



Cartera de Proyectos del COSIPLAN y API

Diagnóstico 2015

Reunión del GTE para la
Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API
15 de abril de 2015, Montevideo, Uruguay

Objetivo de la sesión

- Presentar el estado de situación de la información reportada en el SIP de la Cartera y de la API, de acuerdo a los compromisos de actualización acordados en 2014
- Mostrar qué tipo de análisis puede realizarse a partir de información completa y de calidad para comunicar el alcance y avance de los proyectos
- Identificar acciones para la mejora del SIP en base a los ejemplos presentados

1. CAMPOS NUEVOS

Trabajo realizado en 2014

- Organización de la ficha en tres dimensiones:
 1. Alcance
 2. Costo y Financiamiento
 3. Estado del Proyecto
- Incorporación de nuevos campos

Campo nuevo en Alcance del Proyecto

NOMBRE: REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE

CODIGO: HPP65

EJE: DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

GRUPO: G05: G5 - RÍO URUGUAY

PAÍSES: URUGUAY 🇺🇾

ETAPA DEL PROYECTO: PRE-EJECUCIÓN 📌

ÁMBITO: NACIONAL

SECTOR: Transporte

SUBSECTOR: Ferroviario

TIPO DE OBRA: Rehabilitación de ferrovías

API: SI 📌

ANCLA: NO 📌

PROYECTO ESTRUCTURADO API: INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY 📌

INVERSIÓN TOTAL DEL PROYECTO EN US\$:

ALCANCE DEL PROYECTO ▾

OBJETIVO:

Rehabilitación del tramo de vía férrea en territorio uruguayo a efectos de reactivar la conexión ferroviaria entre la Ciudad de Asunción y el Puerto de Montevideo, como parte de la conexión con el Eje de la Hidrovía.

DESCRIPCIÓN:

Reconstrucción de 327 km de vías en la línea Artigas en el tramo entre las estaciones de Tres Árboles (334km) - Salto (590km) con el ramal de Tres Árboles (334km) - Piedra Sola (392km) y el ramal de Salto (590km) - Salto Grande (603km), de manera de asegurar la vía Clase 3, según la Norma ALAF 5-026, que implica una velocidad de 40km/h y 20 Ton/eje.

PROYECTOS RELACIONADOS:

COD.	NOMBRE DEL PROYECTO
HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - ARTIGAS
HPP76	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS - POSADAS
HPP82	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS

Campos nuevos en Costo y Financiamiento, y Estado del Proyecto

COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

TIPO DE FINANCIAMIENTO: PÚBLICO ⓘ

FUENTE	INVERSIÓN (EN US\$)	ESTADO DEL FINANCIAMIENTO ⓘ
TESORO NACIONAL	43.780.000	aprobado
FOCEM	83.520.000	aprobado
INVERSIÓN TOTAL EN US\$	127.300.000	

INCLUIDO EN EL PRESUPUESTO NACIONAL: SI

AÑO: 2014

MONTO DE LOS ESTUDIOS EN US\$: 30000

FUENTE DE FINANCIAMIENTO DE LOS ESTUDIOS: TESORO NACIONAL ⓘ

ESTADO DEL PROYECTO

ETAPA DEL PROYECTO: PRE-EJECUCIÓN ⓘ

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN: 31/03/2017

LICENCIA AMBIENTAL: NO

ESTADO DE LOS ESTUDIOS: Iniciado

2. DESCRIPTORES POR SECTOR, SUBSECTOR Y TIPO DE OBRA

¿Qué son los descriptores?

“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”

(Informe de avance de la API 2014, Anexo 2)

Trabajo realizado en 2014

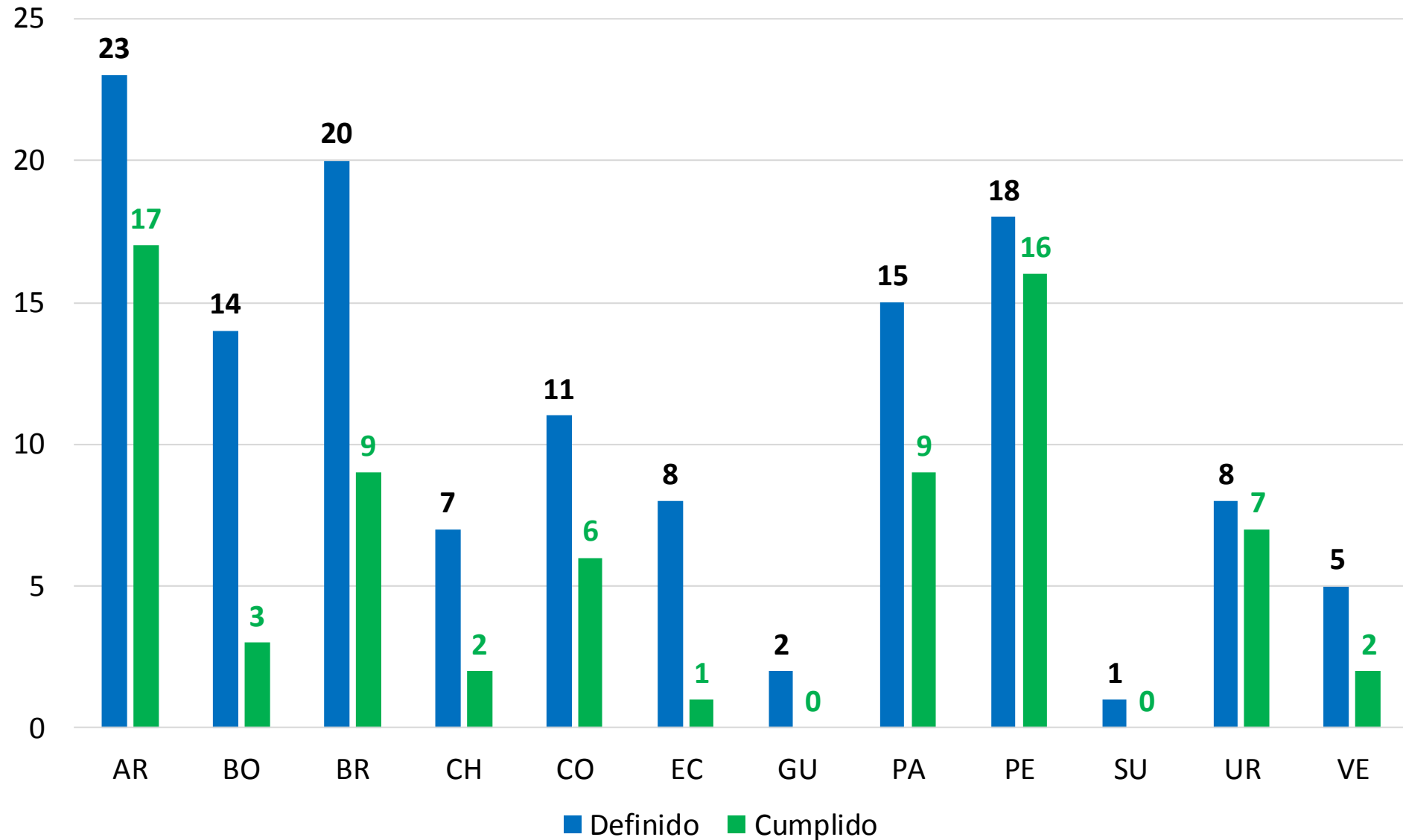
- Identificación de descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra
- Selección de descriptores principales y secundarios
- Aplicación a los proyectos en pre-ejecución y ejecución

