

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

Informe de Avance



III Reunión Ordinaria del COSIPLAN, Lima, Perú
16 de noviembre de 2012



Documento elaborado por IIRSA para la aprobación del COSIPLAN

La preparación técnica de este documento contó con el apoyo del
Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA



NOTA

La información relativa a los proyectos de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración de Suramérica que aquí se presenta tiene como fuente las fichas de los proyectos estructurados que los países que integran la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) en el marco del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) han completado hasta mediados de octubre del presente año así como la Base de Datos de Proyectos de la Cartera del COSIPLAN.










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 ni opinión sobre la situación jurídica de ningún territorio ni el reconocimiento de fronteras por parte de las instituciones que conforman el CCT.

REFERENCIAS PARA LOS MAPAS

PROYECTOS DE LA API

	Vial
	Ferroviano
	Hidrovías
	Gasoducto
	Eléctrico
	Acceso o anillo vial
	Ferroviano
	Paso fronterizo, CEBAF
	Puerto
	Centro Logístico
	Aeropuerto
	Vial
	Navegabilidad
	Puente
	Túnel

REFERENCIAS

	Capital de nación
	Ciudad
	Corredor vial
	Corredor ferroviario
	Vialidad existente
	Hidrovías principales
	Hidrografía
	Límite de país
	Área de Influencia del Eje de Integración y Desarrollo (EID)

INDICE

PRESENTACIÓN Y ANTECEDENTES	5
1. LOS PROYECTOS DE LA API: BALANCE GENERAL 2012	7
2. PROYECTOS POR EID	
EJE DEL AMAZONAS	13
EJE ANDINO	33
EJE DE CAPRICORNIO	55
EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS	73
EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ	83
EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL	99
EJE MERCOSUR-CHILE	113
EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA	133
ANEXO 1:	
TABLA GENERAL DE LOS PROYECTOS DE LA API	14

AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN (API) DE LA UNASUR Informe de Avance 2012

PRESENTACIÓN Y ANTECEDENTES

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) fue elaborada por los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) en el marco del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).

La UNASUR fue creada por los presidentes suramericanos en 2008 como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los doce países de la región¹. En este ámbito institucional se crearon ocho consejos sectoriales de nivel ministerial, siendo uno de ellos el COSIPLAN. Una de las tareas centrales encomendadas por los presidentes al Consejo, fue la identificación y selección de un conjunto de obras de infraestructura de alto impacto para la integración y el desarrollo de Suramérica.

Así, la API es el resultado del trabajo realizado durante 2011 por los 12 países en el ámbito del COSIPLAN. Esta Agenda consiste en un conjunto de 31 proyectos, de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. Su objetivo es promover la conectividad de la región a partir de la construcción y operación eficiente de la infraestructura, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y equilibrio de los ecosistemas.

Los componentes de esta Agenda no son proyectos aislados, sino “proyectos estructurados”. Un proyecto estructurado es aquel que consolida redes de conectividad física con alcance regional, con el propósito de potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada. Están compuestos por uno o más proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, denominados a los fines de esta Agenda “proyectos individuales”. La API está compuesta por 31 proyectos estructurados y por 88 proyectos individuales por un monto de inversión estimado en US\$17.260,7 millones.

Esta publicación presenta una actualización al año 2012 del documento sobre la API aprobado por los Ministros del COSIPLAN en su Segunda Reunión Ordinaria (30 de noviembre de 2011, Brasilia, Brasil). Específicamente, hace un recorrido por los proyectos de esta Agenda describiendo para cada uno de ellos el fundamento (importancia estratégica del proyecto estructurado), la propuesta (solución que se pretende alcanzar con la implementación del mismo), balance general y monto de inversión, entre otros.

La integración de la infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones constituye una de las dimensiones más importantes del proyecto integracionista planteado por los gobiernos de Suramérica. La integración física de la región contribuirá al mejoramiento de la calidad y expectativa de vida en cada país y en la región como un todo y, a la reducción de las disparidades regionales y la desigualdad social.

En este contexto, la API se establece como una de las acciones de la UNASUR para coordinar los esfuerzos de los países de Suramérica para promover el desarrollo sostenible y el bienestar social de sus pueblos.

¹ Ver TRATADO CONSTITUTIVO DE LA UNASUR. Primera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR. 23 de mayo de 2008. Brasilia, Brasil

LOS PROYECTOS DE LA API

1. BALANCE GENERAL 2012

La API está compuesta por 31 proyectos estructurados por un valor estimado en US\$17.260,7 millones. Este monto equivale al 13,3% del total de la Cartera del COSIPLAN al año 2012, que asciende a US\$ 130.139,1 millones.

CUADRO 1: LISTA DE PROYECTOS DE LA API
(en millones de US\$)

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES INVOLUCRADOS	MONTO DE INVERSIÓN
1	AMA	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	PE	637,6
2	AMA	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	PE	2.719,7
3	AMA	ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS	BR / CO / EC / PE	60,8
4	AND	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO	CO / EC / VE	3.350,0
5	AND	INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR	CO / EC	223,6
6	AND	SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA	CO / VE	5,0
7	AND	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BO / PE	4,0
8	AND	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PE	41,2
9	CAP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	AR / BO	23,0
10	CAP	CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA	AR / BO	477,0
11	CAP	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA	AR / BR / CH / PA	2.740,8
12	CAP	CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA	AR / BR / PA	439,7
13	CAP	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)	BR/PA	755,0
14	GUY	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BR / VE	350,0
15	GUY	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	BR / GU	250,0
16	GUY	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GU / SU / VE	300,8
17	HPP	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA	AR / BO / BR / PA / UR	1.589,8
18	HPP	INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	AR / PA / UR	293,3
19	HPP	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	UR	100,0
20	HPP	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	UR	15,0
21	IOC	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BO	20,0
22	IOC	MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL	BO / BR	388,0
23	IOC	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BO / PA	2,0
24	IOC	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)	BO	6,7
25	MCC	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	AR / BO	1.000,0
26	MCC	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BR / UR	93,5
27	MCC	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS	BR / UR	49,0
28	MCC	CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ	BR / UR	139,8
29	MCC	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	AR / CH	250,0
30	MCC	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR / CH	850,0
31	PBB	CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA	BR / PE	85,4
			TOTAL	17.260,7

MAPA 1: PROYECTOS DE LA API



- Legenda: Proyectos Prioritarios:**
- Paso fronterizo, CEBAF
 - Puerto
 - Centro Logístico

- Aeropuerto
- Acceso o anillo vial
- Ferroviario
- Túnel
- Hidrovías
- Gasoducto
- Eléctrico
- Vial
- Navegabilidad
- Puente

- Referencias:**
- Corredor vial
 - Corredor ferroviario
 - Vialidad existente
 - Capital de nación
 - Hidrovías principales
 - Hidrografía

Como puede apreciarse en el Cuadro 1, sólo 8 proyectos estructurados son nacionales (su ejecución corresponde a un único país), 16 son binacionales y el resto (7 proyectos) involucra a tres o más países. Desde luego, los dos últimos grupos demandan una mayor coordinación entre países.

Un segundo aspecto a destacar es que el grado de involucramiento nacional en los proyectos estructurados varía de país a país. Así, Brasil participa en 11 proyectos, Argentina y Bolivia en 9, Uruguay en 7, Paraguay y Perú en 6, Colombia y Venezuela en 4, Chile y Ecuador en 3, Guyana en 2 y Suriname en 1. Los países que participan en un mayor número de proyectos bi o multinacionales son Brasil (11) y Argentina y Bolivia (9); los países con más proyectos exclusivamente nacionales son Perú (4) y Bolivia y Uruguay (2 cada uno).

A su vez, algunos Ejes concentran un mayor número de proyectos estructurados de la API, a saber: MERCOSUR-Chile (MCC), 6 proyectos; Andino (AND) y Capricornio (CAP), 5 proyectos cada uno; Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) e Interoceánico Central (IOC), cuatro proyectos cada uno; Amazonas (AMA) y Escudo Guayanés (GUY), tres proyectos cada uno; y Perú-Brasil-Bolivia (PBB), uno solo. Los Ejes de Integración y Desarrollo AMA, AND, CAP, GUY y HPP son los que concentran los proyectos estructurados que involucran a tres o más países.

En el cuadro 2 y gráficos 1 y 2 a continuación se puede observar la cantidad de proyectos estructurados y la cantidad de proyectos individuales que los integran por EID con su correspondiente monto de inversión.

CUADRO 2: PROYECTOS DE LA API POR EID Y MONTO DE INVERSIÓN

(en millones de US\$)

	# PROYECTOS ESTRUCTURADOS	# PROYECTOS INDIVIDUALES	MONTO DE INVERSIÓN
AMA	3	25	3.418,0
AND	5	11	3.623,9
CAP	5	18	4.435,4
GUY	3	4	900,8
HPP	4	15	1.998,1
IOC	4	7	416,7
MCC	6	7	2.382,3
PBB	1	1	85,4
TOTAL	31	88	17.260,7

GRÁFICO 1: NÚMERO DE PROYECTOS INDIVIDUALES Y ESTRUCTURADOS DE LA API POR EID

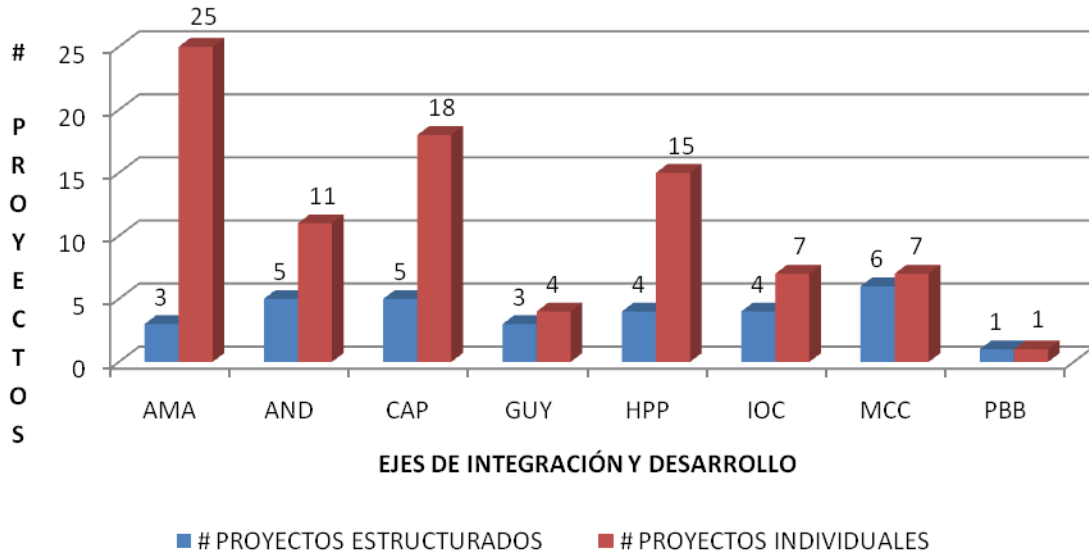
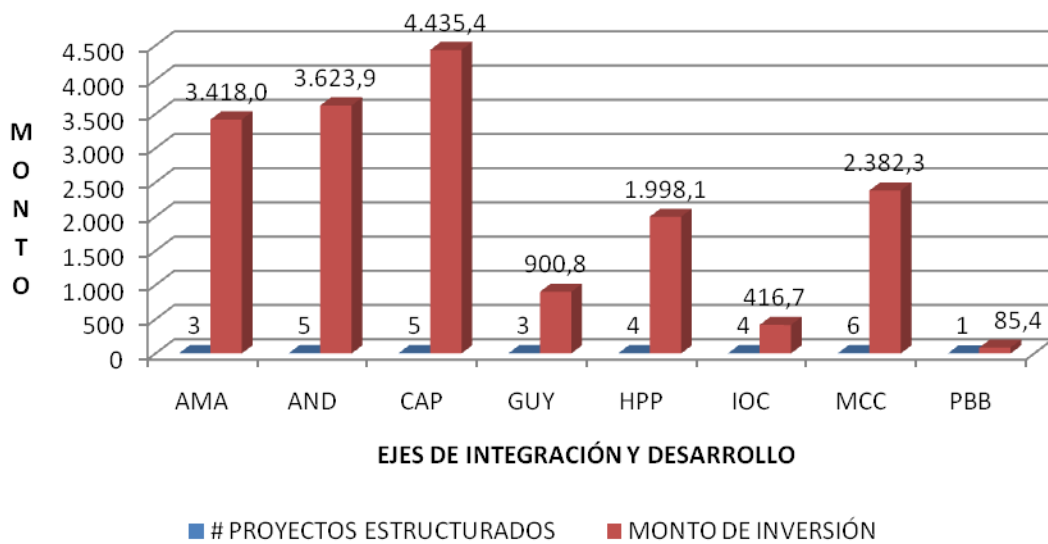


GRÁFICO 2: NÚMERO Y MONTO DE LOS PROYECTOS ESTRUCTURADOS DE LA API POR EID

(En número y millones de US\$)



Del cuadro y gráficos anteriores queda reflejado que el Eje de Capricornio, que concentra el 16,1% de los proyectos estructurados de la API, es el que tiene proyectos con el mayor monto de inversión (25,7% del total de la Agenda), seguido por el Eje Andino que también cuenta con el 16,1% de los proyectos, pero representa un 21% de la inversión total. En el caso del Eje del Amazonas, si bien en número de proyectos representa el 9,7%, su inversión es alta (19,8%). En el otro extremo se encuentra el Eje Perú-Brasil-Bolivia que cuenta con tan sólo 1 proyecto en la API (3,2% del total) y con una inversión del 0,5%.

Asimismo, cabe resaltar que el monto total de la API se ha incrementado del 2011 al 2012 un 26,4% debido a actualizaciones en los montos de los proyectos en función de la evolución de los mismos.

Si se analizan los proyectos de la API según su etapa de ejecución (Véase Cuadro 3 y Gráfico 3) se observa que el 26,1% de los proyectos individuales de esta Agenda se encuentran en fase de ejecución representando la mitad de la inversión total de la API (50,5%). Por otro lado, casi la mitad de los proyectos (47,7%) se encuentran en etapa de pre-ejecución y su inversión total llega al 44,2%. Por su parte, el 22,7% de los proyectos están en perfil pero alcanzan tan sólo el 5,3% de la inversión total de la API. Se han incluido, además, tres proyectos individuales concluidos que forman parte de proyectos estructurados y representan el 3,4% del número total de proyectos individuales.

CUADRO 3: PROYECTOS DE LA API SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN

(en millones de US\$ y en %)

ETAPA DEL PROYECTO	#PROYECTOS	% PROYECTOS	MONTO DE INVERSIÓN	% MONTO DE INVERSIÓN
PERFIL	20	22,7	926,3	5,3
PRE-EJECUCIÓN	42	47,7	7.625,6	44,2
EJECUCIÓN	23	26,1	8.708,8	50,5
CONCLUIDO*	3	3,4	0,0	0,0
TOTAL	88	100,0	17.260,7	100,0

Nota: Los montos se calculan a partir de las etapas de ejecución en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API.

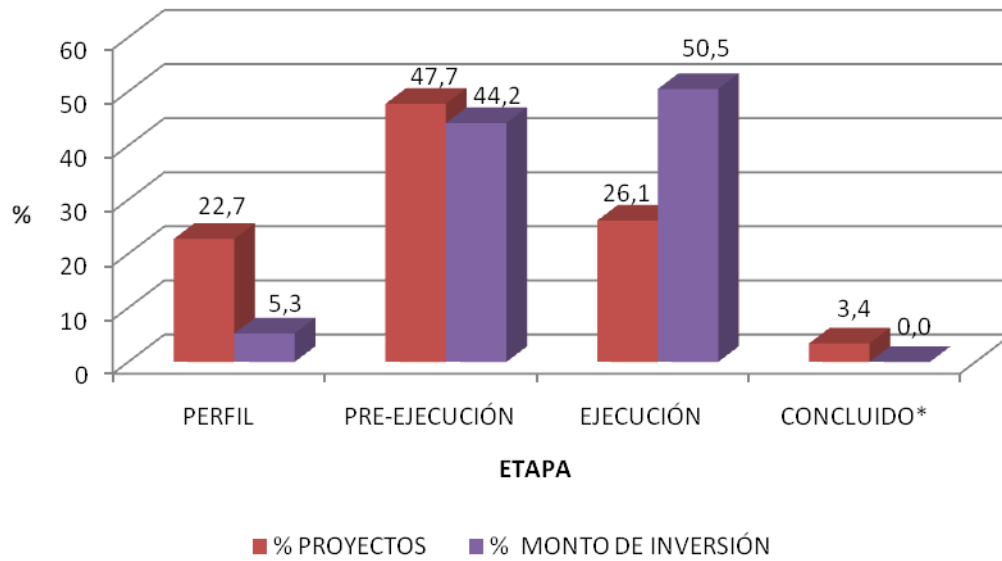
* Existen tres proyectos individuales que ya se encontraban concluidos al momento de conformación de la API, pero que forman parte de tres proyectos estructurados. Estos proyectos y sus correspondientes montos de inversión son los siguientes:

AMA25: US\$273,7 millones

AND13: US\$1,3 millones

CAP91: N/D

GRÁFICO 3: PROYECTOS DE LA API SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
(en % del Número de Proyectos y en % del Monto de Inversión)



2. PROYECTOS POR EID

En esta sección se presentan los proyectos de la API por Eje de Integración y Desarrollo. En cada caso, se realiza una descripción general del Eje, se presentan los proyectos estructurados y los proyectos individuales que forman parte de la Agenda y luego se examina cada uno de los proyectos en particular.

■ EJE DEL AMAZONAS (BRASIL, COLOMBIA, ECUADOR Y PERÚ)

El Eje del Amazonas abarca una gran región del norte de Suramérica entre los Océanos Pacífico y Atlántico, surcada por el Río Amazonas y sus afluentes. Se caracteriza por su gran extensión, diversidad topográfica (costa, zona andina, selva) y baja densidad poblacional. El área de influencia definida para el Eje del Amazonas alcanza una superficie de 5.657.679 km², equivalente al 50,5% de la suma de la superficie total de los países que conforman el EID.

El Eje del Amazonas cuenta con una población de 61.506.049, al 2008, lo cual representa el 22,2% de la suma de la población total de los países que aportan territorio al EID. Asimismo, se calculó para el área de influencia del Eje una densidad poblacional promedio de 11 habitantes/km², nivel medio-bajo general caracterizado por una fuerte dispersión geográfica. Este indicador varía en el EID desde un máximo de 104 habitantes/km² para la Región Costa de Perú, a un mínimo de algo más de 2 habitantes/km² correspondiente al territorio del Estado de Amazonas de Brasil.

De los siete grupos de proyectos que componen este Eje, cinco aportan proyectos a la API: i) G2 - Acceso a la Hidrovía del Napo; ii) G3 - Acceso a la Hidrovía del Huallaga - Marañón; iii) G4 - Acceso a la Hidrovía del Ucayali; iv) G6 - Red de Hidrovías Amazónicas; y v) G7 - Acceso a la Hidrovía del Morona - Marañón - Amazonas.

En el Cuadro 4 se aprecian los 25 proyectos individuales que conforman los 3 proyectos estructurados de la API en el Eje del Amazonas. El valor de las inversiones involucradas asciende a US\$3.418 millones. La API impacta en el desarrollo de los cuatro países del Eje (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú) y, en líneas generales, la Agenda articula varias hidrovías (Huallaga, Marañón, Morona, Ucayali y Putumayo) que conectan la cuenca del Río Amazonas con zonas importantes de costa, sierra y selva en Perú, Ecuador y Colombia. En la Agenda hay proyectos viales, portuarios y fluviales que podrían potenciar cuatro corredores trimodales que conectan terminales marítimos en el Pacífico con hidrovías alimentadoras de la Cuenca del Amazonas. Estos proyectos cumplen tanto con los criterios de selección establecidos como con las funciones estratégicas de los grupos de proyectos del Eje involucrados en la API.

MAPA 2: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL AMAZONAS



EJE VIAL PAÍTA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS

CUADRO 4: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL AMAZONAS

N°	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
1	AMA	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	PERU	USD 637,6	AMA16	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS Y PUERTO DE YURIMAGUAS	PE	G3	EJECUCIÓN	275.441.625
					AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	PE	G3	PRE-EJECUCIÓN	47.000.000
					AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	PE	G3	PERFIL	5.000.000
					AMA24	PUERTO DE PAITA	PE	G3	EJECUCIÓN	227.000.000
					AMA25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO	PE	G3	CONCLUIDO ⁽¹⁾	
					AMA40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	G6	PRE-EJECUCIÓN	19.460.000
					AMA41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMERIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI	PE	G6	PRE-EJECUCIÓN	19.460.000
					AMA56	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS	PE	G6	PRE-EJECUCIÓN	39.200.000
	AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS	PE	G6	PERFIL	5.000.000				
2	AMA	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	PERU	USD 2.719,7	AMA26	CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA Y PUERTO DE PUCALLPA	PE	G4	PRE-EJECUCIÓN	416.778.233
					AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	PE	G4	PERFIL	5.000.000
					AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	PE	G4	EJECUCIÓN	706.870.000
					AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	PE	G4	PERFIL	242.000.000
					AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	G6	PRE-EJECUCIÓN	19.460.000
					AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVIO CERRO DE PASCO/LA OROYA - HUANCAYO	PE	G4	PRE-EJECUCIÓN	100.000.000
					AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVIO CERRO DE PASCO - TINGO MARIA	PE	G4	PERFIL	70.000.000
					AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	PE	G4	PERFIL	155.255.500
					AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	PE	G4	EJECUCIÓN	884.000.000
					AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	PE	G4	PRE-EJECUCIÓN	120.300.000
3	AMA	ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS	BRASIL/ COLOMBIA /ECUADOR/ PERÚ	USD 60,8	AMA37	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO IÇÁ	BR	G6	PERFIL	8.000.000
					AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO	CO - EC - PE	G6	PERFIL	15.000.000
					AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	EC	G7	PERFIL	5.000.000
					AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO MORONA, SECTOR ECUATORIANO	EC	G6	PERFIL	2.000.000
					AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO NAPO	EC - PE	G6	EJECUCIÓN	5.759.000
	AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA	EC	G2	PRE-EJECUCIÓN	25.000.000				
TOTAL									3.417.984.358	

1. Este proyecto individual se encuentra concluido y fue incorporado a la API dado que complementa la red de conectividad del proyecto estructurado

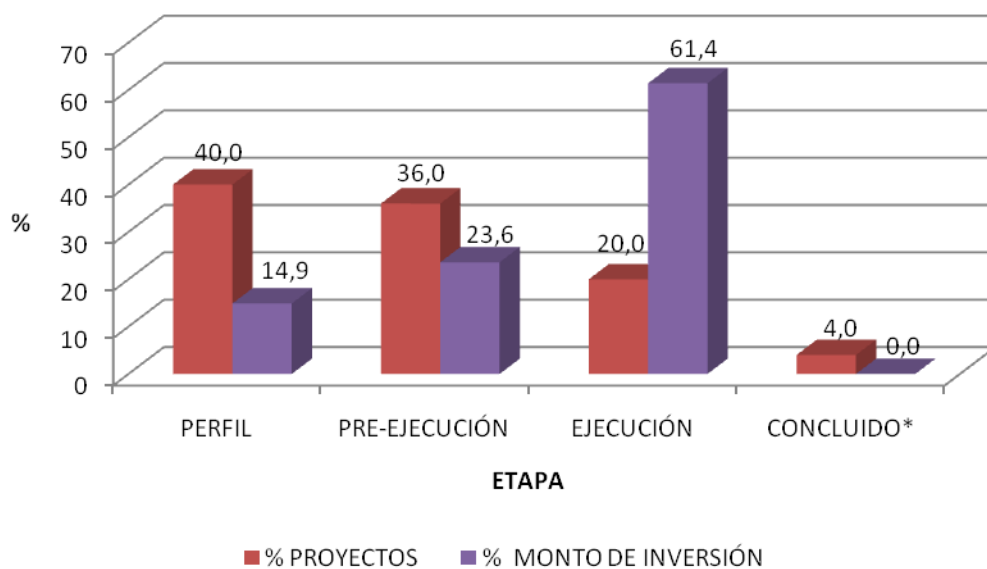
CUADRO 5: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL AMAZONAS SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
(En millones de US\$ y en %)

ETAPA DEL PROYECTO	#PROYECTOS	% PROYECTOS	MONTO DE INVERSIÓN	% MONTO DE INVERSIÓN
PERFIL	10	40,0	512,3	14,9
PRE-EJECUCIÓN	9	36,0	806,7	23,6
EJECUCIÓN	5	20,0	2.099,1	61,4
CONCLUIDO*	1	4,0	0,0	0,0
TOTAL	25	100,0	3.418,0	100,0

Nota: Los montos se calculan a partir de las etapas de ejecución en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API.

* En este EID existe un proyecto individual que ya se encontraba concluido al momento de conformación de la API, pero que forma parte de un proyecto estructurado. El proyecto es el AMA25 y su monto de inversión (no incluido en el total) es de US\$273,7 millones.

GRÁFICO 4: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL AMAZONAS SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
(en % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)



1

EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

EJE: DEL AMAZONAS

GRUPO/S: G3 Y G6

PAÍSES: PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$637,6 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Multimodal, Marítimo, Carretero y Fluvial



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
AMA16	CARRETERA TARAPOTO – YURIMAGUAS Y PUERTO DE YURIMAGUAS	PE	EJECUCIÓN	275.441.625
AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	PE	PRE-EJECUCIÓN	47.000.000
AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	PE	PERFIL	5.000.000
AMA24	PUERTO DE PAITA	PE	EJECUCIÓN	227.000.000
AMA25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO	PE	CONCLUIDO	0
AMA40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	PRE-EJECUCIÓN	19.460.000
AMA41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMERIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI	PE	PRE-EJECUCIÓN	19.460.000
AMA56	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS	PE	PRE-EJECUCIÓN	39.200.000
AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS	PE	PERFIL	5.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto apunta a conectar entre sí a las regiones de costa, sierra y selva, en el norte de Perú, con Brasil (Manaos) y, eventualmente con el Atlántico, buscando el intercambio y la complementariedad de las diferentes zonas que atraviesa. Este proyecto es muy significativo dado que apuesta por la modernización de la logística de un amplio corredor. Todas las ciudades más dinámicas de la costa norte de Perú pueden articularse a este Eje del Amazonas Ramal Norte que, a su vez, conecta el departamento de sierra más poblado de Perú y a tres departamentos de selva (Amazonas, San Martín y Loreto).

El Proyecto Eje Vial Paita-Tarapoto-Yurimaguas actualmente se encuentra en ejecución. La conexión entre las tres regiones (costa, sierra y selva) ya existe, pero las características de la infraestructura no reúnen las condiciones adecuadas que faciliten el intercambio productivo y comercial. Lo que se persigue es que la infraestructura involucrada en el proyecto permita facilitar la accesibilidad de la población y más intercambios económicos y oportunidades de vinculación con los mercados de otros países en mejores condiciones.

En particular, existe un flujo regular de transporte vehicular regional en el Eje Vial Paita – Tarapoto – Yurimaguas, especialmente en el tramo Dv. Olmos – Tarapoto, dado que se da un significativo tráfico partiendo de la ciudad de Chiclayo (en algunos casos tiene como origen Lima), se dirigen hacia Tarapoto, ciudades intermedias (Bagua, Moyobamba, Rioja) y de conexión (Jaén, San Ignacio, Saramiriza). También se viene dando transporte fluvial desde Yurimaguas, en dirección a Iquitos y puntos intermedios, tanto de carga como de pasajeros.

Lo que se busca es que el proyecto estructurado opere como un Eje Multimodal, tanto para el transporte internacional con proyección hacia/desde Brasil por el río Amazonas. Este flujo, en condiciones adecuadas, debiera darse en forma secuencial y complementaria, garantizando un transporte ordenado y continuo.

Cuando se habla de complementariedad, hay que tener como referencia el desigual desarrollo económico y social de las regiones en el Perú, su vocación productiva (la costa moderna e industrializada, la sierra y selva con actividades extractivas y/o agrícolas). El proyecto permitirá una complementariedad en las funciones que cumplen las regiones.

Con relación al desarrollo fronterizo, como se ha visto, se espera dinamizar el intercambio entre las poblaciones limítrofes, lo que es sustentado en el funcionamiento de los cinco Ejes Viales de Integración entre Perú y Ecuador, conectados con la infraestructura del Proyecto como un Corredor Multimodal que permitiría la vinculación con Brasil. A fin de lograr este objetivo, se requiere adicionalmente mejorar los servicios logísticos, tanto en puertos, carreteras y en las hidrovías. Con este propósito se ha elaborado el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, que define la estrategia a seguir para minimizar los costos asociados al transporte, bajo el enfoque de corredores logísticos, incluyendo la operación de centros o plataformas logísticas, en el caso del Eje IIRSA Norte, en zonas contiguas a los puertos de Paita, Yurimaguas e Iquitos.

Las declaraciones conjuntas de los gobiernos de Brasil y Perú establecen los compromisos para el desarrollo de los Estados y regiones vecinas y la importancia de la promoción del intercambio comercial mediante la mejor conectividad regional y el desarrollo fronterizo.

En las declaraciones presidenciales, en el marco de la integración entre Perú y Ecuador existe explícitamente la proyección para el uso de la infraestructura: En el Acta del Encuentro Presidencial y V Reunión del Gabinete Binacional de Ministros del Perú y Ecuador (29 de Febrero de 2012, Chiclayo-Perú) se considera la vía como alternativa al Eje Vial N° 5 para interconectar la Provincia de Morona Santiago en Ecuador y el Departamento de Amazonas en Perú.

El desarrollo de este proyecto estructurado está orientado a viabilizar el transporte internacional entre Perú y Brasil y su proyección hacia la cuenca del Océano Pacífico, de un lado, y el Atlántico, del otro. Asimismo, apunta al desarrollo de la región nororiental del Perú, mejorando la articulación entre los departamentos que lo conforman. El Eje Vial Paita – Yurimaguas y las hidrovías del Huallaga, Marañón y Amazonas constituyen la columna vertebral de esta macroregión en la que confluyen una red de rutas de carácter nacional y regional y afluentes a los ríos mencionados. Todo ello contribuirá también al desarrollo de las zonas fronterizas, siendo para ello necesario implementar acciones concertadas de carácter multisectorial, principalmente asociadas a emprendimientos de proyectos sociales.

