
II Jornada Especial sobre la Revisión de la API

Informe

11 de julio de 2017

Radisson Victoria Plaza

Plaza Independencia 759

Montevideo – Uruguay

El día 11 de julio de 2017 tuvo lugar en la ciudad de Montevideo, Uruguay, la II Jornada Especial sobre la Revisión de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API). La reunión contó con la presencia de las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, y del Comité de Coordinación Técnica de COSIPLAN-IIRSA. La agenda de la reunión y la lista de participantes se adjuntan como Anexos 1 y 2, respectivamente.

La reunión fue inaugurada por Fernando Álvarez de Celis, Subsecretario de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de Argentina, en ejercicio de la Presidencia Pro Témpore (PPT) del COSIPLAN, dando la bienvenida y agradeciendo la participación de cada una de las Coordinaciones Nacionales (CNs).

El Coordinador Nacional de Uruguay, Pablo Genta dio la bienvenida a las delegaciones a la ciudad de Montevideo, comentando la importancia de las tres reuniones en el marco del Plan de Trabajo de 2017, mencionando a grandes rasgos los objetivos de las actividades.

La PPT Argentina comentó que este ejercicio de revisión de los proyectos de la API fue sumamente positivo y cumplió con los objetivos de adecuar las prioridades a la dinámica política y económica actual, mirar hacia el futuro y hacer foco en aquellas obras que son más eficientes en el uso de los recursos y producen los mayores beneficios para los ciudadanos suramericanos.

Sin embargo, manifestó que queda todavía un último esfuerzo que realizar, sobre todo relacionado con los proyectos de la API 2027. Muchos proyectos individuales todavía cuentan con información desactualizada; otros siguen en etapa de perfil a pesar de haber pasado ya cinco años desde su identificación como prioritarios; algunos otros se encuentran en pre-ejecución pero en fases muy iniciales, con estudios desactualizados o sin recursos para realizarlos.

En este sentido, destacó también la necesidad de acordar un riguroso seguimiento del avance de los proyectos durante los próximos cinco años. Para ello, se propone asumir el

compromiso de utilizar el Sistema de Monitoreo Permanente que forma parte del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN.

En vistas de lograr la implementación efectiva de la API, resaltó la importancia de sumar al sector privado, aportando reglas claras y procedimientos transparentes para estimular su participación; como también a otros sectores de la sociedad como ONGs y la academia para contribuir desde su conocimiento sobre las necesidades y características de los territorios donde se implementan las obras.

Finalmente, reiteró el fuerte compromiso de la Argentina con la priorización de proyectos de integración que contribuyan verdaderamente a la conectividad de los suramericanos, y la enorme responsabilidad de difundir y transparentar la información de esas obras.

Las delegaciones presentes reconocieron la necesidad de mantener un alto compromiso de acción sobre los proyectos API, teniendo en cuenta factores fundamentales a la hora de planificar las obras de infraestructura como la estabilidad de las políticas de estado para el desarrollo de los programas a largo plazo; las circunstancias económicas internacionales complejas e inciertas hacia el futuro; y las consecuencias del cambio ambiental que provocan situaciones de emergencia y reconstrucción imprevistas.

A continuación, se dio inicio a los trabajos previstos en la agenda de la reunión. Durante la primera sesión, se realizó un repaso de los objetivos y criterios definidos para la revisión quinquenal de la API. Este ejercicio se inició en el mes de abril de 2017 en la I Jornada Especial sobre Revisión de la API, en Buenos Aires, Argentina. En esa ocasión se definieron los siguientes criterios:

- Configurar dos conjuntos de proyectos dentro de la API:
 - **API 2022:** proyectos con firme compromiso de finalización para 2022.
 - **API 2027:** proyectos con fecha prevista de conclusión para 2027.
- Los proyectos estructurados que no pueden incluirse en ninguna de estas dos categorías, dejan de ser prioritarios y podrán volver a ser analizados en la revisión de la API en 2022. Los proyectos individuales que componen esos proyectos API, se mantienen en la Cartera, salvo que los países propongan lo contrario. En el informe de la API 2017 se reportarán los motivos que dificultan la implementación de esos proyectos estructurados.

Los proyectos individuales que se mantienen en el grupo API 2022 o API 2027 deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Ningún proyecto puede estar en etapa de Perfil.
- Los proyectos en etapa de Pre-Ejecución no pueden continuar en la misma sub etapa que cuando ingresaron a la API (2011).
- Los proyectos en etapa de Pre-Ejecución no pueden contar con estudios anteriores a 2013.
- Debe completarse el Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) obligatoriamente para todos los proyectos.