Ejemplo de descriptores del tipo de obra “Rehabilitación de ferrovías”

DESCRIPTOR	VALOR	UNIDAD DE MEDIDA	
Ancho de vía o trocha	1435	milímetros	Principales
Estimación de pasajeros a transportar	0	número	
Longitud de vía	327	km	
Pendiente máxima	1.5%	Porcentaje de pendiente	
Peso por eje	20	toneladas por eje	
Tabla de remolque	1200	Capacidad promedio de remolque en toneladas del proyecto	
Tipo de carga a transportar	Graneles/carga peligrosa/otros tipos	Carga granel solido/Carga granel liquido/Carga general/Carga peligrosa/Carga refrigerada/Otros tipos de carga	
Velocidad de diseño	40	km/h	
Estaciones	9	número	Secundarios
Locomotoras cabeza de tren de carga de diseño	GE 2000	número	
Potencia media de locomotoras de carga	2000	HP	
Puentes	1.636	km	
Tuneles	0	km	
Vagones		número	
Vías con electrificación	0	km	

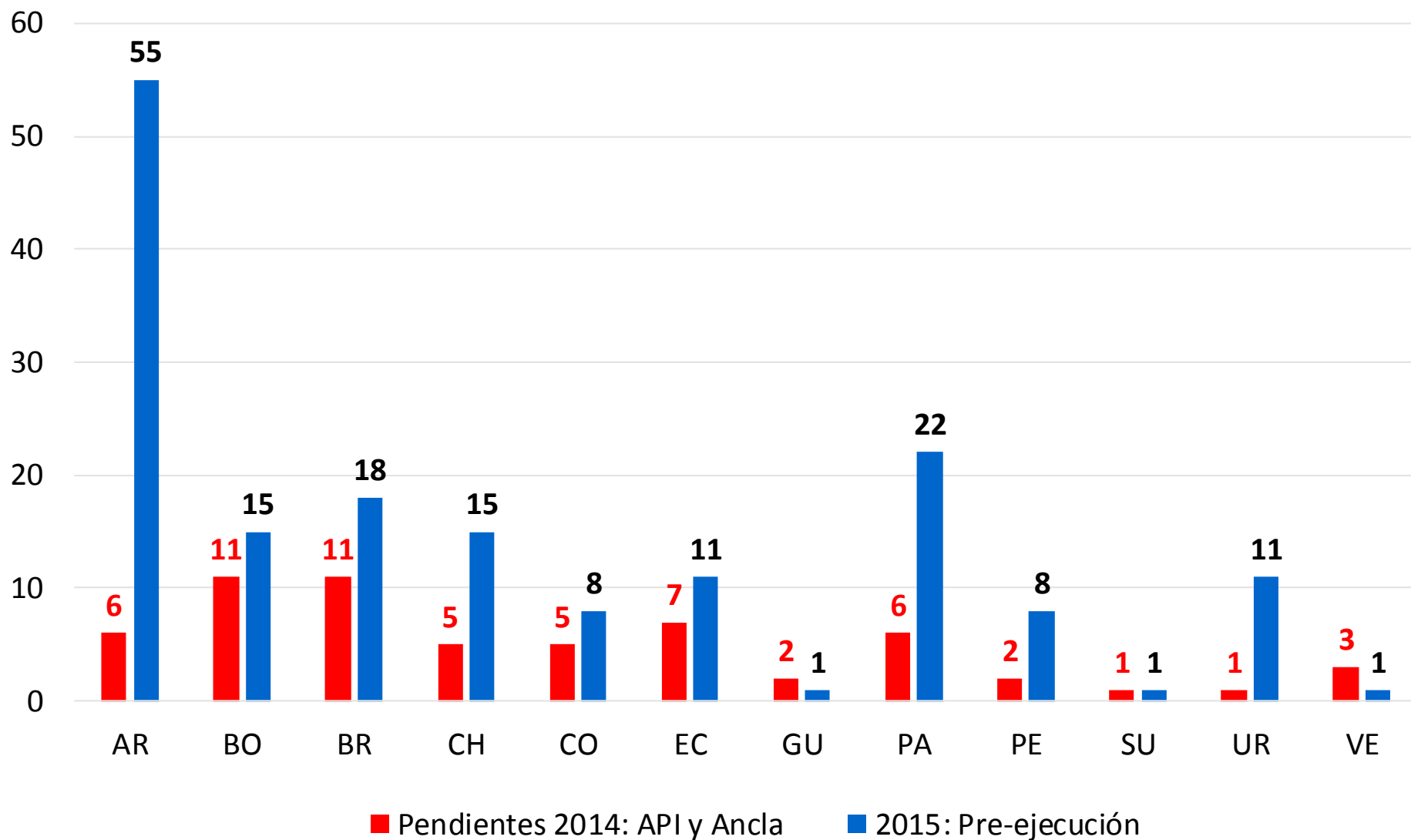
Cronograma Descriptores 2014

