



CARTERA DE PROYECTOS 2013



CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO



**Documento elaborado por IIRSA y aprobado por el
Comité Coordinador del COSIPLAN**



**IV Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN
Chile, 29 de noviembre de 2013**

NOTA

La información relativa a los proyectos de la Cartera del COSIPLAN que aquí se presenta tiene como fuente la información existente al 4 de octubre de 2013 en el Sistema de Información de los proyectos del COSIPLAN (www.iirsa.org/proyectos). El contenido de dicho Sistema es actualizado permanentemente por los países de UNASUR.

Los mapas que se encuentran en este documento han sido extraídos de la herramienta GeoSUR y elaborados para la Iniciativa IIRSA como herramienta de trabajo técnico y de 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.

LEYENDA

OTROS PROYECTOS DEL GRUPO

	Vial		Eléctrico-Hidroeléctrico
	Proyecto ferroviario		Programa de Manejo
	Navegabilidad de Río		Multimodal
	Eléctrico		Navegabilidad de Río
	Lineas de Telecomunicaciones		Fluvial
	Petróleo, gasífero		Gasífero
	Acceso perimetral, circunvalación vial		Puerto Terrestre
	Proyecto Ferroviario		Telecomunicaciones
	Puerto		Termoeléctrico
	Aeropuerto		Túnel
	Puente, alternativa de conexión		Centro Logístico
	Paso Fronterizo, CEBAF		

REFERENCIAS

	Capital del país		Perfil
	Ciudad		Pre-Ejecución
	Límite de país		Ejecución
	Vialidad existente		Concluido
	Hidrografía principal		

INDICE

Presentación	7
Resumen Ejecutivo	9
Parte I- Actividades del año, desarrollo y aplicación de metodologías y herramientas, y progreso registrado en los proyectos de la Cartera del COSIPLAN	9
<i>A)</i> La Cartera de Proyectos del COSIPLAN en el proceso de integración física de América del Sur	9
<i>B)</i> La planificación territorial	10
<i>C)</i> La Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana del COSIPLAN	11
Parte II- Los Proyectos de la Cartera de Proyectos por Eje de Integración y Desarrollo	12
PARTE I	
A. La Cartera de Proyectos del COSIPLAN en el proceso de integración física de América del Sur	17
1. Antecedentes y enfoque estratégico	17
2. Plan de acción estratégico del COSIPLAN	18
3. La Cartera de Proyectos del COSIPLAN	18
B. La Planificación Territorial en América del Sur	19
1. El Territorio en el centro de la atención: los Ejes de Integración y Desarrollo	19
<i>A)</i> El concepto de Eje de Integración y Desarrollo	19
<i>B)</i> Los Ejes de Integración y Desarrollo y la infraestructura	21
2. La Metodología de Planificación Territorial Indicativa	21
<i>A)</i> El proceso de Planificación Territorial en el marco de IIRSA	21
<i>B)</i> El proceso de Planificación Territorial en el marco del COSIPLAN	23
<i>C)</i> La aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa al Eje del Amazonas	24
<i>D)</i> Las Metodologías y Herramientas de Planificación del COSIPLAN	25
i. Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)	25
ii. Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg)	27
iii. Programas Territoriales de Integración (PTI)	28
iv. Metodología de Gestión y Prevención de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura	29
v. Sistema de Información Geográfica y Cartografía	29
vi. Sistema de Información del COSIPLAN	30
C. El avance de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN durante 2013	33
1. Antecedentes: Evolución de la Cartera de Proyectos entre 2004 y 2013	33
2. El progreso de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN durante 2013	34
<i>A)</i> Número de proyectos y monto de inversión estimada	34
<i>B)</i> Alcance territorial	36
<i>C)</i> Composición sectorial/sub-sectorial y tipo de obra de la Cartera del COSIPLAN	37
<i>D)</i> Los proyectos y tipos de financiamiento	40
<i>E)</i> El avance de los proyectos de la Cartera por etapas del ciclo de vida	43

PARTE II

D. Indicadores de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013	51
1. Indicadores generales de la cartera de proyectos del COSIPLAN	53
2. Tipo de financiamiento	54
3. Ámbito de los proyectos	54
4. Composición Sectorial, sub-sectorial y tipo de obra	56
5. Avance de los Proyectos	63
6. Proyectos Ancla	64
E. Eje del Amazonas	69
F. Eje Andino	95
G. Eje de Capricornio	125
H. Eje del Escudo Guayanés	145
I. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	161
J. Eje Interoceánico Central	183
K. Eje MERCOSUR-Chile	203
L. Eje Perú-Brasil-Bolivia	227
M. Eje del Sur	241

Este Tercer Informe, previsto en el Plan de Trabajo COSIPLAN-IIRSA 2013, destinado a la consideración del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) y al público en general, persigue un doble objetivo. Por un lado reseña los resultados del trabajo realizado por los países durante el presente año en materia de planificación territorial. Por otro lado presenta un balance general de la Cartera, incluyendo un detalle de la evolución de los proyectos.