Los nuevos proyectos API que los países propongan incorporar deberán cumplir con los cuatro criterios definidos por el COSIPLAN durante la creación de la API en 2011:

- CRITERIO 1: El proyecto debe pertenecer a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, ser prioridad en la acción de gobierno y contar con compromiso de realización.
- CRITERIO 2: El proyecto dispone de estudios de factibilidad, o el país tiene asignados los recursos en el presupuesto para iniciar la ejecución de los mismos.
- CRITERIO 3: El proyecto consolida redes de conectividad con alcance regional; existen sinergias transfronterizas.
- CRITERIO 4: Existe oportunidad o necesidad de desarrollo de un programa de acciones complementarias para la prestación efectiva de servicios y el desarrollo sostenible del territorio, según las características y modalidades de cada proyecto.

En ocasión de esa reunión se realizó un repaso de los 31 proyectos de la API a fin de establecer una identificación preliminar que luego sería analizada durante las videoconferencias por Eje de Integración y Desarrollo. Esas reuniones tuvieron lugar entre el 15 de mayo y el 29 de junio, y permitieron trabajar en más en profundidad y detalle cada proyecto, con la presencia de los equipos técnicos de cada país (Anexo 3).

En las siguientes sesiones, se analizaron y consensuaron los proyectos que no fueron incluidos en la reconfiguración de la API y los que conformarán la API 2022 y API 2027 (Anexos 4 y 5)

Proyectos estructurados que no fueron incluidos en la reconfiguración de la API

API 3 - Acceso Nororiental al Río Amazonas

Países: Brasil, Colombia, Ecuador, Perú

El proyecto no se incluye en la nueva configuración de la API ya que no cumple con los requisitos para formar parte de la Agenda. Las delegaciones propusieron continuar trabajando los proyectos individuales en el ámbito de la Cartera del COSIPLAN. Los esfuerzos se focalizarán especialmente en la definición de los Términos de Referencia del estudio de navegabilidad del proyecto [MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO – ICÁ](#). Para este objetivo, la delegación de Colombia envió nuevamente el borrador de Términos de Referencia y el Presupuesto Estimado, y las delegaciones de Perú y Ecuador se comprometieron a enviar los correspondientes comentarios.

Los países están de acuerdo en programar, luego de recibidos los comentarios, una videoconferencia con los equipos técnicos involucrados para cerrar el documento, y así avanzar en la búsqueda de entes financiadores.

API 11 - Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá – Antofagasta

Países: Argentina, Chile, Brasil, Paraguay

El proyecto no se incluye en la nueva configuración de la API debido a que las delegaciones de Argentina, Brasil y Paraguay informaron que las inversiones requeridas para avanzar con este proyecto no se encuentran priorizadas en sus planes de gobierno.

Los países destacaron el interés de continuar las conversaciones sobre esta conectividad bioceánica en el ámbito del Grupo de Trabajo de Integración Ferroviaria, con el objetivo de identificar las cuestiones a resolver, la posibilidad de realizar estudios y la planificación a largo plazo del proyecto.

API 14 - Rehabilitación de la Carretera Caracas – Manaos

Países: Brasil, Venezuela

El proyecto no se incluye en la nueva configuración de la API debido a que las delegaciones de Brasil y de Venezuela informaron que ambos tramos se encuentran en mantenimiento y que el proyecto no podría concretarse en el corto plazo.

API 18 - Interconexión Ferroviaria Paraguay - Argentina – Uruguay

Países: Argentina, Paraguay, Uruguay

El proyecto no se incluye en la nueva configuración de la API debido a que las delegaciones confirman que las inversiones requeridas para avanzar con este proyecto no se encuentran priorizadas en sus planes de gobierno.

La delegación de Argentina informa que se está estudiando la posibilidad de recuperación del ferrocarril Urquiza. Respecto del proyecto [RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE – POSADAS](#) la empresa de Trenes Argentinos Cargas planteó la necesidad de reconversión integral de la trocha mediana a trocha angosta, sin embargo, se está evaluando el esfuerzo y las tareas necesarias. Respecto del proyecto [CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS – POSADAS](#), el tramo correspondiente al territorio argentino es exclusivamente el puente que se considera operativo, por lo que se solicita a Paraguay actualizar la información de este proyecto en el SIP para conocer su grado de avance.

La delegación de Uruguay informa que el proyecto [REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE](#) se encuentra en ejecución con financiamiento del FOCEM y avanzarán en su ejecución, aunque no se encuentre en un proyecto estructurado API.