Proyectos API y Proyectos Ancla en pre-ejecución y ejecución por país



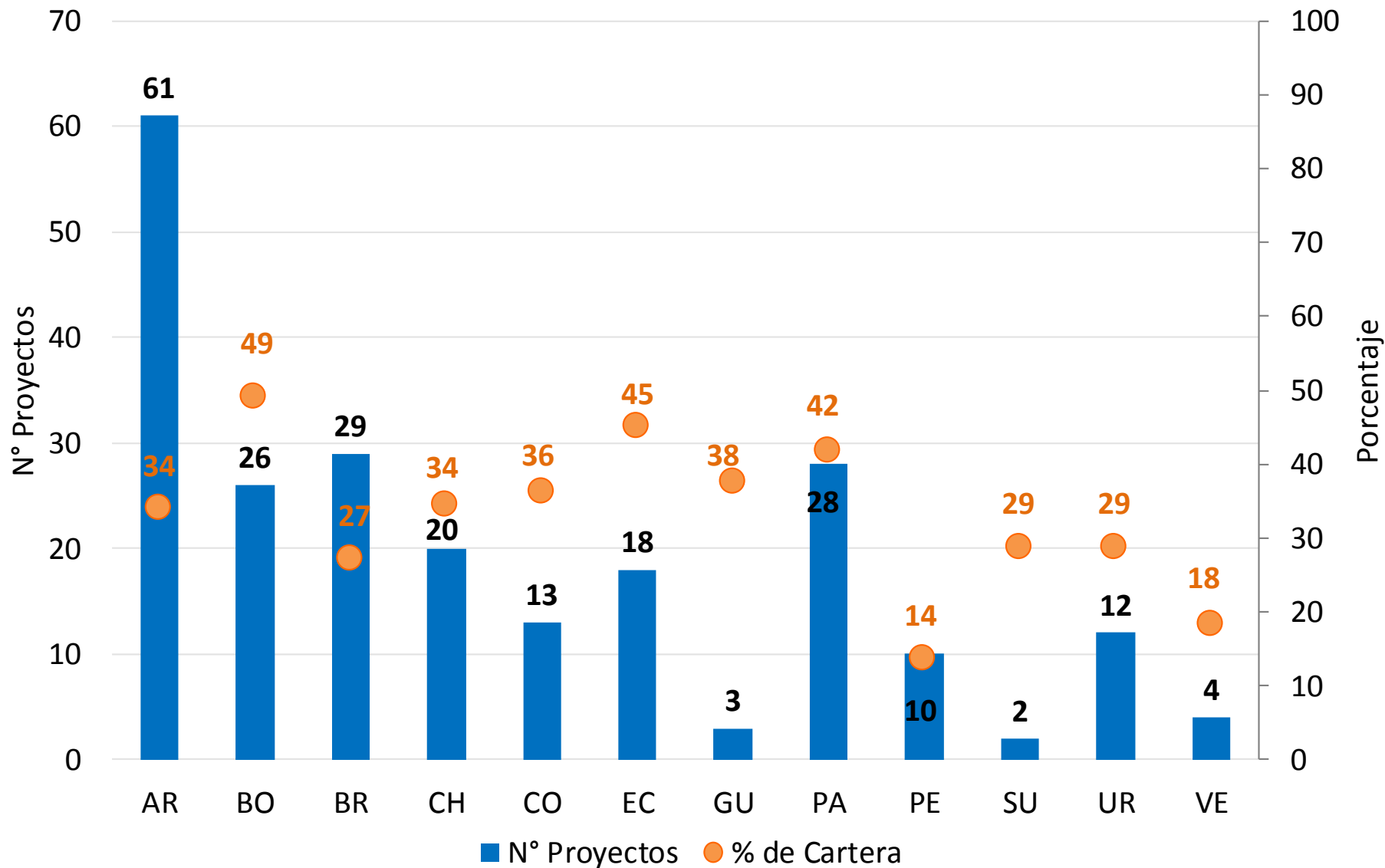
Cronograma Descriptores 2015

Proyectos de la Cartera COSIPLAN en pre-ejecución por país y pendientes 2014



Cronograma Descriptores 2015

En cantidad de proyectos y en % de la Cartera por país



3. Sistema de Monitoreo Permanente

Acuerdo 2014

- Aplicar gradualmente el SMP a todos los proyectos de la Cartera en pre-ejecución y ejecución

ETAPA DEL PROYECTO: PRE-EJECUCIÓN ⓘ

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN: 31/03/2017

LICENCIA AMBIENTAL: NO

ESTADO DE LOS ESTUDIOS: Iniciado

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 obra	95% Cuarto cuarto de obra	100% Obras recibidas
Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término
04/2011	10/2011	03/2012	07/2013	12/2013	07/2014	06/2015	12/2015	06/2016	12/2016	03/2017