El Informe está dividido en dos partes. La Primera Parte está compuesta por tres secciones. La primera de ellas reseña brevemente los antecedentes del proceso de integración física regional desarrollado en América del Sur. Se presenta el Plan de Acción Estratégico del COSIPLAN como sustento de los trabajos de este Consejo, y en particular de las acciones desarrolladas para consolidar su Cartera.

La segunda sección presenta el proceso de planificación territorial realizado en América del Sur. Se avanza sobre la importancia del territorio como espacio de desarrollo sostenible, y se presenta el concepto de Eje de Integración y Desarrollo. A continuación se describe la Metodología de Planificación Territorial Indicativa y su aplicación, que dio origen a la Cartera de Proyectos. El capítulo también recorre las metodologías y herramientas de planificación territorial del COSIPLAN, presentando sus objetivos y conceptos principales, con especial énfasis en los logros alcanzados en 2013.

La tercera sección realiza un análisis del progreso de los proyectos de la Cartera entre los años 2012 y 2013. Las cinco dimensiones seleccionadas con este propósito son: 1) número de proyectos y monto de inversión estimada; 2) alcance territorial; 3) composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; 4) tipo de financiamiento; y 5) avance de los proyectos según las etapas de su ciclo de vida entre los años 2012 y 2013. Para cada una de estas dimensiones se examinan una serie de variables que surgen de la información actualizada por los países en el Sistema de Información del COSIPLAN, el Informe de Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2012 y los resultados de las Reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos de los nueve Ejes, realizadas entre los días 7 y 9 de mayo de 2013 en la ciudad de Montevideo, Uruguay.

La Segunda Parte del documento consolida la información de la Cartera de Proyectos para el año 2013. En primer lugar se presenta, para todo el portafolio, los siguientes aspectos: 1) Indicadores generales del Eje (cantidad de proyectos e inversión estimada de cada grupo); 2) Tipo de financiamiento; 3) Proyectos API del Eje; 4) Composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; 5) Avance de los Proyectos; y 6) Proyectos Ancla.

A continuación se presenta la información sobre cada uno de los nueve Ejes, incluyendo la información de los Grupos de Proyectos que los componen, sus funciones estratégicas y el detalle de los proyectos involucrados. Finalmente se presenta la información consolidada de cada Eje, siguiendo la estructura de los aspectos utilizada para toda la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, en el inicio de esta Segunda Parte.

En 2008 los presidentes suramericanos crearon la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los doce países de la región. En este ámbito institucional se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial, siendo uno de ellos el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). El Consejo se constituye en la instancia de discusión política y estratégica para implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de UNASUR.

Desde el año 2000, los gobiernos de América del Sur habían venido realizando un importante esfuerzo de cooperación con el propósito de alcanzar una mayor y más sustentable integración física de la región. Los trabajos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) durante los primeros 10 años, y del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de UNASUR a partir de 2011, se orientaron desde su inicio a la planificación de proyectos de infraestructura como un componente clave del desarrollo de su territorio.

La característica distintiva de este proceso ha sido la planificación de la infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones con una perspectiva regional. Con el foco puesto en el territorio, los objetivos son aumentar la competitividad de las economías de la región; contribuir a la reducción de las disparidades regionales y la desigualdad social y mejorar la calidad y expectativa de vida en cada país y en la región como un todo.

PARTE I - ACTIVIDADES DEL AÑO, DESARROLLO Y APLICACIÓN DE METODOLOGÍAS Y HERRAMIENTAS, Y PROGRESO REGISTRADO EN LOS PROYECTOS DE LA CARTERA DEL COSIPLAN

A. LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN EN EL PROCESO DE INTEGRACIÓN FÍSICA DE AMÉRICA DEL SUR

La integración física suramericana reconoce antecedentes que se remontan a más de una década atrás. El hito destacado es la Primera Reunión de Presidentes Suramericanos en Brasilia en el año 2000.

Desde entonces, se han llevado a cabo doce cumbres suramericanas en las que se fue progresando hacia la conformación de la UNASUR. Las reuniones presidenciales fueron adquiriendo un creciente grado de formalización para culminar con la aprobación del Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas el 23 de mayo de 2008 en la ciudad de Brasilia.

Los Presidentes de la UNASUR han renovado año tras año su compromiso con la integración física de América del Sur, incluyendo el tema en la agenda común de UNASUR y poniendo en valor el trabajo realizado en el ámbito del COSIPLAN, instando al Consejo a continuar con sus esfuerzos en pos de lograr una efectiva conectividad territorial.