API 19 - Rehabilitación del Ramal Ferroviario Chamberlain – Fray Bentos

Países: Uruguay

La delegación de Uruguay propone incorporar este proyecto individual al proyecto **API 28 - Corredor Ferroviario Montevideo – Cacequí**.

De esta forma el proyecto no deja de ser prioritario, sino que se reconfigura como un proyecto estructurado de conectividad ferroviaria de Uruguay con Brasil y Argentina.

Proyectos de la API 2022

API 1 - Eje Vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Puertos e Hidrovías

Países: Perú

La delegación de Perú informó que los proyectos viales están avanzando según el cronograma. Los centros logísticos no avanzaron debido a cuestiones institucionales. La delegación de Perú confirmó que retiró del proyecto estructurado los proyectos [CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA](#), [CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS](#) y [CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS](#), y adecuó el nombre del proyecto estructurado de Eje Vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías a “Eje Vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Puertos e Hidrovías”.

API 2 - Eje Vial Callao - La Oroya - Pucallpa, Puertos e Hidrovías

Países: Perú

La delegación de Perú informó que los proyectos viales están avanzando según el cronograma. Los centros logísticos no avanzaron debido a cuestiones institucionales. La delegación de Perú confirmó que retiró del proyecto estructurado los proyectos [CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA](#) y [ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO](#), y adecuó el nombre del proyecto estructurado de Eje Vial Callao - La Oroya - Pucallpa, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías a “Eje Vial Callao - La Oroya - Pucallpa, Puertos e Hidrovías”.

API 4 - Corredor Vial Caracas - Bogotá - Buenaventura / Quito

Países: Colombia, Ecuador, Venezuela

La delegación de Colombia informó que los proyectos son carreteras de gran longitud que atraviesan territorios geográficamente complejos. A pesar de estas dificultades, se está avanzando de acuerdo al cronograma.

Las carreteras son gestionadas mediante concesiones a largo plazo, sin embargo la construcción de las obras de infraestructura terminaría en 2022, a excepción del tercer carril del tramo Girardot – Ibagué – Cajamarca del proyecto [CORREDOR VIAL BOGOTÁ – BUENAVENTURA](#) que concluiría en 2024.

API 5 - Interconexión Fronteriza Colombia - Ecuador

Países: Colombia, Ecuador

La delegación de Colombia informó que respecto del proyecto [IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA \(CEBAF\) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES \(RUMICHACA\)](#) se está realizando el estudio para evaluar la readequación del paso de frontera de Rumichaca, y se prevé su entrega en diciembre de 2017. Respecto del proyecto [PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL](#), el tramo Mocoa – Santa Ana se gestiona mediante una asociación público-privada que fue adjudicada y se estima que la obra finalice en 2019. El tramo Santa Ana – San Miguel ya se encuentra en ejecución y finalizaría también en 2019.

La delegación de Ecuador informó que los estudios para los centros de frontera incluidos en este proyecto se realizaron con financiamiento del BID. Sin embargo, debido a las catástrofes naturales que acecharon al país, no se pudo disponer de los recursos para realizar las obras sugeridas por el estudio. Por lo tanto, se adecuará la infraestructura actual para la mejora del transporte de carga y pasajeros. En el mes de agosto se entregarán los resultados de nuevos estudios que definirán las obras necesarias.

API 7 - Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero

Países: Bolivia, Perú

Las delegaciones de Bolivia y Perú informaron que en mayo de 2017 se realizó una visita al CEBAF y pudieron constatar que efectivamente las instalaciones se encuentran concluidas y que solamente faltan algunos detalles de equipamiento para su completa operatividad, que serán entregados en julio. Se realizará en fecha a definir la inauguración del complejo y se informará a la Secretaría para identificar acciones de difusión.

El proyecto de inversión se encuentra concluido solo restando equipamiento para que inicie sus operaciones.

API 8 - Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación del Tramo Sullana - Aguas Verdes (Incluye Vía de Evitamiento de Tumbes)

Países: Perú

La delegación de Perú informó que el proyecto [REHABILITACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN LA CARRETERA SULLANA - TUMBES - DV. VARIANTE INTERNACIONAL](#) es el que más avance presenta de los proyectos individuales que componen el proyecto estructurado. Se trata de realizar obras en 42 puentes, que serán completamente rehabilitados antes del 2022. El proyecto [CONSTRUCCIÓN DE LA VIA DE EVITAMIENTO DE TUMBES](#) también está avanzando, mientras que el proyecto [CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN LA CARRETERA SULLANA - TUMBES - DV. VARIANTE INTERNACIONAL](#) se encuentra más retrasado, ya que es necesario actualizar los estudios realizados. Sin embargo, por tener ya estudios de pre-factibilidad, se evaluó que el proyecto individual pase a pre-ejecución, cumpliendo así los requisitos necesarios para pertenecer a la API.