■ Cumplida
 ■ Desarrollo normal
 ■ Desarrollo con inconvenientes
 ■ No cumplida

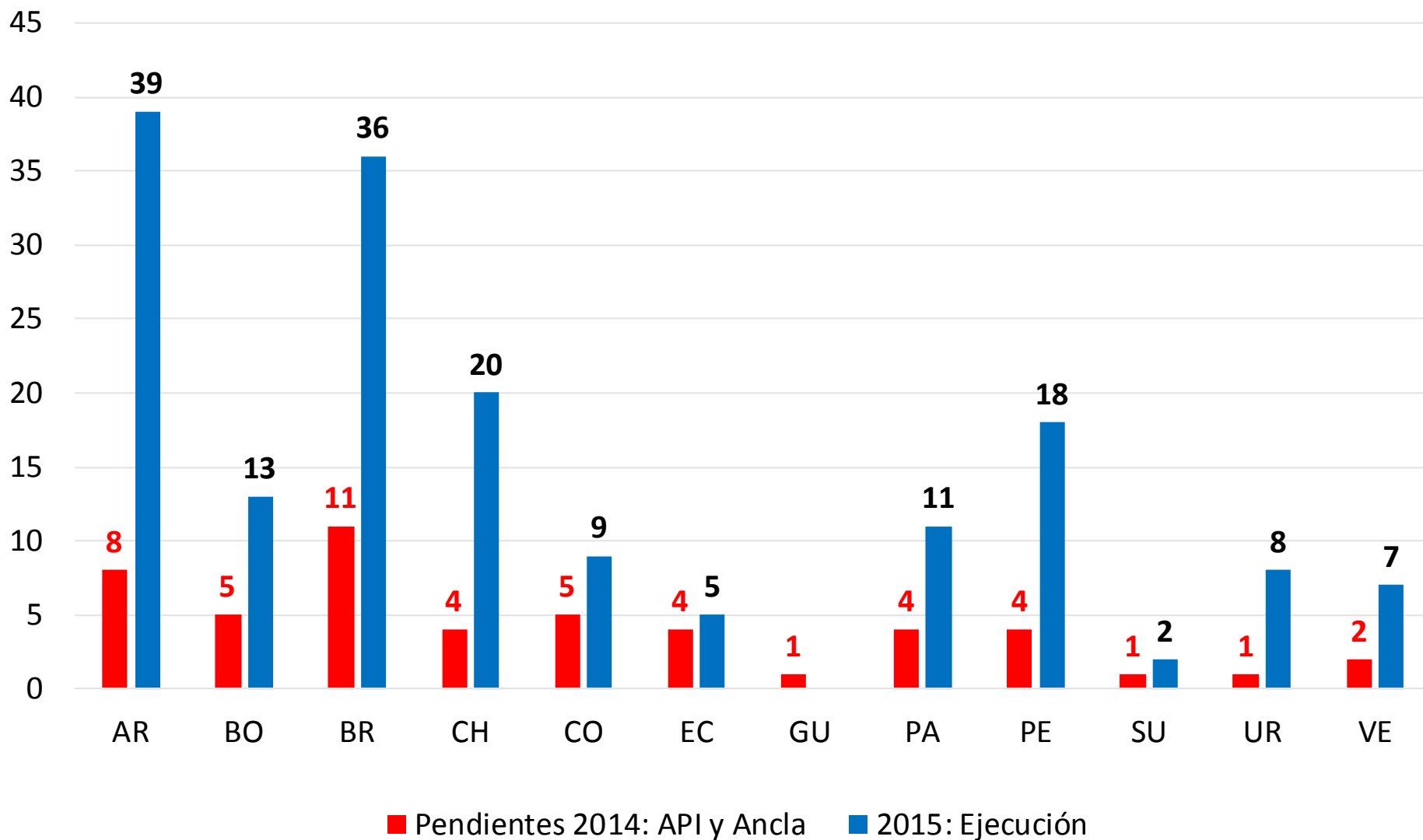
Tipo de Desvío	Fecha de Término de la Subetapa ⓘ	Subetapa	Causa	Fecha de Alta del Desvío	Fecha Modificación	Descripción	Estado
	08/2016	Cuarto cuarto de obra	Cambio de período	18/08/2014		Desvío automático por cambio de período	En curso
	09/2016	Obras recibidas	Cambio de período	18/08/2014		Desvío automático por cambio de período	En curso

Cronograma de carga del SMP a los proyectos de la Cartera

- **2014.** Proyectos Ancla
- **2015.** Proyectos en Ejecución
- **2016.** Proyectos en Pre Ejecución