Durante el año 2011 el COSIPLAN avanzó hacia la construcción de los dos instrumentos que estructurarán su trabajo en los próximos diez años: el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

El PAE 2012-2022 es producto de un proceso de discusión y consensos alcanzados por el COSIPLAN, conformado a partir de propuestas de los funcionarios pertenecientes a los Ministerios de las áreas de infraestructura y/o planeamiento, o sus equivalentes.

Los objetivos generales y específicos del Consejo están estrechamente vinculados con aquellos relacionados con infraestructura establecidos en el Tratado Constitutivo de la UNASUR: la integración energética para el aprovechamiento integral, sustentable y solidario de los recursos de la región; el desarrollo de una infraestructura para la interconexión de

la región y de nuestros pueblos de acuerdo con los criterios de desarrollo social y económico sustentables; y la integración industrial y productiva, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas, cooperativas, redes y otras formas de organización productiva.

Asimismo, se plantean como aspectos clave para apoyar este trabajo el propósito de perfeccionar el papel del Consejo respecto de la ejecución de proyectos, así como revisar y aplicar las metodologías y herramientas de planeamiento territorial. El presente documento recoge el esfuerzo y los resultados logrados por el COSIPLAN en esta materia durante el año 2013.

B. LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

El informe explora la importancia del territorio como espacio de desarrollo sostenible, y la jerarquía que el mismo ha adquirido en la agenda de trabajo del COSIPLAN. Se presenta el concepto de Eje de Integración y Desarrollo como el elemento que estructura y organiza el territorio, permite identificar y consensuar proyectos de infraestructura de integración bajo una visión común de los doce países de Suramérica, concibiendo la infraestructura como un elemento de integración física que cataliza el desarrollo económico, social y ambiental de las áreas geográficas que atraviesa.

Con el objetivo de profundizar y enriquecer el proceso de planificación sostenible de la infraestructura en América del Sur, se desarrollaron diversos instrumentos. Estos instrumentos son: (i) Metodologías, que tienen el fin de incorporar aspectos ambientales, sociales, de integración productiva y logística, normativos y de regulación, entre otros; y (ii) Herramientas que apoyan y facilitan el análisis del territorio a través de la sistematización de la información de los proyectos.

Tanto las Metodologías como las Herramientas se encuentran incorporadas en el PAE, y los planes de trabajo anuales de COSIPLAN incluyen actividades para trabajar en el perfeccionamiento y aplicación de cada una de ellas.

Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE): Con el propósito de identificar acciones complementarias para potenciar, desde el punto de vista social, ambiental y cultural, los efectos positivos de los proyectos y minimizar sus impactos negativos, EASE utiliza como unidad de análisis el área de influencia de los Grupos de Proyectos de la Cartera y/o los proyectos de la API. La Metodología EASE es aplicable a diferentes escalas y niveles de análisis y contribuye al fortalecimiento institucional de los países a través de la participación y compromiso pleno de los gobiernos nacionales y sub-nacionales, designados como contrapartes para integrar los equipos de trabajo. Durante 2013 y como parte del Plan de Trabajo se completó la aplicación de la metodología al proyecto “Transporte Multimodal Laguna Merín y Lagoa Dos Patos” (Uruguay - Brasil) y se realizó una reunión del GTE sobre esta materia el 24 de septiembre en Santiago de Chile, con el propósito de presentar los resultados.

Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg): El objetivo de la metodología es evaluar el potencial de integración productiva y del desarrollo de la logística en el área de influencia de un grupo de proyectos o de un proyecto de la API. Como resultado contribuye a potenciar el impacto de la implementación de la infraestructura en el desarrollo de estas actividades. Esta metodología fue revisada y aprobada por los Ministros de COSIPLAN en su Tercera Reunión Ordinaria en 2012.

Programas Territoriales de Integración (PTIs): El PAE prevé como otro de sus objetivos “diseñar estrategias regionales de planeamiento para el desarrollo de infraestructura”. Los Programas Territoriales de Integración buscan 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. Los estudios técnicos y las herramientas metodológicas desarrolladas (IPrLg y EASE, entre otras) sirven de referencia para la elaboración de estos programas. Durante 2012 y 2013 se realizaron trabajos orientados a definir los lineamientos generales para la elaboración de estos programas, que culminaron con la aprobación del documento “PTI, Lineamientos conceptuales para su formulación”, por los Coordinadores Nacionales en su XXII Reunión, que tuvo lugar el 25 de Junio del 2013 en la ciudad de Lima.