API 13 - Línea de Transmisión 500 KV (Itaipú - Asunción - Yacyreta)

Países: Brasil, Paraguay

La delegación de Paraguay informó que las obras se estarán concluyendo en mayo de 2018.

API 20 - Circunvalación Vial de Nueva Palmira y Sistema de Accesos Terrestres al Puerto

Países: Uruguay

La delegación de Uruguay informó que el proyecto se estará ejecutando mediante un contrato de concesión público-privado a 24 años, que incluye también el mantenimiento. La obra empezará en 2018 y plantea que las inversiones en infraestructura se completen durante los primeros 3 años del contrato.

API 23 - Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro

Países: Bolivia, Paraguay

Las delegaciones de Bolivia y Paraguay informaron que el proyecto de infraestructura se encuentra concluido y el centro de frontera se encuentra operativo.

API 25 - Gasoducto del Noreste Argentino

Países: Argentina, Bolivia

La delegación de Argentina informó que las obras de la red troncal terminarán a mediados del 2018 y el gasoducto comenzará a funcionar al 30% de su capacidad, pues se deberán anexar las estaciones de bombeo. Asimismo, con esta obra se abren alternativas de distribución a los países aledaños.

API 26 - Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco

Países: Brasil, Uruguay

El proyecto cuenta con estudios desarrollados y finalizados, no obstante, ya se realizaron dos licitaciones que resultaron desiertas, y no se definió todavía una fecha para la siguiente licitación. Los países están de acuerdo en avanzar hacia la implementación de la obra, y se discutirán los detalles en el ámbito binacional.

Las delegaciones consideraron la necesidad de separar las obras para mayor claridad. Por un lado, la readecuación del puente histórico existente, en donde es posible circular normalmente luego de algunas reparaciones pero no es recomendable que circulen vehículos de carga dada la situación estructural del puente.

Por otro lado, es necesario avanzar con el nuevo puente e identificar fuentes de financiamiento, inicialmente los países, a través de representantes de las cancillerías tomaron contacto con CAF para solicitar financiamiento para restaurar el puente Barón de Mauá. Restaría reformular el proyecto del nuevo puente y buscar financiamiento para su construcción. Asimismo, es necesario asegurar que el transporte de carga estaría transitando exclusivamente en el nuevo puente, manteniendo el histórico para el transporte de pasajeros. Ambos países acordaron analizar si se incorporan los accesos y el centro de frontera a la Cartera y a la API.

API 28 - Corredor Ferroviario Argentina-Uruguay-Brasil

Países: Brasil, Uruguay

La delegación de Uruguay informa que el proyecto [REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA](#) incluye dos tramos. El tramo de Rivera a Paso de los Toros se encuentra concluido. El tramo de Paso de los Toros a Montevideo se está reformulando debido a la posible instalación de una nueva planta de celulosa de la firma UPM, que redefiniría los requerimientos técnicos de la ferrovía para movilizar esa carga, modificando el proyecto original. Las nuevas obras no se encuentran previstas dentro del proyecto que se financia con el FOCEM, como los tramos ya realizados. Actualmente se están definiendo los nuevos trazados y el plan de entrada a la ciudad de Montevideo; se evalúa que las obras podrían tener una duración de 36 meses. Los resultados de la redefinición se están trabajando intensamente mediante negociaciones con la empresa UPM.

La delegación de Brasil informa que estas actualizaciones dejan abierta la posibilidad de realizar conversaciones entre ambos países para reforzar la integración ferroviaria con el Sur de Brasil y, eventualmente, estudiar la posibilidad de una salida en territorio brasileño de la celulosa producida, a través del Puerto de Rio Grande.

API 29 - Optimización del Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor

Países: Argentina, Chile

La delegación de Argentina informa que el programa Cristo Redentor es prioritario para el país, y será financiado por el BID por un monto de alrededor de US\$600 millones. Incluye dos obras principales: la [READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES \(OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR\)](#). Respecto de la readecuación de los túneles, se están realizando estudios con financiamiento no reembolsable del BID. Se trata de obras consecutivas, pero se incluirán en un mismo contrato debido a que ambos túneles

serán conectados por galerías de ventilación y evacuación en caso de siniestros. El túnel Caracoles debería estar listo en 2020 y el túnel Cristo Redentor en 2021.