En el desarrollo del Eje Vial Paita – Yurimaguas, los impactos más significativos están asociados a la disminución del tiempo de viaje, al incremento del tráfico y dinamización de las actividades socioeconómicas, especialmente en el tramo Tarapoto – Yurimaguas, donde se han incrementado notablemente las áreas de cultivo de productos procesados orientados a la exportación.

Así, se espera que a través de este Eje se pueda operar un flujo comercial para trasladar los fosfatos que se explotan en Bayóvar, en la zona costera del departamento de Piura en el Océano Pacífico, hacia los campos de producción agrícola en Brasil los que actualmente se transportan por vía marítima. En este mismo sentido, se podría trasladar, desde los países asiáticos, los insumos para la producción en la Zona Franca Industrial de Manaus.

En sentido inverso, el flujo de transporte estaría asociado a productos provenientes del polo industrial de Manaus, en dirección a los mercados ubicados en la costa oeste del Pacífico suramericano. Sin embargo, estos flujos sólo serán posibles en la medida que los costos de transporte sean competitivos y menores a los actualmente existentes. Para ello se requiere priorizar acciones que permitan disminuir los costos logísticos asociados al transporte.

En el ámbito social, el Eje Vial Paita – Yurimaguas está teniendo un gran impacto en la región nororiental del Perú, sobretodo en zonas que antes estaban débilmente articuladas y hoy cuentan con una vía de primer nivel, principalmente en el tramo Tarapoto - Yurimaguas. Esto ha permitido que las áreas destinadas a la producción agrícola se hayan incrementado notablemente para la producción de palmito y palma aceitera, con destino a los mercados de la costa peruana y la exportación. Este dinamismo de la economía regional sin duda mejora el nivel

de vida de la población asentada en estas zonas y permite también acceder a los beneficios que ofrece el mundo globalizado.

El programa de acciones complementarias está dirigido a que en el mediano plazo (seis años) por lo menos, todas las capitales de distritos (Gobiernos Locales) se encuentren conectadas a la infraestructura que conforma el proyecto.

PROPUESTA

Se trata de un proyecto estructurado que articula: i) dos proyectos viales (tramo Paita - Tarapoto y tramo Tarapoto - Yurimaguas), que unidos conforman lo que en el Perú se denomina el “Corredor Amazonas Norte” o el “Corredor IIRSA Norte”; ii) dos proyectos de mejoramiento de la navegabilidad de hidrovías (Huallaga y Marañón); iii) el mejoramiento o reubicación de tres puertos (Yurimaguas, Iquitos y Paita); y iv) tres centros logísticos (Yurimaguas, Iquitos y Paita). La carretera conformada por ambos tramos está localizada en sentido este - oeste y va desde la ciudad de Paita en la costa del Pacífico hasta la ciudad de Yurimaguas en la selva. En Yurimaguas, se conecta a través de un puerto con los Ríos Huallaga y Marañón. Posteriormente, a través de dichos ríos y continuando hacia el este, llega a la ciudad de Iquitos con vocación de alcanzar como destino la ciudad de Manaos, y generar comercio hacia ultramar.

El Corredor Vial Amazonas Norte Paita – Yurimaguas tiene 955 km de longitud y en su curso articula los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto, que en conjunto suman 542.727 km² (42% del territorio nacional) y una población de 6,4 millones (22 % del total del país).

Actualmente existen dos aspectos que limitan la navegabilidad en las hidrovías amazónicas y le restan competitividad:

- Condiciones de navegabilidad: malos pasos, palizadas, acumulación de arena en el fondo y cambio de curso de los ríos, falta de señalización.
- Informalidad de los servicios de transporte fluvial

A fin de avanzar en la solución de estos problemas se han elaborado estudios de navegabilidad y de factibilidad en los principales ríos con potencial para desarrollar flujos comerciales, los cuales están sirviendo de base para entregar en concesión la operación y mantenimiento de las hidrovías. Adicionalmente, se formulará el Plan Nacional Hidroviario, con el propósito de orientar las inversiones para una adecuada explotación de este medio de transporte.

El desarrollo portuario, en el caso de Paita consiste en ampliar, mejorar y modernizar las actuales instalaciones a cargo de la empresa concesionaria, considerando que es el segundo puerto en el Perú y un importante punto de entrada/salida de los flujos de carga en la costa norte del país. En el caso del Terminal Portuario de Yurimaguas, se requiere reubicarlo porque en las actuales instalaciones no se dispone de espacio suficiente para ampliarlo pues está situado en una zona urbana. Además, en la nueva ubicación propuesta (a 20 km de distancia), el

terreno presenta mejores condiciones debido a las características del río y al área disponible. Actualmente se está construyendo la vía de acceso al nuevo puerto.

Para hacer más eficientes los flujos comerciales y disminuir los costos logísticos asociados al transporte se construirán plataformas logísticas en Paita y Yurimaguas y se está evaluando el caso de Iquitos) los cuales serán entregados en concesión al sector privado. El primero de ellos cuenta con estudios básicos, incluyendo ubicación y diseño de obras civiles y equipamiento. En el caso de Yurimaguas, se requiere formular los estudios.

ESTADO ACTUAL

Todos los proyectos individuales están en la Cartera del COSIPLAN y se cuenta con información de sustento sobre la prioridad asignada a estas obras en los Planes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (Plan Intermodal 2004-2023), Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, Plan Estratégico 2012 – 2016 del Sector Transportes y Comunicaciones y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Perú (elaborado por la Autoridad Portuaria). Asimismo, cabe señalar que dos proyectos se encuentran en ejecución, cuatro en pre-ejecución, dos en perfil y uno concluido.

El Corredor Vial Paita – Yurimaguas está concluido (obras de rehabilitación de la carpeta asfáltica en el tramo Paita – Tarapoto y pavimentación del tramo Tarapoto – Yurimaguas) y están en ejecución algunas obras complementarias como son la Vía de Evitamiento Tarapoto y la Vía de acceso al Nuevo Puerto de Yurimaguas. Asimismo, se prevé ejecutar la Vía de Evitamiento de Piura.

El Puerto de Paita ya fue concesionado y la empresa está elaborando los expedientes técnicos para construir un nuevo Terminal de Contenedores y modernizar las actuales instalaciones. Las obras de la primera etapa se iniciarán a fines de 2012.

La construcción del Nuevo Puerto de Yurimaguas ha sido concesionada y actualmente la empresa está elaborando el expediente técnico, estimándose iniciar las obras en el primer trimestre de 2013.

Respecto a las hidrovías, el Estudio de Navegabilidad de los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas, está en la última fase de la aprobación del Informe Final (fines de 2012). Una vez aprobado se convocará a concesión, a través de PROINVERSIÓN, para entregar la operación y el mantenimiento al sector privado, mediante una modalidad de Asociación Público Privado. Se estima adjudicar la concesión en el segundo trimestre de 2013. Después de la elaboración de los expedientes técnicos, las obras se estarían iniciando en 2015.

En cuanto a los centros logísticos, el de Paita cuenta con un estudio básico, que incluye la ubicación e identificación de las inversiones necesarias. Para los casos de Yurimaguas e Iquitos no se dispone de estudios todavía.

El avance desigual de los proyectos individuales condiciona la operatividad del proyecto estructurado, puesto que dificulta que los flujos de transporte se desarrollen en forma continuada. Mientras se ha concluido con el

componente vial, falta desarrollar los puertos y las hidrovías. Superando estos desfases, se considera que en el futuro el transporte a través de este Corredor se dará en mejores condiciones.

En Perú, el desarrollo de los proyectos tiene que contar necesariamente con la certificación ambiental, que incluye la aprobación de los estudios de impacto ambiental antes de la etapa de ejecución de los proyectos.

Si bien no se ha definido explícitamente una instancia de coordinación para operar eficientemente el proyecto estructurado, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones viene realizando un seguimiento de los avances de los proyectos individuales y tomando acciones para acelerar este proceso, aún en condiciones de complejidad, sobre la base de los resultados del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte.

2

EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

EJE: DEL AMAZONAS

GRUPO/S: G4 Y G6

PAÍSES: PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$2.719,7 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Multimodal, Marítimo, Carretero y Fluvial



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
AMA26	CARRETERA TINGO MARÍA – PUCALLPA Y PUERTO DE PUCALLPA	PE	PRE-EJECUCIÓN	416.778.233
AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	PE	PERFIL	5.000.000
AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	PE	EJECUCIÓN	706.870.000
AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	PE	PERFIL	242.000.000
AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	PRE-EJECUCIÓN	19.460.000
AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVIO CERRO DE PASCO/LA OROYA - HUANCAYO	PE	PRE-EJECUCIÓN	100.000.000
AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVIO CERRO DE PASCO - TINGO MARIA	PE	PERFIL	70.000.000
AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	PE	PERFIL	155.255.500
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	PE	EJECUCIÓN	884.000.000
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	PE	PRE-EJECUCIÓN	120.300.000

FUNDAMENTO

Este proyecto es también conocido como “Eje del Amazonas Ramal Centro” y está estructurado para conectar las regiones de costa, sierra y selva y posibilitar un acceso a Manaus (Brasil) y a ultramar, buscando la complementariedad de las diferentes zonas que están en su área de influencia. El Eje del Amazonas Ramal Centro tiene, en la zona costera, a la conurbación Lima - Callao, donde se encuentra la capital metropolitana de Perú y su principal puerto (Callao). Este nodo fundamental se articula con ciudades de la sierra como La Oroya y Huancayo por medio de la Carretera Central que corre en dirección este-oeste. También vincula a las vías que conectan las ciudades serranas de Cerro de Pasco y Huánuco con la conexión más densa hacia la selva que se ubica entre Tingo María y Pucallpa. Al llegar a Pucallpa, el corredor se conecta con la ciudad de Iquitos a través del río Ucayali, que es la hidrovía con más flujo de carga en el Perú. Al igual que el Eje del Amazonas Ramal Norte, el corredor tiene vocación de alcanzar a Manaus como destino comercial y a zonas de ultramar.

Manaos es el nodo industrial y comercial más importante de Brasil en la cuenca del río Amazonas. Uno de los propósitos de los Ejes Interoceánicos IIRSA Norte e IIRSA Centro es que parte del flujo entre Manaus y los países del oriente, a través del Océano Pacífico, se realice a través de estos Ejes, desviando el tráfico que actualmente opera a través del Canal de Panamá; lo cual dependerá de la evaluación de costo/beneficio de ambas alternativas.

Actualmente existen servicios no regulares de transporte fluvial entre Iquitos y Manaus, sujeto principalmente a los niveles de demanda.

Si bien el propósito de este proyecto estructurado es proyectarse a través del puerto del Callao hacia diferentes destinos de la cuenca del Océano Pacífico y a través del río Amazonas al Brasil y al Atlántico, también apunta a articular la costa, la sierra y la selva central del país, considerando que las características productivas y de consumo entre estas regiones son complementarias. La selva y la sierra central abastecen de productos forestales, frutales y agropecuarios a Lima y Callao y, en sentido contrario, se transportan principalmente productos procesados.

Así, el Eje Vial Callao – Pucallpa, permitirá integrar a la ciudad de Lima-Callao, principal centro de producción y consumo del Perú, con la sierra y selva central del Perú y por vía fluvial con el norte amazónico de Brasil.

La ciudad de Lima, conjuntamente con el Callao, concentra aproximadamente el 30 % de la población del país, el 70% de la producción industrial, el 52% de los servicios gubernamentales y genera el 55% del ingreso nacional. Por lo tanto, este gran potencial productivo sería un factor para incrementar los flujos de transporte hacia el oriente peruano y hacia Brasil, para lo cual se requiere mejorar la infraestructura de transportes de los puertos, carreteras, plataformas logísticas e hidrovías, así como realizar acciones para disminuir los costos logísticos.

El puerto de Callao es el más importante de Perú y de la costa oeste de Suramérica y constituye el punto de entrada/salida del Eje Amazonas Centro, de un lado hacia destinos de ultramar y de otro lado a la región central

del país, en proyección hacia Brasil, para el flujo de insumos y bienes industriales hacia/desde la Zona Franca Industrial de Manaus.

El mejoramiento de la carretera Tingo María – Pucallpa está teniendo un gran impacto en las poblaciones asentadas en esta zona, permitiendo el acceso de sus productos en mejores condiciones hacia los mercados de la sierra y costa central del país, tanto de producción agropecuaria como agroindustrial y forestal, así como el acceso a los servicios básicos de salud y educación, entre otros.

En las declaraciones conjuntas de los gobiernos de Brasil y Perú se establecen los compromisos para el desarrollo de los Estados y regiones vecinas y la importancia de la promoción del intercambio comercial y el desarrollo fronterizo. La Declaración Conjunta de los Presidentes de Perú y Brasil (agosto 2003) estableció la "...firme decisión de poner en ejecución los tres Ejes de Integración y Desarrollo de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) que vinculan al Perú y al Brasil en el espacio sudamericano: el Eje del Amazonas, el Eje Transoceánico Central y el Eje Interoceánico del Sur, como elementos centrales de una estrategia de desarrollo e integración de los mercados regionales y de inserción económica internacional basada en la interconexión bioceánica" y "Reafirmaron la importancia que ambos Gobiernos atribuyen al desarrollo integrado de las economías regionales próximas a la frontera entre los dos países y dispusieron el examen de instrumentos jurídicos y mecanismos que faciliten el tránsito de personas y vehículos, así como los vuelos transfronterizos y el intercambio comercial en el área fronteriza".

En la Declaración Conjunta suscrita en Manaus, en junio de 2010, entre otros aspectos se enfatizó en temas de cooperación sobre navegación fluvial y para "realizar estudios con miras a la construcción de una carretera entre las ciudades de Pucallpa y Cruzeiro do Sul, prestando especial atención a sus impactos sociales y ambientales". Al respecto, sobre este último tema será necesario previamente sustentar la viabilidad económica y sobre todo la viabilidad ambiental y social del proyecto antes de proponer su ejecución en el marco de la APP de IIRSA.

El hecho de mejorar las condiciones de navegación a través de hidrovías amazónicas, permitirá no sólo realizar flujos comerciales y de pasajeros entre las ciudades de Pucallpa e Iquitos, sino también facilitar el acceso, a través de los afluentes del Amazonas, a las zonas fronterizas, donde sólo es posible llegar por este medio. Será necesario mejorar también los servicios de transporte, sobre todo las naves que operan informalmente, a fin de que brinden servicios seguros y eficientes.

Complementariamente, se requiere mejorar los servicios logísticos a lo largo del proyecto estructurado, en relación a los flujos de transportes y establecimiento de plataformas logísticas en los principales nodos de origen y destino de la carga: Callao y Pucallpa.

PROPUESTA

Este proyecto estructurado articula i) cuatro carreteras (Carretera Central Lima - Ricardo Palma, Carretera Ricardo Palma - Desvío Cerro de Pasco/La Oroya - Huancayo, Carretera Desvío Cerro de Pasco - Tingo María y Carretera Tingo María - Pucallpa); ii) un proyecto de mejoramiento de la navegabilidad del Río Ucayali, desde Pucallpa hasta la confluencia con el Río Marañón; iii) cuatro proyectos para el mejoramiento de terminales portuarios (Nuevo Muelle de Contenedores en el Callao, Puerto de Embarque de Minerales, Terminal Norte Multipropósitos del Callao y Puerto de Pucallpa); y iv) dos intervenciones con el objetivo de mejoramiento de la logística (Zona de Actividades Logísticas del Callao y Centro Logístico de Pucallpa). El potencial de este eje vial es unir a las ciudades de Lima y Manaos a través de un corredor bimodal.

El Corredor Vial Callao – La Oroya – Pucallpa, de 770 km de longitud, une en su curso los departamentos de Lima-Callao, Junín, Pasco, Huánuco y Pucallpa, que en conjunto representan una extensión de 244.000 km² (19% del territorio nacional) y una población de 12,2 millones de habitantes (42% del total nacional)

ESTADO ACTUAL

Todos los proyectos individuales están en la Cartera del COSIPLAN y se cuenta con información de sustento sobre la prioridad asignada a estas obras en los Planes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (Intermodal 2004-2023) y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Perú (elaborado por la Autoridad Portuaria). Asimismo, cabe señalar que acorde con las fichas individuales dos de los proyectos están en ejecución, ya sea como inversión pública o a través de concesiones y asociaciones público-privadas, otros cuatro están en pre-ejecución y el resto (4) en etapa de perfil.

Actualmente el Corredor Lima – Pucallpa está íntegramente pavimentado. La situación de los tramos viales es la siguiente:

- Autopista Lima – Ricardo Palma: Los estudios se encuentran a nivel de Perfil. Existe dificultad para construir la segunda calzada por el tema de las expropiaciones.
- Ricardo Palma – La Oroya – Dv. Cerro de Pasco: Entregado en concesión, se ejecutarán trabajos de puesta a punto, construcción de pasos a desnivel, vías de evitamiento y puentes peatonales. Expedientes técnicos en elaboración. Se estima iniciar las obras a fines de 2012.
- Dv. Cerro de Pasco – Tingo María: Programado entregar en concesión (cofinanciada). Se ejecutarán obras de rehabilitación de la carpeta asfáltica.
- Tingo María – Pucallpa: Programado entregar en concesión (cofinanciada). Se ejecutará con recursos públicos la reconstrucción de tramo dañado de 25 km en el sector Puente Chino – Aguaytía y se construirá la segunda calzada en un tramo de 10 km en acceso a la ciudad de Pucallpa.

Las obras en el Terminal Portuario del Callao tienen los siguientes avances:

- Terminal Sur de Contenedores: Adjudicado en concesión. En 2011 culminaron las obras de la primera etapa, actualmente el puerto está en operación. Se prepara inicio de las obras de la segunda etapa.
- Terminal Norte Multipropósito: Adjudicado en concesión. Ha sido aprobado el expediente técnico y está previsto iniciar las obras en el último semestre de 2012.
- Muelle de Minerales: Adjudicado en concesión. La empresa concesionaria se encuentra elaborando el expediente técnico. Inicio de obras a fines de 2012.

En relación al Terminal Portuario de Pucallpa, se viene actualizando el Estudio de Factibilidad, considerando una nueva ubicación. Obtenida la viabilidad se retomará el proceso de concesión (cofinanciada).

Respecto a las hidrovías, el Estudio de Navegabilidad de los ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas se encuentra en la última fase de la aprobación del Informe Final (fines de 2012), con lo cual, a través de PROINVERSIÓN, se estará convocando a concesión para entregar la operación y el mantenimiento al sector privado (modalidad Asociación Público Privado). Se estima adjudicar la concesión en el Segundo trimestre de 2013. Luego de la elaboración de los expedientes técnicos, las obras se estarían iniciando en 2015.

En cuanto al proyecto Zona de Actividad Logística del Callao, cuenta con estudio básico y viene solucionando las expropiaciones de los terrenos para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto Jorge Chávez, parte del cual será utilizado para la construcción de la plataforma logística. Se requiere elaborar los estudios de pre-inversión y lograr la viabilidad del proyecto para iniciar el proceso de concesión.

El avance desigual de los proyectos individuales condiciona la operatividad del proyecto estructurado, puesto que dificulta que los flujos de transporte se desarrollen en forma continuada. Aún cuando el Corredor Lima-Pucallpa ya está íntegramente asfaltado, es necesario desarrollar algunos tramos a nivel de autopista, rehabilitar sectores críticos, construir vías de evitamiento y pasos a desnivel y falta desarrollar los puertos y las hidrovías. Superando estos desfases, se considera que en el futuro el transporte a través de este Corredor se dará en mejores condiciones.

3

ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS

EJE: DEL AMAZONAS

GRUPO/S: G2, G6 y G7

PAÍSES: BRASIL-COLOMBIA-ECUADOR-PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$60,8 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Multimodal y Fluvial



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
AMA37	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO IÇÁ	BR	PERFIL	8.000.000
AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO	CO - EC - PE	PERFIL	15.000.000
AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	EC	PERFIL	5.000.000
AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO MORONA, SECTOR ECUATORIANO	EC	PERFIL	2.000.000
AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO NAPO	EC - PE	EJECUCIÓN	5.759.000
AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA	EC	PRE-EJECUCIÓN	25.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto busca aprovechar las complementariedades de las diferentes regiones naturales de Ecuador, Colombia, Perú y Brasil al vincular zonas costeras y andinas de Ecuador y Colombia, con la Amazonía en general. Los proyectos enlazan vías este-oeste en Ecuador, Colombia y Perú, que se articulan con los Ríos Putumayo/Içá, Morona y Napo para conectarse con el Río Solimões/Amazonas en territorio brasileño, promoviendo la conformación de tres hidrovías que hoy son ríos únicamente navegables para embarcaciones de limitado calado. La vocación de los corredores bimodales, que funcionarían al poner en marcha las hidrovías y terminales fluviales correspondientes, es tener como destino comercial a la ciudad de Manaus, sin perder de vista la posibilidad de conectar a mercados de ultramar. Manaus es la ciudad más importante de la Amazonía en su conjunto.

Existen referencias muy precisas a la consolidación de redes de conectividad y a los beneficios de las sinergias transfronterizas que se generarán por el desarrollo del Eje Manta - Manaus, del Eje Tumaco - Pasto - Mocoa y de la Red Fluvial del Morona. Asimismo, se identifican las siguientes acciones complementarias para la prestación efectiva de servicios y el desarrollo sostenible del territorio: i) análisis social y ambiental; ii) evaluación socio económica; iii) estudio de oferta y demanda de transporte de carga y pasajeros; y iv) elaboración de un Plan Fluvial.

De la misma forma, el proyecto tendrá un impacto importante en las comunidades localizadas en su área de influencia, pues dichas poblaciones no disponen de alternativas para el transporte de personas y mercancías. Actualmente la población fronteriza ecuatoriana realiza incipientemente el comercio informal de productos de la zona y explotación de minerales, dando abastecimiento a poblaciones ribereñas que se asientan a las orillas de los ríos Napo, Putumayo, Santiago y Morona.

Sin embargo, también se identifican importantes flujos comerciales de la industria del petróleo, promoviendo el intercambio comercial. Con relación a este tipo de transporte asociado a la industria petrolera en Ecuador, se estima un volumen anual de 250.000 toneladas, que, considerando beneficios estimados marginales debido a los ahorros generados por la vía fluvial, incidirá positivamente en la organización de las operaciones y sus costos.

En relación al flujo de transporte para otras cargas, se estima que se transporte unas 30.000 toneladas anualmente, teniendo como componentes, sobre todo, alimentos, materiales de construcción y utensilios.

Las acciones estructurales más importantes a plantearse tienen que ver con el mejoramiento de las condiciones de seguridad y agilidad de la navegación y el trasbordo de mercaderías, mediante el mejoramiento de las características de los ríos, disponibilidad de infraestructura para el embarque y desembarque tanto de pasajeros como de mercancías (carga) y la definición o diseño del tipo de embarcaciones que se adapten a las condiciones de los ríos amazónicos. Todas estas condiciones conllevan un mejoramiento de un intercambio comercial tanto a escala local como regional.

PROPUESTA

El proyecto estructurado está conformado por: i) cuatro proyectos individuales de mejoramiento de la navegabilidad de los ríos Putumayo/Içá, Morona y Napo; y ii) dos terminales fluviales (el Puerto de Providencia y el Puerto de Transferencia de Carga del Morona).

Para lograr tales propósitos, será necesario el desarrollo de las siguientes actividades: establecer directrices generales para fomentar la navegación en consonancia con los preceptos de garantía de uso múltiple de las aguas y el planeamiento integrado de los recursos hídricos; adoptar medidas que incentiven la participación del sector privado; ampliar los puntos logísticos asociados; fiscalizar con mayor severidad para impedir acciones ilícitas y operaciones irregulares con vistas a aumentar la seguridad de la navegación; realizar un levantamiento de las líneas comerciales de navegación interior; identificar las cargas potenciales; viabilizar financiamientos; y ejecutar obras de dragado, señalización, balizamiento, mantenimiento, construcción/mejoras en los puertos y terminales en los países involucrados, entre otras acciones.

ESTADO ACTUAL

Todos los proyectos individuales están en la Cartera del COSIPLAN. Uno de ellos está en ejecución, otro en pre-ejecución y los restantes cuatro en perfil.

En el caso del proyecto sobre el Río Morona, existe una declaración conjunta de Ecuador y Perú para abrir nuevos pasos de frontera fluviales en los Ríos Santiago y Morona. Ya se han consensuado los términos de referencia para la contratación de los estudios de navegación en este río y se analiza el presupuesto respectivo a fin de enviarlo al BID para solicitar un financiamiento no reembolsable. Dependiendo de los resultados y del diagnóstico del estudio, se proyectará el puerto de carga en Morona.

Con relación al proyecto de navegabilidad del Río Napo, se tienen previstos análisis complementarios a los estudios binacionales Perú - Ecuador. Actualmente ya se realiza el comercio hacia Iquitos con productos ecuatorianos, efectuándose viajes cada 45 días.

Adicionalmente, está previsto realizar un estudio para el mejoramiento de la navegabilidad de la cuenca del Río Putumayo/Içá con la participación de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú. Este proyecto está referido de forma general en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 de Colombia. Por su parte, el proyecto sobre el Río Içá forma parte del plan de estudios de la Administración de las Hidrovías de la Amazonía Occidental realizado por Brasil, y el terminal de San Antonio de Içá se encuentra en el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) de ese país.

Los proyectos antes mencionados, generalmente se han consensuado binacionalmente de tal manera que los estudios y la construcción de los mismos se espera efectuarlos conjuntamente.

De otro lado, se viene gestionando la suscripción de un Convenio Interinstitucional entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria Nacional para elaborar un estudio a nivel de perfil, que permita dotar de una infraestructura portuaria a la localidad de Santa Rosa (frontera con Brasil y Colombia). Con este proyecto se busca brindar servicios portuarios en esta zona fronteriza y asimismo que funcione como un centro logístico, a fin de facilitar el comercio en el eje Multimodal del IIRSA Norte.

Respecto al Puerto de Providencia, se efectuaron los estudios y se realizan las acciones para la recepción definitiva del mismo, con lo cual se espera realizar la contratación para la construcción de este importante puerto fluvial que unirá la parte nororiental del Ecuador con Manaus (Brasil).

■ EJE ANDINO (BOLIVIA, COLOMBIA, ECUADOR, PERÚ Y VENEZUELA)

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, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador y a lo largo de la costa en Perú (y a través de ella vinculándose más al sur con Chile); y la Carretera Marginal de la Selva, bordeando la Cordillera Andina a nivel de los Llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú, alcanzando a Bolivia a través del Paso de Frontera Desaguadero por la Carretera Longitudinal de la Sierra Sur peruana y desde allí hasta el límite con la República Argentina a través de la ruta Nº 1 boliviana (Villazón - La Quiaca). Estos corredores longitudinales son intersectados en sus recorridos por diversos corredores transversales (viales y fluviales) que los vinculan con los Ejes del Escudo Guayanés, del Amazonas, Perú-Brasil-Bolivia e Interoceánico Central. El área de influencia delimitada para el Eje Andino alcanza una superficie de 2.556.393 km², equivalente al 54,4% de la suma de superficie total de los países que conforman el EID.

Se calcula, en 2008, una población total de 103.467.313 habitantes para el área de influencia definida para el Eje Andino, lo que representa el 82,8% de la suma de la población total de los países que integran el EID. Asimismo, el área de influencia del EID alcanza una densidad habitacional promedio de 33 habitantes/km².

De los diez grupos de proyectos que componen el Eje Andino, siete aportan proyectos a la API: i) G1 - Conexión Venezuela (Eje Norte Llanero) - Colombia (Zona Norte; ii) G2 - Conexión Venezuela (Caracas) - Colombia (Bogotá) - Ecuador (Quito) (Ruta Actual); iii) G3 - Conexión Venezuela (Eje Orinoco Apure) - Colombia (Bogotá) III (Corredor de Baja Altura); iv) G4 - Conexión Pacífico - Bogotá - Meta - Orinoco - Atlántico; v) G5 - Conexión Colombia (Puerto Tumaco) - Ecuador (Puerto Esmeraldas - Guayaquil) - Perú (Ica) vi) G6 - Conexión Colombia - Ecuador II (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja); y vii) G8 - Conexión Perú - Bolivia (Huancayo - Ayacucho - Tarija - Bermejo).

En el Cuadro 6 se aprecian los 11 proyectos individuales que conforman los 5 proyectos estructurados de la API en el Eje Andino. El valor de las inversiones involucradas asciende a US\$3.624 millones. La API en el Eje Andino impacta en el desarrollo de los cinco países del EID (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) y, en líneas generales, los proyectos enfrentan las dificultades de varios de los principales pasos de frontera del Eje; completan las soluciones para las carreteras del denominado Corredor de Baja Altura entre Caracas y Quito; mejoran las conexiones de Bogotá con su principal Puerto en el Pacífico; y, finalmente, plantean las mejoras de la navegabilidad del Río Meta y los puertos relacionados para abrir nuevas rutas comerciales entre la zona central de Colombia y el oriente Venezolano. Los cinco proyectos estructurados cumplen con los criterios de selección establecidos y son consistentes con las funciones estratégicas de los grupos del Eje Andino involucrados en la API

MAPA 3: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE ANDINO

CORREDOR VIAL
CARACAS - BOGOTÁ -
BUENAVENTURA / QUITO

SISTEMA DE CONECTIVIDAD
DE PASOS DE FRONTERA
COLOMBIA - VENEZUELA

AUTOPISTA DEL SOL:
MEJORAMIENTO
Y REHABILITACIÓN DEL
TRAMO SULLANA -
AGUAS VERDES
(INCLUYE VÍA DE
EVITAMIENTO DE TUMBES)

INTERCONEXIÓN
FRONTERIZA
COLOMBIA - ECUADOR

CENTRO BINACIONAL DE
ATENCIÓN DE FRONTERA
(CEBAF) DESAGUADERO



CUADRO 6: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE ANDINO

N°	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
4	AND	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO	COLOMBIA/ ECUADOR/ VENEZUELA	USD 3.350,0	AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA	CO	G2	EJECUCIÓN	1.559.000.000
					AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	CO	G2/G4	EJECUCIÓN	1.791.000.000
5	AND	INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR	COLOMBIA/ ECUADOR	USD 223,6	AND31	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL	CO - EC	G6	PRE-EJECUCIÓN	25.000.000
					AND79	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	CO	G6	EJECUCIÓN	133.629.000
					AND82	IMPLEMENTACIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA) INCLUYE MEJORAMIENTO DEL PUENTE DE RUMICHACA	CO - EC	G2	PRE-EJECUCIÓN	65.000.000
6	AND	SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA	COLOMBIA/ VENEZUELA	USD 5,0	AND81	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TACHIRA	CO - VE	G2	PERFIL	2.000.000
					AND02	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN	VE	G1	EJECUCIÓN	2.000.000
					AND13	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ	CO	G3	CONCLUIDO ⁽¹⁾	0
					AND19	PASO DE FRONTERA PUERTO CARREÑO	VE	G4	PERFIL	1.000.000
7	AND	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BOLIVIA/PERU	USD 4,0	AND47	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BO - PE	G8	PRE-EJECUCIÓN	4.047.170
8	AND	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PERU	USD 41,2	AND28	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PE	G5	PRE-EJECUCIÓN	41.230.000
TOTAL									3.623.906.170	

1. Este proyecto individual se encuentra concluido y fue incorporado a la API dado que complementa la red de conectividad del proyecto estructurado.

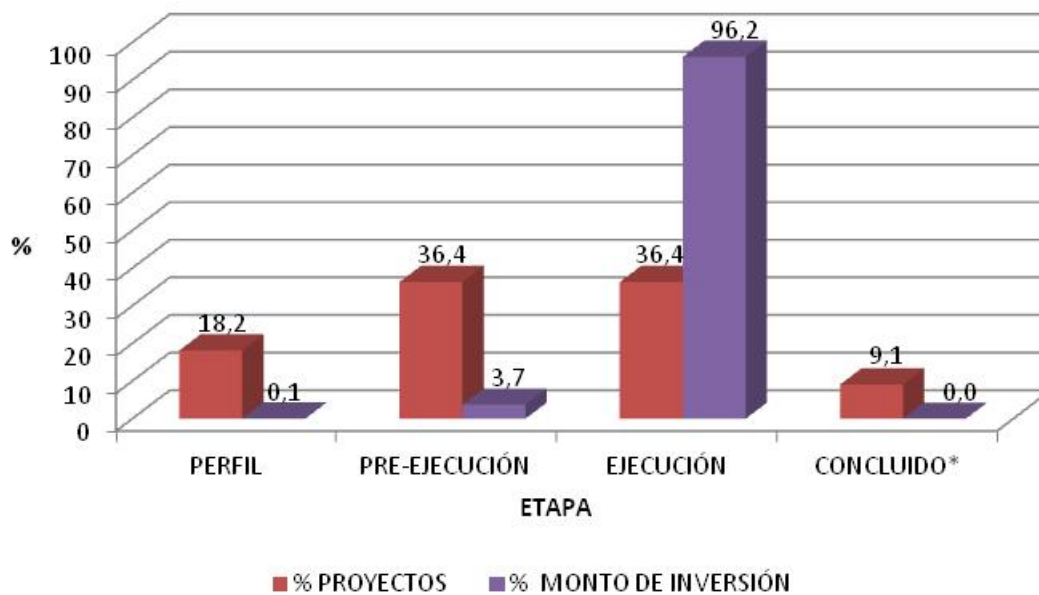
CUADRO 7: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE ANDINO SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
(En millones de US\$ y en %)

ETAPA DEL PROYECTO	#PROYECTOS	% PROYECTOS	MONTO DE INVERSIÓN	% MONTO DE INVERSIÓN
PERFIL	2	18,2	0,0	0,1
PRE-EJECUCIÓN	4	36,4	0,0	3,7
EJECUCIÓN	4	36,4	0,0	96,2
CONCLUIDO*	1	9,1	0,0	0,0
TOTAL	11	100,0	0,0	100,0

Nota: los montos se calculan a partir de las etapas de ejecución en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API.

* En este EID existe un proyecto individual que ya se encontraba concluido al momento de conformación de la API, pero que forma parte de un proyecto estructurado. El proyecto es el AND13 y su monto de inversión (no incluido en el total) es de US\$1,3 millones.

GRÁFICO 5: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE ANDINO SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
(en % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)



4

CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO

EJE: ANDINO

GRUPO/S: G2 y G4

PAÍSES: COLOMBIA-ECUADOR-VENEZUELA

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$3.350,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Multimodal, Marítimo y Carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA	CO	EJECUCIÓN	1.559.000.000
AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	CO	EJECUCIÓN	1.791.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado articula los mayores centros urbanos de Colombia, Ecuador y Venezuela, y consolida los principales flujos de comercio internacional por vía terrestre del Eje Andino. Este proyecto así como el sistema de conectividad de Pasos de Frontera Colombia-Venezuela, generan importantes beneficios y sinergias transfronterizas y consolidan redes de conectividad de alcance regional. Por otro lado, la principal acción complementaria que se identifica en el Puerto de Buenaventura es la Zona de Actividades Logísticas y, en el caso de la vía Cúcuta - Bucaramanga, se proponen acciones complementarias en el área de influencia para mitigar los impactos ambientales y sociales. La longitud aproximada del corredor es de 1.100 km.

PROPUESTA

El proyecto estructurado está compuesto por dos proyectos individuales: i) el corredor vial Bogotá - Buenaventura; y ii) la rehabilitación de la vía Cúcuta - Bucaramanga. El objetivo del primer proyecto de 600 km de longitud es mejorar la conectividad del centro-oeste de Colombia con el puerto de Buenaventura, considerado el más importante del país en relación al volumen de carga que mueve, mediante la construcción de la doble calzada en los sectores que aún no cuentan con ella (cerca de 117 km) entre Bogotá (capital de Colombia) – Ibagué (capital del departamento de Tolima) - Cajamarca (municipio de Tolima). Por otra parte, el objetivo del segundo proyecto es potenciar las relaciones económicas entre los centros urbanos de Ecuador, Colombia y Venezuela. Al mismo tiempo, apuesta por mejorar la conectividad en la zona nororiental de Colombia mediante la construcción de un corredor de doble calzada entre las ciudades de Bucaramanga (Santander) y Cúcuta (Norte de Santander).

ESTADO ACTUAL

Los dos proyectos individuales que integran este estructurado están incluidos en la Cartera del COSIPLAN y son parte del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 y del Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 de Colombia y actualmente están en ejecución. A la fecha se encuentran en las siguientes condiciones:

La ejecución de las obras del corredor Cúcuta – Bogotá (556 km), así como la captación de recursos y la gestión, son realizadas a través de dos tramos:

1) Cúcuta – Bucaramanga

- Cúcuta – Pamplona: Este tramo actualmente se encuentra a cargo de la concesión del Área Metropolitana de Cúcuta. La obra contempla la construcción de una segunda franja, desde Cúcuta hasta el peaje de Los Acacios. El tramo restante se encuentra en pista única.
- Cuestaboba – Bucaramanga: Este tramo está incluido en el programa de los “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” - Etapa 1, por el INVÍAS (Instituto Nacional de Vías).

Este proyecto, a través del Programa “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” quedó financiado el mantenimiento y mejoramiento de 62 Km de calzada existente, más la gestión predial, ambiental y social y la construcción de 10 km de segunda calzada (\$343.000 millones)(US\$190 millones).

Mediante documento CONPES 3706 del 2011 se declaró la importancia estratégica del programa “Corredores Prioritarios para la Prosperidad” que contempla nuevos recursos para algunos de los corredores intervenidos en el programa de competitividad y para otros proyectos nuevos. Con estos recursos se financió la adición de \$104.500 millones (US\$58 millones) para la construcción de 18 km de segunda calzada.

En consecuencia, faltaría obtener financiamiento para la parte faltante: gestión predial, ambiental y social y construcción de 24 km de segunda calzada (incluye viaductos, túneles, etc.) y que están valorados en alrededor de \$700.000 millones (US\$389 millones).

2) Bucaramanga – Bogotá: este tramo forma parte de la concesión Zipaquirá – Palenque, que revirtió a la Nación en abril de 2012. Actualmente está contratada la segunda franja entre Piedecuesta y Floridablanca y entre Zipaquirá y Ubaté. Los únicos tramos que no fueron priorizados para ampliaciones de franjas fueron los comprendidos entre Ubaté y Chiquinquirá y, entre Puente Nacional – San Gil. Actualmente la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) adelanta la estructuración de una nueva concesión de este tramo.

Este corredor se revirtió a partir del 1 de abril pasado al INVÍAS y el Instituto tiene programada la inversión de los recursos del peaje (alrededor de \$20.000 millones) (US\$11 millones) para su mantenimiento y atención de contingencias. Se espera que en lo restante del año y parte del 2013, la ANI adelanta la estructuración de una concesión de corto plazo o un APP. También se estudiará la factibilidad para la construcción de la segunda calzada (en el momento no se cuenta con ningún estudio previo).

Es necesario adelantar el proceso de evaluación y adquisición predial para todo el corredor que requiera ampliación a segunda calzada, esto hará parte de la estructuración que actualmente adelanta la ANI.

En cuanto al corredor Bogotá – Buenaventura, el estado de los tramos es el siguiente:

1. Bosa – Granada – Girardot: Concesión Nacional.

Monto de Inversión: \$862.382 millones de 2009

Longitud Total: 116,6 km

Doble calzada: 116,3 km

Calzada sencilla: No incluye

2. Girardot – Ibagué – Cajamarca: Concesión Nacional.

Monto de Inversión: \$684.203 millones de 2009

Longitud Total: 157 km

Doble calzada: 62,6 km

Calzada sencilla: 94,4 km

3. Túnel Segundo Centenario (La Línea): Contrato de obra pública que consiste en la Construcción de un túnel unidireccional con sus obras anexas y construcción de segunda calzada en los tramos Américas - Calarcá - Armenia (Portal Quindío) y Bermellón (Portal Tolima) – Cajamarca. Inversión \$670.000 millones, finalización prevista para el año 2015.

4. Armenia – Pereira – Manizales (tramo Calarca – La Paila): Concesión Nacional

Monto de Inversión: \$605.166 millones (2009). Longitud del tramo Calarcá – la Paila: 60 km contratados en calzada sencilla.

5. La Paila – Buga: Concesión Departamental (61 km todos en doble calzada)

6. Mediacanoa – Loboguerrero: Concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca (48 km) contratados en doble calzada.

7. Loboguerrero – Citronela (Doble Calzada Buga – Buenaventura): Obra Pública, 48 km, inversión actual \$700.000 millones (2009). Incluye los tramos Loboguerrero – Cisneros; Cisneros – Triana, Triana – Altos de Zaragoza y Altos de Zaragoza – Citronela: se ejecuta a través del Programa de “Corredores Prioritarios para la Prosperidad”. Finalización estimada: año 2016.

8. Citronela – Puerto de Buenaventura (15 km). Actualmente a cargo de Invías, calzada sencilla existente y con bajo nivel de servicio.

Es necesario culminar el proceso de licenciamiento ambiental y de concertación con comunidades en el sector Citronela – Loboguerrero, que hace parte de los últimos 48 km en el sentido Bogotá – Buenaventura.

El tramo ecuatoriano se inicia en la frontera con Colombia en la Provincia del Carchi, en donde se ha proyectado la ampliación del puente internacional Rumichaca y ya se cuenta con los estudios financiados con una cooperación no reembolsable de la CAF por un valor de US\$283.000 dólares. Actualmente se está negociando su construcción la cual será de responsabilidad de Ecuador con el aporte financiero de los dos países. El desarrollo de este eje atraviesa la Provincia de Imbabura hasta llegar a la ciudad de Quito/Provincia de Pichincha, este tramo vial de 240 km se encuentra concesionado a la empresa Panavial, en el tramo Ibarra Otavalo se amplió a 6 carriles incluyendo distribuidores de tráfico que ingresan a cada una de las poblaciones, teniéndose previsto que esta ampliación a 6 carriles se realizará hasta el 2015 con una inversión aproximada de US\$200 millones.

5

INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR

EJE: ANDINO

GRUPO/S: G2 Y G6

PAÍSES: COLOMBIA-ECUADOR

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$223,6 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero y Pasos de Frontera



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
AND31	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL	CO - EC	PRE-EJECUCIÓN	25.000.000
AND79	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	CO	EJECUCIÓN	133.629.000
AND82	IMPLEMENTACIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA) INCLUYE MEJORAMIENTO DEL PUENTE DE RUMICHACA	CO - EC	PRE-EJECUCIÓN	65.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado es muy significativo dado que el comercio internacional entre Ecuador y Colombia es el segundo más importante en el modo carretero del Eje Andino y permite completar los eslabones faltantes del denominado “Corredor de Baja Altura” o “Corredor Alternativo” que conecta Bogotá con Quito y resuelve los temas pendientes de los pasos de frontera entre Ecuador y Colombia.

En la última década, el volumen de exportaciones que Colombia realizó hacia Ecuador representó, en promedio, el 0,8 % del total de las exportaciones de Colombia, siendo el valor más alto en 2005 con el 1,1 % y el más bajo en 2009 con el 0,6 %. Se observa que en la última década las exportaciones en volumen que Ecuador realizó hacia Colombia representaron en promedio el 2,5 % del total de las exportaciones de Ecuador, siendo el valor más alto en 2001 con el 3,3 % y el más bajo en 2004 con el 1,6 %. El comercio entre Colombia y Ecuador, principalmente se realiza por modo carretero. Por este modo, en promedio, se moviliza el 65% de las exportaciones de Colombia hacia Ecuador y el 88% de las exportaciones de Ecuador a Colombia. En la última década las exportaciones totales de Colombia, en volumen, crecieron un 5%. Por su parte, las exportaciones de Ecuador crecieron un 4%.

Por otra parte, el volumen de carga que se comercia entre ambos países – 1.200.000 toneladas en promedio – constituye un flujo de carga significativo que ubica al paso de Rumichaca (por donde se canaliza casi el 100% del comercio carretero) en uno de los principales de la CAN y de Suramérica.

Las condiciones operativas del paso de frontera de Rumichaca han quedado limitadas en sus dimensiones y en su diseño operativo para el flujo de vehículos de carga que se registra hoy día en ambas direcciones de marcha. Esta situación genera congestión en el tránsito de vehículos de carga y en el tránsito de vehículos particulares y, al provocar retrasos, genera costos adicionales al comercio exterior.

La existencia de prácticas de trasbordo de las mercancías en ambos lados de la frontera ha contribuido a que los operadores de comercio, transportistas, agentes de aduanas y empresas comercializadoras deban considerar un tiempo adicional en el transporte de las mercancías que fluyen de manera creciente entre ambos países.

Esta situación ha generado la percepción de que la vialidad, como por ejemplo el ancho del puente, sea vista como una restricción cuando por experiencias en otros lugares del continente con mayores flujos no debería ser un problema, si se logra organizar los procedimientos bajo esquemas funcionales en los cuales las autoridades de ambos países desempeñen sus funciones con comodidad y orden.

Las instalaciones fronterizas del paso de frontera de San Miguel son muy desiguales. Del lado ecuatoriano, se cuenta con un CENAF construido hace unos pocos años –originalmente con vocación de acoger un CEBAF - emplazado en terreno de 5,7 ha, a 2.800 m del puente internacional. Estas instalaciones, en razonable buen estado, están subutilizadas, ya que la mayoría de las instituciones nacionales vinculadas al control fronterizo no se han instalado en las mismas, sólo se ejercen controles por parte de Migraciones y Aduanas, pero los trámites deben realizarse en Lago Agrio. Del lado colombiano, las instalaciones existentes son provisionales y muy precarias, aspecto relacionado con el hecho de que se encuentran localizadas en terrenos correspondientes a un resguardo indígena. En el entorno del

punto del lado colombiano progresivamente se ha consolidado un asentamiento ilegal. Este paso de frontera se inscribe en el llamado “corredor amazónico” que, cuando esté completado, permitirá importantes ahorros de tiempo entre Quito y Bogotá.

Este proyecto estructurado consolidará las redes de conectividad entre el Sur de Colombia y las ciudades más importantes de Ecuador con significativos beneficios y sinergias transfronterizas. Adicionalmente, se identifica una oportunidad importante para el desarrollo de los procesos logísticos y de integración productiva.

Una de las principales conclusiones del balance del comercio bilateral es que, si se logra solucionar temas que retrasan el comercio como por ejemplo el transbordo, el potencial de crecimiento y complementariedad de estas dos economías permitirá un nivel extraordinario de integración económica.

La puesta en marcha de los CEBAF tanto en Rumichaca como en San Miguel tiene alta incidencia sobre el sistema local de cada una de los núcleos fronterizos, tanto en forma de requerimientos en materia de infraestructuras y servicios asociados al funcionamiento del paso, como en forma de oportunidades para el desarrollo local, generación de ingresos y empleo, aspectos que pretenden ser abordados desde la Estrategia de Desarrollo Local. Específicamente se persigue:

- En el Paso de Rumichaca aprovechar la apertura de los CEBAF para la mejora de la competitividad de los municipios de Tulcán e Ipiales, mediante el impulso de acciones estructurantes y proyectos singulares que contribuyan a la articulación territorial del espacio fronterizo, a la reordenación de los espacios urbanos, a la dinamización de la base económica y a la generación de empleos e ingresos locales.
- En el Paso de San Miguel se persigue en el corto plazo crear las condiciones mínimas para la apertura del CEBAF y, a medio plazo, preparar a los municipios para aprovechar las oportunidades del previsible creciente dinamismo del comercio y el transporte a través de este paso.

PROPUESTA

Los proyectos que están localizados en el Corredor de Baja Altura son: i) el mejoramiento y la pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel; y ii) el Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) de San Miguel. El tercer proyecto es la implementación del CEBAF en Tulcán - Ipiales (Rumichaca). La ejecución simultánea de los tres proyectos permitirá descongestionar el tráfico en Rumichaca, ya que una parte de los camiones se desplazarán por San Miguel, donde el transporte de larga distancia registrará menores tiempos de viaje que en el corredor tradicional. Por otra parte, la implementación de los controles integrados reducirá los tiempos de espera de forma notable en el Paso de Rumichaca y evitará que en San Miguel se originen las demoras que existen en los pasos andinos de zonas económicas consolidadas.

ESTADO ACTUAL

El proyecto estructurado y sus componentes están en el Plan Nacional de Desarrollo (Prosperidad para Todos) y en el Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 (ambos de Colombia) y en las prioridades de la Comisión de Vecindad e Integración Colombo - Ecuatoriana. El proyecto cuenta en este momento con un estudio de factibilidad para ambos pasos fronterizos (Rumichaca y San Miguel) ejecutados con una cooperación técnica proveniente del BID, con lo cual se estructurarán los elementos necesarios para iniciar la tercera fase como es la ejecución de los estudios definitivos. Este proyecto es de carácter binacional.

El CEBAF de San Miguel se ha considerado inicialmente como edificación binacional en la cual se realizarán los controles fronterizos yuxtapuestos.

Por lo tanto, los dos CEBAF se encuentran en etapa de pre-ejecución mientras que el tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel está en ejecución.

6

SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA

EJE: ANDINO

GRUPO/S: G1, G2, G3 y G

PAÍSES: COLOMBIA-VENEZUELA

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$5,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Pasos de Frontera



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
AND81	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TACHIRA	CO - VE	PERFIL	2.000.000
AND02	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN	VE	EJECUCIÓN	2.000.000
AND13	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ	CO	CONCLUIDO	0
AND19	PASO DE FRONTERA PUERTO CARREÑO	VE	PERFIL	1.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado está orientado a resolver los problemas, eslabones faltantes y cuellos de botella de todos los pasos de frontera más importantes que existen entre Colombia y Venezuela, donde se concentran los mayores flujos de comercio internacional que se movilizan por transporte terrestre en el Eje Andino. Los pasos de frontera que conforman este proyecto son:

1) Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) de Paraguachón: Este paso fronterizo entre la Guajira y el Zulia representa una alternativa para el intercambio comercial entre los dos países, especialmente entre los centros urbanos del norte de Colombia y el occidente venezolano. Actualmente existe una nueva infraestructura del SENIAT en Venezuela a 6 km de la frontera en Guarero y se conformó una comisión binacional a instancias de la COPIAF, para evaluar la implantación de un CEBAF único en dichas instalaciones. La conexión vial de la zona norte de Venezuela con Colombia requiere la adecuación del paso fronterizo de Paraguachón a los requerimientos de los acuerdos de la CAN, que suponen la construcción de centros binacionales de atención en la frontera (CEBAF).

2) Mejoramiento de los pasos de frontera en el departamento Norte de Santander y el Estado de Táchira: En el paso de frontera de Cúcuta-San Antonio, se moviliza un volumen importante de mercancías de comercio exterior, transitan un elevado número de vehículos de carga y pasajeros y se registra un significativo flujo de personas. Los pasos de frontera que conforman este proyecto son:

- i. Puente La Unión: Zona aduanera alterna a Cúcuta y San Antonio. Se comercia principalmente carbón colombiano hacia Venezuela pese a que el puente tiene una capacidad reducida. En 2004 se transportaron 575.000 toneladas de carbón, con sentido Colombia – Venezuela y 17.000 toneladas de productos perecederos en sentido contrario. La cantidad de vehículos cargados ascendió a 134.000 con una carga media levemente superior a las 4 toneladas.
- ii. Paso alternativo al Puente La Unión/ Aguaclara -Guarumito- La Fría: Este corredor vial cumple una función estratégica y contribuirá a incrementar los intercambios comerciales terrestres de los dos países, pero principalmente permitirá racionalizar la exportación de carbón de Colombia por el Lago de Maracaibo hacia terceros países y potenciar el desarrollo agroindustrial de La Fría con exportaciones hacia Colombia.
- iii. Paso El Escobal- Ureña: Paso conectado por el puente Francisco de Paula Santander. Los despachos predominantes con sentido Colombia a Venezuela fueron carbón (1.0 millones de toneladas, cifra que decrece en los parciales de 2005) y caña de azúcar (53.000 toneladas), según la Información provista por la Aduana de Colombia.
- iv. Tienditas: Punto potencial para implementar una nueva conexión física entre los dos países.
- v. Paso Villa del Rosario- San Antonio del Táchira: Paso conectado por el puente Simón Bolívar. Con sentido a Venezuela en 2004 se movilizaron aproximadamente 750.000 toneladas, de las cuales 250.000 corresponden a tránsitos Colombia-Colombia entre Villa del Rosario y Arauca, básicamente con equipo para exploración de petróleo y, en menor medida, bebidas y retorno con envases vacíos. El puente es de escasa longitud, de un carril por sentido de marcha. Al costado del puente se encuentran los pilotes del viejo puente que fue dañado por la corriente del río y desactivado en su uso, según la información provista por la Aduana de Colombia.

3) Mejoramiento del Puente José Antonio Páez: Tiene como objeto permitir la conexión fluida en la ciudad de Arauca y formalizar el paso de frontera. Este paso le permite a la carga de comercio exterior que tiene origen o destino del interior y el sur occidente del país, minimizar los costos de transporte y los tiempos de viaje.

El proyecto contemplará la elaboración de un plan de desarrollo para la implementación de las acciones y obras de infraestructura.

También se identifican como acciones complementarias la elaboración de programas de mejoramiento de las condiciones de vida de la población afectada por las actividades de los pasos fronterizos que se traduzcan en reducción de los costos generalizados de transporte. Si estas reducciones de costos se transfieren a los precios, redundará en beneficios para los consumidores de los productos comercializados, en incremento en la competitividad de las producciones nacionales, en mayor transparencia y calidad en los controles que garanticen la integridad de las políticas fiscales, sanitarias y de seguridad, y en incremento de eficiencia en la gestión pública que promueve un comportamiento similar en los agentes privados, entre otros.

Los desafíos de este proyecto estructurado son principalmente institucionales, dado que se requiere un significativo esfuerzo de convergencia para lograr implementar controles integrados en todo el sistema de conexiones terrestres entre Colombia y Venezuela.

PROPUESTA

Este proyecto estructurado está compuesto por cuatro proyectos individuales: i) mejoramiento de los Pasos de Frontera en el Departamento Norte de Santander y el Estado de Táchira; ii) Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) de Paraguachón; iii) mejoramiento del Puente José Antonio Páez; y iv) Paso de Frontera de Puerto Carreño. El primer proyecto tiene por objetivo mejorar todos los pasos que están en el área de influencia del actual paso más importante del Eje Andino que es el de Cúcuta - San Antonio. El propósito es implementar controles integrados para facilitar el tránsito de personas y mercancías. El segundo, consiste en ejecutar un proyecto de CEBAF en el paso de frontera que conecta la Costa Atlántica de Colombia con su similar de Venezuela. El tercer proyecto es el eslabón faltante para conectar a Venezuela con Colombia a través del corredor de baja altura y viabilizar la formalización del paso de frontera. El puente José Antonio Páez busca mejorar las condiciones del actual puente del mismo nombre y permitirá mejorar el acceso a la ciudad de Arauca con la construcción de una doble calzada. Esta obra desviará parte del tráfico que se traslada por Cúcuta - San Antonio, disminuyendo la congestión y los tiempos de espera en dicho paso. El cuarto proyecto es muy importante pues en Puerto Carreño debe localizarse el paso de frontera que regule el comercio internacional que circula en tráfico fluvial hacia Venezuela por los Ríos Meta y Orinoco.

ESTADO ACTUAL

Los proyectos individuales forman parte de la Cartera del COSIPLAN. Los proyectos colombianos se encuentran incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 (Prosperidad para Todos) y en el Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014. En el marco de la Iniciativa IIRSA se desarrolló el estudio "Facilitación del transporte en los pasos de

frontera de Suramérica” siendo uno de los pasos piloto seleccionado el de Cúcuta - San Antonio, entre Colombia y Venezuela, para el cual se proponen una serie de acciones para el corto, mediano y largo plazo:

CORTO PLAZO

- CEBAF único en VILLA DEL ROSARIO para carga y pasajeros:
 - Redefinición de las instalaciones del CENAF de Villa del Rosario
 - Implica la eliminación de los controles en San Antonio.
- CEBAF único en UREÑA para carga y pasajeros:
 - Implica la eliminación de los controles en El Escobal del lado colombiano, que se desarrolla en forma precaria por limitaciones de espacio.

MEDIANO Y LARGO PLAZO

- Construcción del anillo vial San Antonio – Ureña
- Construcción de un nuevo puente en TIENDITAS
- CEBAF BIDIRECCIONAL único para cargas y pasajeros en el nuevo puente en TIENDITAS (para COMEX)
- CEBAF con características de Centro Logístico Integral para almacenamiento, trasbordo y distribución de cargas que se integre con el nuevo puente. Se requiere definir en qué país quedará la instalación.
- La Fría-Guarumito: Nueva Interconexión Vial de Colombia con Venezuela

La CAF ha otorgado financiación parcial de los estudios de factibilidad para la construcción de una carretera y tres puentes por la zona norte del Táchira y de Norte de Santander denominado Corredor Vial La Fría-Guarumito.

Posteriormente se deberá incorporar la construcción de un CEBAF en alguno de los dos países. A la fecha, las acciones de optimización de los pasos de frontera no cuentan con financiación, excepto la construcción de un nuevo puente en TIENDITAS, para el cual a través de comunicación fechada el 24 de octubre de 2011, los Cancilleres de Colombia y Venezuela formalizaron la solicitud de apoyo financiero al Banco de Desarrollo de América Latina-CAF, para la elaboración de los estudios técnicos y ejecución de las obras en el corredor binacional Villa Silvania (Colombia) – Tienditas (Venezuela). Por medio de oficio dirigido a los Ministros de Relaciones Exteriores de Venezuela y Colombia fechado el 31 de octubre de 2011, el Presidente Ejecutivo de CAF, Enrique García Rodríguez, expresó la disposición de esa entidad para contribuir con el proyecto.

Una vez se aprueben los documentos enviados a la CAF para su revisión, se deberá suscribir un Convenio Tripartito entre el Banco de Desarrollo de América Latina-CAF, y los Cancilleres de Venezuela y de Colombia, para luego proseguir con la fase de contratación de los estudios a cargo de esta Institución. Para el efecto, se debe disponer de la designación de los funcionarios técnicos responsables del acompañamiento al proceso de selección de los consultores. Posteriormente, se definirán todos los aspectos para la apertura del Concurso con lista corta por parte de CAF. El proceso de apertura, adjudicación y firma del contrato con el consultor requiere no menos de dos meses. Se convino que simultáneamente los dos países proseguirán su análisis de la fórmula más adecuada y rápida para poder licitar y contratar la construcción del puente, con la opción del posible financiamiento de CAF, operación que requiere su aprobación con endeudamiento externo, siguiendo los trámites internos a cada país.

7

CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO

EJE: ANDINO

GRUPO/S: G8

PAÍSES: BOLIVIA-PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$4,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Pasos de Frontera



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
AND47	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BO-PE	PRE-EJECUCIÓN	4.047.170

FUNDAMENTO

Este proyecto individual se encuentra ubicado en la línea de frontera entre Perú y Bolivia, a 1,8 km del cruce de frontera (Puente Internacional) donde confluyen las Carreteras Ilo - Desaguadero y Puno - Desaguadero por el lado peruano y la carretera La Paz - Desaguadero por el lado boliviano. El objetivo es facilitar el tránsito de personas, vehículos y mercancías, fomentando el comercio bilateral y regional. Adicionalmente, se identifican acciones complementarias relacionadas a los marcos regulatorios y a la operativa del control fronterizo de manera integrada binacionalmente.

Actualmente, por la ruta del nuevo puente internacional, zona de Carancas en lado peruano, el control fronterizo se viene dando en instalaciones provisionales ubicadas en áreas consideradas de derecho de vía. Estas condiciones operativas son precarias y dificultan el comercio y turismo bilateral.

La puesta en operación del nuevo puente internacional, así como la previsible y gradual desactivación del “puente viejo”, ha puesto en agenda la urgencia de que ambos países aborden el tema social que plantea la población de Desaguadero, de ambos países, frente a los temores de que la puesta en operación del CEBAF se convierta en un factor de eliminación de su sistema de vida y comercio fronterizo.

Cabe destacar que el Paso de Frontera Desaguadero es el más importante para el comercio peruano – boliviano.

PROPUESTA

El proyecto contempla la construcción de instalaciones adecuadas y la puesta en operación de sistemas de control integrado en la operativa fronteriza en el marco de la Decisión 502 (norma comunitaria acordada por los países miembros de la Comunidad Andina - CAN para implementar sistemas de control integrado en sus pasos de frontera).

ESTADO ACTUAL

Este proyecto está en la Cartera del COSIPLAN y conformó la AIC 2005-2010. El proyecto se encuentra en fase de pre-ejecución.

Luego de casi 10 años de negociaciones entre Perú y Bolivia, en agosto de 2011, ambos países se pusieron de acuerdo para la construcción de un CEBAF, de cabecera única con sede en territorio peruano, en cuyas instalaciones las autoridades bolivianas tendrán todas las facilidades para el desempeño de sus funciones, conforme a sus normas y conforme a las directivas operativas de la Junta de Administradores.

La Junta de Administradores ha venido actuando desde 2005, ganando experiencia y conocimientos en el manejo de un control integrado binacional en frontera. A la fecha, Perú:

- a) Ha adquirido el terreno donde se construirá el CEBAF-Desaguadero.
- b) Cuenta con un estudio de alternativas de uso de suelos colindantes al área del CEBAF.
- c) Está concluyendo el Estudio Definitivo (Expediente Técnico) del CEBAF Desaguadero, en la modalidad acordada. Durante el desarrollo del Estudio referido han tenido participación activa las autoridades bolivianas en el marco de la Junta de Administradores.
- d) Ha establecido una relación cooperativa con la comunidad aymara en la cual está ubicado el terreno.

8

AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)

EJE: ANDINO

GRUPO/S: G5

PAÍSES: PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$41,2 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
AND28	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PE	PRE-EJECUCIÓN	41.230.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado es muy significativo pues se encuentra en la sección más dinámica del corredor vial más denso de Perú, Carretera Panamericana Norte, que a la vez forma parte integrante del corredor logístico estructurante y se articula con uno de los pasos de frontera más importantes. El proyecto es el principal eje de la conexión comercial terrestre entre el norte de Perú y el sur de Ecuador; así, el proyecto consolida y potencia una red de conectividad de alcance regional y genera muchas sinergias transfronterizas. Adicionalmente, se identifican acciones para armonizar las normas referidas al transporte dado que aún existen problemas relativos al transbordo de carga en fronteras.

El tramo Zarumilla-Aguas Verdes forma parte de la Carretera Panamericana y es de importancia continental. Atiende actualmente el mayor volumen de tráfico terrestre entre Perú y Ecuador y, desde los Acuerdos de Paz, se presenta por el paso fronterizo (CEBAF) Huaquillas-Aguas Verdes un incremento significativo del intercambio comercial que se ha triplicado en volumen y se ha quintuplicado el tránsito anual de vehículos. En el año 2010, el tránsito registrado en el tramo Zarumilla – Aguas Verdes fue de 1.365 vehículos por día (IMD), en dirección a Huaquillas en el lado ecuatoriano; de los cuales, 277 corresponden a camiones, trailer y semitrailer. El control integrado que se opera en el CEBAF Huaquillas – Aguas Verdes está permitiendo dinamizar los flujos de transporte desde/hacia Ecuador.

En el marco del Plan Binacional Perú – Ecuador, ambos países vienen desarrollando a nivel bilateral diversas acciones de carácter multisectorial para facilitar los servicios y ampliar los flujos turísticos y comerciales en la frontera común con el fin de mejorar las condiciones de vida de la región fronteriza entre ambos países, incluyendo mejoras en la red vial y el control fronterizo.

Entre los proyectos más importantes del Plan Binacional se identifican cinco ejes viales binacionales que tienen por objeto conformar una red de interconexión terrestre entre ambos países que sirva de soporte al desarrollo de la zona fronteriza común.

En 2011 el comercio total entre ambos países superó los US\$ 2.800 millones, en tanto que sólo el comercio no petrolero supera los US\$ 1,200 millones. Respecto al tráfico de carga en el tramo fronterizo Aguas Verdes-Huaquillas, para el 2010 se registraron en promedio 547 toneladas diarias como destino de carga y 296 toneladas como origen de carga.

PROPUESTA

El trazado se inicia en la ciudad de Sullana (en el Departamento de Piura), pasa por las ciudades de Talara, Tumbes y Zorritos; en Zorritos se bifurca y un ramal se dirige hacia la localidad de Aguas Verdes y el otro ramal es una variante construida recientemente para permitir el acceso al nuevo puente internacional y al CEBAF correspondiente.

ESTADO ACTUAL

La carretera Sullana – Aguas Verdes se encuentra en adecuadas condiciones para el tránsito. Se han venido ejecutando y se tiene programadas obras de mejoramiento de puentes que están en la etapa de formulación de expediente técnico e inicio de obras en 2013. Las obras se ejecutarán con recursos públicos.

■ EJE DE CAPRICORNIO (ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, CHILE Y PARAGUAY)

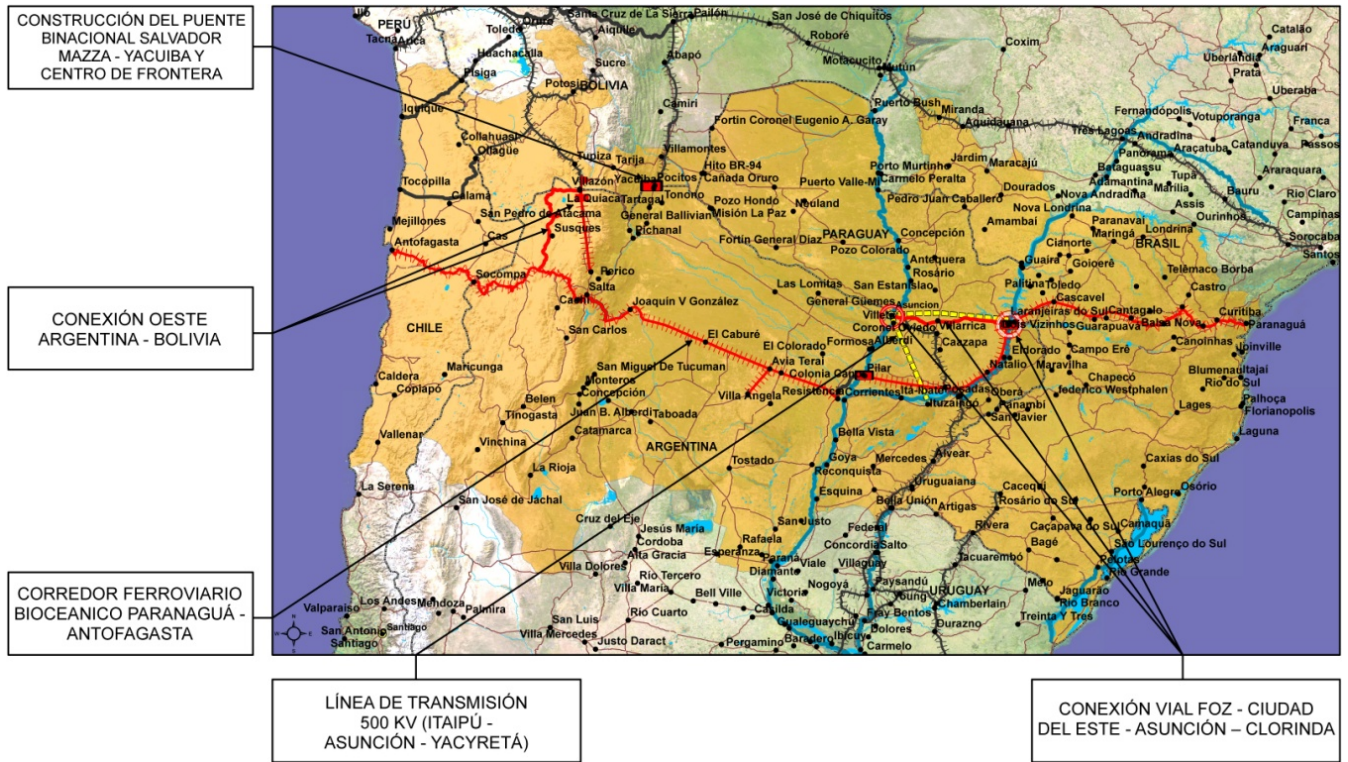
El Eje de Capricornio está conformado por cuatro regiones homogéneas aunque diferenciadas entre sí: la Región Litoral Atlántico integrada por los Estados de Río Grande do Sul, Santa Catarina y Paraná de Brasil y la Meso Región Sudoeste Matogrosense del Estado de Mato Grosso do Sul; la Región Noreste, integrada por la región noreste (NEA) de Argentina (provincias de Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco y el norte de Santa Fe) junto con la región Oriental de Paraguay; la Región Noroeste conformada por el noroeste (NOA) de Argentina (Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta, Jujuy y cuatro municipios de Córdoba); la región Occidental de Paraguay y los departamentos de Santa Cruz, Tarija y Potosí de Bolivia; y la Región Litoral Pacífico: norte de Chile (las Regiones Primera, Segunda y Tercera, Tarapacá, Antofagasta y Atacama, respectivamente).

El área de influencia del Eje alcanza una superficie de 2.798.318 km², lo cual equivale al 20,6 % de la suma de las superficies totales de los cinco países que forman parte de este EID. El Eje de Capricornio cuenta con una población de 49.899.979 habitantes, en 2008, lo que representa el 19 % de la suma de la población total de los países que aportan territorio al EID. Asimismo, se calcula para el área de influencia del Eje una densidad poblacional promedio de casi 18 habitantes/km², nivel medio-bajo general caracterizado por una fuerte dispersión geográfica.

De los cinco grupos de proyectos que componen el Eje de Capricornio, cuatro aportan proyectos a la API: i) G1 - Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa - Asunción; ii) G2 - Salta - Villazón - Yacuiba - Mariscal Estigarribia; iii) G3 - Asunción - Paranaguá; y iv) G4 - Presidente Franco - Puerto Iguazú - Pilar - Resistencia.

En el Cuadro 8 se aprecian los 18 proyectos individuales que conforman los 5 proyectos estructurados de la API en el Eje de Capricornio. El valor de las inversiones involucradas asciende a US\$4.435 millones. Los proyectos están orientados a mejorar los puentes y pasos de frontera de dos conexiones importantes entre Argentina y Bolivia; a estructurar un corredor ferroviario biocénico desde Paranaguá hasta Antofagasta; a optimizar las conexiones Atlántico - Pacífico por Foz de Iguazú favoreciendo a Argentina, Brasil y Paraguay; y a consolidar el comercio de energía entre Argentina, Brasil y Paraguay, a través de dos líneas de transmisión de 500 KV cada una. Los proyectos involucrados cumplen con los criterios de selección establecidos y son consistentes con las funciones estratégicas de los grupos de proyectos del Eje involucrados en la API.

MAPA 4: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE CAPRICORNIO



CUADRO 8: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE CAPRICORNIO

1.

N°	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
9	CAP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	ARGENTINA/ BOLIVIA	USD 23,0	CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	AR - BO	G2	PRE-EJECUCIÓN	23.000.000
10	CAP	CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA	ARGENTINA/ BOLIVIA	USD 477,0	CAP81	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN	AR -BO	G2	PERFIL	15.000.000
					CAP11	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA	AR	G2	PRE-EJECUCIÓN	62.000.000
					CAP50	PAVIMENTACION DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LIMITE CON BOLIVIA)	AR	G2	PRE-EJECUCIÓN	400.000.000
11	CAP	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA	ARGENTINA/ BRASIL/ CHILE/ PARAGUAY	USD 2.740,8	CAP20	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU	BR	G3	PRE-EJECUCIÓN	324.000.000
					CAP23	OPTIMIZACIÓN DEL NODO PUENTE ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO	AR - PA	G4	PRE-EJECUCIÓN	61.206.392
					CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - PILAR	PA	G4	PRE-EJECUCIÓN	438.600.000
					CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAI - PINEDO	AR	G1	PRE-EJECUCIÓN	104.000.000
					CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAI - METÁN	AR	G1	PRE-EJECUCIÓN	212.000.000
					CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA	AR	G1	PRE-EJECUCIÓN	60.000.000
					CAP52	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)	BR - PA	G3	PRE-EJECUCIÓN	40.971.000
					CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	BR	G3	PRE-EJECUCIÓN	1.500.000.000
12	CAP	CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA	ARGENTINA/ BRASIL/ PARAGUAY	USD 439,7	CAP07	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN	AR - PA	G1	PRE-EJECUCIÓN	101.206.392
					CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON AREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL	BR - PA	G3	PRE-EJECUCIÓN	202.450.000
					CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	PA	G3	PRE-EJECUCIÓN	136.000.000
13	CAP	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPIÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)	BRASIL/ PARAGUAY	USD 755,0	CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPIÚ - ASUNCIÓN)	BR - PA	G3	EJECUCIÓN	555.000.000
					CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - AYOLAS - CARAYAO)	PA	G3	PRE-EJECUCIÓN	200.000.000
TOTAL										4.435.433.784

Este proyecto individual se encuentra concluido y fue incorporado a la API dado que complementa la red de conectividad del proyecto estructurado

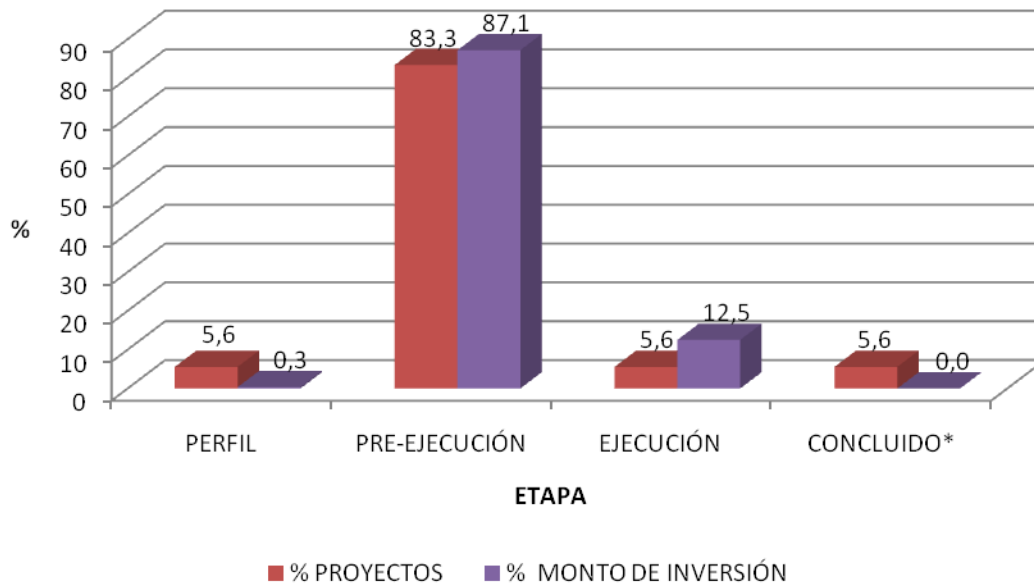
CUADRO 9: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE CAPRICORNIO SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
(En millones de US\$ y en %)

ETAPA DEL PROYECTO	#PROYECTOS	% PROYECTOS	MONTO DE INVERSIÓN	% MONTO DE INVERSIÓN
PERFIL	1	5,6	15,0	0,3
PRE-EJECUCIÓN	15	83,3	3.865,4	87,1
EJECUCIÓN	1	5,6	555,0	12,5
CONCLUIDO*	1	5,6	0,0	0,0
TOTAL	18	100,0	4.435,4	100,0

Nota: Los montos se calculan a partir de las etapas de ejecución en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API.

* En este EID existe un proyecto individual que ya se encontraba concluido al momento de conformación de la API, pero que forma parte de un proyecto estructurado. El proyecto es el CAP91 y su monto de inversión no se encuentra disponible.

GRÁFICO 6: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE CAPRICORNIO SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
(en % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)



9

CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA

EJE: CAPRICORNIO

GRUPO/S: G2

PAÍSES: ARGENTINA-BOLIVIA

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$23,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Pasos de Frontera



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	AR-BO	PRE-EJECUCIÓN	23.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado consolida las redes regionales y favorece sinergias transfronterizas entre Argentina y Bolivia.

El cruce de frontera actual cuenta con un puente internacional de 34 m de longitud y 8,3 m de ancho, el cual vincula zonas muy urbanizadas a ambos lados de la frontera. Las localidades cercanas al paso son Salvador Mazza en Argentina y Yacuiba en Bolivia y el puente se denomina YASMA.

La construcción de un nuevo puente busca solucionar la compleja situación del paso fronterizo entre ambos países y permitir la comunicación fluida de los medios de transporte para cargas internacionales conjuntamente con los vehículos particulares y los peatones. El problema existente es que el puente actual tiene características de un cruce vial urbano en el que se confunde el tránsito vecinal fronterizo con el internacional.

El objetivo es revertir dicha congestión ordenando y articulando los flujos entre las ciudades fronterizas, bajo consideraciones de ordenamiento territorial como así también la promoción de las actividades productivas y sociales en la región.

PROPUESTA

Se plantea la construcción de un nuevo puente internacional, la implementación de un Centro de Frontera y el acondicionamiento de los accesos. El cruce fronterizo integra el principal corredor vial entre Argentina y Bolivia formado por la Ruta Nacional (RN) N° 34 en Argentina y la Ruta N° 9 de la Red Vial Fundamental en Bolivia. Estas vías vinculan a la provincia de Salta (Argentina) con los departamentos del sureste de Bolivia, particularmente con Santa Cruz de la Sierra, donde se inicia el único corredor de transporte consolidado de Bolivia hacia Cochabamba y La Paz.

El nuevo puente y el Centro de Frontera se ubicarán cercanos al puente actual “Salvador Mazza - Yacuiba” que comunica a Argentina con Bolivia. Al futuro puente se accederá a través de la Ruta Nacional N° 34 (desde Aguaray hasta el límite con Bolivia).

ESTADO ACTUAL

El único proyecto individual que conforma este proyecto estructurado pertenece a la Cartera del COSIPLAN y está incluido en el Plan Estratégico Territorial de Argentina y en el Plan de Desarrollo de Bolivia. Asimismo, existe un acuerdo por canje de notas revérsales entre ambos países que avalan dicho proyecto. Actualmente este proyecto se encuentra en etapa de pre-ejecución.

Se conformó un grupo de trabajo binacional que permitirá tomar acciones y seguimiento a la construcción del Puente YASMA, analizando la construcción de la cabecera única presentada por la Argentina, aspecto que está en proceso de negociación entre ambos países.

Asimismo se acordó durante este año un cambio de traza a la altura de Yacuiba; a tal fin la Administradora Boliviana de Carreteras de Bolivia realizó la revisión del Proyecto del nuevo Puente YASMA, así como la planimetría de los accesos.

Para la modificación del proyecto se requerirá de un relevamiento topográfico mediante un vuelo utilizando el sistema LIDAR. A tal fin, la Dirección Nacional de Vialidad de Argentina llamará a licitación para la contratación del servicio antes de finalizar 2012.

Con los resultados obtenidos se redefinirá el proyecto y se llamará a licitación en 2013 para la ejecución del mismo.

10

CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA

EJE: DE CAPRICORNIO

GRUPO/S: G2

PAÍSES: ARGENTINA-BOLIVIA

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$477,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero y Ferroviario



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
CAP81	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN	AR -BO	PERFIL	15.000.000
CAP11	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA	AR	PRE-EJECUCIÓN	62.000.000
CAP50	PAVIMENTACION DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LIMITE CON BOLIVIA)	AR	PRE-EJECUCIÓN	400.000.000

FUNDAMENTO

El objetivo de este proyecto estructurado es revertir la falta de conectividad eficiente de la región, dado que la infraestructura existente se encuentra colapsada. Se apunta a convertir a dicha área en un nodo de integración con una configuración multimodal, articulando y ordenando el territorio como así también promoviendo el crecimiento de actividades productivas y ordenando los flujos en las ciudades fronterizas, evitando así que los camiones de carga internacional circulen por las mismas.

El proyecto generará sinergias importantes en materia de integración binacional a partir de la implementación de los proyectos individuales que lo conforman, abarcando una franja territorial desde la provincia de Jujuy en Argentina hasta la localidad de Oruro en Bolivia.

La implementación del proyecto significará una conexión más fluida y con menores tiempos de espera en ambos lados de la frontera, tanto para el transporte de pasajeros como el de carga. Así, el nuevo trazado de la RN 40 en Argentina como la implementación de un nuevo puente y el Centro de Frontera respectivo, conjuntamente con la rehabilitación del ferrocarril Jujuy – La Quiaca, permitirán revertir el crecimiento desordenado de las ciudades fronterizas alrededor del paso de frontera existente y reducir la congestión vehicular y peatonal.

Asimismo, se deberán considerar acciones complementarias para un adecuado manejo de la franja fronteriza, involucrando la infraestructura del paso, la gestión del centro de atención en frontera y el aprovechamiento de las oportunidades de desarrollar acciones orientadas a mejorar la logística y la integración productiva. Todo ello teniendo en cuenta la preservación del medio ambiente y todo otro impacto territorial de relevancia.

PROPUESTA

Este proyecto estructurado está conformado por los siguientes proyectos individuales:

- i) Rehabilitación del Ferrocarril Jujuy - La Quiaca;
- ii) Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40 Corredor Minero (límite con Bolivia)
- iii) Puente Binacional y Centro de Frontera La Quiaca (Ar) – Villazón (Bo).

El recorrido ferroviario comienza en la ciudad de Jujuy hasta el extremo Noroeste de Argentina en la localidad de La Quiaca, donde se conecta con la localidad de Villazón en Bolivia por el actual puente ferroviario, la traza continúa en territorio boliviano llegando hasta Oruro. Por otra parte, el nuevo puente y centro de frontera proyectado entre las ciudades fronterizas estaría cercano al Puente Internacional existente.

Con relación a la nueva traza de la RN N° 40 en la Provincia de Jujuy (Corredor Minero) tiene su inicio en San Antonio de los Cobres en la Provincia de Salta (en proximidades del límite con la Provincia de Jujuy), atravesando una serie de localidades y culminando su recorrido en La Quiaca (límite con Bolivia).

ESTADO ACTUAL

Todos los proyectos pertenecen a la Cartera de Proyectos de COSIPLAN y se encuentran en el Plan Estratégico Territorial de Argentina y en el Plan de Desarrollo de Bolivia. El estado de avance de cada uno de los proyectos individuales es desigual, dado que la rehabilitación del ferrocarril cuenta con un estudio de pre-factibilidad, la pavimentación de la RN 40 está en elaboración, el proyecto de la traza y el puente con el centro de frontera se encuentra en estado de perfil.

Por lo tanto, es conveniente realizar un estudio integral de manera tal de identificar cuáles serían las etapas para su implementación y posterior seguimiento y monitoreo. Asimismo se prevé antes del fin del corriente año retomar las reuniones bilaterales en el ámbito del Grupo Técnico Mixto cuya finalidad es profundizar el diálogo técnico sobre temas sectoriales de interés mutuo, en particular en lo referente a la integración fronteriza, estableciendo una coordinación en las acciones con vistas a la mejora de la conectividad.

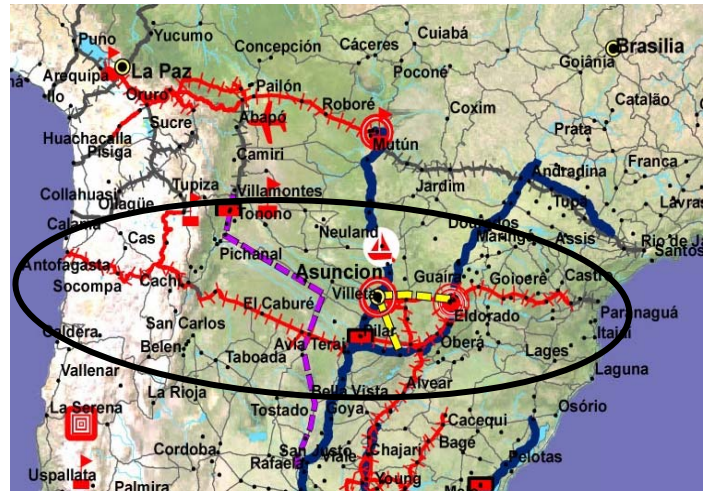
EJE: DE CAPRICORNIO

GRUPO/S: G1, G3 y G4

PAÍSES: ARGENTINA-BRASIL-CHILE-
PARAGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$2.740,8 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Ferroviario



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
CAP20	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU	BR	PRE-EJECUCIÓN	324.000.000
CAP23	OPTIMIZACIÓN DEL NODO PUENTE ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO	AR - PA	PRE-EJECUCIÓN	61.206.392
CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - PILAR	PA	PRE-EJECUCIÓN	438.600.000
CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAJ - PINEDO	AR	PRE-EJECUCIÓN	104.000.000
CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAJ - METÁN	AR	PRE-EJECUCIÓN	212.000.000
CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA	AR	PRE-EJECUCIÓN	60.000.000
CAP52	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)	BR - PA	PRE-EJECUCIÓN	40.971.000
CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	BR	PRE-EJECUCIÓN	1.500.000.000
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA)	CH	CONCLUIDO	0

FUNDAMENTO

El corredor ferroviario Paranaguá-Antofagasta es frecuentemente citado en Comunicados Conjuntos de los Presidentes de los países involucrados como un proyecto emblemático para el proceso de integración de la infraestructura regional.

Este proyecto tiene por objeto proporcionar una conexión ferroviaria multilateral para el transporte de cargas en el Eje de Capricornio entre los territorios considerados, en una traza que va desde el puerto de Antofagasta, en Chile, pasando por el norte argentino y por Paraguay, siguiendo por el territorio brasileño hasta el puerto de Paranaguá.

El corredor bioceánico busca reducir los costos logísticos de media y larga distancia y fomentar los intercambios comerciales. La existencia del corredor permitirá el intercambio de mercaderías entre las márgenes oriental y occidental del continente sirviendo para transportar los crecientes flujos de importación y exportación de y para Suramérica, sea por el Atlántico o por el Pacífico. La facilidad de acceso deberá generar impacto positivo a la integración de cadenas productivas y logísticas, principalmente en granos, carnes y procesamiento de minerales.

El proyecto apunta a consolidar una red de conectividad de alcance regional integrando las redes ferroviarias existentes y consolidando su unidad física y operacional. También considera las obras complementarias, así como las demás condiciones estructurales, normativas y técnicas, de seguridad y procedimientos que permitan asegurar una total continuidad de los flujos y una efectiva integración de todos sus tramos.

En líneas generales, los sistemas ferroviarios son antiguos y se encuentran deteriorados, constituyendo una limitación para el traslado de trenes de mayor tamaño. Por ello, el proyecto es muy importante pues permitiría incrementar las economías de escala propias de este modo de transporte.

PROPUESTA

Los nueve proyectos individuales que conforman este proyecto estructurado están orientados a rehabilitar líneas férreas existentes, a ejecutar tramos que son eslabones faltantes y a reforzar u optimizar puentes y patios de cargas, resultando en un ferrocarril con trocha de 1 m que interconectará los cuatro países y los océanos Pacífico y Atlántico.

Tres proyectos están localizados en Argentina y con intervenciones para rehabilitar vías férreas: i) Rehabilitación del Ramal Ferroviario C3: Resistencia - Avia Terai - Pineo; ii) Rehabilitación del Ramal Ferroviario C12: Avia Terai - Metán; y iii) Rehabilitación del Ramal Ferroviario C14: Salta - Socompa.

Dos proyectos están en territorio brasileño: i) Construcción del tramo Cascavel - Foz de Iguaçu; y ii) Adecuación del tramo Paranaguá - Cascavel y construcción de la variante ferroviaria entre Guarapuava e Ingeniero Bley.

Uno en Chile: Corredor Ferroviario Bioceánico tramo Chile (Antofagasta - Socompa).

Uno en Paraguay: Construcción de la Ferrovía Ciudad del Este - Pilar.

Un proyecto articula a Argentina y Paraguay: Optimización del nodo Puente Ñeembucú - Río Bermejo.

Y un proyecto articula a Brasil y Paraguay: Puente Ferroviario con Patio de Cargas (Ciudad del Este - Foz de Iguazú).

Adicionalmente, será necesaria la definición e implementación de parámetros comunes a los países para la actuación en la fiscalización aduanera en relación a los patrones operativos más relevantes y a las acciones orientadas para el perfeccionamiento de los modelos regulatorio, institucional y operacional. De esta manera, es fundamental trabajar un marco jurídico que permita un esquema adecuado de operación integrada y mecanismos ágiles de coordinación entre los administradores de los respectivos tramos que conforman el proyecto.

ESTADO ACTUAL

La rehabilitación y el mejoramiento de los tramos que conforman este corredor están incluidos en los planes nacionales de los países que lo integran.

En la VI reunión del Grupo de Trabajo de integración ferroviaria del Corredor Bioceánico Atlántico-Pacífico se presentó el informe de los estudios realizados con financiación del BNDES, en carácter referencial y no vinculante, así como los avances correspondientes a los tramos en cada uno de los países.

Entre los nueve proyectos individuales que lo integran, uno está concluido (tramo Antofagasta-Socompa en Chile) y los restantes ocho están en etapa de pre-ejecución.

EJE: DE CAPRICORNIO

GRUPO/S: G1 y G3

PAÍSES: ARGENTINA-BRASIL-PARAGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$439,7 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
CAP07	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN	AR - PA	PRE-EJECUCIÓN	101.206.392
CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON AREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL	BR - PA	PRE-EJECUCIÓN	202.450.000
CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	PA	PRE-EJECUCIÓN	136.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado es fundamental para dinamizar todas las actividades económicas que se realizan entre la capital metropolitana de Paraguay pasando por la triple frontera (Foz de Iguazú, Ciudad del Este, Puerto Iguazú), hasta la localidad de Clorinda en Argentina. Por lo tanto, consolida redes de alcance regional y se constituye en un elemento de conectividad e integración regional.

En todo el proyecto, existen grandes oportunidades de integración productiva y logística con vistas a mejorar la calidad de vida de los pueblos de los países involucrados.

En este sentido, este proyecto busca intensificar el flujo de transporte en el Eje Clorinda (Argentina)- Asunción (Paraguay) y Paranaguá (Brasil) y, como consecuencia, tendrá un alto impacto para la integración de esas localidades con las regiones sur y sureste de Brasil. Ya existe gran intensidad en las relaciones comerciales entre el estado de Paraná y Paraguay, siendo que las principales oportunidades de integración productiva están relacionadas con las cadenas productivas de semillas-fertilizantes, bienes de capital, granos y aves. Hay expectativas de que con la conclusión de la construcción de la línea de transmisión entre la Central Hidroeléctrica de Itaipú y la capital paraguaya se potencie la integración de cadenas productivas incluyendo industrias intensivas en energía.

Asimismo desde la localidad de Clorinda, ubicada en la provincia de Formosa, con dirección hacia el oeste por las rutas nacionales 11 y 81 se conecta con el paso de Jama en la provincia de Jujuy avanzando hacia Chile (puertos de Iquique, Antofagasta y Mejillones) para enviar las cargas hacia el Pacífico.

Cabe destacar que la Ruta N° 7, es una ruta nacional de Paraguay. Su recorrido se inicia en la ciudad de Coronel Oviedo y termina en Ciudad del Este en el Puente de la Amistad en la frontera con Brasil. Su extensión es de 193 km. En el lado oeste, en Coronel Oviedo, esta ruta continúa como Ruta Nacional N° 2, la cual termina en la ciudad de Asunción; y en el lado este, en Ciudad del Este en territorio brasileño continúa como BR-277. Su extensión es de 132 km. Posee uno o dos carriles por mano en diferentes tramos de su recorrido.

PROPUESTA

Este proyecto está compuesto por tres proyectos individuales, localizados entre Asunción y la zona de frontera que se encuentra en el área de Foz de Iguazú, en Brasil.

El primer proyecto tiene por objetivo encontrar una solución al cruce vial en el nodo Clorinda - Área Metropolitana de Asunción. Si bien el puente actual, denominado San Ignacio de Loyola, cuenta con capacidad para el tránsito existente, hay preocupación por el congestionamiento frecuente en ambas de sus cabeceras.

El segundo proyecto tiene por objetivo construir otro puente internacional sobre el Río Paraná que mejore la conexión entre Brasil y Paraguay. Este proyecto incluye tanto el nuevo puente como un paso de frontera con

controles integrados. La idea es promover el ordenamiento urbano de las ciudades fronterizas, mejorar los sistemas de transportes y la fiscalización en la frontera.

El tercer proyecto es la concesión de dos rutas que son las que mayores flujos vehiculares registran en Paraguay y están localizadas entre Asunción y Ciudad del Este. Estas rutas forman parte del corredor Asunción - Paranaguá y facilitarán el comercio internacional entre Brasil y Paraguay.

ESTADO ACTUAL

En lo que respecta al proyecto Nodo Clorinda - Asunción, éste se encuentra en el Plan Estratégico Territorial de Argentina y su estudio binacional será financiado mediante un convenio de Asistencia Técnica de Recuperación Contingente firmado por ambos países con FONPLATA.

Por su parte, el proyecto Nuevo Puente Presidente Franco - Porto Meira está incluido en el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) de Brasil, contando también con acuerdo binacional firmado y aprobado por los Congresos de Brasil y Paraguay, en vigor desde el 1 de octubre de 2008. El proyecto está en etapa de pre-ejecución. Los estudios se iniciaron en septiembre de 2007 y las obras tienen previsión de término en abril de 2015.

Asimismo, los mejoramientos de las rutas nacionales 2 y 7 en Paraguay se encuentran en el Parlamento de Paraguay para la aprobación del inicio de los estudios respectivos.

13

LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETÁ)

EJE: DE CAPRICORNIO

GRUPO/S: G3

PAÍSES: BRASIL-PARAGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$755,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Transmisión energética



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN)	BR - PA	EJECUCIÓN	555.000.000
CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - AYOLAS - CARAYAO)	PA	PRE-EJECUCIÓN	200.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado apoya redes de alcance regional ya que mejorará de forma sustantiva la seguridad energética en Paraguay y permitirá el intercambio de energía con Argentina a través de la interconexión en 220 KV existente entre las localidades de Clorinda (Argentina) y Gurambaré (Paraguay). Adicionalmente, se han identificado acciones complementarias requeridas en materia regulatoria para facilitar el intercambio comercial de energía entre Argentina y Paraguay.

El fundamento del proyecto está consubstanciado en la Declaración de Intenciones entre el Gobierno de la República Federativa de Brasil y el Gobierno de la República de Paraguay sobre Cooperación Técnica para la Elaboración del Proyecto Básico de la Línea de Transmisión entre la Subestación Itaipú-Margen Derecha y la Subestación Limpio en la ciudad de Asunción con tensión de 500 KV, firmado el 28 de junio de 2007 en Asunción y en la Declaración Conjunta de los Presidentes de Brasil y Paraguay firmado el 25 de julio de 2009 en Asunción.

El objetivo del proyecto Línea de Transmisión 500 KV (Itaipú – Asunción) es mejorar la calidad del servicio y la confiabilidad del suministro, corrigiendo la baja tensión del sistema que abastece a la ciudad de Asunción. La idea es reducir las elevadas pérdidas técnicas de transmisión que alcanzan al 10% durante las horas pico. Las líneas de transmisión están actualmente operando a más del 85% de su capacidad y los transformadores de la interconexión con Itaipú ya estaban operando al límite en 2011. El proyecto Línea de Transmisión 500 KV (Yacyretá - Ayolas – Carayao) propone mejorar la calidad del servicio y la confiabilidad del suministro corrigiendo la baja tensión del sistema. Esto permitirá reducir las elevadas pérdidas técnicas de transmisión (10% en horas pico). Las líneas de transmisión están actualmente operando a más del 70% de su capacidad y los transformadores están utilizados casi al límite de su potencia.

PROPUESTA

Este proyecto estructurado está compuesto por dos proyectos individuales que son líneas de transmisión: i) Línea de Transmisión 500 KV (Itaipú - Asunción); y ii) Línea de Transmisión 500 KV (Yacyretá - Ayolas - Carayao). La localización de la línea con Itaipú va desde la margen derecha de la central hidroeléctrica del mismo nombre hasta la estación Villa Hayes - Asunción. Por su parte, la localización de la segunda línea de interconexión va desde Yacyretá (Ayolas) hasta la estación de Villa Hayes - Asunción y con extensión hasta la estación de Carayao.

ESTADO ACTUAL

El proyecto Línea de Transmisión 500 KV (Itaipú – Asunción) se encuentra en fase de ejecución. La fecha estimada para la conclusión de este proyecto es diciembre de 2013. El proyecto Línea de Transmisión 500 KV (Yacyretá – Ayolas - Carayao) se encuentra en fase de pre-ejecución, pero los estudios ya están completos.

■ EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS (BRASIL, GUYANA, SURINAME Y VENEZUELA)

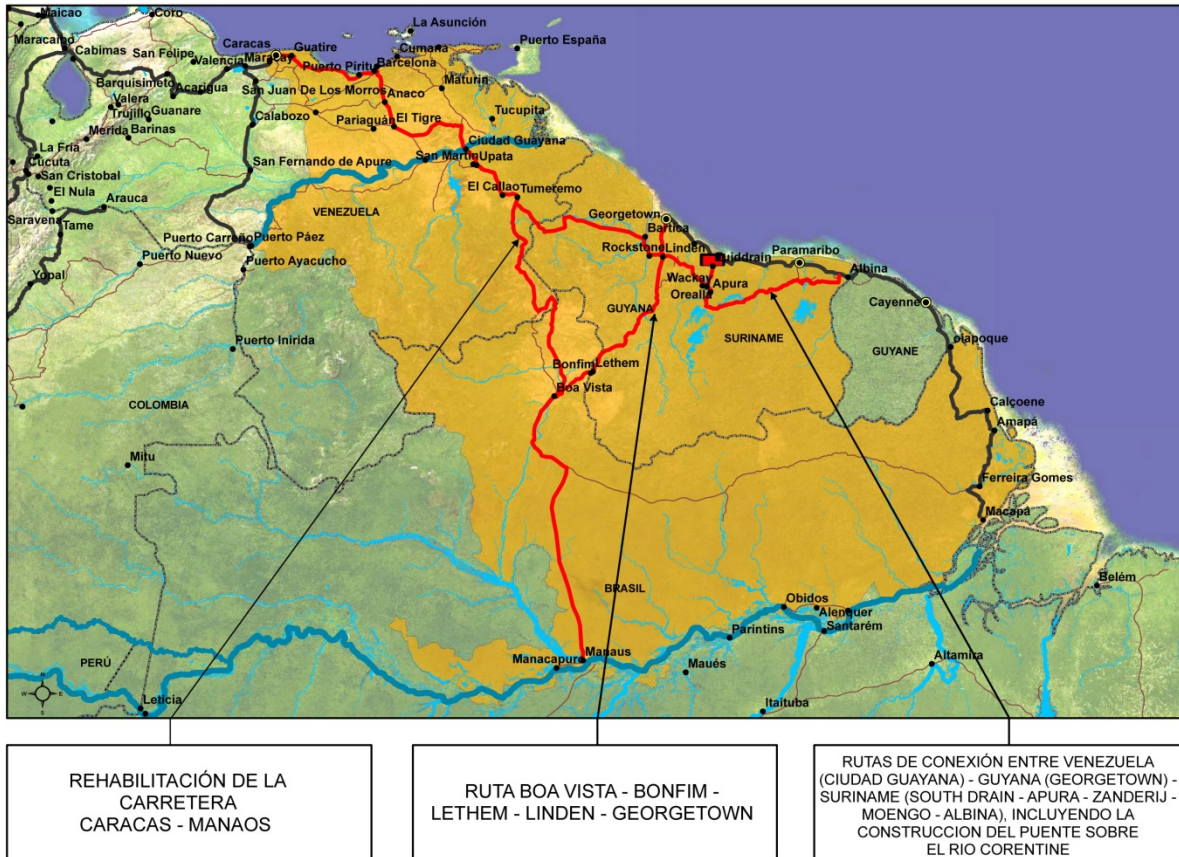
Abarca la Región Oriental de Venezuela (los Estados de Anzoátegui, Bolívar, Delta Amacuro, Distrito Capital, Nueva Esparta, Guárico, Miranda, Monagas, Sucre y Vargas), el arco norte de Brasil (los Estados de Amapá, Roraima, Amazonas y Pará) y la totalidad de los territorios de Guyana y Suriname. El área de influencia definida para el Eje del Escudo Guayanés alcanza una superficie de 4.002.555 km², equivalente al 40,8 % de la suma de superficie total de los países que conforman el EID.

Se ha calculado, en 2008, una población total de 24.488.563 habitantes para el área de este Eje, lo que representa el 11,2 % de la suma de la población total de los países que integran el EID. Asimismo, el área de influencia del EID alcanza una densidad habitacional promedio de algo más de 6 habitantes/km². Este indicador varía desde un máximo de 4.830 habitantes/km² para el área del Distrito Capital venezolano, a un mínimo de casi 2 habitantes/km² correspondiente al territorio del Estado de Roraima de Brasil. La región tiene una de las densidades poblacionales más bajas de los Ejes de Integración y Desarrollo definidos en la API

De los cuatro grupos de proyectos que componen el Eje del Escudo Guayanés, tres aportan proyectos a la API: i) G1 –Interconexión Venezuela- Brasil; ii) G2 - Interconexión Brasil - Guyana; y iii) G3 - Interconexión Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo).

En el Cuadro 9 se aprecian los 4 proyectos individuales que conforman los 3 proyectos estructurados de la API en el Eje del Escudo Guayanés. Las inversiones involucradas ascienden a US\$901 millones. Los proyectos están orientados a optimizar las conexiones viales entre Caracas y Manaos; a pavimentar los tramos faltantes en la conexión principal entre Brasil y Guyana; a mejorar las rutas de conexión entre Ciudad Guayana (Venezuela) - Georgetown (Guyana) y Apura - Zanderij - Paramaribo (Suriname); y finalmente, a construir el puente que une Guyana y Suriname sobre el Río Corentine. Los tres proyectos cumplen con los criterios de selección establecidos y sus objetivos están significativamente alineados con las funciones estratégicas de los grupos de proyectos del Eje involucrados en la API.

MAPA 5: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS



CUADRO 9: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

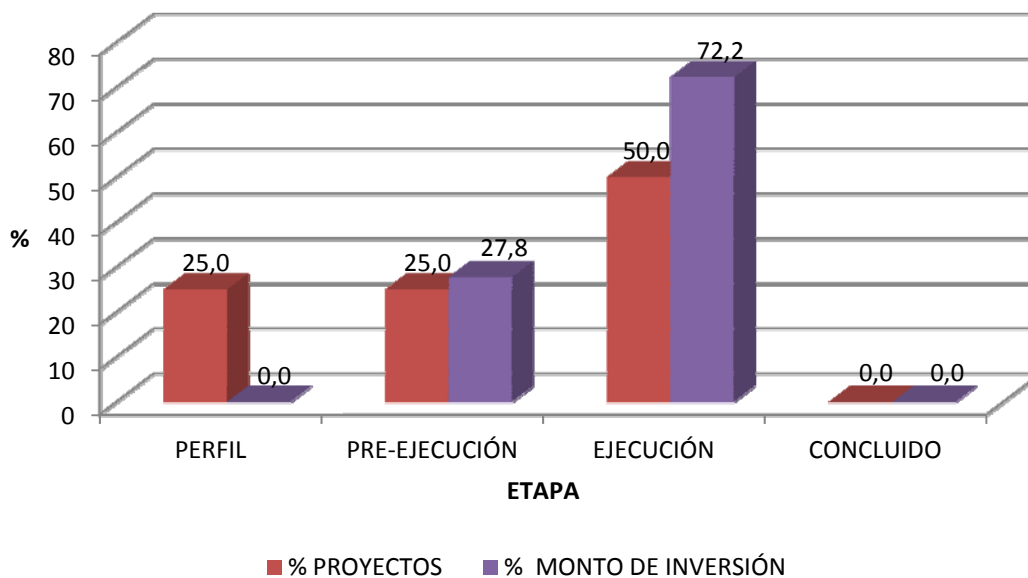
N°	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
14	GUY	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BRASIL/ VENEZUELA	USD 350,0	GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BR - VE	G1	EJECUCIÓN	350.000.000
15	GUY	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	BRASIL/ GUYANA	USD 250,0	GUY09	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	BR - GU	G2	PRE-EJECUCIÓN	250.000.000
16	GUY	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GUYANA/ SURINAME/ VENEZUELA	USD 300,8	GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	GU - SU - VE	G3	EJECUCIÓN	300.800.000
					GUY24	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GU - SU	G3	PERFIL	0
									TOTAL	900.800.000

CUADRO 10: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
(En millones de US\$ y en %)

ETAPA DEL PROYECTO	#PROYECTOS	% PROYECTOS	MONTO DE INVERSIÓN	% MONTO DE INVERSIÓN
PERFIL	1	25,0	0,0	0,0
PRE-EJECUCIÓN	1	25,0	250,0	27,8
EJECUCIÓN	2	50,0	650,8	72,2
CONCLUIDO	0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	4	100,0	900,8	100,0

Nota: los montos se calculan a partir de las etapas de ejecución en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API.

GRÁFICO 7: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
(en % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)



14

REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS

EJE: DEL ESCUDO GUAYANÉS

GRUPO/S: G1

PAÍSES: BRASIL- VENEZUELA

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$350,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BR-VE	EJECUCIÓN	350.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto se destaca en razón de la relevancia de la conexión Caracas-Manaos como única conexión entre Venezuela y Brasil, a lo largo de la carretera longitudinal federal brasileña BR-174/AM/RR, pasando por la frontera BV8 (Santa Elena de Uairén) hasta los puertos venezolanos, principalmente, Puerto Ordaz, por la vía Troncal 10.

Entre Manaus y Pacaraima, en la frontera Brasil-Venezuela, la ruta BR-174 tiene una extensión de 975 km. Su construcción benefició el desarrollo territorial, socio-económico y comercial de la región, proporcionando facilidades en la movilidad origen/destino de bienes y personas que vivían en condiciones de bastante aislamiento y la capacidad de transporte posibilitó la reducción de las distancias y del tiempo de viaje que se refleja en ganancias operacionales del transporte.

Las intervenciones necesarias en la referida carretera se configuran así de extrema importancia en el contexto nacional y regional en la medida que es inductora del proceso de desarrollo sostenible de este peculiar espacio geográfico amazónico, buscando la mejora de la calidad de vida de las poblaciones y el fomento de sus respectivos centros productivos.

PROPUESTA

Restaurar el pavimento de la BR-174/AM/RR en sus segmentos críticos en los que fueron constatados defectos predominantes como remiendos, desgastes, desagregación, deformaciones y deterioro de capas de revestimiento. Por consiguiente, para su recuperación es necesaria la ejecución de servicios de reciclaje, drenaje, impermeabilización, reconstitución de capas asfálticas y de señalización horizontal/vertical. El lado venezolano requiere mantenimiento permanente.

ESTADO ACTUAL

En lo que corresponde a la recuperación del tramo en territorio brasileño, actualmente en ejecución, cabe destacar que ya existen recursos garantizados en los presupuestos del Gobierno Federal y del Gobierno estatal de Roraima. El proyecto integra el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) y las obras están previstas para ser concluidas en diciembre de 2015.

15

RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN

EJE: DEL ESCUDO GUAYANÉS

GRUPO/S: G2

PAÍSES: BRASIL-GUYANA

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$250,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
GUY09	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	BR-GU	PRE-EJECUCIÓN	250.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto une la ciudad de Boa Vista (Brasil) con la capital de Guyana (Georgetown) y se constituirá en la conexión norte-sur más importante de Guyana, debiendo generar sinergias con los esfuerzos para implementar conexiones este-oeste entre Venezuela, Guyana y Suriname. La pavimentación del tramo Lethem-Linden contribuirá con la conectividad entre Brasil y Guyana, puesto que la carretera en referencia es la única conexión existente entre los dos países. Los tramos entre Boa Vista y Bonfim (Brasil) y entre Linden y Georgetown (Guyana), además del puente entre Bonfim y Lethem, ya se encuentran concluidos. De forma complementaria, se espera que el proyecto genere para esta ruta un mayor atractivo ya que será la alternativa más corta— la distancia de Manaos al Caribe se reduce cerca de 800 km - para el comercio con el Caribe, los Estados Unidos, Europa y Asia. Adicionalmente, se identifican acciones complementarias en relación a la preservación del medio ambiente y al desarrollo de temas relacionados a la integración productiva y logística. Con relación al medio ambiente, es importante tener en cuenta que la carretera cruza áreas ambientalmente sensibles, como los bosques tropicales y la sabana Rupununi. En términos de integración productiva y logística, son necesarios estudios más detallados que identifiquen las oportunidades derivadas de la pavimentación del tramo.

PROPUESTA

El tramo brasileño (carretera BR-401/RR), que va desde Boa Vista hasta la frontera con Guyana, se encuentra en adecuadas condiciones, así como el puente sobre el Río Takutu que conecta Bonfim (Brasil) a Lethem (Guyana).

En el territorio de Guyana, la carretera presenta dos tramos diferenciados. El primero que va desde Georgetown a Linden (104 km) está pavimentado y en adecuadas condiciones y, el segundo desde Linden a Lethem (453,7 km), es una ruta no pavimentada con bajas especificaciones y cuenta con 51 puentes de madera (que soportan hasta 8 toneladas) y un cruce pontón sobre el Río Esequibo, en Kurupukari.

ESTADO ACTUAL

El tramo de la Carretera BR 401/RR, de Boa Vista a Bonfim está pavimentado y con buenas condiciones de tráfico. El tramo Linden - Lethem es un proyecto prioritario de la Estrategia Nacional de Desarrollo del Gobierno de Guyana. Como resultado de acuerdos bilaterales entre Brasil y Guyana, en los años 1989 y 2000 se realizaron dos estudios de factibilidad.

Adicionalmente, en el año 2010, el gobierno de Guyana encargó el estudio de factibilidad para la mejora de la carretera de Linden a Lethem. Los últimos productos entregados con el estudio incluyen los resultados de las encuestas de ingeniería; diseño de ingeniería preliminar; evaluación económica y financiera a partir del costo del proyecto; estimaciones del tránsito; evaluación de impacto ambiental y social y recomendaciones sobre la facilitación en el paso de frontera. Las conclusiones de la evaluación económica de ingeniería están basadas en un período de implementación supuesto 2011-2017. En consecuencia, el proyecto está en estado de pre-ejecución.

16

RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE

EJE: DEL ESCUDO GUAYANÉS

GRUPO/S: G3

PAÍSES: GUYANA-SURINAME-VENEZUELA

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$300,8 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	GU - SU - VE	EJECUCIÓN	300.800.000
GUY24	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GU - SU	PERFIL	0

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado está compuesto por dos proyectos individuales complementarios que permitirán configurar un corredor vial de integración en el eje costero, desde Ciudad Guayana en Venezuela hasta Paramaribo en Suriname. El proyecto permitirá la vinculación de los mercados de la región oriental de Venezuela con los de las Repúblicas de Guyana y Suriname y podrá articular con el Estado de Amapá a través de la Guayana Francesa. Adicionalmente, dichas regiones tendrían acceso al mercado venezolano a través del sistema vial existente en ese país y, por extensión, hacia los mercados andinos. Asimismo, permitirá la interconexión con el área de influencia del proyecto en Brasil (Estado de Roraima y Zona franca de Manaus) utilizando el corredor vial existente Manaus - Boavista - Santa Elena de Uairén - Puerto Ordaz. Por lo tanto, este proyecto tiene un enorme impacto en la integración regional y generaría sinergias en el desarrollo fronterizo.

PROPUESTA

Los proyectos individuales que integran este proyecto estructurado son: i) la construcción de una carretera asfaltada desde San Martín de Turumbán, ubicada en el Estado de Bolívar en Venezuela, hasta Paramaribo, pasando por Linden y Georgetown; y ii) la construcción de un puente sobre el Río Corentine. Actualmente no existe una conexión terrestre por el eje costero entre Venezuela y Guyana y el comercio internacional entre Guyana y Suriname se realiza a través de un ferry que constituye un cuello de botella para el transporte de mercancías de larga distancia.

ESTADO ACTUAL

Los dos proyectos individuales se encuentran en la Cartera del COSIPLAN. No obstante, recién fueron incluidos en el Nuevo Plan Multianual 2012-2016 que se presentó al Parlamento de Suriname en octubre de 2011. Actualmente el puente se encuentra en etapa de perfil y varias secciones de la conexión vial están en ejecución, o pre-ejecución.

■ EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ (ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, PARAGUAY Y URUGUAY)

El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná abarca gran parte de la cuenca de los Ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y Tietê. Los tres primeros tienen una clara orientación norte - sur y forman parte de las fronteras entre Brasil - Bolivia, Brasil - Paraguay, Paraguay - Argentina, Argentina - Brasil y Uruguay - Argentina. El Río Tietê, que se desarrolla en el Estado de San Pablo de Brasil, tiene una orientación este - oeste y desemboca en el lago formado por la represa Jupirá y el Río Paraná.

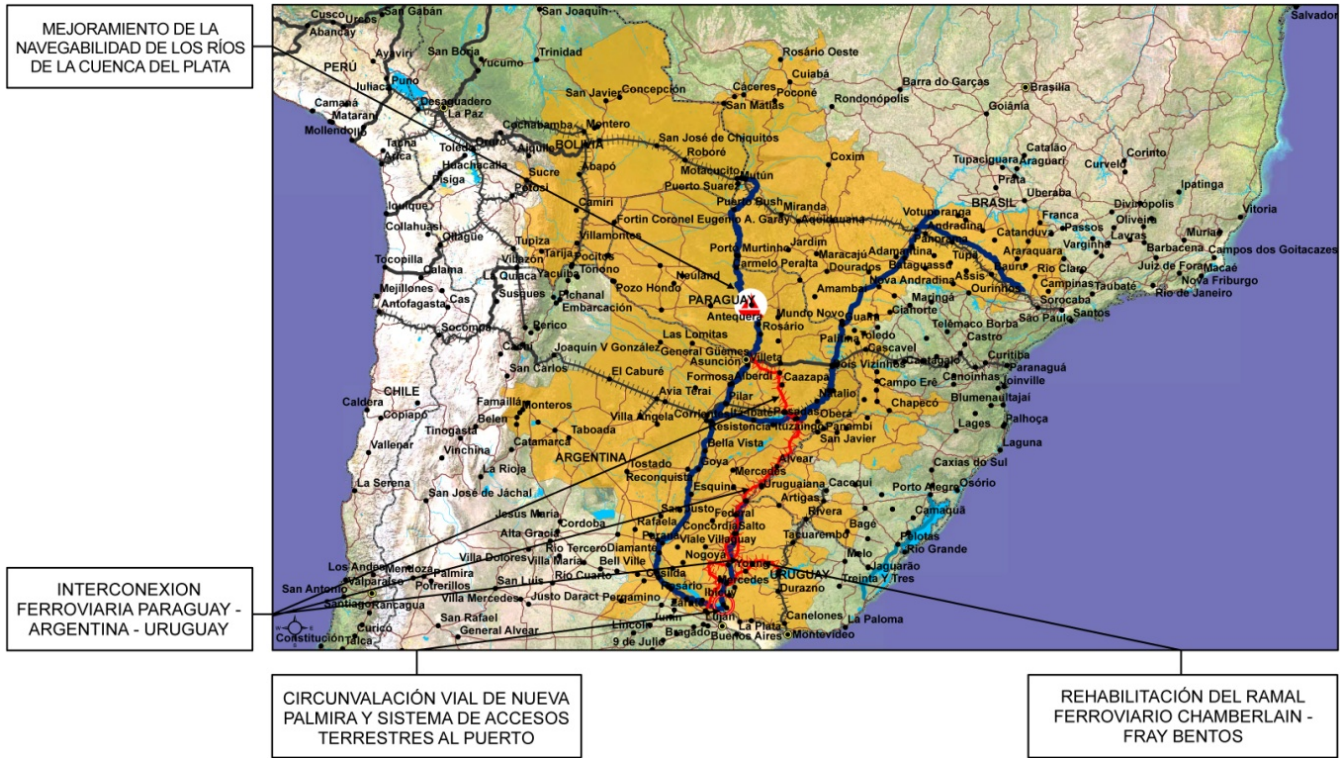
El área de influencia del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná es atravesada por distintos corredores (viales y ferroviarios) que la vinculan con los Ejes Interoceánico Central, de Capricornio y MERCOSUR-Chile. El territorio definido para el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná alcanza una superficie de 3.837.593 km², lo que representa al 29,6% de la suma de superficie total de los países que conforman el EID.

Se calcula, al 2008, una población total de 73.213.987 habitantes para el área de influencia definida para el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, lo que representa el 29,4% de la suma de la población total de los países que integran el EID. Asimismo, el área de influencia del Eje alcanza una densidad habitacional promedio de 19 habitantes/km². Este indicador varía desde un máximo de casi 452 habitantes/km² para el área de influencia del Estado de San Pablo de Brasil, a un mínimo de casi 1 habitante/km² correspondiente a la Región Occidental de la República de Paraguay.

Los cinco grupos de proyectos que componen el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná aportan proyectos a la API: i) G1 - Río Paraguay, Asunción - Corumbá; ii) G2 - Tietê - Paraná (Itaipú); iii) G3 - Ríos Paraguay - Paraná, Asunción - Delta del Paraná; iv) G4 - Río Paraná, Itaipú - Confluencia; y v) G5 - Río Uruguay.

En el Cuadro 11 se aprecian los 15 proyectos individuales que conforman los 4 proyectos estructurados de la API en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Las inversiones involucradas ascienden a US\$1.998 millones. La mayoría de los proyectos están orientados a mejorar la navegabilidad de la Cuenca del Plata favoreciendo a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Los demás proyectos tienen el propósito de completar las conexiones ferroviarias entre Paraguay, Uruguay y Argentina y de rehabilitar dos conexiones en Uruguay que se articulan con la hidrovía. Los proyectos cumplen con los criterios de selección establecidos y sus objetivos están alineados con las funciones estratégicas de los grupos de proyectos del Eje involucrados en la API.

MAPA 6: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ



CUADRO 11: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

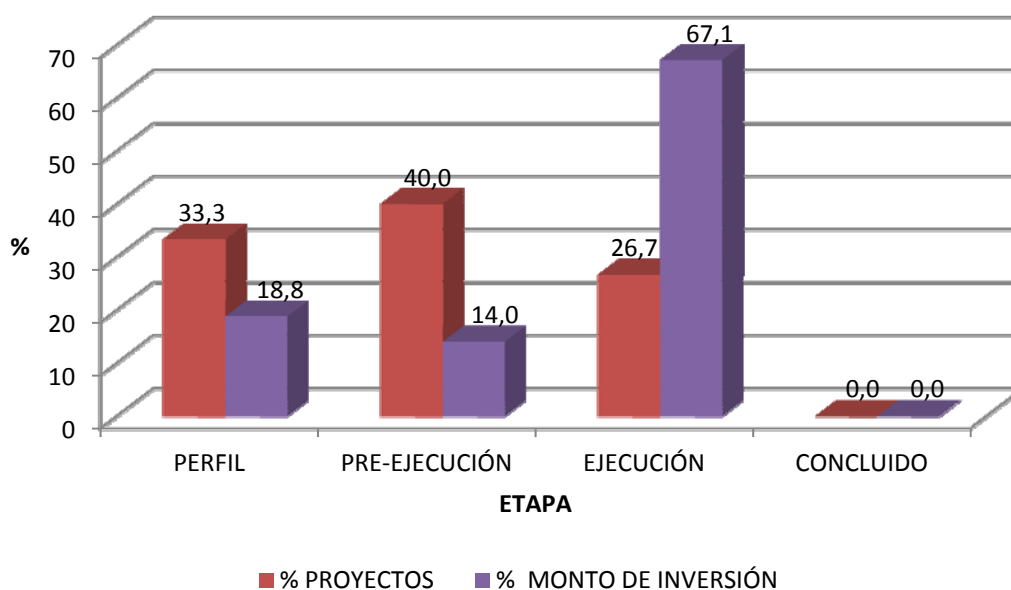
N°	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
17	HPP	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA	ARGENTINA/ BOLIVIA/ BRASIL/ PARAGUAY/ URUGUAY	USD 1.589,8	HPP07	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ	BO - BR - PA	G1	PRE-EJECUCIÓN	39.000.000
					HPP09	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)	PA	G1	PRE-EJECUCIÓN	88.250.835
					HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ	BR	G2	EJECUCIÓN	1.200.000.000
					HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS PARANÁ Y PARAGUAY DESDE SANTA FE A ASUNCIÓN	AR - PA	G3	EJECUCIÓN	45.498.216
					HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE SANTA FE HASTA DESEMBOCADURA EN EL RÍO DE LA PLATA	AR	G3	PERFIL	110.000.000
					HPP72	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ	AR - PA	G4	PERFIL	0
					HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY	AR - UR	G5	EJECUCIÓN	40.000.000
					HPP106	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)	BO - PA	G1	PRE-EJECUCIÓN	600.000
					HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)	BR	G2	EJECUCIÓN	56.000.000
					HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO	BO	G1	PRE-EJECUCIÓN	10.500.000
18	HPP	INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	ARGENTINA/ PARAGUAY/ URUGUAY	USD 293,3	HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO EN URUGUAY DE LA INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	AR - PA - UR	G3	PRE-EJECUCIÓN	127.300.000
					HPP82	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS	AR	G5	PERFIL	0
					HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - POSADAS	AR - PA	G3	PERFIL	166.000.000
19	HPP	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	URUGUAY	USD 100,0	HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	UR	G5	PERFIL	100.000.000
20	HPP	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	URUGUAY	USD 15,0	HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	UR	G5	PRE-EJECUCIÓN	15.000.000
									TOTAL	1.998.149.051

CUADRO 12: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ
SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
 (En millones de US\$ y en %)

ETAPA DEL PROYECTO	#PROYECTOS	% PROYECTOS	MONTO DE INVERSIÓN	% MONTO DE INVERSIÓN
PERFIL	5	33,3	376,0	18,8
PRE-EJECUCIÓN	6	40,0	280,7	14,0
EJECUCIÓN	4	26,7	1.341,5	67,1
CONCLUIDO	0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	15	100,0	1.998,1	100,0

Nota: Los montos se calculan a partir de las etapas de ejecución en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API.

GRÁFICO 8: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ
SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
 (en % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)



17

MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA

EJE: DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

GRUPO/S: G1, G2, G3, G4 Y G5

PAÍSES: ARGENTINA-BOLIVIA-BRASIL-
PARAGUAY-URUGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$1.589,8 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Fluvial



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
HPP07	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ	BO - BR - PA	PRE-EJECUCIÓN	39.000.000
HPP09	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)	PA	PRE-EJECUCIÓN	88.250.835
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ	BR	EJECUCIÓN	1.200.000.000
HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS PARANÁ Y PARAGUAY DESDE SANTA FE A ASUNCIÓN	AR - PA	EJECUCIÓN	45.498.216
HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE SANTA FE HASTA DESEMBOCADURA EN EL RÍO DE LA PLATA	AR	PERFIL	110.000.000
HPP72	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ	AR - PA	PERFIL	0
HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY	AR - UR	EJECUCIÓN	40.000.000
HPP106	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)	BO - PA	PRE-EJECUCIÓN	600.000
HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)	BR	EJECUCIÓN	56.000.000
HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO	BO	PRE-EJECUCIÓN	10.500.000

FUNDAMENTO

Los ríos Paraná y Paraguay junto al río Uruguay y los numerosos afluentes que reciben constituyen la Cuenca del Plata, que comprende una superficie total de cerca de 3,1 millones de km², constituyéndose en una de las áreas de mayor riqueza potencial de la tierra derivada de su diversidad climática, recursos mineros, aptitud agropecuaria, posibilidades energéticas, industriales y de comunicación. Las mejoras en la navegabilidad de las vías fluviales resultarán en significativas reducciones del costo del transporte de flujos de tráfico interno entre regiones, así como para los tráficos extrarregionales, contribuyendo para integrar económicamente la región y fortalecer su desarrollo sostenible. Esto generará mayor competitividad de los productos regionales, principalmente para los de aquellas áreas más alejadas de los puertos marítimos. Como efecto secundario del proyecto, se producirá una disminución del tránsito de camiones en las carreteras con la consiguiente reducción de accidentes y contaminación por gases de escape, a la vez que se tendrá una mayor duración de los pavimentos y reducción de los costos de mantenimiento.

La convergencia de los países con vistas a la mejora de las condiciones de navegabilidad de los ríos de la cuenca del Plata fue formalizada con la firma del Tratado de la Cuenca del Plata en 1969. Dicho Tratado tiene como objetivo promover el desarrollo armónico y la integración física del área de influencia de la cuenca.

A lo largo de sus recorridos, los ríos que conforman la Cuenca del Plata también establecen límites entre los países. En este sentido, el río Paraguay es compartido en parte entre Brasil y Paraguay y entre Paraguay y Argentina. A su vez, el río Paraná demarca parte de los límites brasileño-paraguayo y argentino-paraguayo, mientras el río Uruguay establece parte de los límites entre Brasil-Argentina y entre Argentina-Uruguay.

En el sudeste de Bolivia, Departamento de Santa Cruz, Provincia Germán Busch, en la región comprendida entre Puerto Suárez y Corumbá (Mato Grosso do Sul - Brasil), se encuentra el Sistema Tamengo, conformado por la Laguna de Cáceres, Canal Tamengo, Río Paraguay, y los Canales Sicurí y Tuyuyú. El Canal Tamengo es un acceso habilitado de Bolivia a la Hidrovía Paraguay-Paraná, es afluente del margen derecho del Río Paraguay, de 10,5 km de extensión, que se conecta con la Laguna de Cáceres. Los primeros 6,5 km, en la salida de la Laguna de Cáceres, son de soberanía compartida con Brasil y los restantes 4 km, desde Arroyo Concepción hasta la desembocadura en el río Paraguay, son de soberanía de Brasil. La rehabilitación y el mantenimiento del Canal Tamengo juegan un papel importante en el Tratado de Transporte Fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná ya que permite conectar América del Sur de este a oeste, posibilitando el intercambio comercial masivo entre los países.

Entre los afluentes se destaca el río Tietê, que desagua en el río Paraná. Este río cruza la Región Metropolitana de São Paulo, pero su importancia socioeconómica es más amplia en el interior de este mismo Estado. Este río presenta potencial hidroeléctrico y de transporte mediante un sistema, integrado de esclusas que permiten la navegación fluvial. De esta manera, la Hidrovía Tietê-Paraná constituye un importante vínculo entre los países del Mercosur, viabilizando la conexión directa de la región brasilera de mayor actividad económica con los países vecinos. En este contexto, la hidrovía permite que la soja y los combustibles producidos en Brasil lleguen a Argentina y, por otro lado, que el trigo argentino ingrese en el mercado brasileño. Posibilita también que los productos de Paraguay lleguen a São Paulo y al Puerto de Santos.

Este proyecto requiere de acciones complementarias para la preservación del medio ambiente y para el aprovechamiento de las oportunidades que se generan para el desarrollo productivo y logístico. Con relación al medio ambiente, el proyecto penetra zonas ambientalmente sensibles como el Pantanal, un amplio lecho mayor periódicamente cubierto por las aguas del río Paraguay, que es conformado por ecosistemas y biodiversidades inalterados.

PROPUESTA

El proyecto estructurado está constituido por diez proyectos individuales, todos relacionados a temas de navegabilidad en el área de influencia de la Cuenca del Plata:

Un proyecto individual involucra a Bolivia, Brasil y Paraguay: i) Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Paraguay entre Apa y Corumbá.

Dos proyectos incluyen a Argentina y Paraguay: i) Proyecto Binacional de Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos Paraná y Paraguay desde Santa Fe hasta Asunción; y ii) Proyecto Binacional de Mejoramiento de la Hidrovía del Alto Paraná.

Un proyecto que involucra a Argentina y a Uruguay: Proyecto binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en el Río Uruguay.

Un proyecto involucra a Paraguay y a Bolivia: Sistema de Predicción de niveles en el Río Paraguay (Apa-Asunción).

Dos proyectos están en Brasil: i) Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Tietê; y ii) Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Alto Paraná (Aguas Arriba Saltos del Guairá).

Un proyecto se sitúa en Paraguay: Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Paraguay en el tramo Asunción – Apa.

Un proyecto se ubica en Argentina: Profundización el Calado del Río Paraná desde Santa Fe hasta la desembocadura del Río de La Plata)

Un proyecto está en Bolivia: Rehabilitación y Mantenimiento del Canal Tamengo.

ESTADO ACTUAL

El proyecto estructurado está presente en declaraciones presidenciales y de Ministros de los respectivos países. A su vez, existen acuerdos entre los países en los que se refleja la importancia de las intervenciones planteadas (Comisión Administradora del Río Uruguay y el Tratado de la Cuenca del Plata).

Asimismo, los países están avanzando en la elaboración de estudios en las respectivas cuencas de los ríos involucrados. De los 10 proyectos individuales, cuatro están en ejecución, cuatro en pre-ejecución y dos en etapa de perfil.

En el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) de Brasil están incluidas varias obras asociadas a los ríos Paraguay, Paraná y Tietê.

En este sentido, el proyecto de Mejoramiento de la navegabilidad del río Paraguay entre Apa y Corumbá está en fase de pre-ejecución. Las obras tienen previsto iniciarse en agosto de 2014. El proyecto de Mejoramiento de la navegabilidad del Río Tieté está en ejecución y se tiene prevista su conclusión en junio de 2016. El proyecto de Mejoramiento de la navegabilidad del Río Alta Paraná (Aguas Arriba Saltos del Guairá) está en fase de ejecución y se espera que las obras sean concluidas en noviembre de 2015.

Por su parte, el proyecto relacionado con el Canal Tamengo es parte del Plan Nacional de Desarrollo y de la Matriz Programática de Programas y Proyectos del Sector Transporte de Bolivia. Actualmente están operando dos empresas que poseen Terminales Portuarias en el Canal Tamengo: Central Aguirre Portuaria S.A. (CAPSA) y sobre Arroyo Concepción (afuente del Canal Tamengo): Gravelta Bolivia S.A. La primera está dedicada al embarque y desembarque de hidrocarburos (Free Port Terminal Company – FPTC), al embarque y desembarque de productos oleaginosos (Aguirre Agro Bolivia S.A. – AABSA) y posee además un frente de muelle con una grúa para contenedores. La segunda Empresa (Gravelta Bolivia S.A.) posee una planta procesadora de oleaginosas y dos frentes de muelle (Tamengo 1 y Tamengo 2). Asimismo, la Empresa Naviera Boliviana (ENABOL) cuenta con Estudios de Pre-inversión para la implementación de una “Terminal Portuaria en Puerto Quijarro”.

En relación a la Profundización del Calado del Río Paraná desde Santa Fe hasta Desembocadura en el Río de La Plata y el Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en El Alto Paraná, ambos se encuentran en perfil.

Adicionalmente, los proyectos Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Paraguay (Asunción-Apa) y el Sistema de Predicción de Niveles en el Río Paraguay (Apa - Asunción) están en etapa de pre-ejecución.

En cuanto al Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos Paraná y Paraguay desde Santa Fe a Asunción y el Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en el Río Uruguay ambos se encuentran en ejecución.

EJE: DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

GRUPO/S: G3 y G5

PAÍSES: ARGENTINA-PARAGUAY-URUGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$293,3 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Ferroviario



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO EN URUGUAY DE LA INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	AR - PA - UR	PRE-EJECUCIÓN	127.300.000
HPP82	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS	AR	PERFIL	0
HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - POSADAS	AR - PA	PERFIL	166.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado será de alto impacto en la integración física entre Paraguay, Argentina y Uruguay consolidando el desarrollo económico y social sostenible en toda el área de influencia zonificada por la traza ferroviaria conectando a los tres países. Por lo tanto, el proyecto consolida redes de alcance regional y es un elemento de conectividad para la integración.

Esta red de alcance regional complementa la red fluvial de los ríos Paraná y Uruguay y los ejes carreteros existentes, favoreciendo el desarrollo del transporte multimodal con la consiguiente reducción en los costos de transporte de cargas y mejora de la competitividad de los productos de la región.

Adicionalmente, por tratarse de tramos internacionales, es necesario contar con programas de acciones complementarias, especialmente en lo relativo a pasos de frontera y normativas en común.

PROPUESTA

Este proyecto estructurado está compuesto por tres proyectos individuales:

- i) Rehabilitación y Mejora del Corredor Chamberlain-Algorta- Paysandú-Salto-Salto Grande, en Uruguay;
- ii) Recuperación del Ramal Ferroviario Zárate - Posadas;
- iii) Construcción y Rehabilitación de la Ferro vía Asunción - Posadas.

El primer proyecto apunta a reconstruir 330 km de la red ferroviaria uruguaya, lo que permitirá la interconexión entre la ciudad de Asunción y el Puerto de Montevideo pasando por territorio argentino.

El segundo, busca mejorar la infraestructura de vías con el fin de reducir los tiempos de viaje, optimizando los tiempos de desplazamiento a lo largo de los 1.020 km que existen entre Zárate y Posadas.

El tercer proyecto está orientado a mejorar las condiciones operativas en las conexiones internacionales que terminan y se inician en Posadas y se articulan tanto con Paraguay en Encarnación como con los diversos puertos de la Cuenca del Plata.

ESTADO ACTUAL

Los proyectos individuales que conforman este proyecto estructurado son parte de la Cartera del COSIPLAN y están incorporados en los Planes Nacionales respectivos en cada uno de los países involucrados, como así también en las declaraciones de cumbres presidenciales y ministeriales.

Adicionalmente, se llevará a cabo un estudio técnico para la reactivación y mejoramiento de los tramos en los tres países involucrados, lo cual permitirá la conectividad bajando costos de transacción y mejorando la calidad de vida de los habitantes de la región.

El proyecto en territorio uruguayo está en etapa de pre-ejecución, los otros dos proyectos están en etapa de perfil.

EJE: DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

GRUPO/S: G5

PAÍSES: URUGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$100,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Ferroviario



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	UR	PERFIL	100.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado apunta a rehabilitar el ramal ferroviario Chamberlain-Fray Bentos, que permite conectar el puerto de Fray Bentos con las redes ferroviarias nacionales, algunas de las cuales constituyen conexiones con los países vecinos. Tal es el caso de las líneas: Montevideo - Rivera, integrante del proyecto estructurado N° 28 (Corredor ferroviario Montevideo – Cacequí) y Algorta - Paysandú – Salto – Salto Grande, integrante del proyecto estructurado N° 18 (Interconexión ferroviaria Paraguay- Argentina- Uruguay).

Esta línea adquiere alcance regional al conectar la red fluvial de los ríos Paraná y Uruguay (en el puerto de Fray Bentos) con las redes ferroviarias regionales y los ejes carreteros existentes, favorece el desarrollo del transporte multimodal con la consiguiente reducción en los costos de transporte de cargas y mejora de la competitividad de los productos de la región.

PROPUESTA

La sección ferroviaria que será objeto de intervención une la ciudad de Algorta, ubicada en el Departamento de Tacuarembó, con la ciudad de Fray Bentos, en el Departamento de Río Negro. La longitud del tramo es de 141 km y forma parte de la red ferroviaria activa del Uruguay. El deterioro de las condiciones de la ferrovía no permite el adecuado aprovechamiento de las cargas ubicadas en el área de influencia del proyecto.

ESTADO ACTUAL

El proyecto forma parte de la Cartera del COSIPLAN y es prioridad para el gobierno uruguayo. El único proyecto individual que conforma este proyecto estructurado se encuentra en etapa de perfil. En la actualidad, se han iniciado los estudios para analizar la viabilidad de su financiamiento mediante contratos de participación público privada.

20

CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO

EJE: DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

GRUPO/S: G5

PAÍSES: URUGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$15,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	UR	PRE-EJECUCIÓN	15.000.000

FUNDAMENTO

Nueva Palmira se encuentra localizada estratégicamente sobre el Río Uruguay y frente a la desembocadura del río Paraná. Se comunica hacia el norte con la ciudad de Dolores y hacia el sur con la ciudad de Carmelo; está situada a 280 km de Montevideo.

Nueva Palmira tiene instalaciones portuarias comerciales hacia las cuales confluyen cargas, principalmente de granos, provenientes de la región de influencia de la Hidrovía Paraguay – Paraná, así como la propia producción nacional.

Estas instalaciones portuarias, inmediatas a la ciudad de Nueva Palmira, han provocado externalidades negativas producidas por el incremento de exportaciones en los últimos años. El acceso de los camiones al puerto se realiza a través de las calles urbanas, generando problemas en la ciudad como son el entorpecimiento de la actividad cotidiana de los habitantes y el aumento de la contaminación ambiental (sonora y polución producida por el polvo de granos). Sumado a estos inconvenientes, el incremento de camiones ha implicado problemas de congestión en los accesos a la zona portuaria complicando el ingreso de los mismos a las diferentes terminales portuarias, con consecuencias negativas que varían desde incremento de costos en la cadena logística hasta el relacionamiento entre transportistas y demás actores.

Este proyecto reviste particular importancia pues consolida esa amplia red productiva y mejora el comercio regional.

De acuerdo con la Ley 18.308 - Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible-, está en proceso de aprobación el ordenamiento territorial correspondiente a Nueva Palmira, en el cual se contemplan las consideraciones previas.

PROPUESTA

El proyecto, que supone una conexión directa para el transporte de carga desde la zona portuaria hacia las Rutas 21 y 12, se enfoca a: (i) organizar la circulación de acceso del tránsito pesado al puerto evitando el cruce a través de la ciudad; (ii) establecer protocolos de ingreso al recinto portuario minimizando las externalidades negativas (Decreto N° 012/012); y (iii) instrumentar soluciones que permitan brindar comodidades mínimas a los usuarios.

El proyecto se complementa con obras ejecutadas, en ejecución y previstas en las Rutas 12, 21 y 24.

ESTADO ACTUAL

El único proyecto individual que conforma este proyecto estructurado integra la Cartera del COSIPLAN.

Está previsto incluir el proyecto en un Contrato de Participación Público-Privado en el marco de la Ley N° 18.786 para el Corredor 21 – 24. El estudio de factibilidad está en trámite de aprobación por el Ministerio de Transportes y Obras Públicas mientras que el estudio ambiental está a consideración de DINAMA (Dirección Nacional de Medio Ambiente)

■ EJE INTEROCÉANICO CENTRAL (BOLIVIA, BRASIL, CHILE, PARAGUAY Y PERÚ)

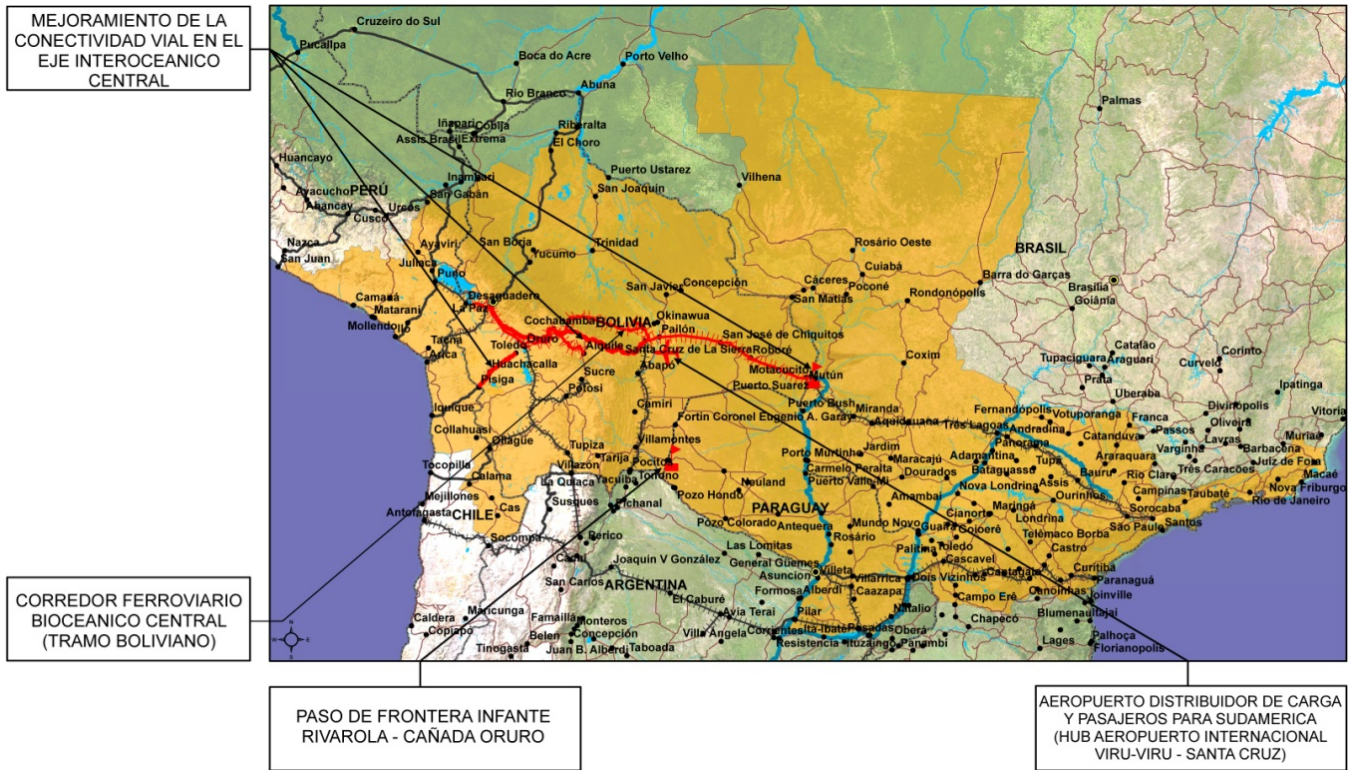
El territorio del Eje Interoceánico Central abarca los departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna de Perú; las Regiones XV y I (Arica y Parinacota y Tarapacá, respectivamente) y la Provincia Loa de la II Región (Antofagasta) de Chile; los departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, Chuquisaca y Santa Cruz de Bolivia; la República de Paraguay; y los estados brasileños de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, San Pablo y Paraná. El área de influencia definida para el Eje Interoceánico Central alcanza una superficie de 3.461.461 km², equivalente al 28,7% de la suma de la superficie total de los cinco países que conforman el EID.

Se calcula, en 2008, una población total de 92.594.587 habitantes para el área de este Eje, lo que representa el 36,8% de la suma de la población total de los cinco países que integran el EID. Asimismo, el área del EID alcanza una densidad habitacional promedio de casi 27 habitantes/km². Este indicador varía desde un máximo de poco más de 363 habitantes/km² para el estado de Rio de Janeiro, a un mínimo de 2 habitantes/km² correspondiente al departamento de Beni en Bolivia.

De los cinco grupos de proyectos que componen el Eje Interoceánico Central, cuatro aportan proyectos a la API: i) G1 - Conexión Chile - Bolivia - Paraguay - Brasil; ii) G2 - Optimización del Corredor Corumbá - San Pablo - Santos - Rio de Janeiro; iii) G3 - Conexión Santa Cruz - Puerto Suárez - Corumbá; y iv) G5 - Conexiones del Eje al Pacífico: Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz.

En el Cuadro 13 se aprecian los 7 proyectos individuales que conforman los 4 proyectos estructurados de la API en el Eje Interoceánico Central. El valor de las inversiones involucradas asciende a US\$417 millones. Los proyectos están orientados a mejorar las conexiones viales, ferroviarias y aéreas entre Bolivia, Brasil, Paraguay y Perú, teniendo a Bolivia como eje de las articulaciones. Cuatro de los proyectos individuales están agrupados con el objeto de mejorar la conectividad vial en el EID entre Brasil y Bolivia en el proyecto estructurado "Mejoramiento de la Conectividad Vial en el Eje Interoceánico Central". Los demás proyectos de la API en este Eje están orientados a ampliar la capacidad del movimiento de cargas en el Aeropuerto de ViruViru; a optimizar el Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada - Oruro entre Bolivia y Paraguay; y a implementar un corredor ferroviario bioceánico central en Bolivia.

MAPA 7: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE INTEROCÉANICO CENTRAL



CUADRO 13: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

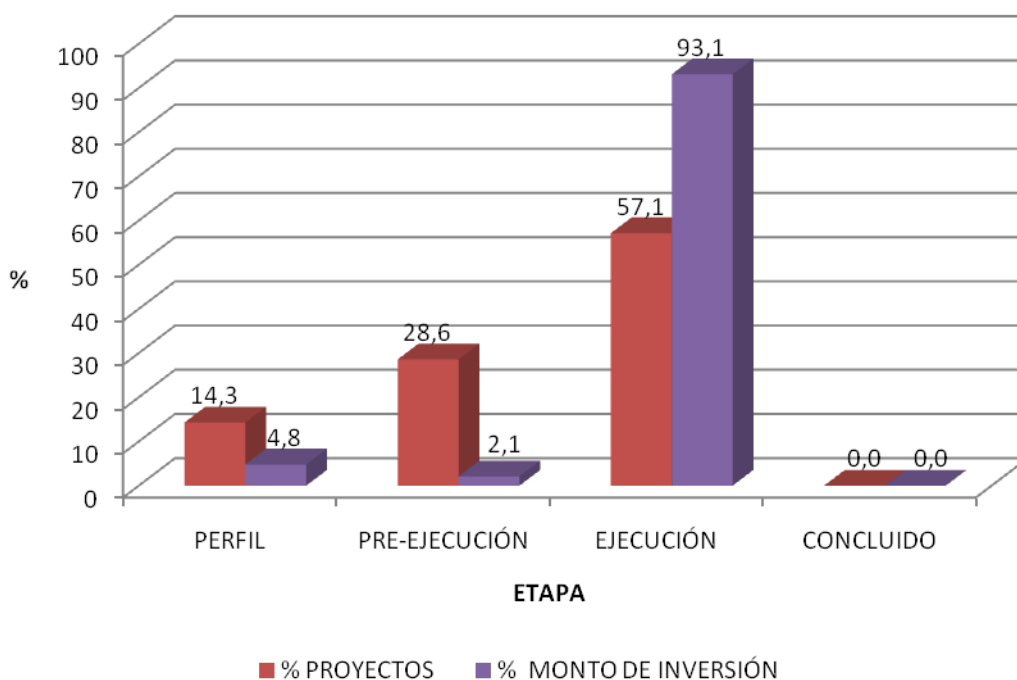
N°	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
21	IOC	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BOLIVIA	USD 20,0	IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BO	G3	PERFIL	20.000.000
22	IOC	MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL	BOLIVIA/ BRASIL	USD 388,0	IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ	BO	G5	EJECUCIÓN	269.000.000
					IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE	BR	G2	EJECUCIÓN	17.000.000
					IOC25	AREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	BO - BR	G3	PRE-EJECUCIÓN	2.000.000
					IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA	BO	G5	EJECUCIÓN	100.000.000
23	IOC	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BOLIVIA/ PARAGUAY	USD 2,0	IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BO - PA	G1	EJECUCIÓN	2.000.000
24	IOC	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)	BOLIVIA	USD 6,7	IOC81	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL	BO	G5	PRE-EJECUCIÓN	6.700.000
TOTAL										416.700.000

CUADRO 14: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL
SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
 (En millones de US\$ y en %)

ETAPA DEL PROYECTO	#PROYECTOS*	% PROYECTOS	MONTO DE INVERSIÓN	% MONTO DE INVERSIÓN
PERFIL	1	14,3	20,0	4,8
PRE-EJECUCIÓN	2	28,6	8,7	2,1
EJECUCIÓN	4	57,1	388,0	93,1
CONCLUIDO	0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	7	100,0	416,7	100,0

Nota: los montos se calculan a partir de las etapas de ejecución en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API.

GRÁFICO 9: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL
SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
 (en % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)



21

**AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA
(HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)**

EJE:INTEROCEÁNICO CENTRAL

GRUPO/S:G3

PAÍSES:BOLIVIA

INVERSIÓN ESTIMADA:US\$20,0millones

TIPO DE PROYECTO:Transporte Aéreo



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BO	PERFIL	20.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado busca establecer un centro aéreo de distribución regional de carga y pasajeros (nacional e internacional), que permita un manejo adecuado, eficiente y seguro como elemento de desarrollo económico local y regional. El proyecto es importante pues permitirá fomentar las exportaciones de productos agroindustriales de su área de influencia y generará un aumento de las importaciones de insumos.

Uno de los HUB será el aeropuerto de ViruViru que se encuentra localizado en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Este aeropuerto está situado en el centro geográfico de Suramérica, por lo que se espera que sirva de punto de interconexión aérea y que se constituya en un aeropuerto distribuidor de cargas y pasajeros en todo el Eje Interoceánico Central.

El aeropuerto tiene una altitud cercana al nivel del mar, por lo que las aeronaves podrán operar con toda su capacidad de carga.

PROPUESTA

El creciente comercio de carga aérea justifica la expansión del aeropuerto. El proyecto implica la adecuación y construcción de nueva infraestructura para el almacenamiento y control de la carga, hangares, ampliación de la plataforma de carga, entre otros. Las líneas aéreas de otros continentes podrán realizar sus operaciones hacia este aeropuerto desde donde se distribuirían los pasajeros y carga hacia los demás países, con menor recorrido y tiempo. Esto permitirá menores costos operativos y, por lo tanto, menores fletes y pasajes.

ESTADO ACTUAL

El único proyecto individual que conforma este proyecto estructurado está en la Cartera del COSIPLAN y se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo de Bolivia. Adicionalmente, cuenta con un Plan Maestro que se actualizó en el año 2005 y está en etapa de perfil. Por su parte, el estudio de factibilidad ha sido presupuestado y se está gestionando el financiamiento, con recursos comprometidos por FONPLATA para la realización de los estudios.

Dentro de la Planificación del Viceministerio de Transportes, este proyecto ha sido priorizado y la competencia es del nivel del Gobierno Central.

22

MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

EJE:INTEROCEÁNICO CENTRAL

GRUPO/S:G2, G3 y G5

PAÍSES:BOLIVIA-BRASIL

INVERSIÓN ESTIMADA:US\$388,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ	BO	EJECUCIÓN	269.000.000
IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE	BR	EJECUCIÓN	17.000.000
IOC25	AREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	BO - BR	PRE-EJECUCIÓN	2.000.000
IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA	BO	EJECUCIÓN	100.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto busca conectar Bolivia, al oeste con Perú y Chile, hacia el este con Brasil – pasando por los Estados de Mato Grosso do Sul y São Paulo hasta el Puerto de Santos – y, a través del canal Tamengo y de la Hidrovía Paraguay-Paraná, permite la integración con Paraguay, Argentina y Uruguay, con lo cual facilitará la integración regional de los países suramericanos. La implementación simultánea de los proyectos individuales que lo conforman es muy importante, pues el mejoramiento de la conectividad del Eje Interoceánico Central afecta al 98% del comercio bilateral entre Brasil y Bolivia.

Adicionalmente, se identifica que los proyectos requerirán acciones complementarias como la habilitación de eficientes pasos de frontera, normativa homogénea para el tránsito de vehículos, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, e identificación de las oportunidades de integración productiva y logística, por ejemplo, en la cadena productiva minero-siderúrgica y en la cadena agrícola/agroindustrial.

PROPUESTA

Este proyecto estructurado está compuesto por cuatro proyectos individuales situados en el Eje Interoceánico Central y con vocación de facilitar el comercio de larga distancia. Los proyectos son tres desarrollos viales y un paso de frontera entre Bolivia y Brasil. Los proyectos viales son: i) Doble Vía La Paz - Santa Cruz; ii) Circunvalación vial de Campo Grande; y iii) Carretera Toledo - Pisiga. El cuarto proyecto es el Paso de Frontera Puerto Suárez - Corumbá.

El proyecto de la Doble Vía entre La Paz y Santa Cruz es parte de un corredor que conectará los departamentos de La Paz, Oruro, Cochabamba y Santa Cruz con carreteras pavimentadas de primera categoría y de doble vía. Esta solución de infraestructura facilitará el comercio y reducirá los accidentes. Este corredor se conecta hacia el oeste con Perú y Chile, y hacia el este con Brasil en la localidad de Puerto Quijarro. Este último puerto es un punto de interconexión con la Hidrovía Paraguay-Paraná a través del Canal Tamengo, lo que permite vincularse con Uruguay y Paraguay. Por su parte, la Carretera Toledo - Pisiga busca complementar la articulación de Bolivia con el Puerto de Iquique en Chile y, adicionalmente, contribuiría a mejorar la competitividad de importantes zonas mineras en Bolivia.

El Área de Control Integrado Corumbá (Brasil) - Puerto Suárez (Bolivia) requiere mejoras en la infraestructura y la compatibilización de los sistemas de transporte. Finalmente, la Circunvalación Vial de Campo Grande tiene el objetivo de mejorar la fluidez y la seguridad del tráfico de vehículos pesados y ligeros de larga distancia que generan congestión en la ciudad de Campo Grande.

ESTADO ACTUAL

Los cuatro proyectos individuales que integran este proyecto estructurado se encuentran en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN. Tres de ellos están en etapa de ejecución y el cuarto en pre-ejecución.

Los proyectos de Bolivia se encuentran en su Plan Nacional de Desarrollo y cuentan con Planes de inversiones, que incluyen la proyección de los recursos financieros disponibles para su ejecución y su armonización con los planes. A su vez, todos los tramos de la Doble Vía La Paz - Santa Cruz cuentan con el financiamiento asignado y la mayoría se encuentra en construcción.

En cuanto al Área de Control Integrado (ACI) Puerto Suárez-Corumbá requiere un monto de US\$ 1.250.000 para su funcionamiento. En este sentido, el gobierno federal de Brasil prevé la construcción de galpones de depósito de mercaderías confiscadas, la construcción de un canil para dar abrigo a perros detectores, la readecuación del Puesto Esdras y la adquisición de una apiladora. El 27 de marzo de 2012 fue firmado el reglamento de creación de la ACI entre la aduana boliviana de Puerto Suárez y la Inspección del gobierno federal de Brasil en Corumbá para simplificar los trámites de exportación e importación para camiones y vagones de tren.

Por su parte, el proyecto de construcción del anillo vial de Campo Grande está en ejecución e integra el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) de Brasil, teniendo de esta forma, recursos asegurados. Para la conclusión de las obras, previstas para mayo de 2013, todavía es necesaria la reubicación de la red de distribución de energía eléctrica del eje del carril y la regularización del proceso de expropiación.

23

PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO

EJE:INTEROCEÁNICO CENTRAL

GRUPO/S:G1

PAÍSES:BOLIVIA-PARAGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA:US\$2,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Paso de Frontera



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BO-PA	EJECUCIÓN	2.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado busca desarrollar la infraestructura y los servicios necesarios para permitir un eficiente tránsito de personas y cargas entre Bolivia y Paraguay. Este proyecto se encuentra en el centro geográfico del Eje Interoceánico Central en la zona de frontera entre Bolivia y Paraguay. La necesidad de este proyecto radica en el incremento del tráfico directo y generado por la pavimentación y mejoramiento de la Carretera Villamontes - Cañada Oruro que permite un incremento del tráfico vehicular y el comercio internacional entre Paraguay y Bolivia.

El proyecto está vinculado a la pavimentación de la ruta paraguaya Estancia La Patria - Infante Rivarola (concluida) y la ruta boliviana Cañada Oruro - Villa Montes, el tramo Palo Marcado – Cañada Oruro, ha sido concluida y se encuentra a la fecha en servicio, está ubicado en la tercera sección de la provincia Gran Chaco del departamento de Tarija, es parte de la Ruta F011 de la Red Fundamental del Sistema Vial Nacional, forma parte del Corredor de exportación de productos agropecuarios del sur de Santa Cruz y El Chaco boliviano con los mercados de Paraguay y Brasil.

PROPUESTA

El proyecto individual que conforma este proyecto estructurado implica la construcción de la infraestructura para la instalación de un Centro de Control Integrado de Frontera Paraguay - Bolivia, con zonas de acceso y verificación de cargas, área de retención de cargas, sistemas informáticos y de telecomunicaciones y un laboratorio de control sanitario.

ESTADO ACTUAL

El proyecto forma parte de la Cartera del COSIPLAN y se encuentra actualmente en ejecución.

En el lado boliviano, el tramo Palo Marcado – Cañada Oruro ha sido concluido y se encuentra a la fecha en servicio. El proyecto se inicia en la población de Villa Montes, distante 275 km de la ciudad de Tarija, desarrollándose en los primeros 60 km en forma paralela al recorrido del río Pilcomayo, para luego en forma recta desde la localidad de Lbibobo llegar al punto fronterizo con Paraguay denominado Hito BR 94 y también Cañada Oruro.

Es parte integrante de la ruta 011 que une Tarija con la capital de la provincia O'Connor y la capital de la Tercera Sección de la provincia Gran Chaco Villa Montes para finalizar en la frontera con Paraguay en el Hito BR 94. El camino se encuentra dentro de la llanura chaqueña y se desarrolla a lo largo de zonas topográficas onduladas y planas.

24

**CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL
(TRAMO BOLIVIANO)**

EJE:INTEROCEÁNICO CENTRAL

GRUPO/S:G5

PAÍSES:BOLIVIA

INVERSIÓN ESTIMADA:US\$6,7 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Ferroviario



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
IOC81	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL	BO	PRE-EJECUCIÓN	6.700.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado permitirá la conexión central de Suramérica uniendo Brasil, Chile, Perú y Bolivia, posibilitando el intercambio comercial entre estos países y la posible exportación a los mercados de ultramar. El Corredor Ferroviario Bioceánico Central articula redes férreas desde el puerto de Santos (Brasil) hasta el Puerto de Arica (Chile) con una longitud de 4.000 km. El tramo boliviano es crítico pues en la actualidad las dos redes ferroviarias, la Red Andina y la Red Oriental, no están interconectadas, generando un eslabón faltante equivalente al 6% del total de la longitud del Corredor Ferroviario Bioceánico Central en una longitud aproximada de 500 km. La trocha de las dos redes ferroviarias es métrica, la capacidad portante es de 15-18 toneladas por eje y tiene una velocidad de 70 km/h (pasajeros) y 40 km/h (carga).

La falta de conexión en el territorio boliviano impide el tráfico continuo en todo el corredor y los tramos viales no tienen la capacidad de sostener con eficiencia las proyecciones de cargas disponibles. Las proyecciones del movimiento de mercancías aportan elementos de juicio suficientes para definir un proyecto que consiste en aumentar y homogenizar la capacidad de carga en todo el territorio boliviano.

PROPUESTA

La propuesta apunta a realizar inversiones para: i) mejorar la infraestructura existente (cambio de rieles, reemplazo de durmientes y otros); y ii) construir la interconexión por la alternativa más favorable considerando los aspectos técnicos, operativos, ambientales, económicos y sociales. Por lo tanto, se aspira a lograr la interoperabilidad (trocha homogénea y capacidad portante) a nivel regional.

ESTADO ACTUAL

El único proyecto individual que conforma este proyecto estructurado se encuentra en la Cartera del COSIPLAN y está priorizado en el Plan Nacional de Desarrollo, Plan de Desarrollo Sectorial de Bolivia y en el Programa Operativo Anual 2011-2012 del Viceministerio de Transportes.

Adicionalmente cuenta con un estudio de identificación de alternativas que será complementado con recursos del BID mediante la realización de estudios de Mercado, Estratégico, Diseño Básico y Evaluación Ambiental Estratégica, los cuales estarán concluidos a mediados de 2014, planificándose el inicio de su ejecución para el año 2015. Dichos estudios contemplan la rehabilitación, el mejoramiento (tramos existentes) y la construcción (tramo interconexión). En consecuencia, se encuentra en etapa de pre-ejecución.

■ EJE MERCOSUR-CHILE (ARGENTINA, BRASIL, CHILE, PARAGUAY, URUGUAY)

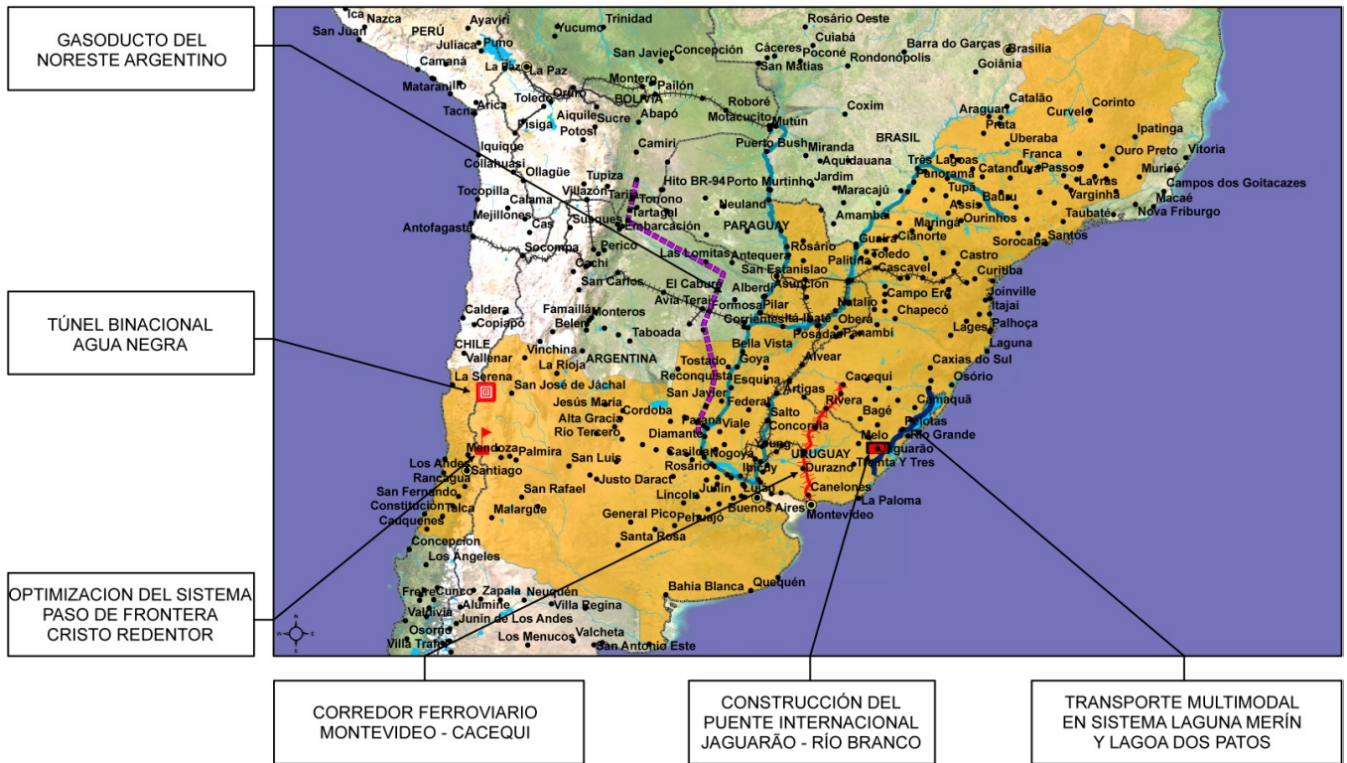
El área de influencia del Eje MERCOSUR - Chile incluye las Regiones Metropolitana, IV, V, VI y VII de Chile, (Coquimbo, Valparaíso, del Libertador y del Maule, respectivamente); las provincias argentinas de Mendoza, San Juan, La Rioja, San Luis, Córdoba, La Pampa, Santa Fe, Salta, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes y Misiones; los estados brasileños de Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, San Pablo y Minas Gerais; la Región Oriental de Paraguay; y la República Oriental del Uruguay. El área de influencia definida para el Eje MERCOSUR - Chile alcanza una superficie de 3.216.277 km², equivalente al 25,5% de la suma de la superficie total de los cinco países que conforman el EID.

Se calcula, en 2008, una población total de 137.300.163 habitantes para el área del Eje MERCOSUR - Chile, lo que representa el 53,7% de la suma de la población total de los cinco países que integran el EID. Asimismo, en el área de influencia del Eje se alcanza una densidad habitacional promedio de casi 43 habitantes/km². Este indicador varía desde un máximo de 438 habitantes/km² para la Región Metropolitana de Chile, a un mínimo de poco más de 2 habitantes/km² correspondiente al territorio de la Provincia de La Pampa en la República Argentina.

De los seis grupos de proyectos que componen el Eje MERCOSUR-Chile, cuatro aportan proyectos a la API: i) G2 - Porto Alegre - Límite Argentina / Uruguay - Buenos Aires; ii) G3 - Valparaíso - Buenos Aires; iii) G4 – Coquimbo – Región Centro Argentina – Paysandú; y iv) G5 - Grupo Energético.

En el Cuadro 15 se aprecian los 7 proyectos individuales que componen los 6 proyectos estructurados de la API en el Eje MERCOSUR-Chile. El valor de las inversiones involucradas asciende a US\$2.382 millones. La API impacta en el desarrollo de los cinco países del Eje (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Uruguay). El proyecto de mayor tamaño es el Gasoducto del Noreste Argentino. Los demás proyectos están orientados a diferentes objetivos. Existen tres proyectos con impacto de desarrollo transfronterizo entre Brasil y Uruguay a través de un corredor ferroviario, un puente internacional y el mejoramiento del transporte multimodal entre la Laguna Merín y la Lagoa dos Patos. Finalmente, se incluyen dos proyectos que contribuyen a la conectividad entre Argentina y Chile: Túnel Binacional Agua Negra y Optimización del Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor. Los proyectos cumplen con los criterios de selección establecidos y son consistentes con las funciones estratégicas de los grupos del Eje involucrados en la API.

MAPA 8: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE MERCOSUR-CHILE



CUADRO 15: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE MERCOSUR-CHILE

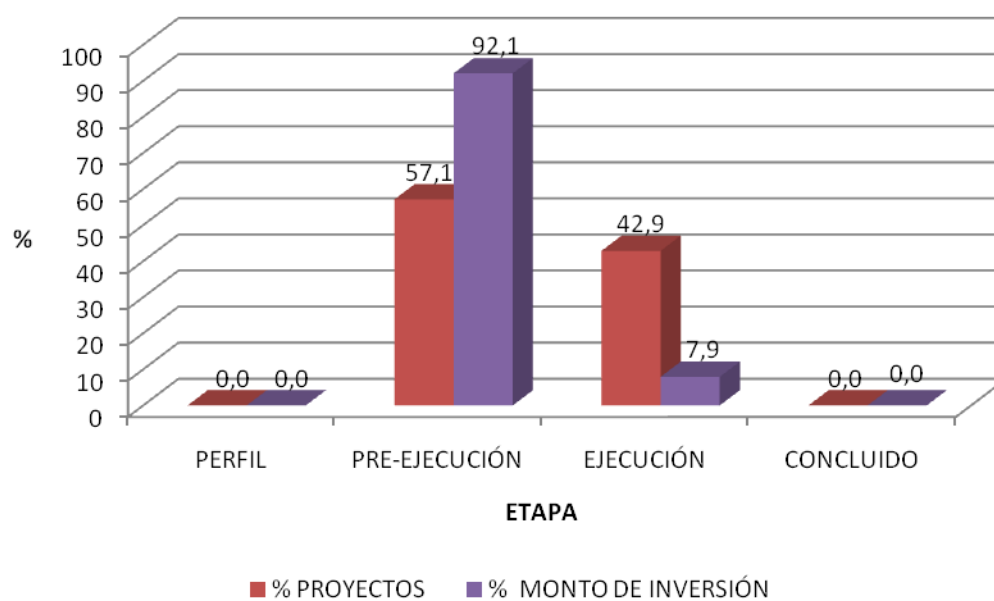
N°	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
25	MCC	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	ARGENTINA/ BOLIVIA	USD 1.000,0	MCC68	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	AR	G5	PRE-EJECUCIÓN	1.000.000.000
26	MCC	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BRASIL/ URUGUAY	USD 93,5	MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BR - UR	G2	PRE-EJECUCIÓN	93.500.000
27	MCC	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS	BRASIL/ URUGUAY	USD 49,0	MCC85	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS	BR - UR	G2	EJECUCIÓN	49.000.000
28	MCC	CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ	BRASIL/ URUGUAY	USD 139,8	MCC30	RECONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	UR	G2	EJECUCIÓN	134.831.000
					MCC115	ADECUACIÓN FERROVIARIA DE TROCHA BRASILEÑA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUÍ	BR - UR	G2	EJECUCIÓN	5.000.000
29	MCC	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	ARGENTINA/ CHILE	USD 250,0	MCC34	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	AR - CH	G3	PRE-EJECUCIÓN	250.000.000
30	MCC	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	ARGENTINA/ CHILE	USD 850,0	MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR - CH	G4	PRE-EJECUCIÓN	850.000.000
TOTAL										2.382.331.000

CUADRO 16: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE MERCOSUR-CHILE
SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
 (En millones de US\$ y en %)

ETAPA DEL PROYECTO	#PROYECTOS	% PROYECTOS	MONTO DE INVERSIÓN	% MONTO DE INVERSIÓN
PERFIL	0	0,0	0,0	0,0
PRE-EJECUCIÓN	4	57,1	2.193,5	92,1
EJECUCIÓN	3	42,9	188,8	7,9
CONCLUIDO	0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	7	100,0	2.382,3	100,0

Nota: Los montos se calculan a partir de las etapas de ejecución en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API.

GRÁFICO 10: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE MERCOSUR-CHILE
SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
 (en % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)



EJE: MERCOSUR-CHILE

GRUPO/S: G5

PAÍSES: ARGENTINA

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$1.000,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Energía



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
MCC68	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	AR	PRE-EJECUCIÓN	1.000.000.000

FUNDAMENTO

El objetivo de este proyecto estructurado consiste en asegurar el abastecimiento de gas natural a la Región Noreste de Argentina a través de cañerías de gran diámetro y garantizar la provisión en forma sostenida de los caudales necesarios para activar su uso a nivel vehicular y para producción industrial y agroindustrial.

El Gasoducto Troncal permitirá la vinculación de las reservas de gas ubicadas en el norte argentino y en Bolivia con el Sistema Nacional Interconectado de Gasoductos Troncales de Argentina, lo que se realizará en las proximidades de la ciudad de Santa Fe. Esta interconexión gasífera posibilitará la inyección de importantes volúmenes de gas en la zona de mayor consumo de Argentina y facilitará la expansión de la disponibilidad de gas hacia las provincias citadas. Algunas de las provincias beneficiarias no cuentan con la posibilidad de uso de este recurso y otras lo disponen de manera insuficiente y no apta para asegurar el desarrollo económico que la región requiere.

Complementariamente, el proyecto mejorará las condiciones ambientales al sustituir otros combustibles fósiles más contaminantes. Adicionalmente, se ha identificado que el proyecto requiere de un programa de acciones complementarias vinculadas a la franja fronteriza involucrando la infraestructura, la preservación del medio ambiente y las oportunidades de integración productiva y logística.

PROPUESTA

La propuesta es construir un sistema de transporte de gas que parte desde Bolivia, comprendiendo 675 km aproximadamente del ramal troncal que atraviesa las provincias argentinas del Chaco, uniendo los tramos ubicados en Formosa y Santa Fe, con sus derivaciones que permitirá el desarrollo de las localidades del interior provincial.

La obra comprenderá:

- i) el Gasoducto Troncal y los ramales provinciales que derivarán de él;
- ii) las plantas compresoras y de regulación y medición;
- iii) las instalaciones de superficie y otras obras complementarias de carácter civil, eléctrico y de comunicaciones. Las obras complementarias incluirán la implementación de los sistemas de transmisión electrónica de datos, la operación a distancia, la telemetría, etc.

ESTADO ACTUAL

Este único proyecto individual conforma el proyecto estructurado e integra la Cartera del COSIPLAN y ha sido objeto de declaraciones en las cumbres presidenciales entre ambos países. Adicionalmente, se ha realizado la pre-factibilidad técnico-económica, falta completar el proyecto de ingeniería.

EJE: MERCOSUR-CHILE

GRUPO/S: G2

PAÍSES: BRASIL-URUGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$93,5 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BR-UR	PRE-EJECUCIÓN	93.500.000

FUNDAMENTO

Este proyecto se encuentra localizado en la frontera entre Uruguay y Brasil sobre el Río Yaguarón. La zona es cercana a las ciudades de Río Branco, en el Departamento de Cerro Largo (Uruguay) y Jaguarão, en el Estado de Rio Grande do Sul (Brasil).

Este proyecto apunta a mejorar el tráfico vial internacional de carga y pasajeros (que podrán circular sin restricciones), permitiendo la integración de las zonas de influencia a través de una mayor actividad comercial y un más amplio intercambio cultural. El proyecto, al reducir el tráfico por la ruta comercial Chuí - Chuy y desviarlo hacia el nuevo puente internacional, permitirá proteger las reservas ecológicas de la costa atlántica y aliviar el tramo carretero brasileño Pelotas - Rio Grande (BR-392/RS); preservar la Ruta Litoraleña para el tráfico ligero y turístico; y reducir el trayecto entre Montevideo y Porto Alegre en, aproximadamente, 53 km.

El estudio de viabilidad técnico-económico-ambiental considera que el 75% de los vehículos de carga y el 50% de los autos que en recorridos de larga distancia hoy pasan por Chuí – Chuy, se derivarán hacia el nuevo puente (Yaguarón-Río Branco).

PROPUESTA

El proyecto tiene una intervención principal que es la construcción de un segundo puente internacional sobre el Río Yaguarón y la adecuación de sus accesos. El nuevo puente será construido con el sistema estructural extradorsal, en hormigón y acero y tendrá 400 m de largo y 16,85 m de ancho. Con relación a las vías de acceso, están previstos 9,1 km hasta la carretera BR-116/RS (Brasil) y 6,4 km hasta la Ruta 26 (Uruguay). Los pasos de frontera tendrán controles integrados, con control de pasajeros del lado uruguayo y control de cargas del lado brasileño.

ESTADO ACTUAL

Este proyecto forma parte de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y es frecuentemente citado como prioritario en los comunicados conjuntos.

Es también considerado en los marcos de la Comisión Mixta Brasileño-Uruguaya, creada por el Acuerdo firmado entre los dos países, y de la Comisión Bilateral de Planeamiento Estratégico e Integración Productiva de Brasil-Uruguay (CBPE).

En los presupuestos de los respectivos países están asignados recursos financieros para la ejecución de este proyecto binacional. En el caso de Brasil, el proyecto integra el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC).

El proyecto está en etapa de pre-ejecución y se espera concluir las obras para junio de 2015.

EJE: MERCOSUR-CHILE

GRUPO/S: G2

PAÍSES: BRASIL-URUGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$49,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Multimodal



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
MCC85	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS	BR-UR	EJECUCIÓN	49.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto tiene importantes implicaciones transfronterizas e involucra obras tanto en Uruguay como en Brasil basadas en la necesidad de mejorar la conectividad entre la región este de Uruguay y el sur de Brasil, que actualmente es exclusivamente por carretera. La reincorporación del modo de transporte fluvial implicará la posibilidad de transportar mayores volúmenes de carga reduciendo fletes y costos de mantenimiento de infraestructura, descongestionando los pasos de frontera, a la vez que reducirá la afectación ambiental por gases de combustión de motores, ruidos y accidentes carreteros. Las afectaciones a los medios fluvial y lacustre derivadas del proyecto están siendo estudiadas por los dos países en sus respectivas jurisdicciones.

El fundamento de este proyecto está consubstanciado en el "Acuerdo entre la República Federativa de Brasil y la República Oriental del Uruguay sobre Transporte Fluvial y Lacustre en la Hidrovía Uruguay-Brasil" firmado el 30 de julio de 2010 en la ciudad de Santana do Livramento. Esta hidrovía fue desactivada como consecuencia de la construcción de la Ruta BR-471/RS (Chuí/Pelotas), en la década de 1970. La BR-471/RS atraviesa la Estación Ecológica del Taim, que ocupa un área de 32.038 hectáreas, comprendiendo parte de los municipios de Santa Vitória do Palmar y Rio Grande, entre la Lagoa Mirim y el Océano Atlántico, próximo al Arroyo Chuí (frontera Brasil- Uruguay).

En Uruguay, el área del proyecto comprende el sector uruguayo de la Laguna Merín y sus afluentes, especialmente los ríos Yaguarón, Cebollatí y Tacuarí. En Brasil, el área del proyecto abarca el sector brasileño de la Laguna Merín y sus afluentes, especialmente el río Yaguarón, el canal de San Gonzalo y sus afluentes, los canales de acceso hidroviario al Puerto de Río Grande, la Lagoa dos Patos y sus afluentes, el Río Guaíba y los ríos Taquarí, Jacuí, Dos Sinos, Gravataí, Caí y Camaquã, totalizando 997 km de extensión.

PROPUESTA

El proyecto consiste en reactivar el transporte fluvial y lacustre en la hidrovía conformada por las Lagunas Merín y dos Patos y sus afluentes.

La propuesta es desarrollar servicios de transporte fluvial eficientes, seguros, regulares y adecuados tanto para cargas como para pasajeros de acuerdo a los requisitos actuales del comercio, del desarrollo económico y de la protección del medio ambiente.

El proyecto comprende obras de dragado, señalización y balizamiento de vías navegables en ambos países, obras conjuntas de levantamiento hidrográfico y cartografía en la laguna Merín y construcción de puertos en el territorio uruguayo.

El proyecto incluye también, por tratarse de una hidrovía binacional, acciones vinculadas a la regulación de migración, aduanas, sanidad etc. que serán realizadas conjuntamente a través de las entidades nacionales y binacionales pertinentes.

ESTADO ACTUAL

Este proyecto forma parte de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y cuenta con comunicados conjuntos de los Presidentes y está en el marco del Tratado de Cooperación para el Aprovechamiento de los Recursos Naturales y el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín.

El proyecto también es tratado en el marco de la Secretaría Técnica de la Hidrovía Uruguay-Brasil, por el Grupo de Trabajo para el Desarrollo del Plan Cartográfico y monitoreado por el Grupo de Alto Nivel Brasil-Uruguay (GAN).

De acuerdo con la normativa vigente en cada uno de los países se están cumpliendo los respectivos requerimientos de protección ambiental de modo de no afectar el ecosistema, en particular el de los medios fluviales y lacustres.

Este proyecto está en la previsión presupuestal de la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay para el quinquenio 2010-2014 y, en Brasil, es parte de la segunda etapa del Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC-2), lo que le garantiza recursos financieros para su implementación y le proporciona un modelo especial de gestión.

El proyecto está en etapa de ejecución, con término previsto para 2015. Las obras todavía no concluidas que componen el proyecto son las siguientes: i. implementación de la terminal de carga (plataforma multimodal) en San José Del Norte- RS, además de los accesos y de la infraestructura; ii. ampliación de la Terminal de Carga (plataforma multimodal) de Estrela, en el Río Taquari; iii. ampliación de la terminal de carga (plataforma multimodal) de Cachoeira del Sul-RS, en el Río Jacuí; iv. ampliación de la terminal de carga (plataforma multimodal) de Santa Vitória do Palmar-RS, en Lagoa Mirim; v. ampliación de la terminal de carga (plataforma multimodal) de Porto Alegre-RS, en el Lago Guaíba; vi. adecuación del puerto de Rio Grande-RS, en Lagoa dos Patos; vii. adecuación del puerto de Pelotas-RS, en el Canal de São Gonçalo, todos con previsión de inicio de obras en octubre de 2013 y conclusión en octubre de 2014; viii. dragado del Canal de Sangradouro y del Canal de Acceso al Puerto de Santa Vitória do Palmar; y ix. Dragado en la Lagoa Mirim, estas dos últimas todavía sin definición de fechas de inicio y de término.

EJE: MERCOSUR-CHILE

GRUPO/S: G2

PAÍSES: BRASIL-URUGUAY

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$139,8 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Ferroviario



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	UR	EJECUCIÓN	134.831.000
MCC115	ADECUACIÓN FERROVIARIA DE TROCHA BRASILEÑA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUÍ	BR-UR	EJECUCIÓN	5.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto tiene importantes implicaciones transfronterizas e involucra obras tanto en Uruguay como en Brasil, permitiendo interconectar, por ferrovía, la ciudad de Montevideo (Uruguay) con el puerto de Rio Grande (Brasil), y con las regiones sur y sudeste de Brasil. El proyecto busca mejorar la integración física del MERCOSUR y en particular los corredores ferroviarios que unen Montevideo con las redes brasileña y argentina en Rivera y Salto Grande, respectivamente. Consolida, a su vez, la conectividad regional, generando sinergias transfronterizas entre ambos países y optimizando el flujo de producción regional, activando y potenciando el transporte ferroviario, ampliando la posibilidad de transporte de carga actualmente concentrada principalmente en el medio carretero.

Este emprendimiento, prioritario en la agenda de ambos gobiernos, se presenta como un instrumento eficaz de aproximación comercial regional, teniendo en cuenta que el modo ferroviario tiene capacidad para transportar grandes volúmenes con elevada eficiencia energética, principalmente en casos de desplazamientos de medias y de grandes distancias; ofrecer más seguridad en relación al modo vial – con menor índice de accidentes y menor incidencia de hurtos y robos; causar menos impacto al medio-ambiente; ofrecer fletes más bajos aumentando la competitividad; reducir los costos de infraestructura; e inducir a la actuación de operadores logísticos y prestadores de bienes y servicios localizados en su área de influencia.

Actualmente, la carga transportada entre los dos países – constituida de productos primarios y secundarios (principalmente: cereales, madera, cebada, arroz, chapa de hierro fundido, máquinas agrícolas, etc.) – está concentrada en las carreteras (en territorio brasileño, por la BR– 293/RS y BR-158/RS).

En lo que respecta a Uruguay, la mejora en el tramo que le involucra se traduce en mejores servicios, impactando directamente sobre la ecuación de costos de transporte de los clientes. Esto genera un mayor atractivo para la captación de inversiones en el sector logístico, terminales de transferencia de carga, así como en actividades vinculadas directa e indirectamente a la operativa ferroviaria y a la logística en general.

El tramo en Uruguay, con 567 km desde Montevideo hasta Rivera, se encuentra en servicio pero es necesario mejorarlo para permitir el mantenimiento automatizado.

PROPUESTA

En territorio brasileño, se requiere la rehabilitación del tramo ferroviario entre Santana do Livramento y Cacequí, con 158 km de extensión. Con relación a este tramo, fue realizada una inspección técnica con representantes del concesionario ALL (América Latina Logística do Brasil S/A) y técnicos de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), en la cual fueron identificadas las intervenciones necesarias para la rehabilitación de la vía, incluyendo: reemplazo de durmientes, limpieza de cortes, refuerzo de aterros y reparación de 10 puentes.

En territorio uruguayo, se requiere la rehabilitación de la vía férrea entre Montevideo y Rivera, con 567 km de extensión. Esta intervención está orientada a mejorar el nivel de servicio de los tramos que la integran, fundamentalmente en lo que refiere a estado, velocidad y seguridad para el transporte ferroviario de cargas. Esta primera etapa de rehabilitación (carga admisible en territorio uruguayo: 18 toneladas por eje), que apunta a la consolidación de la infraestructura ferroviaria a los efectos de adecuarla a los nuevos requerimientos del transporte de cargas local e internacional, se ampliará de acuerdo a la demanda creciente de transporte ferroviario. La nueva superestructura de vía permitirá que en una etapa futura se aumente la carga admisible a 22 toneladas por eje mediante el refuerzo de las obras de arte, manteniendo las velocidades alcanzadas en la primera etapa.

Las acciones complementarias identificadas son: negociar contratos comerciales que optimicen las condiciones operacionales; discutir cuestiones referentes a la facilitación del transbordo; comprar equipos; buscar potenciales embarcadores; identificar productos para ser intercambiados; verificar la necesidad de incorporación de material rodante y la recuperación de estaciones.

ESTADO ACTUAL

Los dos proyectos individuales que integran este estructurado forman parte de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN.

El proyecto estructurado cuenta con comunicados conjuntos de los países, teniendo carácter estratégico en el contexto de la creación de un nuevo paradigma para la relación bilateral Brasil-Uruguay.

Adicionalmente los estudios de pre-inversión culminaron en 2011 y los dos proyectos individuales se encuentran en etapa de ejecución.

Las obras en territorio brasileño se concluirán en noviembre de 2012 lo que permitirá la entrada en operación internacional entre los territorios uruguayo y brasileño, independientemente de la conclusión de las obras de recuperación y mejoramiento en la vía férrea en Uruguay que se extenderán hasta el 2014.

EJE: MERCOSUR-CHILE

GRUPO/S: G3

PAÍSES: ARGENTINA-CHILE

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$250,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Paso de Frontera



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
MCC34	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	AR-CH	PRE-EJECUCIÓN	250.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado consiste en un plan para optimizar tanto la infraestructura como los aspectos de tecnología y operativos en el funcionamiento de todos los complejos fronterizos y estaciones de gestión del paso Sistema Cristo Redentor. Constituye una solución sistémica al problema de congestión que la creciente demanda de tráfico está planteando hace años a los servicios de ambos países en esta conexión.

El paso de frontera Sistema Cristo Redentor está situado en la cordillera de Los Andes, conecta la V Región de Valparaíso en Chile con la provincia de Mendoza en Argentina. Tiene alta prioridad pues es la principal conexión terrestre bilateral entre Argentina y Chile y también el centro de confluencia de conexiones de un intenso tránsito proveniente del MERCOSUR hacia Chile y a los mercados de ultramar en el Pacífico, a través de los puertos de Valparaíso, San Antonio y Quinteros, en la V Región.

El proyecto se basa en un estudio que permitió evaluar las alternativas tanto de la infraestructura como de la operación del Paso Sistema Cristo Redentor y definir las soluciones para implementar un mejor sistema de control fronterizo, mediante un plan de desarrollo por etapas en el corto, mediano y largo plazo.

La iniciativa aborda todos los aspectos que inciden en el tráfico bilateral, sin atribuir la congestión a una sola causa, tomando en cuenta conceptos nuevos, como la optimización de los espacios para la atención diferenciada según tipo de vehículos, evitar que el espacio del control fronterizo se preste para actividades ajenas al control que retienen al usuario en el recinto más allá de lo necesario, uso de tecnologías, diseño de un modelo de circulación en los recintos de control, habitabilidad de los funcionarios, etc.

PROPUESTA

El proyecto incluye:

- i) medidas operativas para el desempeño de las funciones de control fronterizo;
- ii) modelo de circulación de personas y vehículos en el área de control fronterizo;
- iii) emplazamiento de cada puesto de control (distinguiendo entre control de pasajeros y de cargas);
- iv) plan de inversiones en infraestructura según las alternativas de cada tipo de control y sus soluciones;
- v) estimaciones de costos de operación y mantenimiento; y
- vi) lineamientos para un plan de contingencias a ser aprobado por los países involucrados.

Este proyecto contempla varias obras y acciones individuales a realizarse por Chile y Argentina, los que deben avanzar en dos etapas, con metas de corto y mediano plazo. Ellas se encuentran en diversas etapas de avance. El proyecto comienza con la aprobación por parte de ambos gobiernos del Estudio Binacional para la Optimización del Paso Sistema Cristo Redentor, realizado en el marco de IIRSA, como un programa de cooperación técnica, con fondos del BID. En 2011 se constituyó la Comisión Binacional para el Proyecto de Optimización del Paso Sistema Cristo Redentor que ha realizado varias reuniones. Se ha avanzado con algunas medidas de agilización y

en la definición de las necesidades logísticas de cada servicio para el funcionamiento de los controles integrados en los respectivos complejos. Considera una Etapa I, con mejoras provisionarias usando unidades móviles que permitirían ampliar la capacidad de los establecimientos y luego una Etapa II con la implementación de los controles en las instalaciones definitivas. El proyecto en su conjunto se encuentra en etapa de pre-ejecución respecto de las obras más importantes, con estudios de pre inversión.

ESTADO ACTUAL

El proyecto binacional de Optimización del Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor es un proyecto estructurado compuesto de varias obras y acciones a desarrollarse en etapas y obedecerá a un cronograma conjunto elaborado entre ambos países.

En Chile, se contempla la construcción del nuevo complejo de Libertadores, adecuaciones viales asociadas a la segregación de accesos al recinto, estacionamientos segregados, adecuaciones en edificio de alojamiento de funcionarios, entre otras, además de instalaciones móviles para ampliar también la capacidad del actual complejo mientras se realizan las obras definitivas. Argentina por su parte tiene proyectos individuales para adecuar los actuales complejos y también las obras viales asociadas al modelo de segregación de accesos y módulos de atención por tipo de vehículos, entre otros.

Por su parte Argentina ha dado inicio a las gestiones para priorizar y solicitar el financiamiento externo que permita la ejecución de las obras.

En el ámbito bilateral, el proyecto estructurado es impulsado por la citada Comisión Binacional, en tanto que en el ámbito multilateral, es un proyecto surgido del Proceso Sectorial de Pasos de Frontera de IIRSA y se integró a la agenda de Proyectos Prioritarios del COSIPLAN.

EJE: MERCOSUR-CHILE

GRUPO/S: G4

PAÍSES: ARGENTINA-CHILE

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$850,0 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR-CH	PRE-EJECUCIÓN	850.000.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado tiene como principal objetivo la construcción de un túnel doble en la frontera entre Chile y Argentina, en el paso de Agua Negra. Debido a su ubicación geográfica, conforma un importante eje de integración regional que fortalece las conexiones desde la zona central de Argentina hacia el área de influencia del Puerto de Coquimbo en Chile, fomentando el turismo y el comercio internacional entre todos los países que conforman el Eje Mercosur - Chile. Asimismo, existen estimaciones de tráfico vehicular que producirá la apertura del túnel, en estudios llevados a cabo tanto por Argentina como por Chile (estudios de evaluación social del proyecto). A pesar que sus resultados son disímiles, se ha trabajado en el análisis de estos estudios para llegar a estimaciones más afinadas en cuanto a la demanda.

El túnel bajaría la altura máxima del cruce de frontera de 4.750 msnm a una cota de 3.620 msnm en el portal chileno y a 4.445 msnm en el portal argentino mejorando la conexión ya existente. La nueva traza de 13,8 km de longitud nominal, entregaría una ruta más expedita y con menores riesgos para unir la Región de Coquimbo con la Provincia de San Juan, abriendo nuevas oportunidades al desarrollo turístico y al intercambio comercial.

En el contexto bilateral, este proyecto se estudió en el ámbito del Grupo Técnico Mixto y posteriormente en el seno de una Entidad Binacional creada en el marco del Tratado de Maipú suscrito entre Argentina y Chile en 2009 (EBITAN) y en el contexto multilateral, está incluido en la Cartera de proyectos de IIRSA, así como en la API del COSIPLAN.

PROPUESTA

Este proyecto estructurado está localizado en la provincia de San Juan (Argentina) y en la IV Región (Chile) y es parte del denominado corredor bioceánico Porto Alegre (Brasil) - Coquimbo (Chile).

La propuesta es construir un túnel internacional que reemplace los últimos kilómetros de camino a cada lado de la frontera y que permita a los vehículos de carga evitar las zonas de más difícil circulación y con mayores precipitaciones.

Los elementos constitutivos del Proyecto que es objeto de este Protocolo son los siguientes:

- a) Los estudios realizados en Chile y Argentina sobre el Túnel Internacional de Agua Negra.
- b) Los estudios adicionales que puedan realizar las Partes o las empresas constructoras.
- c) Las obras civiles de construcción del Túnel, sus instalaciones y equipamiento de seguridad y los accesos para su operación, incluidos sistemas mecánicos (ventilación y control de incendios), sistemas eléctricos (alimentación eléctrica, iluminación, etc.) y sistemas electrónicos (control y comunicación).

- d) Las estructuras, instalaciones, equipamiento, sistemas y construcciones adicionales que se ubiquen dentro del área binacional de operaciones, incluyendo las de telecomunicaciones y servicios externos necesarios para la administración y explotación del Túnel Internacional de Agua Negra.
- e) Los procedimientos, reglamentos instructivos y manuales técnicos que se generen durante las distintas etapas del proyecto, aprobados por la EBITAN.
- f) Las actividades de construcción, mantenimiento, operación y explotación del túnel, de acuerdo a las regulaciones aplicables al proyecto.

ESTADO ACTUAL

Este proyecto está en etapa de pre-ejecución. En relación a los estudios de factibilidad, el proyecto cuenta con estudios de demanda y evaluación social en ambos países. Al mismo tiempo, cuenta con estudios técnicos, ingeniería conceptual, ingeniería básica, geología e hidrogeología. Aún no existe una calendarización exacta para el proyecto, pero se espera a comienzos de 2013 concluir los estudios en curso y sus análisis y suscribir un Protocolo que permita avanzar hacia las etapas siguientes de precalificación de empresas interesadas en la construcción del túnel y luego a la licitación de la obra.

Según se ha convenido, el costo de la construcción del túnel será asumido por ambos países en la proporción correspondiente a sus respectivos territorios. Ello se hará bajo una fórmula en que el financiamiento para la construcción del túnel estará a cargo de Argentina, pero una vez iniciada la explotación del túnel, Chile restituirá a Argentina la parte proporcional que le corresponde en el costo de las obras de construcción del mismo, con cargo a los derechos que le correspondieren por el cobro del peaje.

La construcción del túnel tomaría unos 7 años.

■ EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA (BOLIVIA, BRASIL Y PERÚ)

El área de influencia del Eje abarca los departamentos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y Puno de Perú; los departamentos de Pando, Beni y La Paz de Bolivia; y, los estados de Acre y Rondônia de Brasil. El área de influencia alcanza una superficie de 1.146.871 km², incorporando el 10,5% de la suma de superficie total de los tres países que conforman el EID.

Se calcula, en 2008, una población total de 10.249.938 habitantes, lo que representa el 4,5% de la suma de la población total de los tres países que integran el EID. Asimismo, la densidad habitacional promedio es de casi 9 habitantes/km². Este indicador varía desde un máximo de casi 21 habitantes/km² para el área de influencia para el departamento de La Paz en Bolivia, a un mínimo de poco más de un 1 habitante/km² correspondiente al territorio del departamento de Pando, también en Bolivia. El territorio del Eje tiene la menor densidad poblacional de los nueve EIDs de la API.

De los tres grupos de proyectos que componen el Eje, el grupo 2 (G2 - Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz) aporta proyectos a la API.

En el Cuadro 17, se aprecia el único proyecto estructurado de la API en el Eje Perú - Brasil - Bolivia. El valor de la inversión involucrada asciende a US\$85,4 millones.

MAPA 9: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA



CONEXIÓN PORTO VELHO-
COSTA PERUANA

CUADRO 17: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

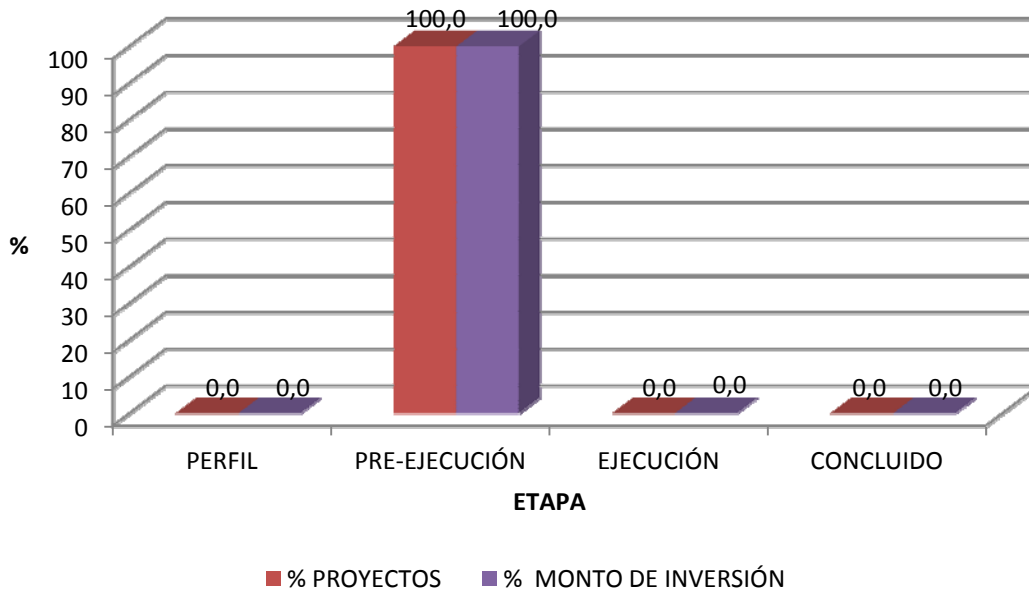
N°	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
31	PBB	CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA	BRASIL/PERU	USD 85,4	PBB64	PUENTE SOBRE EL RIO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/R0)	BR	G2	PRE-EJECUCIÓN	85.350.000
									TOTAL	85.350.000

CUADRO 18: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA
SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
 (En millones de US\$ y en %)

ETAPA DEL PROYECTO	#PROYECTOS	% PROYECTOS	MONTO DE INVERSIÓN	% MONTO DE INVERSIÓN
PERFIL	0	0,0	0,0	0,0
PRE-EJECUCIÓN	1	100,0	85,4	100,0
EJECUCIÓN	0	0,0	0,0	0,0
CONCLUIDO	0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	1	100,0	85,4	100,0

Nota: Los montos se calculan a partir de las etapas de ejecución en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API.

GRÁFICO 11: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA
SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN
 (en % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)



EJE: PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

GRUPO/S: G2

PAÍSES: BRASIL-PERÚ

INVERSIÓN ESTIMADA: US\$85,4 millones

TIPO DE PROYECTO: Transporte Carretero



PROYECTOS INDIVIDUALES

CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO US\$
PBB64	PUENTE SOBRE EL RIO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/R0)	BR	PRE-EJECUCIÓN	85.350.000

FUNDAMENTO

Este proyecto estructurado genera significativas sinergias transfronterizas (social, cultural, educacional, turística, económica y comercial), mediante la consolidación de redes de conectividad de alcance regional, articulando y promoviendo la integración entre Brasil y Perú. El proyecto propicia importantes oportunidades para el desarrollo de cadenas logísticas y de procesos de integración productiva, estimulando la internacionalización de las micro y pequeñas empresas en la región. Adicionalmente, en términos locales, el proyecto contribuirá a reducir la vulnerabilidad de las poblaciones fronterizas y la economía del Estado de Acre en forma general.

Con la conclusión de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur en Perú, el 15 de julio de 2011, se completó la conexión vial entre Perú y Brasil a través del Estado de Acre. Sin embargo, la conexión se discontinúa al alcanzar el Estado de Rondônia, ya que para seguir a otras localidades brasileñas, tanto en dirección a Manaus, via Porto Velho y la Hidrovía del Madeira, como en dirección a las Regiones Centro-Oeste y Sudeste, es necesario cruzar el Río Madeira en balsa en la localidad de Abunã, generando pérdidas de eficiencia en el transporte.

PROPUESTA

Para consolidar la conexión de Perú con Brasil a través de la Carretera Interoceánica Sur – en la que el incremento significativo del flujo de bienes y personas entre los dos países ya fue verificado – la propuesta contempla la construcción de un puente sobre el Río Madeira, en Abunã, con aproximadamente 1,2 km de extensión de manera de completar, de forma continua esa integración vial.

ESTADO ACTUAL

El proyecto se encuentra en etapa de pre-ejecución y se prevé la conclusión de las obras en noviembre de 2016.

La obra de construcción del puente sobre el Río Madeira en Abunã en la BR-364/RO, deberá ser licitada en junio de 2013, con previsión de conclusión en mayo de 2016.

El proyecto está contemplado en el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) de Brasil.

Los tramos peruanos de la Carretera Interoceánica del Sur Iñapari – Puertos Marítimos del Sur están íntegramente concluidos y operativos para el tráfico internacional. Se han asfaltado los tramos Urcos – Pte. Inambari (300 km), Pte. Inambari – Iñapari (403 Km.) y Azángaro – Pte. Inambari (306 Km.); también se han rehabilitado los tramos San Juan de Marcona – Urcos (758 km) y Matarani/Ilo – Azángaro (855 Km.). Asimismo, se ha concluido la construcción del Puente Continental (722 m.) sobre el río Madre de Dios, lo que ha permitido dinamizar los flujos de transporte hacia/desde la frontera.

En relación al paso fronterizo en Iñapari, aún está pendiente la construcción del CEBAF lado peruano, el cual se encuentra en la fase de factibilidad. A nivel bilateral se viene tratando este tema, para definir la manera más adecuada de realizar el control fronterizo.

La culminación de la Carretera Interoceánica del Sur está permitiendo avanzar en el proceso de integración con el Brasil. Actualmente ya se operan algunos flujos de transporte. Del sur del Perú se espera incrementar el traslado hacia los Estados de Acre y Rondonia de productos como cereales andinos, cebolla, ajos, cemento, fierro y otros. Asimismo, para el transporte de pasajeros ya operan dos empresas de transportes, uno entre Cusco y Río Branco y otro que llega hasta la ciudad de Sao Paulo.

Pero los mayores impactos de la Carretera Interoceánica del Sur está en que ha permitido articular zonas aisladas del Departamento de Madre de Dios con zonas de mayor desarrollo como Cusco y Juliaca-Puno, donde los flujos de transporte se han dinamizado enormemente para actividades comerciales y turísticas.

En el Océano Pacífico, la Carretera Interoceánica del Sur tiene como puntos de entrada y salida a los puertos de Ilo y Matarani. El terminal portuario de Matarani actualmente está concesionado y está en adecuadas condiciones de operatividad para el comercio internacional. En relación al terminal portuario de Ilo, se tiene programado mejorar y modernizar sus instalaciones, lo que permitirá también operar carga boliviana de importación y exportación.

ANEXO I

**LISTADO DE PROYECTOS INDIVIDUALES Y
ESTRUCTURADOS DE LA API**

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
1	AMA	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	PERU	USD 637.6	AMA16	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS Y PUERTO DE YURIMAGUAS	PE	G3	EJECUCIÓN	275,441,625
					AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	PE	G3	PRE-EJECUCIÓN	47,000,000
					AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	PE	G3	PERFIL	5,000,000
					AMA24	PUERTO DE PAITA	PE	G3	EJECUCIÓN	227,000,000
					AMA25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO	PE	G3	CONCLUIDO ⁽¹⁾	0
					AMA40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	G6	PRE-EJECUCIÓN	19,460,000
					AMA41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMERIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI	PE	G6	PRE-EJECUCIÓN	19,460,000
					AMA56	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS	PE	G6	PRE-EJECUCIÓN	39,200,000
					AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS	PE	G6	PERFIL	5,000,000
2	AMA	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	PERU	USD 2,719.7	AMA26	CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA Y PUERTO DE PUCALLPA	PE	G4	PRE-EJECUCIÓN	416,778,233
					AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	PE	G4	PERFIL	5,000,000
					AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	PE	G4	EJECUCIÓN	706,870,000
					AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	PE	G4	PERFIL	242,000,000
					AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	G6	PRE-EJECUCIÓN	19,460,000
					AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVIO CERRO DE PASCO/LA OROYA - HUANCAYO	PE	G4	PRE-EJECUCIÓN	100,000,000
					AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVIO CERRO DE PASCO - TINGO MARIA	PE	G4	PERFIL	70,000,000
					AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	PE	G4	PERFIL	155,255,500
					AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	PE	G4	EJECUCIÓN	884,000,000
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	PE	G4	PRE-EJECUCIÓN	120,300,000					
3	AMA	ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS	BRASIL/ COLOMBIA /ECUADOR/ PERÚ	USD 60.8	AMA37	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO IÇÁ	BR	G6	PERFIL	8,000,000
					AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO	CO - EC - PE	G6	PERFIL	15,000,000
					AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	EC	G7	PERFIL	5,000,000
					AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO MORONA, SECTOR ECUATORIANO	EC	G6	PERFIL	2,000,000
					AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO NAPO	EC - PE	G6	EJECUCIÓN	5,759,000
					AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA	EC	G2	PRE-EJECUCIÓN	25,000,000

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
4	AND	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO	COLOMBIA/ ECUADOR/ VENEZUELA	USD 3,350.0	AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA	CO	G2	EJECUCIÓN	1,559,000,000
					AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	CO	G2/G4	EJECUCIÓN	1,791,000,000
5	AND	INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR	COLOMBIA/ ECUADOR	USD 223.6	AND31	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL	CO - EC	G6	PRE-EJECUCIÓN	25,000,000
					AND79	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOCHA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	CO	G6	EJECUCIÓN	133,629,000
					AND82	IMPLEMENTACIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA) INCLUYE MEJORAMIENTO DEL PUENTE DE RUMICHACA	CO - EC	G2	PRE-EJECUCIÓN	65,000,000
6	AND	SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA	COLOMBIA/ VENEZUELA	USD 5.0	AND81	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TACHIRA	CO - VE	G2	PERFIL	2,000,000
					AND02	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN	VE	G1	EJECUCIÓN	2,000,000
					AND13	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ	CO	G3	CONCLUIDO ⁽¹⁾	0
					AND19	PASO DE FRONTERA PUERTO CARREÑO	VE	G4	PERFIL	1,000,000
7	AND	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BOLIVIA/PERU	USD 4.0	AND47	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BO - PE	G8	PRE-EJECUCIÓN	4,047,170
8	AND	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PERU	USD 41.2	AND28	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PE	G5	PRE-EJECUCIÓN	41,230,000
9	CAP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	ARGENTINA/ BOLIVIA	USD 23.0	CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	AR - BO	G2	PRE-EJECUCIÓN	23,000,000
10	CAP	CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA	ARGENTINA/ BOLIVIA	USD 477.0	CAP81	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN	AR - BO	G2	PERFIL	15,000,000
					CAP11	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA	AR	G2	PRE-EJECUCIÓN	62,000,000
					CAP50	PAVIMENTACION DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LIMITE CON BOLIVIA)	AR	G2	PRE-EJECUCIÓN	400,000,000

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
11	CAP	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA	ARGENTINA/ BRASIL/ CHILE/ PARAGUAY	USD 2,740.8	CAP20	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU	BR	G3	PRE-EJECUCIÓN	324,000,000
					CAP23	OPTIMIZACIÓN DEL NODO PUENTE ÑEEMBUĆÚ - RÍO BERMEJO	AR - PA	G4	PRE-EJECUCIÓN	61,206,392
					CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - PILAR	PA	G4	PRE-EJECUCIÓN	438,600,000
					CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAÍ - PINEDO	AR	G1	PRE-EJECUCIÓN	104,000,000
					CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAÍ - METÁN	AR	G1	PRE-EJECUCIÓN	212,000,000
					CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA	AR	G1	PRE-EJECUCIÓN	60,000,000
					CAP52	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)	BR - PA	G3	PRE-EJECUCIÓN	40,971,000
					CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	BR	G3	PRE-EJECUCIÓN	1,500,000,000
					CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA) ⁽²⁾	CH	G1	CONCLUIDO ⁽¹⁾	0
12	CAP	CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA	ARGENTINA/ BRASIL/ PARAGUAY	USD 439.7	CAP07	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN	AR - PA	G1	PRE-EJECUCIÓN	101,206,392
					CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON AREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL	BR - PA	G3	PRE-EJECUCIÓN	202,450,000
					CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	PA	G3	PRE-EJECUCIÓN	136,000,000
13	CAP	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)	BRASIL/ PARAGUAY	USD 755.0	CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN)	BR - PA	G3	EJECUCIÓN	555,000,000
					CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - AYOLAS - CARAYAO)	PA	G3	PRE-EJECUCIÓN	200,000,000
14	GUY	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BRASIL/ VENEZUELA	USD 350.0	GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BR - VE	G1	EJECUCIÓN	350,000,000
15	GUY	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	BRASIL/ GUYANA	USD 250.0	GUY09	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	BR - GU	G2	PRE-EJECUCIÓN	250,000,000
					GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	GU - SU - VE	G3	EJECUCIÓN	300,800,000

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
16	GUY	GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GUYANA/ SURINAME/ VENEZUELA	USD 300.8	GUY24	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GU - SU	G3	PERFIL	0
17	HPP	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA	ARGENTINA/ BOLIVIA/ BRASIL/ PARAGUAY/ URUGUAY	USD 1,589.8	HPP07	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ	BO - BR - PA	G1	PRE-EJECUCIÓN	39,000,000
					HPP09	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)	PA	G1	PRE-EJECUCIÓN	88,250,835
					HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÊ	BR	G2	EJECUCIÓN	1,200,000,000
					HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS PARANÁ Y PARAGUAY DESDE SANTA FE A ASUNCIÓN	AR - PA	G3	EJECUCIÓN	45,498,216
					HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE SANTA FE HASTA DESEMBOCADURA EN EL RÍO DE LA PLATA	AR	G3	PERFIL	110,000,000
					HPP72	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ	AR - PA	G4	PERFIL	0
					HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY	AR - UR	G5	EJECUCIÓN	40,000,000
					HPP106	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)	BO - PA	G1	PRE-EJECUCIÓN	600,000
					HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)	BR	G2	EJECUCIÓN	56,000,000
					HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO	BO	G1	PRE-EJECUCIÓN	10,500,000
18	HPP	INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	ARGENTINA/ PARAGUAY/ URUGUAY	USD 293.3	HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO EN URUGUAY DE LA INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	AR - PA - UR	G3	PRE-EJECUCIÓN	127,300,000
					HPP82	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS	AR	G5	PERFIL	0
					HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - POSADAS	AR - PA	G3	PERFIL	166,000,000
19	HPP	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	URUGUAY	USD 100.0	HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	UR	G5	PERFIL	100,000,000

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
20	HPP	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	URUGUAY	USD 15.0	HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	UR	G5	PRE-EJECUCIÓN	15,000,000

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
21	IOC	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BOLIVIA	USD 20.0	IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BO	G3	PERFIL	20,000,000
22	IOC	MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL	BOLIVIA/ BRASIL	USD 388.0	IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ	BO	G5	EJECUCIÓN	269,000,000
					IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE	BR	G2	EJECUCIÓN	17,000,000
					IOC25	AREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	BO - BR	G3	PRE-EJECUCIÓN	2,000,000
					IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA	BO	G5	EJECUCIÓN	100,000,000
23	IOC	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BOLIVIA/ PARAGUAY	USD 2.0	IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BO - PA	G1	EJECUCIÓN	2,000,000
24	IOC	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)	BOLIVIA	USD 6.7	IOC81	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL	BO	G5	PRE-EJECUCIÓN	6,700,000
25	MCC	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	ARGENTINA/ BOLIVIA	USD 1,000.0	MCC68	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	AR	G5	PRE-EJECUCIÓN	1,000,000,000
26	MCC	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BRASIL/ URUGUAY	USD 93.5	MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BR - UR	G2	PRE-EJECUCIÓN	93,500,000
27	MCC	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS	BRASIL/ URUGUAY	USD 49.0	MCC85	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS	BR - UR	G2	EJECUCIÓN	49,000,000
28	MCC	CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ	BRASIL/ URUGUAY	USD 139.8	MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	UR	G2	EJECUCIÓN	134,831,000
					MCC115	ADECUACIÓN FERROVIARIA DE TROCHA BRASILEÑA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUÍ	BR - UR	G2	EJECUCIÓN	5,000,000
29	MCC	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	ARGENTINA/ CHILE	USD 250.0	MCC34	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	AR - CH	G3	PRE-EJECUCIÓN	250,000,000
30	MCC	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	ARGENTINA/ CHILE	USD 850.0	MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR - CH	G4	PRE-EJECUCIÓN	850,000,000

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	PAISES	MONTO API (Millones US\$)	CODIGO BD	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES	PAISES DEL PROYECTO	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO (EN US\$)
31	PBB	CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA	BRASIL/PERU	USD 85.4	PBB64	PUENTE SOBRE EL RIO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/R0)	BR	G2	PRE-EJECUCIÓN	85,350,000

USD 17,260.7 88

USD 17,260,654,363

¹ Este proyecto individual se encuentra concluido y fue incorporado a la API dado que complementa la red de conectividad del proyecto estructurado

² Obra preexistente. Eventualmente se definirán las acciones requeridas para que el tramo se incorpore al corredor ferroviario bioceánico.