Metodología de Gestión y Prevención de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura: Las pérdidas económicas y los impactos sociales asociados con eventos geológicos y climáticos han cobrado significación. Ello se ha traducido en la inclusión en el PAE de acciones definidas con el propósito de contar con procedimientos claros para prevenir o

reducir los efectos de eventos catastróficos (terremoto, maremotos, aluviones, inundaciones y erupciones volcánicas) que afecten las infraestructuras suramericanas, y establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública. Durante 2013 se desarrolló una propuesta de la “Metodología de Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura” que fue presentada a los países en la reunión del GTE que tuvo lugar el 25 de septiembre de 2013 en Santiago de Chile.¹

Sistema de Información Geográfica y Cartografía: Con el propósito de dotar al COSIPLAN de una herramienta de georeferenciamiento que oriente la Planificación Territorial en Suramérica y la toma de decisiones, en el año 2011 se inició el desarrollo del sistema, aprobándose los lineamientos técnicos básicos en una reunión de Ministros celebrada el 16 de noviembre del 2012 en Lima. Desde entonces se avanzó en su desarrollo cuya implementación cuenta con el apoyo del Fondo de Iniciativas Comunes de UNASUR. Sobre la base de estos acuerdos y como parte del Plan de Trabajo del año 2013 se avanzó en el desarrollo e implementación del sistema, mediante una serie de reuniones del GTE.

Sistema de Información del COSIPLAN: Con base en el progreso realizado desde 2004 en la actualización permanente de la Base de Datos de Proyectos, y tal como está previsto por el PAE, ha sido posible consolidar en un único instrumento la información básica sobre cada proyecto, actualizada por un responsable por país o países dependiendo del alcance territorial del proyecto.² Las continuas mejoras en las herramientas informáticas han permitido mejorar la calidad de la información de las fichas de proyectos. En el año 2013, el sistema de información continuó perfeccionándose, con el desarrollo de nuevas herramientas que conforman sistema con tres componentes: (i) la Base de Datos de Proyectos del COSIPLAN, (ii) la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API, y (iii) un Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) de la API.

C. LA CARTERA DE PROYECTOS PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA DEL COSIPLAN

Evolución de la cartera: Uno de los objetivos del COSIPLAN establecido en su Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 consiste en revisar y actualizar la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa. La Cartera de Proyectos se crea en 2004 con un portafolio de 335 proyectos de infraestructura organizados en 40 grupos de proyectos, por una inversión estimada de US\$ 37.424,8 millones. Para el año 2013, la Cartera de Proyectos del COSIPLAN se compone de 583 proyectos de infraestructura para la integración en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, organizados en 48 grupos de proyectos y nueve Ejes de Integración y Desarrollo, que alcanzan una inversión estimada de US\$ 157.730,5 millones.

Composición sectorial de la Cartera: El 88,2% de los proyectos y el 67,7% de las inversiones de esta Cartera corresponden a proyectos del sector transporte, en tanto los proyectos de energía explican el 10,1% y 32,3% respectivamente. Los proyectos de transporte carretero priman en la cartera con prácticamente la mitad de las iniciativas y más del 50% de la inversión sectorial, seguidos por los proyectos de transporte ferroviario, marítimo y fluvial en orden de importancia. Significativa importancia están adquiriendo los proyectos de pasos de frontera, que constituyen iniciativas más intensivas en desarrollo y coordinación intra e interinstitucional que en infraestructura, pero que desempeñan un papel destacado para la facilitación de la integración y el comercio regional. La cartera del sector de comunicaciones no alcanza el 2% del número de proyectos y un monto de inversión que se estima en US\$ 44,7 millones.

El alcance territorial de la Cartera COSIPLAN: por su localización territorial 481 proyectos de la Cartera del COSIPLAN son proyectos cuyo ámbito de ejecución es exclusivamente nacional. Sin embargo, la mayoría de esos proyectos contribuye directamente a completar, mejorar o readecuar infraestructura para la integración y por ende tienen impacto con alcance regional. De los proyectos restantes, 96 son binacionales y 5 trinacionales. Existen únicamente dos proyectos multinacionales que son de telecomunicaciones entre Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela en el grupo de proyectos 10 del Eje Andino.

¹ GTE sobre Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes, 25 de septiembre de 2013, Santiago de Chile www.iirsa.org/taller_riesgos_catastrofes_2013.asp

² Proyectos nacionales, binacionales o multinacionales.

Financiamiento de la Cartera por tipo: En cuanto al financiamiento de proyectos, la fuente principal es el sector público (74,5%). La presencia privada y las asociaciones público/privadas representan proporciones similares con 12,5% y 13% respectivamente.

La programación de la Cartera según la Metodología del Ciclo de Vida y la clasificación por etapas: De los 583 proyectos de la Cartera, 172 proyectos por un monto de inversión estimada de poco menos de la mitad de la Cartera (US\$75.267,3 millones o 47,7%) se encuentra en etapa de ejecución; 162 proyectos se encuentran en etapa de perfil por un monto estimado de US\$19.669,5 millones (12,5% de la Cartera); 164 proyectos se encuentran en etapa de pre-ejecución por un monto estimado de US\$ 46.503,9 millones (29,5%); y 85 proyectos se encuentran concluidos por un monto de US\$16.289,8 millones (10,3% de la Cartera). Al analizar el año de ingreso a la Cartera de los proyectos que se encuentran en etapa de perfil, se observa que el 74,1% se incluyeron antes del año 2011.