Respecto del proyecto [NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES \(OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR\)](#), la inversión será de US\$88 millones y debería concluirse en 2020.

Respecto de los proyectos [CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA \(OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR\)](#) y [CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES \(OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR\)](#) se realizarán las adecuaciones para el sistema de control fronterizo integrado, incluido en el proyecto [SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR \(OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR\)](#). Este proyecto se encuentra actualmente en la fase de definición y encauzamiento a través de una consultoría que se terminaría antes del final del 2017, y cuya aplicación podría necesitar la inversión de US\$15 millones. El sistema de control de gestión se podría aplicar a todo este corredor de integración. Asimismo, se está encarando la adecuación de la infraestructura y un proceso de sensibilización del personal para la coordinación de los sistemas informáticos de Migraciones, Sanitario y Aduana.

Es necesario analizar si se agregan al proyecto estructurado las obras de accesos viales que ya se están llevando adelante.

API 31 - Conexión Porto Velho - Costa Peruana

Países: Brasil, Perú

La delegación de Brasil informa que se realizó el 50% de la obra y que la misma concluirá el 1 de diciembre de 2018.

Proyectos de la API 2027

API 6 - Sistema de Conectividad de Pasos de Frontera Colombia – Venezuela

Países: Colombia, Venezuela

La delegación de Colombia informó que respecto del proyecto [MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA](#), existen cuatro pasos de frontera involucrados, que se ubican respectivamente en el Puente de Tienditas, en el Puente Santander, en el Puente Internacional Simón Bolívar, y en el Puente de la Unión. Actualmente el más priorizado es el paso de frontera sobre el Puente Tienditas, para el cual se entregarán sus estudios en agosto 2017, las obras empezarán en 2018 y concluirían en 2019. El 13 de julio de 2017 se realizará una visita para evaluar los requerimientos de los demás pasos, y su priorización.

La delegación de Venezuela informó que la frontera entre ambos países es muy compleja y dinámica. Las obras paralelas al Puente de Tienditas efectivamente no tienen todavía cronograma de realización. Se realizarán conversaciones bilaterales con Colombia para la actualización del Sistema de Información de Proyectos. Respecto del proyecto [CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA \(CEBAF\) DE PARAGUACHÓN](#), la delegación de Venezuela no cuenta con información actualizada y realizará las consultas internas correspondientes.

Ambas delegaciones acordaron definir si el proyecto estructurado se mantiene en la API.

API 9 - Desarrollo Territorial para la Integración de Frontera y Conectividad en Salvador Mazza – Yacuiba

Países: Argentina, Bolivia

La delegación de Argentina informó que estaba prevista una reunión bilateral en La Paz que se suspendió y se realizará en el corto plazo, para redefinir los acuerdos previos y avanzar en los trabajos del proyecto.

Informa que el proyecto tiene un estudio de factibilidad del 2003-2004, que quedó desactualizado, por lo que cualquier avance deberá considerar la realización de un nuevo estudio. Confirma la prioridad y necesidad de trabajar en esa región, que se desarrolló en los últimos años y que sin embargo presenta grandes desafíos.

Las delegaciones confirman la necesidad de tener reuniones bilaterales para definir un estudio conjunto del territorio de frontera que considere la situación urbana y social existente, y así poder definir el posible emplazamiento y caracterización del puente, sus accesos y las características del centro de frontera.

Las delegaciones modificaron la denominación del proyecto estructurado de “Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera” a “**Desarrollo Territorial para la Integración de Frontera y Conectividad en Salvador Mazza – Yacuiba**”.

API 10 - Desarrollo Territorial para la Integración de Frontera y Conectividad en La Quiaca - Villazón

Países: Argentina, Bolivia

La delegación de Argentina informó que estaba prevista una reunión bilateral en La Paz que se suspendió y se realizará en el corto plazo, con el fin de definir un estudio conjunto del territorio de frontera que considere la situación urbana y social existente y así poder definir el posible emplazamiento y caracterización del puente, sus accesos y las características del centro de frontera.

Respecto del proyecto [REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA](#) la delegación de Argentina informó que solamente se está trabajando en un tramo local, de Volcán hacia el norte, financiado con recursos provinciales y solamente con fines turísticos locales. Respecto del proyecto [PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO \(LÍMITE CON BOLIVIA\)](#), en los planes de gobierno solamente se encuentra en ejecución el mantenimiento de la Ruta, y no están previstas nuevas inversiones en infraestructura.

La delegación de Argentina por lo tanto propone reestructurar este proyecto API, manteniendo el proyecto [PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN](#), y retirando los proyectos [REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA](#) y [PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO \(LÍMITE CON BOLIVIA\)](#).

La delegación de Bolivia está de acuerdo, por lo que el proyecto estructurado incluirá exclusivamente el proyecto individual [PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA -](#)

[VILLAZÓN](#). Respecto de este proyecto se informó que se realizó una reunión en Villazón, y que, antes de encarar la obra del centro de frontera mediante la realización de un proyecto ejecutivo, hay que definir la nueva ubicación del puente, su conectividad y desarrollo vial. Sin embargo, existe la voluntad de mantener activa la infraestructura existente hasta avanzar con ese proyecto ejecutivo. Asimismo, las delegaciones indican que a raíz del avance binacional, el proyecto estaría superando la etapa de perfil para estar en pre-ejecución.

Las delegaciones modificaron la denominación del proyecto estructurado de “Conexión Oeste Argentina – Bolivia” a “**Desarrollo Territorial para la Integración de Frontera y Conectividad en La Quiaca - Villazón**”.

API 12 - Conexión Vial Foz - Ciudad del Este - Asunción – Clorinda

Países: Argentina, Brasil, Paraguay

La delegación de Argentina informó que respecto del proyecto [OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA – ASUNCIÓN](#) el estudio se concluyó, y se reconfirma la necesidad de trabajar en la zona. Sin embargo, antes de avanzar sobre los acuerdos que se tomaron previamente, es necesario definir el nuevo emplazamiento y las características de la conectividad, para lo cual realizarán una reunión bilateral.

Respecto del proyecto [NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO – PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY – BRASIL](#), la delegación de Paraguay informó que los accesos del lado paraguayo se encuentran licitados, sin embargo su ejecución está suspendida hasta tanto Brasil incorpore la inversión del puente en su presupuesto 2018 y empiece la construcción del mismo. Respecto del proyecto [CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 \(ASUNCIÓN – CIUDAD DEL ESTE\)](#), también ya se encuentran licitados algunos tramos.

API 15 - Ruta Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden – Georgetown

Países: Brasil, Guyana

Las delegaciones de Brasil y Guyana informaron que es un proyecto prioritario para ambos países, para Guyana porque conecta el norte y el sur del país, y para Brasil porque es estratégico para su salida al Caribe.

La delegación de Brasil informa que su tramo de la ruta se encuentra en buenas condiciones y sigue con trabajos de mantenimiento. Consultarán con las entidades correspondientes qué tipo de paso fronterizo se quiere implementar.

La delegación de Guyana informa que la ruta en su territorio incluye dos tramos, uno de los cuales está avanzando. Asimismo, informa que se están realizando estudios a través del BID para obras en el puerto de Georgetown.

API 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

Países: Guyana, Suriname, Venezuela

La delegación de Venezuela informó que la próxima semana se reunirá con las entidades correspondientes en una mesa de trabajo para conocer la situación general del proyecto, y según la indicación de las autoridades, se iniciaría un diálogo con Guyana y Suriname. En

función de los resultados de la mesa de trabajo, se actualizará la situación de los proyectos.

Las delegaciones acordaron definir si el proyecto estructurado se mantiene en la API.

API 17 - Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata

Países: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay

La delegación de Brasil informó que ANTAC en colaboración con la Universidad de Santa Catarina realizó un estudio de evaluación de la carga transitada por la Hidrovía, y anticipó que el estudio estima 13 millones de toneladas por 5 países, aunque puede llegar a ser 200 millones, lo que demuestra el enorme potencial de carga de la Hidrovía. A partir de septiembre el estudio estaría disponible para los países involucrados.

Asimismo, informó que están evaluando realizar inversiones en colaboración con Paraguay en el Puerto de Concepción, donde Brasil tiene un depósito disponible que no está utilizando. El proyecto incluye el envío de soja al puerto, aunque la navegabilidad es rentable si también hay carga de retorno, por lo que deberán estudiar la factibilidad del proyecto. También es necesario pensar en plataformas o centros logísticos por el volumen de camiones de carga para utilizar las conectividades que se están dimensionando, y definir soluciones para todos los países.

La delegación de Argentina informó que se realizó un análisis profundo y consideran que es necesario realizar inversiones, aunque decidieron mantener la profundidad de los cauces y no invertir en ulteriores calados, sino que se enfocarían en actividades de mantenimiento operativo constante. Respecto del proyecto [PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN](#), se encuentra en ejecución aunque haya complicaciones con los contratos vigentes, algunos están siendo revisados, pero recién en 2021 se podrán revisar la totalidad.

API 21 - Aeropuerto Distribuidor de Carga y Pasajeros para Sudamérica (Hub Aeropuerto Internacional Viru Viru, Santa Cruz)

Países: Bolivia

En la reunión de abril, la delegación de Bolivia informó que se rescindió el contrato de la empresa ganadora de la licitación ya que la misma replanteaba el alcance de la obra, y el Gobierno boliviano se encontraba readecuando del proyecto para volver a presentarlo al ente financiador.

En la Videoconferencia del Eje Interoceánico Central la delegación de Bolivia informó que se readecuó el proyecto y se presentó ante el ente financiador, Eximbank, que había enviado sus comentarios al nuevo proyecto realizado por el Gobierno, y que, de ser aceptados, se estaría modificando el alcance y presupuesto del proyecto de manera sustancial. Las entidades gubernamentales estaban por lo tanto evaluando si aceptan las modificaciones o si se reanudaba la búsqueda de una nueva fuente de financiación.

En esta oportunidad, la delegación de Bolivia informó que el proceso se cayó, y es necesario por lo tanto realizar nuevamente los estudios finales y la licitación, aunque ya identificaron al nuevo financiador de la obra. El proyecto se encuentra dentro del plan económico y social del país previsto para 2020, y este año ya se debería firmar el contrato.

En el Sistema de Información de Proyectos (SIP) el proyecto individual [AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA \(HUB AEROPUERTO](#)

[INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ](#) figura en perfil; según los comentarios de la delegación boliviana, el proyecto debería ser actualizado y figurar en **pre-ejecución**. La delegación de Bolivia se comprometió por lo tanto a actualizar la información y a cambiar la etapa en la ficha.

La delegación de Brasil informa que hay intereses de empresas brasileñas para volar hacia Campo Grande y de allí a Santa Cruz. En la próxima reunión sobre Integración Aérea se podría analizar cómo desarrollar el apoyo al hub aéreo.

API 22 - Mejoramiento de la Conectividad Vial en el Eje Interoceánico Central

Países: Bolivia, Brasil

La delegación de Bolivia informó que la [CARRETERA TOLEDO - PISIGA](#) se compone de 4 tramos, y todos concluyeron, y que la [DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ](#) se compone de varios tramos, de los que tienen todos los detalles de avance, y que el último tramo del proyecto (El Sillar) concluiría en 2025. El único tramo todavía en revisión es el tramo de Cochabamba.

API 24 - Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (Tramo Boliviano)

Países: Bolivia

La delegación de Bolivia informó que el nombre del proyecto se modificó de Corredor Ferroviario Bioceánico Central (Tramo Boliviano) a **“Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (Tramo Boliviano)”**.

La delegación de Brasil informó que ya existe una integración ferroviaria completa entre Puerto Suárez, Puerto Quijano y Corumbá, y existe una infraestructura disponible. Asimismo, se encuentra ya disponible el centro de control integrado para el cruce de los ferrocarriles.

Para efectuar la integración ferroviaria había dos necesidades. En primera instancia, una nota de Bolivia indicando el interés de realizarlo. Y, en segundo lugar, la celebración de un contrato operacional específico entre las empresas concesionarias; el contrato debe ser firmado esta misma semana en Brasilia.

API 27 - Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merín y Lagoa Dos Patos

Países: Brasil, Uruguay

La delegación de Uruguay informó que es imprescindible, para el desarrollo de los demás proyectos, el avance del proyecto individual [DRAGADO LAGOA MERIN](#).

La delegación de Brasil informó que el proyecto mencionado tuvo algunos problemas en su desarrollo, sin embargo, prevén realizar su licitación durante el segundo semestre para iniciar las obras en el segundo semestre de 2018. Van a necesitar recursos, por lo tanto, es importante identificar el potencial turístico para asegurar retornos económicos y financieros.

API 30 - Túnel Binacional Agua Negra

Países: Argentina, Chile

Las delegaciones de Argentina y Chile informaron que el proyecto tiene una alta prioridad

política. En el último taller bilateral del Programa Territorial de Integración (PTI) asociado a esta obra, en la Provincia de San Juan, entre el 10 y el 12 de mayo, se comentaron detalladamente los avances del proyecto.