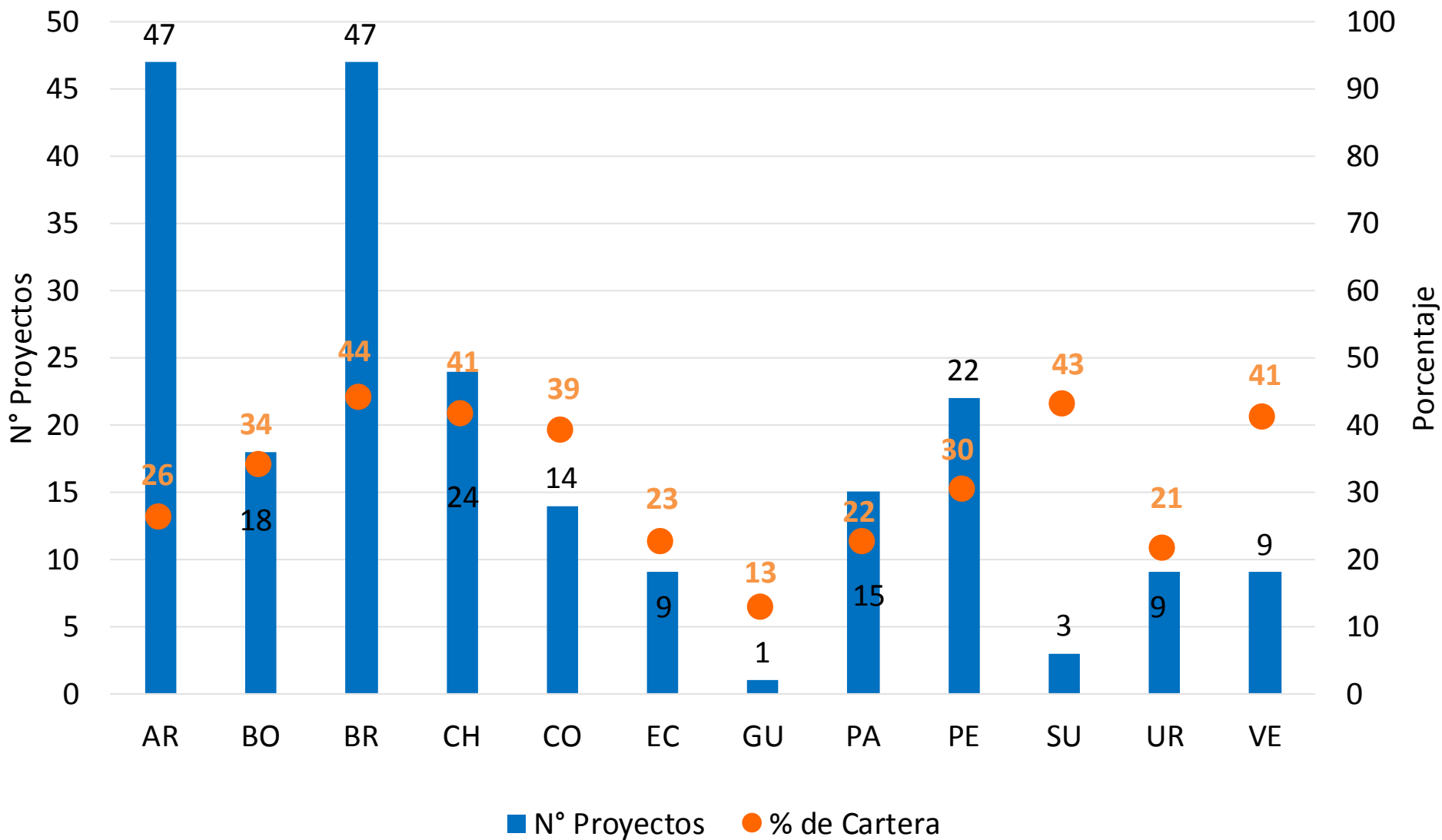
Cronograma SMP 2015

Proyectos de la Cartera COSIPLAN en ejecución por país y pendientes 2014



Cronograma SMP 2015

En cantidad de proyectos y en % de la Cartera por país



¿Qué tipo de análisis puede realizarse a partir de información completa y de calidad para comunicar el alcance y avance de los proyectos?

Ejemplo 1: Análisis Cuantitativo

Proyectos individuales API de un país

Ejemplo 2: Análisis Cualitativo

Proyecto Estructurado de la API

Ejemplo 1: Análisis Cuantitativo

Proyectos individuales API de URUGUAY

Cantidad de proyectos: 9

Proyectos concluidos: 1

Proyectos con descriptores completos: 8

Proyectos con el SMP cargado: 8

Proyectos individuales API de Uruguay

CÓDIGO	NOMBRE DEL PROYECTO ESTRUCTURADO	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO DE INVERSIÓN (en US\$)	PAÍS / PAÍSES
HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE	PRE-EJECUCIÓN	127.300.000	URUGUAY
HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY	PRE-EJECUCIÓN	40.000.000	ARGENTINA, URUGUAY
HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	PRE-EJECUCIÓN	15.000.000	URUGUAY
HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS	PRE-EJECUCIÓN	100.000.000	URUGUAY
MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	PRE-EJECUCIÓN	93.500.000	BRASIL, URUGUAY
MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	PRE-EJECUCIÓN	134.900.000	URUGUAY
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA-SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	CONCLUIDO	5.000.000	BRASIL, URUGUAY
MCC159	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI	PRE-EJECUCIÓN	7.000.000	URUGUAY
MCC160	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI	PRE-EJECUCIÓN	7.000.000	URUGUAY

Alcance de los proyectos

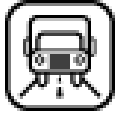


Rehabilitación de ferrovías

4 proyectos, que incluyen:

- 1.048 km de vías, de 40 o 60 km/h de velocidad de diseño, de potencia media de 2000 HP y locomotoras cabezas de GE 2000
- 33 estaciones
- 3 puentes (5, 154 km)
- Tablas de remolques de 1200 toneladas de capacidad promedio
- Pesos por eje: 18-20-22 toneladas por eje
- Ancho de trocha: 1435 mm (3 proyectos) y 1.000 mm (1 proyecto)

Alcance de los proyectos



Puentes

1 proyecto, que incluye:

- 400 m de longitud, de 2 vías



Mejoramiento de la navegabilidad fluvial

1 proyecto, que incluye:

- 42,7 km de canales de navegación a profundizar y ensanchar
- Calado entre 5,18 y 7,02 m
- Ancho de solera entre 80 m y 224 m

Alcance de los proyectos



Nuevos puertos fluviales

2 proyectos, que incluyen:

- 4 posiciones de atraque
- Dragado a 2 y a 4 m, ancho de solera de 60 m, por un total de 32 km
- 5 km de accesos viales o ferroviarios
- Un puerto multipropósito y un puerto de graneles sólidos, ambos de administración privada
- 3 muelles: 2 tramos de 60 m definidos por 2 dolphins cada uno, y un muelle de 400 m de una línea de pilotes

Costo y financiamiento de los proyectos

Estudios de pre-factibilidad

6 de los 8 proyectos en pre-ejecución ya cuentan con recursos para los estudios, por un total de **US\$ 750.000**, con las siguientes fuentes de financiamiento:

- US\$ 710.000 por el Tesoro Nacional
- US\$ 40.000 por fuentes privadas/corporativas

Costo y financiamiento de los proyectos

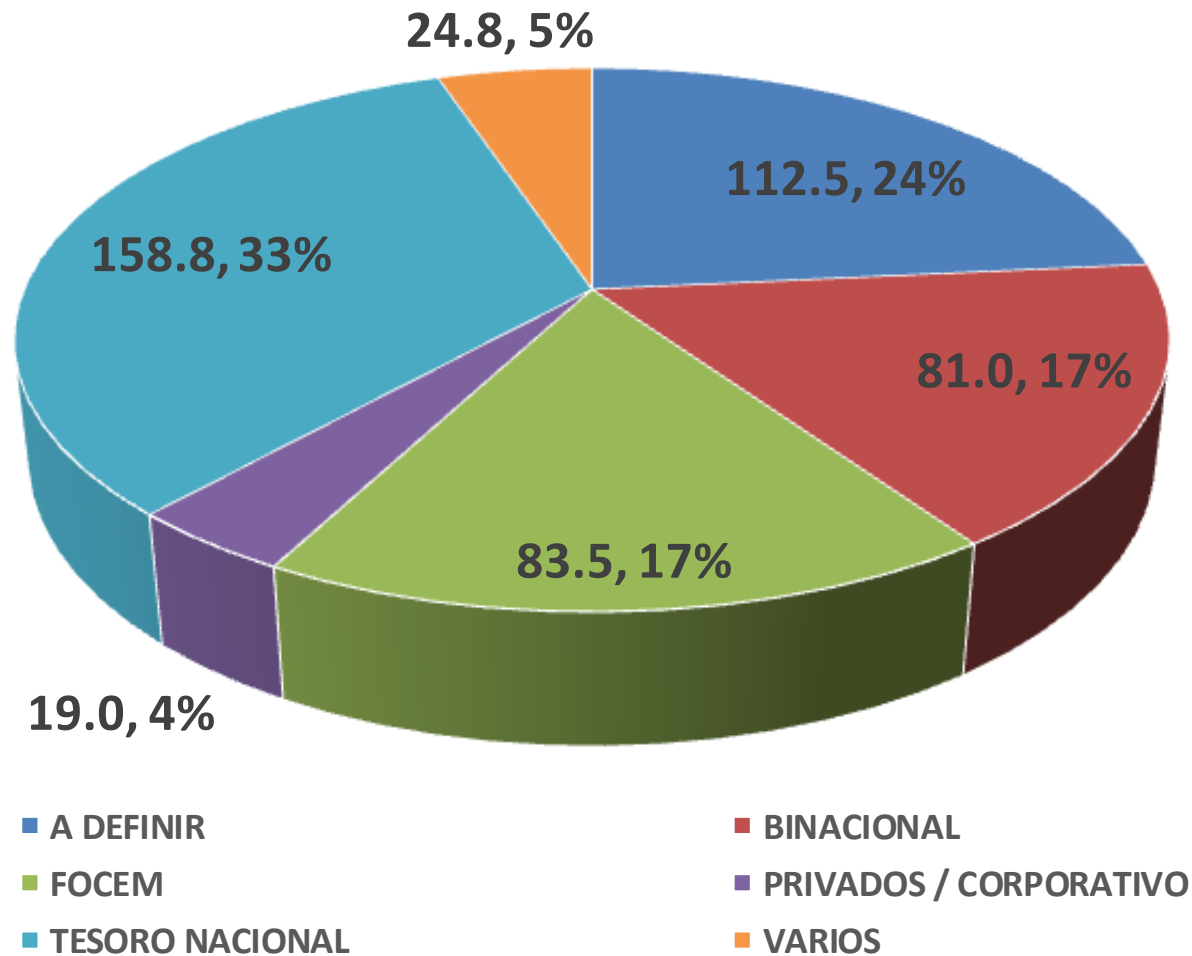
Inclusión en el presupuesto nacional

2 de los 8 proyectos en pre-ejecución se encuentran incluidos en el presupuesto nacional:

- Reacondicionamiento de la Ferrovía entre Montevideo y Rivera (2011)
- Rehabilitación y mejora del Tramo Ferroviario Piedra Sola - Salto Grande (2014)