Como parte del Plan de Trabajo 2014 se tiene previsto iniciar la aplicación del módulo de monitoreo a los proyectos de la Cartera del COSIPLAN. De este modo se podrá contar con información actualizada sobre la programación de cada etapa del ciclo de vida de los proyectos y se podrá estimar con mayor precisión las fechas de terminación de los proyectos.

PARTE II – LOS PROYECTOS DE LA CARTERA DE PROYECTOS POR EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

La Segunda Parte de este informe recopila y organiza toda la información relativa a la Cartera de proyectos del COSIPLAN 2013 en un formato ejecutivo. Presenta la distribución de los proyectos y de la inversión estimada por Eje; la composición sectorial y sub-sectorial de la Cartera del COSIPLAN por Eje; la tipología de proyectos por sector y sub-sector, distinguiendo proyectos que financia los siguientes tipos de obra:

- Obras nuevas de construcción: aeropuertos, puertos marítimos y fluviales, puentes, túneles, carreteras, ferrovías, plantas generadoras de energía, redes de interconexión;
- Ampliación: aeropuertos, carreteras, infraestructura terrestre de puertos marítimos y fluviales, infraestructura de centros de control fronterizo;
- Rehabilitación y mantenimiento: calzadas y estructuras, ferrovías; y
- Adecuación: puertos marítimos y fluviales, interconexiones energéticas, aeropuertos.

Las secciones individuales de los Ejes presentan un mapa de la ubicación y área de influencia del Eje y de sus grupos de proyectos; exponen las funciones estratégicas de los grupos de proyectos; enumeran los proyectos que los componen incluyendo la inversión estimada y la etapa de ejecución; reseñan la distribución de los proyectos de cada Eje según su etapa de ejecución y su composición sectorial.

Del análisis de los proyectos de la Cartera por Eje de Integración y Desarrollo, se observa:

El Eje del Amazonas está compuesto por 88 proyectos organizados en 8 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$28.948,9 millones. Si bien más del 50% de sus proyectos son carreteros y fluviales, los proyectos ferroviarios implican un 41,3% de su inversión estimada.

En función de la propuesta realizada por Brasil para incorporar las regiones del Nordeste y Centro Oeste al Eje del Amazonas, en el año 2013 se realizó el ejercicio de aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa a ese Eje. Como resultado de este trabajo se amplió el área de influencia del grupo de proyectos 5 “Conexión entre la cuenca amazónica y el nordeste septentrional de Brasil”, al cual se sumaron 14 proyectos, quedando 17 proyectos en total. El monto de inversión aproximado del grupo es US\$ 15.817 millones. Adicionalmente, se definió un nuevo grupo de proyectos denominado “Grupo 8: Conexión ferroviaria Porto Velho - Nordeste Meridional de Brasil” con 11 proyectos que alcanzan una inversión estimada de US\$ 6.510 millones.

El Eje Andino está compuesto por 65 proyectos organizados en 10 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$9.183,5 millones priman los proyectos carreteros seguidos de los pasos de frontera. Su inversión estimada se explica en un 36,5% por los proyectos colombianos “Corredor vial Bogotá - Buenaventura” y “Corredor vial Bogotá - Cúcuta”.

El **Eje de Capricornio** está compuesto por 80 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$13.974,6 millones. Más del 80% de su inversión estimada se concentra en los sectores carreteros y ferroviarios.

El **Eje del Escudo Guayanés** está compuesto por 20 proyectos organizados en 4 grupos de proyectos con inversión estimada de US\$4.560,4 millones. Dos tercios de este monto pertenecen al proyecto de Suriname "Plan maestro integrado de proyección costera Albina - Nickerie".

El **Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná** está compuesto por 94 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$7.865,1 millones. Este EID es el segundo Eje en cuanto a cantidad de proyectos, sin embargo su inversión estimada solo representa un 5% del total de la Cartera ya que más de la mitad de sus proyectos son fluviales que no requieren grandes montos para ser ejecutados.

El **Eje Interoceánico Central** está compuesto por 62 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$8.830,5 millones. Más del 50% de sus proyectos son carreteros y su inversión estimada se concentra en más de un 80% en proyectos carreteros y ferroviarios.

El **Eje MERCOSUR-Chile** está compuesto por 122 proyectos organizados en 6 grupos de proyectos con una inversión US\$52.701,1 millones. Los proyectos "Proyecto ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)" y "Construcción de la planta hidroeléctrica de Corpus Christi" explican el 17,6% de la inversión estimada del Eje.

El **Eje Perú-Brasil-Bolivia** está compuesto por 26 proyectos organizados en 3 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$29.089,8 millones. El 62,6% de la inversión estimada del Eje Perú-Brasil-Bolivia corresponde al proyecto brasileño "Complejo hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau)" que se encuentra en ejecución.

El **Eje del Sur** está compuesto por 28 proyectos organizados en 2 grupos de proyectos con una inversión estimada de US\$2.762 millones. Los proyectos de mayor inversión son "Ramal ferroviario Bahía Blanca - San Carlos de Bariloche" y "Construcción de interconexión a 500KV región Comahue - Cuyo" que implican un 27,1% del total estimado.



PARTE I

1. ANTECEDENTES Y ENFOQUE ESTRATÉGICO

La integración física suramericana reconoce antecedentes que se remontan a más de una década atrás. El hito destacado es la Primera Reunión de Presidentes Suramericanos en Brasilia en el año 2000. Este encuentro lanzó un proceso de integración y cooperación de múltiples ejes que integra a los doce países independientes de América del Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela. En dicha oportunidad, los Presidentes se comprometieron a promover la integración regional para encarar los retos vigentes y aprovechar las ventajas ofrecidas por la globalización. Un resultado concreto desde esta perspectiva, fue la creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), con el propósito de “impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano” (Comunicado de Brasilia, 2000).

Desde entonces, se han llevado a cabo doce cumbres suramericanas en las que se fue progresando hacia la conformación de la UNASUR. Las reuniones presidenciales fueron adquiriendo un creciente grado de formalización para culminar con la aprobación del Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas el 23 de mayo de 2008 en la ciudad de Brasilia. Según el artículo 2 de dicho tratado, la UNASUR tiene como objetivo construir, de manera participativa y consensuada, un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, entre otros, con miras a eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social, la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía e independencia de los Estados (Tratado Constitutivo de la UNASUR, 2008).

En la Tercera Reunión de la UNASUR (Quito, agosto de 2009) los Presidentes suramericanos decidieron la creación, en dicho ámbito institucional, del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). El Estatuto y el Reglamento del Consejo fueron aprobados por los Ministros del COSIPLAN en su primera reunión (Buenos Aires, diciembre de 2009). De acuerdo a su Estatuto, el COSIPLAN “es una instancia de discusión política y estratégica (...) para implementar la integración de la infraestructura regional de los países Miembros de la UNASUR”. En ocasión de la IV Reunión de Presidentes de la UNASUR (Georgetown, noviembre de 2010), los mandatarios auguraron “la pronta puesta en marcha de su Plan de Acción, de especial importancia para el futuro de la integración regional” y enfatizaron “la importancia de seleccionar un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional” (Declaración de la IV Reunión de la UNASUR, 2010).

Durante la VI Reunión de Presidentes de la UNASUR (Lima, noviembre de 2012) los Presidentes aprobaron el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) del COSIPLAN. También destacaron la “voluntad de promover el uso intensivo de tecnologías de información y comunicaciones (TICs) y la construcción del anillo de fibra óptica suramericano” (Declaración de la V Reunión de la UNASUR, 2012).

Al año siguiente, en su VII Reunión Ordinaria (Paramaribo, agosto de 2013) los mandatarios consideraron que uno de los pilares de una visión estratégica de UNASUR a largo plazo es el “fortalecimiento de la infraestructura física y la conectividad entre los Estados Miembros a efectos de promover la integración de sus ciudadanos e impulsar la construcción de la identidad suramericana”. En materia de financiamiento de la integración física, solicitaron al Consejo analizar la posibilidad de conformar mecanismos para financiar los proyectos de infraestructura, con la participación de los bancos de desarrollo regionales. Asimismo, instaron al COSIPLAN a avanzar en la interconexión de redes de fibra óptica “con el objetivo de tornar las telecomunicaciones más seguras, fortalecer el desarrollo de las tecnologías regionales y promover la inclusión digital” (Declaración de la VII Reunión de la UNASUR, 2013).

De esta manera, los Presidentes de la UNASUR renuevan año tras año su compromiso con la integración física de América del Sur, incluyendo el tema en la agenda común de UNASUR y poniendo en valor el trabajo realizado en el ámbito del COSIPLAN, instando al Consejo a continuar con sus esfuerzos en pos de lograr una efectiva conectividad territorial.

2. EL PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO DEL COSIPLAN

Durante el año 2011 el COSIPLAN avanzó hacia la construcción de los dos instrumentos que estructurarán su trabajo en los próximos diez años: el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

El PAE 2012-2022 es producto de un proceso de discusión y consensos alcanzados por el COSIPLAN, conformado a partir de propuestas de los funcionarios pertenecientes a los Ministerios de las áreas de infraestructura y/o planeamiento, o sus equivalentes, de los Estados Miembros de la UNASUR. Los puntos más destacados del PAE son:

- Reconoce los resultados alcanzados por la Iniciativa IIRSA en materia de integración de la infraestructura regional, especialmente: (i) el desarrollo y aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa que dio como resultado una cartera consensuada de más de 500 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, organizada en nueve Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs); (ii) la conformación de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010 que consiste en un conjunto de 31 proyectos prioritarios con fuerte impacto en la integración física del territorio; (iii) el desarrollo de proyectos en materia de Procesos Sectoriales de Integración (PSIs); y (iv) el desarrollo y aplicación de nuevas herramientas y metodologías de planeamiento.
- Se fundamenta en el Tratado Constitutivo de la UNASUR y el Estatuto y Reglamento del COSIPLAN. Los objetivos generales y específicos del Consejo están estrechamente vinculados con aquellos relacionados con infraestructura establecidos en el Tratado Constitutivo de la UNASUR:
 - “d) la integración energética para el aprovechamiento integral, sustentable y solidario de los recursos de la región”
 - “e) el desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y de nuestros pueblos de acuerdo con los criterios de desarrollo social y económico sustentables”
 - “m) la integración industrial y productiva, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas, cooperativas, redes y otras formas de organización productiva”
- Para cada objetivo específico del COSIPLAN se establece un conjunto de acciones que incluyen los productos esperados, el tiempo estimado o la frecuencia de ejecución para cada una de ellas. Asimismo, identifica los principales instrumentos para la implementación de estas acciones y prevé el desarrollo de mecanismos para su monitoreo y evaluación, considerando una revisión del PAE a los cinco años de su puesta en marcha.

3. LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN

El PAE recoge los desafíos que los Presidentes de América del Sur le presentan al COSIPLAN, siendo uno de los más relevantes lograr apoyo político y condiciones de financiamiento viables para los proyectos de la “Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana” (en adelante “Cartera del COSIPLAN”), y en particular para su Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.

Asimismo, se plantea como aspectos clave para apoyar este trabajo el propósito de perfeccionar el papel del Consejo respecto de la ejecución de proyectos, así como revisar y aplicar las metodologías y herramientas de planeamiento territorial. Todo ello para contribuir a la selección e implementación de proyectos que generen desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

En este contexto y desde su creación, el COSIPLAN avanza en estas líneas de acción incluyendo en sus planes de trabajo anuales actividades específicas para tal fin. Estas actividades consisten en: (i) la actualización y revisión permanente de la información de los proyectos contenida en el Sistema de Información del COSIPLAN; (ii) la realización de reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos tanto para la actualización de los proyectos de la Cartera como para el perfeccionamiento y análisis de las metodologías y herramientas de planificación; (iii) la aplicación de las metodologías de planificación a grupos de proyectos o proyectos de la API a fin de identificar acciones complementarias a las obras de infraestructura, incorporando a la planificación aspectos ambientales, sociales, de integración productiva y logística, entre otros; y (iv) el desarrollo, perfeccionamiento e implementación de herramientas de apoyo al análisis del territorio.

El presente documento recoge el esfuerzo y los resultados logrados por el COSIPLAN en esta materia durante el año 2013.

B. La Planificación Territorial en América del Sur

Desde el año 2000, los gobiernos de América del Sur han venido realizando un importante esfuerzo de cooperación y diálogo con el propósito de alcanzar una mayor y más sustentable integración física de la región. Los trabajos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) durante los primeros 10 años, y del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de UNASUR a partir de 2011, se orientan a la planificación de proyectos de infraestructura como un componente clave del desarrollo de su territorio.

La característica distintiva de este proceso ha sido la planificación de la infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones con una perspectiva regional. Con el foco puesto en el territorio, los objetivos son aumentar la competitividad de las economías de la región; contribuir a la reducción de las disparidades regionales y la desigualdad social y mejorar la calidad y expectativa de vida en cada país y en la región como un todo.

1. EL TERRITORIO EN EL CENTRO DE LA ATENCIÓN: LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

En esta sección se explora la importancia del territorio como espacio de desarrollo sostenible, y la jerarquía que el mismo ha adquirido en la agenda de trabajo del COSIPLAN. Se presenta el concepto de Eje de Integración y Desarrollo como el elemento que estructura y organiza el territorio, y su vinculación con la infraestructura concebida como un elemento de integración física que cataliza el desarrollo económico, social y ambiental de las áreas geográficas que atraviesa.

A) EL CONCEPTO DE EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

El concepto alrededor del cual se organizó la planificación territorial es el de Eje de Integración y Desarrollo (EID). Un EID es una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos. Esta franja es articulada por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo.

Los EIDs permitieron identificar y consensuar proyectos de infraestructura de integración bajo una visión común de los doce países de Suramérica en el marco de un proceso de planificación territorial indicativa. A partir de la caracterización económica, social y ambiental del área de influencia de los Ejes se busca articular de manera directa a los proyectos con sus espacios.

El Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE)¹ del COSIPLAN amplía este concepto haciendo hincapié en la necesidad de privilegiar el desarrollo sustentable y actuar en la reducción de las asimetrías existentes en la región. De este modo, la concepción de los proyectos del COSIPLAN deberá tener en cuenta la contribución al desarrollo endógeno regional y la mejoría de las condiciones de vida de las poblaciones en las áreas de influencia de los emprendimientos.