En el mes de octubre de 2016 se llamó a precalificación de empresas consultoras, proceso que contempla la apertura de los antecedentes presentados por los oferentes con fecha al 31 de mayo de 2017. Se espera resolver sobre aquellas empresas que superen esta etapa al mes de octubre de 2017, fecha en la cual se convocará a las mismas a presentar las propuestas del proyecto y la construcción, abriéndose dichas ofertas en el mes de mayo de 2018. Se estima de manera tentativa que la fecha de adjudicación de la oferta ganadora será en noviembre de 2018, para en diciembre del mismo año proceder a la firma del contrato respectivo. Con posterioridad, la empresa ganadora deberá desarrollar un proyecto ejecutivo el cual se estima esté terminado en el plazo de un año, vale decir aproximadamente en diciembre de 2019.

Seguimiento de los proyectos de la API

A continuación, se inició una sesión de diálogo sobre el seguimiento de los proyectos de la API, en la cual se acordaron unas pautas de seguimiento específico para los proyectos API 2022 y API 2027; utilizar el SMP como principal herramienta de monitoreo y actualización de información; avanzar en la definición de estrategias de difusión de los proyectos de la API; y desarrollar el Informe de la API 2017 diferenciando los dos conjuntos de proyectos (Anexo 6).

Próximos pasos

Las delegaciones acordaron definir el **31 de julio como último plazo** para realizar las siguientes actividades:

- Actualizar los proyectos individuales en el Sistema de Información de Proyectos (SIP), incluyendo el Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) para cada uno de ellos.
- Realizar consultas internas, binacionales o multilaterales acordadas para definir cuestiones pendientes de los proyectos.

A continuación, se detallan las acciones a realizar en cada uno de los proyectos:

API 2022

API	Países	Acciones a Realizar
API 4	CO	AND05 y AND07 actualizar SMP
API 5	CO-EC	AND79 y AND82 actualizar SMP
API 8	PE	AND99 y AND100 agregar SMP
API 13	PA	CAP68 actualizar SMP
API 27	BR-UR	BR y UR actualizan SIP y SMP de los 5 proyectos
API 28	UR	HPP120 actualizar SMP

API 29	AR-CH	AR y CH actualizan SIP y SMP de los 5 proyectos
API 31	BR	PBB64 agregar SMP

API 2027

API	Países	Acciones a Realizar
API 6	CO-VE	AND81: CO y VE definen si se divide y agregan SMP. AND02: VE actualiza SIP y agrega SMP. Definir si el proyecto queda en API
API 9	AR-BO	CAP10: AR y BO definen nombre del proyecto, actualizan SIP y SMP
API 10	AR-BO	CAP81: AR y BO definen nombre del proyecto y actualizan SIP y SMP
API 12	AR-PA-BR	CAP07: AR y PY definen avances y actualizan SMP. CAP81: PA define si se incluyen accesos al puente y actualiza SMP. CAP14: BR confirma si se inició la construcción del puente y actualiza SMP
API 15	BR-GU	GUY09: GU actualiza SIP y SMP
API 16	GU-SU-VE	GUY18: VE realiza consultas internas y en función de ello inicia diálogo con GU y SU. GUY24: GU y SU actualizan SIP y SMP. Definir si el proyecto queda en API
API 17	AR-BO-BR-PA-UR	HPP106: BO y PA definen si se mantiene el proyecto en perfil dentro de este API. Todos los países actualizan el SIP y SMP de los 10 proyectos.
API 21	BO	IOC78: BO actualiza SIP y SMP
API 22	BO-BR	IOC14: BR actualiza SMP. IOC32 e IOC80: BO actualiza SIP y SMP
API 24	BO	IOC81: BO actualiza SIP y SMP
API 26	BR-UR	MCC22: BR y UR definen si se incluyen accesos y centro de frontera y actualizan SIP y SMP
API 27	BR-UR	BR y UR actualizan SIP y SMP de los 5 proyectos
API 30	AR-CH	MCC110: AR y CH actualizan SIP y SMP

Listado de Anexos

Anexo 1: [Agenda de la II Jornada Especial sobre revisión de la API](#)

Anexo 2: [Lista de participantes de la II Jornada Especial sobre revisión de la API](#)

Anexo 3: [Criterios de actualización API 2022, API 2027 y Proyectos No Prioritarios](#)

Anexo 4: [Proyectos de la API 2022](#)

Anexo 5: [Proyectos de la API 2027](#)

Anexo 6: [Próximos Pasos de la API 2022 y la API 2027](#)

www.iirsa.org/cosiplan
