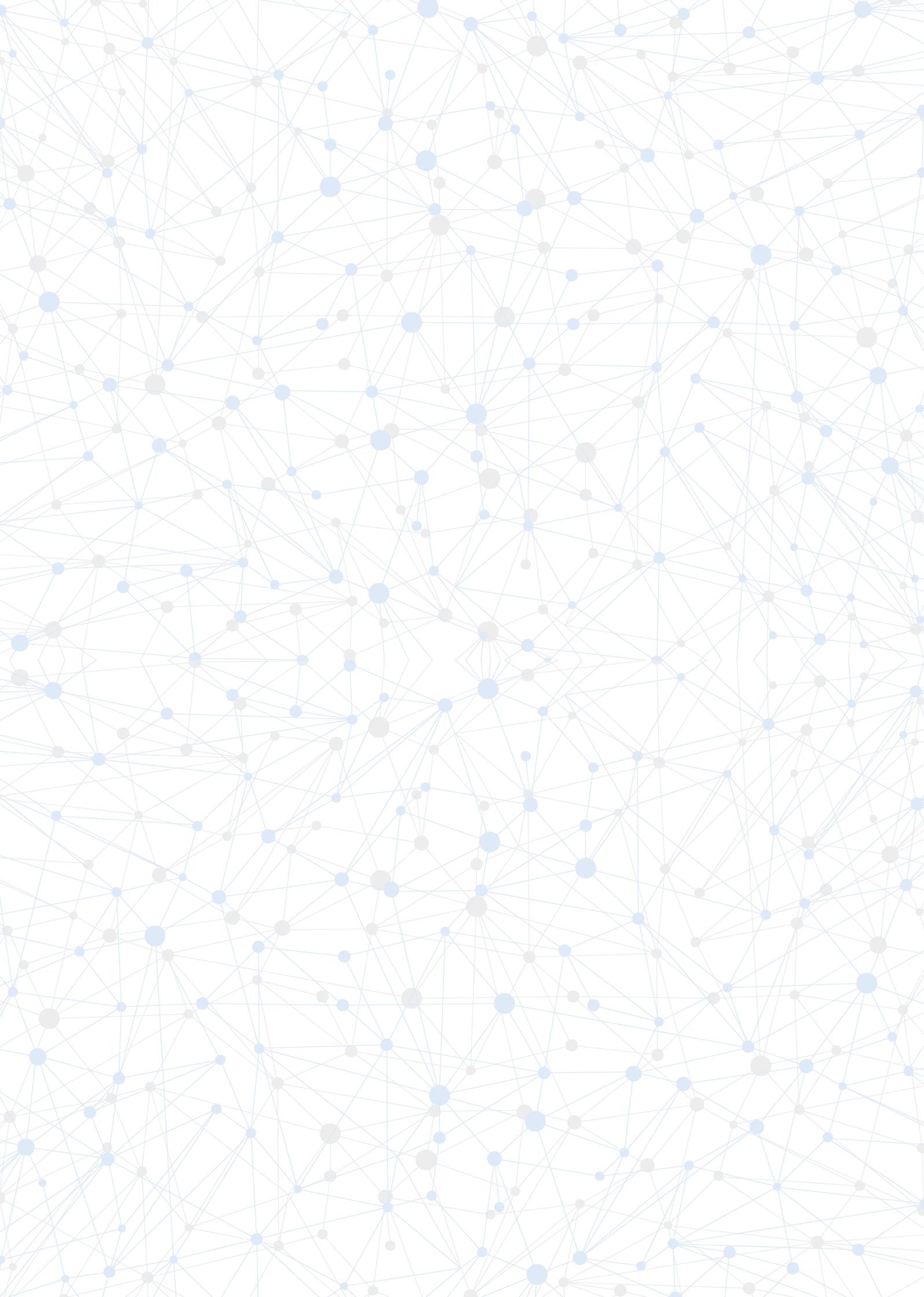
 [www.iirsa.org/cosiplan](http://www.iirsa.org/cosiplan)

---

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento

---

El camino a la integración  
física de América del Sur





**UNASUR  
COSIPLAN**

 [www.iirsa.org/cosiplan](http://www.iirsa.org/cosiplan)

Comité de Coordinación Técnica



**INTAL** Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe