



UNASUR
COSIPLAN

API 2014

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

Informe de Avance



CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO



Foro Técnico IIRSA
Comité de Coordinación Técnica



V Reunión Ordinaria del COSIPLAN
Montevideo, Uruguay, 4 de diciembre de 2014



NOTA

La información relativa a los proyectos que aquí se presenta tiene como fuente la información existente al 18 de setiembre de 2014 en el Sistema de Información de Proyectos (SIP) del COSIPLAN (www.iirsa.org/proyectos). El contenido de dicho sistema es actualizado en forma permanente por los países miembros de la UNASUR.

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

LEYENDAS DE LOS MAPAS

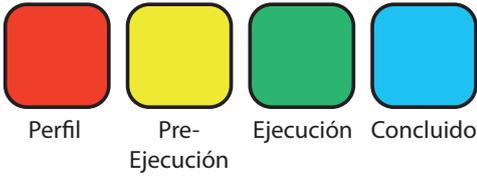
PROYECTOS

	Vial		Transporte multimodal
	Ferroviario		Navegabilidad de río
	Navegabilidad		Fluvial
	Línea de transmisión eléctrica		Gasífero
	Línea de telecomunicaciones		Puerto terrestre
	Oleoducto / Gasoducto		Infraestructura de telecomunicaciones
	Circunvalación vial		Central Termoeléctrica
	Circunvalación ferroviaria		Túnel
	Puerto		Puente
	Aeropuerto		Paso de Frontera
	Generación de energía eléctrica		Centro Logístico
	Programa de Manejo Ambiental		

REFERENCIAS GEOGRAFICAS

	Capital del país		Ferrovías existentes
	Ciudad		Hidrografía principal
	Límite de país		Área de Influencia del Eje de Integración y Desarrollo (EID)
	Vialidad existente		

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA DEL PROYECTO



EJES DE INTEGRACION Y DESARROLLO (EID's)



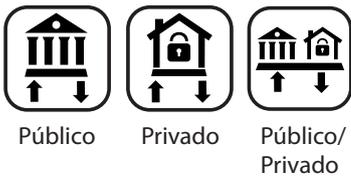
SECTORES



SUB-SECTORES



FINANCIAMIENTO



INDICE

Presentación	7
Resumen Ejecutivo	9
A. La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración en el proceso de integración física de América del Sur	13
1. Antecedentes y enfoque estratégico	13
2. Características principales y mecanismo de seguimiento	14
3. La API en 2014: actualización y mejora en la calidad de la información	16
B. El avance de los Proyectos de la API durante 2014	19
1. Número de proyectos y monto de inversión estimada	19
2. Avance de los proyectos	24
3. Composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra	31
4. Tipo de financiamiento	34
5. Alcance territorial de los proyectos	37
6. Características técnicas	38
C. Eje del Amazonas	41
D. Eje Andino	67
E. Eje de Capricornio	101
F. Eje del Escudo Guayanés	135
G. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	155
H. Eje Interoceánico Central	181
I. Eje MERCOSUR-Chile	205
J. Eje Perú-Brasil-Bolivia	243
Fuentes Consultadas	255
Sitios Web	255
Siglas y Abreviaturas	256
ANEXO 1: Lista detallada de los Proyectos Estructurados e Individuales de la API	257
ANEXO 2: Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN	267
ANEXO 3: Tipos de obra de los Proyectos Individuales de la API	281
ANEXO 4: Proyectos Individuales de la API en Etapa de Perfil en 2014	285
ANEXO 5: Proyectos Individuales de la API en Etapa de Pre-Ejecución en 2014	287
ANEXO 6: Proyectos Individuales de la API en Etapa de Ejecución en 2014	289
ANEXO 7: Proyectos Individuales de la API Concluidos	291



Este Cuarto Informe de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), previsto en el Plan de Trabajo COSIPLAN-IIRSA 2014, se encuentra destinado a la consideración del Consejo de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR y a la ciudadanía. El Informe reseña los resultados del trabajo realizado por los países en la implementación de los proyectos estructurados, y presenta un balance general y la evolución de la API.

El Capítulo A expone brevemente los orígenes de la API y el enfoque estratégico adoptado para su conformación y seguimiento del avance de los proyectos, a través del Sistema de Monitoreo Permanente (SMP). Adicionalmente, incluye una sección que reseña los trabajos realizados durante el presente año con el propósito de mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la API, y comunicar mejor sus avances y resultados.

El Capítulo B realiza un análisis del progreso de los proyectos de la API entre los años 2013 y 2014. Las seis dimensiones seleccionadas con este propósito son: i) número de proyectos y monto de inversión estimada; ii) avance de los proyectos según las etapas de su ciclo de vida entre los años 2013 y 2014; iii) composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; iv) tipo de financiamiento; v) alcance territorial de los proyectos; y vi) características técnicas. Para cada una de estas dimensiones se examina una serie de variables que tienen las siguientes fuentes: (i) información actualizada por los países en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN al 18 de setiembre de 2014; (ii) el Informe de Avance de la API del año 2013; y (iii) los resultados de las Reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, realizadas entre los días 22 y 24 de abril de 2014 en la ciudad de Bogotá, Colombia.

A partir del capítulo C se ofrece un detalle de las características técnicas, estado de situación y avances de cada uno de los 31 proyectos estructurados de la API, clasificados según los Ejes de Integración y Desarrollo al que pertenecen.

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) es el resultado de una decisión clave adoptada en 2011 por el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR, con la finalidad de impulsar el proceso de integración física de esa región en forma sustentable. La API corona una serie de esfuerzos convergentes realizados entre 2000 y 2010 de cooperación, diálogo y acuerdos entre los países suramericanos para la planificación de la infraestructura del territorio con una visión regional y compartida. Estos trabajos fueron reconocidos e incorporados a partir de 2011 en el nuevo marco institucional provisto por el COSIPLAN en la UNASUR.

A. LA AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN EN EL PROCESO DE INTEGRACIÓN FÍSICA DE AMÉRICA DEL SUR

La API está conformada por 31 proyectos estructurados y por 100 proyectos individuales de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional, por un monto de inversión estimado en US\$ 21.172,6 millones. Los componentes de esta Agenda no son proyectos aislados, sino “proyectos estructurados”, pues consolidan redes de conectividad física con alcance regional. El propósito de estos proyectos es potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada en los diferentes Ejes de Integración y Desarrollo para mejorar la conectividad en dicho espacio. Están compuestos por uno o más proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, denominados a los fines de esta Agenda “proyectos individuales”.

Las intervenciones en el territorio que promueve la API van más allá de la ejecución de la obra física, ya que incorporan desde su origen el concepto de sostenibilidad económica, ambiental y social, en consistencia con los objetivos de la UNASUR y según queda de manifiesto de manera explícita en el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 formulado y aprobado en 2011 por los doce gobiernos miembros del COSIPLAN. De esta manera, la Agenda reconoce la necesidad de avanzar sobre otros aspectos de la planificación territorial, con el propósito de optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, y mejorar los impactos locales de la infraestructura.

Asimismo, es clave contar con información acerca de su progreso. En efecto, desde la aprobación misma de la API, una preocupación compartida por los miembros del COSIPLAN fue disponer de indicadores que permitiesen conocer su estado y su evolución a lo largo del tiempo, es decir, el ciclo de vida de los proyectos.

Con tal propósito, como parte del Plan de Trabajo de COSIPLAN-IIRSA para los años 2012 y 2013, los países incluyeron la tarea de elaborar una Metodología de Programación del Ciclo de Vida (PCV) de los proyectos individuales de la API. La premisa desde la cual se partió fue mantener las cuatro etapas del ciclo de vida de los proyectos acordadas por los gobiernos en 2008. Estas etapas son: perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido.

Adicionalmente, el PAE incluye la elaboración de un mecanismo de monitoreo permanente para los proyectos de la API (Acción 4.3 del PAE), es decir, un sistema que permita registrar desde una perspectiva regional la información del ciclo de vida de los proyectos producida por los países, en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP). En este sentido, y en forma paralela a la elaboración de la Metodología PCV, se avanzó en el desarrollo e implementación del Sistema de Monitoreo Permanente (SMP).

En 2013 se puso en línea el módulo de SMP en el SIP y los países iniciaron la carga de información del ciclo de vida de los proyectos individuales de la API directamente en esta herramienta. Actualmente esta información es la que permite ir midiendo el avance de los proyectos e identificar sus eventuales desvíos, posibilitando así la toma de decisiones para resolver los obstáculos que se vayan presentando a lo largo del ciclo de vida de estos proyectos prioritarios.

Como parte del Plan de Trabajo 2014, los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera y de la API, y comunicar mejor sus avances y resultados. Esto se tradujo en los siguientes trabajos: (i) ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos; (ii) descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra; (iii) indicadores de resultados para los proyectos concluidos; (iv) aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos; y (v) indicadores de avance de la API.

Con el propósito de llevar adelante las mejoras y actualizaciones descriptas anteriormente, se realizó una serie de adecuaciones funcionales y de diseño al Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP). El SIP es una de las principales herramientas con las que cuenta el COSIPLAN para apoyar su misión de implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la UNASUR.

B. EL AVANCE DE LOS PROYECTOS DE LA API DURANTE 2014

Número de proyectos y monto de inversión estimada: la Agenda está compuesta por 31 proyectos estructurados y 100 proyectos individuales con una inversión estimada en US\$ 21.172,6 millones. Estas cifras representan el 17,3% del número de proyectos y el 10,6% del monto total de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN al año 2014, que comprende 579 proyectos y asciende a US\$ 163.324,5 millones respectivamente. Desde la conformación de la API (2011) a la actualidad, la inversión estimada de estos proyectos se incrementó en un 55,1%.

Avance de los proyectos en 2014: más de una cuarta parte de los proyectos de la API (27%) se encuentra en etapa de ejecución, representando poco menos de la mitad de la inversión total de la Agenda (41,1%). Por otro lado, cerca de la mitad de los proyectos individuales (46%) se encuentran en etapa de pre-ejecución y su inversión total alcanza la mitad de la API (50,2%). Por su parte, el 16% de los proyectos se encuentran en etapa de perfil y suman tan sólo el 4,2% de la inversión estimada de la API.

Respecto del avance de los proyectos en el último año, 36 de ellos (36%) han realizado un progreso entre etapas o sub-etapas del ciclo de vida. Más del 90% de los proyectos estructurados de la API serían concluidos antes del año 2022, horizonte previsto para esta Agenda. La mayor cantidad de los proyectos se concluirían entre los años 2014 y 2018 (61%). Los proyectos individuales concluidos de la API son 11, por un total de US\$ 951,3 millones. Cuatro de ellos se concluyeron en 2014.

Composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra: el 97% de los proyectos individuales de la API corresponden al sector transporte con una inversión estimada del 91,3% del total, y el restante 3% pertenece al sector energía con un inversión estimada del 9,7%. En cuanto a la composición sub-sectorial de los proyectos individuales de la API se observa que los proyectos carreteros representan un 30% y demandan cerca de la mitad de la inversión estimada total (43,5%). En el caso de los proyectos fluviales que, si bien en 2014 llegan a ser casi un cuarto de los proyectos API, demandan sólo el 6,9% del monto de inversión estimada de la Agenda. De manera similar, los proyectos de pasos de frontera que representan un 6% en número de proyectos, solamente requieren un 2,6% de la inversión total de la API. Por su parte, los proyectos ferroviarios (17% en número de proyectos), implican una inversión considerable (28%) por la naturaleza de las obras.

Tipo de financiamiento: La fuente principal de financiamiento de los proyectos individuales de la API es el sector público (74,3%). La presencia privada mediante diversas formas contractuales (15%) y las asociaciones público-privadas (10,7%) contribuyen a completar el cuadro. Las fuentes públicas financian un poco más de tres cuartas partes de las inversiones estimadas del sector transporte (77%), mientras que las fuentes público/privadas contribuyen mayoritariamente en el sector energía (54%).

Alcance territorial: 7 proyectos estructurados están enteramente localizados en el territorio de un país; 17 proyectos son binacionales y el resto (7 proyectos) involucran a tres o más países.

Características técnicas: según la información técnica de los proyectos de la API a partir de los datos incorporados por los países en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN, estos proyectos implican:

- 1 aeropuerto de carga y pasajeros
- 6.245,23 km de carreteras
- 7 puentes principales y 148 complementarios
- 2 túneles binacionales y 20 complementarios
- 2 circunvalaciones viales
- 7.342,4 km de vías férreas
- 8.950,1 km de vías fluviales en 14 ríos y 2 lagunas
- 6 puertos fluviales
- 4 puertos marítimos
- 6 centros logísticos
- 13 pasos de frontera
- 1 gasoducto troncal de 1.500 km
- 2 líneas de transmisión de 500 KV de 624 km

C. LA API POR EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Las secciones individuales de los Ejes presentan una descripción del Eje; un mapa de la ubicación y área de influencia de los proyectos API del Eje; y detallan los proyectos estructurados e individuales incluyendo la inversión estimada, los países involucrados y la etapa de ejecución. Se ofrece información consolidada de cada Eje en función de las siguientes dimensiones: i) etapa del ciclo de vida; ii) sub-sector; iii) tipo de financiamiento; y iv) especificaciones técnicas.

Luego, se presentan los proyectos estructurados de cada Eje, haciendo hincapié en los siguientes datos: i) indicadores generales; ii) proyectos individuales; iii) especificaciones técnicas del proyecto estructurado; iv) estado del proyecto estructurado y etapa e inversión estimada de los proyectos individuales; v) avances destacados del último año; vi) mapa del proyecto estructurado; vii) fundamento, propuesta y análisis y evaluación del avance del proyecto.

Del análisis de los proyectos de la API por Eje de Integración y Desarrollo, se observa lo siguiente:

En el **Eje del Amazonas** existen 26 proyectos individuales que conforman 3 proyectos estructurados (inversión estimada: US\$ 3.285,5 millones). La API impacta en el desarrollo de los cuatro países del Eje (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú) y sus proyectos articulan varias Hidrovías (Huallaga, Marañón, Morona, Ucayali y Putumayo) que conectan la cuenca del Río Amazonas con zonas importantes de la costa, la sierra y la selva en Perú, Ecuador y Colombia. En la Agenda hay proyectos viales, marítimos, fluviales y centros logísticos, que podrían potenciar cuatro corredores tri-modales que conectan terminales marítimos en el Pacífico con las hidrovías alimentadoras de la Cuenca del Amazonas.

En el **Eje Andino** existen 11 proyectos individuales que conforman 5 proyectos estructurados (inversión estimada: US\$ 4.137,4 millones). La API en el Eje Andino impacta en el desarrollo de los cinco países del EID (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela). Los proyectos tienen la finalidad de mejorar 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, y mejoran las conexiones de Bogotá con su principal Puerto en el Pacífico (Buenaventura). Asimismo está previsto mejorar la navegabilidad del Río Meta y los puertos relacionados para abrir nuevas rutas comerciales entre la zona central de Colombia y el Oriente Venezolano.

En el **Eje de Capricornio** existen 18 proyectos individuales que conforman 5 proyectos estructurados (inversión estimada: US\$ 7.250,4 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.

En el **Eje del Escudo Guayanés** existen 6 proyectos individuales que conforman 3 proyectos estructurados (inversión estimada: US\$ 958,8 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.

En el **Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná** existen 16 proyectos individuales que conforman 4 proyectos estructurados (inversión estimada: US\$ 1.862,3 millones). La mayoría de los proyectos están orientados a mejorar la navegabilidad de los ríos de la Cuenca del Plata beneficiando a los países de la Cuenca y también a Bolivia. 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.

En el **Eje Interoceánico Central** existen 7 proyectos individuales que conforman 4 proyectos estructurados (inversión estimada: US\$ 460,1 millones). Los proyectos tienen el propósito de 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 Viru Viru de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia; a optimizar el Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro entre Bolivia y Paraguay; y a implementar un corredor ferroviario bioceánico central en Bolivia.

En el **Eje MERCOSUR-Chile** existen 15 proyectos individuales que componen 6 proyectos estructurados que apuntan a mejorar la conectividad física de los cinco países del Eje: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Uruguay (inversión estimada: US\$ 3.131,8 millones). El proyecto de mayor tamaño es el Gasoducto del Noreste Argentino que 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. 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 vinculación y desarrollo fronterizo entre Argentina y Chile: Túnel Binacional Agua Negra y Optimización del Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor.

En el **Eje Perú-Brasil-Bolivia** existe un único proyecto individual que conforma un estructurado que es la Conexión Porto Velho - Costa Peruana (inversión estimada: US\$ 85,4 millones). Con la conclusión de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur en Perú en 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, vía 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. Por ello, el proyecto estructurado contempla la construcción de un puente sobre el Río Madeira en la localidad mencionada, con aproximadamente 1,2 km de extensión, para completar de forma continua esa integración vial.

A. LA AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN EN EL PROCESO DE INTEGRACIÓN FÍSICA DE AMÉRICA DEL SUR

1. ANTECEDENTES Y ENFOQUE ESTRATÉGICO

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)¹ es el resultado de una decisión clave adoptada en 2011 por el Consejo de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)² de la UNASUR, con la finalidad de impulsar el proceso de integración física de esa región en forma sustentable. La API corona una serie de esfuerzos convergentes, realizados entre 2000 y 2010, de cooperación, diálogo y acuerdos entre los países suramericanos, oportunamente iniciados en el marco de la Iniciativa IIRSA³ por los doce países de América del Sur para la planificación de la infraestructura del territorio con una visión regional y compartida. Estos trabajos fueron reconocidos e incorporados a partir de 2011 en el nuevo marco institucional provisto por el COSIPLAN en la UNASUR⁴.

Una de las tareas centrales encomendadas al COSIPLAN por los Presidentes en la IV Reunión de la UNASUR (Georgetown, noviembre de 2010) fue la identificación y selección de un conjunto de obras de alto impacto para la integración y el desarrollo de América del Sur (Declaración de la IV Reunión de la UNASUR, 2010). El objetivo de la API, es “promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas” (Estatuto del COSIPLAN, Artículo 4°). Para la realización de este mandato proveniente del máximo nivel político del proceso de integración suramericano, los países acordaron cuatro criterios de selección de proyectos que fue el punto de partida para la conformación de la API⁵. Estos criterios son los siguientes:

- **CRITERIO 1:** El proyecto debe pertenecer a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN⁶, ser prioridad en la acción de gobierno y contar con compromiso de realización (evidenciada por asignación de fondos en planes plurianuales, legislación aprobada, presupuesto, etc.).
- **CRITERIO 2:** El proyecto dispone de estudios de factibilidad, o el país tiene asignados los recursos en el presupuesto para iniciar la ejecución de ellos.
- **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.

Con relación al primer criterio, el hecho de que el proyecto pertenezca a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN demuestra que ha sido identificado a través de la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa y es consistente con el proceso de ordenamiento de la Cartera (Ejes de Integración y Desarrollo - Grupos de Proyectos - Funciones Estratégicas)⁷. Adicionalmente, traduce el hecho que el proyecto cuenta con el consenso previo de los países con relación a su impacto en la integración regional. En el mismo nivel de importancia, el proyecto debe estar reflejado en las acciones prioritarias del programa de gobierno, ya sea por su inclusión en planes de desarrollo nacionales o sub-nacionales, políticas y estrategias sectoriales, presupuesto nacional, legislaciones nacionales, etc.⁸

¹ Para mayor información sobre la API visitar <http://www.iirsa.org/api.asp>

² Para mayor información sobre el COSIPLAN visitar <http://www.iirsa.org/cosiplan.asp>

³ Para mayor información sobre IIRSA visitar <http://www.iirsa.org>

⁴ Los principales antecedentes de la API y las bases que han permitido su creación se encuentran en la Iniciativa IIRSA, a partir de la cual los países de América del Sur dieron comienzo a un trabajo regular y sostenido orientado a mejorar la conectividad y la integración física de la sub-región, con un enfoque de desarrollo integral y sostenible. Uno de los resultados más significativos de este trabajo ha sido la conformación de la “Cartera de Proyectos IIRSA” en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, y la creación de la “Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010”.

⁵ Estos criterios fueron aprobados en la Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN del día 28 de abril de 2011 en la ciudad de Rio de Janeiro, Brasil. Posteriormente, en la reunión de GTEs realizada en el mes de junio en Bogotá, se redactó la versión final a partir de comentarios presentados por los países en ocasión de esa reunión (http://www.iirsa.org/gte_bogota_2011.asp).

⁶ Para mayor información sobre la Cartera de Proyectos del COSIPLAN visitar <http://www.iirsa.org/cartera.asp>

⁷ Sobre la Metodología de Planificación Territorial Indicativa (MPTI) y el ordenamiento de la Cartera de Proyectos, véase el “Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014”. Para mayor información sobre MPTI visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/mpti.asp>

⁸ También se contempló la posibilidad que la expresión de prioridad del proyecto estuviera apoyada en acuerdos o declaraciones bilaterales o regionales.

En cuanto al segundo criterio, la necesidad de contar con estudios de factibilidad ha tenido como objetivo incorporar aquellos proyectos con un nivel avanzado de preparación y buenas perspectivas de financiamiento y de ejecución en el plazo de la Agenda (2012-2022). Adicionalmente, la disponibilidad de estos estudios provee información precisa sobre los recursos y cronograma de ejecución. También, los países acordaron incorporar proyectos en etapa de perfil siempre y cuando cuenten con asignación de recursos presupuestarios para iniciar la ejecución de los estudios y se prevea su conclusión en el plazo de la Agenda. Por otra parte, se reconoció que algunos de los proyectos incluidos poseen un cronograma de ejecución que excede el plazo de esta Agenda pero que, dada la prioridad que revisten para los gobiernos involucrados, ha habido consenso para su incorporación a la API. Más allá de estos matices, queda claro que el objetivo de la Agenda y de los criterios que han orientado la selección de los proyectos es su énfasis en la concreción de los resultados.

El tercer criterio se refiere a la capacidad del proyecto para promover el desarrollo territorial de la región, impulsando la conectividad, eliminando cuellos de botella y construyendo los eslabones faltantes de las redes existentes. Asimismo, se trata de favorecer sinergias transfronterizas, a través de la articulación de las intervenciones entre los países, de modo de asegurar la contribución a la integración de los proyectos incorporados en la API. Es por esto que la Agenda incorpora la noción de “proyectos estructurados”, según se explica más abajo.

En tal sentido, el cuarto criterio introduce el concepto de Programas Territoriales de Integración (PTIs)⁹, reconociendo la necesidad de avanzar sobre la identificación de acciones complementarias a la implementación de infraestructura en los proyectos de la API que así lo requieran. Estos programas permitirán potenciar el impacto de la infraestructura apuntando al desarrollo sostenible de los territorios involucrados, mediante una consideración de los aspectos económicos, sociales y ambientales. Los PTIs se postulan así como un programa de intervención sobre el territorio que, sumado a la dimensión física de las inversiones persiguen un desarrollo integral de la región.

La Agenda así resultante fue aprobada por los Ministros del COSIPLAN en su II Reunión Ordinaria en 2011¹⁰ y por los Presidentes en la VI Reunión de la UNASUR en 2012¹¹. Desde entonces la API es motivo de especial atención del mencionado Consejo.

2. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES Y MECANISMO DE SEGUIMIENTO

Como se señaló, la API es un conjunto acotado de proyectos estratégicos y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. Los componentes de esta Agenda no son proyectos aislados, sino “proyectos estructurados”. Un proyecto estructurado es aquél que consolida redes de conectividad física con alcance regional, con el propósito de potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada. En cuanto a su ámbito geográfico, tales proyectos estructurados están implantados en los diferentes Ejes de Integración y Desarrollo y se proponen, precisamente, la mejora de la conectividad en dicho espacio. Están compuestos por uno o más proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, denominados a los fines de esta Agenda “proyectos individuales”. En la actualidad, la API está conformada por 31 proyectos estructurados y por 100 proyectos individuales por un monto de inversión estimado en US\$ 21.172,6 millones.

Las intervenciones en el territorio que promueve la API van más allá de la ejecución de la obra física, ya que incorporan desde su origen el concepto de sostenibilidad económica, ambiental y social, en consistencia con los objetivos de la UNASUR. Esto queda de manifiesto en el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022¹² formulado y aprobado por los 12 gobiernos miembros de la UNASUR en 2011. De esta manera, la Agenda reconoce la necesidad de avanzar sobre otros aspectos de la planificación territorial, con el propósito de optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, y mejorar los impactos locales de la infraestructura.

⁹ Para mayor información sobre PTI visitar <http://www.iirsa.org/pti.asp>

¹⁰ II Reunión Ordinaria del COSIPLAN, 30 de noviembre de 2011, Brasilia, Brasil <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=182>

¹¹ VI Reunión de la UNASUR, 30 de noviembre de 2012, Lima, Perú <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=212>

¹² Para mayor información sobre el PAE visitar <http://www.iirsa.org/pae.asp>

En este contexto, es clave contar con información acerca del progreso de estos proyectos estratégicos para la conectividad suramericana. En efecto, desde la aprobación misma de la API, una preocupación compartida por los miembros del COSIPLAN fue disponer de indicadores que permitiesen conocer su estado y su evolución a lo largo del tiempo, es decir, el ciclo de vida de los proyectos.

En este marco, se presentó una propuesta técnica en la XIX Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA¹³ en la que se consagró un enfoque de trabajo que situaba a los países como los verdaderos protagonistas en el diseño de la programación del ciclo de vida y de su instrumentación mediante un mecanismo de monitoreo permanente de proyectos, contando con el apoyo técnico del Comité de Coordinación Técnica (CCT) para su desarrollo.

Con tal propósito, como parte del Plan de Trabajo de COSIPLAN-IIRSA para los años 2012 y 2013¹⁴, los países incluyeron la tarea de elaborar una Metodología de Programación del Ciclo de Vida (PCV) de los proyectos individuales de la API. La premisa desde la cual se partió fue mantener las cuatro etapas del ciclo de vida de los proyectos acordadas por los gobiernos en 2008. Estas etapas son: perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido¹⁵. Dadas las características técnicas de los proyectos y de las obras que los componen, las etapas de pre-ejecución y ejecución de un proyecto insumen la mayor parte del tiempo en su ciclo de vida, como mínimo alrededor de 10 años (entre 3 y 5 años de pre-ejecución y entre 7 y 10 años de ejecución). Es por esto, que ambas etapas se sub-dividieron, a fin de apreciar con mayor precisión los avances del proyecto.

Adicionalmente, el PAE incluye la elaboración de un mecanismo de monitoreo permanente para los proyectos de la API (Acción 4.3 del PAE), es decir, un sistema que permita registrar desde una perspectiva regional la información del ciclo de vida de los proyectos producida por los países, en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)¹⁶. En este sentido, y en forma paralela a la elaboración de la Metodología PCV, se avanzó en el desarrollo e implementación del Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) con los siguientes objetivos:

- Informar con claridad sobre el estado de avance de los proyectos.
- Generar información que permita resolver obstáculos en la gestión de los proyectos.
- Brindar información para la toma de decisiones sobre:
 - el financiamiento de los estudios, y
 - el financiamiento de las obras

En 2013 se puso en línea el módulo de SMP en el SIP y los países iniciaron la carga de información del ciclo de vida de los proyectos individuales de la API directamente en esta herramienta. Actualmente esta información es la que permite medir el avance de los proyectos e identificar sus eventuales desvíos, posibilitando así la toma de decisiones para resolver los obstáculos que se vayan presentando a lo largo del ciclo de vida de estos proyectos prioritarios¹⁷.

¹³ XIX Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA, 29 de noviembre de 2011, Brasilia, Brasil <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=186>

¹⁴ Los trabajos realizados en 2012 se encuentran registrados en el Informe de Avance del SMP 2012 <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3416> y los trabajos llevados a cabo durante 2013 se presentaron en el Informe de Avance del SMP 2013 <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3718>

¹⁵ Las definiciones de las etapas de los proyectos son las siguientes: Perfil: se estudian los antecedentes que permiten formar juicio respecto de la conveniencia y factibilidad técnico-económica de llevar a cabo la idea del proyecto. Pre-ejecución: se incluyen aquellos proyectos que se encuentran en las siguientes fases: pre-factibilidad, factibilidad e inversión. Ejecución: se refiere al conjunto de actividades necesarias para la construcción física en sí como puede ser la firma del contrato, la compra e instalación de maquinarias y equipos, instalaciones varias, etc. Concluido: obra finalizada y puesta en operación.

¹⁶ Para mayor información sobre el SIP visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/sip.asp>

¹⁷ Para mayor información sobre el proceso de desarrollo e implementación de la Metodología PCV y el SMP, y su vinculación con el SIP, ver el Anexo 2 de este documento.

3. LA API EN 2014: ACTUALIZACIÓN Y MEJORA EN LA CALIDAD DE LA INFORMACIÓN

Como parte del Plan de Trabajo 2014, los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera y de la API, y comunicar mejor sus avances y resultados. Estas líneas de trabajo fueron acordadas en ocasión de la Reunión del GTE para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la API realizada en Bogotá, Colombia¹⁸, y se presentan a continuación:

Ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos: los campos de información de las fichas de los proyectos en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP) fueron organizados en base a las dimensiones internacionalmente aceptadas sobre gestión de proyectos: alcance, costo y financiamiento, y estado de avance (plazos). Adicionalmente, se incorporaron en cada una de estas dimensiones nuevos campos de información:

- Alcance: se agregaron los campos “proyectos relacionados” y “descriptores por sector, sub-sector y tipo de obra”.
- Costo y financiamiento: se agregaron los campos “proyecto incluido en el presupuesto nacional” y “año” con el propósito de comunicar la prioridad recibida por el proyecto en el ejercicio anual de asignación de recursos.
- Estado de avance: se agregó el campo “fecha estimada de finalización” de la obra.

Descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra: los descriptores permiten identificar con claridad las metas de cada proyecto individual, reportar de forma agregada características técnicas relevantes, y producir indicadores de los proyectos por país, Grupo de Proyectos o Ejes de Integración y Desarrollo. Estos nuevos campos de información se encuentran divididos en “Principales” y “Secundarios” y se aplican a los proyectos en etapa de pre-ejecución y ejecución. El cronograma de carga de la información de los descriptores en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países, es el siguiente:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla en etapa de pre-ejecución y ejecución
- 2015: Proyectos de la Cartera en etapa de ejecución
- 2016: Proyectos de la Cartera en etapa de pre-ejecución

Indicadores de resultados para los proyectos concluidos: se incorporó una nueva sección con campos de información específicos para proyectos concluidos, que también se encuentran agrupados de acuerdo a las dimensiones alcance, costo y financiamiento, y plazos. Estos nuevos campos son: “indicadores de resultado de los proyectos concluidos por tipo de obra” (descriptores), “inversión final del proyecto en US\$”, “costo total de los estudios en US\$”, “fecha de inicio de la obra” y “fecha de entrega de la obra”. El cronograma de carga de la información de los campos específicos para proyectos concluidos en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países, es el siguiente:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla
- 2015: Resto de la Cartera de Proyectos

Aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos: el SMP permite registrar el avance de los proyectos de la API desde una perspectiva regional y generar información oportuna y confiable para la toma de decisiones por parte de las autoridades de gobierno competentes. Hasta el año 2013, este módulo de seguimiento estaba disponible sólo para los proyectos de la API. Los países acordaron incorporar en forma gradual el SMP a todos los proyectos de la Cartera de acuerdo al siguiente cronograma:

- 2014: Proyectos Ancla
- 2015: Proyectos en ejecución
- 2016: Proyectos en pre-ejecución

¹⁸ GTE para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, 22 y 24 de abril de 2014, Bogotá, Colombia <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=247>

Indicadores de Avance de la API: la información que contiene el SMP es de acceso restringido, disponible solamente para las Coordinaciones Nacionales y sus funcionarios autorizados. Con el objetivo de comunicar y difundir al público en general el avance y los resultados logrados por la API, se decidió hacer pública en la ficha de los proyectos estructurados, la información sobre su avance reflejada en el SMP.

Con el propósito de llevar adelante las mejoras y actualizaciones descritas anteriormente, se realizaron una serie de adecuaciones funcionales y de diseño al Sistema de Información de Proyectos (SIP). El SIP es una de las principales herramientas con las que cuenta el COSIPLAN para apoyar su misión de implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la UNASUR. Una descripción más acabada del SIP y de los trabajos realizados en 2014 en esa herramienta, se presentan en el Anexo 2.

Finalmente, el resultado del análisis de los proyectos estructurados por Ejes de Integración y Desarrollo se describe en detalle en el próximo capítulo, presentando el estado de la API al 18 de setiembre de 2014 y el progreso registrado respecto al 4 de octubre de 2013.

B. EL AVANCE DE LOS PROYECTOS DE LA API DURANTE 2014

En este capítulo se presenta la evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN entre 2004 y 2014, y los principales indicadores de los proyectos que la componen. Asimismo, se presenta un análisis detallado del progreso de los proyectos de la API registrado entre 2013 y 2014¹, en seis dimensiones seleccionadas con este propósito, a saber: i) número de proyectos y monto de inversión estimada; ii) avance de los proyectos; iii) composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; iv) tipo de financiamiento; v) alcance territorial de los proyectos; y vi) características técnicas.

1. NÚMERO DE PROYECTOS Y MONTO DE INVERSIÓN ESTIMADA

En la actualidad, según puede observarse en el Cuadro B.1, la Agenda está compuesta por 31 proyectos estructurados y 100 proyectos individuales con una inversión estimada en US\$ 21.172,6 millones². Estas cifras representan el 17,3% del número de proyectos y el 10,6% del monto total de la Cartera del COSIPLAN al año 2014, que comprende 579 proyectos y asciende a US\$ 163.324,5 millones respectivamente³.

¹ El período considerado para realizar el análisis de la evolución es octubre 2013 a setiembre 2014.

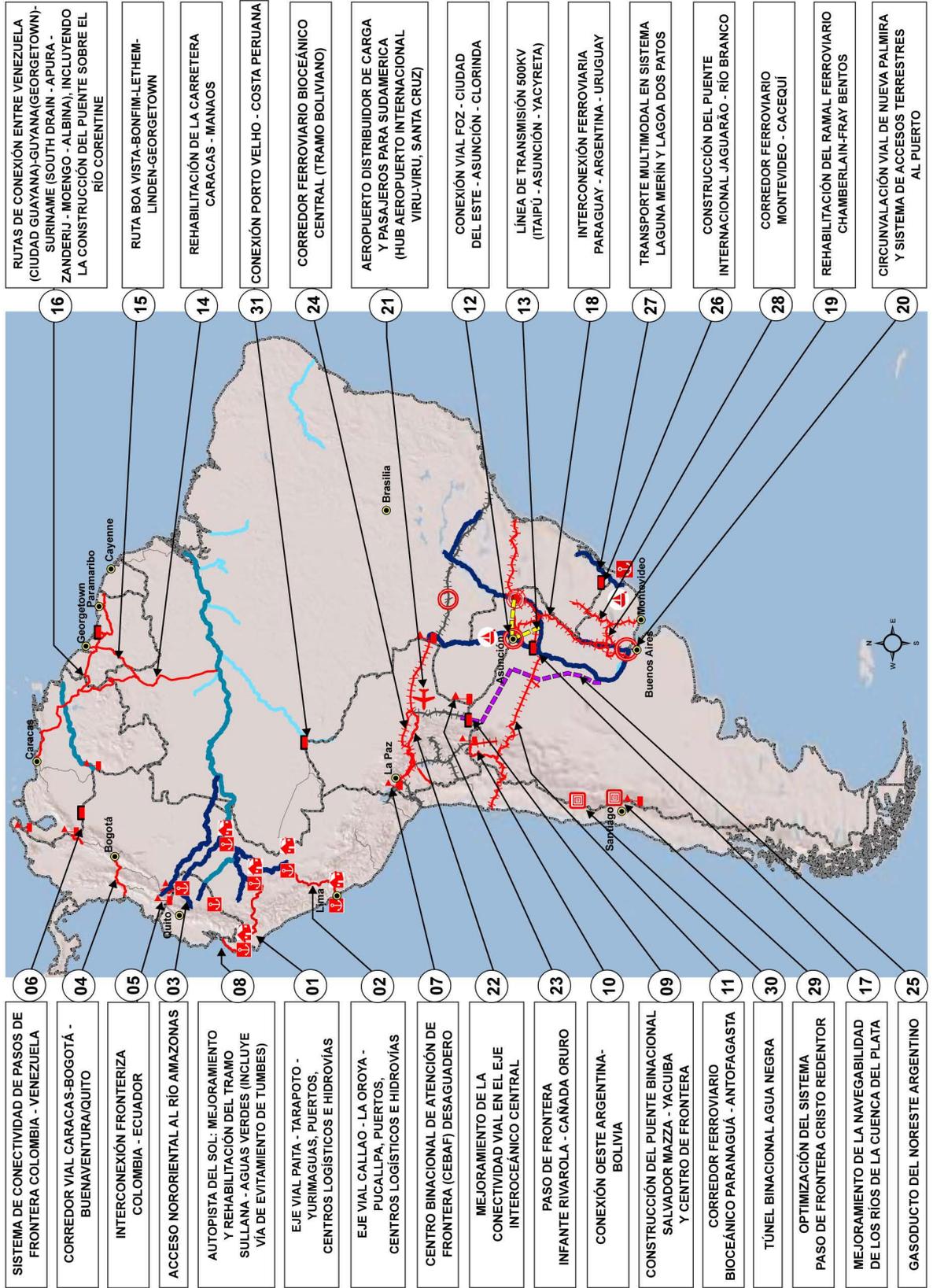
² Existen seis proyectos individuales que forman parte de proyectos estructurados, que ya se encontraban concluidos al momento de conformación de la API. Los montos de inversión de esos proyectos no se contabilizan en el total de la inversión estimada de la API.

³ En el Anexo 1 se encuentra la lista detallada de los proyectos estructurados e individuales que integran la API. Sobre la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, véase el Informe correspondiente a 2014.

Cuadro B.1 - Lista de Proyectos de la API

N°	Eje	Nombre del Proyecto Estructurado API	Países involucrados	Etapa	Inversión Estimada (millones de US\$)
1	AMA	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	PE	●	471,9
2	AMA	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	PE	●	2.761,8
3	AMA	ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS	BR / CO / EC / PE	●	52,8
4	AND	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO	CO / EC / VE	●	3.350,0
5	AND	INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR	CO/ EC	●	227,7
6	AND	SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA	CO/ VE	●	4,0
7	AND	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BO/PE	●	40,2
8	AND	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PE	●	515,5
9	CAP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	AR/ BO	●	45,0
10	CAP	CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA	AR/ BO	●	477,0
11	CAP	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA	AR/ BR/ CH/ PA	●	5.102,2
12	CAP	CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA	AR/ BR/ PA	●	774,2
13	CAP	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETÁ)	BR/PA	●	852,0
14	GUY	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BR/ VE	●	407,0
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	●	301,8
17	HPP	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA	AR/ BO/ BR/ PA/ UY	●	1.170,0
18	HPP	INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	AR/ PA/ UY	●	577,3
19	HPP	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	UY	●	100,0
20	HPP	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	UY	●	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	●	431,5
23	IOC	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BO/ PA	●	1,9
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/ UY	●	93,5
27	MCC	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS	BR/ UY	●	40,3
28	MCC	CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ	BR/ UY	●	139,9
29	MCC	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	AR/ CH	●	258,0
30	MCC	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR/ CH	●	1.600,0
31	PBB	CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA	BR/PE	●	85,4
TOTAL					21.172,6

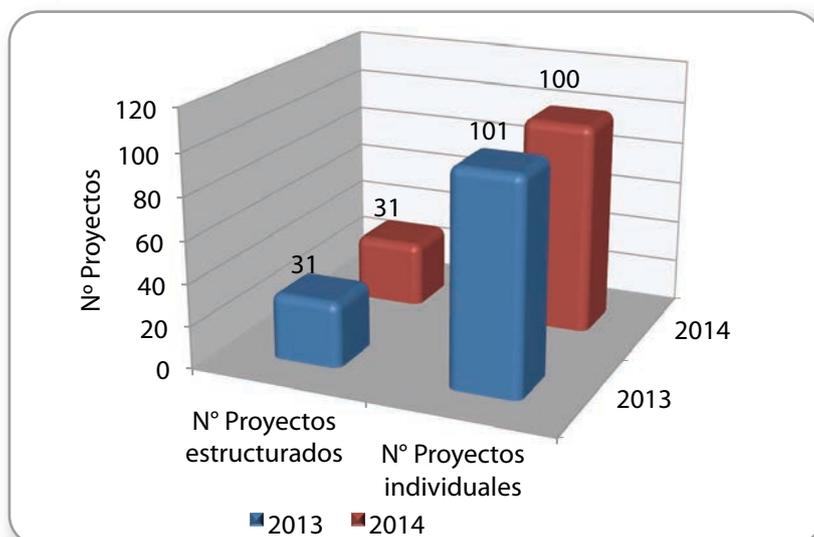
Mapa B.1 • Proyectos de la API



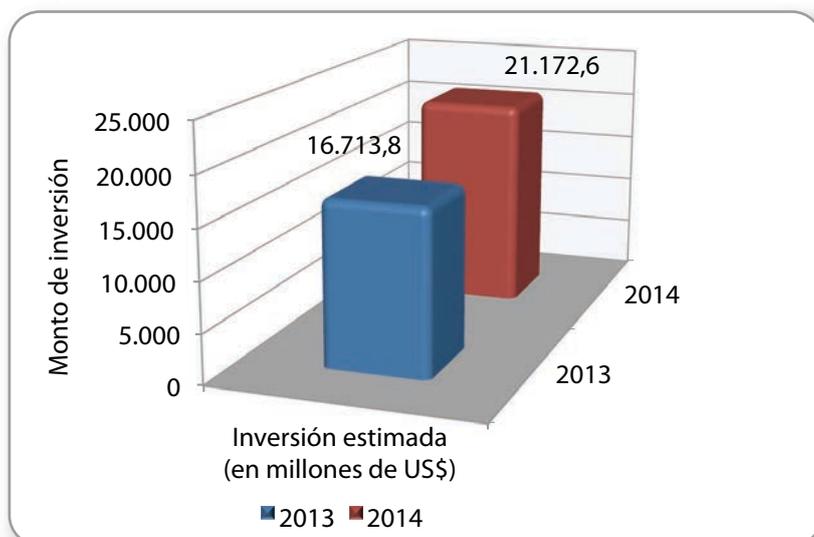
El Gráfico B.1 presenta los datos actuales comparados con los registros del año anterior.

Gráfico B.1 • Evolución de los Proyectos de la API 2013 - 2014

(en número de proyectos y en millones de US\$)



Los proyectos individuales disminuyeron, como resultado de la eliminación de un proyecto de la API, de la fusión de dos proyectos en uno, y del ingreso a la API de un nuevo proyecto.



Se aprecia un aumento del orden del 26,7% entre 2013 y 2014 debido a actualizaciones en los montos de los proyectos en función de su evolución y mayor información.

Desde la conformación de la API (2011) a la actualidad, la inversión estimada de estos proyectos se incrementó en un 55,1%. Esta variación de los montos de inversión obedece a la actualización periódica de la información.

La variación entre 2013 y 2014 del número de proyectos individuales y del monto de inversión estimado por Eje de Integración y Desarrollo, se presenta en el Cuadro B.2.

Cuadro B.2 • Evolución de los Proyectos de la API 2013 - 2014

(en número de proyectos, en millones de US\$ y en porcentajes)

	N° Proyectos Estructurados		% Proyectos Estructurados		N° Proyectos Individuales		% Proyectos Individuales		Monto de Inversión (millones de US\$)		% de Inversión (del Eje respecto del total)	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
AMA	3	3	9,7	9,7	27	26	26,7	26,0	3.475,4	3.286,5	20,8	15,5
AND	5	5	16,1	16,1	12	11	11,9	11,0	3.694,1	4.137,4	22,1	19,5
CAP	5	5	16,1	16,1	18	18	17,8	18,0	4.233,0	7.250,4	25,3	34,2
GUY	3	3	9,7	9,7	6	6	5,9	6,0	958,8	958,8	5,7	4,5
HPP	4	4	12,9	12,9	15	16	14,9	16,0	1.566,6	1.862,3	9,4	8,8
IOC	4	4	12,9	12,9	7	7	6,9	7,0	460,2	460,1	2,8	2,2
MCC	6	6	19,4	19,4	15	15	14,9	15,0	2.240,3	3.131,8	13,4	14,8
PBB	1	1	3,2	3,2	1	1	1,0	1,0	85,4	85,4	0,5	0,5
TOTAL	31	31	100,0	100,0	101	100	100,0	100,0	16.713,8	21.172,6	100,0	100,0

Tal como se observa en el cuadro anterior, se registra la eliminación de un proyecto en el Eje del Amazonas y en el Eje Andino, y se incorpora un proyecto en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, llegando así a un total de 100 proyectos individuales.

- El proyecto AMA37 MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO IÇÁ se excluyó de la API, ya que se incorporó al proyecto AMA38 MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO-IÇÁ.
- El proyecto AND19 PASO DE FRONTERA PUERTO CARREÑO se excluyó del proyecto estructurado SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA – VENEZUELA.
- El proyecto HPP76 CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS – POSADAS se incorporó al proyecto estructurado INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY – ARGENTINA – URUGUAY.

El detalle de los proyectos estructurados e individuales se encuentra en el Anexo 1.

2. AVANCE DE LOS PROYECTOS

A) LOS PROYECTOS DE LA API SEGÚN SUS ETAPAS DEL CICLO DE VIDA

Si se analizan los 100 proyectos individuales que conforman la API actualmente, según sus etapas del ciclo de vida (Cuadro B.3), se observa que más de una cuarta parte (27%) se encuentra en etapa de ejecución representando poco menos de la mitad de la inversión total de la Agenda (41,1%). Por otro lado, cerca de la mitad de los proyectos individuales (46%) se encuentran en etapa de pre-ejecución y su inversión total alcanza la mitad de la API (50,2%).

Por su parte, el 16% de los proyectos se encuentran en etapa de perfil y suman tan sólo el 4,2% de la inversión estimada de la API⁴.

Cuadro B.3 • Situación de los Proyectos de la API 2014 según Etapas de Ciclo de Vida

(en número de proyectos, en millones de US\$ y en porcentajes)

Etapa	Proyectos Estructurados		Proyectos Individuales		Inversión Estimada	
	N°	%	N°	%	Millones de US\$	%
Perfil	2	6,0	16	16,0	879,0	4,2
Pre-Ejecución	14	45,0	46	46,0	10.639,1	50,2
Ejecución	15	48,0	27	27,0	8.703,2	41,1
Concluido*	0	0,0	11	11,0	951,3	4,5
TOTAL	31	100,0	100	100,0	21.172,6	100,0

Nota: los montos se calculan a partir de las etapas del ciclo de vida en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API. Los listados de los proyectos individuales de la API que se encuentran en cada una de las etapas se detallan en los Anexos 4 al 7.

*Existen seis proyectos individuales que forman parte de proyectos estructurados, que ya se encontraban concluidos al momento de conformación de la API. Estos proyectos y sus correspondientes montos de inversión (no incluidos en el total) son los siguientes: AMA25, AMA16, AND13, CAP91, GUY42 y GUY43.

El Cuadro B.4 resume la distribución de los proyectos según el ciclo de vida, desagregando aquellos proyectos que no registran cambios desde fines de 2011.

Cuadro B.4 • Proyectos de la API según Ciclo de Vida

(en número de proyectos)

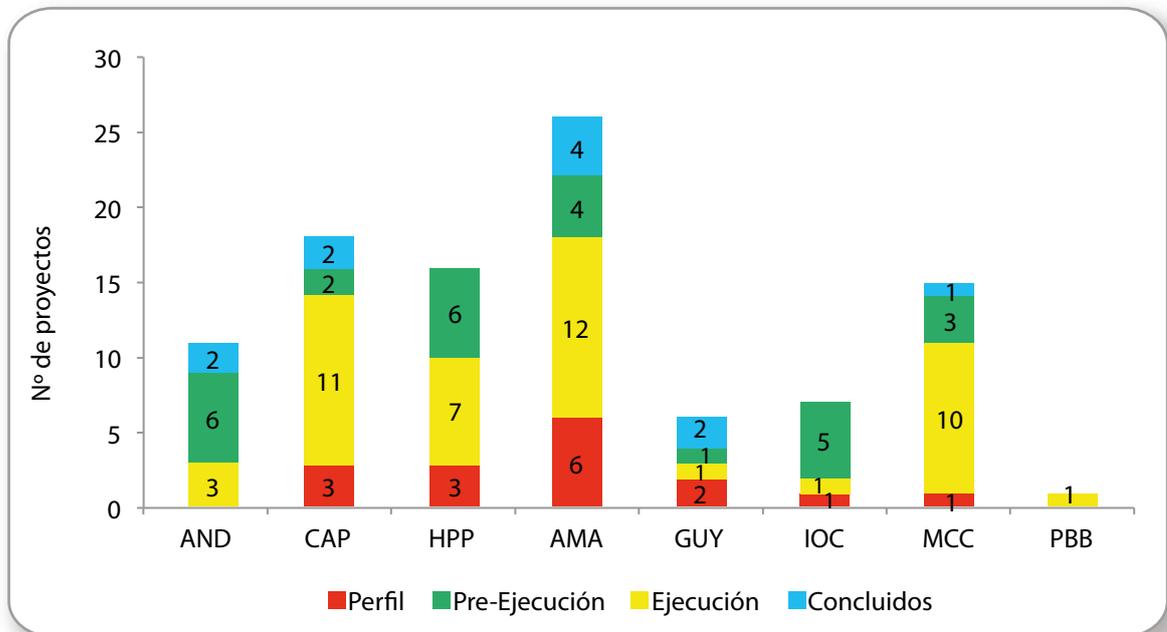
	Perfil	Pre-Ejecución	Ejecución	Concluidos	TOTALES
Proyectos API en 2014	16	46	27	11	100
Proyectos API sin cambios desde 2011	8	23	9	3	43

De la información presentada en el Cuadro B.4 se destaca en primer lugar que 8% de los proyectos se encuentran en etapa de perfil desde hace varios años. Segundo, se observa que la mitad de los proyectos que se encuentran en etapa de perfil y pre-ejecución no han presentado avances en los últimos tres años.

⁴ Siendo proyectos en etapa de perfil es probable la revisión y actualización de los montos conforme se avance en la elaboración de los estudios de factibilidad.

En cuanto a la situación por Ejes, como se puede apreciar en el Gráfico B.2, el Eje Andino y el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná son los que tienen el mayor número de proyectos en ejecución. Cinco de los ocho tienen al menos un proyecto concluido. Por su parte, el Eje del Amazonas es el que tiene la mayor proporción de proyectos en la etapa de perfil (23%).

Gráfico B.2 • Proyectos de la API según Etapas del Ciclo de Vida por EID
(en número de proyectos)



B) EVOLUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE LA API ENTRE 2013 Y 2014

Los Gráficos B.3 y B.4 presentan la evolución de los proyectos de la API entre 2013 y 2014, de manera agregada para toda la Agenda, y luego enfocado en cada EID.

Gráfico B.3 • Evolución de los Proyectos de la API entre 2013 y 2014 según Etapas del Ciclo de Vida
(en número de proyectos)

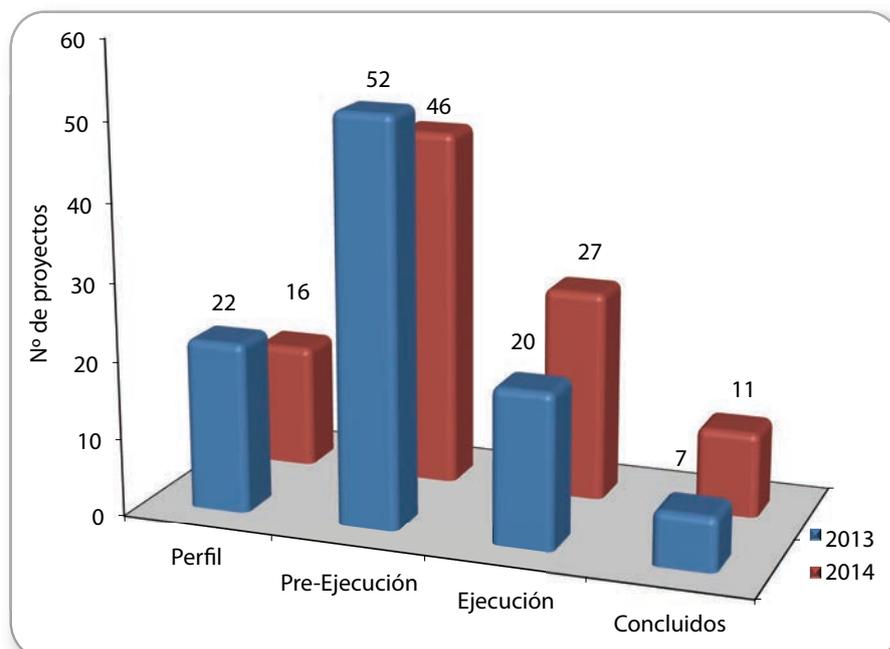
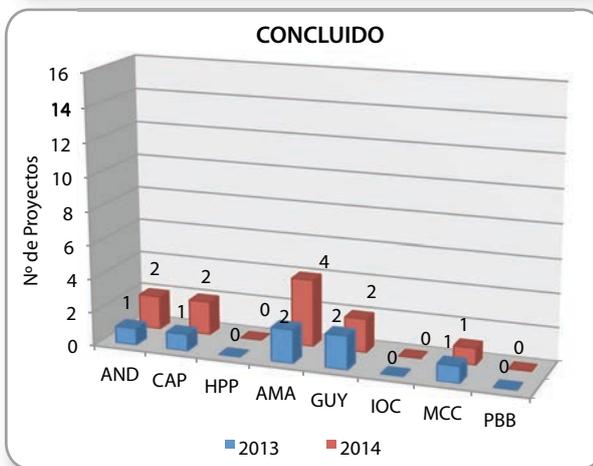
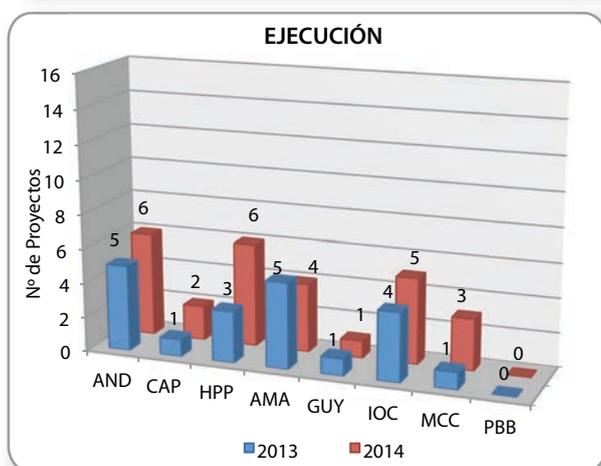
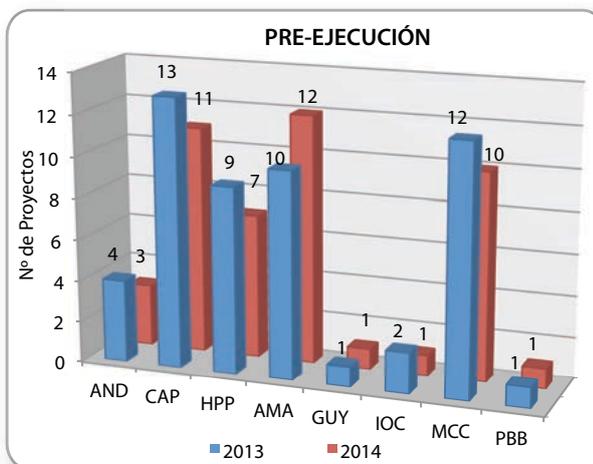
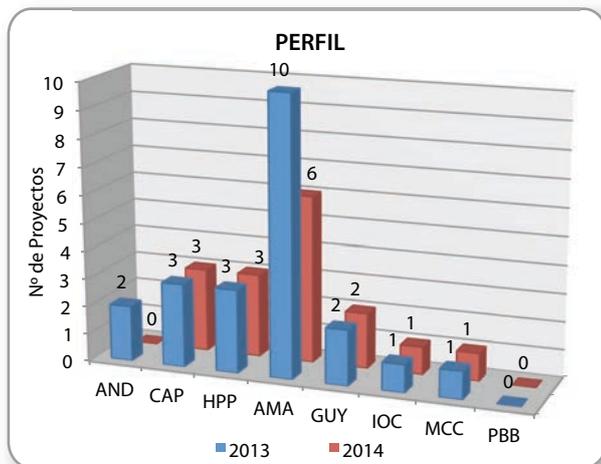


Gráfico B.4 • Evolución de los Proyectos de la API entre 2013 y 2014 según Etapas del Ciclo de Vida por EID

(en número de proyectos)



A partir de los movimientos entre etapas de un año a otro se puede indicar lo siguiente:

EVOLUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE LA API ENTRE 2013 Y 2014

- 71 proyectos se mantuvieron en la misma etapa y 15 de ellos registraron avances entre las sub-etapas:
 - 16 se mantuvieron en etapa de perfil
 - 40 se mantuvieron en etapa de pre-ejecución, destacándose lo siguiente:
 - 8 avanzaron entre las distintas sub-etapas de la pre-ejecución
 - 27 no han tenido avance entre sub-etapas
 - 5 no cuentan con la información disponible para el análisis
 - 15 se mantuvieron en etapa de ejecución, con las siguientes características:
 - 7 avanzaron entre las distintas sub-etapas de la ejecución
 - 7 no han tenido avance entre sub-etapas
 - 1 no cuenta con la información disponible para el análisis
- 21 proyectos cambiaron de etapa:
 - 4 avanzaron de perfil a pre-ejecución
 - 12 avanzaron de pre-ejecución a ejecución
 - 1 proyecto pasó de ejecución a pre-ejecución
 - 4 proyectos se concluyeron

En síntesis, 36 proyectos (36%) han realizado un avance entre etapas o sub-etapas del ciclo de vida.

Si se observa la distribución de los proyectos en cada una de las etapas y sub-etapas a la fecha, se obtiene el cuadro de situación que se presenta a continuación (Cuadro B.5).

Cuadro B.5 • Proyectos de la API 2014 según Etapas y Sub-etapas del Ciclo de Vida
(en porcentajes y en número de proyectos)

PERFIL	ETAPAS Y SUB-ETAPAS DE LOS PROYECTOS										CONCLUIDO
	PRE-EJECUCIÓN ⁽³⁾					EJECUCIÓN					
16,0% (16)	46,0% (46)					27,0% (27)					11,0% (11)
Condición Inicial	Recursos Estudios	Estudios en Desarrollo	Estudios Aprobados	Permisos Otorgados	Recursos Obras	Primer cuarto de Obra	Segundo cuarto de Obra	Tercer cuarto de Obra	Cuarto cuarto de Obra	Obras Recibidas	
62,5% (10)	37,0% (17)	15,2% (7)	13,0% (6)	13,0% (6)	10,9% (5)	66,7% (18)	18,5% (5)	7,4% (2)	0,4% (1)	100,0% (11)	
37,5% (6)	10,9% (5)					0,4% (1)					0% (0)
% y Nº proyectos (con programación)⁽¹⁾											
% y Nº proyectos (sin programación)⁽²⁾											

Notas:

⁽¹⁾ Los valores señalados representan el porcentaje y número de proyectos en cada una de las etapas/sub-etapas de aquellos proyectos que cuentan con la programación del ciclo de vida completa. El 100% está basado en el total de proyectos de la etapa.

⁽²⁾ Los valores señalados representan el porcentaje y número de proyectos en cada una de las etapas indicadas de aquellos proyectos que no cuentan con la programación del ciclo de vida completa. El 100% está basado en el total de proyectos de la etapa.

⁽³⁾ De acuerdo a la Metodología de Programación del Ciclo de Vida (Anexo 2), el alcance de las sub-etapas de la pre-ejecución es el siguiente:

- Recursos estudios: esta sub-etapa se considerará completada cuando se disponga de los recursos financieros necesarios para ejecutar los estudios y se hayan realizado todos los arreglos institucionales que permitan el lanzamiento de tales estudios (por ejemplo su adjudicación mediante licitación).
- Estudios en desarrollo: Se considerará que están concluidos cuando se haya terminado el estudio que corresponda al nivel requerido máximo por el proyecto en cuestión para ingresar a la sub-etapa de "estudios aprobados".
- Estudios aprobados: esta sub-etapa se considerará concluida cuando se haya aprobado el nivel máximo de estudios requerido para el proyecto.
- Permisos otorgados: Se considerará que esta sub-etapa se ha cumplido sólo cuando hayan sido otorgados todos los permisos y/o cumplimentado todos los trámites institucionales requeridos por el proyecto para ingresar a la etapa de ejecución.
- Recursos obras: Se considerará que esta sub-etapa se ha cumplido cuando el proyecto disponga de los recursos financieros para la ejecución de las obras y se cuente además con los trámites institucionales requeridos para tal propósito.

En función de la situación general de la distribución de los proyectos en cada una de las etapas y del grado de avance dentro de cada una de las sub-etapas (Cuadro B.5), se aprecia lo siguiente:

- En el caso de la pre-ejecución, 17 de los 46 proyectos indicados se encuentran en un nivel adelantado, habiendo completado y aprobado sus estudios, obtenido los permisos y el financiamiento para iniciar las obras.
- En el caso de la ejecución, 3 proyectos del total de 27 se encuentran en un estado avanzado, es decir que han completado más de la mitad de la obra.

C) PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN DE LA API

Con base en los datos que aporta el SMP para los 100 proyectos individuales que integran la API, se observan las siguientes perspectivas de progreso en los próximos años.

DE LOS 16 PROYECTOS INDIVIDUALES EN ETAPA DE PERFIL:

- 4 obtendrían los recursos para los estudios a fines de 2014
- 5 obtendrían los recursos para los estudios en 2015
- 1 obtendría los recursos para los estudios en 2017
- 6 no cuentan con la información disponible

DE LOS 46 PROYECTOS INDIVIDUALES EN ETAPA DE PRE-EJECUCIÓN:

- 15 finalizarían la pre-ejecución en 2014
- 17 finalizarían la pre-ejecución en 2015
- 8 finalizarían la pre-ejecución en 2016
- 1 finalizaría la pre-ejecución en 2017
- 5 no cuentan con información disponible

DE LOS 27 PROYECTOS INDIVIDUALES EN ETAPA DE EJECUCIÓN:

- 4 finalizarían la ejecución en 2014
- 11 finalizarían la ejecución en 2015
- 11 finalizarían la ejecución a partir de 2016
- 1 no cuenta con información disponible

DE LOS 11 PROYECTOS INDIVIDUALES CONCLUIDOS:

- 6 concluyeron antes del inicio de la API (2011)
- 1 concluyó en 2013
- 4 concluyeron en 2014

Respecto de las estimaciones de finalización de las obras de los proyectos estructurados e individuales de la API, se presentan los Cuadros B.6 y B.7, respectivamente.

Cuadro B.6 • Estimación de Conclusión de los Proyectos Estructurados de la API

(en número y porcentaje de proyectos e inversión estimada en millones y porcentajes, por año)

Año previsto de finalización	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión Estimada
2015	3	9,7	412,9	2,0
2016	5	16,1	737,3	3,5
2017	5	16,1	1.208,2	5,7
2018	6	19,4	3.938,5	18,6
2019	1	3,2	52,8	0,2
2020	4	12,9	3.037,0	14,3
2021	2	6,5	727,0	3,4
2022	3	9,7	7.702,2	36,4
2024	1	3,2	6,7	0,03
2040	1	3,2	3.350,0	15,8
TOTAL	31	100,0	21.172,6	100,0

Cuadro B.7 • Estimación de Conclusión de los Proyectos Individuales de la API

(en número de proyectos y en porcentajes por año)

Año previsto de finalización	N° Proyectos	% Proyectos
Concluidos	11	11,0
2014	5	5,0
2015	11	11,0
2016	11	11,0
2017	23	23,0
2018	16	16,0
2019	2	2,0
2020	5	5,0
2021	2	2,0
2022	3	3,0
2024	1	1,0
2026	1	1,0
2040	1	1,0
Sin información disponible	8	8,0
TOTAL	100	100,0

Notas:

⁽¹⁾ Los proyectos que se estima concluir en 2014 no se encuentran finalizados al cierre de la edición de este Informe.

⁽²⁾ Las estimaciones presentadas fueron realizadas en base a la información existente en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN al 18 de setiembre de 2014.

Como se puede apreciar en los Cuadros B.6 y B.7, más del 90% de los proyectos estructurados de la API serían concluidos antes del año 2022, horizonte previsto para esta Agenda. La mayor cantidad de los proyectos se concluirían entre los años 2014 y 2018 (61%).

En consecuencia, los indicadores anteriores revelan la utilidad de contar con el SMP para seguir atentamente la marcha de los proyectos. La información disponible en el sistema revela que el 36% de los proyectos de la API ha tenido algún grado de progreso en el último año, entendiendo como tal al progreso de los proyectos entre etapas y sub-etapas.

D) PROYECTOS CONCLUIDOS

Los proyectos individuales concluidos de la API son 11, por un total de US\$ 951,3 millones, y se distribuyen entre los EID de acuerdo a lo indicado en el Cuadro B.8.

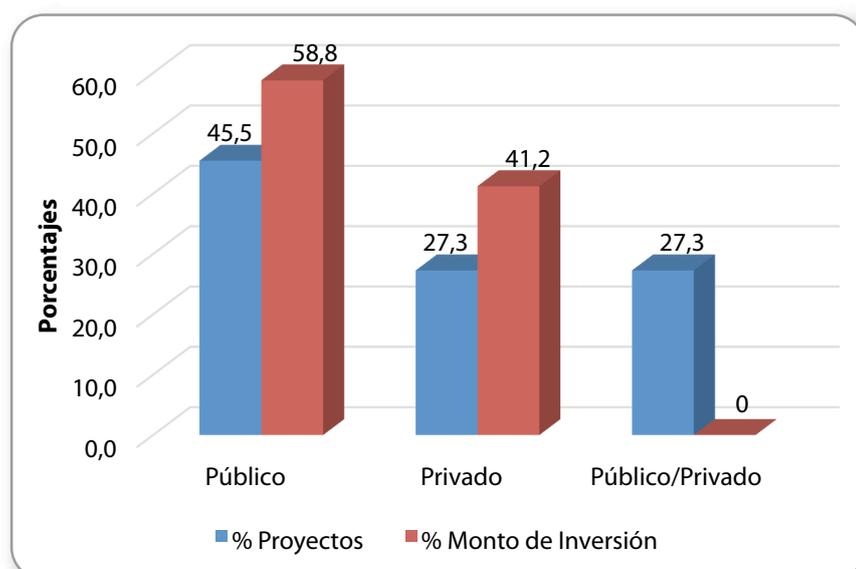
Cuadro B.8 • Proyectos Individuales de la API Concluidos por EID

(en número de proyectos, inversión estimada y porcentajes)

Eje	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
ANDINO	2	18,2	4,1	0,4
DE CAPRICORNIO	2	18,2	555,0	58,3
DEL AMAZONAS	4	36,4	387,2	40,7
DEL ESCUDO GUAYANÉS	2	18,2	0,0	0,0
MERCOSUR-CHILE	1	9,1	5,0	0,5
TOTAL	11	100,0	951,3	100,0

Gráfico B.5 • Tipo de Financiamiento de los Proyectos Concluidos de la API

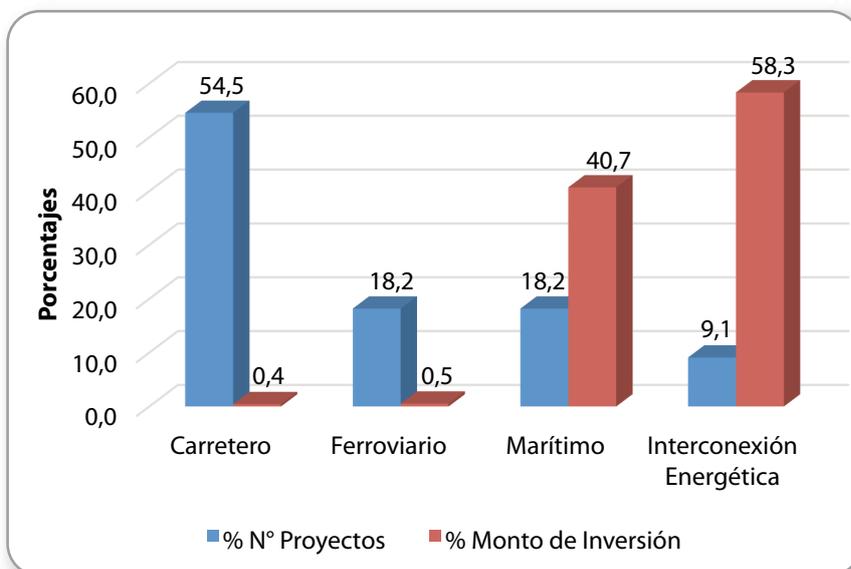
(en porcentaje del número de proyectos y del monto de inversión)



La mayor parte de los proyectos concluidos de la API se realizaron con financiamiento público (5 proyectos) mientras 3 proyectos se financiaron en forma privada y otros 3 con asociaciones público/privadas.

Gráfico B.6 • **Composición Sub-sectorial de los Proyectos Concluidos de la API**

(en porcentaje del número de proyectos y del monto de inversión)



Más de la mitad de los proyectos concluidos son carreteros (6), sin embargo el monto de inversión se distribuye casi completamente entre los proyectos marítimos y de interconexión energética (40,7% y 58,3% respectivamente).

En cuanto a los proyectos concluidos, debe considerarse que tal como se mencionó, 6 de ellos estaban ya finalizados antes del inicio de la API, sin embargo se decidió incorporarlos a la Agenda porque complementaban la red de conectividad del proyecto estructurado del cual forman parte. Los proyectos concluidos durante el último año son:

- AND91 CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE. Se trata de un proyecto binacional de Colombia y Ecuador, correspondiente al proyecto estructurado INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR que implicó una inversión de US\$ 4.100.000.
- CAP67 LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES). Se trata de un proyecto nacional de Paraguay, correspondiente al proyecto estructurado LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA) que implicó una inversión de US\$ 555.000.000.
- AMA24 PUERTO DE PAITA. Se trata de un proyecto nacional de Perú, correspondiente al proyecto estructurado EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS que implicó una inversión de US\$ 266.922.000.
- AMA67 TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO. Se trata de un proyecto nacional de Perú, correspondiente al proyecto estructurado EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS que implicó una inversión de US\$ 120.300.000.

3. COMPOSICIÓN SECTORIAL, SUB-SECTORIAL Y TIPO DE OBRA

Como se desprende del Cuadro B.9, el 97% de los proyectos individuales de la API corresponde al sector transporte con una inversión estimada del 91,3% del total, y el restante 3% pertenece al sector energía con un inversión estimada del 9,7%. Por lo tanto, en el caso de estos últimos, si bien es baja su participación en número de proyectos, demandan una alta inversión debido a su tamaño y características técnicas.

En cuanto a la composición sub-sectorial de los proyectos individuales (Gráficos B.7 y B.8) se observa que los proyectos carreteros representan un 30% de la API y demandan cerca de la mitad de la inversión estimada total (43,5%). En el caso de los proyectos fluviales que, si bien en 2014 llegan a ser casi un cuarto de los proyectos API, demandan sólo el 6,9% del monto de inversión estimada de la Agenda. De manera similar, los proyectos de pasos de frontera que representan un 6% en número de proyectos, solamente requieren un 2,6% de la inversión total de la API. Por su parte, los proyectos ferroviarios (17% en número de proyectos), implican una inversión considerable (28%) por la naturaleza de las obras.

Gráfico B.7 • Composición Sub-sectorial de la API

(en porcentaje del número de proyectos)

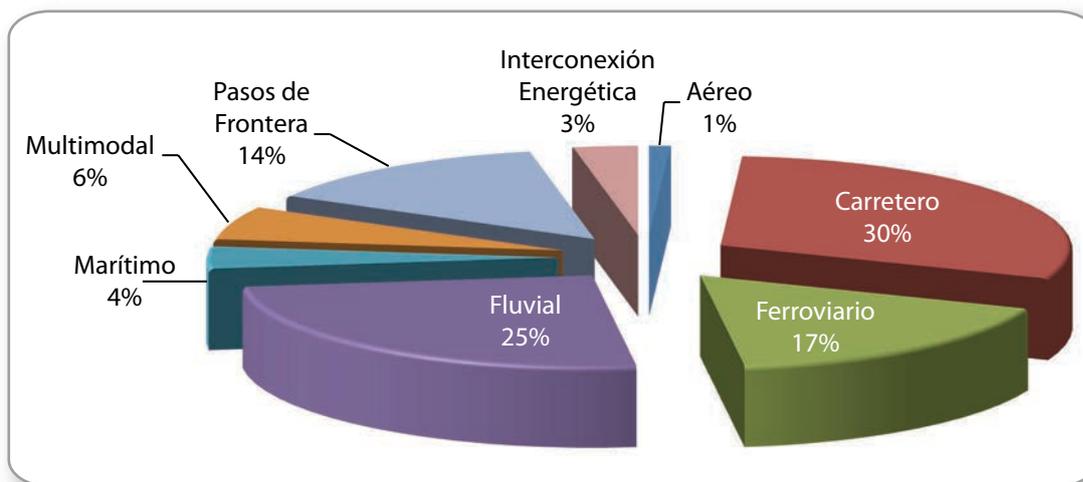
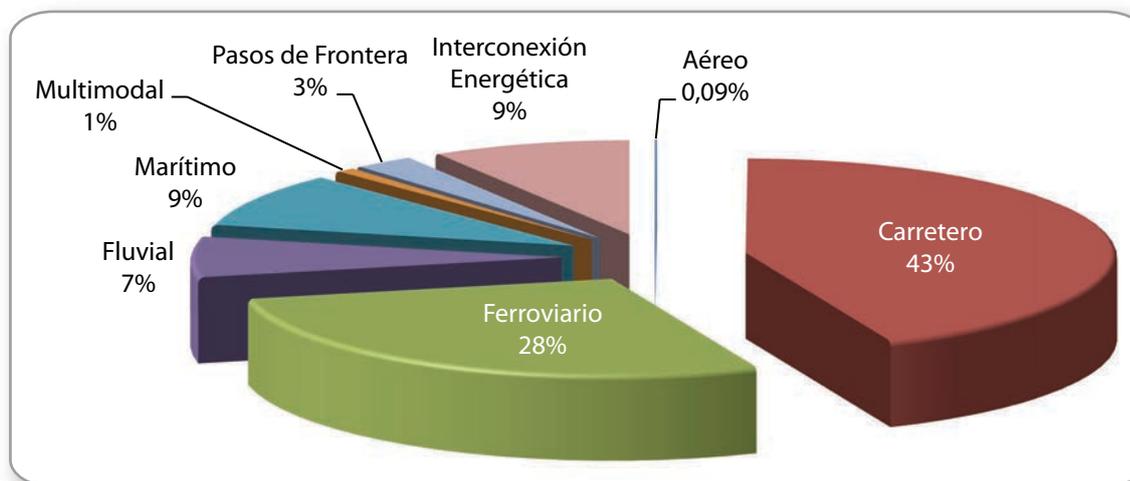


Gráfico B.8 • Composición Sub-sectorial de la API

(en porcentaje del monto de inversión)



La composición sub-sectorial de los proyectos individuales de la API por EID se presenta en el Cuadro B.9.

Cuadro B.9 • **Composición Sub-sectorial de la API por EID**
(en número de proyectos y en millones de US\$)

		TRANSPORTE												ENERGÍA	
Carretero		Ferroviario		Fluvial		Marítimo		Multimodal		Pasos de Frontera		Aéreo		Interconexión Energética	
Nº	Inversión (millones de US\$)	Nº	Inversión (millones de US\$)	Nº	Inversión (millones de US\$)	Nº	Inversión (millones de US\$)	Nº	Inversión (millones de US\$)	Nº	Inversión (millones de US\$)	Nº	Inversión (millones de US\$)	Nº	Inversión (millones de US\$)
AMA	896,0	0	0,0	10	249,0	4	1.975,5	6	165,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0
AND	4.003,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	134,2	0	0,0	0	0,0
CAP	1.134,2	9	5.103,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	161,2	0	0,0	2	852,0
GUY	958,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
HPP	15,0	5	677,3	10	1.170,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
IOC	429,5	1	6,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	3,9	1	20,0	0	0,0
MCC	1.697,5	2	139,9	5	40,4	0	0,0	0	0,0	4	254,0	0	0,0	1	1.000,0
PBB	85,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
TOTAL	9.219,6	17	5.926,9	25	1.459,4	4	1.975,5	6	165,9	14	553,3	1	20,0	3	1.852,0

A partir de los datos del Cuadro B.9 y del detalle del tipo de obras que se encuentra en el Anexo 3, los proyectos del sub-sector carretero se concentran especialmente en los Ejes Andino, del Amazonas y del Escudo Guayanés. Dentro de este sub-sector, el mejoramiento y ampliación de las carreteras, la pavimentación de obras nuevas y puentes nuevos y rehabilitación, abarcan el mayor número de proyectos (26,7%, 23,3% y 23,3%, respectivamente). Sin embargo, el primer tipo de obra señalado es el que requiere la mayor inversión (52,9% del total del sub-sector).

Por su parte, los proyectos de rehabilitación de ferrovías predominan en el sub-sector ferroviario (64,7% de los proyectos), seguido por la construcción de nuevas vías con el restante 35,3%. No obstante, y por el tipo y envergadura de estos desarrollos, las obras de construcción concentran el 78,8% de la inversión estimada del sub-sector. Los proyectos ferroviarios se concentran en el Eje de Capricornio.

En cuanto a los proyectos en el sub-sector fluvial, predominan las intervenciones para el mejoramiento de la navegación (76%) ubicadas en hidrovías existentes en el Eje del Amazonas e Hidrovía Paraguay-Paraná, y demandan una inversión estimada del 87,9%. En el caso de los ríos Paraguay y Paraná, la mayor parte de los proyectos están orientados a mejorar la navegabilidad de la Cuenca del Plata. En el Eje del Amazonas, se busca articular 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 relación al sub-sector marítimo, existen tres proyectos destinados a la ampliación y adecuación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos, y un proyecto que implica la construcción de un nuevo puerto. Estos proyectos se concentran en el Eje del Amazonas.

Si se observan los proyectos de pasos de frontera, predomina la infraestructura para implantación de centros de control fronterizo. De esta forma, de los 14 proyectos de pasos fronterizos, 8 de ellos consisten en la creación de infraestructura nueva. Las obras que demandan la mayor inversión (60%) son aquéllas dirigidas a la ampliación de capacidad de centros de control fronterizo, representando el 42,9% en número de proyectos. La mayor proporción de proyectos de pasos de frontera se ubica en los Ejes Andino y MERCOSUR-Chile.

En cuanto al transporte aéreo, el único proyecto corresponde a la ampliación del aeropuerto Internacional Viru Viru en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, ubicado en el Eje Interoceánico Central.

Por su parte, los proyectos multimodales se ubican en su totalidad en el Eje del Amazonas y apuntan a construir plataformas logísticas en los principales nodos de origen y destino de la carga, con el propósito de hacer más eficientes los flujos comerciales del área en cuestión y disminuir los costos logísticos asociados al transporte.

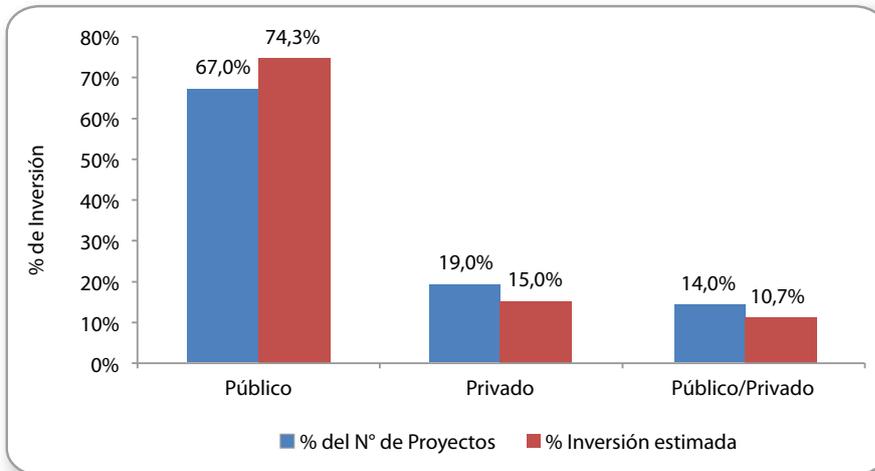
Finalmente, en cuanto a la interconexión energética, la API incluye sólo tres proyectos individuales en esta categoría. Dos de ellos en el Eje Capricornio referidos a la construcción de sendas líneas de transmisión 500 KV (Itaipú-Villa Hayes y Yacyretá-Villa Hayes) y, el otro en el Eje MERCOSUR-Chile sobre la construcción de una nueva interconexión energética (Gasoducto del Noreste Argentino). Este último proyecto es el que demanda más de la mitad de la inversión de los tres indicados (54%).

4. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Si se toma en consideración el tipo de financiamiento se aprecia que para el total de la inversión estimada de la API, la fuente principal es el sector público. Cabe señalar que la importancia estratégica de los proyectos de la Agenda y la prioridad que le otorgan los países, los organismos internacionales y especialmente las Instituciones del CCT (BID, CAF y FONPLATA), están contribuyendo a la realización de estudios de pre-inversión y al financiamiento de las obras: Entre las tres instituciones, se está apoyando, ya sea en las etapas de pre-ejecución o de ejecución, a 17 de los 31 proyectos estructurados de la API por un monto de inversión de US\$ 2.190,8 millones aproximadamente.

En el Gráfico B.9 se presentan los proyectos individuales de la API por tipo de financiamiento, tanto en porcentaje del número de proyectos como de su inversión estimada.

Gráfico B.9 • Tipo de Financiamiento de la API
(en porcentajes del número de proyectos y de inversión estimada)



La fuente principal de financiamiento de los proyectos individuales de la API es el sector público (74,3%). La presencia privada mediante diversas formas contractuales (15%) y las asociaciones público-privadas (10,7%) contribuyen a completar el cuadro.

Gráfico B.10 • Tipo de Financiamiento de la API por EID
(en número de proyectos)

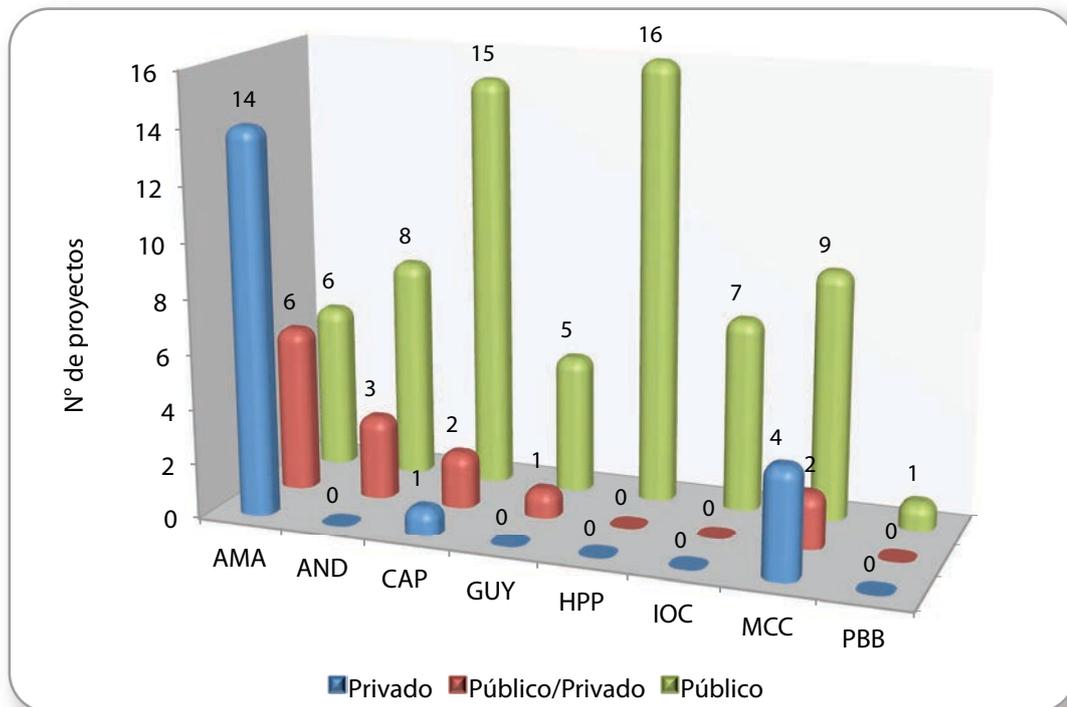
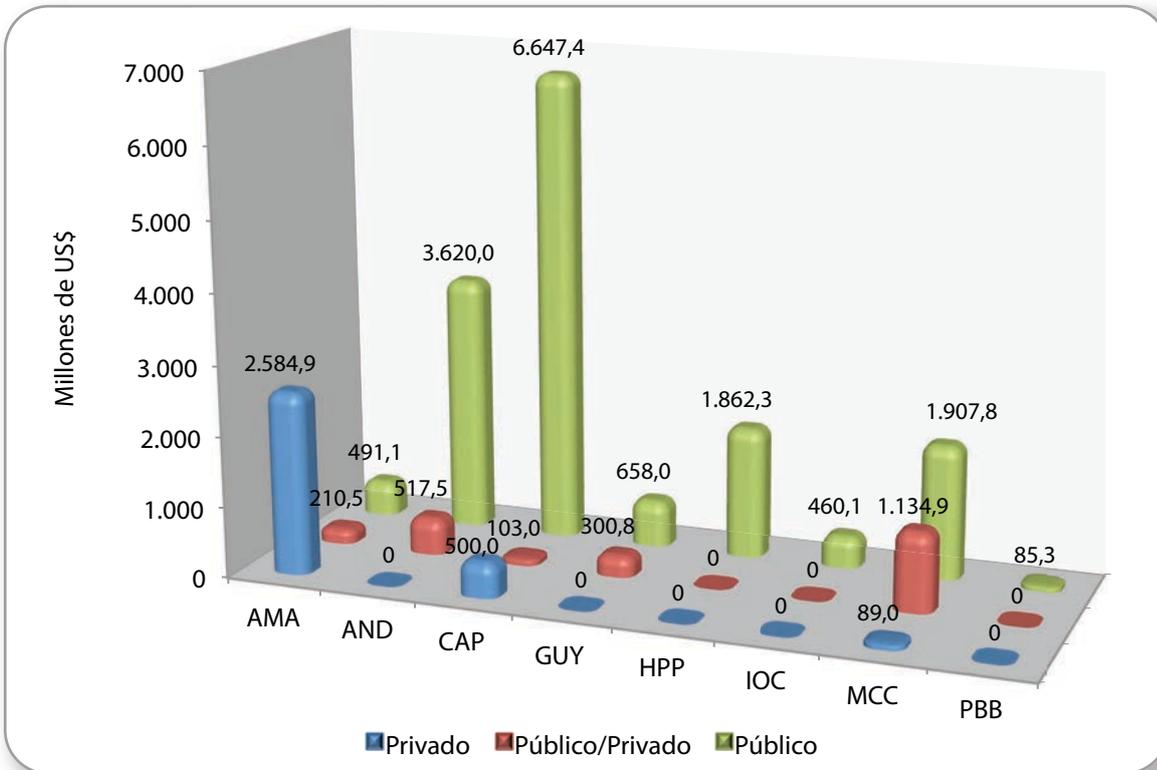


Gráfico B.11 • Tipo de Financiamiento de la API por EID

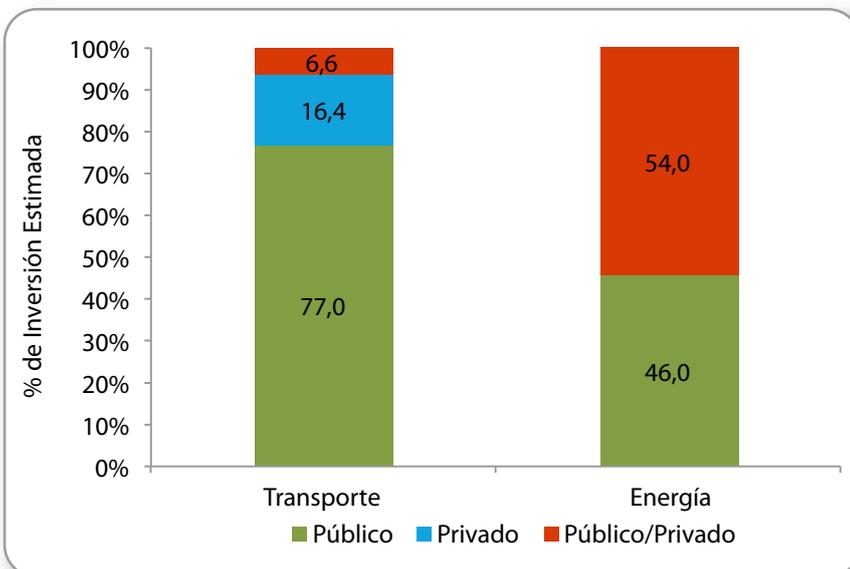
(en millones de US\$)



Según se observa en los Gráficos B.10 y B.11, el Eje del Amazonas es el que tiene el mayor número de proyectos (53,8%) que son financiados por el sector privado representando una inversión del orden del 68,4% de los proyectos API del Eje. Estos proyectos son nacionales, correspondientes a Perú, y pertenecen a los sectores fluvial y marítimo (29% respectivamente del total de la selección) y carretero y multimodal (21% respectivamente). Por su parte, en el Eje MERCOSUR-Chile el 36,3% de la inversión es financiada por el sector público/privado.

Gráfico B.12 • Tipo de Financiamiento de la API por EID

(en porcentajes del monto de inversión estimada)



Las fuentes públicas financian un poco más de tres cuartas partes de las inversiones estimadas del sector transporte (77%), mientras que las fuentes público/privadas contribuyen mayoritariamente en el sector energía (54%).

5. ALCANCE TERRITORIAL DE LOS PROYECTOS

Si bien el diseño y la ejecución de los proyectos son, en todos los casos, de exclusiva responsabilidad de las autoridades nacionales, los proyectos de alcance binacional y multinacional exigen una mayor coordinación entre las instituciones de los respectivos países. En tal sentido, cabe destacar que todos los países están involucrados con al menos un proyecto estructurado de carácter bi o tri-nacional³⁰. Estrictamente, cuando todas las inversiones que integran los proyectos planeados en el ámbito del territorio de diversos países estén plenamente concluidas, recién se alcanzarán los beneficios de conectividad física buscados por cada proyecto estructurado.

Gráfico B.13 • Alcance Territorial de los Proyectos de la API

(en porcentaje del número de proyectos)



7 proyectos estructurados están enteramente localizados en el territorio de un país; 17 proyectos son binacionales y el resto (7 proyectos) involucran a tres o más países.

Un segundo aspecto a destacar en el alcance territorial de los proyectos es que el grado de involucramiento nacional en los proyectos estructurados varía de país a país tal como puede desprenderse del Cuadro B.10. En este sentido, una de las características generales de la API que los países consensuaron al momento de su conformación fue que los 12 países debían estar representados y existir un equilibrio entre los proyectos impulsados por cada uno de ellos.

Cuadro B.10 • Distribución de los Proyectos Estructurados de la API por País

(en número de proyectos)

País	N° Proyectos estructurados	N° Proyectos estructurados nacionales	N° Proyectos estructurados nacionales de dos o más países	EID en los que participa
Argentina	9	0	9	CAP, HPP, MCC
Bolivia	9	2	7	AND, CAP, HPP, IOC, MCC
Brasil	12	0	12	AMA, CAP, GUY, HPP, IOC, MCC, PBB
Chile	3	0	3	CAP, MCC
Colombia	4	0	4	AMA, AND
Ecuador	3	0	3	AMA, AND
Guyana	2	0	2	GUY
Paraguay	6	0	6	CAP, HPP, IOC
Perú	6	3	3	AMA, AND, PBB
Suriname	1	0	1	GUY
Uruguay	7	2	5	HPP, MCC
Venezuela	4	0	4	AND, GUY

³⁰ De hecho, exclusivamente Bolivia, Perú y Uruguay tienen proyectos estructurados nacionales (Cuadro B.10)

En tercer lugar, cabe señalar que los Ejes del Amazonas, Andino, Capricornio, del Escudo Guayanés y de la Hidrovía Paraguay-Paraná son los que concentran los proyectos estructurados que involucran a tres o más países.

6. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Como parte del Plan de Trabajo 2014 los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera y de la API, y comunicar mejor sus avances y resultados. Esto se tradujo en los siguientes trabajos: (i) ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos; (ii) descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra; (iii) indicadores de resultados para los proyectos concluidos; (iv) aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos; y (v) indicadores de avance de la API.

Los descriptores permiten identificar de manera homogénea las metas de cada proyecto individual, reportar de forma agregada características técnicas relevantes, y producir indicadores de los proyectos por país, Grupo de Proyectos o Ejes de Integración y Desarrollo. Estos nuevos campos de información se encuentran divididos en “Principales” y “Secundarios” y se aplican a los proyectos en etapa de pre-ejecución y ejecución (Anexo 2).

A continuación se presenta la información técnica de los proyectos de la API a partir de los datos incorporados por los países en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN.

1 AEROPUERTO DE CARGA Y PASAJEROS

La ampliación del aeropuerto incluye la adecuación y construcción de nueva infraestructura para el almacenamiento y control de la carga, y hangares.

6.245,23 KM DE CARRETERAS

Las obras viales incluyen pavimentación, rehabilitación y ampliación de capacidad.

7 PUENTES PRINCIPALES Y 148 PUENTES COMPLEMENTARIOS

La construcción, rehabilitación y mejoramiento de los puentes principales, totalizan más de 2.400 m de longitud.

2 TÚNELES BINACIONALES Y 20 TÚNELES COMPLEMENTARIOS

Uno de los cuales alcanza los 13 km.

2 CIRCUNVALACIONES VIALES

Una de 46 km y otra de 11 km.

7.342,4 KM DE VÍAS FÉRREAS

La rehabilitación y construcción de vías férreas incluye recuperación de vías, obras de arte y estaciones, y un puente ferroviario de 600 m con patio de cargas.

8.950,1 KM DE VÍAS FLUVIALES EN 14 RÍOS Y 2 LAGUNAS

El mejoramiento de la navegabilidad incluye calado; señalización y balizamiento; el dragado de más de 3.968.000 m³ de sedimentos; la implementación de estaciones de monitoreo; mantenimiento de las hidrovías; mejoramiento de esclusas; ampliación y rectificación de canales; e identificación de los obstáculos para la navegación.

6 PUERTOS FLUVIALES

Las obras incluyen la ampliación en más de 1.000 m de longitud de los muelles; el mejoramiento de las instalaciones existentes; la adquisición de equipos; y la implementación de represas.

4 PUERTOS MARÍTIMOS

Las obras incluyen la ampliación en más de 2.000 m de longitud de los muelles; la construcción de 33,5 ha de patio de contenedores y de un puente de acceso; y la adquisición de 43 grúas.

6 CENTROS LOGÍSTICOS

La construcción de los centros logísticos incluye centros de almacenaje; centros de comunicaciones y unidades móviles; y construcción y mejoramiento de las vías de acceso.

13 PASOS DE FRONTERA

Más de 73 ha de construcción y optimización de centros de frontera, incluyendo pasajeros y carga; el diseño de un sistema de control de gestión; y la construcción de puentes y vías de acceso.

1 GASODUCTO TRONCAL DE 1.500 KM

2 LÍNEAS DE TRANSMISIÓN DE 500 KV DE 624 KM

EJE DEL AMAZONAS



PROYECTOS



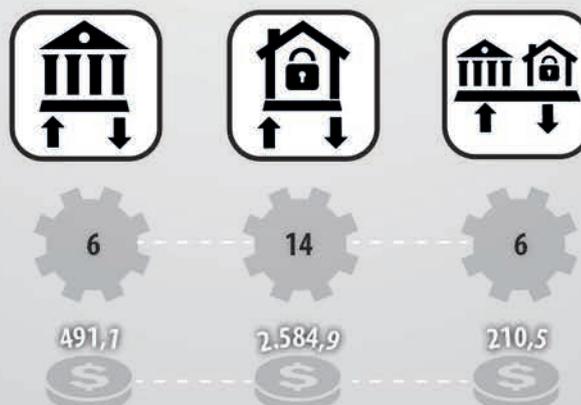
INVERSIÓN ESTIMADA



POR SUB-SECTOR



POR TIPO DE FINANCIAMIENTO



C. EJE DEL AMAZONAS BRASIL, COLOMBIA, ECUADOR Y PERÚ

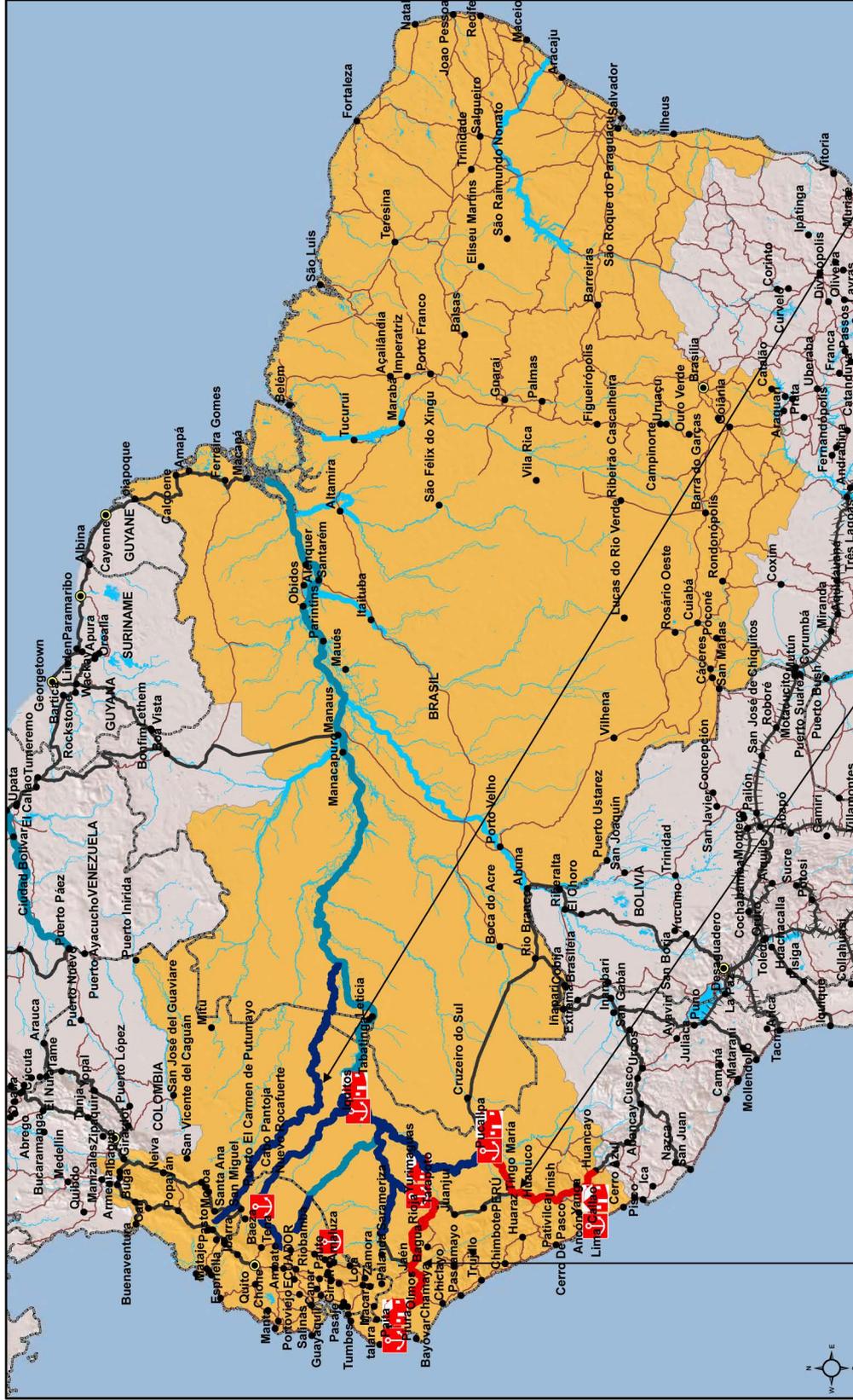
El Eje del Amazonas abarca una gran región del norte de Suramérica entre los Océanos Pacífico y Atlántico, surcada por el Río Amazonas y sus afluentes. Se caracteriza por su gran extensión, diversidad topográfica (costa, zona andina, selva) y baja densidad poblacional. El área de influencia definida 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 cuenta con una población de 61.506.049 habitantes, 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 C.1 se aprecian los 26 proyectos individuales que conforman los 3 proyectos estructurados de la API en el Eje del Amazonas. El valor de las inversiones estimadas involucradas asciende a US\$ 3.286,5 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, fluviales y de centros logísticos 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 C.1 • Proyectos de la API en el Eje del Amazonas



EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGISTICOS E HIDROVIAS

EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGISTICOS E HIDROVIAS

ACCESO NORORIENTAL AL RIO AMAZONAS

Cuadro C.1 - Indicadores Generales del Eje del Amazonas

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapas	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapas	Inversión Estimada (en US\$)
1	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS	10	PE	471,9	●	AMA102	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS	PE	G03	●	43.730.000
						AMA16	CARRETERA TARAPOTO – YURIMAGUAS*	PE	G03	●	0
						AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	PE	G03	●	47.650.000
						AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	PE	G03	●	15.000.000
						AMA24	PUERTO DE PAITA	PE	G03	●	266.922.000
						AMA25	CARRETERA PAITA – TARAPOTO*	PE	G03	●	0
						AMA40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVIA RIO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RIO MARAÑÓN	PE	G06	●	33.000.000
						AMA41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVIA RIO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RIO UCAYALI	PE	G06	●	11.000.000
						AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS	PE	G06	●	15.000.000
						AMA56	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS	PE	G06	●	39.550.000
2	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS	11	PE	2.761,8	●	AMA104	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA	PE	G04	●	54.959.720
						AMA26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARIA - PUCALLPA	PE	G04	●	438.352.770
						AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	PE	G04	●	15.000.000
						AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUJELLE DE CONTENEDORES)	PE	G04	●	704.835.670
						AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	PE	G04	●	242.000.000
						AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVIA RIO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RIO MARAÑÓN	PE	G06	●	19.000.000
						AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO	PE	G04	●	100.000.000
						AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARIA	PE	G04	●	115.606.060
						AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	PE	G04	●	68.300.000
						AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	PE	G04	●	883.482.448
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	PE	G04	●	120.300.000						
3	ACCESO NORIENTAL AL RIO AMAZONAS	5	BR-CO EC-PE	52,8	●	AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO - IÇA	CO - EC - PE	G06	●	15.000.000
						AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA	EC - PE	G06	●	2.000.000
						AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO	EC - PE	G06	●	5.759.000
						AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	EC	G07	●	5.000.000
						AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA	EC	G02	●	25.000.000

*Estos dos proyectos individuales estaban concluidos antes de la creación de la API y fueron incorporados a la Agenda dado que complementan la red de conectividad del proyecto estructurado.

Cuadro C.2 • Proyectos de la API en el Eje del Amazonas según Etapas del Ciclo de Vida

(En número de proyectos, en millones de US\$ y en porcentajes)

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de Inversión	% Monto de Inversión
Perfil	6	23,1	166,7	5,1
Pre-Ejecución	12	46,2	662,2	20,1
Ejecución	4	15,4	2.070,4	63,0
Concluido (*)	4	15,4	387,2	11,8
TOTAL	26	100,0	3.286,5	100,0

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

(*) En este EID existen dos proyectos individuales que ya se encontraban concluidos al momento de conformación de la API, pero que forman parte de un proyecto estructurado. Los proyectos son el AMA25 y el AMA16 cuyos montos de inversión (no incluidos en el total) son de US\$273,6 millones y US\$231,7 millones respectivamente.

Gráfico C.1 • Proyectos de la API en el Eje del Amazonas según Etapas del Ciclo de Vida

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

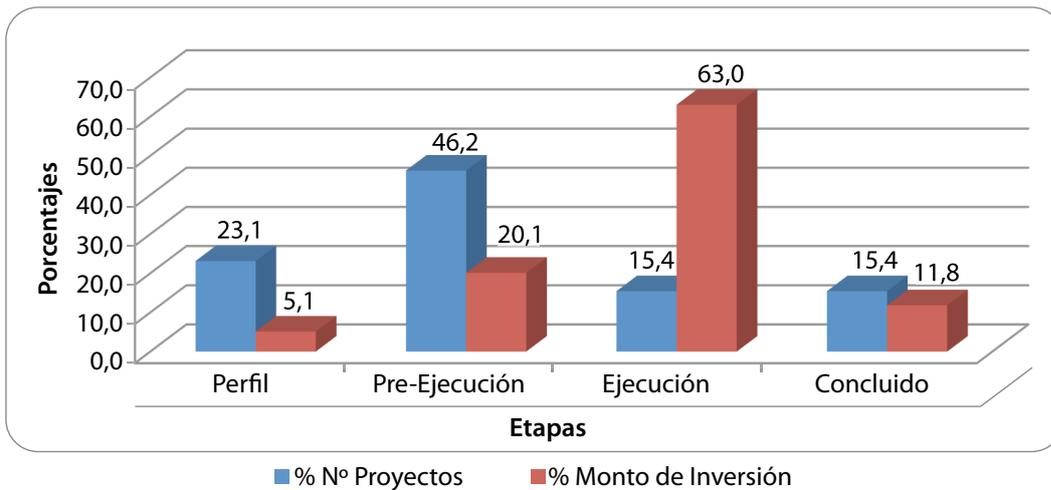


Gráfico C.2 • Proyectos de la API en el Eje del Amazonas por Sub-Sector

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

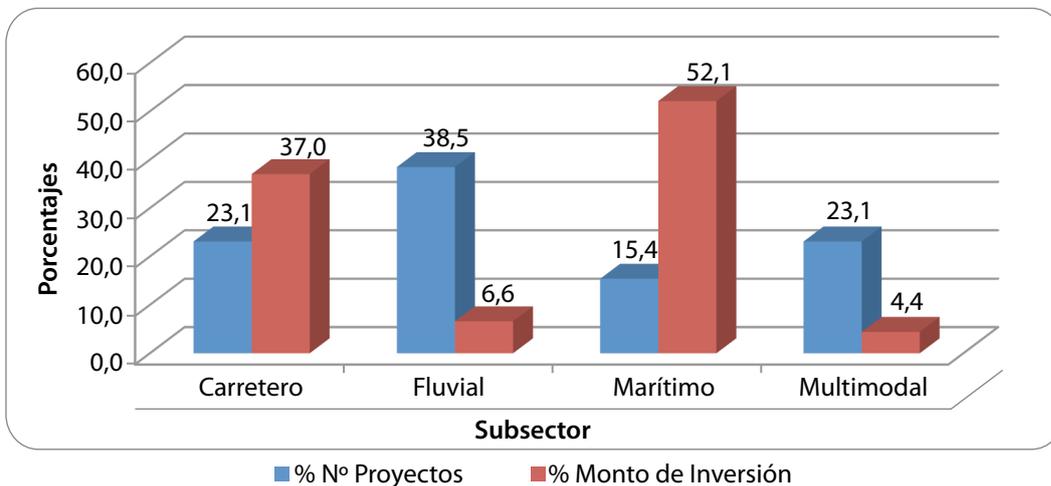
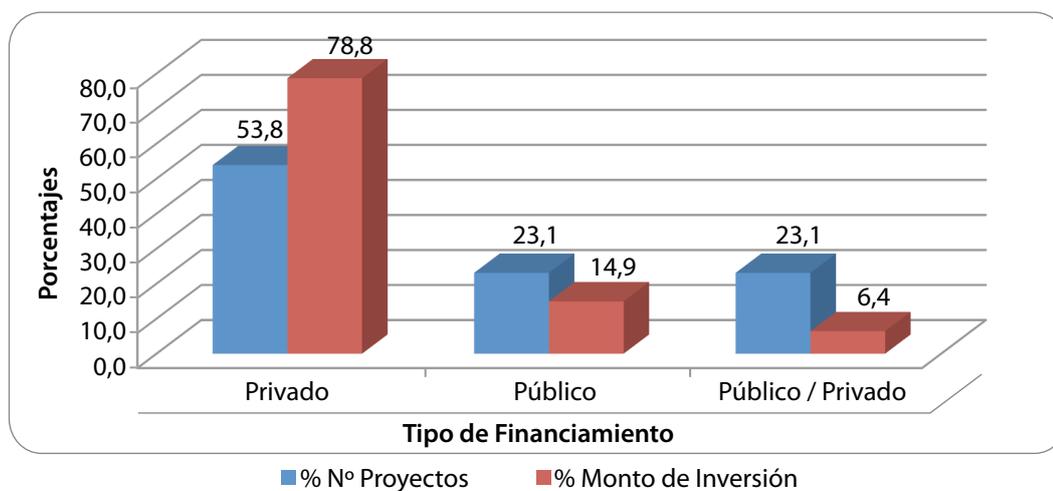


Gráfico C.3 • **Proyectos de la API en el Eje del Amazonas por Tipo de Financiamiento**

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)



Cuadro C.3 • **Especificaciones Técnicas de los Proyectos de la API en el Eje de Amazonas**

Los proyectos de la API que conforman el eje implican:

- La pavimentación y rehabilitación de 1.811,2 km de carreteras (incluye mejoramiento y rehabilitación a nivel de asfaltado, trabajos de obras de arte, sistemas de drenaje y estabilización de taludes; recapado integral de la vía, 29 ensanches de plataforma y construcción de 4 variantes, 10 puentes peatonales en cruces con centros poblados y construcción de 2 óvalos).
- La construcción y mejoramiento de 29,5 km de carreteras.
- El mejoramiento de la navegabilidad de 4.557 km de vías fluviales (incluye calado de 8 pies, dragado de 3.065.000 m³ de sedimentos, autdragado natural mediante la implementación de paneles sumergidos, señalización y balizaje, implementación de estaciones limnimétricas, monitoreo y mantenimiento de las hidrovías; estudio, diseño y construcción de muelle; mantenimiento y operación de muelles; adecuación y obras de protección de muelles; identificación de los obstáculos para la navegación (malos pasos), realizar diagnósticos socioambientales, planes de señalización (balizaje), análisis de la flota, costos de transporte, gestión logística, análisis de batimetría, etc.).
- La construcción de 4 puertos fluviales (incluye la construcción de 6 amarraderos, de un muelle de 180 m, un muelle de cinco pontones, facilidades para muelle, el calado de 12 m de profundidad, un atracadero para pasajeros, una grúa móvil, patios y almacenes para carga diversa, mejoramiento de las instalaciones existentes, adquisición de equipos, reposición de equipos, operaciones nocturnas, terminal polivalente, terminal de graneles sólidos, terminal de cargas peligrosas, área de consolidación y desconsolidación de contenedores, área de administración, equipamiento aduanero, capitanía, migración, control fitosanitario y centro logístico, trabajos de dragado para el acceso fluvial, reparación de obras en río).
- La construcción de 25 km de vías de acceso al puerto fluvial.
- La modernización de 4 puertos marítimos (incluye la construcción de un amarradero, dos muelles de 300 m, un muelle de 960 m; un muelle de 200 m y su puente de acceso, muelle y faja transportadora de 3 km totales, la modernización de 7 muelles y 16 sitios de atraque, losa de muelle de concreto armado, relleno y mejoramiento de suelos, patio de almacenamiento y área de respaldo de 12 ha; dragado a 13 m en el puesto de atraque, canal de acceso y área de maniobras; calado de 12 m de profundidad; 215.000 m² de Almacenes y edificios administrativos; adquisición de una grúa pórtico de muelle para contenedores, de 2 grúas pórtico de patio, 10 grúas pórtico tipo Super Post Panamax y 18 grúas de patio RTG, 12 grúas de patio eléctricas, otros equipos necesarios para la operación y sistemas de seguridad avanzados; dragados en las áreas adyacentes al muelle).
- La construcción de 5 centros logísticos de transferencia (incluye un centro de actividad logística, 2 centros de almacenaje, centros de comunicaciones y unidades móviles, vías de acceso y desplazamiento).

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

1

DEL AMAZONAS

PAÍSES 

SUB-SECTORES 

INVERSIÓN ESTIMADA **471.852.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO 

ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS

3

3

1

3

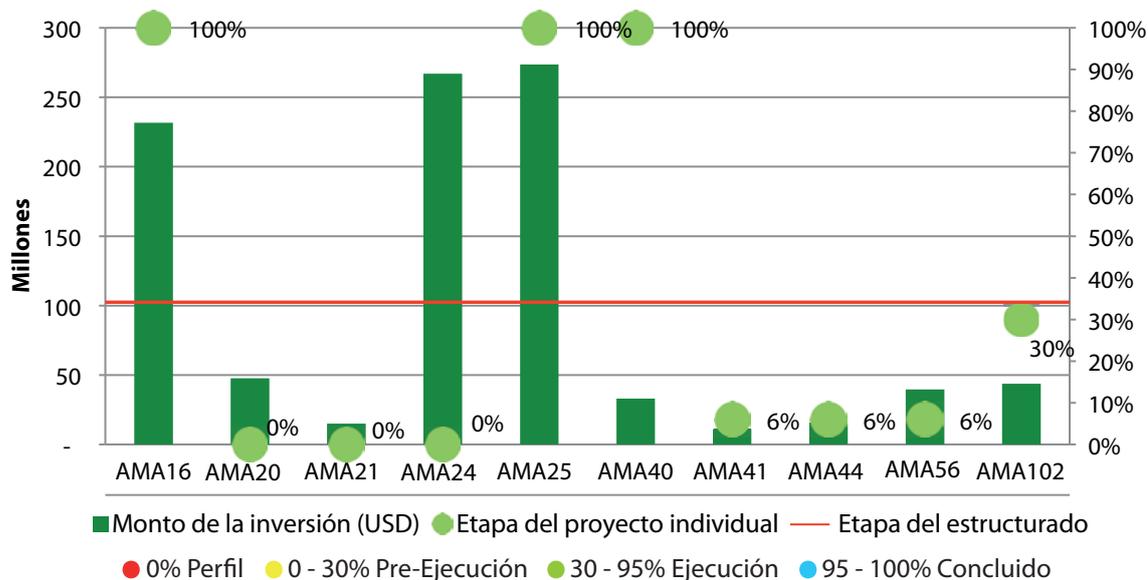
FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **AGOSTO 2018**

Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
AMA102	●	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS	PE	43.730.000
AMA16	●	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS	PE	0
AMA20	●	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	PE	47.650.000
AMA21	●	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	PE	15.000.000
AMA24	●	PUERTO DE PAITA	PE	266.922.000
AMA25	●	CARRETERA PAITA - TARAPOTO	PE	0
AMA40	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	33.000.000
AMA41	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI	PE	11.000.000
AMA44	●	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS	PE	15.000.000
AMA56	●	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS	PE	39.550.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

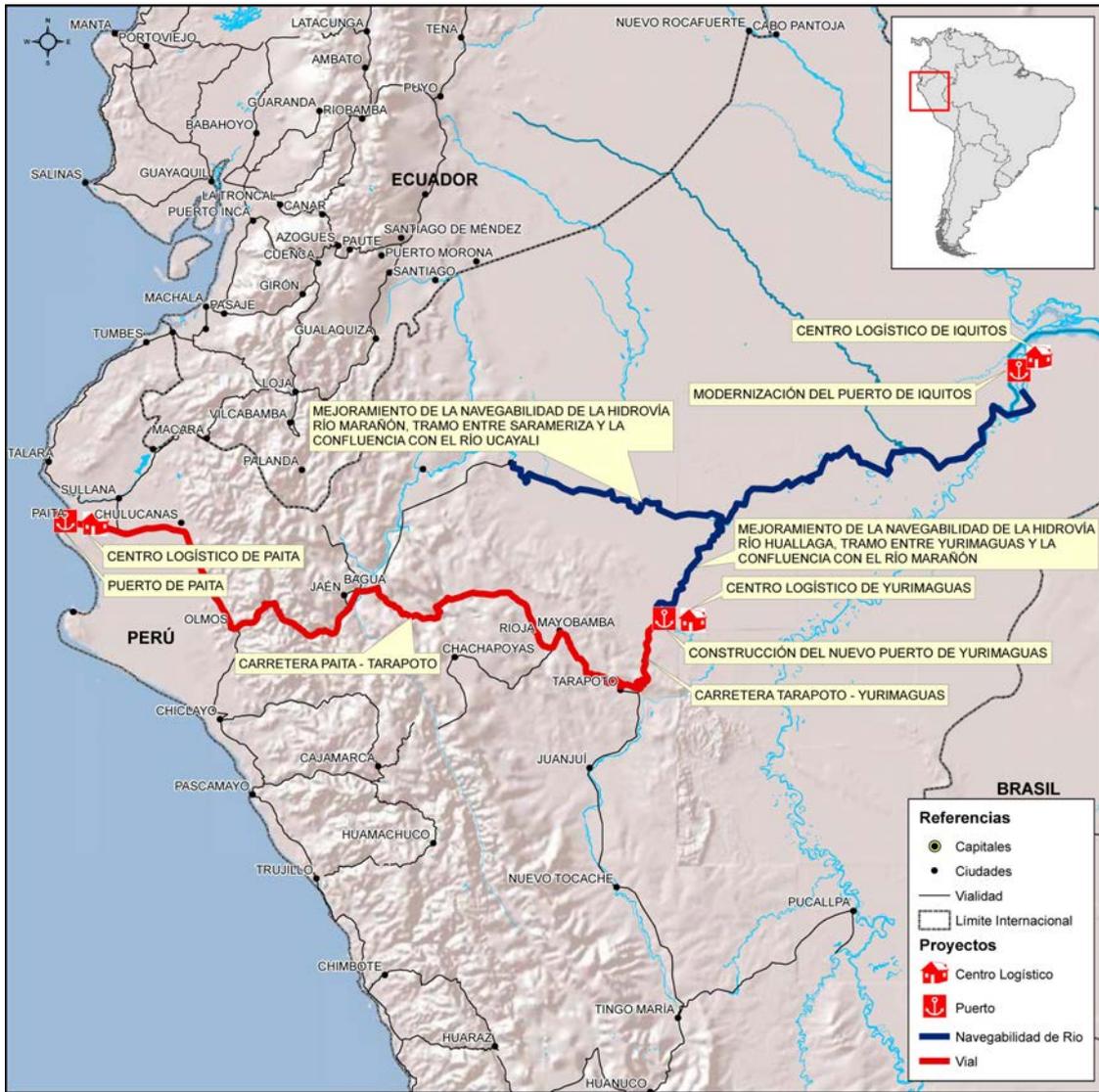
- El mejoramiento de la navegabilidad de 1.439 km de ríos (incluye calado de 8 pies, dragado de 2.200.000 m³ de sedimentos, señalización y balizaje, implementación de estaciones limnimétricas, monitoreo y mantenimiento de las hidrovías).
- La construcción de 1 puerto fluvial (incluye la construcción de 3 amarraderos, de un muelle de 180 m, de 10 km de vías de acceso, el calado de 12 m de profundidad, un atracadero para pasajeros, una grúa móvil, patios y almacenes, reposición de equipos).
- La modernización de 1 puerto marítimo (incluye la construcción de un amarradero, un muelle de 300 m, el calado de 12 m de profundidad, muelle de contenedores de 300 m, losa de muelle de concreto armado, relleno y mejoramiento de suelos, patio de almacenamiento y área de respaldo de 12 ha, dragado a 13 m en el puesto de atraque, canal de acceso y área de maniobras; adquisición de una grúa pórtico de muelle para contenedores, de 2 grúas pórtico de patio y otros equipos de traslado) y 1 puerto fluvial (que incluye trabajos de dragado para el acceso fluvial, reparación de obras en río, mejoramiento de las instalaciones existentes y adquisición de equipos).
- La construcción de 3 centros logísticos de transferencia (incluye un centro de actividad logística, un centro de almacenaje, centros de comunicaciones y unidades móviles, vías de acceso y desplazamiento).
- La pavimentación de 125 km de carreteras.
- La rehabilitación de 825 km de carreteras.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto PUERTO DE PAITA avanzó un 35%, y se encuentra concluido.



FUNDAMENTO

Este proyecto está estructurado para conectar entre sí a las regiones de costa, sierra y selva, en el norte de Perú, con Brasil (Manaos) y eventualmente con el Océano 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 que articula zonas de alta densidad como la Región Piura, con zonas emergentes de baja densidad en la selva. 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 (Cajamarca) y a tres departamentos de selva (Amazonas, San Martín y Loreto).

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.

El Proyecto Eje Vial Paita-Tarapoto-Yurimaguas actualmente se encuentra concesionada y con obras de rehabilitación y mejoramiento concluidas. La conexión entre las tres regiones (costa, sierra y selva) ha mejorado, facilitando el intercambio productivo, comercial y turístico entre ellas. 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.

Actualmente 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; para los cuales se ha concluido con 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.

Como puede desprenderse, 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; y también al desarrollo de la región nororiental del Perú, mejorando la articulación entre los departamentos que lo conforman, donde el Eje Vial Paita - Yurimaguas y las hidrovías del Huallaga, Marañón y Amazonas se constituye como la columna vertebral de esta macroregión en y a donde confluyen una red de rutas de carácter nacional y regional y afluentes a los ríos mencionados, lo cual 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 lo cual 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, sobretudo en zonas que antes estaban débilmente articuladas y hoy cuentan con una vía de primer nivel, principalmente en el tramo Tarapoto - Yurimaguas, donde las áreas destinadas a la producción agrícola se han 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 impacta en 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 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, que está localizada en sentido este - oeste, 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 Manaus, 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, cambio de curso de los ríos y 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 y porque la ubicación propuesta (a 20 km), el terreno presenta mejores condiciones de características del río y de área disponible. La vía de acceso al nuevo puerto está prácticamente concluida.

Para hacer más eficientes los flujos comerciales y disminuir los costos logísticos asociados al transporte se construirán plataformas logísticas en Paita y Yurimaguas (se encuentra en evaluación el caso de Iquitos) las cuales serán entregadas en concesión al sector privado. La primera de ellas cuenta con estudios básicos, incluyendo ubicación y diseño de obras civiles y equipamiento. En el caso de Yurimaguas, requiere formular los estudios.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

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).

El Corredor Vial Paita - Yurimaguas está concluido (obras de rehabilitación de la carpeta asfáltica en tramo Paita - Tarapoto y pavimentado del tramo Tarapoto - Yurimaguas); asimismo se culminaron las obras complementarias como la Vía de acceso al Nuevo Puerto de Yurimaguas y la Vía de Evitamiento de la ciudad de Tarapoto. Actualmente se está ejecutando la Vía de Evitamiento de Piura a cargo del Concesionario.

El Puerto de Paita se encuentra concesionado. En el mes de junio del 2012 se dio inicio a las obras de la Primera Etapa de la nueva Terminal de Contenedores, las cuales culminaron en el mes de junio del 2014, ejecutadas con una inversión de US\$ 152 millones. Estas obras incluyen la construcción de un patio de 12 ha, un muelle marginal de 300 m de concreto, edificios administrativos y taller de mantenimiento; asimismo, la instalación de 1 Grúa Portico STG y 2 grúas RTC. También se han realizado trabajos de dragado para alcanzar 13 m e instalado 3 pilotes con defensas para recibir barcos de hasta 55,000 DWT.

La construcción del Nuevo Puerto de Yurimaguas ha sido concesionada y en el mes de mayo del 2014 se dio inicio a las obras de la Fase I por cuatro años. Se culminaron las obras de la vía de acceso al puerto (carretera de 10 km).

Respecto a las hidrovías, actualmente se encuentra en proceso de concesión a cargo de PROINVERSIÓN la adjudicación del proyecto "Mejoramiento y Mantenimiento de las Condiciones de Navegabilidad de los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas", con una inversión de US\$ 63 millones, estando previsto adjudicar la Buena Pro en el IV Trimestre del 2014. Este proyecto será cofinanciando por el Estado Peruano. Se estima iniciar los trabajos en el año 2016 los cuales permitirán realizar una navegabilidad comercial los 365 días del año, eliminando los malos pasos mediante dragado, limpieza de obstáculos, sistemas de comunicación y señalización.

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

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. Así tenemos que se ha concluido con la parte vial, pero 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 el 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.

Para operar eficientemente el proyecto estructurado no se ha considerado explícitamente establecer una instancia de coordinación; sin embargo, a través de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y en base a los resultados del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes, se viene haciendo un seguimiento a los avances de los proyectos individuales y tomando acciones para acelerar este proceso, aún en condiciones de complejidad.

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

2

DEL AMAZONAS

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **2.761.836.668**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



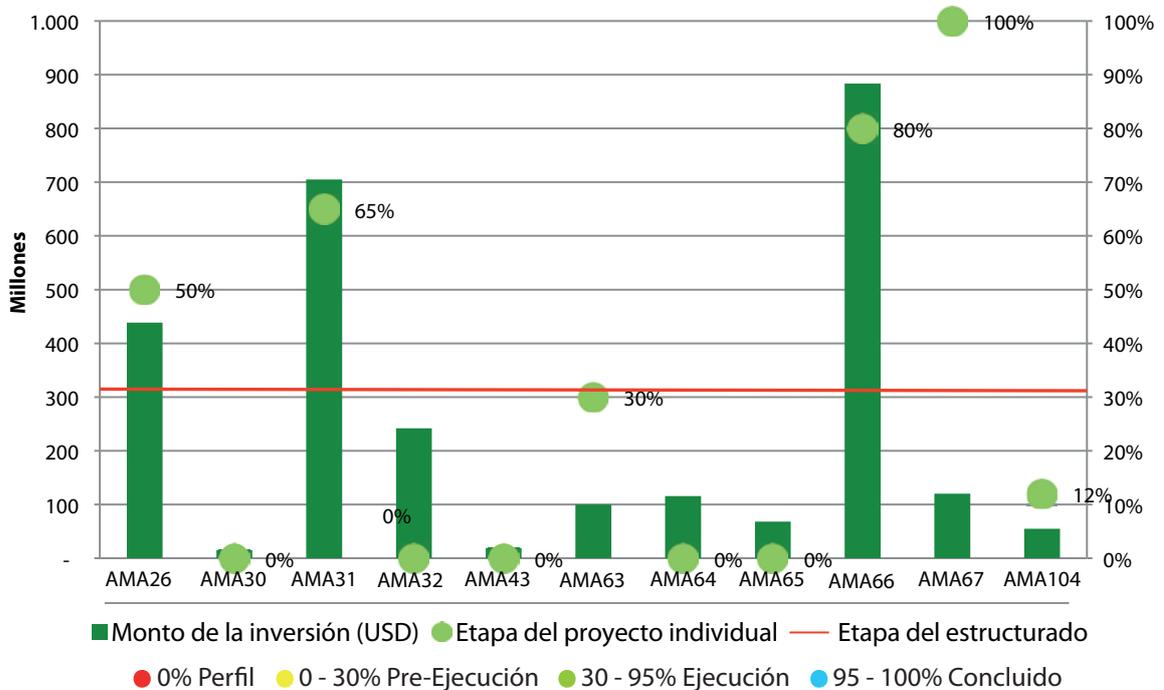
FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2018**

Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
AMA104	●	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA	PE	54.959.720
AMA26	●	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA	PE	438.352.770
AMA30	●	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	PE	15.000.000
AMA31	●	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	PE	704.835.670
AMA32	●	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	PE	242.000.000
AMA43	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	19.000.000
AMA63	●	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO	PE	100.000.000
AMA64	●	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA	PE	115.606.060
AMA65	●	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	PE	68.300.000
AMA66	●	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	PE	883.482.448
AMA67	●	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	PE	120.300.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

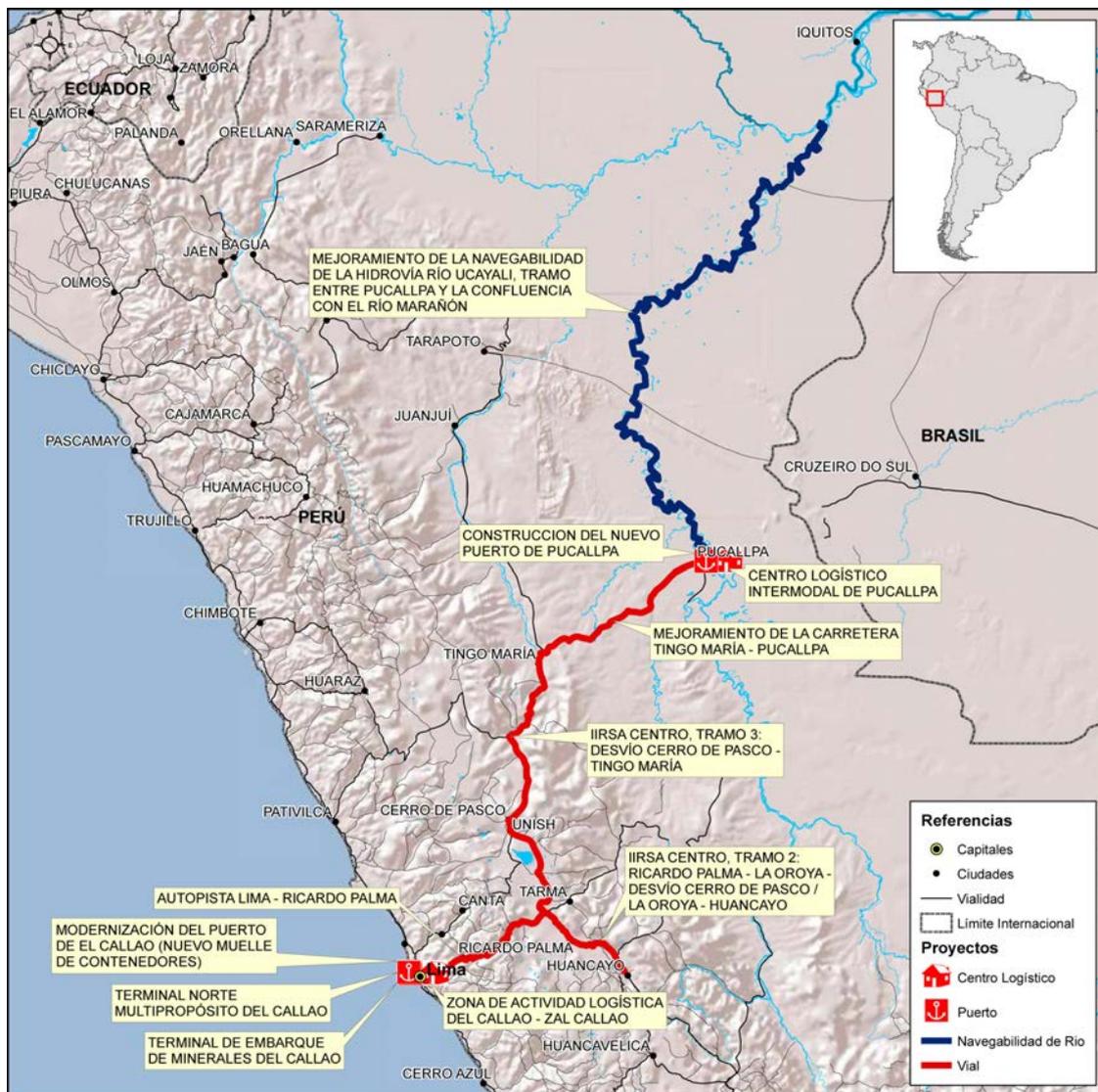
- La construcción de un puerto fluvial (incluye un muelle de 180 m, tres amarraderos, un muelle de cinco pontones, operaciones nocturnas, almacenes para carga diversa).
- La construcción de 25 km de vías de acceso al puerto fluvial.
- La pavimentación y rehabilitación de 861,2 km de carreteras (incluye mejoramiento y rehabilitación a nivel de asfaltado, trabajos de obras de arte, sistemas de drenaje y estabilización de taludes; recapado integral de la vía, 29 ensanches de plataforma y construcción de 4 variantes, 10 puentes peatonales en cruces con centros poblados y construcción de 2 óvalos).
- La construcción de dos centros logísticos (que incluye un centro de almacenaje, centros de comunicaciones y unidades móviles, vías de acceso y desplazamiento).
- La ampliación de tres puertos marítimos (que incluye un muelle de 960 m; un muelle de 200 m y su puente de acceso, muelle y faja transportadora de 3 km totales; la modernización de 7 muelles y 16 sitios de atraque; 215.000 m² de Almacenes y edificios administrativos; 10 grúas pórtico tipo Super Post Panamax y 18 grúas de patio RTG, 12 grúas de patio eléctricas, otros equipos necesarios para la operación y sistemas de seguridad avanzados; dragados en las áreas adyacentes al muelle).
- El mejoramiento de la navegabilidad de una hidrovía de 1.248 km (que incluye dragado de 865.000 m³ de sedimentos, autdragado natural mediante la implementación de paneles sumergidos, señalización y balizaje, implementación de estaciones limnimétricas, monitoreo y mantenimiento de la hidrovía).

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- Los proyectos AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA e IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA avanzaron un 6%, habiéndose conseguido los recursos para los estudios de pre-factibilidad.
- El proyecto TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO avanzó un 15%, habiéndose concluido el primer cuarto de obra.
- El proyecto MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA avanzó un 26%, habiéndose concluido el segundo cuarto de obra.
- El proyecto TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO avanzó un 50% y se encuentra concluido.



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). A partir de ese nodo fundamental, articula a la Carretera Central, localizada en sentido este - oeste, hacia ciudades de la sierra como La Oroya y Huancayo. 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.

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.

Manaus 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 tiene una connotación particular de unir 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 tanto, este gran potencial productivo sería un factor que abone 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.

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 API.

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 articula: i) cuatro carreteras (Autopista 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 Manaus 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).

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

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).

Actualmente el Corredor Lima - Pucallpa está íntegramente pavimentada. La situación de los tramos viales son los siguientes:

Autopista Lima - Ricardo Palma: Existe dificultad para construir la segunda calzada por el tema de las expropiaciones. La Municipalidad Metropolitana de Lima adjudicó la concesión del proyecto “Vías Nuevas de Lima”, que incluye la construcción de la ampliación de la Autopista Ramiro Prialé, en el tramo Huachipa - Puente Los ángeles (19,5 km). Para el tramo Puente Los ángeles - Ricardo Palma (10 km) se viene analizando alternativas de trazo, considerando que la zona está densamente poblada.

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. El concesionario ha concluido la elaboración

de los Expedientes Técnicos. El inicio de los trabajos tiene atraso significativo por dificultades en la entrega de los terrenos.

Se estima iniciar las obras a fines de 2014.

Dv. Cerro de Pasco - Tingo María: Programado entregar en concesión (cofinanciada). Se ejecutarán obras de rehabilitación de la carpeta asfáltica. Se viene elaborando el Estudio de Factibilidad y el Estudio Definitivo en un solo paquete con el propósito de acortar los plazos. Las obras se estarían ejecutando a partir del 2017.

Tingo María - Pucallpa: Programado entregar en concesión (cofinanciada). Se viene ejecutando con recursos públicos la reconstrucción de tramo dañado de 25 km en el sector Puente Chino - Aguaytía (inicio 1 de agosto de 2014) y la construcción de la segunda calzada en un tramo de 10 km en acceso a la ciudad de Pucallpa (inicio 1 de mayo de 2014).

Las obras en los terminales portuarios tienen los siguientes avances:

Terminal Sur de Contenedores: Adjudicado en concesión. En el 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: Las obras de la primera etapa se iniciaron en el IV Trimestre del 2012, previsto culminar en el I Trimestre del 2016.

Muelle de Minerales: Adjudicado en concesión. Obras de construcción del nuevo Muelle culminaron en febrero de 2014, actualmente en operación.

En relación al Terminal Portuario de Pucallpa, se viene actualizando el Estudio de Factibilidad, cuyo Informe Final se encuentra en revisión y levantamiento de observaciones. Obtenida la viabilidad se retomará el proceso de concesión (cofinanciada).

Respecto a las hidrovías, el proyecto "Mejoramiento y Mantenimiento de las Condiciones de Navegabilidad de los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas" se encuentra en proceso de concesión a cargo de PROINVERSIÓN, para los cuales se estima una inversión de US\$ 63 millones. Se tiene programado adjudicar la Buena Pro en el III Trimestre del 2014. Proyecto que será cofinanciando por el Estado Peruano. Se estima iniciar las obras en el año 2016.

En cuanto al proyecto Zona de Actividad Logística del Callao, cuenta con estudio básico y viene coordinando para iniciar el proceso de promoción al sector privado, a fin de construir la ZAL en terrenos de la Base Naval del Callao. 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 para que los flujos de transporte se desarrollen en forma continuada. Aún cuando se tiene el Corredor Lima-Pucallpa íntegramente asfaltado, es necesario desarrollar algunos tramos a nivel de autopista, rehabilitar sectores críticos, construir vías de evitamiento y pasos a desnivel, desarrollar los puertos y las hidrovías, así como mejorar notablemente los accesos al Puerto del Callao. Superando estos desfases, se considera que en el futuro el transporte a través de este corredor se dará en mejores condiciones.

ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS



INVERSIÓN ESTIMADA **52.759.000**



ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS 

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2019**

3

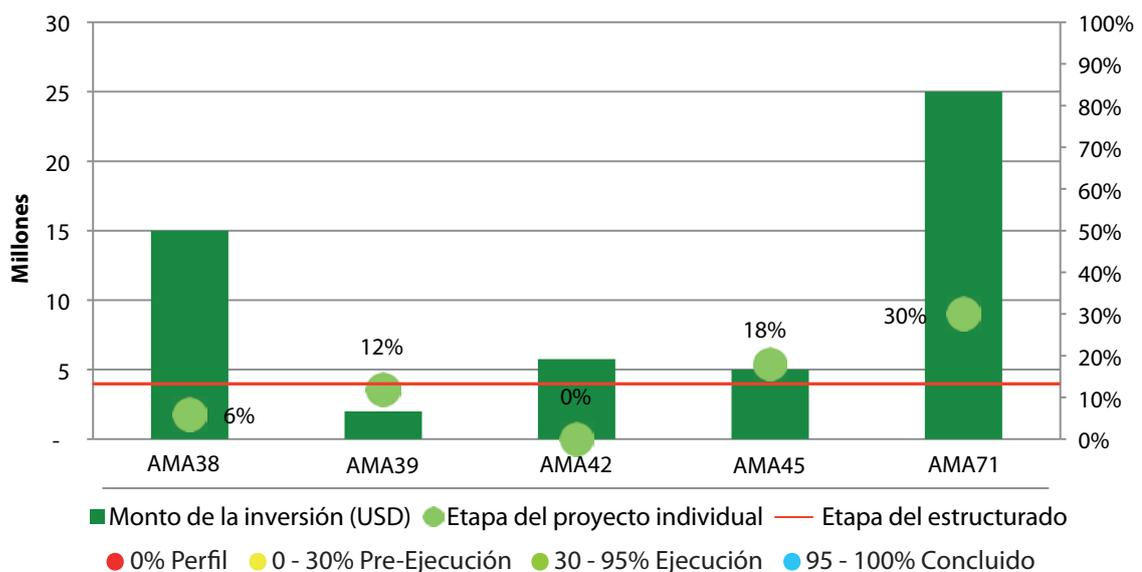
DEL AMAZONAS

Código	Etapas	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
AMA38	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO - IÇÁ	CO - EC - PE	15.000.000
AMA39	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA	EC - PE	2.000.000
AMA42	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO	EC - PE	5.759.000
AMA45	●	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	EC	5.000.000
AMA71	●	PUERTO DE PROVIDENCIA	EC	25.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

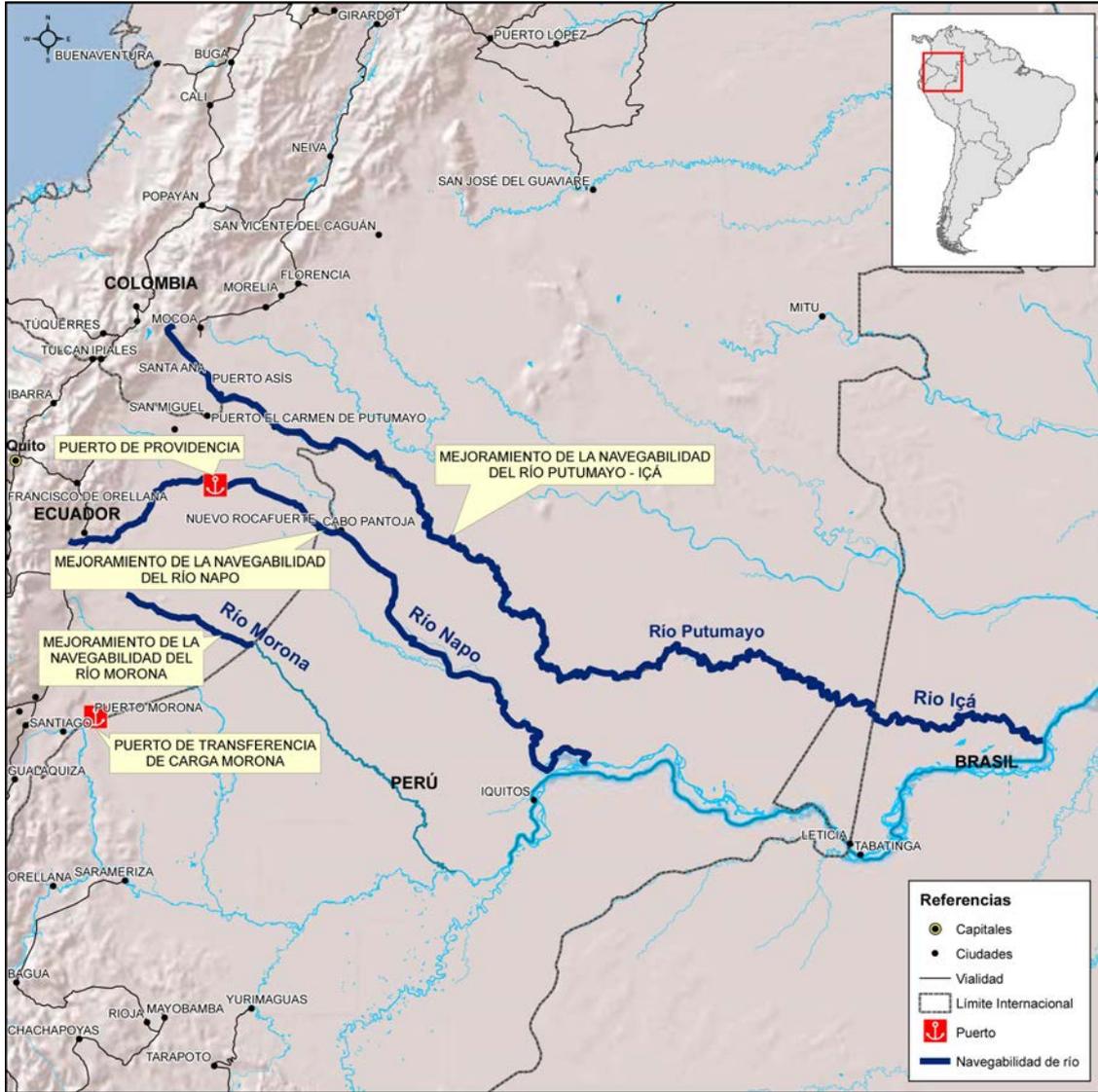
- La construcción de un puerto fluvial.
- La construcción de un centro logístico de transferencia (incluye facilidades para muelle, terminal polivalente, terminal de graneles sólidos, terminal de cargas peligrosas, área de consolidación y desconsolidación de contenedores, área de administración, equipamiento aduanero, capitania, migración, control fitosanitario y centro logístico).
- El mejoramiento de la navegabilidad de 2.510 km de vías fluviales (incluye estudio, diseño y construcción de muelle; mantenimiento y operación de muelles; adecuación y obras de protección de muelles; identificación de los obstáculos para la navegación (malos pasos), realizar diagnósticos socioambientales, planes de señalización (balizaje), análisis de la flota, costos de transporte, gestión logística, análisis de batimetría, etc.).

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA avanzó un 12%, habiéndose terminado los estudios de pre-factibilidad.
- El proyecto PUERTO DE PROVIDENCIA avanzó un 12%, habiéndose conseguido los recursos para iniciar la obra.



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 está conformado por: i) tres 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 otros.

Todos los proyectos individuales están en la Cartera del COSIPLAN.

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. Es así que, en el marco de una Cooperación Técnica No Reembolsable del BID se viene elaborando el estudio de navegabilidad del río Morona hasta la confluencia con el río Marañón, el cual se estima concluir en el IV Trimestre del 2014.

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. En relación al tramo peruano, se ha previsto que a partir del IV Trimestre del año 2015 formular un estudio a nivel de perfil para el mejoramiento y mantenimiento de las condiciones de Navegabilidad del río Napo, estudio que permitirá definir proyectos de inversión a ejecutarse en dicho río a fin de garantizar que el tráfico de pasajeros y carga sea eficiente, económico y seguro durante todo el año.

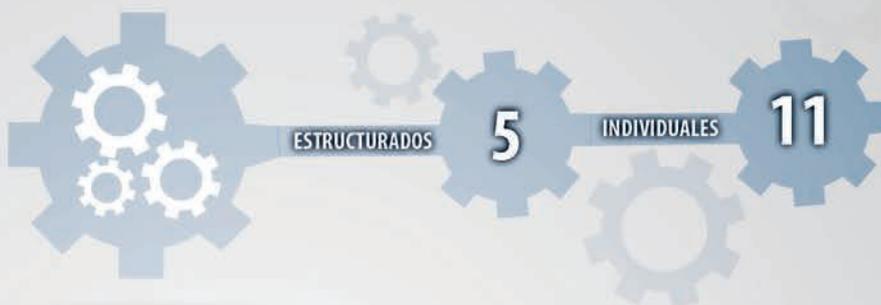
Adicionalmente, está previsto realizar un estudio para el mejoramiento de la navegabilidad de la cuenca del Río Putumayo - Içá con la participación de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú. Este proyecto está referido de forma general en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Plan Plurianual de Inversiones 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. En 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. Adicionalmente, respecto a la Navegabilidad del Río Putumayo, el Gobierno de Colombia adelanta por intermedio del Instituto de Vías - INVIAS, estudios de Fase II para la Navegabilidad del Río Putumayo (Peñasara-Pto. Asís-Pto. Leguizamo-Pto. Alegría), en los que se han contemplado dos componentes: socio ambiental y técnico. Estos estudios se iniciaron el 29 de marzo de 2012 y preveían su finalización para junio de 2013, no obstante, por motivos de seguridad pública, se ha retrasado las actividades de la toma de información y la socialización con la comunidad de los alcances del mismo, por lo que el tiempo de entrega de los productos se ha retrasado. El estudio pretende presentar resultados para optimizar la navegabilidad en el tramo Peñasora y Puerto Alegría (510 km). Por otro lado, en Perú 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 proyecto, 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

PROYECTOS



INVERSIÓN ESTIMADA



POR SUB-SECTOR



4.003,2



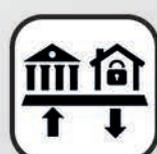
134,2



POR TIPO DE FINANCIAMIENTO



3.620,0



517,4



D. EJE ANDINO (BOLIVIA, COLOMBIA, ECUADOR, PERÚ Y VENEZUELA)

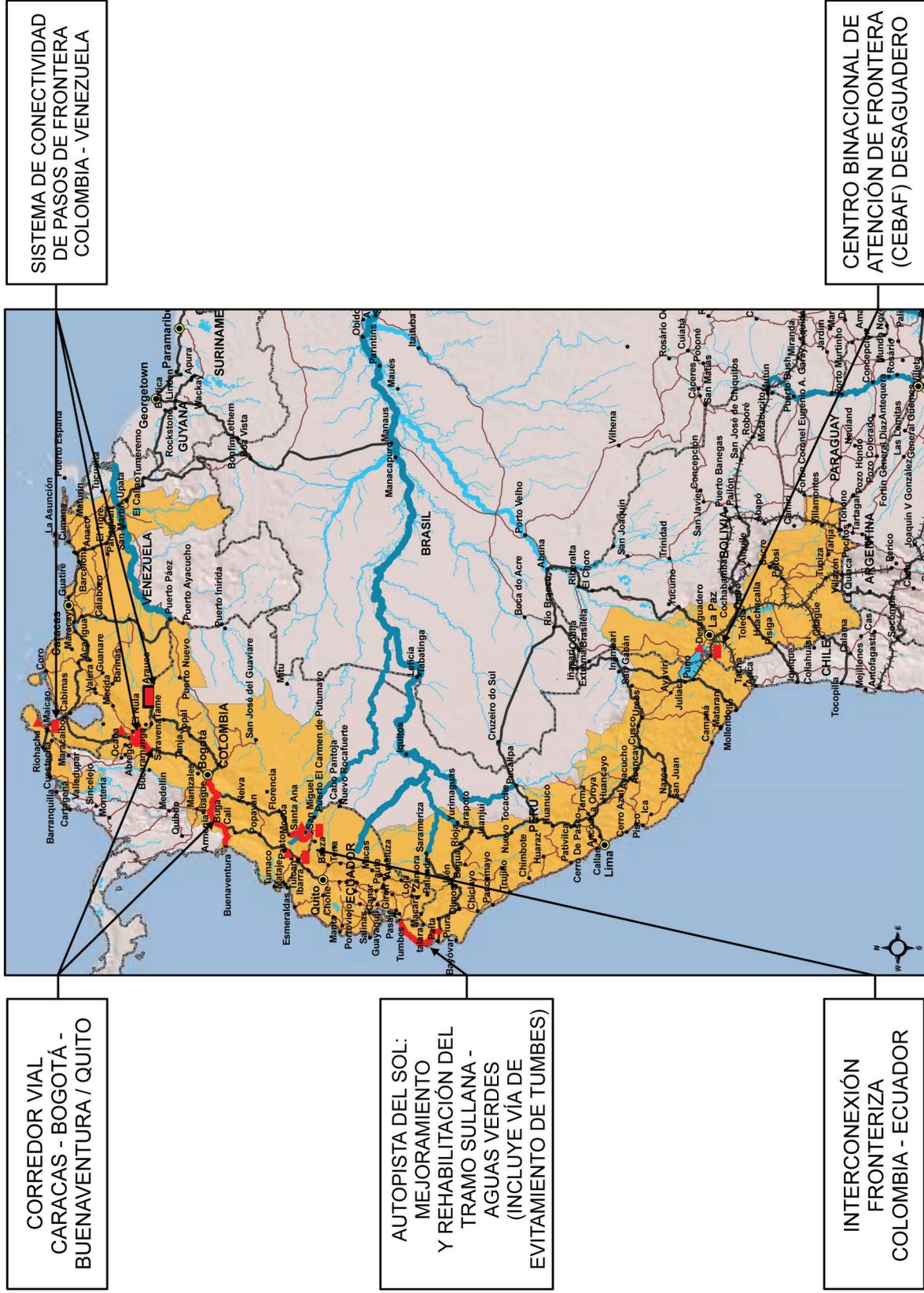
El Eje Andino abarca a los dos grandes corredores viales norte - sur que vinculan las principales ciudades de los países que lo conforman (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela). La Carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador y a lo largo de la costa 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 N° 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 2.845.658 km², equivalente al 16% de la superficie del continente Sudamericano.

Se calcula, en 2014, una población total de 111.195.797 habitantes para el área de influencia definida para el Eje Andino, lo que representa el 27,5 % de la población de América del Sur. Asimismo, el área de influencia del EID alcanza una densidad habitacional promedio de 39 habitantes/km².

De los diez grupos de proyectos que componen el Eje Andino, seis 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) G5 - Conexión Colombia (Puerto Tumaco) - Ecuador (Puerto Esmeraldas - Guayaquil) - Perú (Ica); v) G6 - Conexión Colombia - Ecuador II (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja); y vi) G8 - Conexión Perú - Bolivia (Huancayo - Ayacucho - Tarija - Bermejo).

En el Cuadro D.1 se aprecian los 11 proyectos individuales que conforman los 5 proyectos estructurados de la API en el Eje Andino. El valor de las inversiones estimadas involucradas asciende a US\$ 4.137,4 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 D.1 • Proyectos de la API en el Eje Andino



**CORREDOR VIAL
CARACAS - BOGOTÁ -
BUENAVENTURA / QUITO**

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

**INTERCONEXIÓN
FRONTERIZA
COLOMBIA - ECUADOR**

**SISTEMA DE CONECTIVIDAD
DE PASOS DE FRONTERA
COLOMBIA - VENEZUELA**

**CENTRO BINACIONAL DE
ATENCIÓN DE FRONTERA
(CEBAF) DESAGUADERO**

Cuadro D.1 • Proyectos de la API en el Eje Andino

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
4	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO	2	CO - EC - VE	3.350,0	●	AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA	CO	G02	●	1.559.000.000
						AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	CO	G02	●	1.791.000.000
5	INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR	4	CO - EC	227,7	●	AND31	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL	CO - EC	G06	●	25.000.000
						AND79	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	CO	G06	●	133.629.000
6	SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA	3	CO - VE	4,0	●	AND82	IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA)	CO - EC	G02	●	65.000.000
						AND91	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE	CO - EC	G02	●	4.100.000
7	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	1	BO - PE	40,2	●	AND02	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN	VE	G01	●	2.000.000
						AND13	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ*	CO	G03	●	0
8	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	1	PE	515,5	●	AND81	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA	CO - VE	G02	●	2.000.000
						AND47	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BO - PE	G08	●	40.231.927
						AND28	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PE	G05	●	515.478.715

* Este proyecto individual se encuentra concluido con anterioridad a la creación de la API y fue incorporado a la Agenda dado que complementa la red de conectividad del proyecto estructurado.

Cuadro D.2 · Proyectos de la API en el Eje Andino según Etapas del Ciclo de Vida

(En número de proyectos, en millones de US\$ y en porcentajes)

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de la Inversión	% Monto de Inversión
Perfil	0	0,0	0,0	0,0
Pre-Ejecución	3	27,3	92,0	2,2
Ejecución	6	54,5	4.041,3	97,7
Concluido (*)	2	18,2	4,1	0,1
TOTAL	11	100,0	4.137,4	100,0

Nota: los montos se calculan a partir de las etapas del ciclo de vida 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 D.1 · Proyectos de la API en el Eje Andino según Etapas del Ciclo de Vida

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

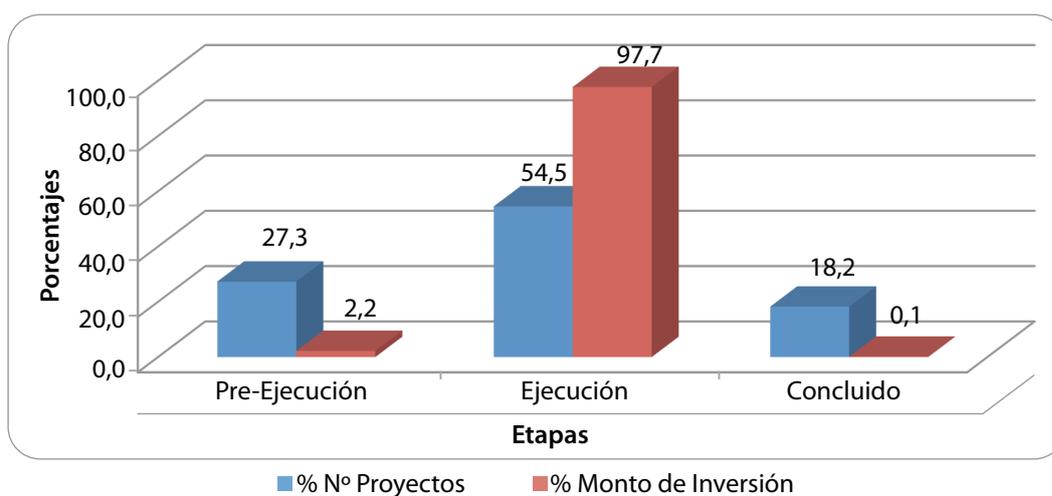


Gráfico D.2 · Proyectos de la API en el Eje Andino por Sub-Sector

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

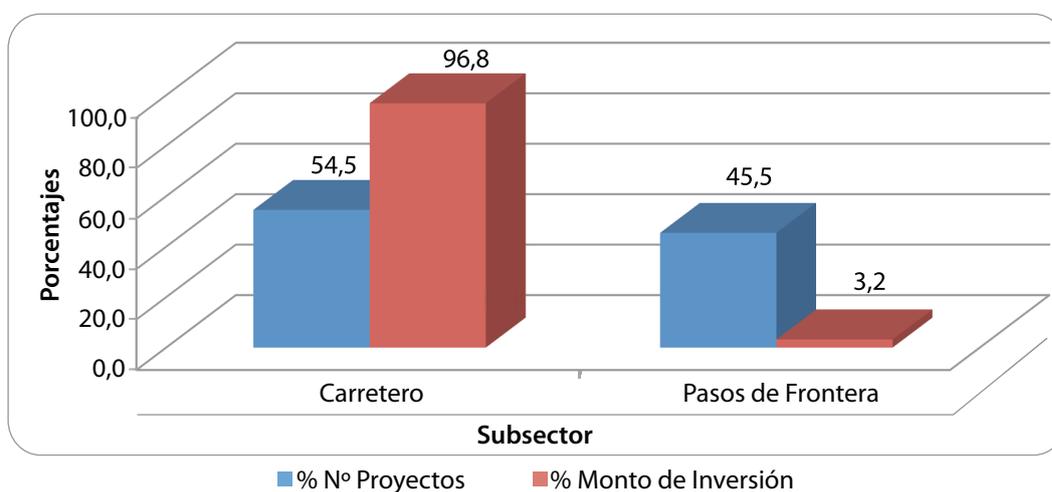
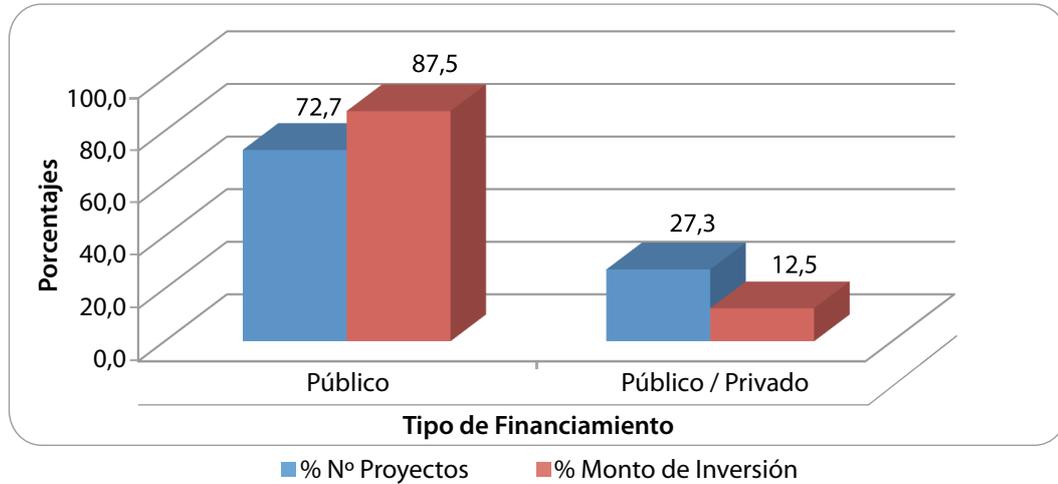


Gráfico D.3 • **Proyectos de la API en el Eje Andino por Tipo de Financiamiento**

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)



Cuadro D.3 • **Especificaciones Técnicas de los Proyectos de la API en el Eje Andino**

Los proyectos de la API que conforman el eje implican:

- La pavimentación, la construcción de doble vía, el mejoramiento y la rehabilitación de 1.603,03 km de carretera, que incluyen túneles, puentes y una vía de evitamiento.
- La construcción de un puente de 71,2 m.
- El mejoramiento de dos puentes de 80 m y 167,1 m.
- La construcción de 4 centros binacionales de atención de frontera, uno de los cuales implica la construcción de 76,917 m² totales, que incluye 7 dársenas de carga.
- El mejoramiento de pasos de frontera.

CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO

4

ANDINO

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **3.350.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



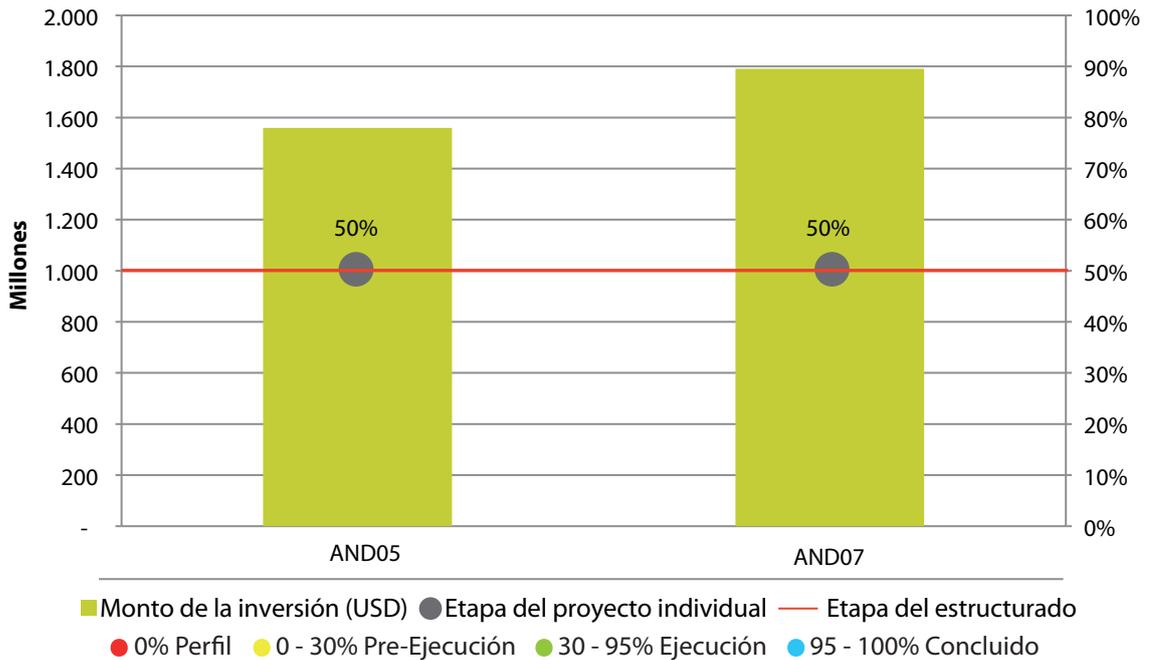
FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2040**

Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
AND05	●	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA	CO	1.559.000.000
AND07	●	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	CO	1.791.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

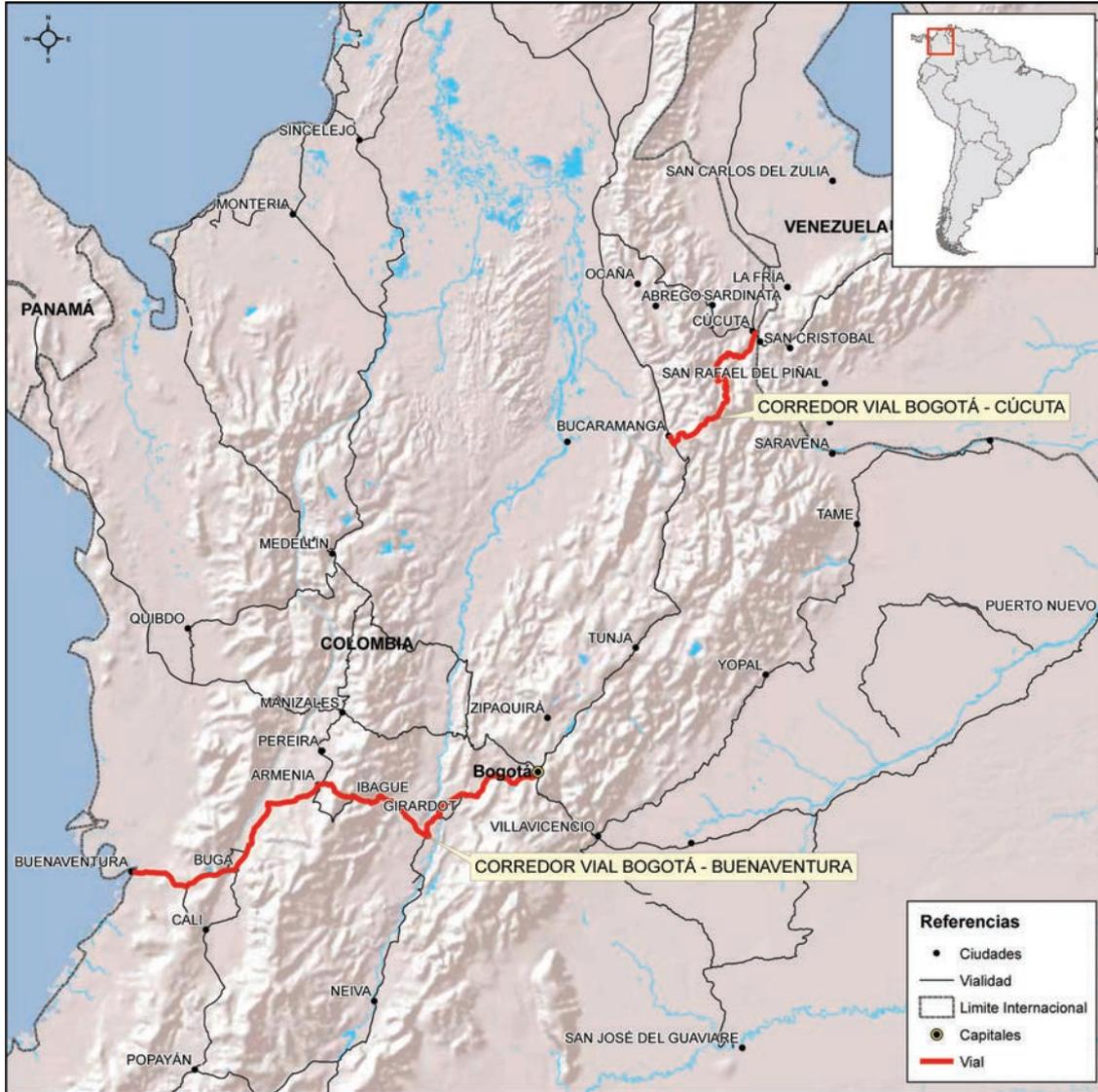
- La pavimentación, la construcción de doble vía y la rehabilitación de 1.134 km de carretera, que incluyen túneles y puentes.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA avanzó un 20%, concluyendo el primer cuarto de obra.



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 1.134 km.

PROPUESTA

El proyecto estructurado está compuesto por dos proyectos individuales: i) el corredor vial Bogotá - Buenaventura; y ii) el corredor vial Bogotá - Cúcuta. El objetivo del primer proyecto de 520 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 220 km). Por otra parte, el objetivo del segundo proyecto de una longitud total de 614 km es potenciar las relaciones económicas entre los centros urbanos de Ecuador, Colombia y Venezuela a través de vías pavimentadas existentes, que hacen parte del corredor Quito-Bogotá-Caracas, y mejorar la conectividad en la zona nororiental de Colombia, mediante la construcción de doble calzada en el corredor existente entre las ciudades de Bogotá (Cundinamarca) y Cúcuta (Norte de Santander).

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

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

A la fecha, el balance general de cada uno de los dos proyectos individuales se detalla a continuación:

Corredor Vial Bogotá - Cúcuta: Sub dividido en tres frentes de avance: Bogotá - Bucaramanga, Bucaramanga - Pamplona y Pamplona - Cúcuta. El primero y el último de ellos se desarrollan mediante la figura de contrato de concesión y el restante bajo la figura de contrato de obra pública. Se han construido importantes longitudes de doble calzadas de los mismos, mantenimiento de calzadas existentes y atención a 8 puntos críticos que han sido afectados por la ola invernal.

Corredor Vial Bogotá - Buenaventura: Este corredor esta subdividido en 13 frentes de avance, de los cuales, 9 se encuentran en ejecución, 3 en estado de perfil y uno de ellos concluido. A la fecha el tramo concluido La Paila-Buga se encuentra en etapa de operación y mantenimiento y está en doble calzada. Otros tramos como Ibagué - Cajamarca - La Paila; Buga-Mediacanoa y Citronela - Puerto de Buenaventura, serán incluidos para ser adjudicados dentro del proyecto de Asociación Público Privado (concesiones 4G). Los demás, avanzan con porcentaje de ejecución importantes, como el caso de los tramos Calarcá - La Paila y Cisneros-Triana - Altos de Zaragoza, respectivamente.

INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR

5

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **227.729.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2017**

ANDINO

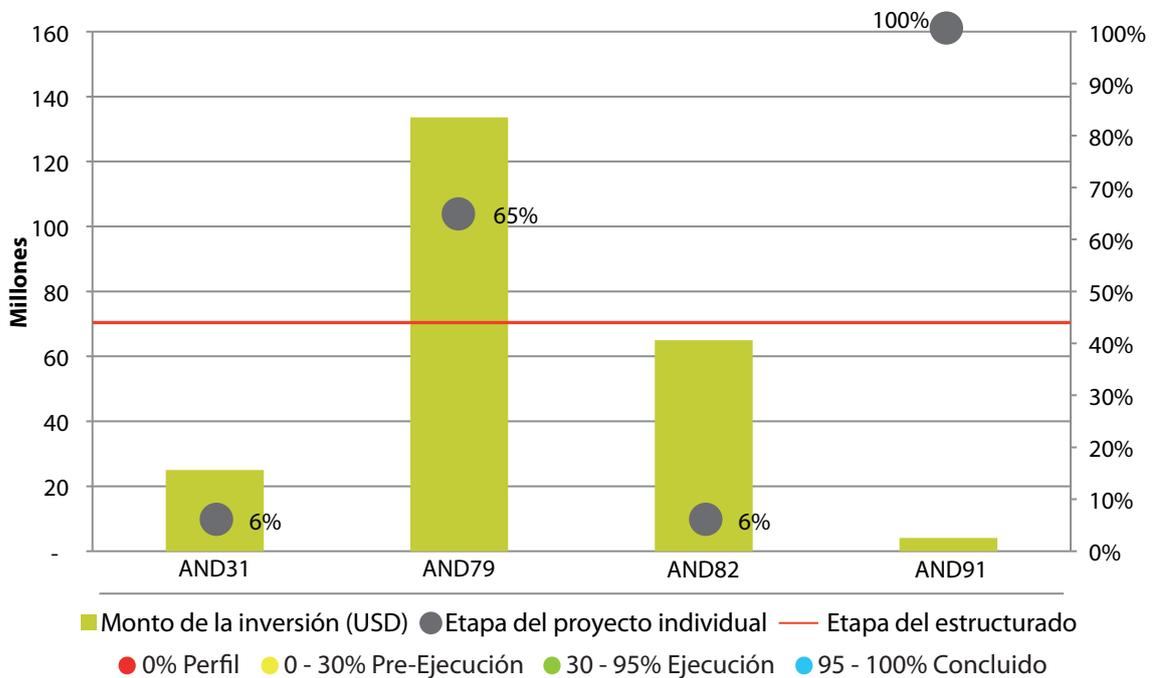
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
AND31	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL	CO - EC	25.000.000
AND79	●	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	CO	133.629.000
AND82	●	IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA)	CO - EC	65.000.000
AND91	●	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE	CO - EC	4.100.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

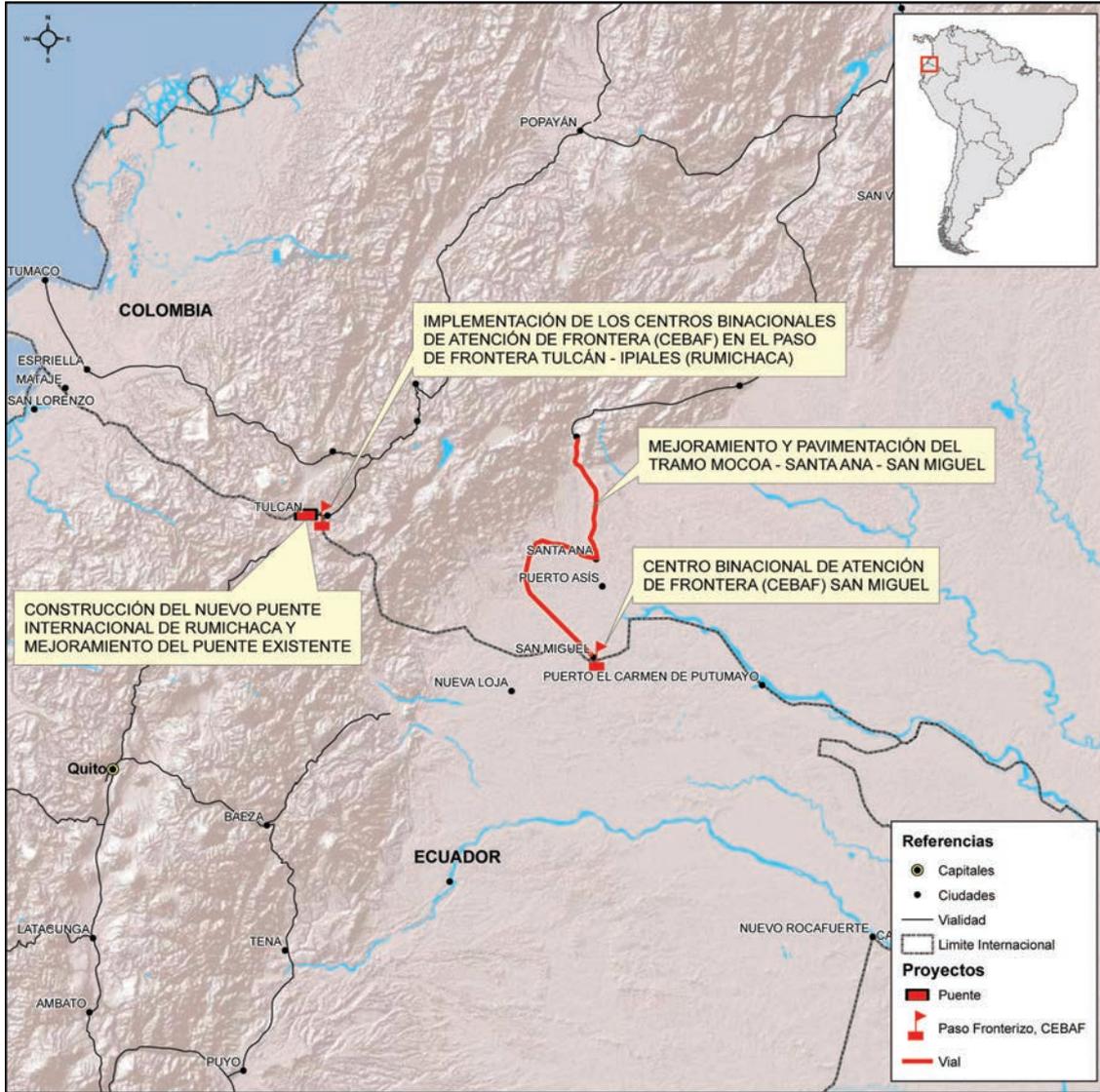
- La construcción de dos centros binacionales de atención de frontera.
- El mejoramiento y pavimentación de 193,03 km de carretera.
- La construcción de un puente de 71,2 m.
- El mejoramiento de un puente de 80 m.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE avanzó un 35% y se encuentra concluido.
- El proyecto MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL avanzó un 15% habiéndose concluido el segundo cuarto de su obra.



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%.

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 sub-utilizadas, 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 puente 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 importante ahorro 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 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. Los otros dos proyectos son la implementación de los CEBAF en Tulcán - Ipiales (Rumichaca) y la construcción del nuevo puente internacional de Rumichaca y el mejoramiento del puente existente. La ejecución simultánea de los cuatro 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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

Los cuatro proyectos individuales que integran este estructurado están incluidos en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y actualmente uno de ellos se encuentra en ejecución, dos están en pre-ejecución y uno se encuentra concluido. A la fecha se encuentran en el siguiente estado:

CONCLUIDO

Construcción del nuevo puente internacional de Rumichaca

Las obras iniciaron el 7 de marzo de 2013 mediante una adición al contrato de la firma PANAVIAL, el avance con corte al 30 de septiembre es del 77,8%. Actualmente se lleva a cabo la instalación de conectores y elementos complementarios para conformar el tablero del puente de 80 metros de longitud. Seguidamente se adelantará la ejecución de la capa de rodamiento, las obras de los accesos a cada lado de la frontera, la instalación de barandales en acero y la señalización respectiva. Se tiene previsto poner en servicio a mediados del mes de diciembre el nuevo puente internacional de Rumichaca, incluido los trabajos de mantenimiento y reforzamiento del puente existente.

El Nuevo Puente Rumichaca se encuentra terminado y fue inaugurado en noviembre del 2013, y los trabajos de reforzamiento a la estructura del puente existente se encuentran concluidos.

EN EJECUCIÓN

Proyecto Mocoa - Santa Ana - San Miguel

Tramo Mocoa - Santa Ana: a través del Programa Plan 2.500 se realizó la pavimentación de los tramos Puerto – Asís – Santana – Puerto Caicedo en longitud de 25,51 km, Villagarzón – Mocoa en longitud de 6,07 km y Convenio Mocoa - Ye – Urcusique, en longitud de 1,70 km. Actualmente existen dos contratos de obra y uno de interventoría para la atención de 42,61 km entre Puerto Caicedo y Villagarzón, a la fecha se han realizado obras de pavimentación y mejoramiento, en el sector Puerto Caicedo – Puerto Umbría, por valor de \$26.610 millones, de 15,64 km de los 20,89 y 3 puentes de los 6 programados del sector y en el sector Puerto Umbría – Villagarzón, por valor de \$32.008 millones, de 20,94 km de los 21,34 km y 3 puentes de los 6 programados del sector, así como la ejecución de 0,435 km de pavimento rígido. Contratos actualmente suspendidos.

La intervención es de 71 km y su ejecución está supeditada a la instalación y puesta en marcha de cada uno de los respectivos peajes sociales en cada sector que tendrán la finalidad de garantizar los recursos para la financiación de las obras. Actualmente existe un contrato por un tramo de 43 km y se han realizado obras de pavimentación y mejoramiento en los tramos Puerto Caicedo-Villagarzón, con un avance del 80%.

Tramo Santa Ana - San Miguel: a través de los Programas Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad y Corredores Prioritarios de Prosperidad, se adelanta la pavimentación del Corredor del Sur, tramo Puente San Miguel – Santana en longitud de 109 km. La Fase I del Corredor del Sur, comprende la pavimentación de 78 km y la construcción de 10 puentes, con un costo de \$304.194.622.255 la obra y \$11.769.019.376 la interventoría compartida con el Corredor Marginal de la Selva, cuyo inicio se dio el 3 de septiembre de 2009. Actualmente se encuentran completados 61 km de mejoramiento y 8 puentes. La Fase II del Corredor del Sur, comprende la pavimentación de 11 km y la construcción de 2 puentes, con un costo de \$109.12.191.080 la obra y \$2.879.695.098 la interventoría, cuyo inicio se dio el 27 de agosto de 2012 y tiene prevista su terminación el 26 de noviembre de 2014. Avance 0,5 km de pavimento, 11 km de Mantenimiento Periódico y 1,1 km de Explanación. Actualmente se encuentran completados 6,6 km de mejoramiento y 2 puentes.

EN PRE-EJECUCIÓN

Construcción e implementación del centro binacional de atención fronteriza CEBAF de Rumichaca y San Miguel

Se cuenta con estudios de pre-factibilidad y diseño preliminares: El departamento Nacional de Planeación contrató con el BID un crédito no reembolsable. Hay que definir ubicación para entrar a adquirir los terrenos.

Adicionalmente, el BID entregó los términos de referencia para la elaboración de los estudios y diseños definitivos, los cuales deben ser validados por ambos países. Una vez se validen los términos de referencia, los dos países determinarán la contratación de la consultoría.

SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA

6

PAÍSES 

SUB-SECTORES 

INVERSIÓN ESTIMADA **4.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO 

ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS 

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **ABRIL 2015**

ANDINO

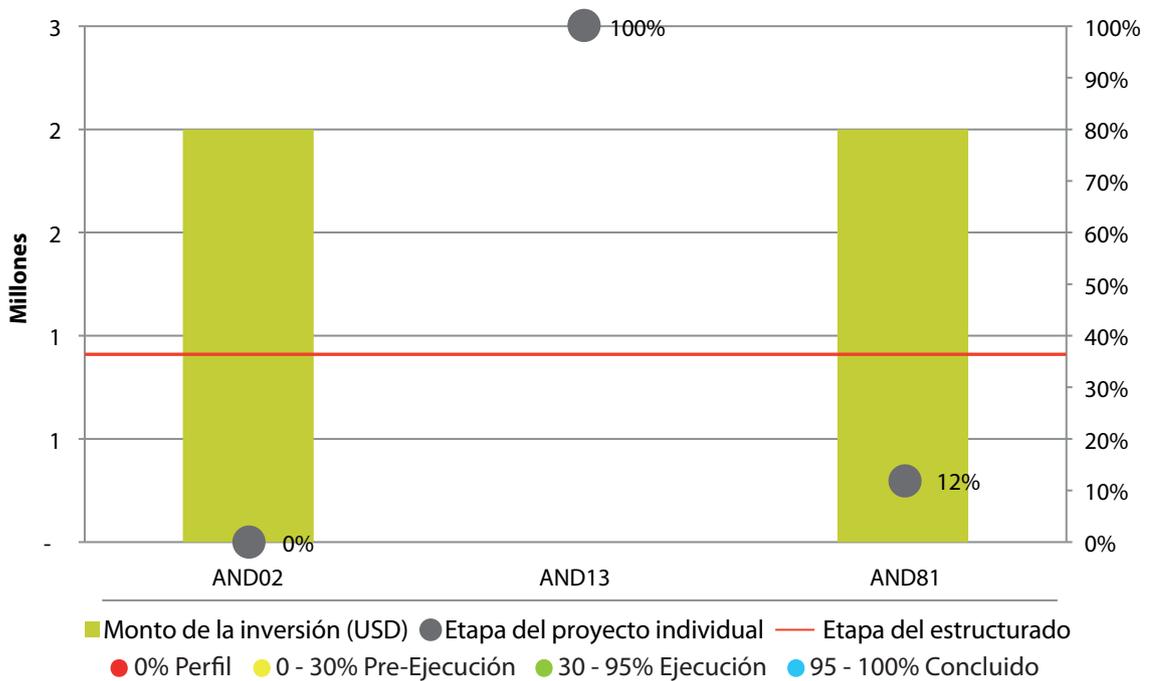
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
AND02		CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN	VE	2.000.000
AND13		MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ	CO	0
AND81		MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA	CO - VE	2.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

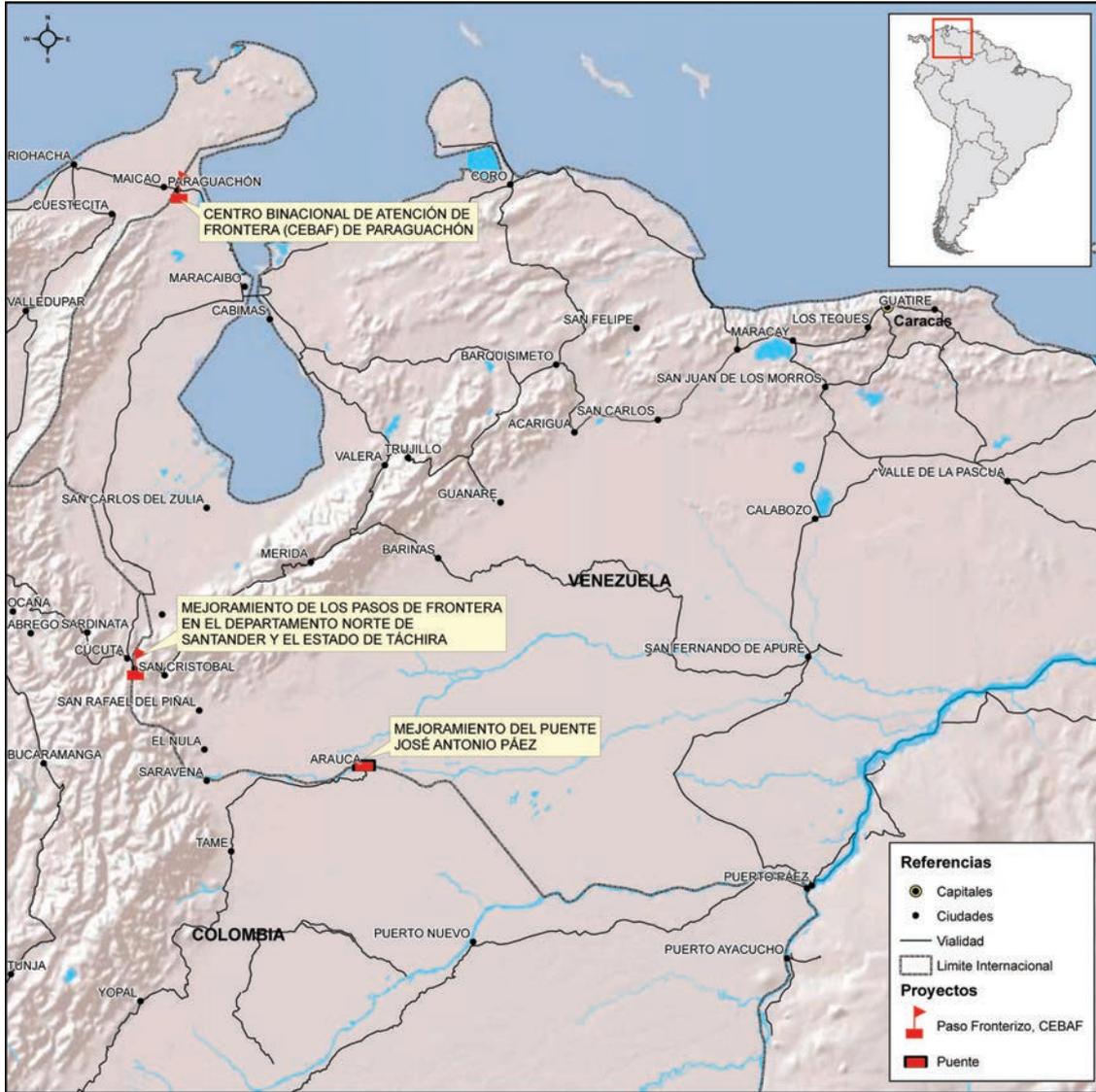
- La construcción de un centro binacional de atención de frontera.
- El mejoramiento de un puente de 167,1 m.
- El mejoramiento de pasos de frontera.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA avanzó un 12%, pasando de perfil a pre-ejecución y terminando los estudios de pre-factibilidad.



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 millón 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 tres proyectos individuales: i) mejoramiento de los Pasos de Frontera en el Departamento Norte de Santander y el Estado de Táchira; y ii) Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) de Paraguachón; iii) mejoramiento del Puente José Antonio Páez. 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 desviarán parte del tráfico que se traslada por Cúcuta - San Antonio, disminuyendo la congestión y los tiempos de espera en dicho paso.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

Los proyectos individuales forman parte de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN. De los proyectos colombianos se encuentran:

Puente Internacional Las Tienditas

La propuesta es construir un nuevo paso de frontera en el corredor Tienditas-Río Táchira-Villa Silvania ubicado entre los actuales puentes Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander en Cúcuta, departamento de Norte de Santander, a la altura de las poblaciones de Villa Silvania en Colombia y Tienditas en Venezuela, según compromiso de la reunión de Viceministros de Infraestructura celebrado el 14 de Julio de 2011 y posteriormente ratificado en la reunión de Cancilleres del día 02 de Agosto de 2013 en la ciudad de Caracas.

El compromiso es construir un puente de 260 metros de longitud de tres calzadas; dos para el tránsito de vehículos automotores y una central para peatones y cicloruta con y todas sus vías de acceso. En la actualidad se adelantan los trámites para la suscripción del Convenio Interadministrativo con el Gobierno de Venezuela. El Gobierno de Venezuela será la entidad responsable de la ejecución del proyecto, de conformidad con lo acordado entre las partes. Así las cosas, tanto los estudios de Consultoría como la construcción de la obra, serán a cargo de Venezuela. La construcción inició el 14 de Octubre de 2013 y concluirá en el mes de Abril de 2015

El valor del aporte de Colombia, correspondiente al 50% del costo total del proyecto y de acuerdo con la información preliminar recopilada hasta la fecha, es de treinta y tres mil millones de pesos colombianos (\$ 33.000.000.000), de los cuales desembolsarán la suma de seis mil millones de pesos (\$ 6.000.000.000) durante 2013. El saldo, o sea la suma de veinte y siete mil millones de pesos entre la vigencia de los años 2014 y 2015, sin incluir la vía de acceso, cuya longitud aproximada es de 2 km.

Puente Internacional Unión

No existen estudios técnicos sobre este proyecto; sin embargo de algunos perfiles de pre-factibilidad que se han realizado sobre el mismo, el nuevo puente tendría una longitud aproximada de 160 m sobre el río La Grita, 5 km aguas arriba del puente actual en la carretera Cúcuta-Puerto Santander, departamento Norte de Santander.

El nuevo puente fronterizo mejoraría el intercambio económico entre Colombia y Venezuela, especialmente para la industria del carbón. Un presupuesto tentativo estimado para la ejecución del proyecto es de veinte mil millones de pesos (\$ 20.000.000.000) los cuales deberán distribuirse entre las vigencias presupuestales de los años 2014 y 2015.

Mejoramiento Del Puente José Antonio Páez: Se concluyó en agosto de 2005.

CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO

7

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **40.231.927**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **ENERO 2016**

ANDINO

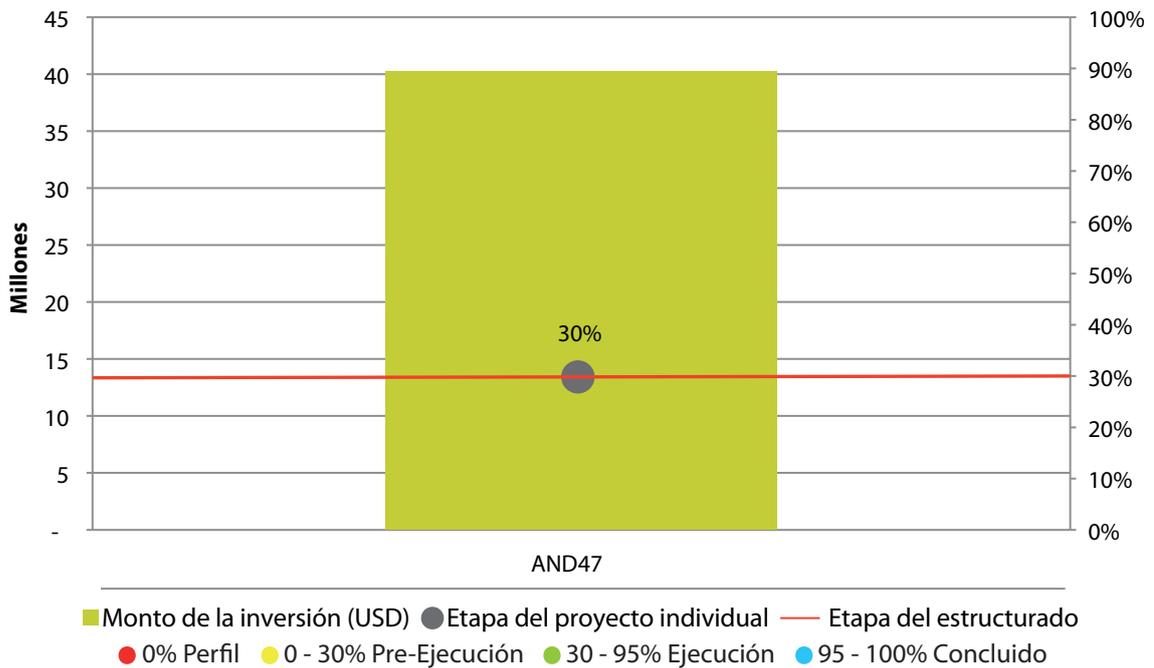
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
AND47	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BO - PE	40.231.927

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

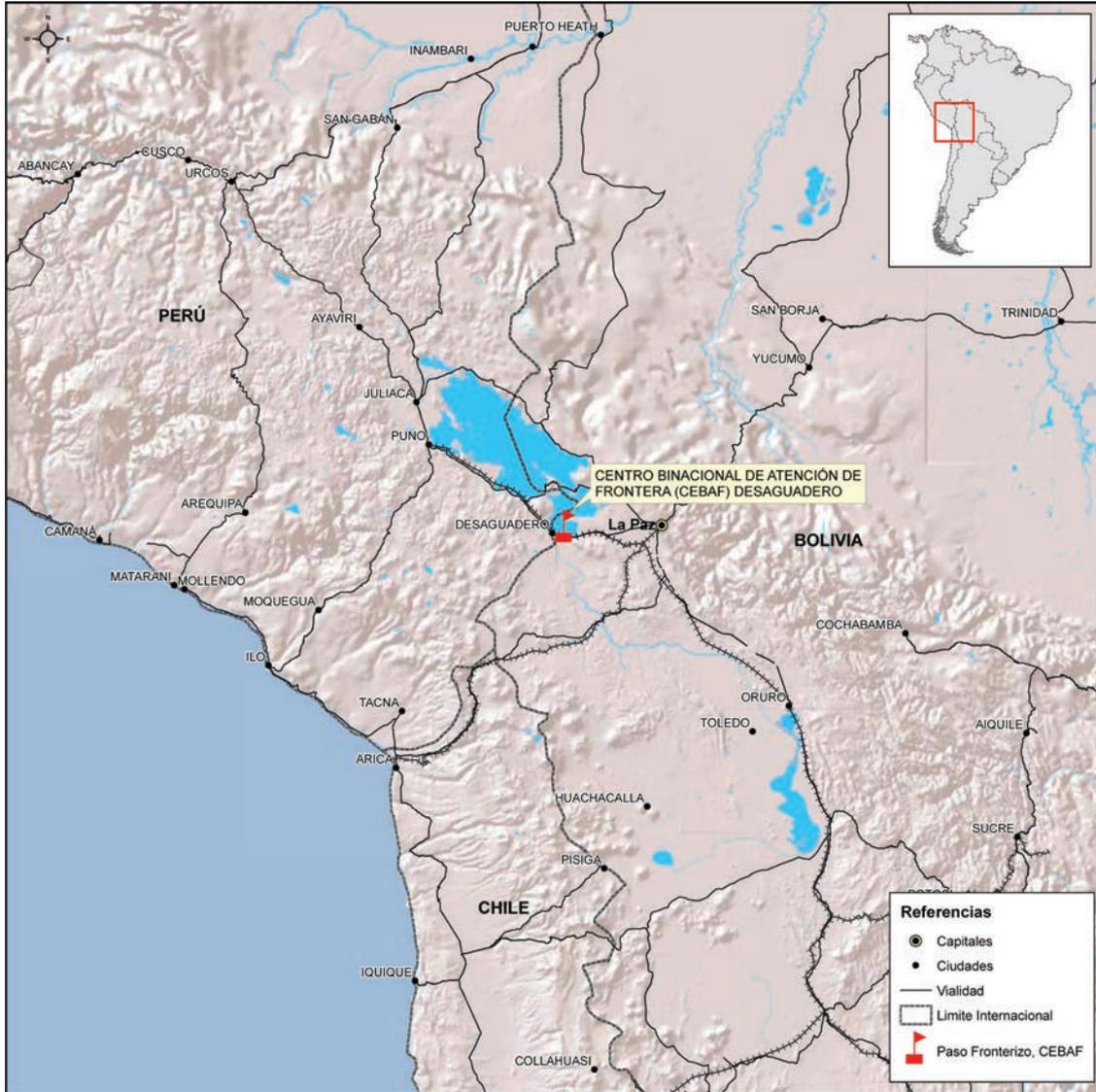
- La construcción de un centro binacional de atención de frontera de 76,917 m² totales, que incluye 7 dársenas de carga.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO avanzó un 6% y cuenta con los recursos para la realización de las obras.



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).

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

Este proyecto está en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y conformó la AIC 2005-2010.

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. Se tiene aprobado 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. Elaborado con financiamiento del BID.

En el mes de mayo de 2014 se convocó a licitación la ejecución de las obras del CEBAF Desaguadero, el cual fue adjudicado y suscrito el contrato en julio. El 28 de octubre del 2014 se iniciaron las obras de construcción, a cargo del Consorcio Binacional Sur, con un plazo de 498 días calendario.

El Centro Binacional de Atención en Frontera Desaguadero se construirá en la localidad binacional de Desaguadero en territorio de la República de Perú y en el que el Estado Plurinacional de Bolivia participará en la administración contando con espacios para que operen las entidades como: SENASAG, Aduana Nacional de Bolivia y SENAMIG.

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

8

ANDINO

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **515.478.715**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **NOVIEMBRE 2020**

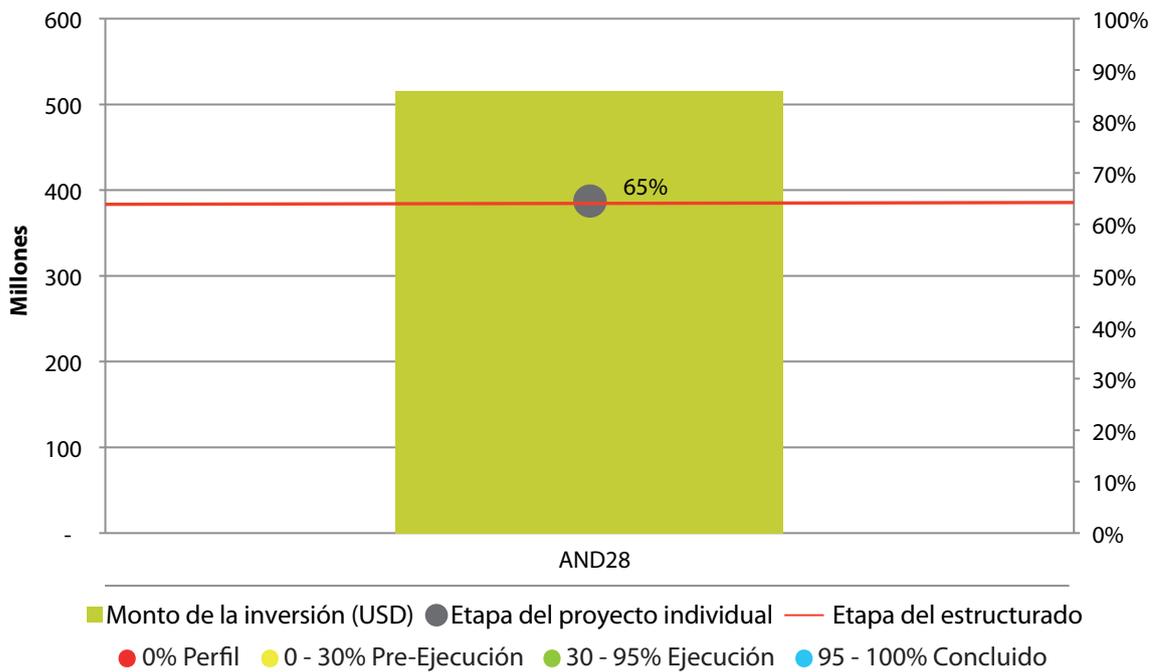
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
AND28	●	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PE	515.478.715

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- El mejoramiento y rehabilitación de 276 km de carreteras, que incluyen puentes y una vía de evitamiento.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES) avanzó un 35%, habiéndose completado el segundo cuarto de obra.



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) Eje Vial, N° 1 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 semi-trailer. El control integrado que se opera en el CEBAF Eje Vial N° 1 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.

En la carretera Dv. Paita - Sullana - Dv. Talara - Mancora - Aguas Verdes (462,82 km) desde febrero de 2010 se ha contratado, por cinco años, para realizar trabajos de Conservación por Niveles de Servicio, a fin de garantizar una adecuada transitabilidad de la vía (mantenimiento periódico y rutinario), con una inversión de US\$ 50,5 millones.

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.

Se prevé que las obras serán ejecutadas con recursos públicos e incluye principalmente mejoramiento y construcción de puentes, así como la construcción de la Vía de Evitamiento de la ciudad de Tumbes. El proyecto es parte de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y está considerado en el Plan Intermodal de Transportes (PIT) 2004-2023.

La carretera Sullana - Aguas Verdes se encuentra en adecuadas condiciones para el tránsito. Se tiene programado mejorar la capacidad de la vía, tanto con inversión pública como con inversión privada.

Actualmente se encuentran en ejecución los puentes caleta Grau (30 m) y Canoas (50 m). Así mismo, se han concluido los estudios definitivos y se prepara la convocatoria para las obras de los puentes Héroes del Cenepa (72 m), Abejal (45 m) y Pontón 1217 (10 m). Se encuentran en elaboración los Estudios Definitivos de los puentes Bocapan (251 m) y Tumbes (60 m) y se prepara las convocatorias por Concurso Oferta (Estudio Definitivo + obras) de 23 puentes.

Se viene elaborando el Perfil de la Vía de Evitamiento Tumbes (18 km), el cual se estima concluir en febrero del 2015.

Se tiene programado elaborar el Perfil del proyecto Construcción de la segunda calzada de la carretera Sullana - Desvío Talara - Tumbes - Puente Internacional (Frontera con Ecuador), de 244 km. Se estima iniciar el estudio en el I Trimestre del 2015 y concluir en diciembre del mismo año.



EJE DE CAPRICORNIO

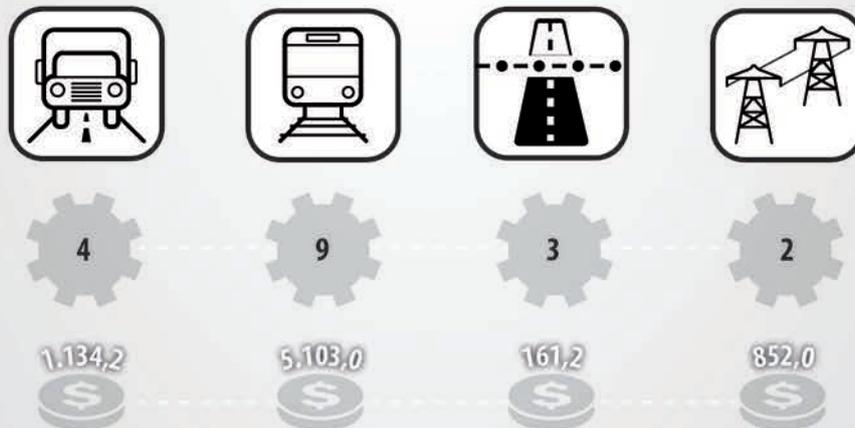
PROYECTOS



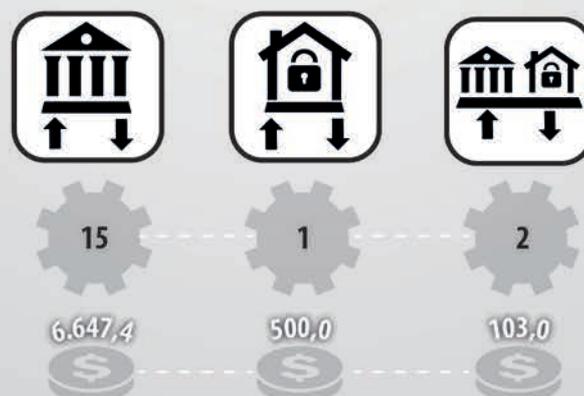
INVERSIÓN ESTIMADA



POR SUB-SECTOR



POR TIPO DE FINANCIAMIENTO



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

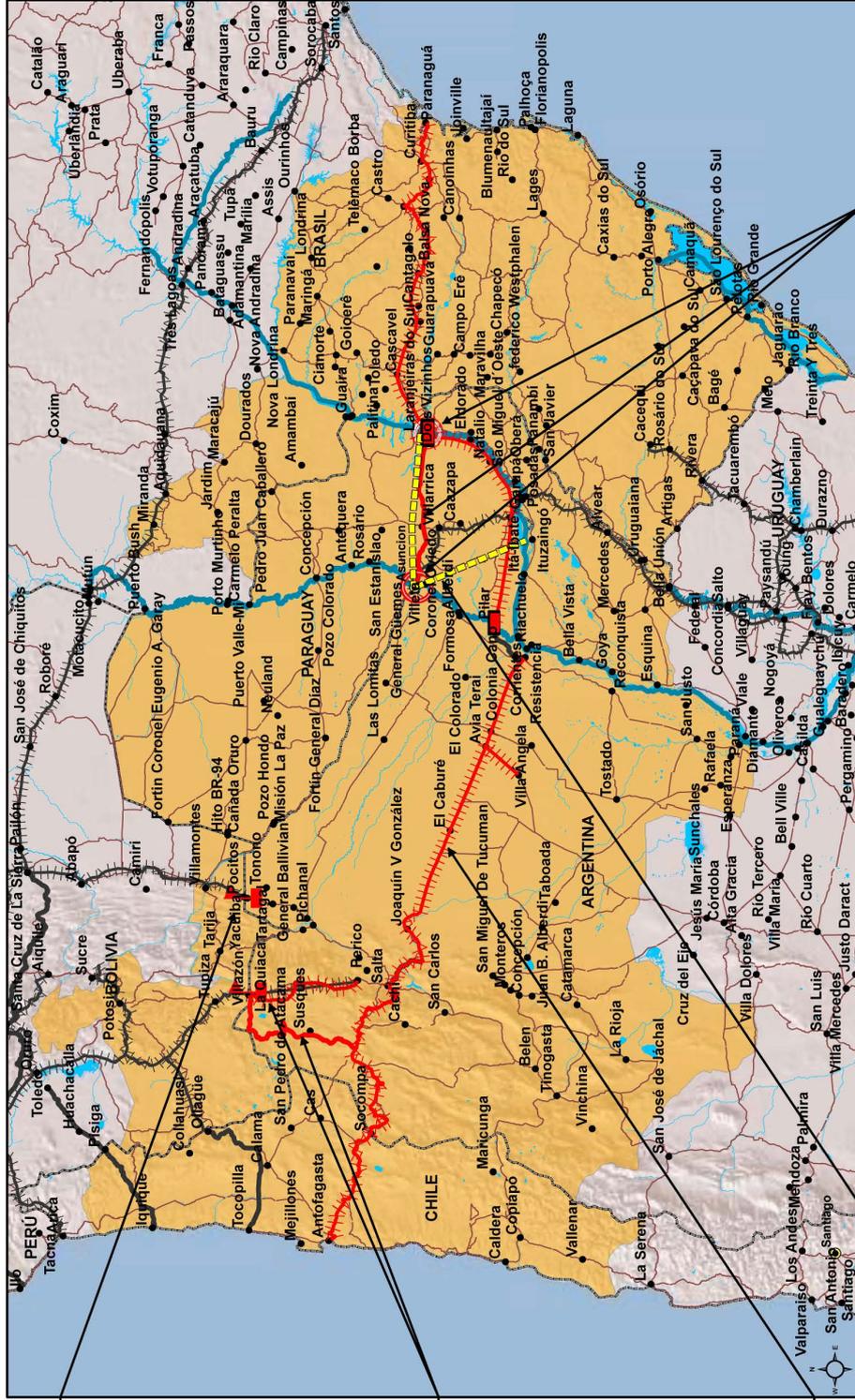
El Eje de Capricornio está conformado por cuatro regiones homogéneas aunque diferenciadas entre sí: la Región Litoral Atlántico integrada por los Estados de Río Grande do Sul, Santa Catarina y Paraná de Brasil y la Meso Región Sudoeste Matogrosense del Estado de Mato Grosso do Sul; la Región Noreste, 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 - Paraguá; y iv) G4 - Presidente Franco - Puerto Iguazú - Pilar - Resistencia.

En el Cuadro E.1 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 estimadas involucradas asciende a US\$ 7.250,4 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 Paraguá 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 E.1 • Proyectos de la API en el Eje de Capricornio



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

CONEXIÓN OESTE
ARGENTINA - BOLIVIA

CORREDOR FERROVIARIO
BIOCEÁNICO PARANAGUÁ -
ANTOFAGASTA

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

CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD
DELESTE - ASUNCIÓN - FLORINDA

Cuadro E.1 - Proyectos de la API en el Eje de Capricornio

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapas	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapas	Inversión Estimada (en US\$)
9	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	1	AR - BO	45,0	●	CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	AR - BO	G02	●	45.000.000
10	CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA	3	AR - BO	477,0	●	CAP11	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA	AR	G02	●	62.000.000
						CAP50	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA)	AR	G02	●	400.000.000
						CAP81	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN	AR - BO	G02	●	15.000.000
						CAP20	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCABEL - FOZ DO IGUAÇU	BR	G03	●	324.000.000
						CAP23	ESTUDIO DE OPTIMIZACIÓN DEL NODO ÑEEMBUÇÚ - RÍO BERMEJO	AR - PA	G04	●	61.206.392
						CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUÇÚ	PA	G04	●	2.800.000.000
						CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAI - PINEDO	AR	G01	●	104.000.000
						CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAI - METÁN	AR	G01	●	212.000.000
						CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALITA - SOCOMPA	AR	G01	●	60.000.000
						CAP52	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)	BR - PA	G03	●	40.971.000
						CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCABEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	BR	G03	●	1.500.000.000
						CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA) *	CH	G01	●	0
						CAP07	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN	AR - PA	G01	●	101.206.392
						CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL	BR - PA	G03	●	173.000.000
						CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	PA	G03	●	500.000.000
						CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES)	PA	G03	●	555.000.000
13	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - YACYRETA)	2	BR - PA	852,0	●	CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETA - VILLA HAYES)	PA	G03	●	297.000.000

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

Cuadro E.2 · Proyectos de la API en el Eje de Capricornio según Etapas del Ciclo de Vida

(En número de proyectos, en millones de US\$ y en porcentajes)

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	3	16,7	380,0	5,2
Pre-Ejecución	11	61,1	5.845,4	80,6
Ejecución	2	11,1	470,0	6,5
Concluido (*)	2	11,1	555,0	7,7
TOTAL	18	100,0	7.250,4	100,0

Nota: Los montos se calculan a partir de las etapas del ciclo de vida 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 E.1 · Proyectos de la API en el Eje de Capricornio según Etapas del Ciclo de Vida

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

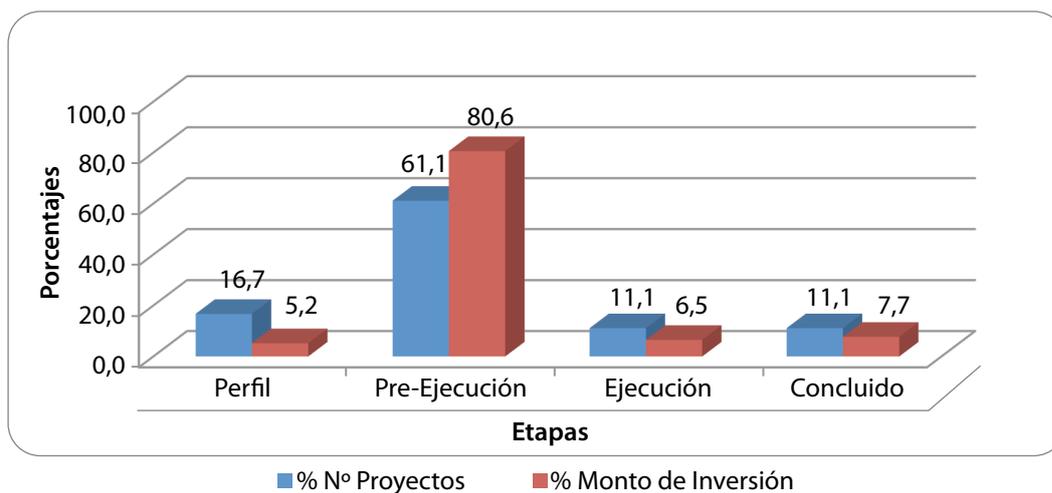


Gráfico E.2 · Proyectos de la API en el Eje de Capricornio por Sub-Sector

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

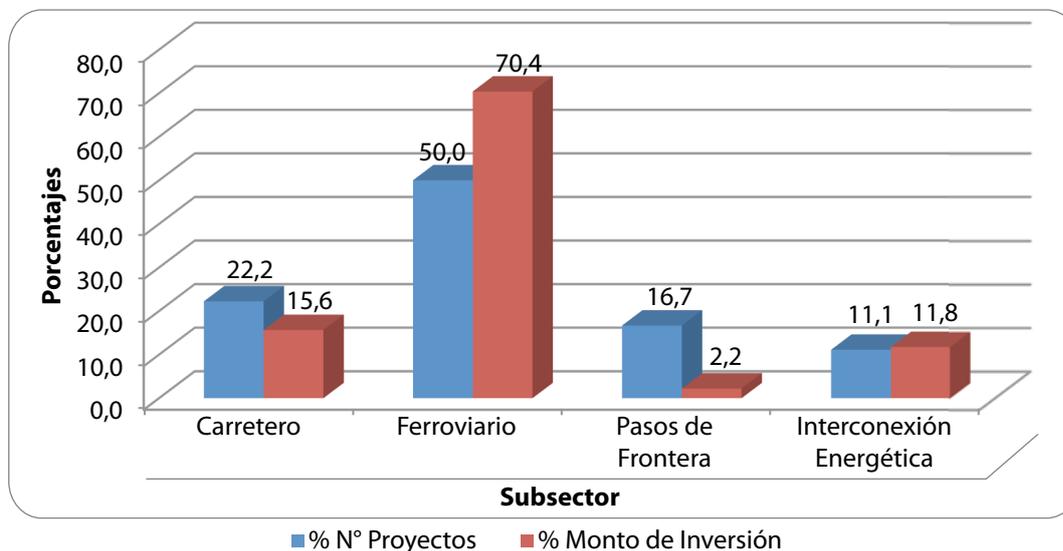
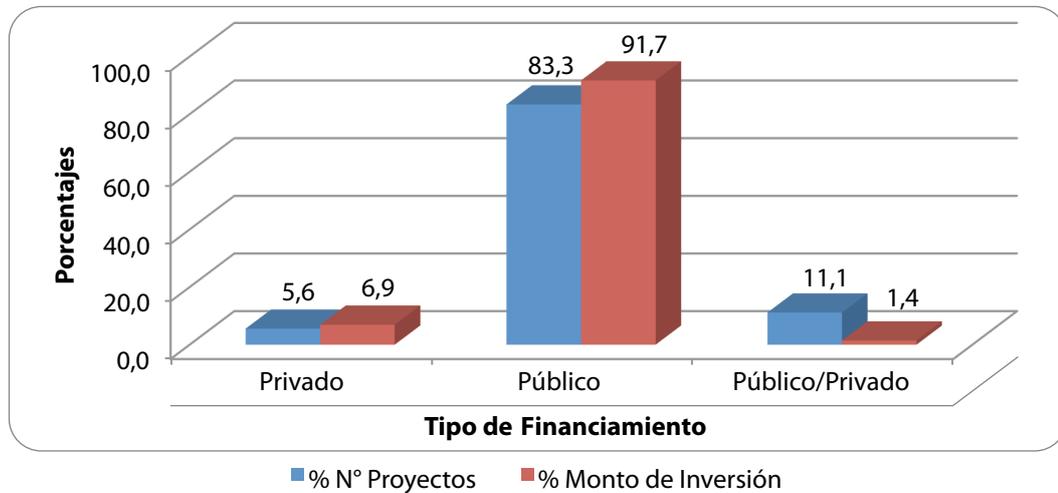


Gráfico E.3 - Proyectos de la API en el Eje de Capricornio por Tipo de Financiamiento

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)



Cuadro E.3 - Especificaciones Técnicas de los Proyectos de la API en el Eje de Capricornio

Los proyectos de la API que conforman el eje implican:

- La construcción de 4 puentes, entre los cuales uno tiene una longitud de 30 m, uno de 760 m, y uno de 600 m con patio de cargas.
- La optimización de un puente bimodal.
- La construcción de 9,7 km de accesos viales.
- La construcción de dos centros de frontera, uno de los cuales es de 24,8 ha.
- La construcción de 3 corredores ferroviarios por un total de 1.224 km.
- La rehabilitación de 5 ramales ferroviarios por un total de 2.149,4 km.
- El mejoramiento de dos rutas de 297 km.
- La pavimentación de 300 km de carreteras.
- Optimización de un nodo vial.
- Dos líneas de transmisión de 500 KV de 624 km.

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

PAÍSES 

SUB-SECTORES 

INVERSIÓN ESTIMADA **45.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO 

ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS 

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2018**

9

DE CAPRICORNIO

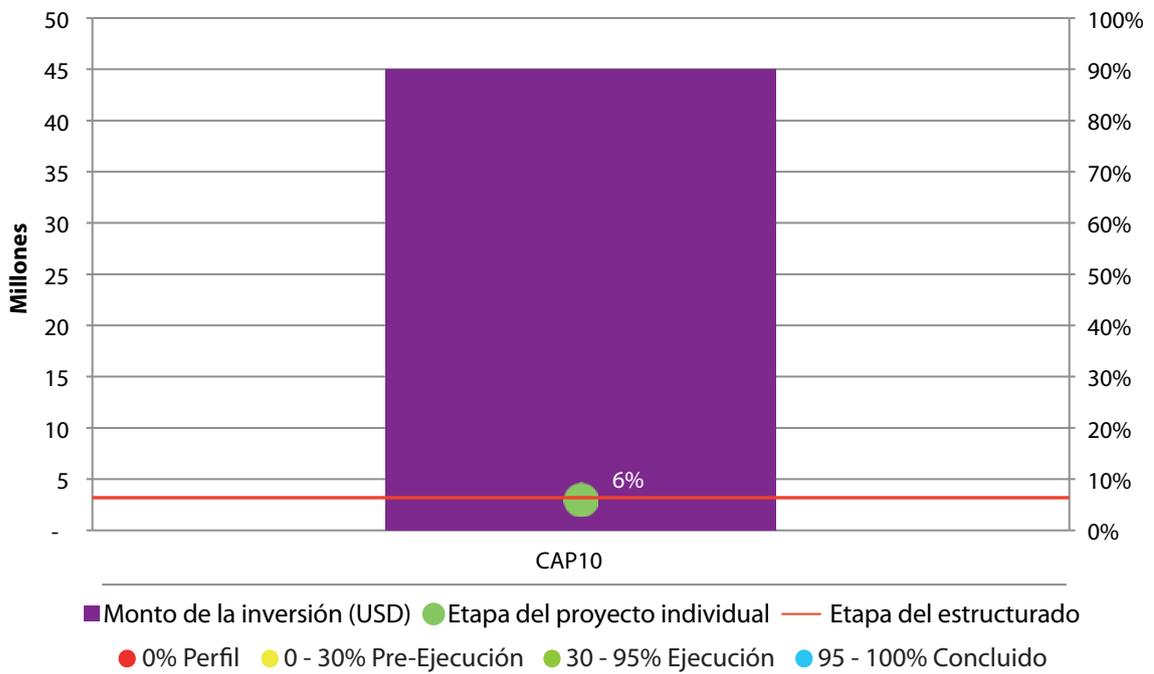
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
CAP10		CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	AR - BO	45.000.000

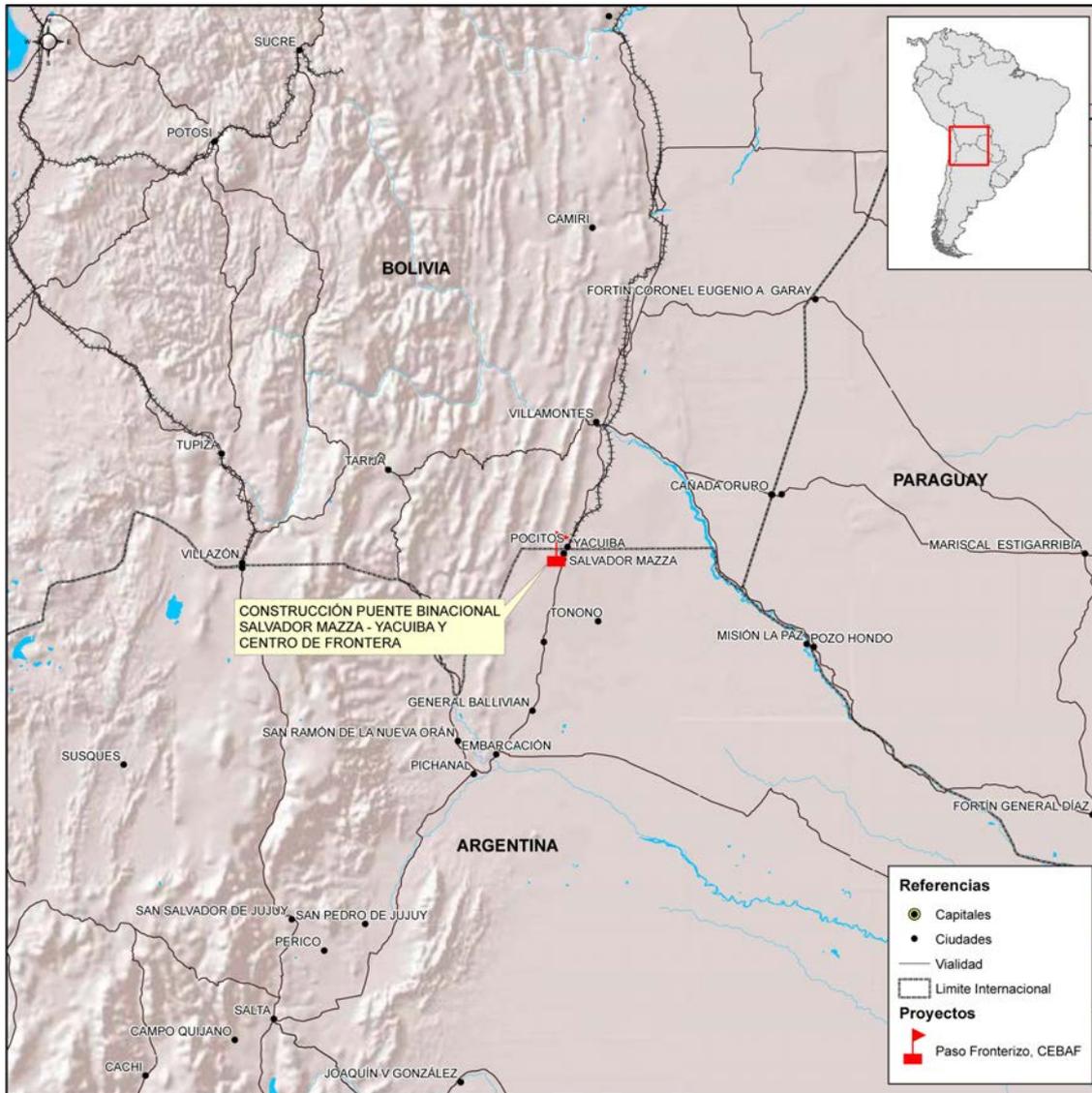
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La construcción de un puente de 30 m.
- La construcción de un centro de frontera de 24,8 ha.
- La construcción de 9,7 km de accesos viales.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES





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).

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

El único proyecto individual que conforma este proyecto estructurado pertenece a la Cartera de Proyectos 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 reversales 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 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 realizó durante mayo de 2013 un relevamiento topográfico mediante un vuelo utilizando el sistema LIDAR. Los resultados del mismo están siendo analizados por la Dirección Nacional de Vialidad de Argentina y en octubre está previsto acordar con la Administradora de Carreteras de Bolivia, siendo el paso siguiente llamar a licitación el proyecto y la obra en el último trimestre del corriente año, por parte de Argentina.

CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA

10

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **477.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2021**

DE CAPRICORNIO

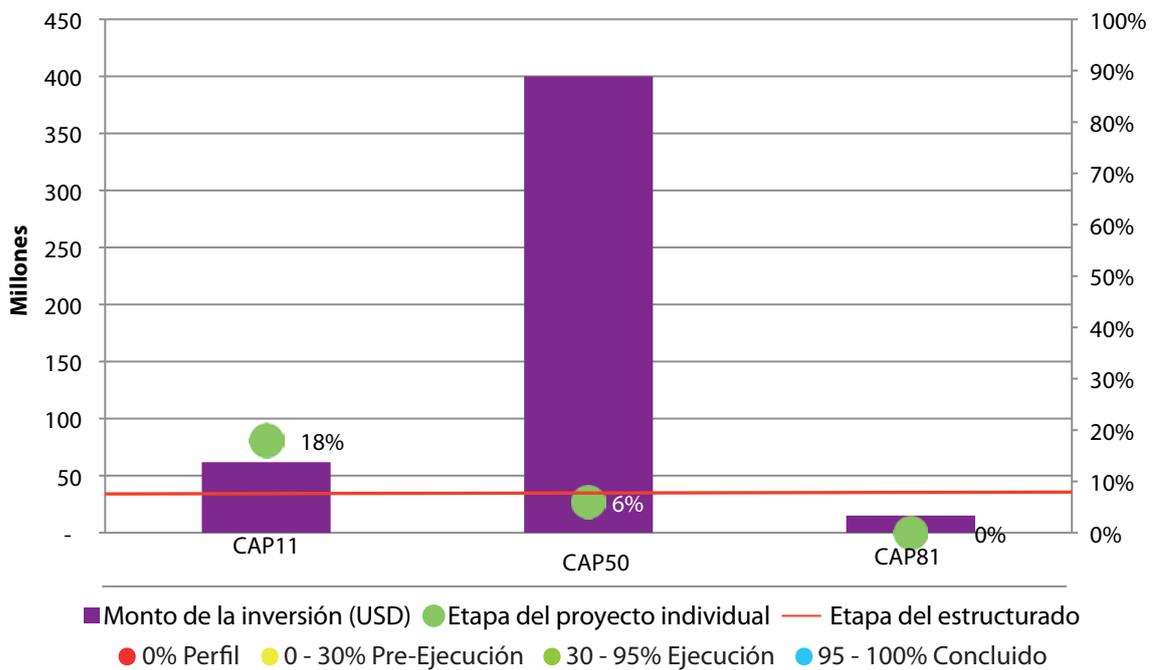
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
CAP11	●	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA	AR	62.000.000
CAP50	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA)	AR	400.000.000
CAP10	●	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN	AR - BO	15.000.000

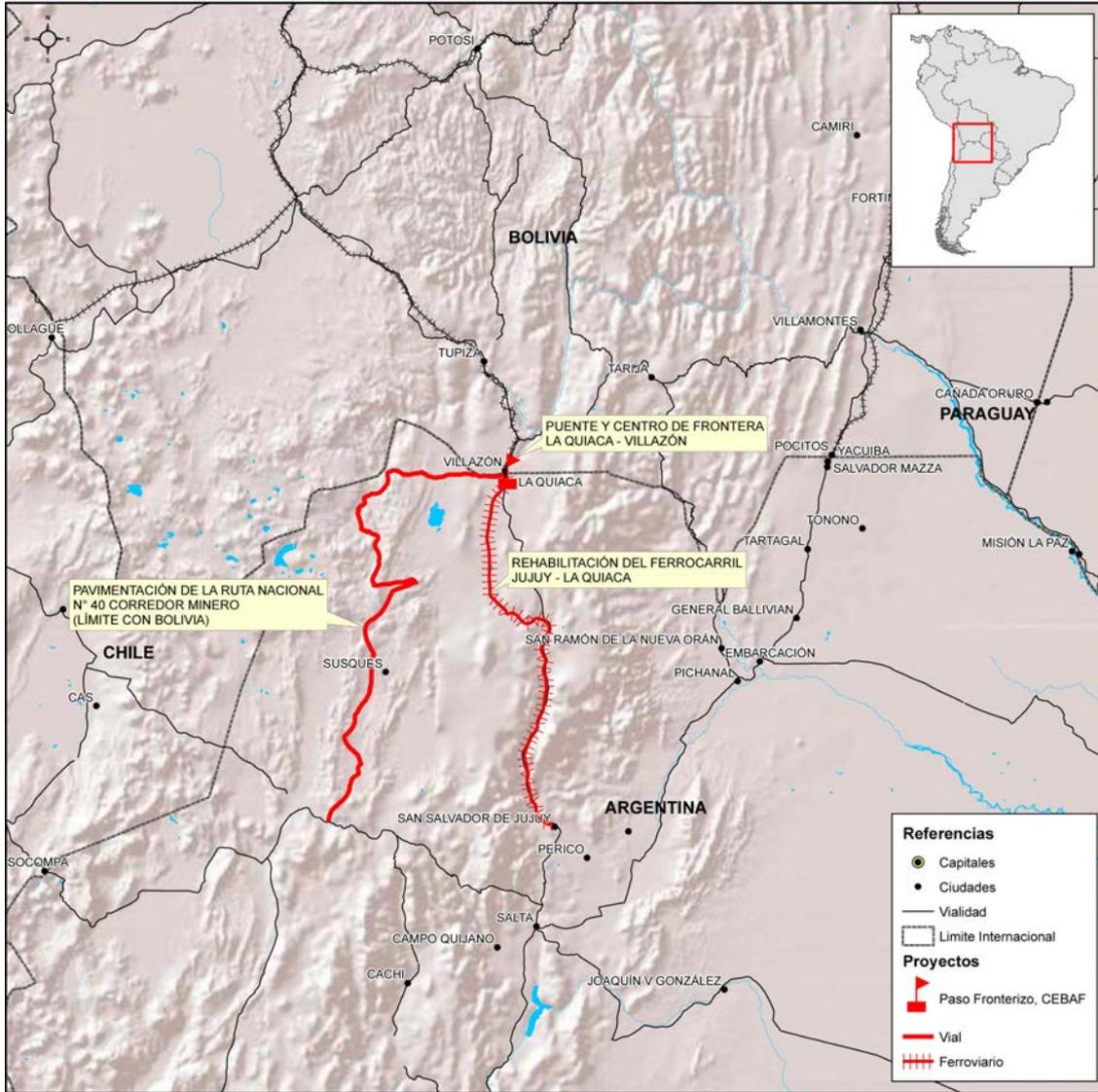
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La rehabilitación de 284 km de ferrovías.
- La pavimentación de 300 km de carreteras.
- La construcción de un puente y un centro de frontera.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES





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 N° 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:

- Rehabilitación del Ferrocarril Jujuy - La Quiaca;
- Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40 Corredor Minero (límite con Bolivia);
- 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).

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, el proyecto de la pavimentación de la RN N° 40 está en elaboración, y 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.

CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA

11

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **5.102.177.392**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **ENERO 2022**

DE CAPRICORNIO

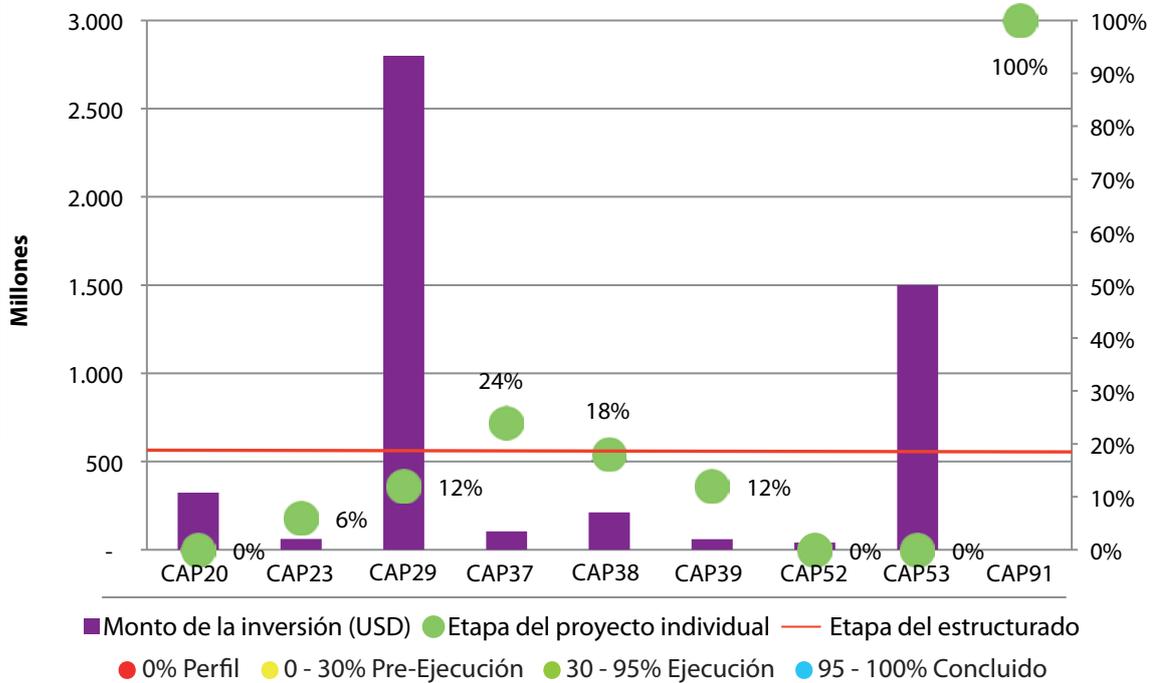
Código	Etap	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
CAP20	●	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU	BR	324.000.000
CAP23	●	ESTUDIO DE OPTIMIZACIÓN DEL NODO ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO	AR - PA	61.206.392
CAP29	●	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ	PA	2.800.000.000
CAP37	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAÍ - PINEDO	AR	104.000.000
CAP38	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAÍ - METÁN	AR	212.000.000
CAP39	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA	AR	60.000.000
CAP52	●	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)	BR - PA	40.971.000
CAP53	●	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	BR	1.500.000.000
CAP91	●	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA)	CH	0

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La construcción de 3 corredores ferroviarios por un total de 1.224 km.
- La construcción de un puente de 600 m con patio de cargas.
- La rehabilitación de 4 ramales ferroviarios por un total de 1.865,4 km.
- La optimización de un puente bimodal.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA – SOCOMPA avanzó un 6%, habiendo terminado los estudios de pre-factibilidad.



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 do 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 Iguaçu).

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.

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.

En la I Reunión como Sub Grupo del Grupo de Trabajo de Integración Ferroviaria Suramericana, realizada en la ciudad de Rio de Janeiro, Brasil, el día 12/09/14, se presentaron los informes referidos a la implementación del Corredor, por parte de cada uno de los países que lo integran, con el compromiso de seguir avanzando en las definiciones pendientes referidas a los nodos de interconexión del tramo paraguayo (que ya cuenta con su estudio de factibilidad) con Argentina y Brasil, además de lo referido al marco operativo y regulatorio.

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

CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA

12

DE CAPRICORNIO

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **774.206.392**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2020**

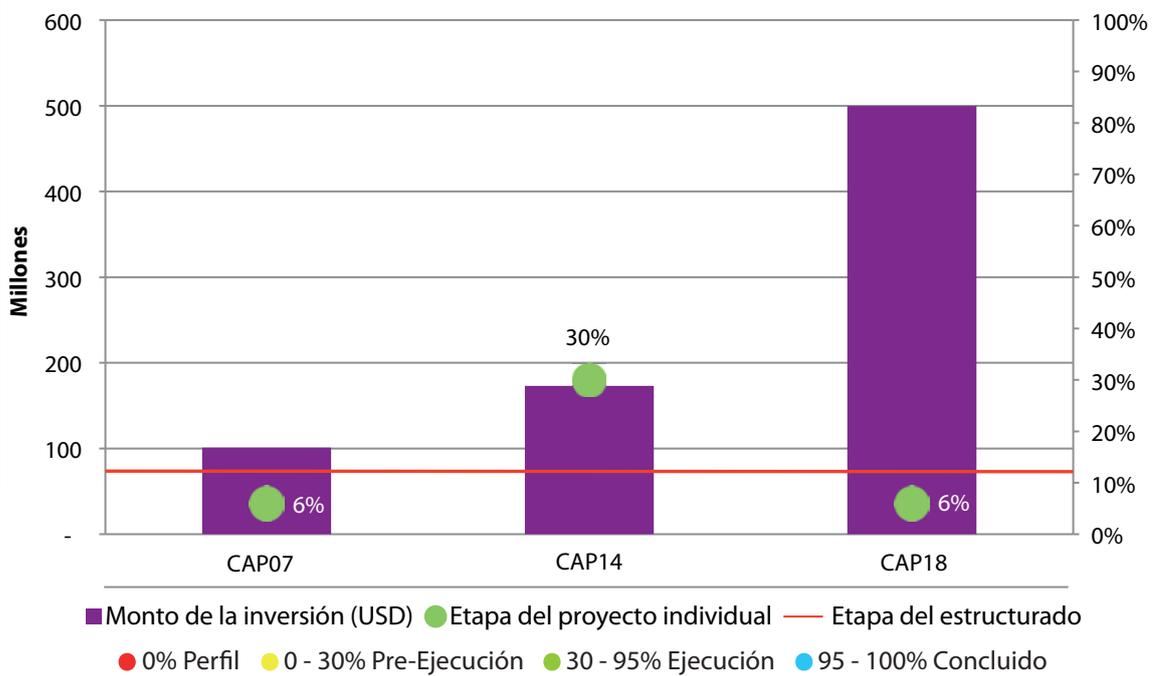
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
CAP07	●	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN	AR - PA	101.206.392
CAP14	●	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL	BR - PA	173.000.000
CAP18	●	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	PA	500.000.000

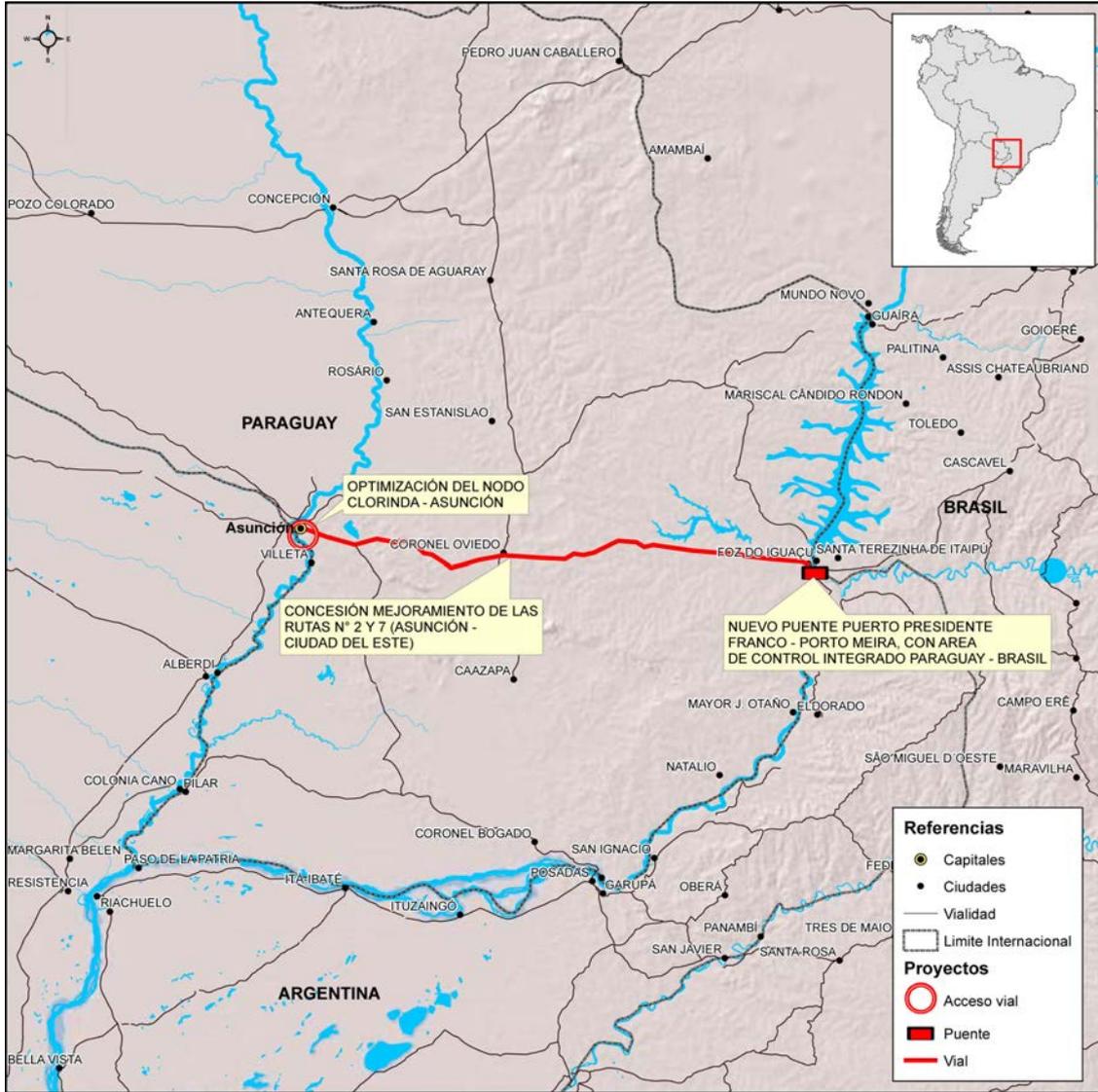
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- El mejoramiento de dos rutas de 297 km.
- La construcción de un puente de 760 m.
- Optimización de un nodo vial.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES





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 do 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 do 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.

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. Se procedió a la firma del contrato con la empresa adjudicataria Serman Consulpar el 6 de marzo del 2014 en el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de la República del Paraguay. El plazo para la realización del mismo es de 9 meses.

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. 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.

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

13

DE CAPRICORNIO

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **852.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **AGOSTO 2017**

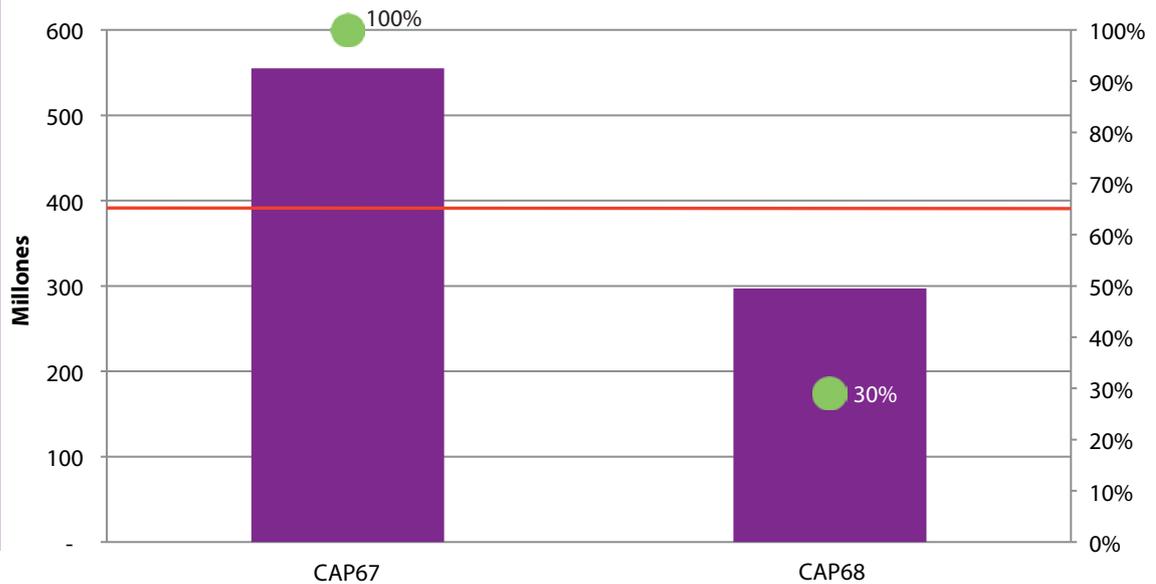
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
CAP67	●	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES)	PA	555.000.000
CAP68	●	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES)	PA	297.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- Dos líneas de transmisión de 500 KV de 624 km.

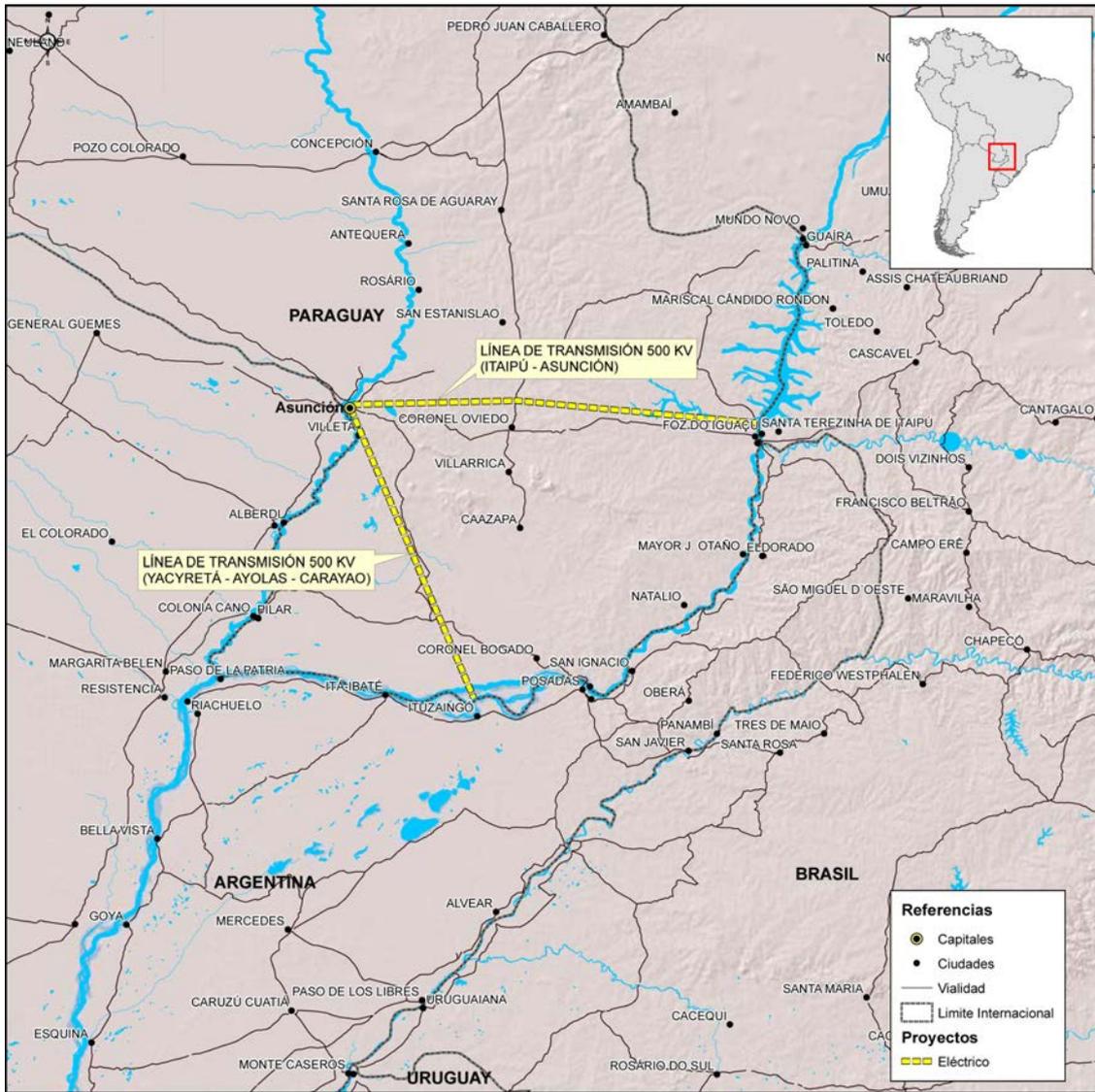
ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



■ Monto de la inversión (USD) ● Etapa del proyecto individual — Etapa del estructurado
 ● 0% Perfil ● 0 - 30% Pre-Ejecución ● 30 - 95% Ejecución ● 95 - 100% Concluido

AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES) avanzó un 12%, habiéndose conseguido los recursos para iniciar la obra.



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 - Villa Hayes) 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 - Villa Hayes) 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 - Villa Hayes); y ii) Línea de Transmisión 500 KV (Yacyretá - Villa Hayes). La localización de la línea con Itaipú va desde la margen derecha de la central hidroeléctrica del mismo nombre hasta la estación de Villa Hayes, ciudad vecina de Asunción. Por su parte, la localización de la segunda línea de interconexión va desde Yacyretá (Ayolas) hasta la estación de Villa Hayes.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

El proyecto Línea de Transmisión 500 KV (Itaipú - Villa Hayes) ha concluido, habiendo sido entregada la obra en octubre de 2013. El proyecto Línea de Transmisión 500 KV (Yacyretá - Villa Hayes) se encuentra en proceso de licitación, previéndose el inicio de la obra a fines del año 2014.



EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

PROYECTOS



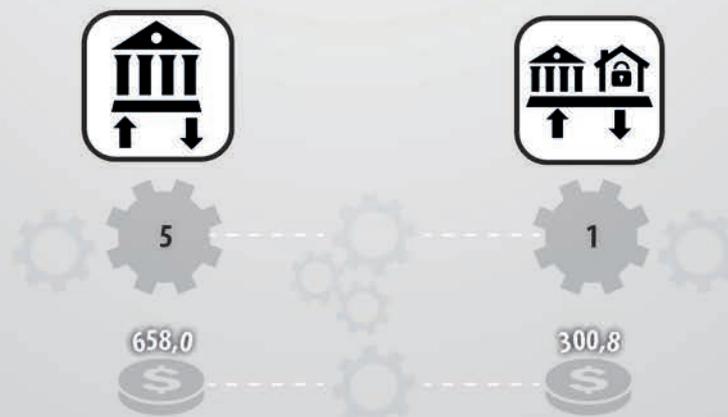
INVERSIÓN ESTIMADA



POR SUB-SECTOR



POR TIPO DE FINANCIAMIENTO



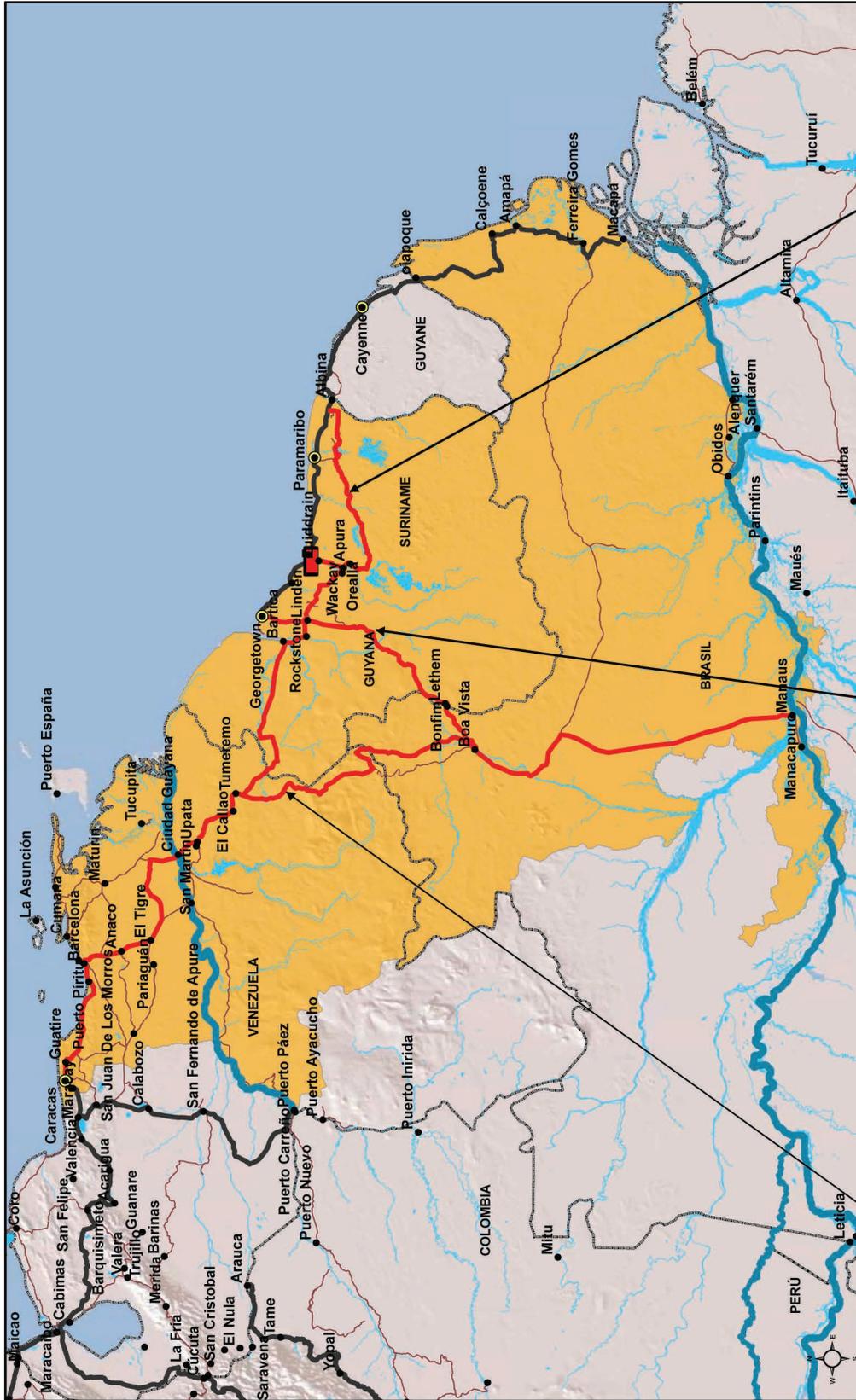
F. EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS (BRASIL, GUYANA, SURINAME Y VENEZUELA)

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 F.1 se aprecian los 6 proyectos individuales que conforman los 3 proyectos estructurados de la API en el Eje del Escudo Guayanés. Las inversiones estimadas involucradas ascienden a US\$ 958,8 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 F.1 • Proyectos de la API en el Eje del Escudo Guayanés



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

RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN

REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS

Cuadro F.1 - **Proyectos de la API en el Eje del Escudo Guayanés**

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Gp	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
14	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	1	BR - VE	407,0	●	GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BR - VE	G01	●	407.000.000
15	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	3	BR - GU	250,0	●	GUY09	RUTA LETHEM - LINDEN	GU	G02	●	250.000.000
						GUY42	RUTA BOA VISTA - BONFIM*	BR	G02	●	0
						GUY43	RUTA LINDEN - GEORGETOWN*	GU	G02	●	0
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	2	GU - SU VE	301,8	●	GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	GU - SU VE	G03	●	300.800.000
						GUY24	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GU - SU	G03	●	1.000.000

* Estos dos proyectos individuales se encuentran concluidos con anterioridad a la creación de la API y fueron incorporados a la Agenda dado que complementan la red de conectividad del proyecto estructurado.

Cuadro F.2 • Proyectos de la API en el Eje del Escudo Guayanés según Etapas del Ciclo de Vida

(En número de proyectos, en millones de US\$ y en porcentajes)

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Monto Inversión	% Monto Inversión
Perfil	2	33,3	301,8	31,5
Pre-Ejecución	1	16,7	250,0	26,1
Ejecución	1	16,7	407,0	42,4
Concluido (*)	2	33,3	0	0,0
TOTAL	6	100,0	958,8	100,0

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

(*) En este EID existen dos proyectos individuales que ya se encontraban concluidos al momento de conformación de la API, pero que forman parte de un proyecto estructurado. Los proyectos son el GUY42 y el GUY43 cuyos montos de inversión no se encuentran disponibles.

Gráfico F.1 • Proyectos de la API en el Eje del Escudo Guayanés según Etapas del Ciclo de Vida

(En % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)

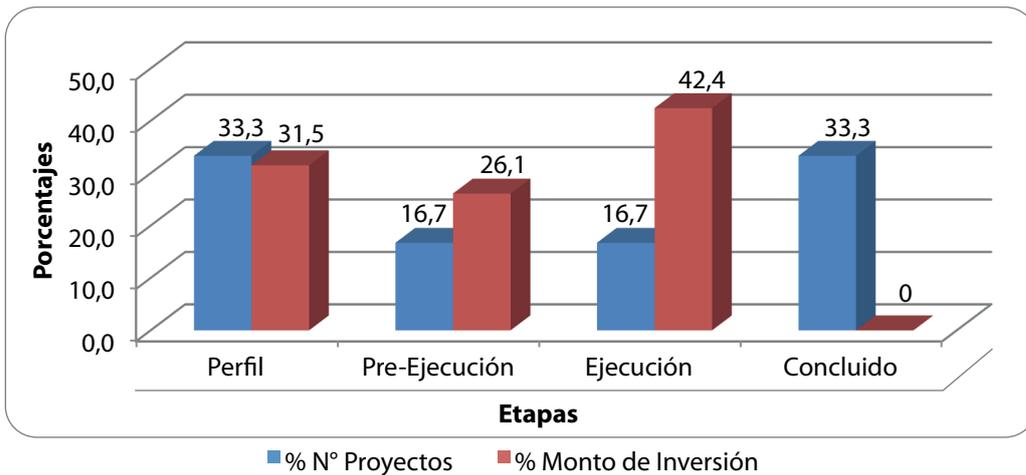


Gráfico F.2 • Proyectos de la API en el Eje del Escudo Guayanés según Sub-sector

(En % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)

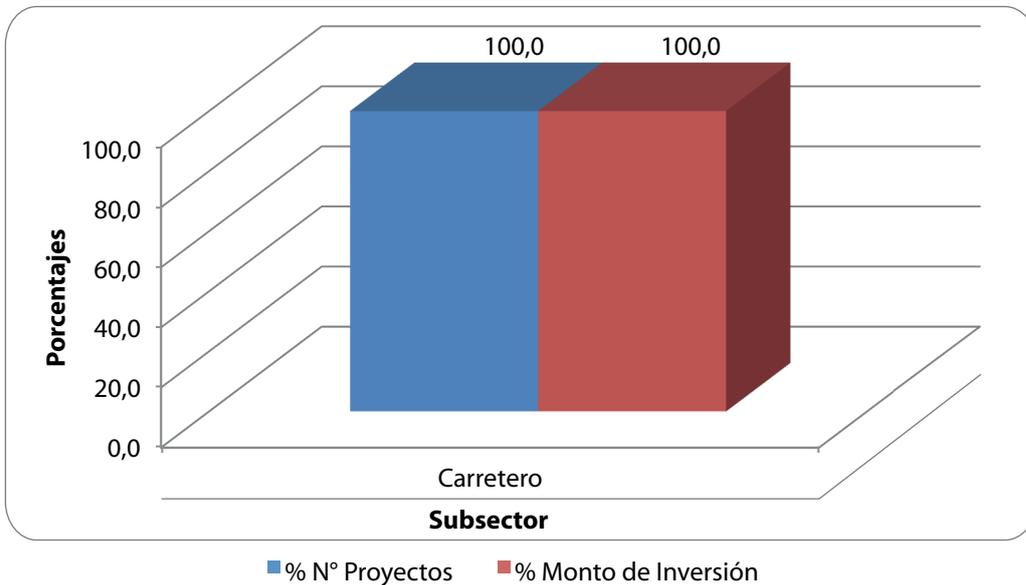
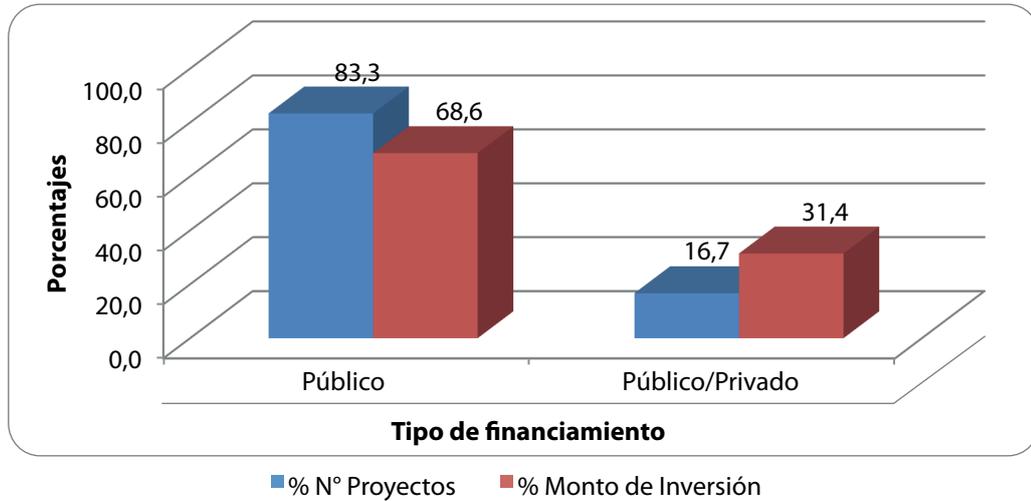


Gráfico F.3 • **Proyectos de la API en el Eje del Escudo Guayanés según Tipo de Financiamiento**

(En % de Número de Proyectos y % del Monto de Inversión)



Cuadro F.3 • **Especificaciones Técnicas de los Proyectos de la API en el Eje del Escudo Guayanés**

Los proyectos de la API que conforman el eje implican:

- La rehabilitación de dos corredores viales, uno de los cuales es de 975 km.
- La pavimentación de 646,7 km de carreteras.
- La construcción de un puente.

REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS

14

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **407.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2015**

DEL ESCUDO GUAYANÉS

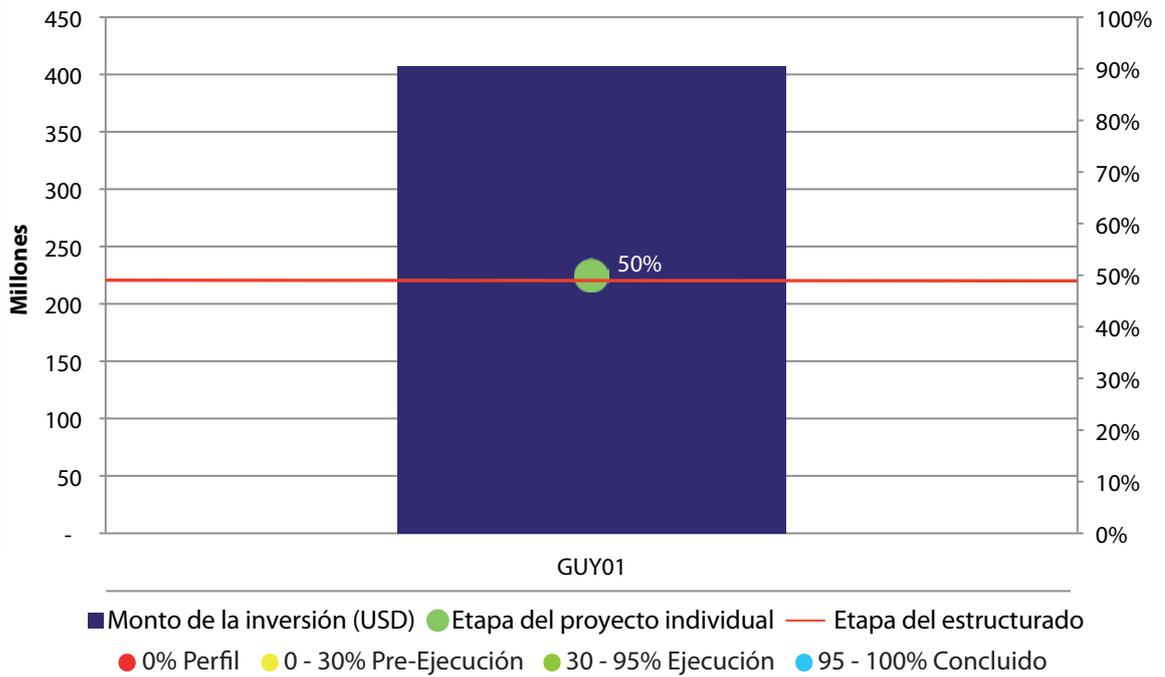
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
GUY01	●	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BR - VE	4.070.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La rehabilitación de un corredor vial de 975 km.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES





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 Manaos 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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

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 se prevé que las obras serán concluidas en diciembre de 2015.

RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN

15

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **250.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **OCTUBRE 2021**

DEL ESCUDO GUYANÉS

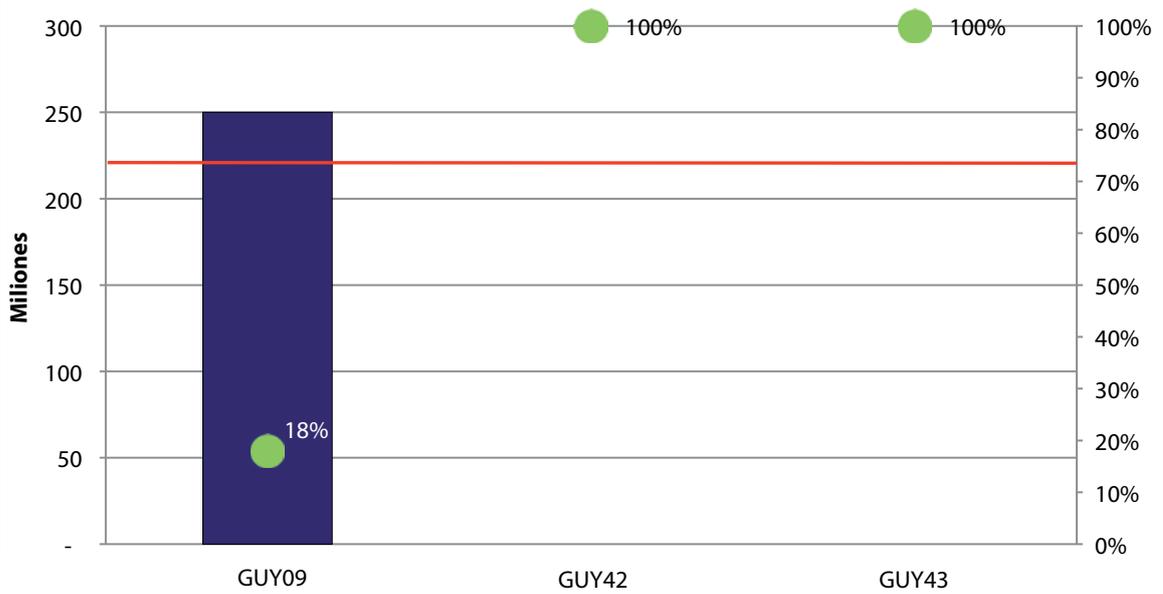
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
GUY09	●	RUTA LETHEM - LINDEN	GU	250.000.000
GUY42	●	RUTA BOA VISTA - BONFIM	BR	0
GUY43	●	RUTA LINDEN - GEORGETOWN	GU	0

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La pavimentación de 646,7 km de carreteras.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



■ Monto de la inversión (USD) ● Etapa del proyecto individual — Etapa del estructurado
 ● 0% Perfil ● 0 - 30% Pre-Ejecución ● 30 - 95% Ejecución ● 95 - 100% Concluido



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 (70 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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

El tramo de la Carretera BR 401/RR, de Boa Vista a Bonfim está pavimentado y con buenas condiciones al igual que el tramo Georgetown-Linden.

Con respecto al tramo Linden-Lethem, los Gobiernos de Brasil y Guyana establecieron un Grupo de Trabajo conjunto que está considerando las modalidades de financiación del tramo carretero así como el Puerto de Aguas Profundas en New Amsterdam y las Plantas Hidroeléctricas en Alta y Media Mazaruni en Guyana. Como resultado será elaborado un informe con acciones y decisiones concretas.

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

16

PAÍSES 

SUB-SECTORES 

INVERSIÓN ESTIMADA **301.800.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO 

ETAPAS DEL PROYECTO **PERFIL**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS 

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **SEPTIEMBRE 2018**

DEL ESCUDO GUAYANÉS

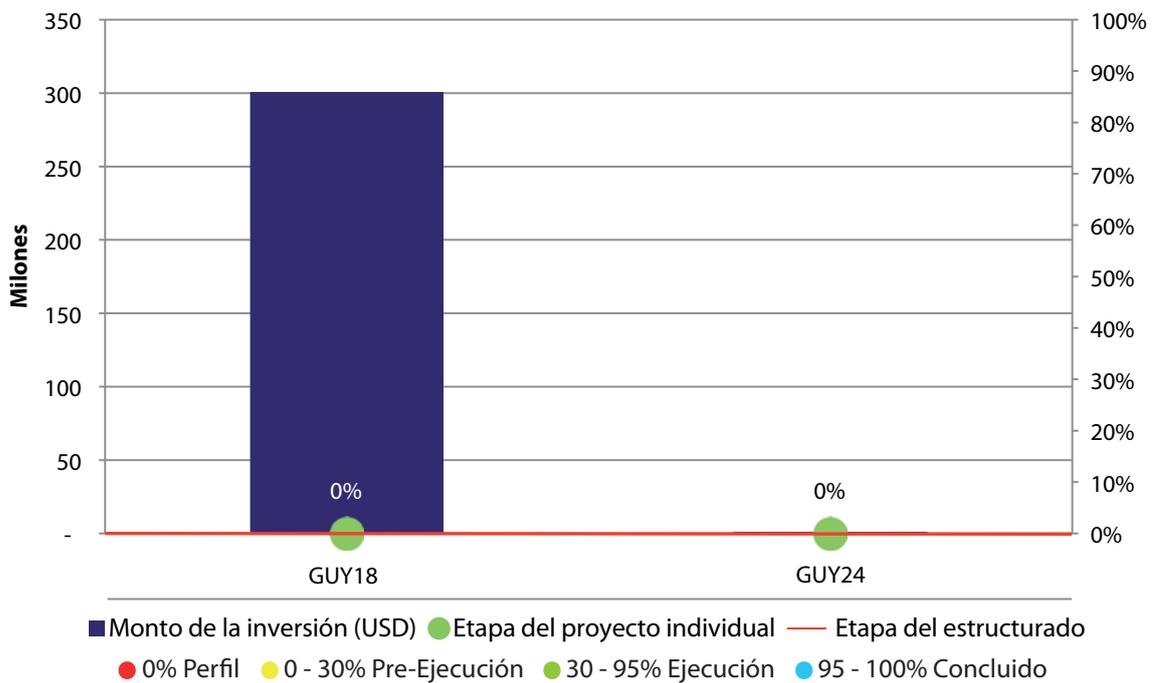
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
GUY18	●	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	GU - SU - VE	300.800.000
GUY24	●	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GU - SU	1.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La construcción de un corredor vial.
- La construcción de un puente.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES





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 Manaos - 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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

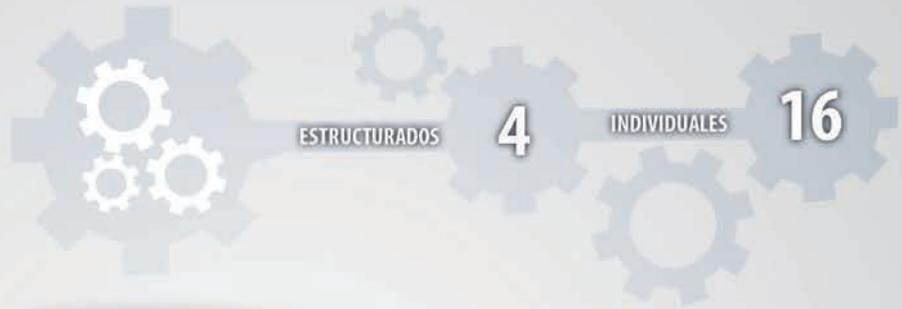
Si bien los términos de referencia ya están concluidos, el estudio de factibilidad del tramo entre Ciudad Guayana y Linden no ha sido iniciado todavía. Actualmente existe una ruta ya pavimentada entre Linden y Georgetown. Venezuela y Guyana acordarán la modalidad de financiamiento del estudio de factibilidad. El tramo Pikin Saron a Zanderij (21 km) está siendo preparado para el asfaltado de su pavimento y en el tramo Zanderij a Carolina (32 km), el asfaltado ya está completado.

En relación a la construcción del Puente sobre el Río Corentine, los Ministerios de Relaciones Exteriores de Guyana y Suriname en conjunto solicitaron una Cooperación Técnica al Banco Interamericano de Desarrollo para el financiamiento del estudio de factibilidad. Las modalidades de financiamiento para la ejecución serán identificadas conjuntamente.



EJE DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

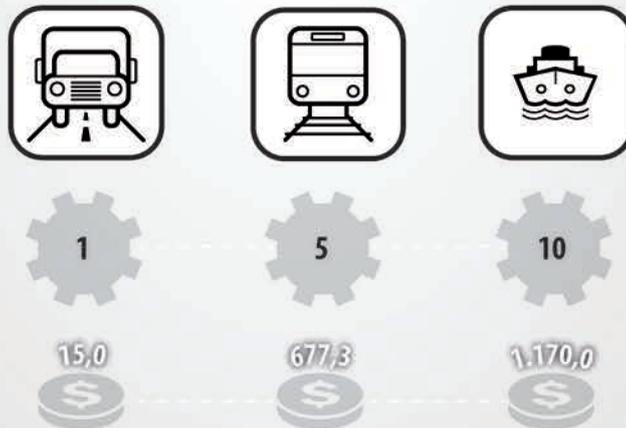
PROYECTOS



INVERSIÓN ESTIMADA



POR SUB-SECTOR



POR TIPO DE FINANCIAMIENTO



G. 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 Jupia y el Río Paraná.

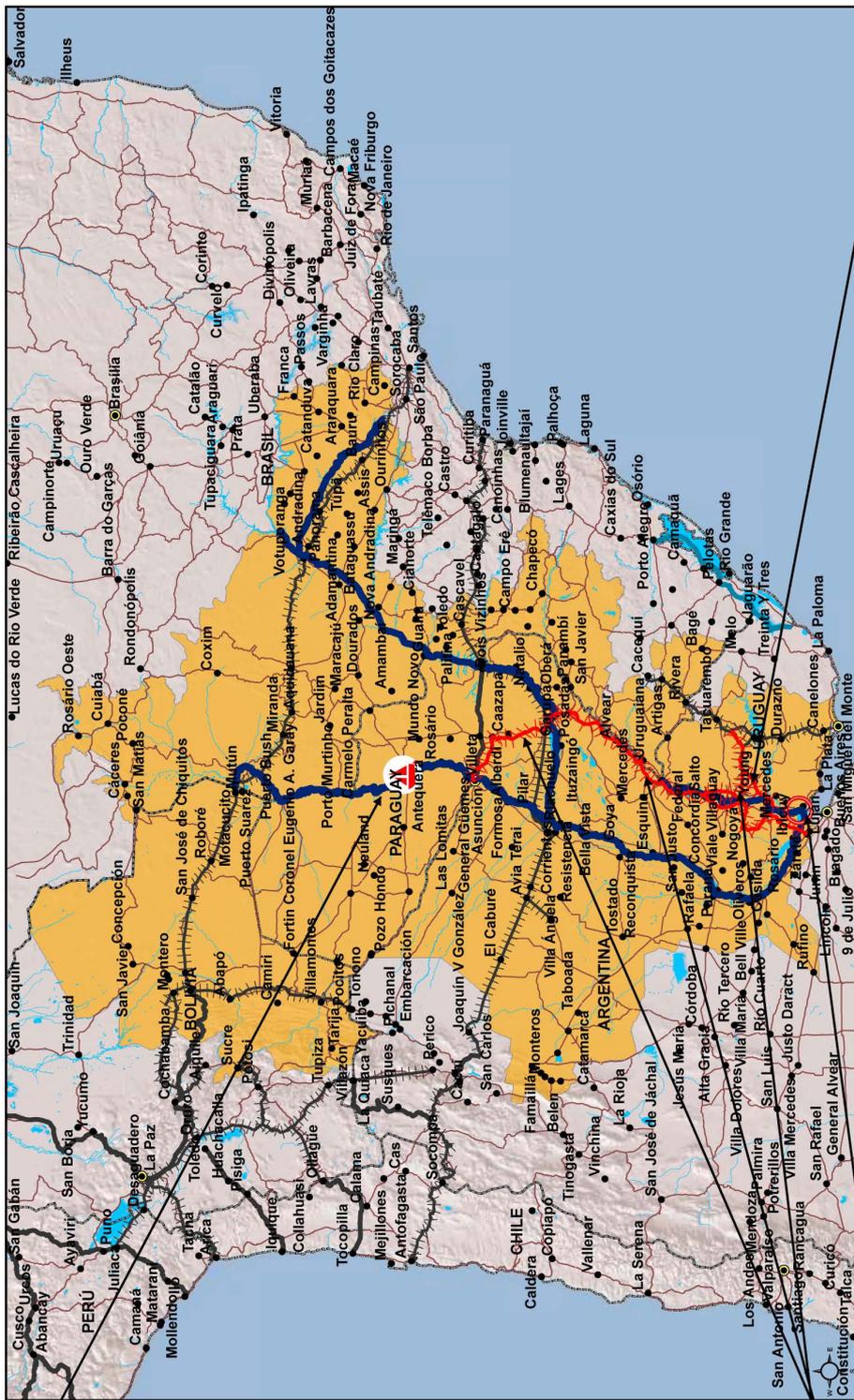
El área de influencia del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná es atravesada por distintos corredores (viales y ferroviarios) que la vinculan con los Ejes Interoceánico Central, de Capricornio y MERCOSUR-Chile. El territorio definido para el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná alcanza una superficie de 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 G.1 se aprecian los 16 proyectos individuales que conforman los 4 proyectos estructurados de la API en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Las inversiones estimadas involucradas ascienden a US\$ 1.862,3 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 G1 • Proyectos de la API en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná



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

INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY

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

REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS

Cuadro G1 - Proyectos de la API en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapas	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Gp	Etapas	Inversión Estimada (en US\$)
17	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA	10	AR - BO - BR - PA - UY	1.170,0	●	HPP07	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ	BO - BR - PA	G01	●	39.000.000
						HPP09	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)	PA	G01	●	110.000.000
						HPP106	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)	BO - PA	G01	●	0
						HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALITOS DEL GUAIRÁ)	BR	G02	●	15.000.000
						HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO	BO	G01	●	10.500.000
						HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ	BR	G02	●	800.000.000
						HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN	AR - PA	G03	●	45.498.216
						HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA	AR	G03	●	110.000.000
						HPP72	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ	AR - PA	G04	●	0
						HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY	AR - UY	G05	●	40.000.000
18	INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	4	AR - PA - UY	577,3	●	HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - ARTIGAS	PA	G03	●	300.000.000
						HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE	UY	G05	●	127.300.000
						HPP76	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS - POSADAS	AR - PA	G04	●	150.000.000
						HPP82	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS	AR	G05	●	0
19	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	1	UY	100,0	●	HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS	UY	G05	●	100.000.000
20	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	1	UY	15,0	●	HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	UY	G05	●	15.000.000

Cuadro G2 - Proyectos de la API en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná según Etapas del Ciclo de Vida

(En número de proyectos, en millones de US\$ y en porcentajes)

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de Inversión	% Monto de Inversión
Perfil	3	18,8	10,5	0,6
Pre-Ejecución	7	43,8	714,0	38,3
Ejecución	6	37,5	1.137,8	61,1
Concluido	0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	16	100,0	1.862,3	100,0

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

Gráfico G1 - Proyectos de la API en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná según Etapas del Ciclo de Vida

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

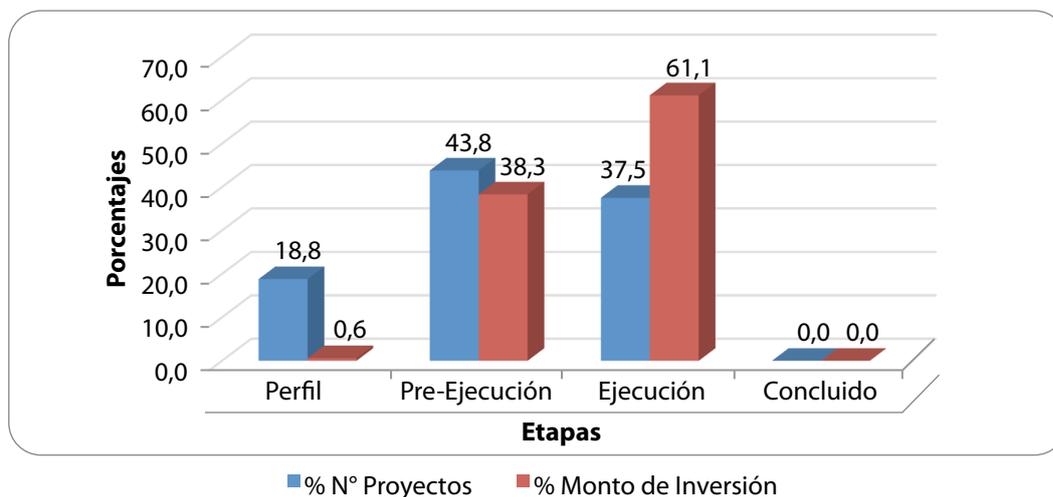


Gráfico G2 - Proyectos de la API en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná según Sub-sector

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

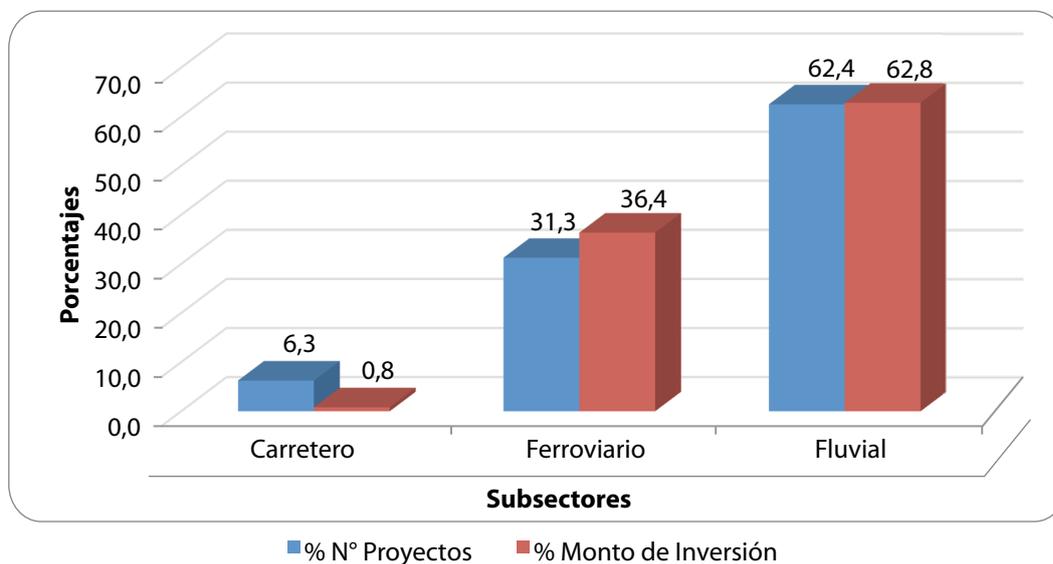
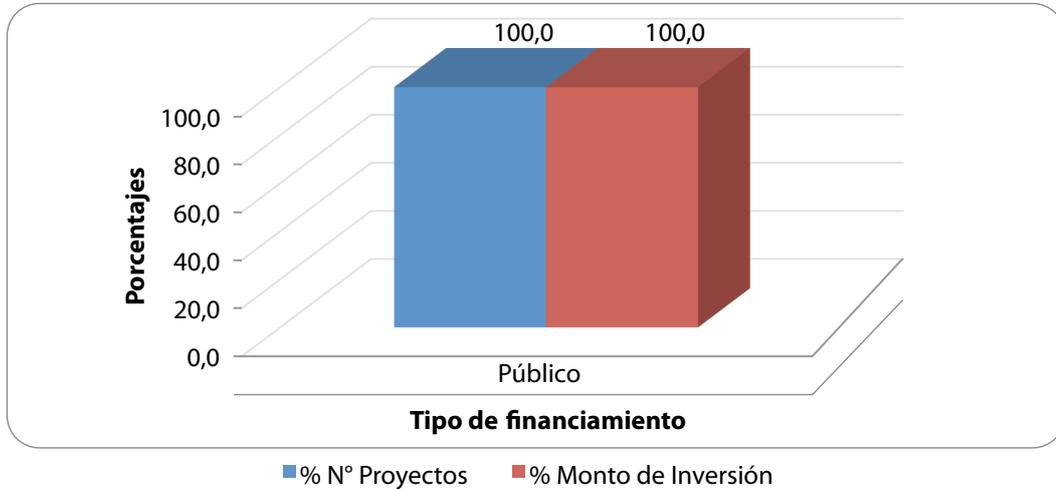


Gráfico G3 - **Proyectos de la API en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná según Tipo de Financiamiento**

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)



Cuadro G3 - **Especificaciones Técnicas de los Proyectos de la API en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná**

Los proyectos de la API que conforman el eje implican:

- El mejoramiento de la navegabilidad de aproximadamente 3.753,1 km de vías fluviales (que incluyen dragado y balizamiento, señalización de vía navegable, rehabilitación de tramos, mejoramiento de esclusas, ampliación y rectificación de canales, implementación de represas, construcción de terminales de carga, adecuación de puentes).
- La implementación de un sistema de predicción de niveles.
- La reconstrucción y rehabilitación de 1.689 km de ferrovías (incluye recuperación de vías, obras de arte y estaciones).
- La construcción de un anillo vial de 11 km.
- La construcción de un puente.
- La construcción de un empalme y una rotonda de bifurcación.
- La adecuación de calles urbanas para el acceso directo al puerto.

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

17

PAÍSES 

SUB-SECTORES 

INVERSIÓN ESTIMADA **1.169.998.216**

TIPO DE FINANCIAMIENTO 

ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS 

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **JULIO 2020**

DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

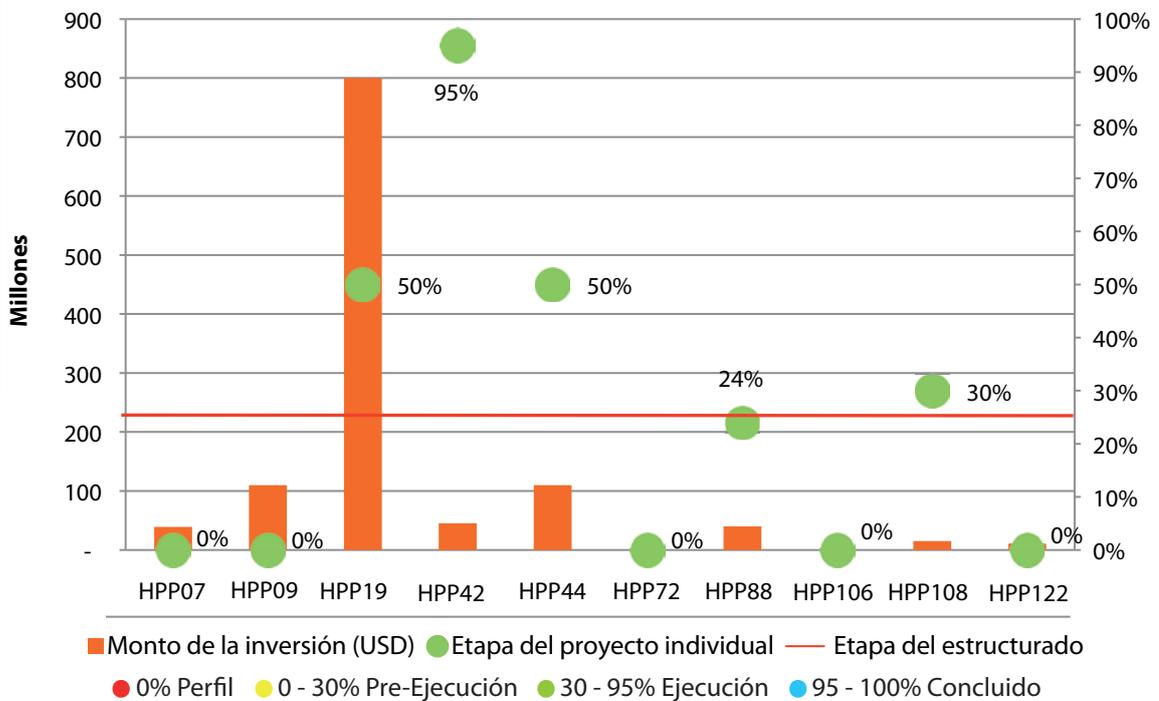
Código	Etapas	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
HPP07	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ	BO - BR - PA	39.000.000
HPP09	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)	PA	110.000.000
HPP106	●	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)	BO - PA	0
HPP108	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)	BR	15.000.000
HPP122	●	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO	BO	10.500.000
HPP19	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ	BR	800.000.000
HPP42	●	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN	AR - PA	45.498.216
HPP44	●	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA	AR	110.000.000
HPP72	●	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ	AR - PA	0
HPP88	●	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY	AR - UY	40.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- El mejoramiento de la navegabilidad de aproximadamente 3.753,1 km de vías fluviales (que incluyen dragado y balizamiento, señalización de vía navegable, rehabilitación de tramos, mejoramiento de esclusas, ampliación y rectificación de canales, implementación de represas, construcción de terminales de carga, adecuación de puentes).
- La implementación de un sistema de predicción de niveles.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ) avanzó un 6%, contando con los recursos para iniciar la obra.
- El proyecto MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ avanzó un 20%, habiéndose completado la realización del primer cuarto de obra.
- El proyecto PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN avanzó un 15%, habiéndose completado el último cuarto de la obra.



FUNDAMENTO

La Cuenca del Plata 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 que reciben las aguas de la misma 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 de la Cuenca del Plata y sus áreas de influencia directa y ponderable.

A lo largo de sus recorridos, los ríos de 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 Acuerdo de Transporte Fluvial por 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 socio-económica 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 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 (Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Paraguay entre Apa y Corumbá). Dos proyectos incluyen a Argentina y Paraguay: i) Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad del

Río Paraguay desde Confluencia a Asunción; y ii) Proyecto Binacional de Mejoramiento de la Hidrovía del Alto Paraná. Un proyecto involucra a Argentina y Uruguay: Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en el Río Uruguay. Un proyecto involucra a Paraguay y Bolivia: Sistema de Predicción de Niveles en el Río Paraguay (Apa-Asunción). Un proyecto se encuentra en Bolivia: Rehabilitación y Mantenimiento del Canal Tamengo. Dos proyectos se ubican en Brasil: i) Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Tieté; y ii) Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Alto Paraná (aguas arriba Saltos del Guairá). Un proyecto se encuentra en Paraguay: Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Paraguay en el tramo Asunción-Apa. Un proyecto está localizado en Argentina: Profundización del calado del Río Paraná desde Confluencia al Río de la Plata.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

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, cinco están en ejecución, tres 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 Tieté. En este sentido, el proyecto de Mejoramiento de la navegabilidad del río Paraguay entre Apa y Corumbá está en fase de pre-ejecución. El de Mejoramiento de la navegabilidad del Río Tieté está en ejecución: se concluyó la realización del primer cuarto de obra a principios de 2014 y se prevé la conclusión del segundo cuarto para comienzo del 2015.

El proyecto de Mejoramiento de la navegabilidad del Río Alto 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 cuenta con un Plan de Dragado de mantenimiento del Canal, que deberá ser ajustado técnicamente para su ejecución. Actualmente se encuentran en operación dos Empresas privadas que poseen Terminales Portuarias en dicho canal: Central Aguirre Portuaria S.A. (CAPSA) y sobre Arroyo Concepción (afluente del Canal Tamengo): Gravel Bolívia 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 Bolívia S.A. - AABSA) y posee además un frente de muelle con una grúa para contenedores. La segunda Empresa (Gravel Bolívia 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 Preinversión para la implementación de una "Terminal Portuaria en Puerto Quijarro".

En relación a la Profundización del Calado del Río Paraná desde Confluencia al Río de La Plata se encuentra en ejecución y el Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en El Alto Paraná 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 del Río Paraguay desde Confluencia a Asunción, se encuentra en ejecución, donde el tramo de Confluencia y Santa Fe se le realizó el dragado de 10 pies y existe un contrato hasta el 2021 para su mantenimiento. El Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en el Río Uruguay se encuentra en ejecución, y se considera que el primer cuarto de las obras será completado en mayo del 2015.

INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY

18

PAÍSES 

SUB-SECTORES 

INVERSIÓN ESTIMADA **577.300.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO 

ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS 

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **FEBRERO 2020**

DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

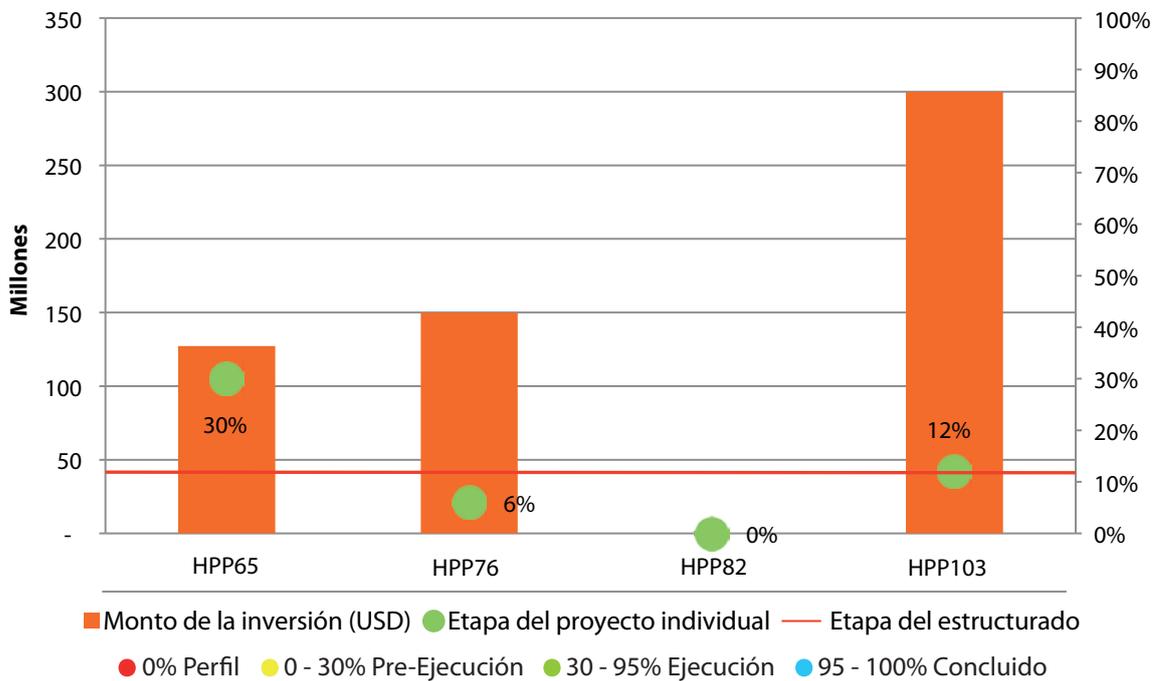
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
HPP103		CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - ARTIGAS	PA	300.000.000
HPP65		REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE	UY	127.300.000
HPP76		CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS - POSADAS	AR - PA	150.000.000
HPP82		RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS	AR	0

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

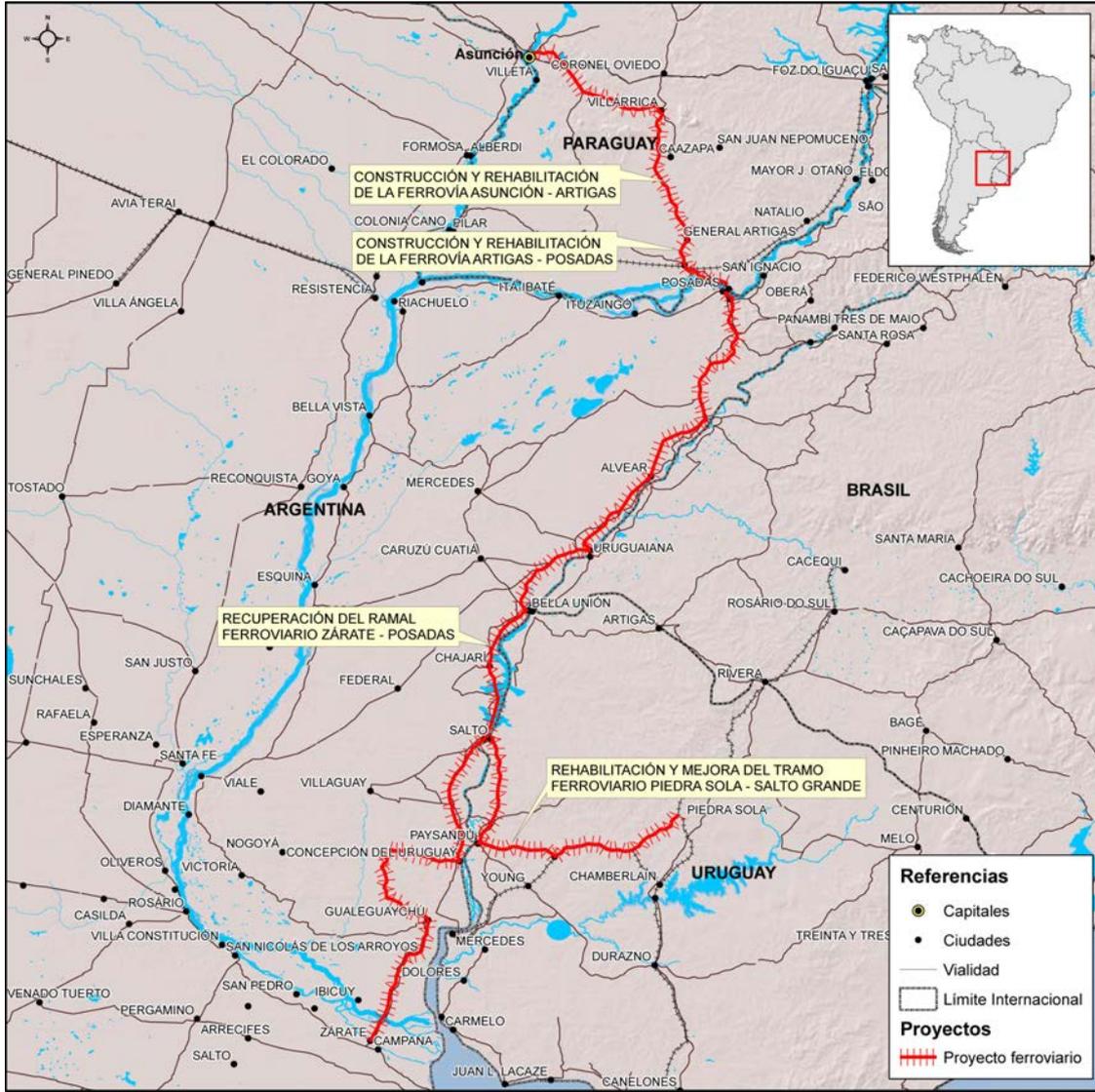
- La reconstrucción y rehabilitación de 1.548 km de ferrovías (que incluye recuperación de vías, obras de arte y estaciones).

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS – POSADAS avanzó un 6%, contando con los recursos para la realización de los estudios de pre-factibilidad.
- El proyecto REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE avanzó un 12%, contando con recursos para iniciar la obra.



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 los siguientes individuales a saber:

- Rehabilitación y Mejora del tramo ferroviario Piedra Sola - Salto Grande en Uruguay
- Recuperación del Ramal Ferroviario Zárate – Posadas
- Construcción y Rehabilitación de la Ferrovía Asunción – Artigas
- Construcción y Rehabilitación de la Ferrovía Artigas – Posadas.

El primer proyecto apunta a reconstruir 330 km de la red ferroviaria uruguaya, permitiendo la interconexión entre la ciudad de Asunción y el puerto de Montevideo, a través del territorio argentino.

El segundo, 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 la localidad de Encarnación como con los diversos puertos de la cuenca del Plata.

El tercer y cuarto proyecto buscan mejorar la infraestructura de vías de forma tal de optimizar los tiempos de desplazamiento a lo largo de los 1.020 km que existen entre Zárate y Posadas en Argentina.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

Los proyectos individuales que conforman este proyecto estructurado son parte de la Cartera de Proyectos 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 ejecución, habiéndose recibido las ofertas para las obras el 15 de agosto de 2014. Los proyectos binacionales de Argentina y Paraguay Construcción y rehabilitación de la Ferrovía Asunción – Artigas, y Construcción y rehabilitación de la Ferrovía Artigas – Posadas se encuentran en etapa de pre-ejecución, y el proyecto Recuperación del Ramal Ferroviario Zárate - Posadas se encuentran en etapa de perfil.

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

19

PAÍSES 

SUB-SECTORES 

INVERSIÓN ESTIMADA **100.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO 

ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS 

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **MARZO 2018**

DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

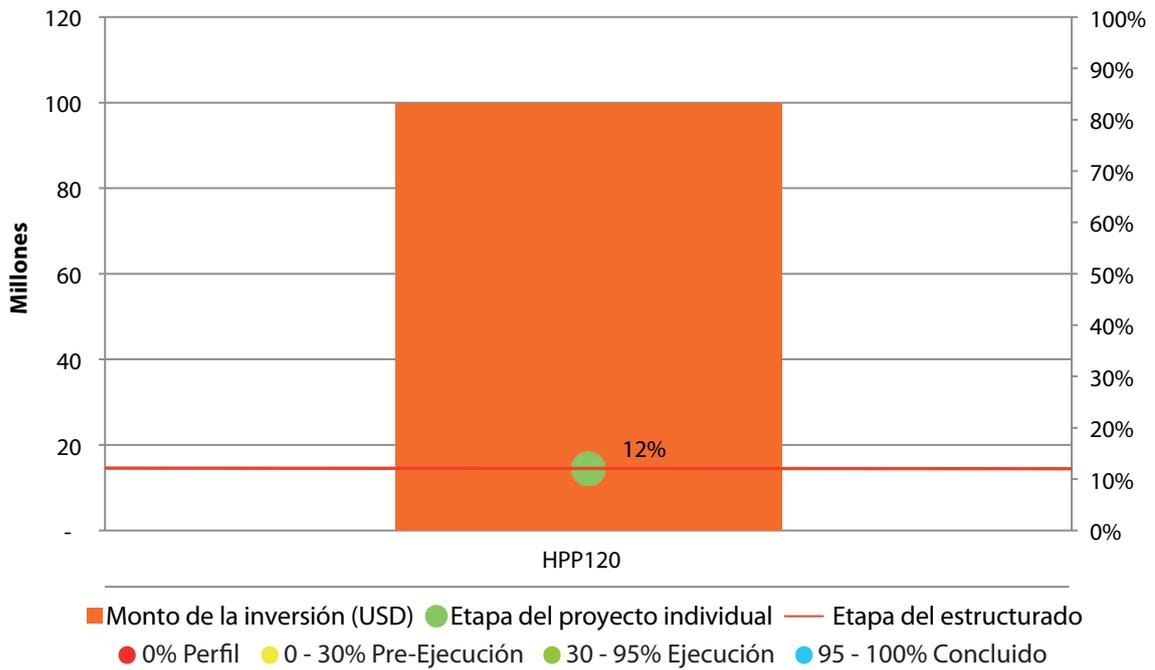
Código	Etapas	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
HPP120		REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS	UY	100.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

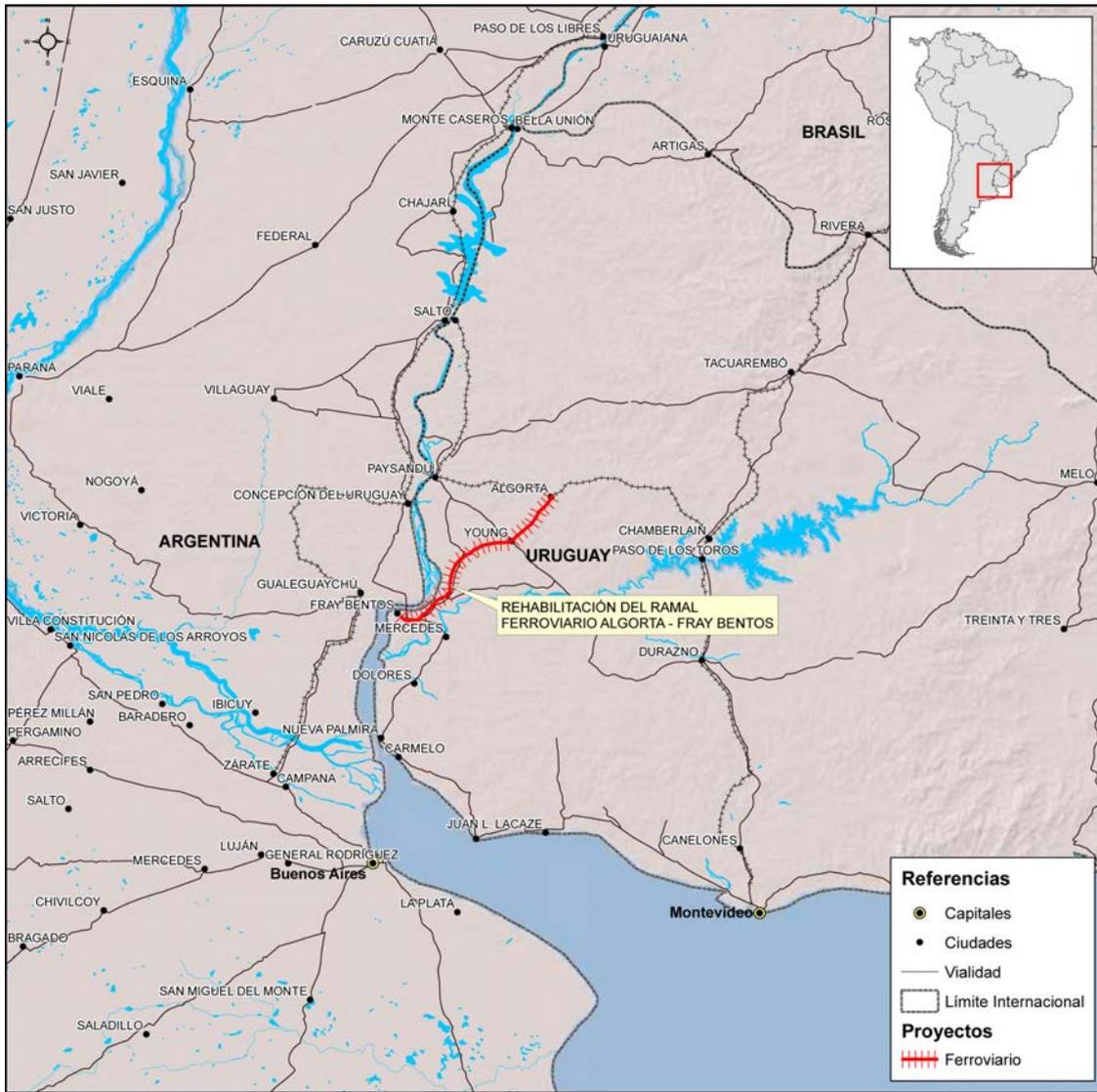
- La rehabilitación de un ramal ferroviario de 141 km.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS avanzó un 6%, habiéndose iniciado los estudios de pre-factibilidad.



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 Río Negro, con la ciudad de Fray Bentos, en el mismo Departamento. 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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

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

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

20

PAÍSES 

SUB-SECTORES 

INVERSIÓN ESTIMADA **15.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO 

ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS 

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2017**

DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

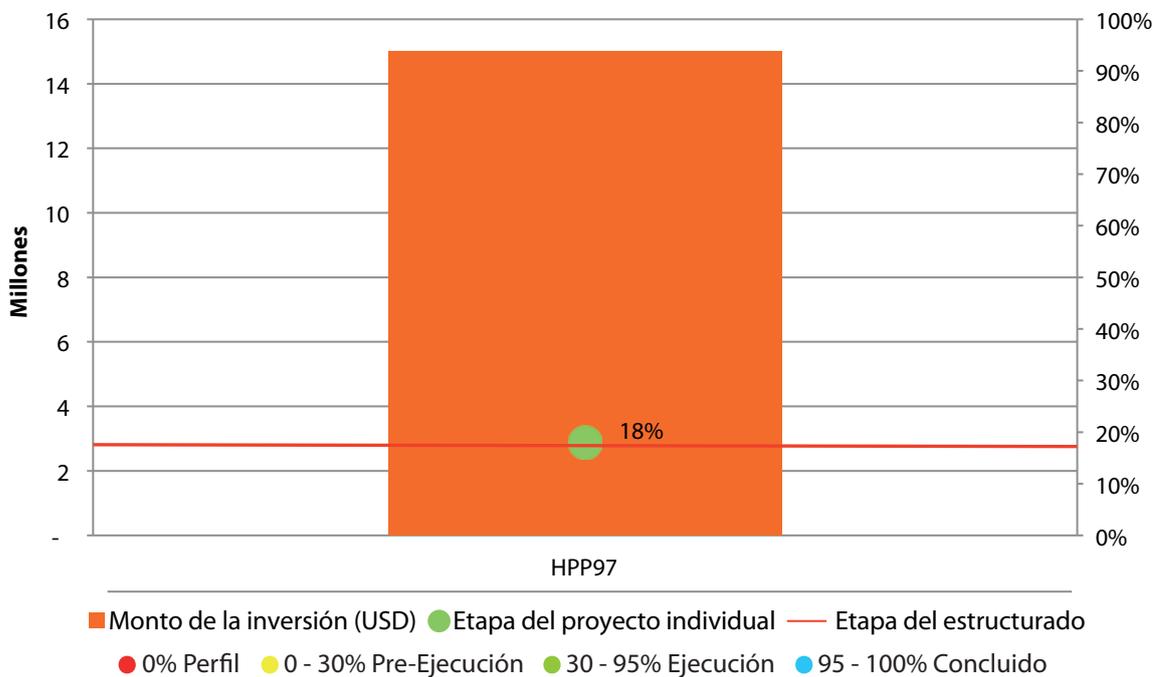
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
HPP97		CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	UY	15.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La construcción de un anillo vial de 11 km.
- La construcción de un puente.
- La construcción de un empalme y una rotonda de bifurcación.
- La adecuación de calles urbanas para el acceso directo al puerto.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES





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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

El único proyecto individual que conforma este proyecto estructurado integra la Cartera de Proyectos del COSIPLAN. Con fecha 6 de diciembre de 2012 se publica la versión preliminar del Pliego de Condiciones del Contrato de Participación Público-Privada para el Corredor Vial de Rutas N° 21 y N° 24 a los efectos de recabar las pronunciations del sector privado como parte del proceso de la conformación del instrumento y modalidad de inversión. Ha sido necesario reformular el proyecto en atención a restricciones presupuestales (diciembre 2013). En marzo 2014 se remitieron a consideración de las autoridades competentes las alternativas elaboradas. Se dispone de pliego elaborado por lo cual se estaría en condiciones de llamar a licitación una vez adoptadas las decisiones pertinentes.

EJE INTEROCEANICO CENTRAL



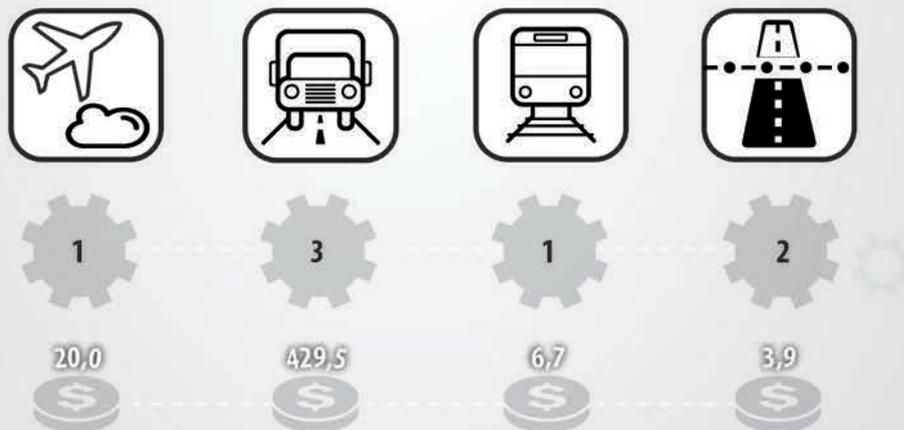
PROYECTOS



INVERSIÓN ESTIMADA



POR SUB-SECTOR



POR TIPO DE FINANCIAMIENTO



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

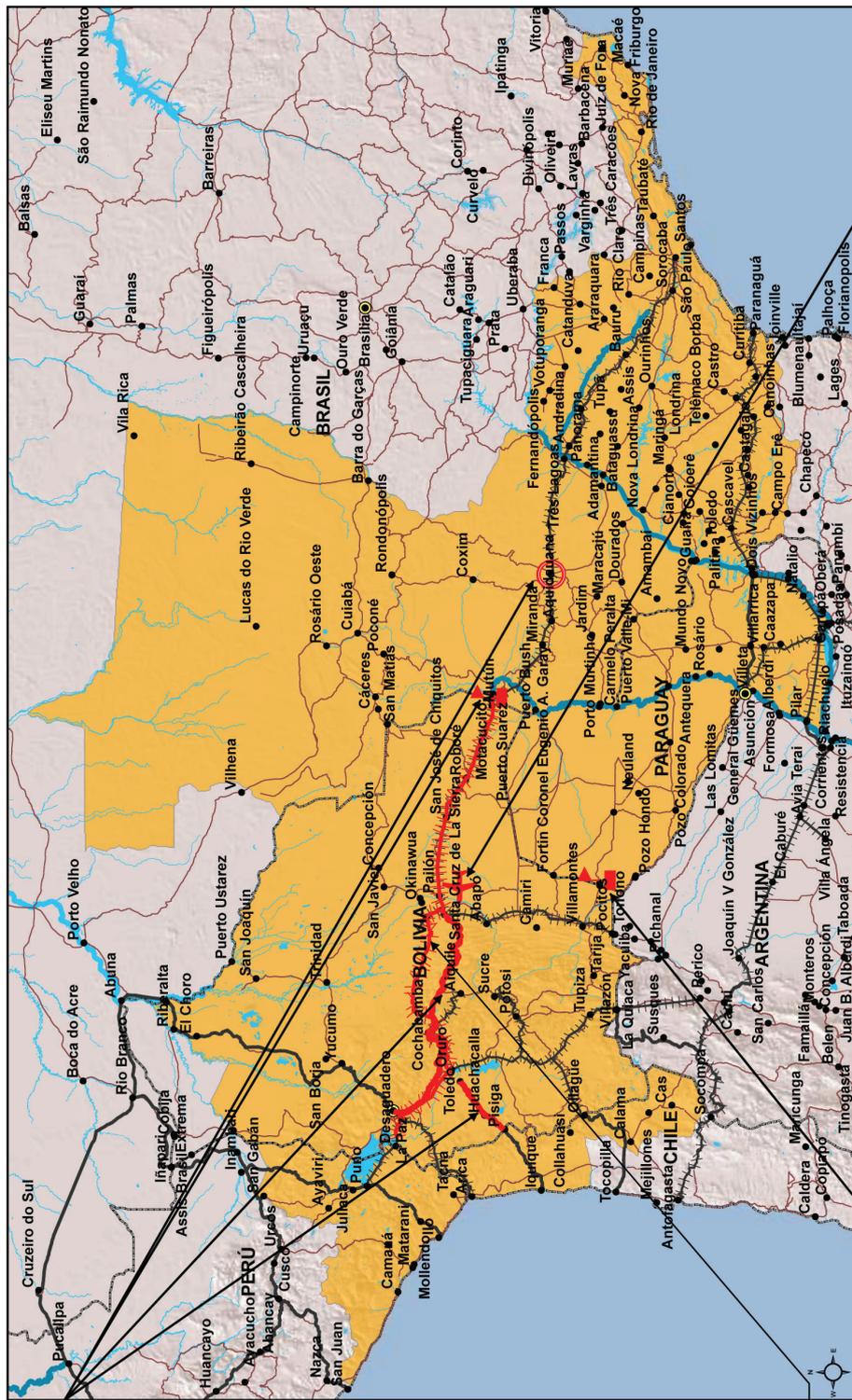
El territorio del Eje Interoceánico Central abarca los departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna de Perú; las Regiones XV y I (Arica y Parinacota y Tarapacá, respectivamente) y la Provincia Loa de la II Región (Antofagasta) de Chile; los departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, 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 H.1 se aprecian los 7 proyectos individuales que conforman los 4 proyectos estructurados de la API en el Eje Interoceánico Central. El valor estimado de las inversiones involucradas asciende a US\$ 460,1 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 Viru Viru en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia; 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 H.1 • Proyectos de la API en el Eje Interoceánico Central



MEJORAMIENTO DE LA
CONECTIVIDAD VIAL EN EL
EJE INTEROCEÁNICO
CENTRAL

CORREDOR FERROVIARIO
BIOCEANICO CENTRAL
(TRAMO BOLIVIANO)

PASO DE FRONTERA INFANTE
RIVAROLA - CAÑADA ORURO

AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA
Y PASAJEROS PARA SUDAMERICA
(HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL
VIRU-VIRU - SANTA CRUZ)

Cuadro H.1 - Proyectos de la API en el Eje Interoceánico Central

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
21	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	1	BO	20,0	●	IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BO	G03	●	20.000.000
22	MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL	4	BO - BR	431,5	●	IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE	BR	G02	●	30.000.000
						IOC25	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	BO - BR	G03	●	2.000.000
						IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA	BO	G05	●	130.500.000
						IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ	BO	G05	●	269.000.000
23	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORUJO	1	BO - PA	1,9	●	IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORUJO	BO - PA	G01	●	1.900.000
24	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)	1	BO	6,7	●	IOC81	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL	BO	G05	●	6.700.000

Cuadro H.2 · Proyectos de la API en el Eje Interoceánico Central según Etapas del Ciclo de Vida

(En número de proyectos, en millones de US\$ y en porcentajes)

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de Inversión	% Monto de Inversión
Perfil	1	14,3	20,0	4,3
Pre-Ejecución	1	14,3	6,7	1,5
Ejecución	5	71,4	433,4	94,2
Concluido	0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	7	100,0	460,1	100,0

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

Gráfico H.1 · Proyectos de la API en el Eje Interoceánico Central según Etapas del Ciclo de Vida

(En porcentaje de número de proyectos y porcentaje del monto de inversión)

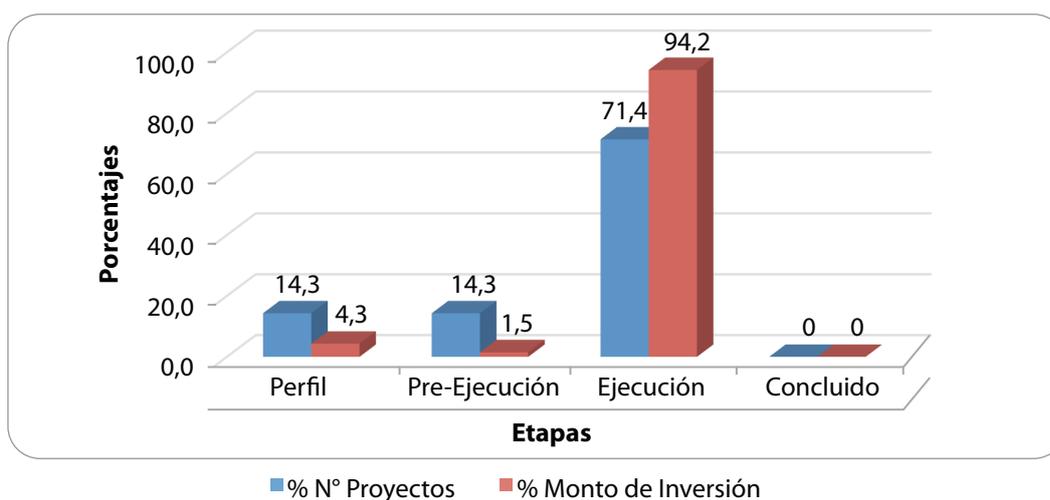


Gráfico H.2 · Proyectos de la API en el Eje Interoceánico Central según Sub-sectores

(En porcentaje de número de proyectos y porcentaje del monto de inversión)

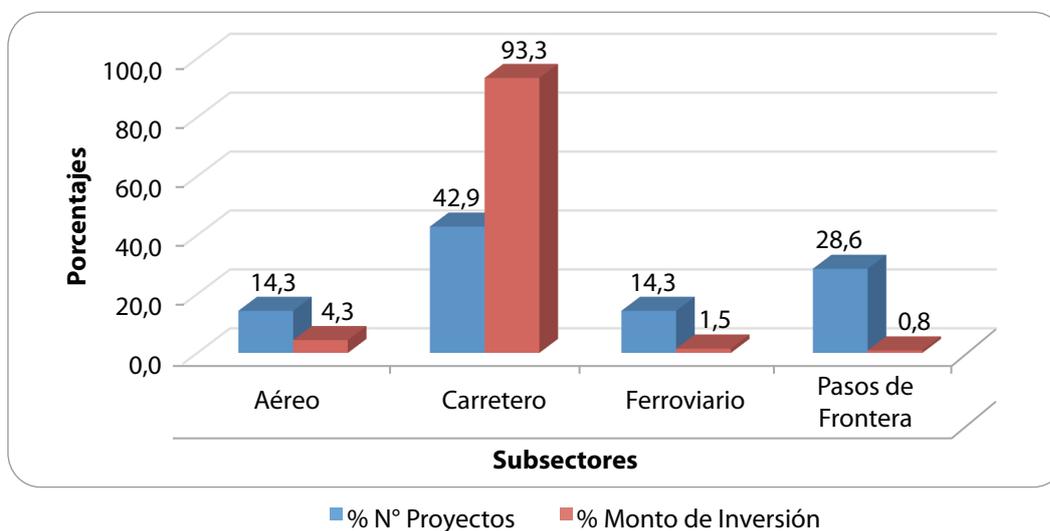
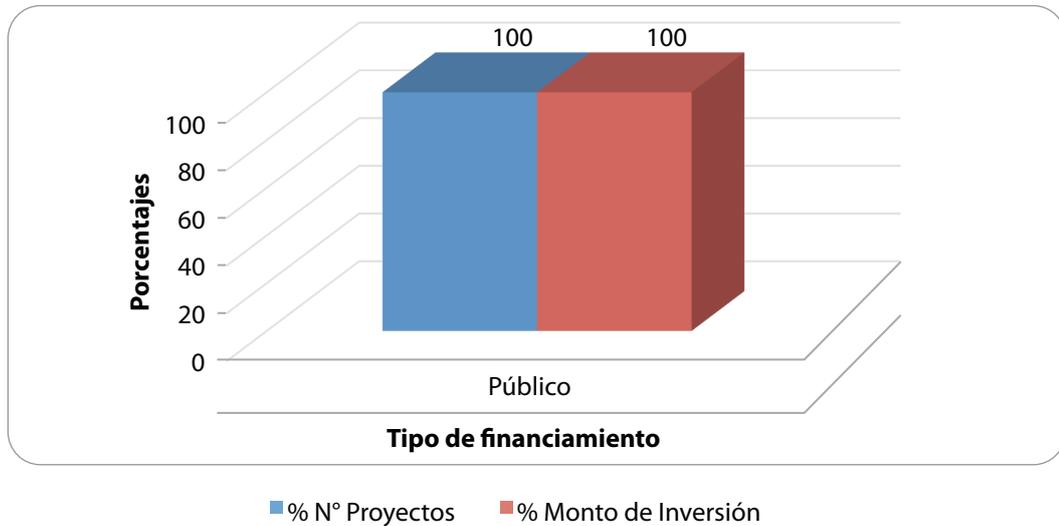


Gráfico H.3 · **Proyectos de la API en el Eje Interoceánico Central según Tipo de Financiamiento**

(En porcentaje de número de proyectos y porcentaje del monto de inversión)



Cuadro H.3 · **Especificaciones Técnicas de los Proyectos de la API en el Eje Interoceánico Central**

- La ampliación de un aeropuerto para carga y pasajeros (que incluye la adecuación y construcción de nueva infraestructura para el almacenamiento y control de la carga, hangares, ampliación de la plataforma de carga, entre otros).
- La construcción de un anillo vial de 46 km.
- El mejoramiento de un paso de frontera.
- La construcción de un centro de control integrado de frontera con cabecera única y obras complementarias (vivienda para funcionarios, caseta para generador, tanque de agua, y obras complementarias, plataforma de estacionamiento, laboratorio de control fitosanitario y equipamiento del sistema de comunicación).
- La pavimentación de 232 km de carretera.
- La construcción de 789 km de doble vía.
- La rehabilitación y construcción de 1.700 km de ferrovías.

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

21

INTEROCEÁNICO CENTRAL

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **20.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **PERFIL**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2017**

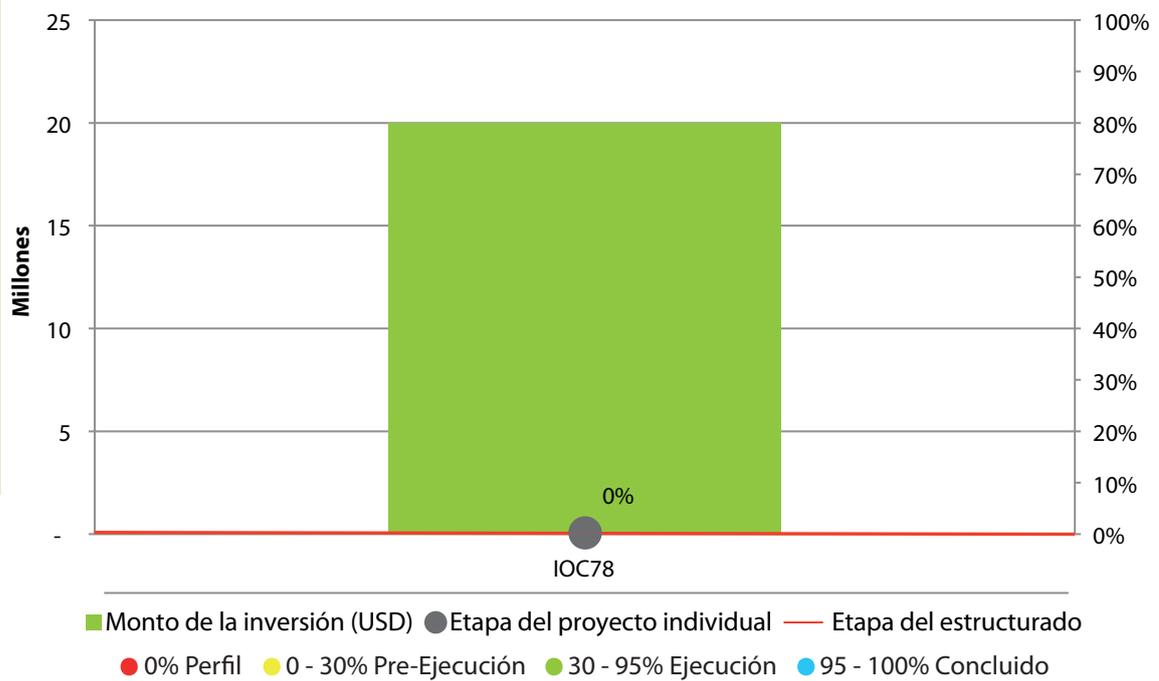
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
IOC78	●	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BO	20.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La ampliación de un aeropuerto para carga y pasajeros (que incluye la adecuación y construcción de nueva infraestructura para el almacenamiento y control de la carga, hangares, ampliación de la plataforma de carga, entre otros).

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES





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 Viru Viru 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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

El único proyecto individual que conforma este proyecto estructurado está en la Cartera de Proyectos 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.

MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

22

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **431.500.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **AGOSTO 2016**

INTEROCEÁNICO CENTRAL

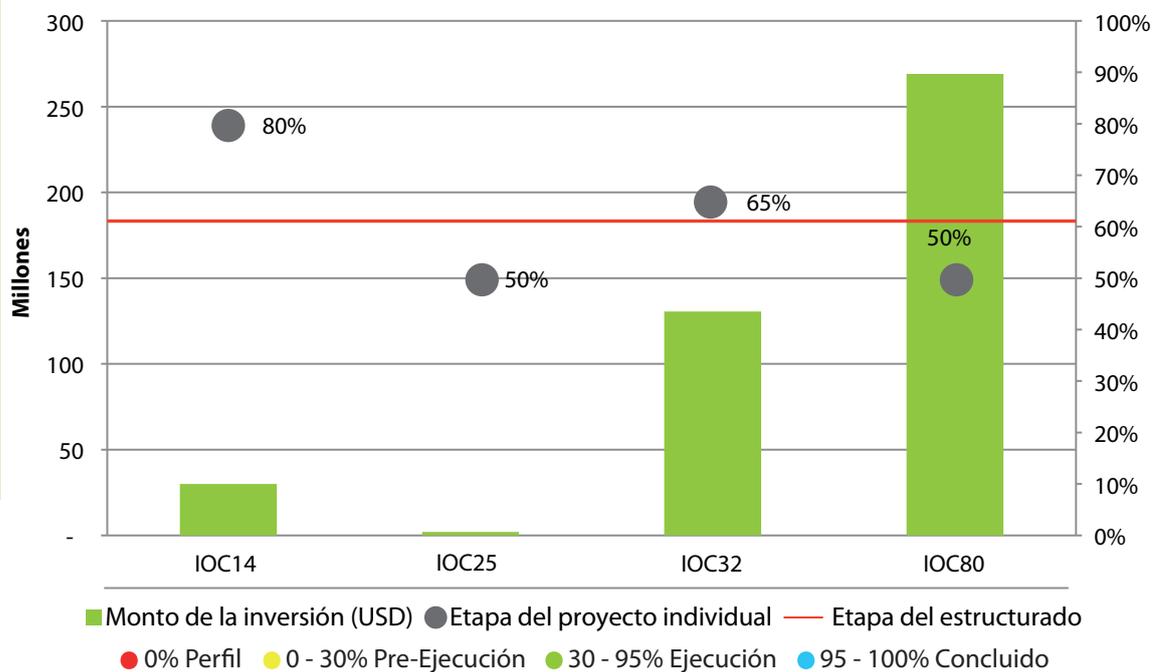
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
IOC14	●	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE	BR	30.000.000
IOC25	●	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	BO - BR	2.000.000
IOC32	●	CARRETERA TOLEDO - PISIGA	BO	130.500.000
IOC80	●	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ	BO	269.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

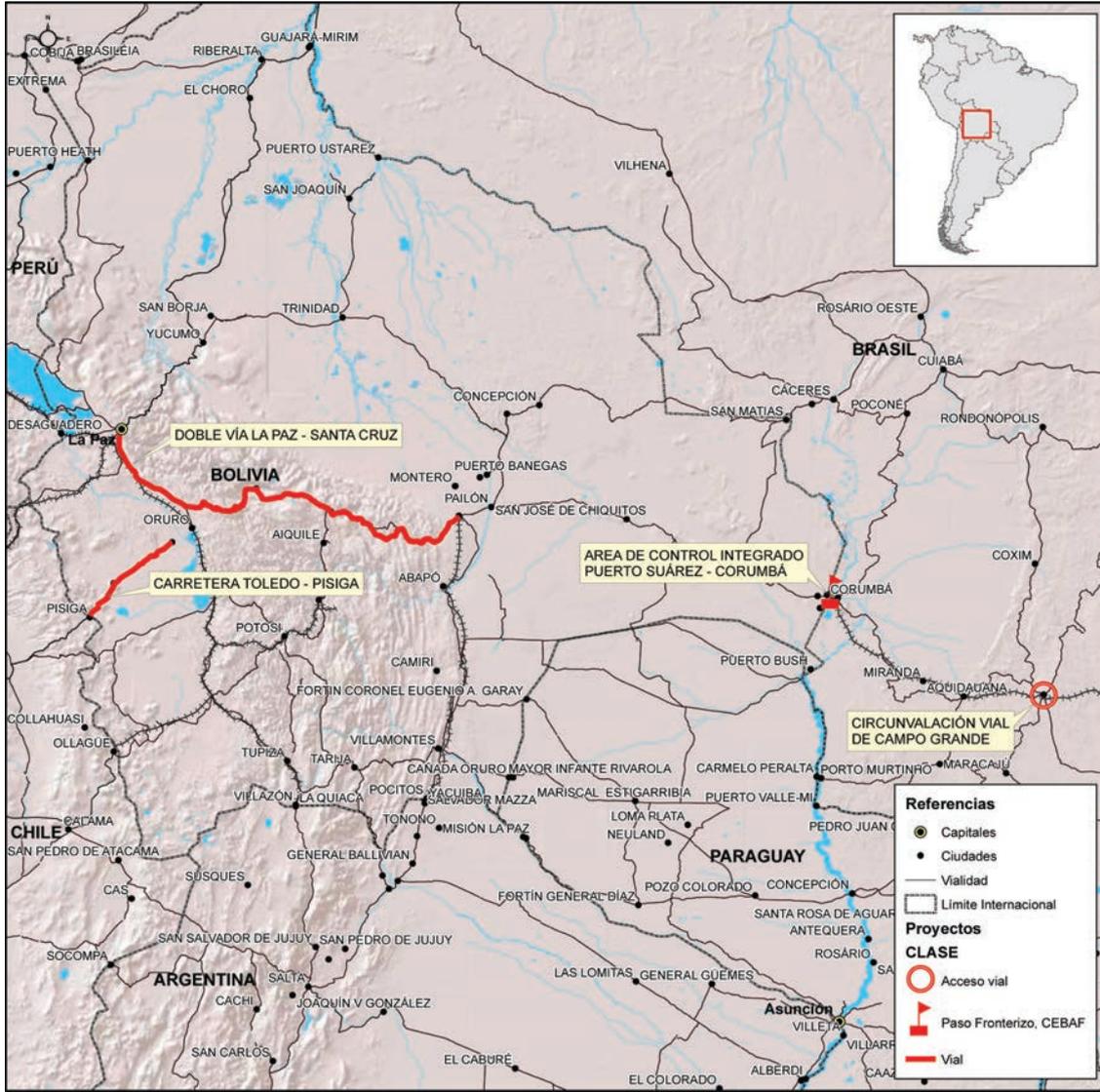
- La construcción de un anillo vial de 46 km.
- El mejoramiento de un paso de frontera.
- La pavimentación de 232 km de carretera.
- La construcción de 789 km de doble vía.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ avanzó un 20%, habiéndose completado el primer cuarto de obra.



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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

Los cuatro proyectos individuales que integran este proyecto estructurado se encuentran en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y se encuentran en 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\$ 2.000.000 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. En 2013 empezó el trabajo integrado, con la presencia de la Aduana Boliviana en Porto Seco, que se encuentra en Corumbá, con vistas a la adecuación de la infraestructura.

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, es necesaria la reubicación de la red de distribución de energía eléctrica del eje del carril y la regularización del proceso de expropiación.

PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO

23

INTEROCEÁNICO CENTRAL

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **1.900.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2015**

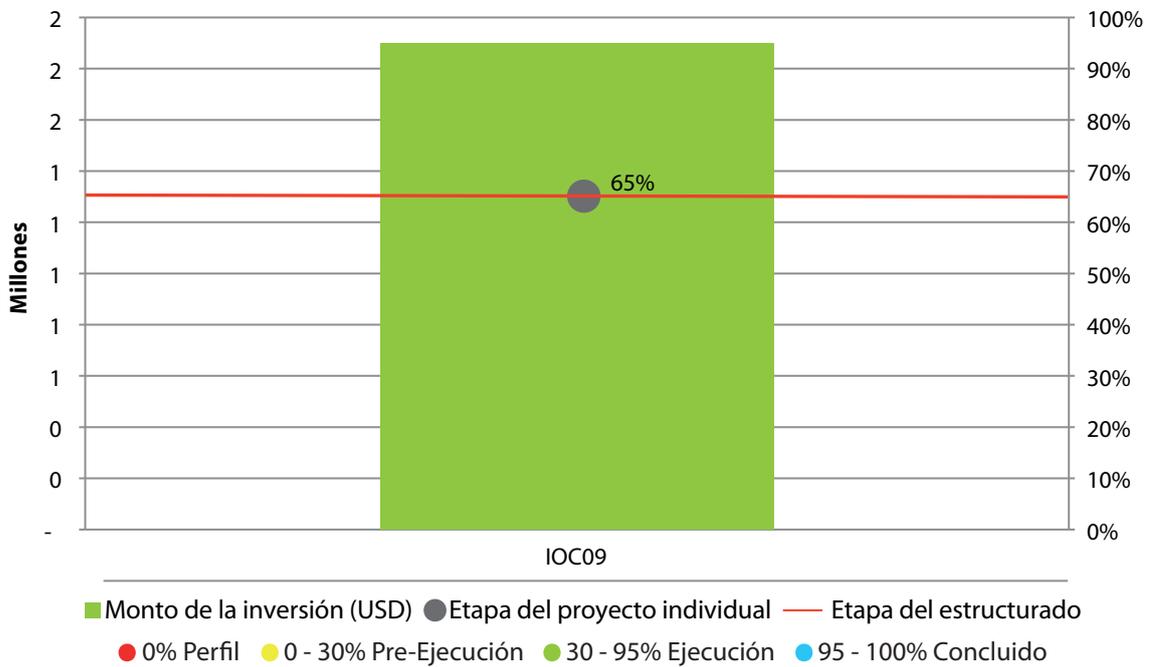
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
IOC09	●	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BO - PA	1.900.000

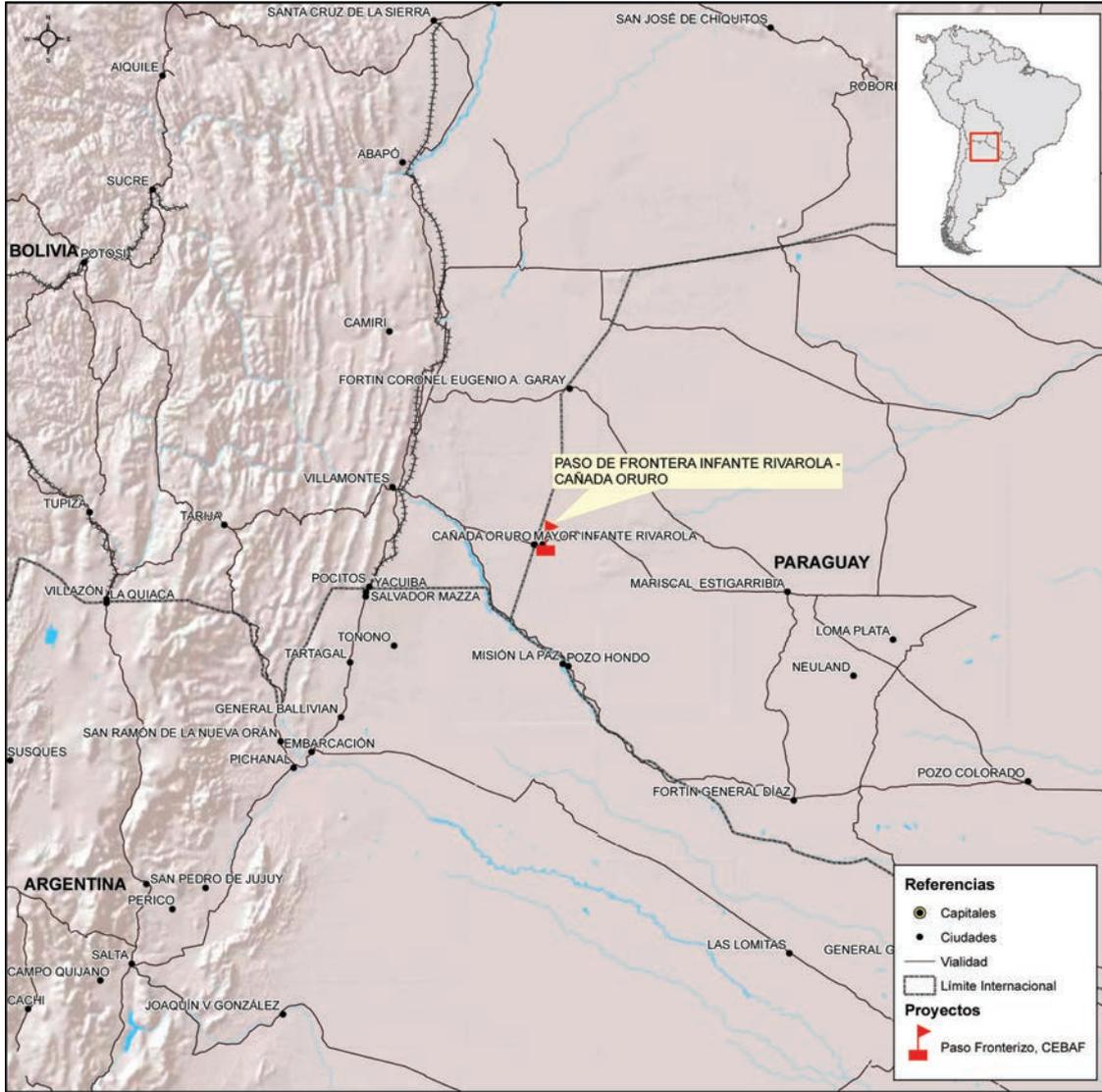
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La construcción de un centro de control integrado de frontera con cabecera única y obras complementarias (vivienda para funcionarios, caseta para generador, tanque de agua, y obras complementarias, plataforma de estacionamiento, laboratorio de control fitosanitario y equipamiento del sistema de comunicación).

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES





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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

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

Actualmente se lleva ejecutado aproximadamente el 75% de la primera etapa, en setiembre de 2012 la obra se vio interrumpida por razones presupuestarias. Se estima su culminación para el último trimestre del 2015. 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.

CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)

24

INTEROCEÁNICO CENTRAL

PAÍSES 

SUB-SECTORES 

INVERSIÓN ESTIMADA **6.700.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO 

ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS    

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **JULIO 2024**

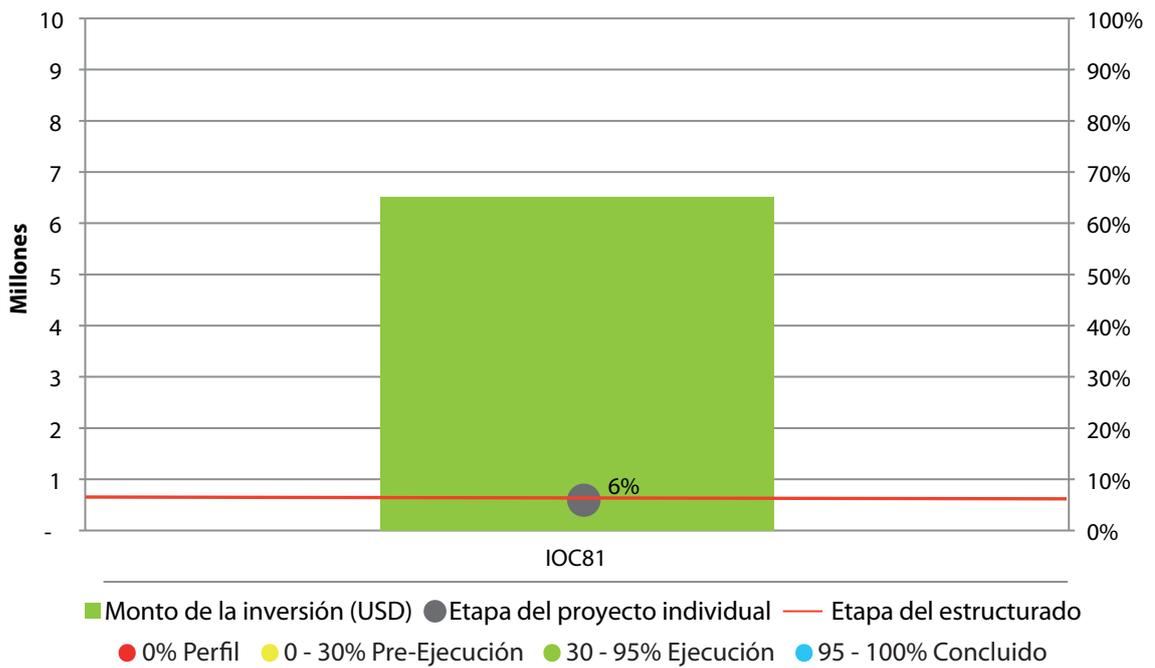
Código	Etap	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
IOC81		CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL	BO	6.700.000

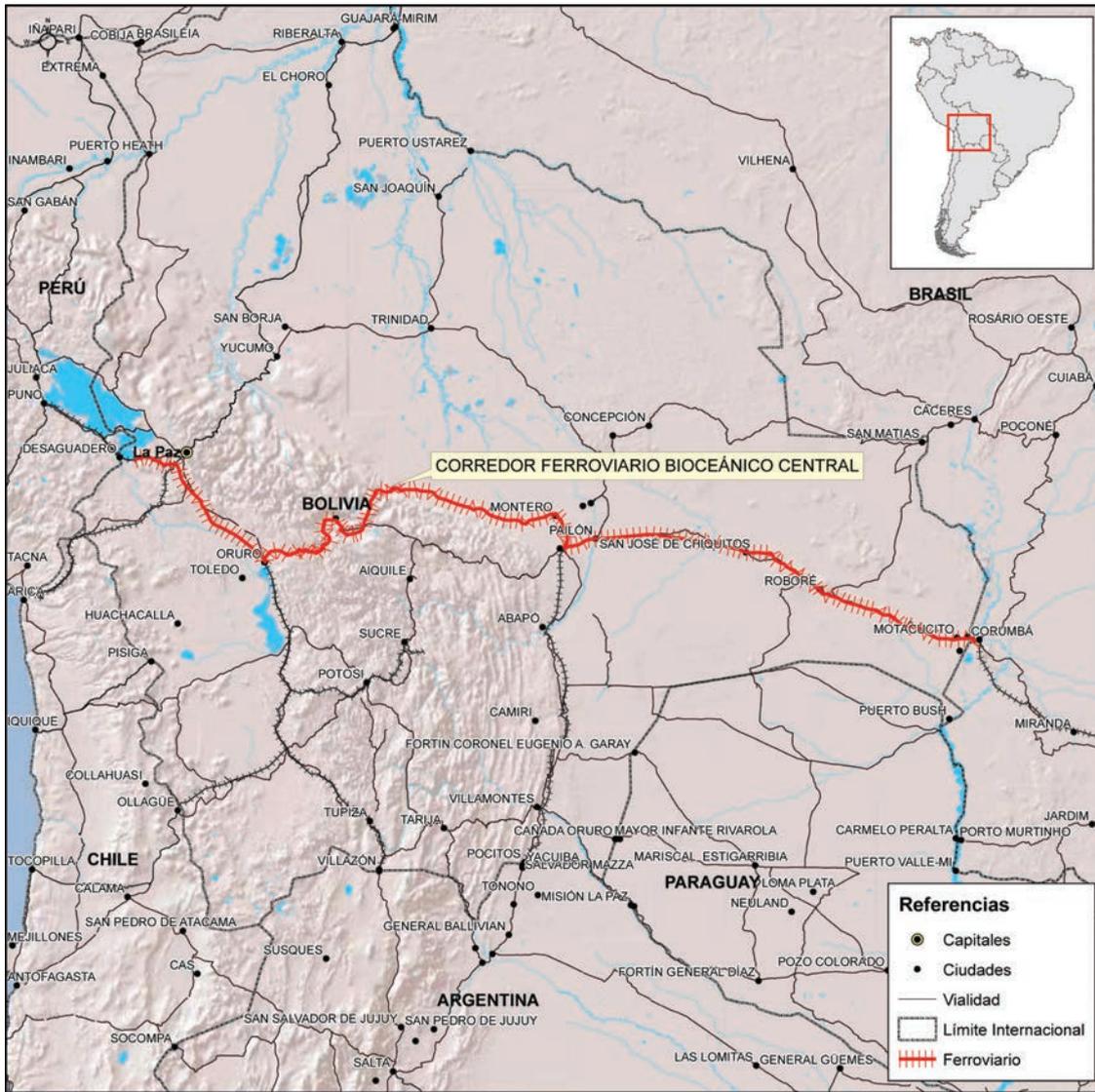
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La rehabilitación y construcción de 1.700 km de ferrovías.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES





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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

El único proyecto individual que conforma este proyecto estructurado se encuentra en la Cartera de Proyectos 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.

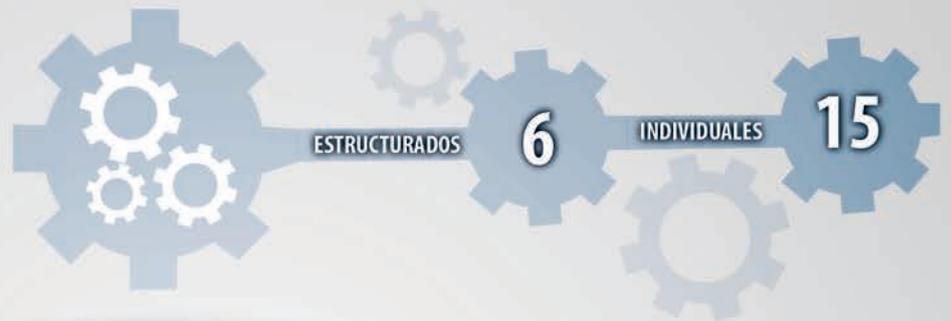
En el ámbito nacional, el Corredor Ferroviario Bioceánico Central se constituye en el proyecto más ambicioso de la historia de Bolivia, que permitirá el desarrollo, explotación e industrialización de los recursos naturales de manera sostenible permitiendo las actividades de exportación e importación con mejores condiciones que las actuales, contando además con una cadena logística donde el Corredor, será el eje principal.

El Corredor Ferroviario Bioceánico Central, actualmente cuenta con el estudio de identificación de alternativas, y será complementado con estudios que lleguen a nivel de diseño de ingeniería básica. Por otra parte cabe aclarar que se cuenta con los recursos necesarios provenientes del Banco Interamericano de Desarrollo, para llevar adelante este proyecto.

EJE MERCOSUR - CHILE



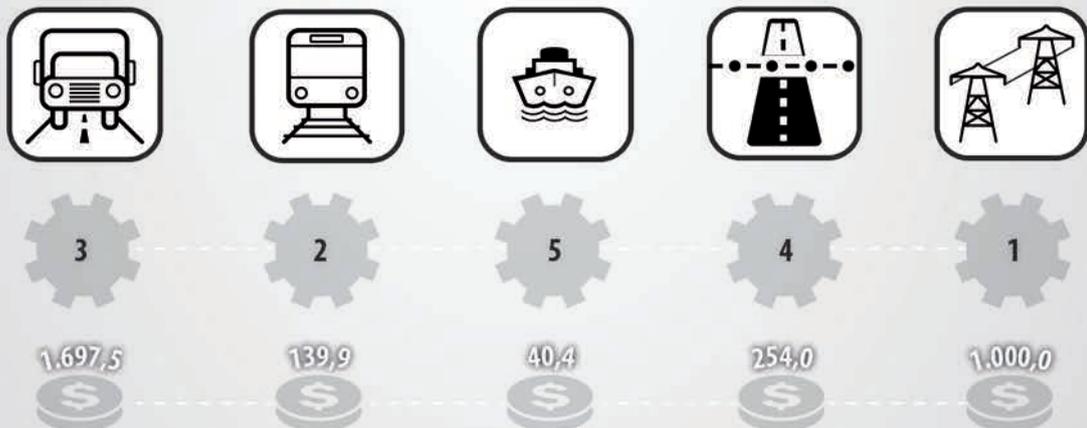
PROYECTOS



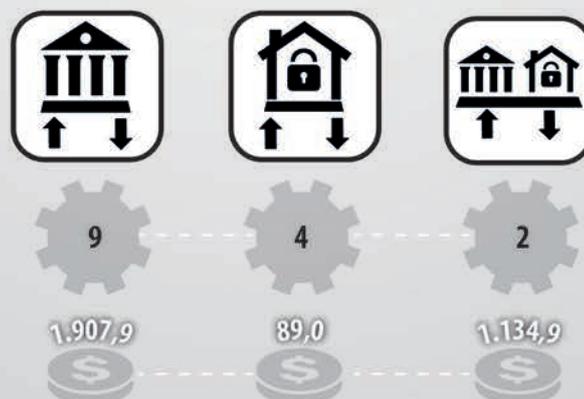
INVERSIÓN ESTIMADA



POR SUB-SECTOR



POR TIPO DE FINANCIAMIENTO



I. EJE MERCOSUR-CHILE (ARGENTINA, BRASIL, CHILE, PARAGUAY, URUGUAY)

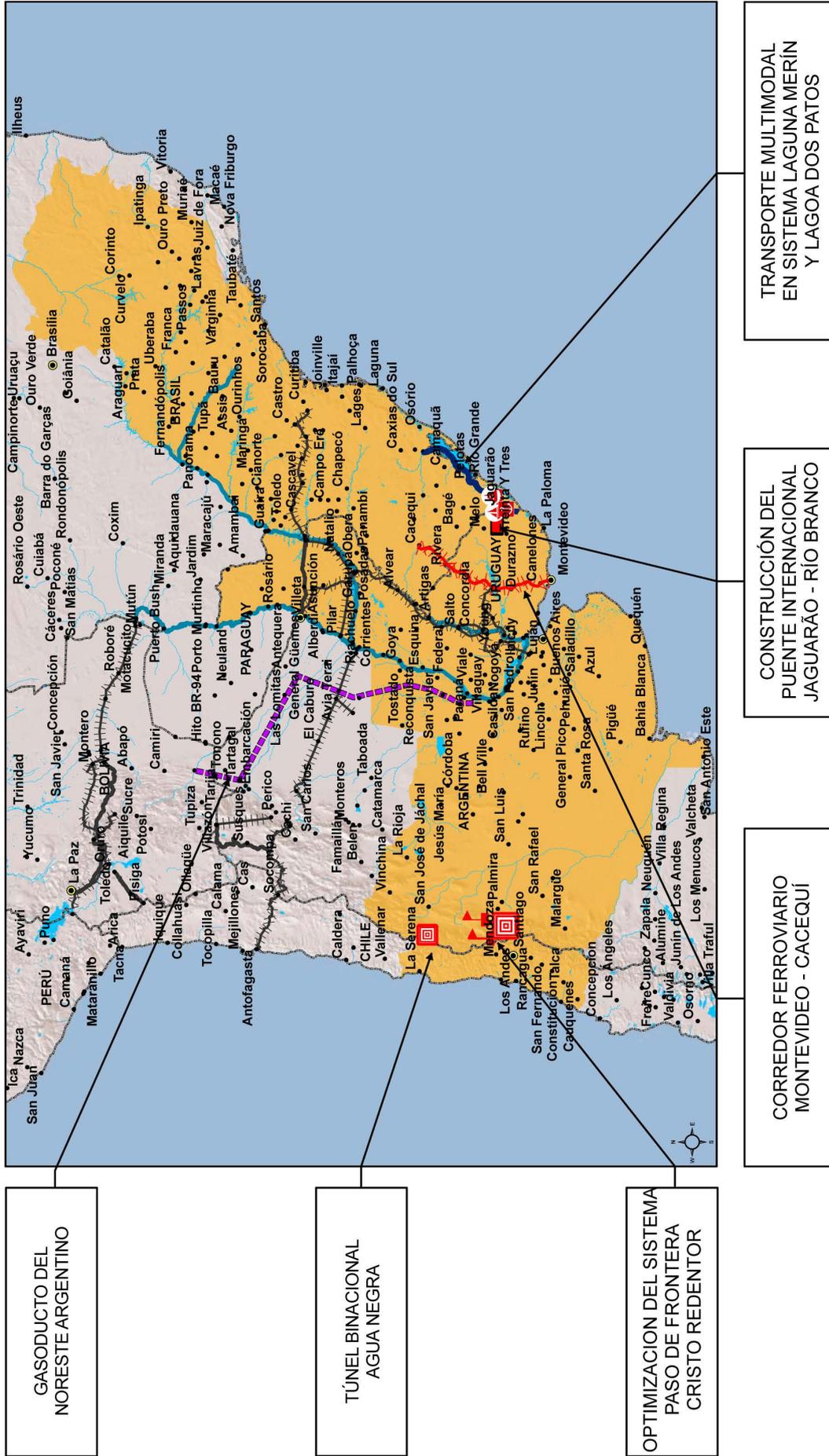
El área de influencia del Eje MERCOSUR - Chile incluye las Regiones Metropolitana, IV, V, VI y VII de Chile, (Coquimbo, Valparaíso, del Libertador y del Maule, respectivamente); las provincias argentinas de Mendoza, San Juan, La Rioja, San Luis, Córdoba, La Pampa, Santa Fe, Salta, Buenos Aires, Entre 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 3.216.623 km², equivalente al 18% de la superficie del continente Sudamericano.

Se calcula, en 2014, una población total de 141.453.273 habitantes para el área del Eje MERCOSUR-Chile, lo que representa el 34,9% de la población de América del Sur. Asimismo, en el área de influencia del Eje se alcanza una densidad habitacional promedio de casi 44 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 I.1 se aprecian los 15 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\$ 3.131,8 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 I.1 - Proyectos de la API en el Eje MERCOSUR-Chile



GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO

TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA

OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR

CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUI

CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO

TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS

Cuadro I.1 - Proyectos de la API en el Eje MERCOSUR-Chile

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapas	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapas	Inversión Estimada (en US\$)
25	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	1	AR - BO	1.000,0	●	MCC68	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	AR	G05	●	1.000.000.000
26	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	1	BR - UY	93,5	●	MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BR - UY	G02	●	93.500.000
27	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERIN Y LAGOA DOS PATOS	5	BR - UY	40,4	●	MCC157	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ	BR	G02	●	1.350.000
						MCC158	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERIN - LAGOA DOS PATOS	BR	G02	●	0
						MCC159	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI	UY	G02	●	7.000.000
						MCC160	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARÍ	UY	G02	●	7.000.000
						MCC85	DRAGADO LAGOA MERIN	BR	G02	●	25.000.000
28	CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ	2	BR - UY	139,9	●	MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	BR - UY	G02	●	5.000.000
						MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	UY	G02	●	134.900.000
29	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	5	AR - CH	258,0	●	MCC151	CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR	G03	●	90.000.000
						MCC152	CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR	G03	●	80.000.000
						MCC153	NUOVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	CH	G03	●	70.000.000
						MCC154	READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR - CH	G03	●	4.000.000
						MCC155	SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR - CH	G03	●	14.000.000
30	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	1	AR - CH	1.600,0	●	MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR - CH	G04	●	1.600.000.000

Cuadro I.2 · Proyectos de la API en el Eje MERCOSUR-Chile según Etapas del Ciclo de Vida

(En número de proyectos, en millones de US\$ y en porcentajes)

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de Inversión	% Monto de Inversión
Perfil	1	6,7	0,0	0,0
Pre-Ejecución	10	66,7	2.983,5	95,3
Ejecución	3	20,0	143,3	4,6
Concluido	1	6,7	5,0	0,2
TOTAL	15	100,0	3.131,8	100,0

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

Gráfico I.1 · Proyectos de la API en el Eje MERCOSUR-Chile según Etapas del Ciclo de Vida

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

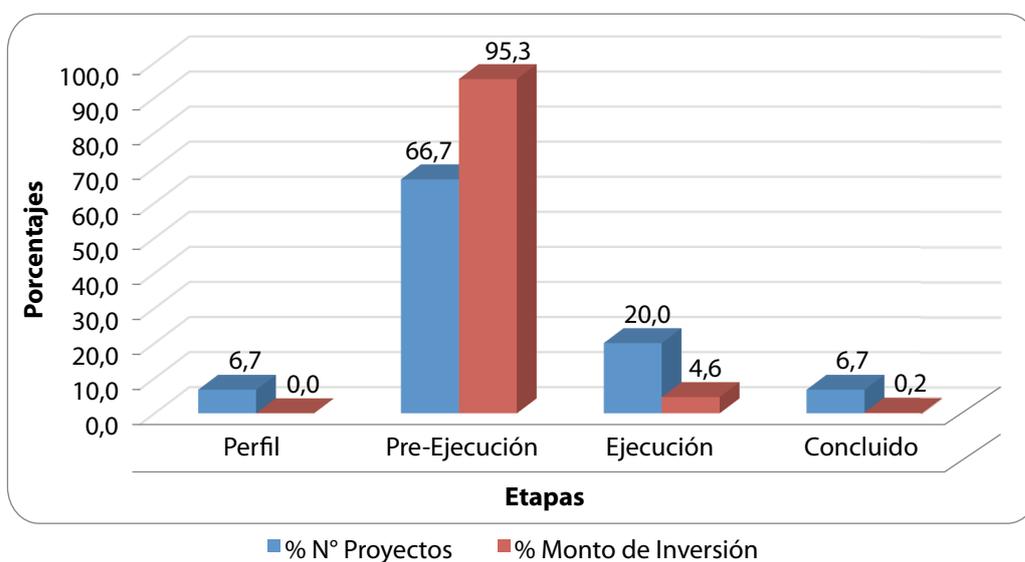


Gráfico I.2 · Proyectos de la API en el Eje MERCOSUR-Chile según Sub-sector

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

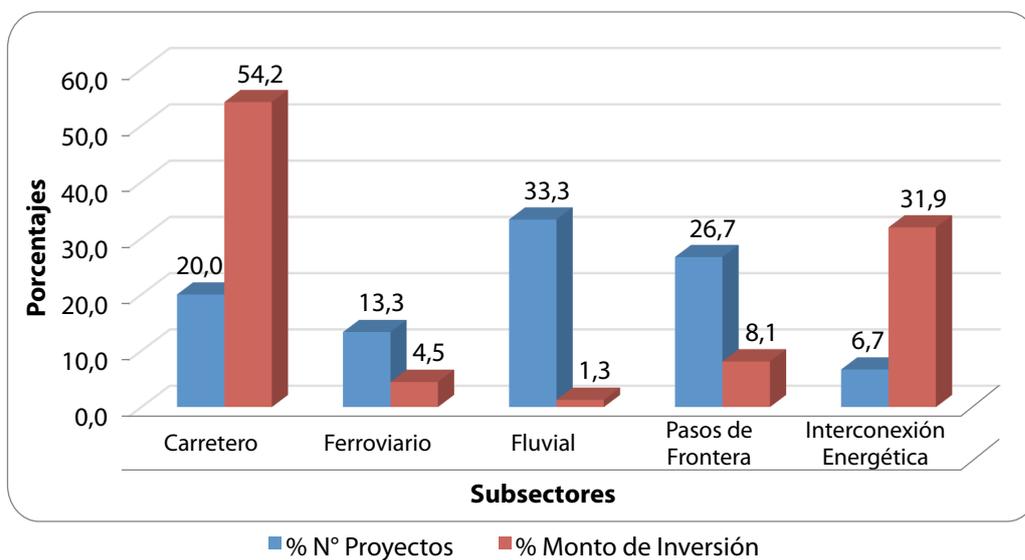
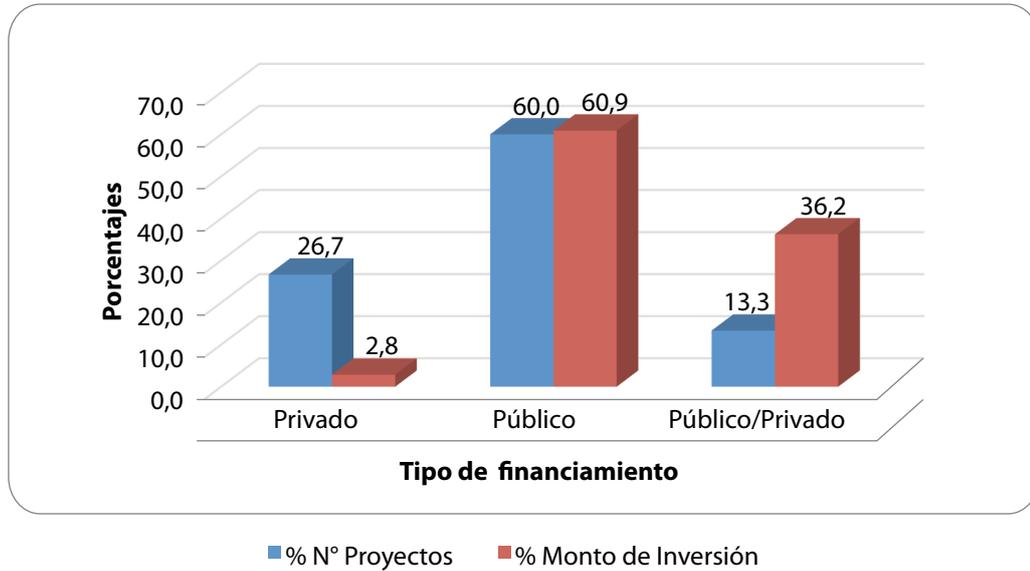


Gráfico I.3 · **Proyectos de la API en el Eje MERCOSUR-Chile según Tipo de Financiamiento**

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)



Cuadro I.3 · **Especificaciones Técnicas de los Proyectos de la API en el Eje MERCOSUR-Chile**

- La adecuación de 15,5 km de carretera.
- La construcción de un puente de 400 m de largo y 16,85 m de ancho.
- La construcción de un túnel de doble carril de 13 km.
- La readecuación de un túnel binacional.
- La construcción de 4 complejos fronterizos: uno de 20 ha (incluye consolidación y perfeccionamiento de área de trabajo para automóviles particulares, creación de una nueva área para ómnibus, construcción de un nuevo edificio para alojamiento de personal de 150 plazas, construcción de un nuevo edificio para salón comedor y áreas de descanso y esparcimiento para funcionarios de las instituciones de ambos países, y construcción de un nuevo edificio para breve descanso o pausa de viaje de los pasajeros) y uno de 32 ha (incluye obras civiles e instalaciones necesarias para realizar las labores de control y fiscalización de personas, vehículos, bienes y equipajes).
- El diseño de un sistema de control de gestión.
- La optimización de un centro de control de cargas de 47 ha.
- La optimización de un centro de control de pasajeros de 20 ha.
- La rehabilitación de 580 km de vías férreas.
- La construcción de dos terminales portuarias fluviales.
- El dragado, adecuación de corredores y obras complementarias de 2 lagunas y sus afluentes (incluye señalización y balizamiento de vías navegables, obras de levantamiento hidrográfico y cartografía).
- La construcción de un gasoducto troncal de 1.500 km y 24 pulgadas de diámetro.

GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO

25

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **1.000.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2022**

MERCOSUR - CHILE

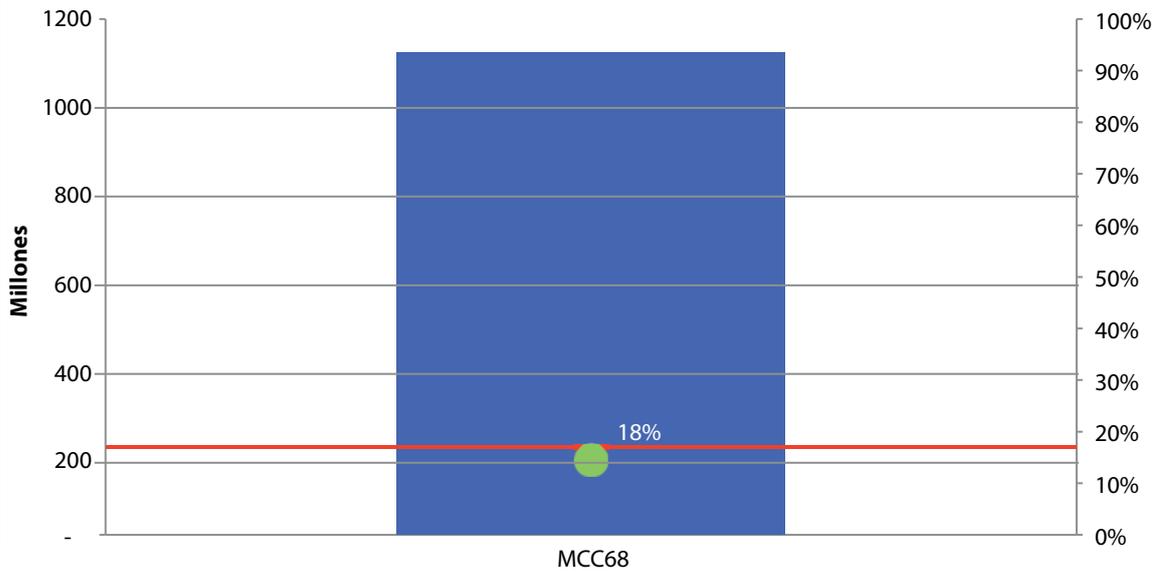
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
MCC68	●	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	AR	1.000.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

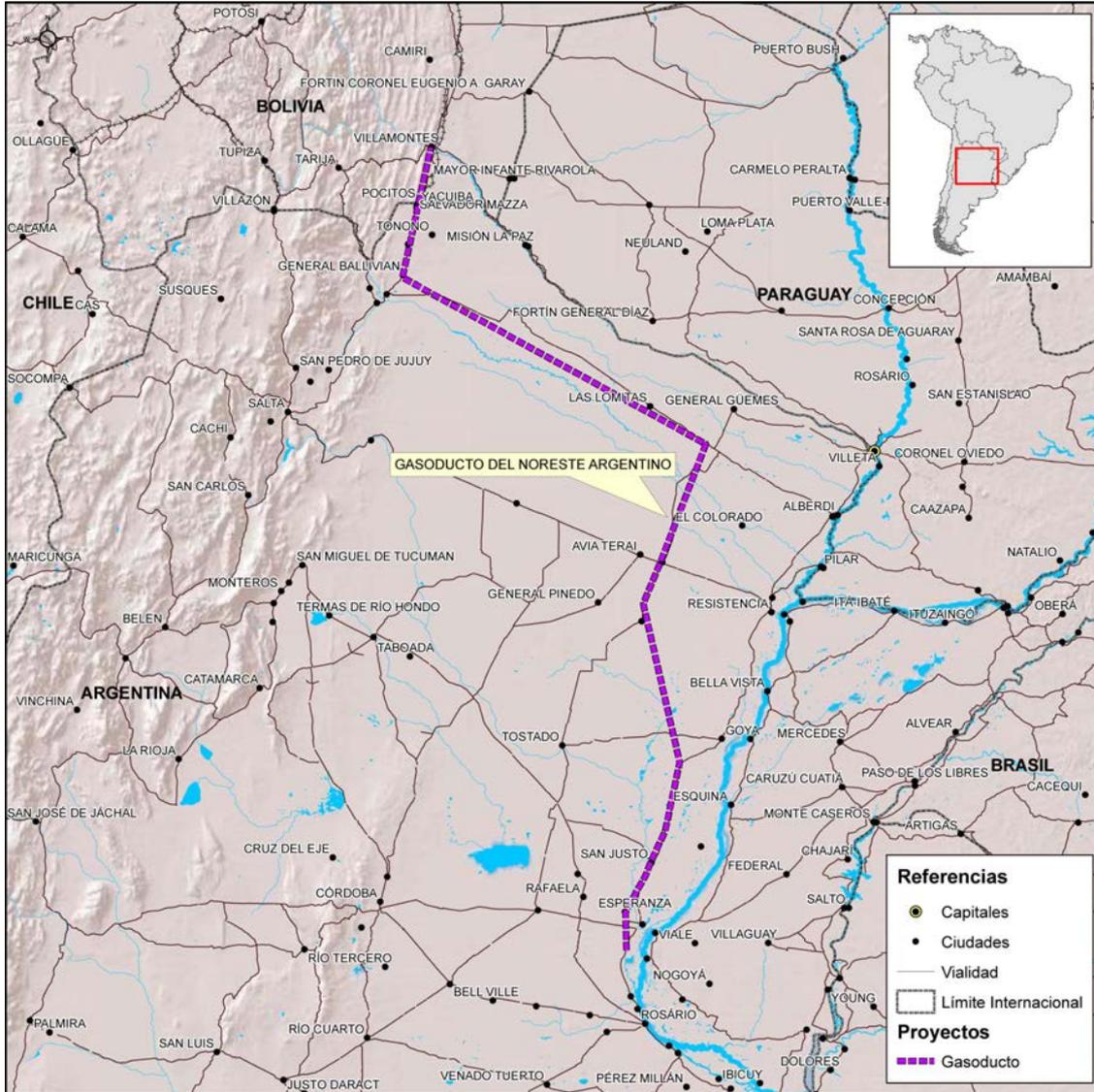
EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La construcción de un gasoducto troncal de 1.500 km y 24 pulgadas de diámetro.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



■ Monto de la inversión (USD) ● Etapa del proyecto individual — Etapa del estructurado
 ● 0% Perfil ● 0 - 30% Pre-Ejecución ● 30 - 95% Ejecución ● 95 - 100% Concluido



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 1.500 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.

comunicaciones. Las obras complementarias incluirán la implementación de los sistemas de transmisión electrónica de datos, la operación a distancia, la telemetría, etc.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

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.

La construcción del gasoducto se realizará en cuatro etapas, de las cuales la primera comenzará a partir de los contratos firmados en el mes de agosto de 2014 por el ministro de Planificación, Julio De Vido.

Se recibieron las ofertas de 18 empresas interesadas en la construcción de la primera etapa del gasoducto, que se encuentra dividida en tres tramos. El primero, de 230 km, va desde el gasoducto internacional Juana Azurduy hasta el límite entre Salta y Formosa. El segundo atraviesa 303 km de la provincia de Formosa, partiendo del límite provincial con Salta; mientras que el tercer tramo son los 265 km que se construirán en Santa Fe. Las seleccionadas fueron las siguientes:

El primer tramo quedó a cargo de Servicios Vertúa, el segundo lo construirá la UTE Techint-Panedile y el tercero la UTE Contreras Hermanos-Helpport-CPC-Rovella Carranza. Los tres tramos suman 798 km de cañerías que serán provistos por la firma SIAT SA de Techint, de 24". La inversión total de esta etapa será de alrededor de 400 millones de dólares.

Además, se llamó a licitación para los tres tramos de la segunda etapa que atravesará las provincias de Formosa, Chaco y Santa Fe, y demandará una inversión de 1.500 millones de dólares. En conjunto, la obra prevé cuatro etapas y el objetivo es llevar gas natural proveniente de Bolivia a 3,5 millones de habitantes de las provincias de Salta, Formosa, Chaco, norte de Santa Fe, Corrientes y Misiones.

CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO

26

MERCOSUR - CHILE

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **93.500.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **JULIO 2017**

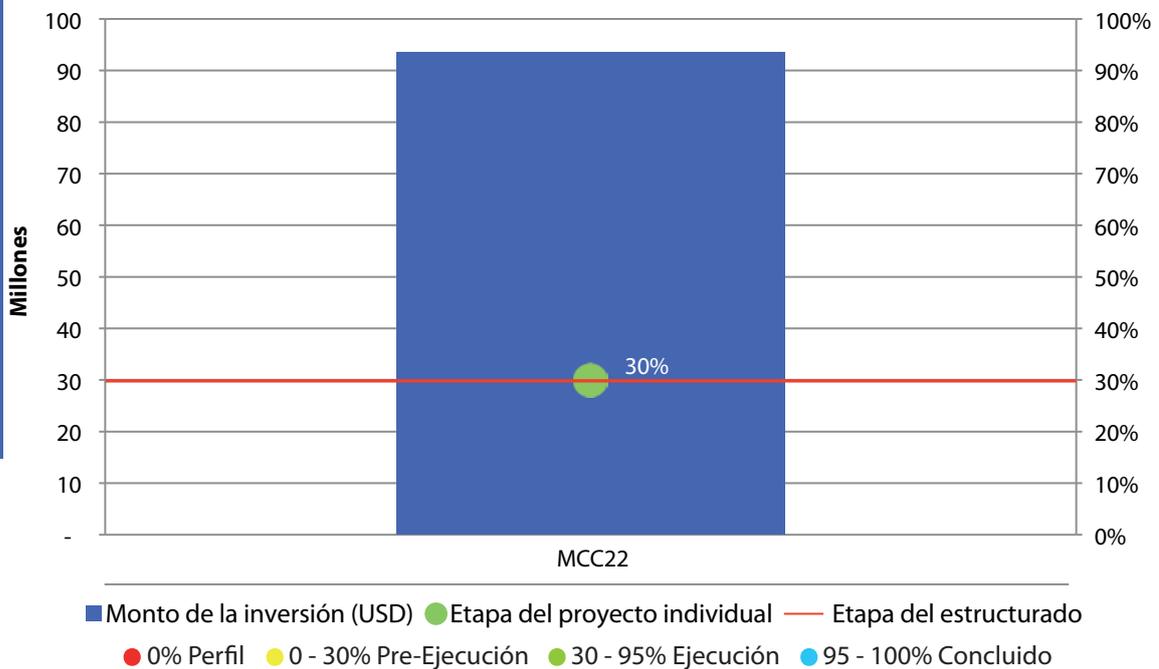
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
MCC22	●	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BR - UY	93.500.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

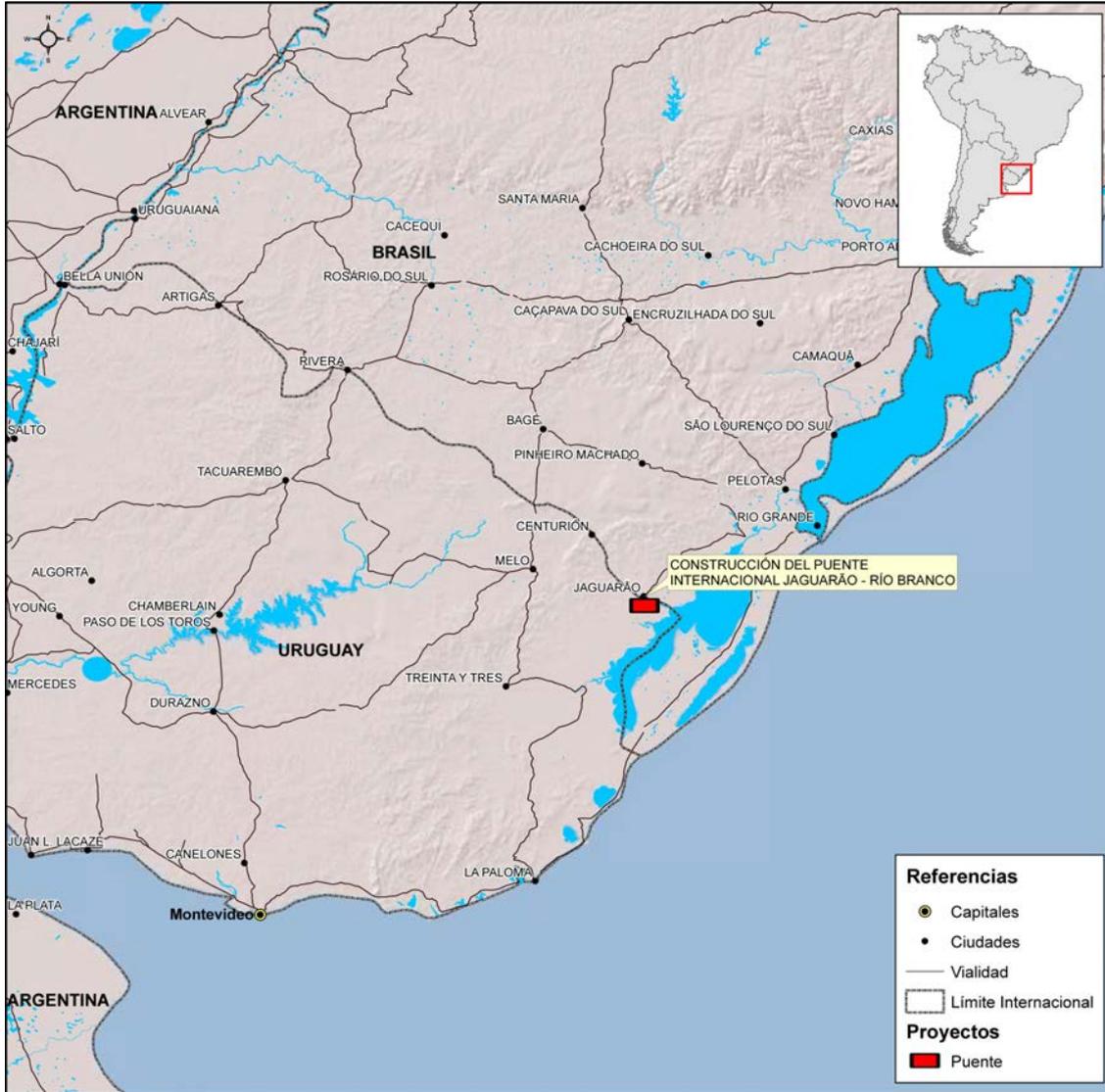
- La construcción de un puente de 400 m de largo y 16,85 m de ancho.
- La adecuación de 15,5 km de carretera.
- La construcción de dos complejos fronterizos.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO avanzó un 6%, y cuenta con los recursos para la realización de la obra.



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.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

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 julio de 2017.

TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS

27

MERCOSUR - CHILE

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **40.350.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **SEPTIEMBRE 2016**

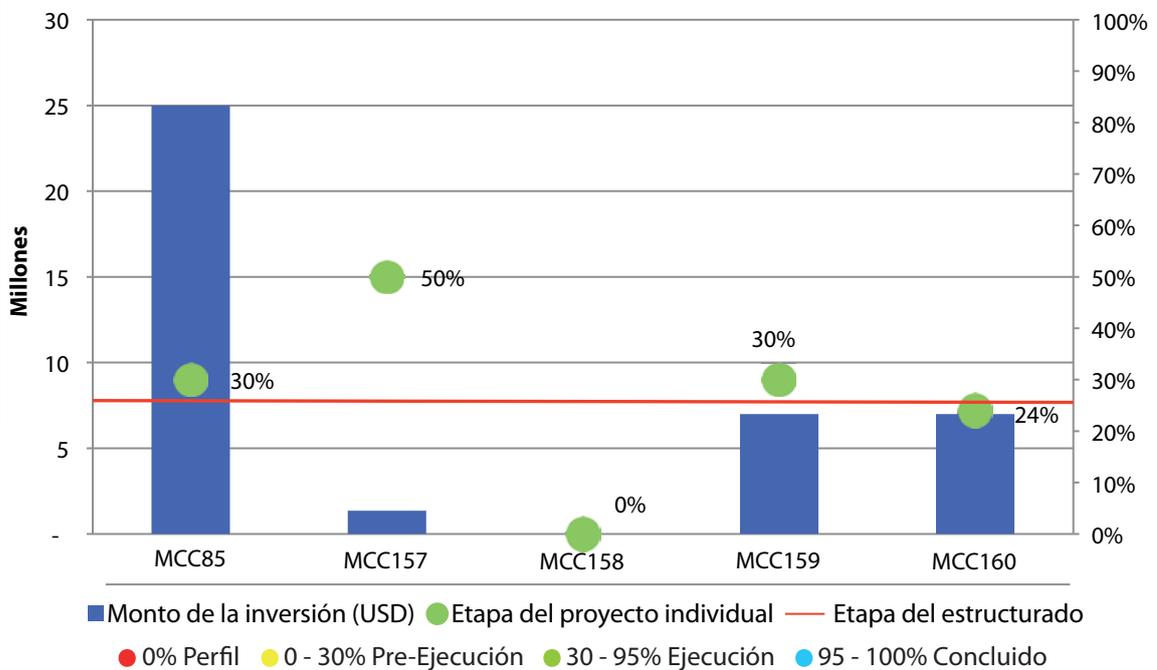
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
MCC157	●	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ	BR	1.350.000
MCC158	●	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERÍN - LAGOA DOS PATOS	BR	0
MCC159	●	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI	UY	7.000.000
MCC160	●	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI	UY	7.000.000
MCC85	●	DRAGADO LAGOA MERIN	BR	25.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

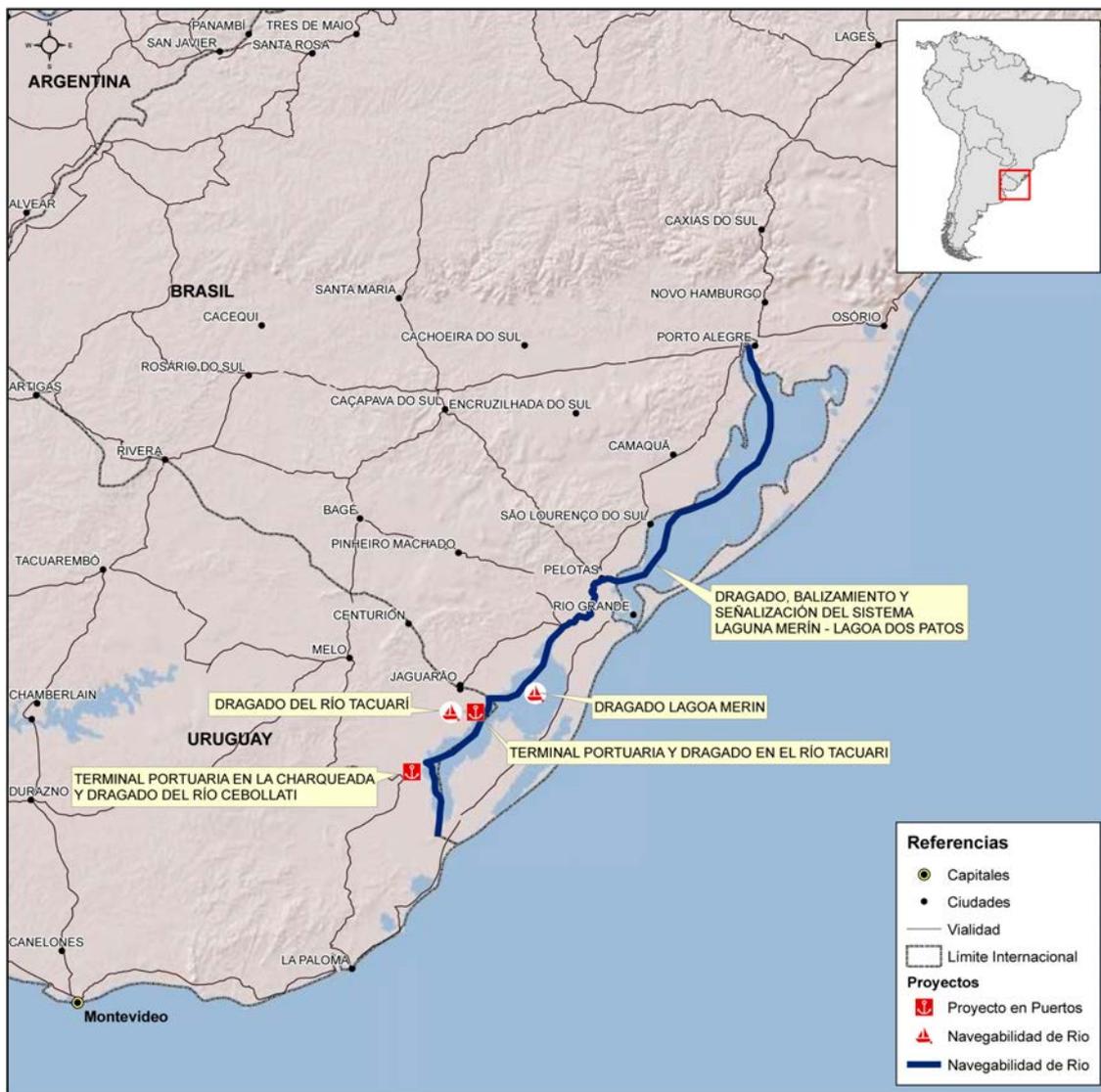
- La construcción de dos terminales portuarias fluviales (incluye vías de acceso a un puerto de 5 km).
- El dragado, adecuación de corredores y obras complementarias de 2 lagunas y sus afluentes (incluye señalización y balizamiento de vías navegables, obras de levantamiento hidrográfico y cartografía, mantenimiento de 860 km de vías fluviales).

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI avanzó un 6%, y cuenta con los permisos y trámites institucionales requeridos.
- El proyecto DRAGADO LAGOA MERIN avanzó un 6%, y cuenta con los recursos para la realización de las obras.



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.

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 se encuentra en etapa de ejecución, con finalización prevista para 2016. Las fechas de finalización de las sub-etapas del proyecto serán definidas después del cierre del Estudio de Viabilidad. Finalmente, cabe señalar que durante 2013 se completó la aplicación de la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE) a este proyecto estructurado con la participación activa de los equipos técnicos nacionales de Brasil y Uruguay.

CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ

28

MERCOSUR - CHILE

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **139.900.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **NOVIEMBRE 2016**

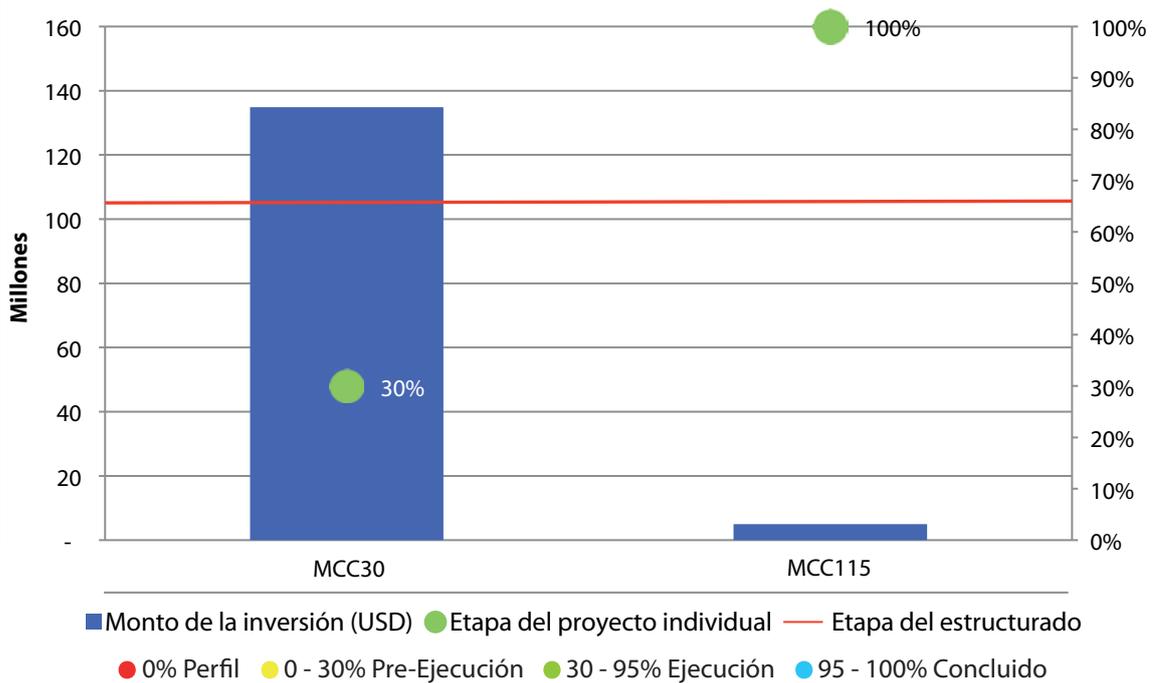
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
MCC115	●	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	BR - UY	5.000.000
MCC30	●	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	UY	134.900.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La rehabilitación de 580 km de vías férreas.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA avanzó un 6 %, y cuenta con los recursos para la realización de las obras.



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.

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.

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. Las obras en territorio brasileño se concluyeron en diciembre de 2012, lo que ha permitido la entrada en operación internacional entre los territorios uruguayo y brasileño. Las obras de recuperación y mejoramiento en la vía férrea en Uruguay se extenderán hasta el 2016.

OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR

29

MERCOSUR - CHILE

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **258.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2018**

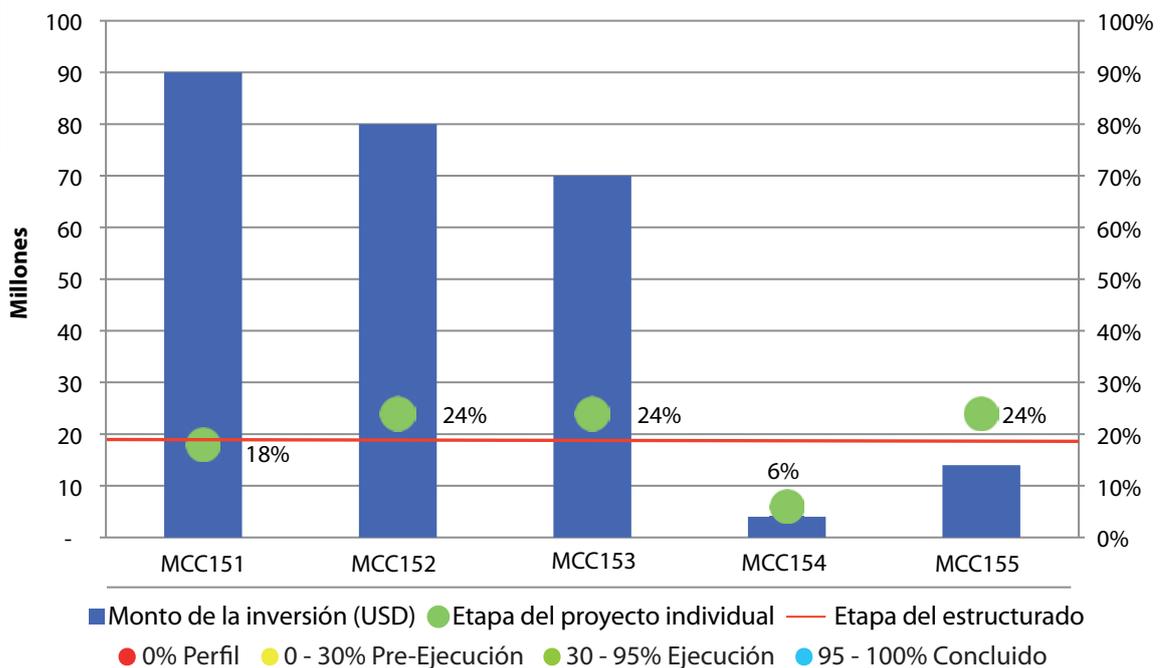
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
MCC151	●	CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR	90.000.000
MCC152	●	CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR	80.000.000
MCC153	●	NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	CH	70.000.000
MCC154	●	READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR - CH	4.000.000
MCC155	●	SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR - CH	14.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

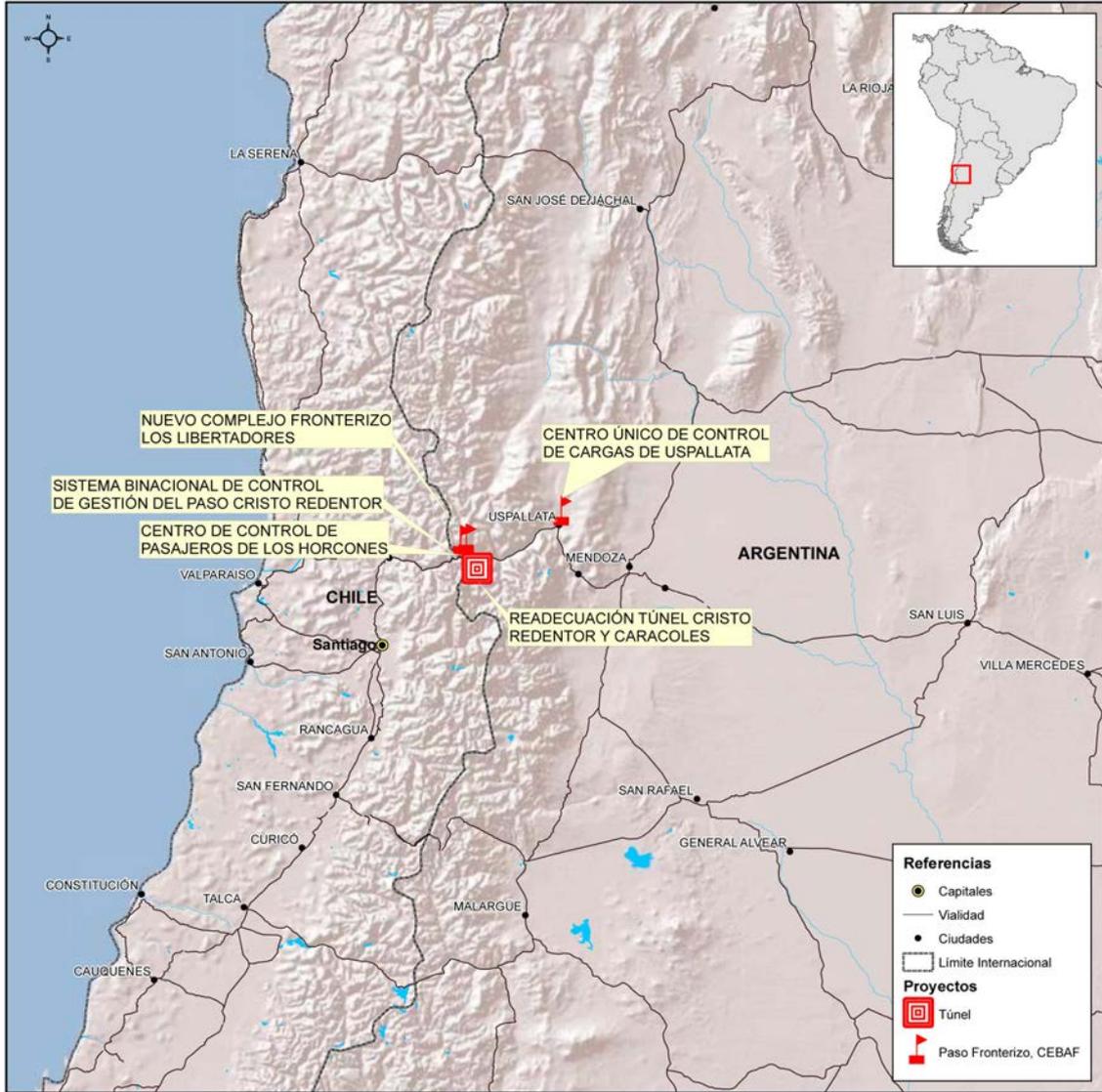
- La optimización de un centro de control de cargas de 47 ha.
- La optimización de un centro de control de pasajeros de 20 ha (incluye consolidación y perfeccionamiento de área de trabajo para automóviles particulares, creación de una nueva área para ómnibus, construcción de un nuevo edificio para alojamiento de personal de 150 plazas, construcción de un nuevo edificio para salón comedor y áreas de descanso y esparcimiento para funcionarios de las instituciones de ambos países, y construcción de un nuevo edificio para breve descanso o pausa de viaje de los pasajeros).
- La construcción de un nuevo complejo fronterizo de 32 ha (incluye obras civiles e instalaciones necesarias para realizar las labores de control y fiscalización de personas, vehículos, bienes y equipajes).
- La readecuación de un túnel binacional.
- El diseño de un sistema de control de gestión.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) avanzó un 6%, y cuenta con los permisos y trámites institucionales requeridos.



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 provisionales 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.

Actualmente el área de Control Integrado de Uspallata (ACIUS) cuenta con obras de servicios terminadas a saber: el edificio de administración, la dársena de verificación de cargas, la nave del escáner y el área para secuestro de cargas. En lo que respecta a la infraestructura vial las obras recomendadas son: definición del accesos al ACIUS por la variante de la Ruta Nacional N° 7 y la Ruta Nacional N° 49 evitando el égido urbano. El diseño propuesto incluye las correspondientes rotondas y las estaciones de control de gestión.

Con respecto al Centro de Control de Pasajeros en Los Horcones se remitió el perfil del proyecto a la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con financiamiento externo del Ministerio de Planificación Federal para su priorización, previa a la solicitud de financiamiento externo al BID.

Con respecto al proyecto Readecuación Túnel Cristo Redentor y Caracoles, se encuentra en ejecución el diseño a finalizar durante el año 2014, en tanto el Nuevo Complejo Los Libertadores se encuentra en proceso de licitación esperando comenzar su construcción a finales de 2015.

Finalmente con respecto al sistema binacional de gestión, del lado argentino la Subsecretaría de Planificación Territorial elevó al Ministerio de Economía la solicitud de cooperación técnica no reembolsable del Fondo de Infraestructura Regional BID a fin que se realicen las gestiones para concretar su otorgamiento a la brevedad posible; mientras que del lado chileno está finalizando un estudio de pre-factibilidad que determinará las obras/sistemas a incorporar a lo largo de la ruta de modo de hacer más expedito el tránsito internacional.

TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA

30

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **1.600.000.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2022**

MERCOSUR - CHILE

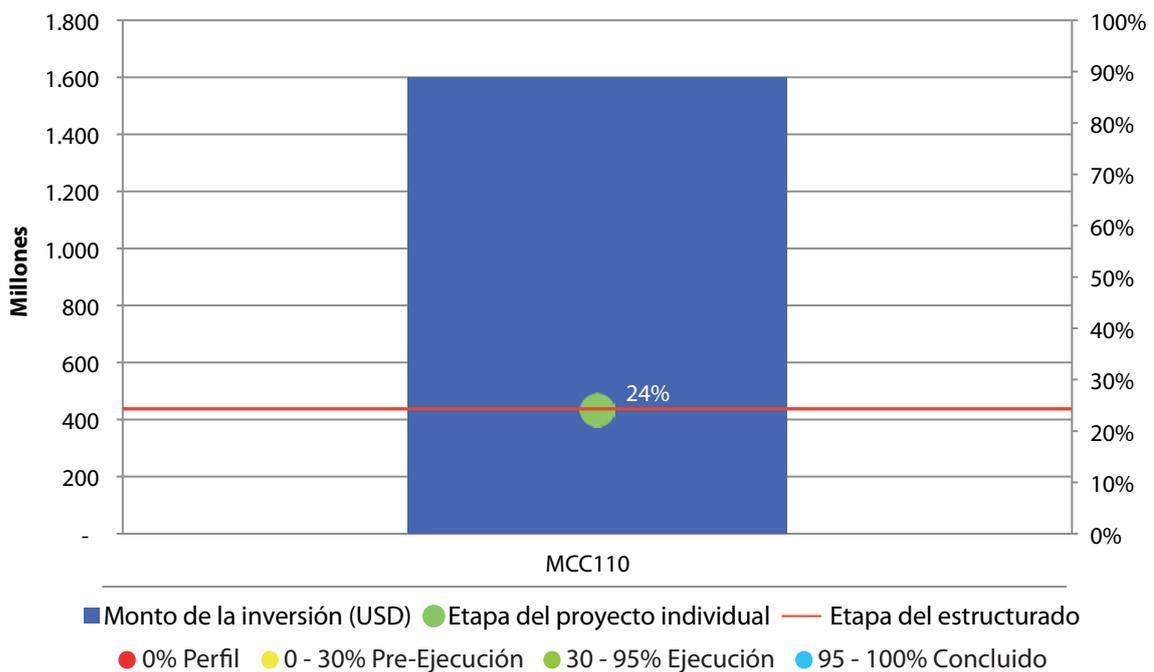
Código	Etapa	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
MCC110	●	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR - CH	1.600.000.000

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

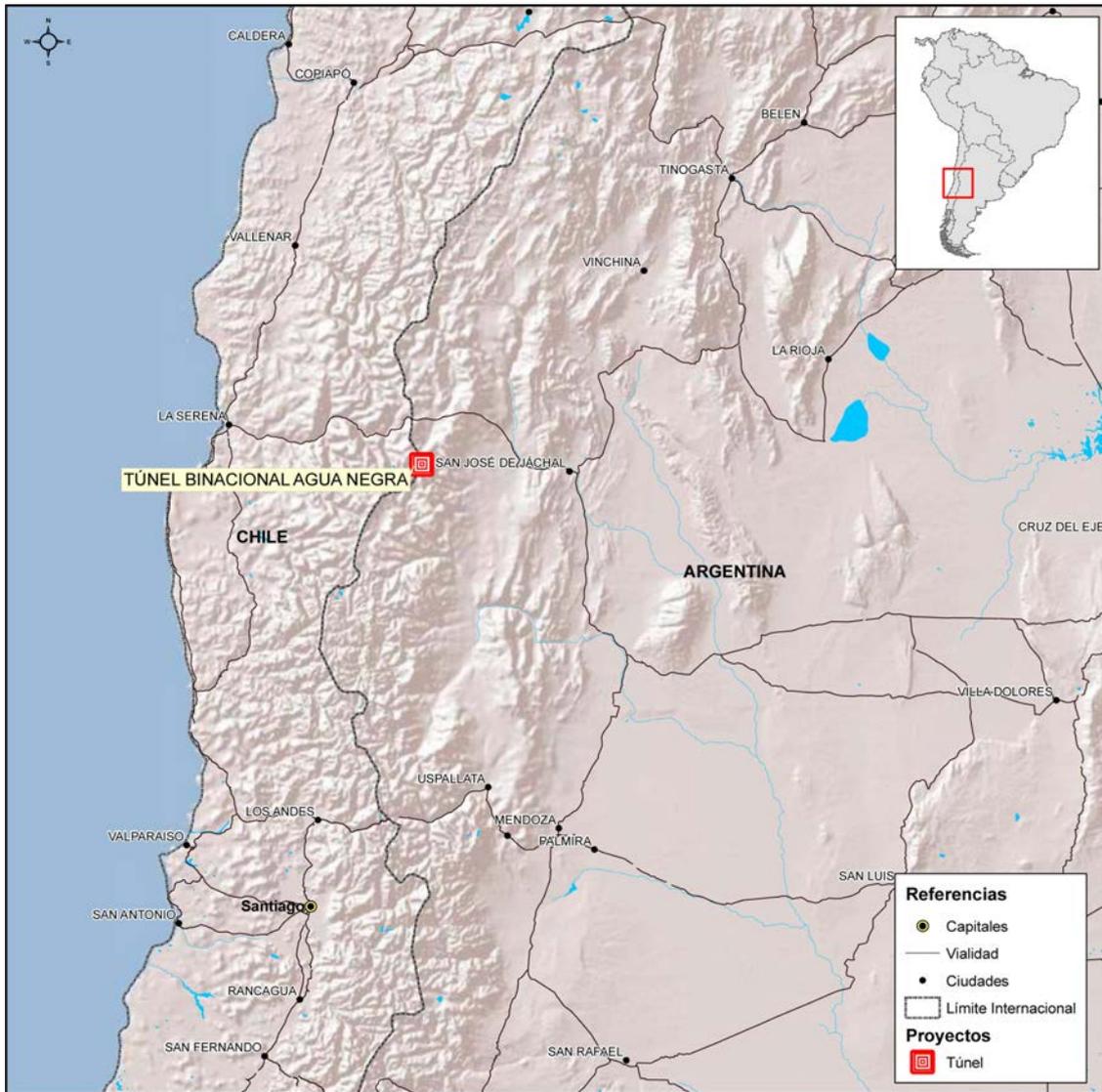
- La construcción de un túnel de doble carril de 13 km.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA avanzó un 12%, y cuenta con los permisos y trámites institucionales requeridos.



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 4.085 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 API y en la Cartera de Proyectos 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; y f) Las actividades de construcción, mantenimiento, operación y explotación del túnel, de acuerdo a las regulaciones aplicables al proyecto.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

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. El Protocolo II que establece la nueva organización de la EBITAN (Entidad Binacional Túnel de Agua Negra) se encuentra en estado de evaluación para su aprobación. Se está realizando asimismo el pliego, para que luego de dicha aprobación se pueda llamar a licitación.

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



PROYECTOS



INVERSIÓN ESTIMADA



POR SUB-SECTOR



POR TIPO DE FINANCIAMIENTO



J. 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 J.1, se aprecia el único proyecto estructurado de la API en el Eje Perú - Brasil - Bolivia. El valor de la inversión estimada involucrada asciende a US\$ 85,4 millones.

Cuadro J.1 • **Proyectos de la API en el Eje Perú-Brasil-Bolivia**

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
31	CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA	1	BR - PE	85,4	●	PBB64	PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO)	BR	G02	●	85.350.000

Cuadro J.2 · Proyectos de la API en el Eje Perú-Brasil-Bolivia según Etapas del Ciclo de Vida

(En número de proyectos, en millones de US\$ y en porcentajes)

Etapa	N° 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 del ciclo de vida en que se encuentran los proyectos individuales incluidos en la API.

Gráfico J.1 · Proyectos de la API en el Eje Perú-Brasil-Bolivia según Etapas del Ciclo de Vida

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

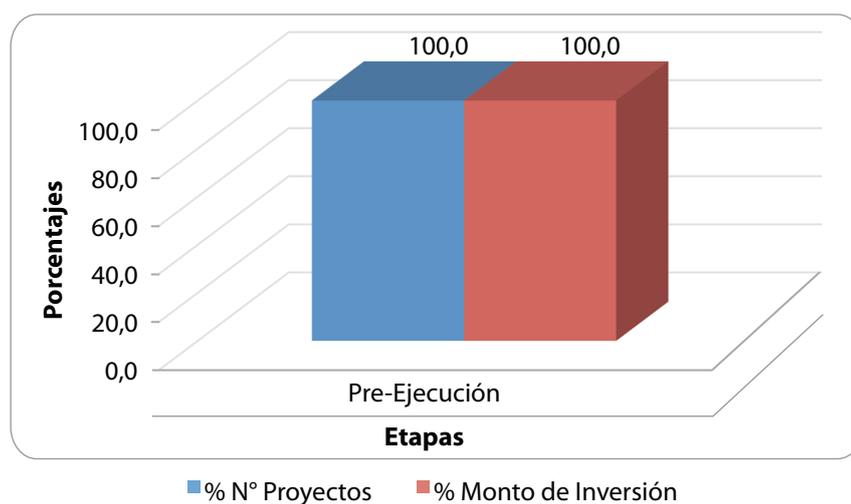


Gráfico J.2 · Proyectos de la API en el Eje Perú-Brasil-Bolivia según Sub-Sector

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)

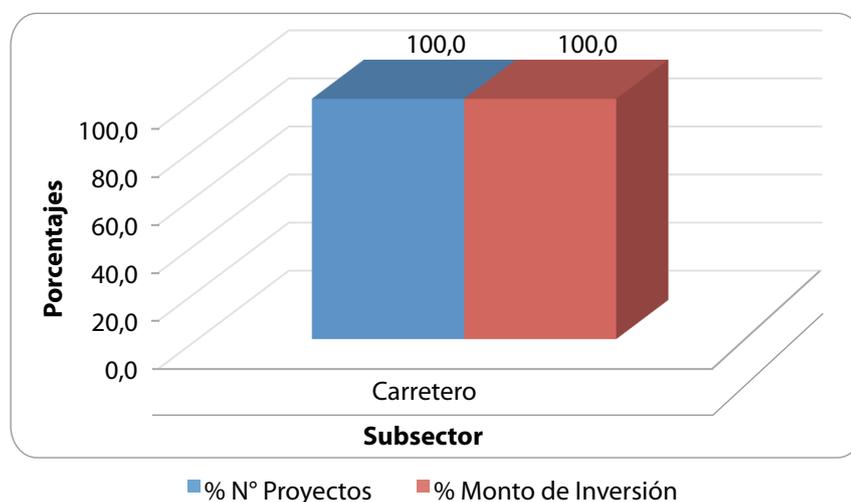
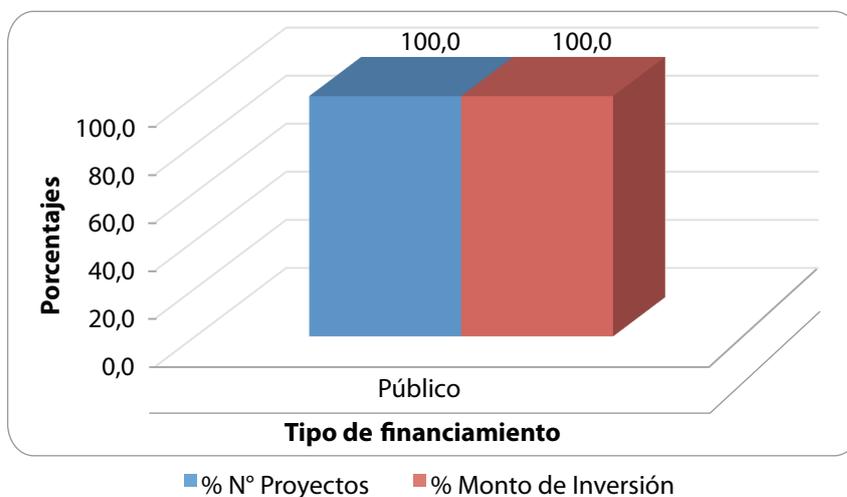


Gráfico J.3 • **Proyectos de la API en el Eje Perú-Brasil-Bolivia según Tipo de Financiamiento**

(En % de número de proyectos y % del monto de inversión)



Cuadro J.3 • **Especificaciones Técnicas de los Proyectos de la API en el Eje Perú-Brasil-Bolivia**

Los proyectos de la API que conforman el eje implican:

- La construcción de un puente de 1 km.

CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA

31

PAÍSES



SUB-SECTORES



INVERSIÓN ESTIMADA **85.350.000**

TIPO DE FINANCIAMIENTO



ETAPAS DEL PROYECTO **PRE-EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS



FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2016**

PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

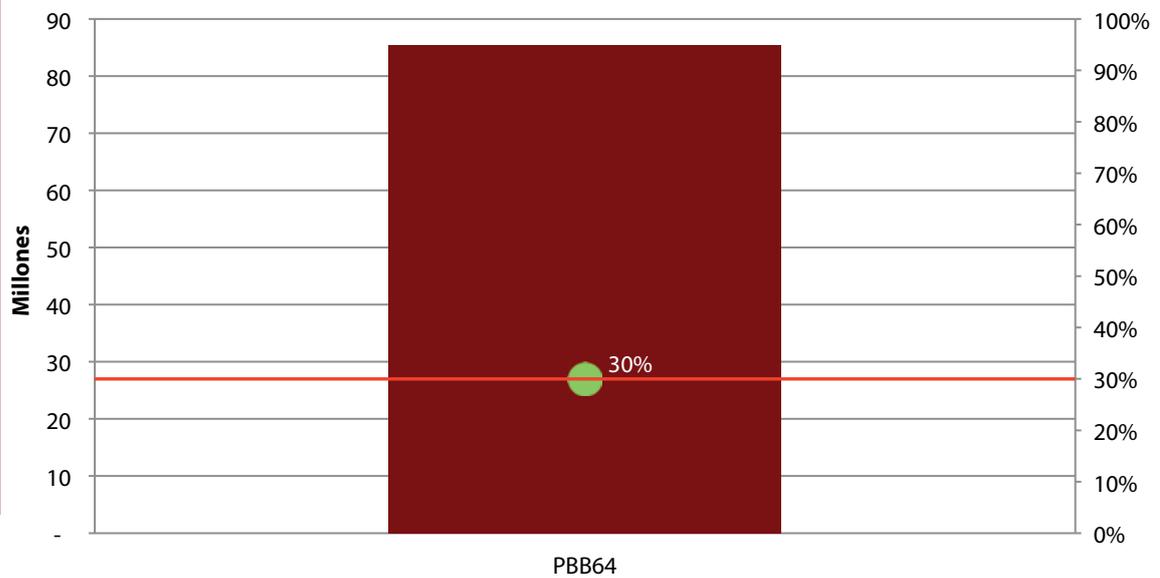
Código	Etapas	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Inversión Estimada (en US\$)
PBB64	●	PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO)	BR	85.350.000

IV. COMPOSICIÓN SECTORIAL, SUB-SECTORIAL Y TIPO DE OBRA

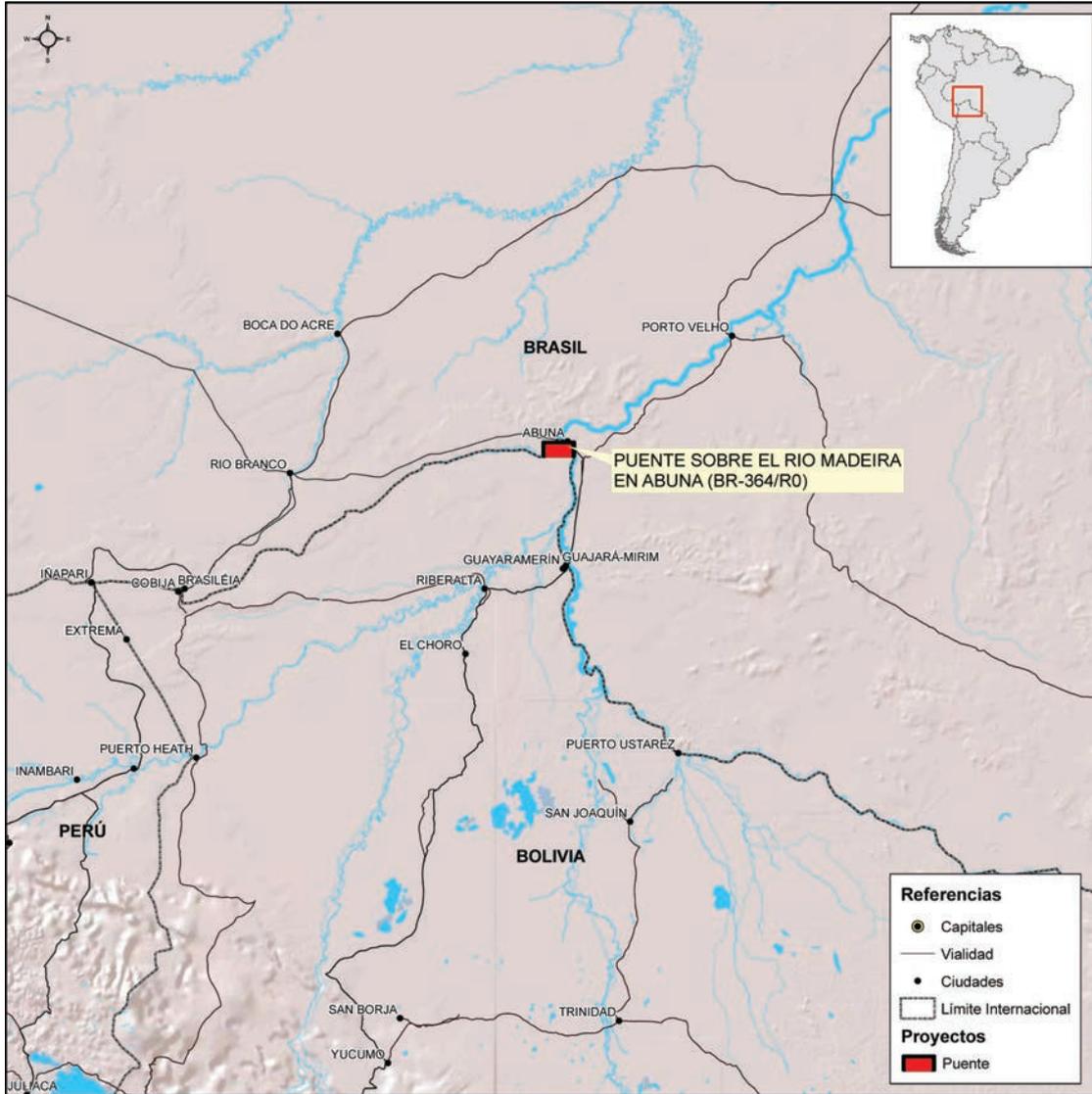
EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La construcción de un puente de 1 km.

ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES



■ Monto de la inversión (USD) ● Etapa del proyecto individual — Etapa del estructurado
 ● 0% Perfil ● 0 - 30% Pre-Ejecución ● 30 - 95% Ejecución ● 95 - 100% Concluido



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, vía 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

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL AVANCE

El proyecto se encuentra en etapa de pre-ejecución y se prevé la conclusión de las obras en diciembre del año 2016. La obra de construcción del puente sobre el Río Madeira en Abunã en la BR 364/RO fue licitada y asignada 2013, con previsión de conclusión en 2017. 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.

FUENTES CONSULTADAS

COSIPLAN-IIRSA. Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) del COSIPLAN. Noviembre de 2011. Brasilia, Brasil.

_____. Sistema de Monitoreo Permanente de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración. Informe de Avance. Noviembre de 2012. Lima, Perú.

_____. Informe de Avance de la API 2012. Noviembre de 2012. Lima, Perú.

_____. Informe de Avance de la API 2013. Noviembre de 2013. Santiago de Chile.

_____. Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013. Noviembre de 2013. Santiago de Chile.

Declaración de la II Reunión Ministerial del COSIPLAN. Segunda Reunión de Ministros del COSIPLAN. 30 de Noviembre de 2011. Brasilia, Brasil.

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

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

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

Informe de la XIX Reunión de Coordinadores Nacionales de COSIPLAN-IIRSA. 29 de Noviembre de 2011. Brasilia, Brasil.

Informe de la XXIV Reunión de Coordinadores Nacionales de COSIPLAN-IIRSA. 25 de junio de 2014. Santiago de Chile.

Informes de las reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) para Actualización de la Cartera y de la API. 22 al 24 de abril de 2014. Bogotá, Colombia.

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

SITIOS WEB

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA
www.iirsa.org

Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN
www.iirsa.org/proyectos

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AABSA	Aguirre Agro Bolivia S.A.
ACI	Área de Control Integrado
ACIUS	Área de Control Integrado de Uspallata
AIC	Agenda de Implementación Consensuada
ALL	América Latina Logística do Brasil S.A.
AMA	Eje del Amazonas
AND	Eje Andino
ANTT	Agencia Nacional de Transportes Terrestres
API	Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BNDES	Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina
CAN	Comunidad Andina de Naciones
CAP	Eje de Capricornio
CAPSA	Central Aguirre Portuaria S.A.
CBPE	Comisión Bilateral de Planeamiento Estratégico e Integración Productiva
CCT	Comité de Coordinación Técnica
CEBAF	Centro Binacional de Atención en Frontera
CENAF	Centro Nacional de Atención en Frontera
COPIAF	Comisión Presidencial de Integración y Asuntos Fronterizos
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
EASE	Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico
EBITAN	Entidad Binacional Túnel Internacional Paso Agua Negra
EID	Eje de Integración y Desarrollo
ENABOL	Empresa Naviera Boliviana
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
FPTC	Free Port Terminal Company
GAN	Grupo de Alto Nivel
GUY	Eje del Escudo Guayanés
GP	Grupo de Proyecto
GTE	Grupo Técnico Ejecutivo
HPP	Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
IOC	Eje Interoceánico Central
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MCC	Eje MERCOSUR-Chile
NEA	Región Noreste de Argentina
NOA	Región Noroeste de Argentina
PAC	Programa de Aceleración del Crecimiento
PAE	Plan de Acción Estratégico 2012-2022
PBB	Eje Perú-Brasil-Bolivia
PCV	Programación del Ciclo de Vida de los Proyectos
PIT	Plan Intermodal de Transportes
PTIs	Programas Territoriales de Integración
RN	Ruta Nacional
SENAMIG	Servicio Nacional de Migración
SENASAG	Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria
SENIAT	Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria
SMP	Sistema de Monitoreo Permanente
UNASUR	Unión de Naciones Suramericanas
ZAL	Zona de Actividad Logística

ANEXO 1. LISTA DETALLADA DE LOS PROYECTOS ESTRUCTURADOS E INDIVIDUALES DE LA API

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
1	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	10	PE	471,9	●	AMA102	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS	PE	G03	●	43.730.000
						AMA16	CARRETERA TARAPOTO – YURIMAGUAS*	PE	G03	●	0
						AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	PE	G03	●	47.650.000
						AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	PE	G03	●	15.000.000
						AMA24	PUERTO DE PAITA	PE	G03	●	266.922.000
						AMA25	CARRETERA PAITA – TARAPOTO*	PE	G03	●	0
						AMA40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	G06	●	33.000.000
						AMA41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI	PE	G06	●	11.000.000
						AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS	PE	G06	●	15.000.000
AMA56	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS	PE	G06	●	39.550.000						
2	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	11	PE	2.761,8	●	AMA104	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA	PE	G04	●	54.959.720
						AMA26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA	PE	G04	●	438.352.770
						AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	PE	G04	●	15.000.000
						AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	PE	G04	●	704.835.670
						AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	PE	G04	●	242.000.000
						AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	G06	●	19.000.000
						AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO	PE	G04	●	100.000.000
						AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA	PE	G04	●	115.606.060
						AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	PE	G04	●	68.300.000
						AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	PE	G04	●	883.482.448
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	PE	G04	●	120.300.000						
3	ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS	5	BR – CO EC - PE	52,8	●	AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO - IÇÁ	CO - EC - PE	G06	●	15.000.000
						AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA	EC - PE	G06	●	2.000.000
						AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO	EC - PE	G06	●	5.759.000
						AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	EC	G07	●	5.000.000
						AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA	EC	G02	●	25.000.000

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
4	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO	2	CO - EC - VE	3.350,0	●	AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA	CO	G02	●	1.559.000.000
						AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	CO	G02	●	1.791.000.000
5	INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR	4	CO - EC	227,7	●	AND31	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL	CO - EC	G06	●	25.000.000
						AND79	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	CO	G06	●	133.629.000
						AND82	IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA)	CO - EC	G02	●	65.000.000
						AND91	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE	CO - EC	G02	●	4.100.000
6	SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA	3	CO - VE	4,0	●	AND02	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN	VE	G01	●	2.000.000
						AND13	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ*	CO	G03	●	0
						AND81	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA	CO - VE	G02	●	2.000.000
7	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	1	BO - PE	40,2	●	AND47	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BO - PE	G08	●	40.231.927
8	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	1	PE	515,5	●	AND28	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PE	G05	●	515.478.715

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
9	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	1	AR - BO	45,0	●	CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	AR - BO	G02	●	45.000.000
10	CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA	3	AR - BO	477,0	●	CAP11	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA	AR	G02	●	62.000.000
						CAP50	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA)	AR	G02	●	400.000.000
						CAP81	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN	AR - BO	G02	●	15.000.000
11	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA	9	AR - BR - CH - PA	5.102,2	●	CAP20	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU	BR	G03	●	324.000.000
						CAP23	ESTUDIO DE OPTIMIZACIÓN DEL NODO ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO	AR - PA	G04	●	61.206.392
						CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ	PA	G04	●	2.800.000.000
						CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAI - PINEDO	AR	G01	●	104.000.000
						CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAI - METÁN	AR	G01	●	212.000.000
						CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA	AR	G01	●	60.000.000
						CAP52	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)	BR - PA	G03	●	40.971.000
						CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	BR	G03	●	1.500.000.000
						CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA) *	CH	G01	●	0
12	CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA	3	AR - BR - PA	774,2	●	CAP07	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN	AR - PA	G01	●	101.206.392
						CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL	BR - PA	G03	●	173.000.000
						CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	PA	G03	●	500.000.000
13	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)	2	BR - PA	852,0	●	CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES)	PA	G03	●	555.000.000
						CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES)	PA	G03	●	297.000.000

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
14	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	1	BR - VE	407,0	●	GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BR - VE	G01	●	407.000.000
15	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	3	BR - GU	250,0	●	GUY09	RUTA LETHEM - LINDEN	GU	G02	●	250.000.000
						GUY42	RUTA BOA VISTA – BONFIM*	BR	G02	●	0
						GUY43	RUTA LINDEN – GEORGETOWN*	GU	G02	●	0
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	2	GU - SU VE	301,8	●	GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	GU - SU VE	G03	●	300.800.000
						GUY24	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GU - SU	G03	●	1.000.000

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
17	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA	10	AR - BO - BR - PA - UY	1.170,0	●	HPP07	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ	BO - BR - PA	G01	●	39.000.000
						HPP09	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)	PA	G01	●	110.000.000
						HPP106	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)	BO - PA	G01	●	0
						HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)	BR	G02	●	15.000.000
						HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO	BO	G01	●	10.500.000
						HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ	BR	G02	●	800.000.000
						HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN	AR - PA	G03	●	45.498.216
						HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA	AR	G03	●	110.000.000
						HPP72	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ	AR - PA	G04	●	0
						HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY	AR - UY	G05	●	40.000.000
18	INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	4	AR - PA - UY	577,3	●	HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - ARTIGAS	PA	G03	●	300.000.000
						HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE	UY	G05	●	127.300.000
						HPP76	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS - POSADAS	AR - PA	G04	●	150.000.000
						HPP82	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS	AR	G05	●	0
19	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	1	UY	100,0	●	HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS	UY	G05	●	100.000.000
20	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	1	UY	15,0	●	HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	UY	G05	●	15.000.000

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
21	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	1	BO	20,0	●	IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BO	G03	●	20.000.000
22	MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL	4	BO - BR	431,5	●	IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE	BR	G02	●	30.000.000
						IOC25	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	BO - BR	G03	●	2.000.000
						IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA	BO	G05	●	130.500.000
						IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ	BO	G05	●	269.000.000
23	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	1	BO - PA	1,9	●	IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BO - PA	G01	●	1.900.000
24	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)	1	BO	6,7	●	IOC81	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL	BO	G05	●	6.700.000

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
25	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	1	AR - BO	1.000,0	●	MCC68	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	AR	G05	●	1.000.000.000
26	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	1	BR - UY	93,5	●	MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BR - UY	G02	●	93.500.000
27	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS	5	BR - UY	40,4	●	MCC157	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ	BR	G02	●	1.350.000
						MCC158	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERÍN - LAGOA DOS PATOS	BR	G02	●	0
						MCC159	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI	UY	G02	●	7.000.000
						MCC160	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI	UY	G02	●	7.000.000
						MCC85	DRAGADO LAGOA MERIN	BR	G02	●	25.000.000
28	CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ	2	BR - UY	139,9	●	MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	BR - UY	G02	●	5.000.000
						MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	UY	G02	●	134.900.000
29	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	5	AR - CH	258,0	●	MCC151	CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR	G03	●	90.000.000
						MCC152	CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR	G03	●	80.000.000
						MCC153	NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	CH	G03	●	70.000.000
						MCC154	READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR - CH	G03	●	4.000.000
						MCC155	SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR - CH	G03	●	14.000.000
30	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	1	AR - CH	1.600,0	●	MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR - CH	G04	●	1.600.000.000

#	Nombre del Proyecto Estructurado	Nº de Proyectos Individuales	País	Monto API (millones de US\$)	Etapa	Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	GP	Etapa	Inversión Estimada (en US\$)
31	CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA	1	BR - PE	85,4	●	PBB64	PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO)	BR	G02	●	85.350.000

* Proyecto individual concluido con anterioridad a la creación de la API e incorporado a la Agenda por cuanto complementa la red de conectividad del proyecto estructurado.

CONTENIDO

Introducción

1. Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN
 - a) Antecedentes
 - b) Componentes
2. Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API
 - a) Antecedentes
 - b) Componentes
3. Metodología de Programación del Ciclo de Vida de los Proyectos
 - a) Antecedentes
 - b) Componentes
4. Sistema de Monitoreo Permanente (SMP)
 - a) Antecedentes
 - b) Componentes
5. Tareas realizadas en 2014

INTRODUCCIÓN

El Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) prevé la actualización permanente del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)¹. El SIP es la herramienta de apoyo a la planificación y análisis de la infraestructura de integración que contiene la información sistematizada de los proyectos del COSIPLAN. Este instrumento permite acceder a la ficha que contiene información de cada uno de los proyectos (datos generales, alcance, costo y financiamiento, estado, etc.) y generar reportes de acuerdo a la búsqueda realizada. La información contenida en las fichas de los proyectos es actualizada por un responsable por país o países dependiendo del ámbito² del proyecto.

La primera versión del SIP, llamada “Base de Datos de Proyectos”, se construyó en el año 2004 a partir de la conformación de la Cartera de Proyectos de IIRSA, con el objeto de consolidar en un único instrumento la información básica sobre cada uno de ellos. Posteriormente, entre los años 2007 y 2010 se incorporaron importantes mejoras a la herramienta informática y se realizaron regularmente revisiones de la consistencia de la información de las fichas de proyectos.

En el año 2011, los países aprobaron la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), la cual se encuentra conformada por un subconjunto de proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN. Con el objeto de registrar los progresos en la implementación de los proyectos de la API, se presentó la necesidad de sumar dos nuevos componentes asociados a la Base de Datos de Proyectos: (i) un módulo que consolide la información de los proyectos de la API, y (ii) un Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) que permita registrar los avances en la Programación del Ciclo de Vida para esos proyectos.

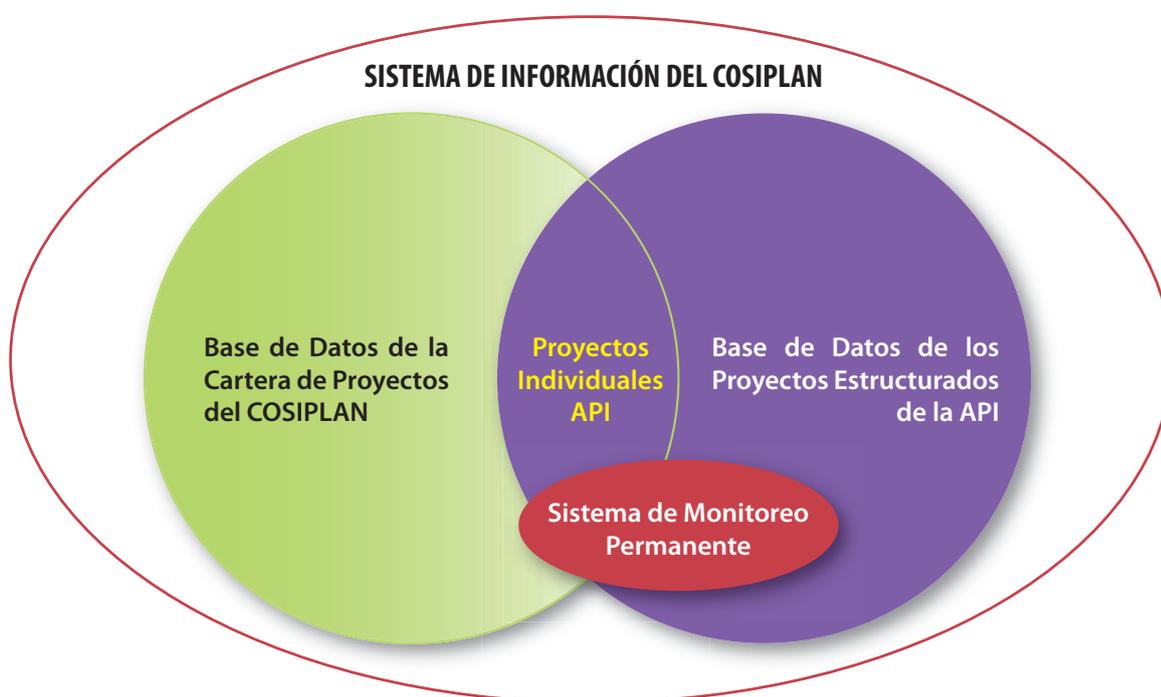
¹ Para mayor información sobre el SIP visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/sip.asp> y para acceder directamente al sistema ingresar a <http://www.iirsa.org/proyectos>

² Proyectos nacionales, binacionales o multinacionales.

Para poder incorporar estos nuevos instrumentos, fue necesario realizar ajustes y nuevas programaciones técnicas e informáticas en la plataforma de la Base de Datos de Proyectos ya existente. En este contexto, en 2013 se desarrolló el “Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN” conformado por tres componentes: la Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API y el Sistema de Monitoreo Permanente de Proyectos.

Los tres componentes del sistema están interconectados tal como indica la Figura 1, inclusive para el registro de la información, y se puede acceder a ellos desde la misma plataforma informática con sus respectivos botones de ingreso. El sistema fue presentado a los países en la Reunión del GTE sobre API y SMP realizada los días 27 y 28 de agosto de 2013 en la ciudad de Rio de Janeiro³.

Figura 1 • Esquema de relaciones del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN



³ GTE sobre API y SMP, 27 y 28 de agosto de 2013, Rio de Janeiro, Brasil <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=227>

1. BASE DE DATOS DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN

La Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN es el componente del SIP que contiene las fichas de cada uno de los proyectos de la Cartera con información general organizada de manera modular.

A) ANTECEDENTES

En 2004, se realizó la primera versión de la Base de Datos de Proyectos en formato Excel a partir de la conformación de la Cartera de Proyectos IIRSA, con el objeto de consolidar en un único instrumento la información básica sobre cada uno de los proyectos. Este instrumento permitía acceder a la ficha de los proyectos y generar reportes de acuerdo a la búsqueda realizada.

En 2007 se creó una nueva herramienta informática que permitía la actualización en línea de la información de los proyectos directamente por parte de los países. Se incorporaron nuevos motores de búsqueda, más campos de información, inclusión de antecedentes de los proyectos (mapas y otra documentación) y un diseño de fácil uso. Entre los años 2007 y 2008 se capacitó a los usuarios de los países en el uso y administración de la Base de Datos. Entre los años 2007 y 2010 se incorporaron importantes mejoras a la herramienta informática y se realizaron regularmente revisiones de la consistencia de la información de las fichas de proyectos.

En 2012 y 2013 se incorporaron nuevos campos de información, se organizaron las fichas de los proyectos de manera modular y se incluyeron nuevos reportes. Estos ajustes se realizaron en forma paralela al desarrollo e implementación de la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API y el Sistema de Monitoreo Permanente (SMP).

B) COMPONENTES

Las fichas de los proyectos de la Cartera, denominados “proyectos individuales”, se encuentran organizadas modularmente, según el siguiente detalle:

- **ENCABEZADO:** cuenta con los siguientes campos de información: Nombre; Código; Eje; Grupo; Países; Etapa; Ámbito; Sector; Sub-sector; Tipo de Obra; Proyecto API (si/no); en caso que sea Proyecto API, Proyecto Estructurado al que pertenece; Proyecto Ancla (si/no); e Inversión Total del proyecto.
- **INFORMACIÓN DEL PROYECTO CONCLUIDO:** sección exclusiva para proyectos concluidos que se habilita automáticamente. Cuenta con los siguientes campos de información: Indicadores de resultado de los proyectos concluidos por tipo de obra (descriptores); Inversión final del proyecto en US\$; Costo total de los estudios en US\$; Fecha de inicio de la obra; y Fecha de entrega de la obra.
- **ALCANCE DEL PROYECTO:** cuenta con los siguientes campos de información: Objetivo; Descripción; Tramos; Proyectos relacionados; Descriptores por tipo de obra; Situación conjunta; Situación por país; y Comentarios.
- **COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO:** cuenta con los siguientes campos de información: Tipo de financiamiento; Fuente; Inversión total; Proyecto incluido en el presupuesto nacional y Año; Monto de los estudios; y Fuente de financiamiento de los estudios.
- **ESTADO DEL PROYECTO:** cuenta con los siguientes campos de información: Etapa del proyecto; Fecha estimada de finalización; Licencia ambiental; y Estado de los estudios. En caso que el proyecto cuente con SMP, la fecha estimada de finalización es actualizada automáticamente.
- **RESPONSABLE DE LA INFORMACIÓN:** datos de contacto de la Coordinación Nacional y de los responsables de la actualización de la información de cada uno de los países involucrados, así como la fecha de la última actualización.
- **INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA:** enlaces a la siguiente información: Información del Eje; Cartera de proyectos del Eje; Visión de negocios del Eje; Mapa del área de influencia del Eje; Mapa de los Grupos de Proyectos del Eje; y Mapa del Grupo de Proyectos al que pertenece el proyecto.

Esta Base de Datos permite generar búsquedas y reportes de acuerdo a la consulta realizada. Los reportes se encuentran organizados en categorías y actualmente se pueden obtener los siguientes:

- Ámbito de los proyectos
- Tipo de financiamiento por sector
- Sectores:
 - Composición sectorial
 - Composición sectorial/sub-sectorial
 - Detalles de los proyectos por Eje, Grupo y Sector
- Ciclo de vida:
 - Grado de avance en la ejecución por sector
 - Monto estimado de inversión y N° de proyectos por etapa de ejecución y Eje
 - Monto estimado de inversión y N° de proyectos por etapa de ejecución y país
- Resumen de la Cartera:
 - Por Eje
 - Por país
- Tipo de obra:
 - Armonización regulatoria de comunicaciones
 - Armonización regulatoria energética
 - Interconexión de comunicaciones
 - Interconexión energética
 - Pasos de frontera
 - Transporte aéreo
 - Transporte carretero
 - Transporte ferroviario
 - Transporte marítimo
 - Transporte multimodal
- Reportes personalizados

2. BASE DE DATOS DE LOS PROYECTOS ESTRUCTURADOS DE LA API

La Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API es el componente del SIP que contiene las fichas de los 31 proyectos estructurados, con información general organizada de manera modular.

A) ANTECEDENTES

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) consiste en un conjunto de proyectos estructurados, de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. La API fue aprobada por los Ministros del COSIPLAN en su II Reunión Ordinaria en 2011⁴ y por los Presidentes en la VI Reunión de la UNASUR en 2012⁵.

Entre 2012 y 2013 se desarrollaron simultáneamente los trabajos de diseño e implementación de la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API, la Metodología de Programación del Ciclo de Vida de los Proyectos, y el Sistema de Monitoreo Permanente (SMP), todo ello con el propósito de registrar la información general y el avance de esos proyectos. Estas herramientas se pusieron en funcionamiento y a disponibilidad de los usuarios en el año 2013.

B) COMPONENTES

Las fichas de los proyectos estructurados se encuentran organizadas modularmente y están vinculadas a las fichas de los proyectos individuales que los conforman. El detalle de los módulos de las fichas es el siguiente:

- **ENCABEZADO:** cuenta con los siguientes campos de información: Nombre; Código; Eje; Ámbito; Países; Tipo de financiamiento; Monto de inversión en US\$; Etapa; y Fecha estimada de finalización.
- **ALCANCE DEL PROYECTO:** cuenta con los siguientes campos de información: Fundamento; Propuesta; y lista de los proyectos individuales que lo conforman.
- **ESTADO DEL PROYECTO:** cuenta con el Sistema de Monitoreo Permanente y el campo Análisis y evaluación del avance.
- **RESPONSABLE DE LA INFORMACIÓN:** datos de contacto de la Coordinación Nacional y de los responsables de la actualización de la información de cada uno de los países involucrados, así como la fecha de la última actualización.
- **INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA:** enlaces a la siguiente información: mapa del proyecto estructurado y otros documentos, fotos y demás materiales relativos a los proyectos.

La Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API, tal como la de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, permite generar búsquedas y reportes de acuerdo a la consulta realizada. Los reportes se encuentran organizados en categorías y actualmente se pueden obtener los siguientes:

- Proyectos estructurados de la API
- Proyectos estructurados de la API por Eje
- Proyectos estructurados de la API por país
- Proyectos estructurados de la API por etapa del ciclo de vida

⁴ II Reunión Ordinaria del COSIPLAN, 30 de noviembre de 2011, Brasilia, Brasil <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=182>

⁵ VI Reunión de la UNASUR, 30 de noviembre de 2012, Lima, Perú <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=212>

3. METODOLOGÍA DE PROGRAMACIÓN DEL CICLO DE VIDA DE LOS PROYECTOS

A) ANTECEDENTES

Tal como se mencionó, con el propósito de registrar el estado y evolución a lo largo del tiempo de los proyectos de la API, entre los años 2012 y 2013 se desarrolló la Metodología de Programación del Ciclo de Vida de los proyectos individuales de la API⁶. Esta metodología parte de las cuatro etapas del ciclo de vida de los proyectos acordadas por los gobiernos en 2008: perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido.

B) COMPONENTES

Dadas las características técnicas de los proyectos y de las obras que los componen, las etapas de pre-ejecución y ejecución de un proyecto insumen la mayor parte del tiempo en su ciclo de vida, como mínimo alrededor de 10 años (entre 3 y 5 años de pre-ejecución y entre 7 y 10 años de ejecución). Es por esto, que ambas etapas se sub-dividieron, a fin de apreciar con mayor precisión los avances del proyecto. A continuación se presenta la tabla con las etapas y sub-etapas del ciclo de vida de los proyectos:

Tabla 1 • Programación del ciclo de vida de los proyectos

ETAPAS Y SUB-ETAPAS DEL PROYECTO INDIVIDUAL										
PERFIL 0%	PRE-EJECUCIÓN 30%					EJECUCIÓN 65%				CONCLUIDO 5%
0% Condición inicial	6% Recursos estudios	12% Estudios en desarrollo	18% Estudios aprobados	24% Permisos otorgados	30% Recursos obras	50% Primer cuarto de obra	65% Segundo cuarto de obra	80% Tercer cuarto de obras	95% Cuarto cuarto de obra	100% Obras recibidas

- **PERFIL:** se trata del punto de partida del ciclo de vida.
- **PRE-EJECUCIÓN:** normalmente involucra estudios (pre-factibilidad, factibilidad e inversión), permisos de distinto tipo (ambientales, jurisdiccionales y otros) y movilización de recursos de diversas fuentes para el financiamiento de las obras y de acciones previas a la ejecución de la obra física. Se consideran cinco hitos principales:

Recursos estudios: se inicia con las gestiones para conseguir los recursos financieros necesarios para ejecutarlos y se considera completada cuando se dispone efectivamente de los fondos y se han realizado todos los arreglos institucionales que permiten el lanzamiento de tales estudios (por ejemplo su adjudicación mediante licitación).

Estudios en desarrollo: se considera que comienza cuando se ha iniciado algún estudio de pre-ejecución y se mantendrá en tal registro hasta tanto sea terminado el estudio que corresponda al nivel de mayor complejidad requerido por el proyecto en cuestión.

Estudios aprobados: una vez que los estudios son concluidos, el proyecto ingresa en esta sub-etapa, permaneciendo aquí hasta tanto los estudios cuenten con la aprobación de las autoridades competentes.

⁶ Para mayor información sobre el desarrollo de la Metodología de Programación del Ciclo de Vida de los proyectos de la API ver el "Informe de Avance del SMP 2012" <http://www.iirsa.org/Document/Detail?id=3416> y el "Informe de Avance de la API 2013" <http://www.iirsa.org/Document/Detail?id=3718>

Permisos otorgados: habiendo obtenido la aprobación de los estudios, el proyecto debe cumplir con los requisitos y exigencias institucionales, que se materializan en la obtención de diversos permisos y autorizaciones. Los permisos a obtener en un determinado proyecto pueden ser de varios tipos y de diferentes exigencias y plazos. Así, por ejemplo, pueden solicitarse distintos tipos de licencias ambientales para obras de ingeniería e instalación de faenas. Por otro lado, la presentación de los antecedentes para gestionar los permisos puede requerir de un cierto grado de interacción con los estudios realizados en la etapa previa. Esta sub-etapa se considera cumplida cuando se han otorgado todos los permisos y/o cumplimentado todos los trámites institucionales requeridos.

Recursos obras: corresponde a la consecución de los recursos financieros necesarios para llevar a cabo las obras y acciones propuestas en el proyecto. Se considera que la sub-etapa ha sido cumplida cuando el proyecto dispone de los recursos financieros para la ejecución de las obras y se cuenta además con los trámites institucionales requeridos para tal propósito.

- **EJECUCIÓN:** se encuentra sub-dividida en cuartos de obra, ya sea en función de tiempos, costos o hitos en el desarrollo de las obras, dependiendo de cada proyecto.
- **CONCLUIDO:** se considera que el proyecto está concluido cuando las obras terminadas son recibidas por las autoridades competentes y son puestas en funcionamiento.

El nivel de desagregación de las sub-etapas permite focalizarse para informar desde una perspectiva regional el avance de un conjunto muy diverso de proyectos, con distintas unidades de ejecución y agencias responsables, y con modalidades institucionales que varían de país a país. El nivel de detalle más exhaustivo propio de este tipo de proyectos complejos se registra en los sistemas nacionales de cada uno de los países.

4. SISTEMA DE MONITOREO PERMANENTE (SMP)

El SMP tiene como fin principal registrar el avance de los proyectos de la API desde una perspectiva regional, tomando como base la programación del ciclo de vida de los proyectos individuales, y generar información oportuna y confiable para la toma de decisiones por parte de las autoridades de gobierno competentes. Es una herramienta complementaria a los sistemas nacionales de inversión

Los objetivos del SMP acordados por los países son los siguientes:

- Informar con claridad sobre el estado de avance de los proyectos.
- Generar información que permita resolver obstáculos en la gestión de los proyectos.
- Brindar información para la toma de decisiones sobre:
 - El financiamiento de los estudios.
 - El financiamiento de las obras.

A) ANTECEDENTES

En materia de seguimiento de la API, el PAE incluyó la acción de elaborar un mecanismo de monitoreo permanente (Acción 4.3 del PAE). La tarea de diseño e implementación del SMP se realizó entre los años 2012 y 2013⁷. Los trabajos se fueron desarrollando en paralelo con la elaboración de la Metodología de Programación del Ciclo de Vida descrita en el punto anterior. El SMP se puso en línea en el año 2013.

⁷Para mayor información sobre el desarrollo del SMP ver el "Informe de Avance del SMP 2012" <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3416> y el "Informe de Avance de la API 2013" <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3718>

Actualmente el módulo SMP es de acceso público en la ficha de los proyectos estructurados, y de acceso exclusivo para usuarios autorizados por las Coordinaciones Nacionales, en la ficha de los proyectos individuales.

B) COMPONENTES

El módulo SMP es una herramienta que está presente tanto en las fichas de los proyectos individuales como en las fichas de los proyectos estructurados de la API.

- El SMP en la ficha del Proyecto Individual

Todos los proyectos individuales de la Cartera pueden contar con este módulo. Para ello el responsable de la administración de la ficha debe aceptar esta opción. El módulo SMP permite seguir el progreso del proyecto a lo largo de su ciclo de vida (en función de la Metodología de Programación del Ciclo de Vida), detectar los desvíos que se produzcan y las causas que los originaron, como se detalla a continuación:

Figura 2 • Módulo SMP en la ficha del Proyecto Individual

SISTEMA DE MONITOREO PERMANENTE										
PERFIL 0%	PRE-EJECUCIÓN 30%					EJECUCIÓN 65%				CONCLUIDO 5%
0% Condición inicial	6% Recursos estudios	12% Estudios en desarrollo	18% Estudios aprobados	24% Permisos otorgados	30% Recursos obras	50% Primer cuarto de obra	65% Segundo cuarto de obra	80% Tercer cuarto de obras	95% Cuarto cuarto de obra	100% Obras recibidas
Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término
09/2007	03/2009	12/2012	02/2013	03/2013	07/2013	10/2015	06/2016	02/2017	10/2017	12/2017
Tipo de Desvío	Fecha de Término de la Subetapa	Subetapa	Causa	Fecha de Alta del Desvío	Fecha Modificación	Descripción				Estado
	07/2016	Obras recibidas	Cambio de período	16/09/2014		Desvío automático por cambio de período				En curso
	07/2015	Segundo cuarto de obra	Cambio de período	16/09/2014		Desvío automático por cambio de período				En curso
	12/2015	Tercer cuarto de obra	Cambio de período	16/09/2014		Desvío automático por cambio de período				En curso

Como se puede observar, el SMP recoge dos tipos de información: (i) Etapas y sub-etapas del proyecto, y (ii) Programación, progreso y desvíos del proyecto.

i. Etapas y sub-etapas del proyecto

Tal como detallado en el punto 3 de este documento, las cuatro etapas del ciclo de vida de los proyectos son: perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido. Cada etapa tiene asignado un peso relativo. Adicionalmente, las etapas pre-ejecución y ejecución están divididas en sub-etapas para poder hacer un seguimiento más detallado del proyecto. Cada sub-etapa también tiene asignado un peso relativo que, sumados, resultan el peso de la etapa. Este porcentaje se utiliza para

obtener, por promedio, el estado y avance del proyecto estructurado (ver más adelante). Estos porcentajes son fijos e iguales para todos los proyectos individuales. Cada sub-etapa se identifica con la acumulación de los pesos relativos de sus sub-etapas precedentes. El peso total de un proyecto es del 100%.

ii. Programación, progreso y desvíos

El módulo incluye un campo que es editable por el responsable de la actualización de la información de la ficha por país, donde se define la "Fecha de término" de cada sub-etapa (formato MM/AAAA). Esta información puede ser modificada por el responsable de la ficha en cualquier momento. La "Fecha de finalización" de una sub-etapa debe ser igual o mayor a la sub-etapa precedente considerando que las sub-etapas son sucesivas.

El responsable por la administración de la ficha también asignará el estado de cada sub-etapa. Los estados son:

- **Cumplida:** la sub-etapa fue cumplida en la fecha programada (azul).
- **No Cumplida:** la sub-etapa no fue cumplida en la fecha prevista y aún no se está en condiciones de hacer una reprogramación (rojo).
- **Normal:** se estima que la sub-etapa se va a cumplir en una fecha futura (verde).
- **Con Inconvenientes:** se estima que la sub-etapa no será cumplida en la fecha programada porque se conoce o vislumbran inconvenientes (amarillo).

Los estados representados en azul y en rojo representan hechos. Los estados representados en verde y en amarillo implican previsiones de quien está completando la información.

Los estados de las sub-etapas serán elegidos por el responsable de la administración de la ficha. Solamente el rojo será automático. Es decir, si se llega al fin del mes y año programado para el término de una sub-etapa y el responsable de la ficha no ha ingresado a actualizarla, el sistema al día siguiente lo pondrá en rojo (como no cumplido). Este estado se mantendrá así hasta tanto ingrese el responsable a: i) cambiar el estado a sub-etapa cumplida (azul), si es que se completó; ii) dejarlo en rojo porque efectivamente no se cumplió y no se tiene una fecha de reprogramación del término de la sub-etapa; o iii) reprogramarlo para una nueva fecha de término y, si se estima que se va a desarrollar normalmente aparecerá en verde, o en amarillo cuando se prevean posibles inconvenientes.

Por ejemplo, la fecha prevista para el término de una sub-etapa es 01/2014 y se estima que se va a desarrollar sin inconvenientes (verde). Si el responsable no ingresa a la ficha para actualizarla con anterioridad a esa fecha, el 01/02/2014 el sistema pasará dicha etapa a no cumplida (rojo). Si el responsable ingresó y actualizó el estado con anterioridad, esta información no será modificada por el sistema. Toda vez que el responsable de una ficha le asigne a una sub-etapa el estado "Con inconvenientes" (amarillo) o "No cumplida" (rojo), el sistema presentará un mensaje de confirmación con el siguiente texto: "¿Está seguro que desea modificar el estado de la etapa a "No cumplida" o "Con inconveniente"?" (según corresponda). Si la respuesta es "Sí", se abrirá la pantalla de administración de "Tipo de desvío".

Solamente cuando se presente una sub-etapa "Con inconveniente" (amarillo) o "No cumplida" (rojo) en la tabla y que haya sido previamente confirmada por el responsable como se menciona en el párrafo anterior, aparecerá automáticamente otro cuadro donde se puede registrar el desvío y sus causas. Este cuadro muestra la siguiente información:

- **Tipo de desvío:** si ya se registra una sub-etapa "Con inconvenientes" (amarillo) o "No cumplida" (rojo), el color que las represente aparecerá automáticamente en la tabla para evitar que el usuario deba seleccionarlo y facilitar el llenado de la información.
- **Sub-etapa del desvío:** aparece automáticamente el nombre de la sub-etapa donde hay un rojo o amarillo.
- **Fecha de término programada:** el sistema lo completará automáticamente en función de la información del cuadro de programación del proyecto. Será la fecha de término que figuraba en la programación vigente para la sub-etapa donde hay un amarillo o rojo al momento de generarse el desvío.

- **Fecha de alta del desvío:** indica la fecha en la que el desvío fue generado.
- **Fecha de modificación del desvío:** indica la fecha en la cual se ingresó a modificar el desvío.
- **Causas del desvío:** el sistema colocará automáticamente una causa ("Otras") para no dejar el campo vacío. No obstante, el responsable de la ficha desplegará un menú donde podrá seleccionar la causa genérica del desvío. Las causas, sin perjuicio de que luego se agreguen otras, son:
 - Interrupción de trabajos por causas naturales
 - Interrupción de trabajos por causas institucionales
 - Aumento de costos
 - Atraso en el desembolso de fondos
 - Otras
- **Descripción del desvío:** es un campo descriptivo que completa el responsable de la ficha.
- **Estado:** se mostrará un menú desplegable en el cual el responsable puede seleccionar la alternativa correcta. Las opciones son:
 - En curso
 - Superado

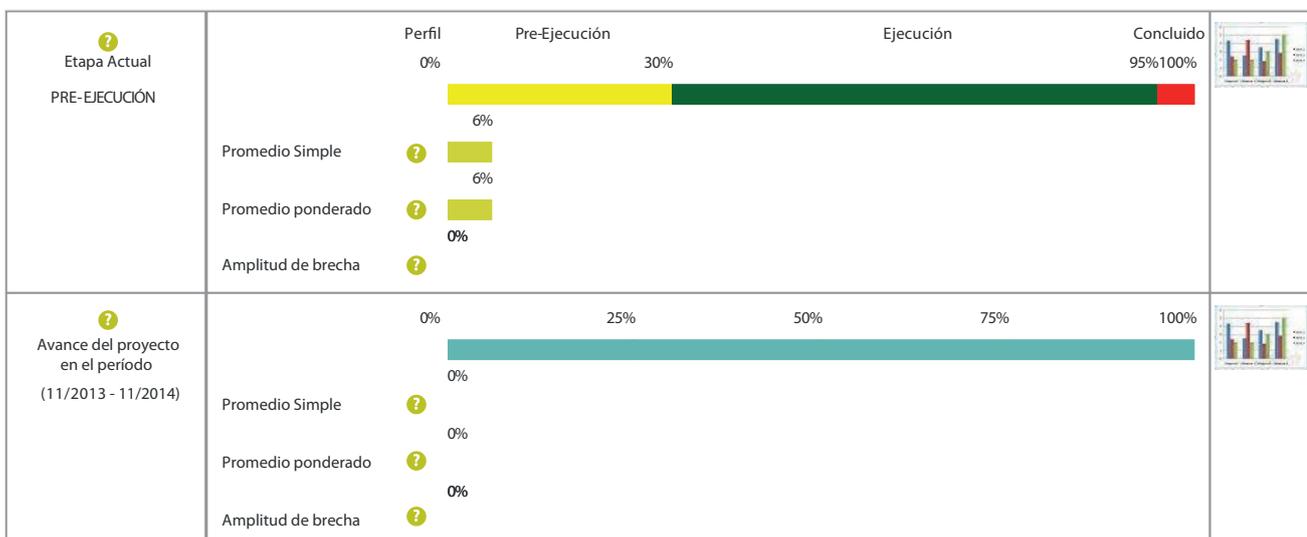
Todos los campos son obligatorios y el sistema no permite guardar los cambios hasta tanto no estén todos completos. Por otro lado, el cuadro automático mencionado anteriormente llevará un registro histórico de todos los momentos en los cuales una sub-etapa ha tenido un desvío (rojo o amarillo). Una sub-etapa podría tener más de un desvío y todos ellos quedarán registrados. El responsable de la ficha no tendrá potestad de borrar los desvíos que se registran.

- El SMP en la ficha del Proyecto Estructurado

El módulo SMP en la ficha del proyecto estructurado tiene dos tipos de campos:

- Dos campos automáticos, cuyos resultados son generados por el sistema por consolidación o agregación de la información registrada en el módulo correspondiente de los proyectos individuales que integran cada proyecto estructurado, y
- Un campo descriptivo, a ser completado/actualizado por el responsable de la ficha.

Figura 3 • SMP en la ficha del Proyecto Estructurado



Los campos automáticos presentan un conjunto de indicadores agregados a partir de la información registrada en el módulo respectivo de los proyectos individuales que lo integran. Una de las principales dificultades que planteó la existencia de este tipo de proyectos es que están constituidos por una serie de proyectos individuales cuyo progreso condiciona y define el avance del conjunto mayor. Teniendo en cuenta esta particularidad, el sistema presenta: (i) un indicador agregado de etapa actual del proyecto estructurado, y (ii) un indicador agregado del progreso del proyecto estructurado entre dos puntos en el tiempo.

Adicionalmente, también se contempla un campo de información descriptivo para presentar un balance general del proyecto estructurado y de las razones o causas que produjeron los eventuales adelantos y/o atrasos. En este módulo también se detallan las etapas esenciales, es decir, los nodos críticos que todavía es necesario superar para materializar el propósito del proyecto estructurado y la gestión de restricciones.

A continuación, se detallan los campos del SMP y sus respectivos indicadores y sub-indicadores.

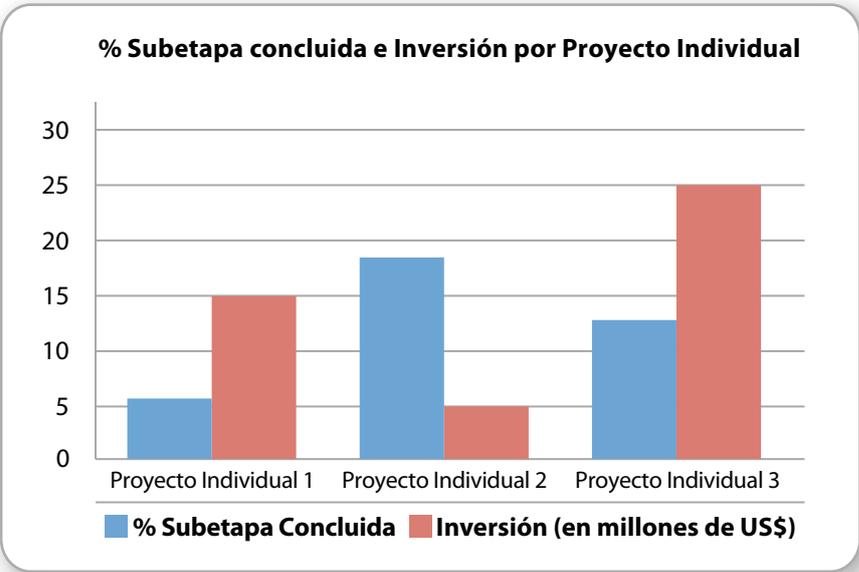
i. Campo automático: Indicador "Etapa actual"

La etapa que arroje el sistema (perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido) es el resultado del promedio simple. Es decir, en el ejemplo, el promedio simple de todos los proyectos individuales que integran este estructurado da como resultado 14%. En función de los pesos relativos asignados a cada etapa en las fichas de los proyectos, el 14% corresponde a la etapa de "pre-ejecución".

Para este campo de información se presentan tres indicadores: "Promedio simple", "Promedio ponderado" por el monto de inversión y "Amplitud de brecha". Estos indicadores los arrojará el sistema automáticamente y los presentará en un gráfico como se puede ver en la Figura 3. En cada signo de pregunta se presentará la fórmula aplicada en cada caso.

Estos indicadores representados gráficamente irán acompañados de un gráfico adicional que permitirá analizar la situación del proyecto estructurado. Para acceder a este gráfico, se presenta un ícono a la derecha que funciona como enlace a la página del gráfico (ver Figura 3). A continuación se presenta un ejemplo de los gráficos correspondientes a "Etapa actual" (el primero de ellos se muestra en la misma ficha y el segundo se accede a través del ícono de enlace como se ha mencionado):

Figura 4 • Ficha del Proyecto Estructurado. Indicador "Etapa actual" - Gráficos



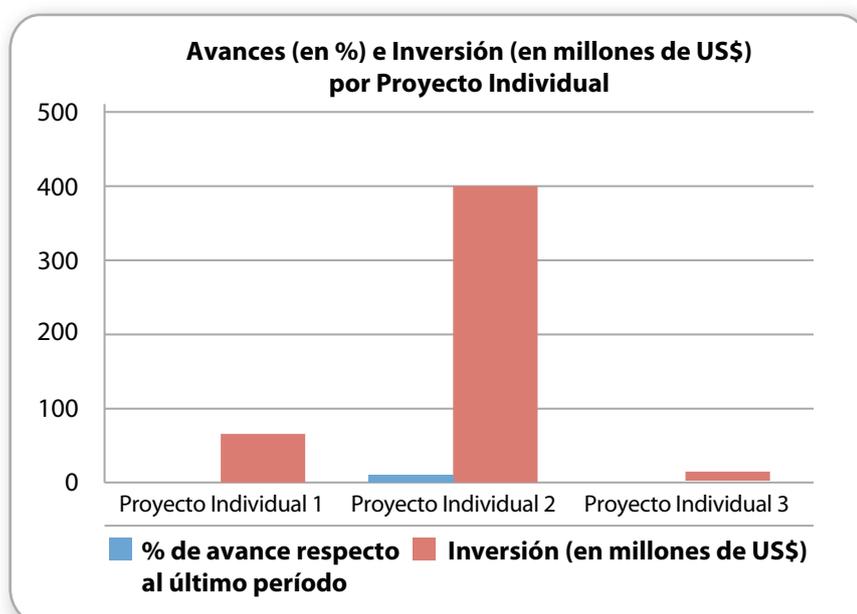
ii. **Campo automático: Indicador “Avance en el último período”**

Mediante tres indicadores se presenta el progreso del proyecto estructurado en dos puntos en el tiempo, es decir presenta cuánto ha avanzado el proyecto estructurado, en función del progreso de los individuales que lo integran, entre la fecha en la que se está haciendo la consulta comparado con un año antes.

Estos indicadores son: “Promedio simple”, “Promedio ponderado” y “Amplitud de brecha”. El resultado de los indicadores los arrojará el sistema automáticamente. En cada signo de pregunta se presenta la fórmula aplicada.

Al igual que en la “Etapa actual”, los indicadores están acompañados de una serie de gráficos que permiten analizar la situación del proyecto estructurado. A continuación se presenta un ejemplo de los gráficos auxiliares correspondientes al “Avance en el último período”:

Figura 5 • **Ficha del Proyecto Estructurado. Indicador “Avance en el último período”**



iii. **Campo descriptivo: Análisis y evaluación del avance**

El tercer campo de información correspondiente al módulo de monitoreo de la ficha del proyecto estructurado es “Análisis y evaluación del avance”. Este campo es descriptivo y será completado por los responsables de los países.

Cabe señalar que para generar un sistema “vivo”, éste enviará “e-mails de alerta” a los Coordinadores Nacionales y responsables de la carga de la información de los proyectos estructurados. Los casos de envíos de e-mails de alerta son los siguientes:

- Cada vez que un responsable de la carga de información de un país actualice la ficha del proyecto estructurado, o la del individual que afecte la información del estructurado (monto, tipo de financiamiento, etc.). En este caso el sistema informará mediante un e-mail a las casillas de correo seleccionadas: i) el usuario que ha hecho la actualización, indicando el país al que pertenece; ii) la ficha sobre la cual se hizo la modificación (código y nombre); y iii) los campos actualizados con sus nuevos contenidos.

- Cuando se esté por vencer la fecha prevista de término de una sub-etapa de un proyecto individual. Aquí el sistema enviará un e-mail 10 días antes de la fecha prevista para la conclusión a modo de recordatorio, siempre y cuando en los días anteriores no se haya actualizado. También enviará el alerta el primer día del mes sub-siguiente a la fecha prevista informando que se ha vencido el plazo para la fecha prevista y que dado que no ha habido actualización, el sistema lo ha cambiado automáticamente a rojo (etapa no cumplida). En estos casos se informará la fecha y la sub-etapa en cuestión.

5. TAREAS REALIZADAS EN 2014

Como parte del Plan de Trabajo 2014, los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera y de la API, y comunicar mejor sus avances y resultados. Estas líneas de trabajo fueron acordadas en ocasión de la Reunión del GTE para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la API realizada en Bogotá, Colombia⁸, y se presentan a continuación:

Ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos: los campos de información de las fichas de los proyectos en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP) fueron organizados en base a las dimensiones internacionalmente aceptadas sobre gestión de proyectos: alcance, costo y financiamiento, y estado de avance (plazos). Adicionalmente, se incorporaron en cada una de estas dimensiones nuevos campos de información:

- Alcance: se agregaron los campos “proyectos relacionados” y “descriptores por sector, sub-sector y tipo de obra”.
- Costo y financiamiento: se agregaron los campos “proyecto incluido en el presupuesto nacional” y “año” con el propósito de comunicar la prioridad recibida por el proyecto en el ejercicio anual de asignación de recursos.
- Estado de avance: se agregó el campo “fecha estimada de finalización” de la obra.

Descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra: los descriptores permiten identificar con claridad las metas de cada proyecto individual, reportar de forma agregada características técnicas relevantes, y producir indicadores de los proyectos por país, Grupo de Proyectos o Ejes de Integración y Desarrollo. Estos nuevos campos de información se encuentran divididos en “Principales” y “Secundarios” y se aplican a los proyectos en etapa de pre-ejecución y ejecución. El cronograma de carga de la información de los descriptores en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países, es el siguiente:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla en etapa de pre-ejecución y ejecución
- 2015: Proyectos de la Cartera en etapa de ejecución
- 2016: Proyectos de la Cartera en etapa de pre-ejecución

Indicadores de resultados para los proyectos concluidos: se incorporó una nueva sección con campos de información específicos para proyectos concluidos, que también se encuentran agrupados de acuerdo a las dimensiones alcance, costo y financiamiento, y plazos. Estos nuevos campos son: “indicadores de resultado de los proyectos concluidos por tipo de obra” (descriptores), “inversión final del proyecto en US\$”, “costo total de los estudios en US\$”, “fecha de inicio de la obra” y “fecha de entrega de la obra”. El cronograma de carga de la información de los campos específicos para proyectos concluidos en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países, es el siguiente:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla
- 2015: Resto de la Cartera de Proyectos

⁸ GTE para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, 22 y 24 de abril de 2014, Bogotá, Colombia <http://www.iirsa.org/Event/Detail?id=247>

Aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos: el SMP permite registrar el avance de los proyectos de la API desde una perspectiva regional y generar información oportuna y confiable para la toma de decisiones por parte de las autoridades de gobierno competentes. Hasta el año 2013, este módulo de seguimiento estaba disponible solo para los proyectos de la API. Los países acordaron incorporar en forma gradual el SMP a todos los proyectos de la Cartera de acuerdo al siguiente cronograma:

- 2014: Proyectos Ancla
- 2015: Proyectos en ejecución
- 2016: Proyectos en pre-ejecución

Indicadores de Avance de la API: la información que contiene el SMP es de acceso restringido, disponible solamente para las Coordinaciones Nacionales y sus funcionarios autorizados. Con el objetivo de comunicar y difundir al público en general el avance y los resultados logrados por la API, se decidió hacer pública en la ficha de los proyectos estructurados, la información sobre su avance reflejada en el SMP.

Con el propósito de llevar adelante las mejoras y actualizaciones descritas anteriormente, se realizaron las correspondientes adecuaciones funcionales y de diseño al Sistema de Información de Proyectos (SIP).

ANEXO 3. Tipos de Obra de los Proyectos Individuales de la API



Transporte Aéreo

	N° Proyectos		% Proyectos		Inversión (millones de US\$)		% Inversión	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Ampliación de aeropuertos	1	1	100,0	100,0	20,0	20,0	100,0	100,0
TOTAL	1	1	100,0	100,0	20,0	20,0	100,0	100,0



Transporte Carretero

	N° Proyectos		% Proyectos		Inversión (millones de US\$)		% Inversión	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Ampliación de la capacidad de la carretera	7	8	23,3	26,7	3.997,0	4.876,5	53,2	52,9
Rehabilitación de calzada y estructuras	5	4	16,7	13,3	752,5	658,0	10,0	7,1
Pavimentación (obra nueva)	7	7	23,3	23,3	1.214,9	1.214,9	16,2	13,2
Puentes (nuevos y rehabilitación)	7	7	23,3	23,3	245,9	418,2	3,3	4,5
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	2	2	6,8	6,8	45,0	45,0	0,6	0,5
Túneles (nuevos y rehabilitación)	1	1	3,3	3,3	850,0	1.600,0	11,3	17,4
Mantenimiento de carreteras	1	1	3,3	3,3	407,0	407,0	5,4	4,4
TOTAL	30	30	100,0	100,0	7.512,3	9.219,6	100,0	100,0



Transporte Ferroviario

	N° Proyectos		% Proyectos		Inversión (millones de US\$)		% Inversión	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Construcción de ferrovías	6	6	37,5	35,3	2.310,3	4.671,7	70,4	78,8
Rehabilitación de ferrovías	10	11	62,5	64,7	971,1	1.255,2	29,6	21,2
TOTAL	16	17	100,0	100,0	3.281,4	5.926,9	100,0	100,0



Transporte Fluvial

	N° Proyectos		% Proyectos		Inversión (millones de US\$)		% Inversión	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Adecuación de puertos existentes fluviales	2	2	7,7	8,0	64,6	64,6	4,3	4,4
Construcción de nuevos puertos fluviales	4	4	15,4	16,0	182,1	112,7	12,2	7,7
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	20	19	76,9	76,0	1.252,0	1.282,1	83,5	87,9
TOTAL	26	25	100,0	100,0	1.498,7	1.459,4	100,0	100,0



Transporte Marítimo

	N° Proyectos		% Proyectos		Inversión (millones de US\$)		% Inversión	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	2	3	50,0	75,0	971,8	1.270,7	49,2	64,3
Adecuación de puertos marítimos	2	0	50,0	0,0	1.003,8	0,0	50,8	0,0
Nuevos puertos marítimos	0	1	0,0	25,0	0,0	704,8	0,0	35,7
TOTAL	4	4	100,0	100,0	1.975,6	1.975,5	100,0	100,0



Transporte Multimodal

	N° Proyectos		% Proyectos		Inversión (millones de US\$)		% Inversión	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Estaciones de transferencia	6	6	100,0	100,0	253,4	165,9	100,0	100,0
TOTAL	6	6	100,0	100,0	253,4	165,9	100,0	100,0



Pasos de Frontera

	N° Proyectos		% Proyectos		Inversión (millones de US\$)		% Inversión	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	9	8	60,0	57,1	152,2	221,1	36,5	40,0
Adecuación/Ampliación infraestructura existente en centros de control fronterizo	6	6	40,0	42,9	265,2	332,2	63,5	60,0
TOTAL	15	14	100,0	100,0	417,4	553,3	100,0	100,0



Interconexión Energética

	N° Proyectos		% Proyectos		Inversión (millones de US\$)		% Inversión	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	3	3	100,0	100,0	1.755,0	1.852,0	100,0	100,0
TOTAL	3	3	100,0	100,0	1.755,0	1.852,0	100,0	100,0

ANEXO 4. Proyectos Individuales de la API en Etapa de Perfil en 2014

Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Grupo de Proyectos	Inversión Estimada (en US\$)
AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	PE	G03	47.650.000
AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	PE	G03	15.000.000
AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE QUITOS	PE	G06	15.000.000
AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	PE	G04	15.000.000
AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	PE	G04	68.300.000
AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO	EC - PE	G06	5.759.000
CAP81	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN	AR - BO	G02	15.000.000
CAP20	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU	BR	G03	324.000.000
CAP52	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)	BR - PA	G03	40.971.000
GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	GU - SU - VE	G03	300.800.000
GUY24	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE	GU - SU	G03	1.000.000
HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO	BO	G01	10.500.000
HPP72	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ	AR - PA	G04	0
HPP82	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS	AR	G05	0
IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	BO	G03	20.000.000
MCC158	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERÍN - LAGOA DOS PATOS	BR	G02	0

ANEXO 5. Proyectos Individuales de la API en Etapa de Pre-Ejecución en 2014

Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Grupo de Proyectos	Inversión Estimada (en US\$)
AMA40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	G06	33.000.000
AMA41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI	PE	G06	11.000.000
AMA56	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS	PE	G06	39.550.000
AMA104	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA	PE	G04	54.959.720
AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	PE	G04	242.000.000
AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	PE	G06	19.000.000
AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO	PE	G04	100.000.000
AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA	PE	G04	115.606.060
AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO - IÇÁ	CO - EC - PE	G06	15.000.000
AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA	EC - PE	G06	2.000.000
AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	EC	G07	5.000.000
AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA	EC	G02	25.000.000
AND31	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL	CO - EC	G06	25.000.000
AND82	IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA)	CO - EC	G02	65.000.000
AND81	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA	CO - VE	G02	2.000.000
CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	AR - BO	G02	45.000.000
CAP11	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA	AR	G02	62.000.000
CAP50	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA)	AR	G02	400.000.000
CAP23	ESTUDIO DE OPTIMIZACIÓN DEL NODO ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO	AR - PA	G04	61.206.392
CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ	PA	G04	2.800.000.000
CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAÍ - PINEDO	AR	G01	104.000.000
CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAÍ - METÁN	AR	G01	212.000.000
CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA	AR	G01	60.000.000

Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Grupo de Proyectos	Inversión Estimada (en US\$)
CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	BR	G03	1.500.000.000
CAP07	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN	AR - PA	G01	101.206.392
CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	PA	G03	500.000.000
GUY09	RUTA LETHEM - LINDEN	GU	G02	250.000.000
HPP07	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ	BO - BR - PA	G01	39.000.000
HPP09	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)	PA	G01	110.000.000
HPP106	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)	BO - PA	G01	0
HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - ARTIGAS	PA	G03	300.000.000
HPP76	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS - POSADAS	AR - PA	G04	150.000.000
HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS	UY	G05	100.000.000
HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	UY	G05	15.000.000
IOC81	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL	BO	G05	6.700.000
MCC68	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	AR	G05	1.000.000.000
MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	BR - UY	G02	93.500.000
MCC160	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI	UY	G02	7.000.000
MCC85	DRAGADO LAGOA MERIN	BR	G02	25.000.000
MCC151	CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR	G03	90.000.000
MCC152	CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR	G03	80.000.000
MCC153	NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	CH	G03	70.000.000
MCC154	READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR - CH	G03	4.000.000
MCC155	SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	AR - CH	G03	14.000.000
MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR - CH	G04	1.600.000.000
PBB64	PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO)	BR	G02	85.350.000

ANEXO 6. Proyectos Individuales de la API en Etapa de Ejecución en 2014

Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Grupo de Proyectos	Inversión Estimada (en US\$)
AMA102	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS	PE	G03	43.730.000
AMA26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA	PE	G04	438.352.770
AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	PE	G04	704.835.670
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	PE	G04	883.482.448
AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA	CO	G02	1.559.000.000
AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	CO	G02	1.791.000.000
AND79	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOYA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	CO	G06	133.629.000
AND02	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN	VE	G01	2.000.000
AND47	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	BO - PE	G08	40.231.927
AND28	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	PE	G05	515.478.715
CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL	BR - PA	G03	173.000.000
CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES)	PA	G03	297.000.000
GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	BR - VE	G01	407.000.000
HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)	BR	G02	15.000.000
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ	BR	G02	800.000.000
HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN	AR - PA	G03	45.498.216
HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA	AR	G03	110.000.000
HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY	AR - UY	G05	40.000.000
HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE	UY	G05	127.300.000
IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE	BR	G02	30.000.000
IOC25	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	BO - BR	G03	2.000.000
IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA	BO	G05	130.500.000
IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ	BO	G05	269.000.000
IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA OROURO	BO - PA	G01	1.900.000
MCC157	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ	BR	G02	1.350.000
MCC159	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI	UY	G02	7.000.000
MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	UY	G02	134.900.000

ANEXO 7. Proyectos Individuales de la API Concluidos en 2014

Código	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Grupo de Proyectos	Inversión Estimada (en US\$)
AMA16	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS*	PE	G03	0
AMA24	PUERTO DE PAITA	PE	G03	266.922.000
AMA25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO*	PE	G03	0
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	PE	G04	120.300.000
AND91	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE	CO - EC	G02	4.100.000
AND13	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ*	CO	G03	0
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA – SOCOMPA) *	CH	G01	0
CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES)	PA	G03	555.000.000
GUY42	RUTA BOA VISTA - BONFIM*	BR	G02	0
GUY43	RUTA LINDEN - GEORGETOWN*	GU	G02	0
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	BR - UY	G02	5.000.000

(*) Este proyecto individual estaba concluido con anterioridad a la conformación de la API y fue incorporado a la Agenda porque complementa la red de conectividad del proyecto estructurado. Por lo tanto, su monto de inversión no se sumará al proyecto estructurado ni al monto total de la Agenda.



I . I . R . S . A

www.iirsa.org