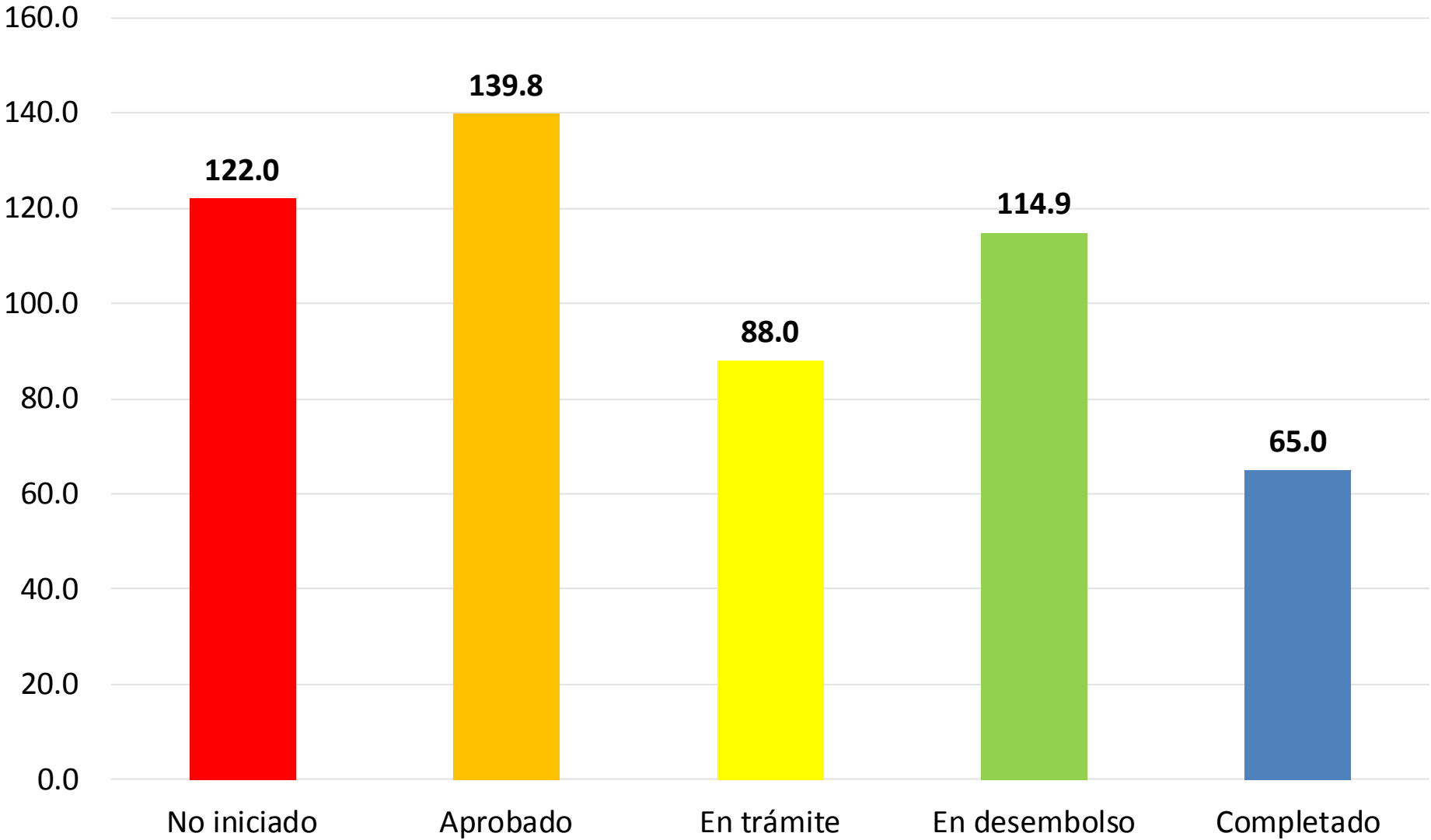
Costo y financiamiento de los proyectos

Inversión por fuente de financiamiento (en millones de US\$)



Costo y financiamiento de los proyectos

Inversión por estado del financiamiento (en millones de US\$)



Estado de los proyectos

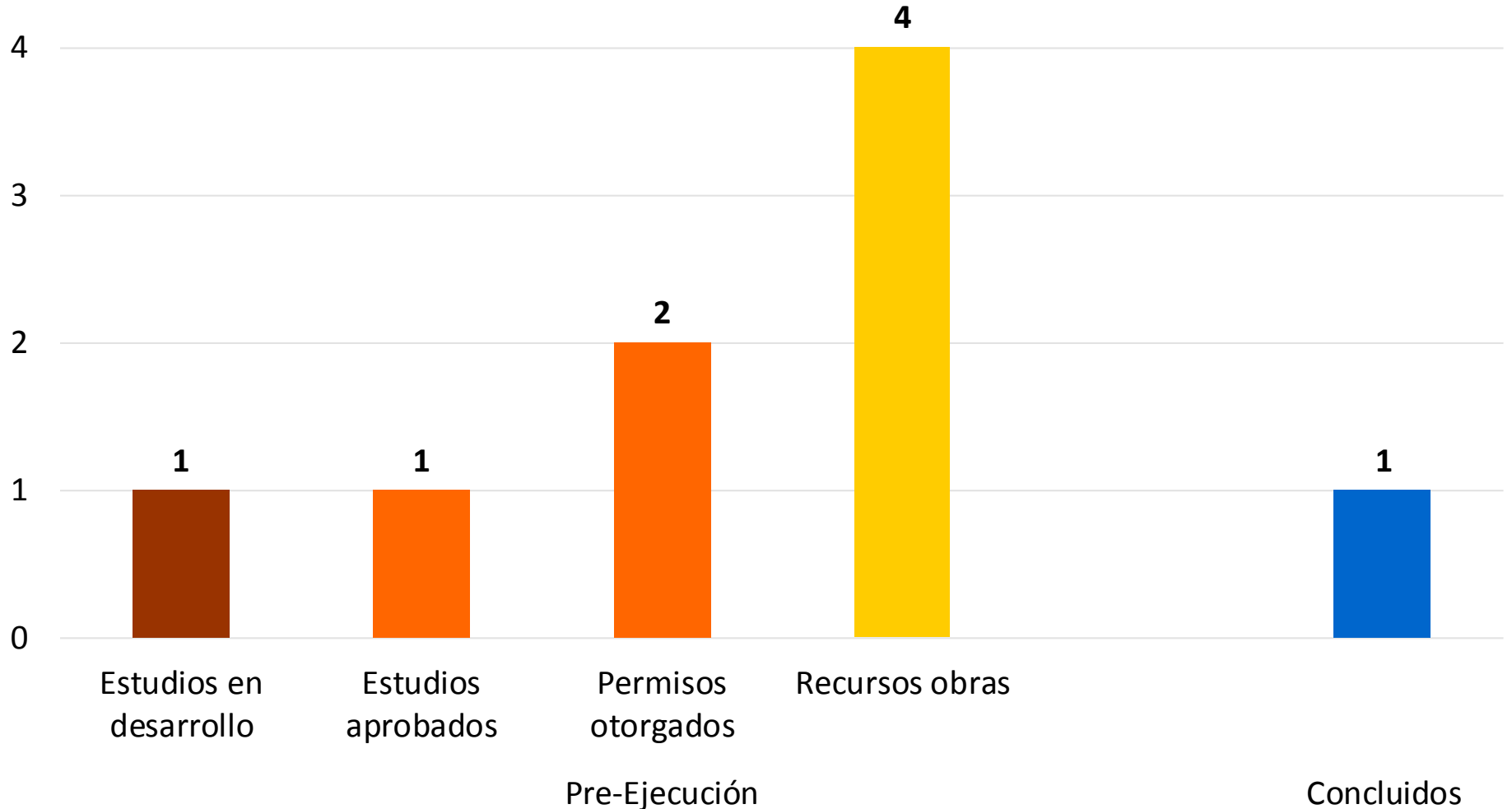
Vencimientos de sub-etapas

6 de los 8 proyectos en pre-ejecución tienen sub-etapas vencidas:

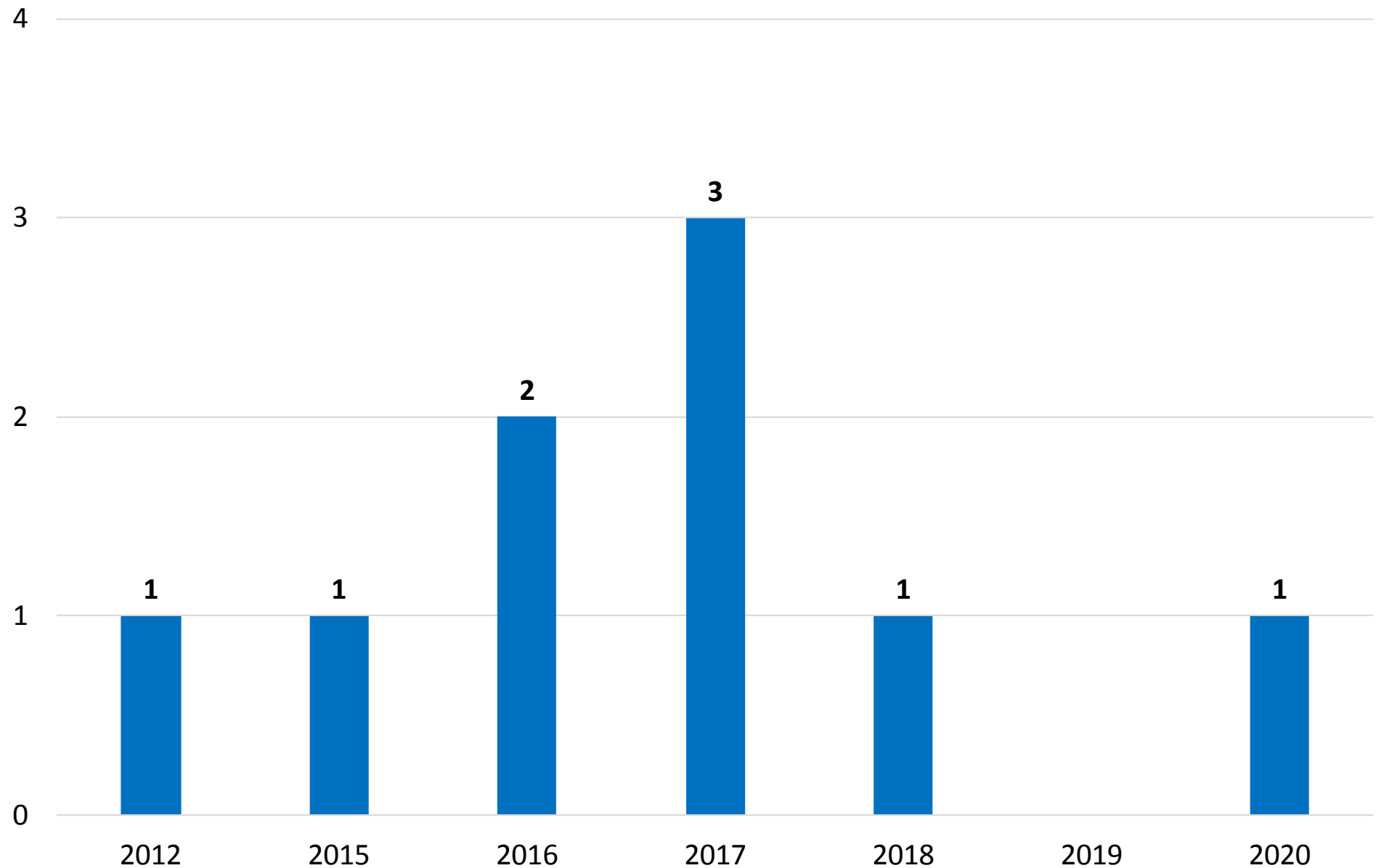
- 5 proyectos tienen sub-etapas vencidas por no estar actualizado el SMP
- 1 proyecto tiene sub-etapas vencidas por inconvenientes de financiamiento

Estado de los proyectos

Última sub-etapa concluida



Fecha de finalización de los proyectos



Ejemplo 2: Análisis Cualitativo
Proyecto estructurado API 11

Corredor Ferroviario Bioceánico
Paranaguá - Antofagasta

Análisis agregado del Proyecto API 11

- Los proyectos individuales se componen de **largos tramos** de vías férreas y **diferentes trochas**.
- Las **características físicas del territorio** complejizan la ejecución de las obras.
- La **implementación** de algunos proyectos individuales se encuentra **asociada a la definición y/o avances de otros**.
- Los **sistemas ferroviarios** existentes se encuentran en una situación **deteriorada**.
- **Cuatro** de los ocho proyectos todavía **no cuentan con fuentes de financiamiento** definidas.
- *“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”*

Análisis agregado del Proyecto API 11

- En el marco del COSIPLAN existe un **Grupo de Trabajo de Integración Ferroviaria** que incluye un sub-grupo sobre el Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá-Antofagasta. Como parte de los trabajos de este sub-grupo se realizó una primera reunión en la que cada país presentó los avances de sus tramos.
- La información de los proyectos en el SIP no se encuentra actualizada y **algunos** de ellos **no cuentan con la programación del ciclo de vida**, lo cual impide estimar la fecha de finalización del conjunto de obras.

En resumen...

¿QUÉ ES EL 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 UNASUR.
- El SIP es un **instrumento de política pública** que facilita y apoya la tarea de (i) **planificar, ejecutar y dar seguimiento** a la marcha de la agenda de proyectos de conectividad de América del Sur; y de (ii) **rendir cuentas** y comunicar resultados y contribuir a la **toma de decisiones**.

¿POR QUÉ ES UNA HERRAMIENTA VALIOSA?

- Brinda información sobre proyectos **seleccionados y priorizados por los gobiernos de la región** y se encuentran contenidos en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).
- Brinda información sobre los **planes de gobierno** para la conectividad y los **objetivos de desarrollo**.
- La información sobre los proyectos contenida en el SIP es **actualizada por funcionarios designados por las Coordinaciones Nacionales** del país o países involucrados en el proyecto.

¿Qué acciones tendríamos que realizar para poder completar y mantener actualizada la información de los proyectos?

¿Qué dificultades encontramos para realizar estas acciones? ¿Cómo se pueden solucionar?