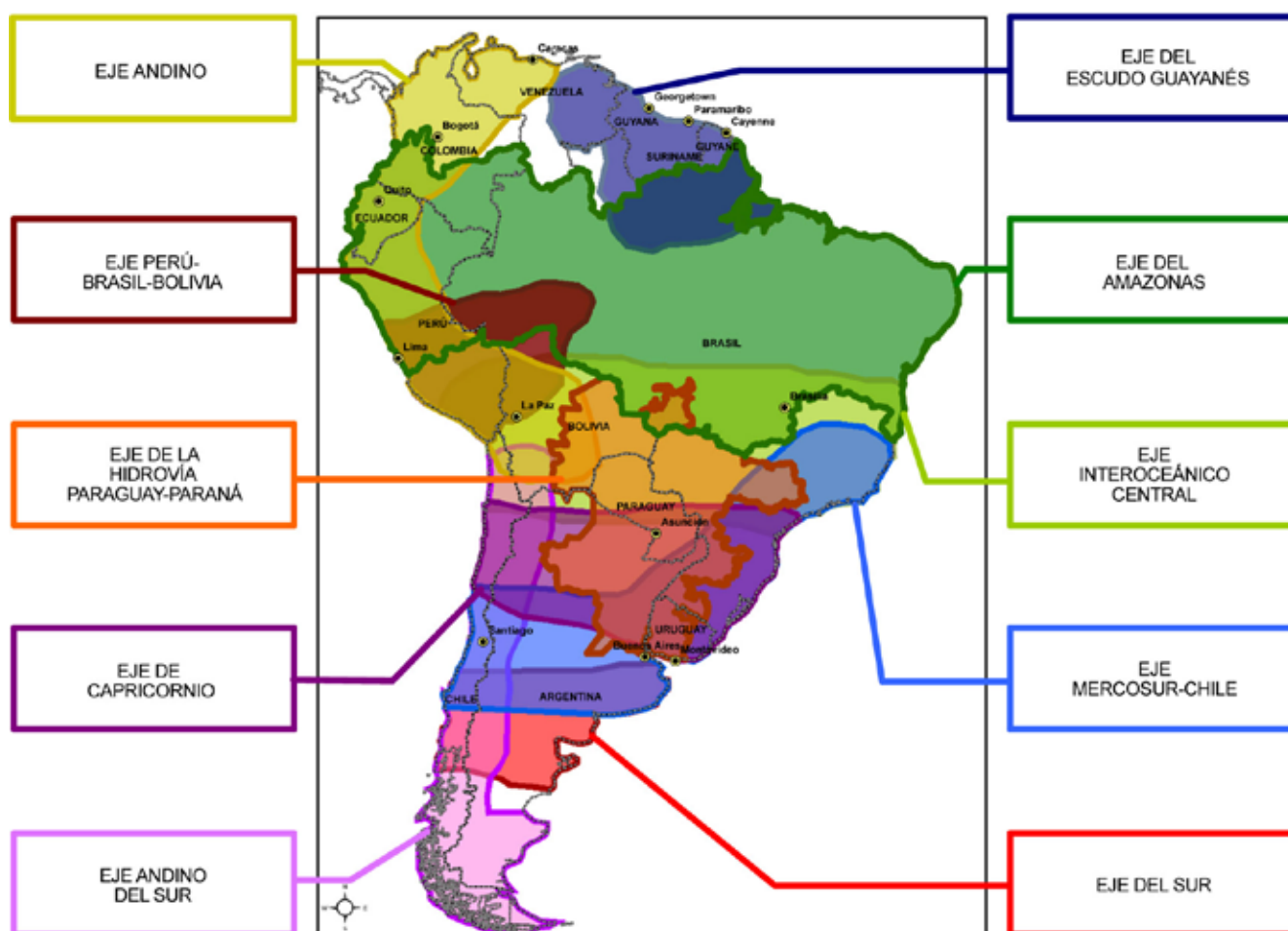
¹ Para mayor información sobre el PAE visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/pae.asp>

Los Ejes de Integración y Desarrollo y sus áreas de influencia han sido definidos atendiendo a las siguientes características:

- Cobertura geográfica de países y regiones: los Ejes agrupan territorios que permiten la presencia y participación de los doce países suramericanos en el proceso de integración física. En el área de influencia de los Ejes se observan regiones de distinta densidad geográfica que comprenden también las principales concentraciones de población.
- Identificación de los flujos de comercio, tanto existentes como potenciales: los Ejes son un ámbito por donde transitan los principales flujos comerciales intrarregionales, según los patrones históricos de comercio, que es viabilizado por la infraestructura existente, y también toma en cuenta el potencial productivo de los espacios regionales.
- Inversiones en las áreas de influencia de los EIDs: se ha considerado el volumen de las inversiones recientes, aquellas en ejecución y también de las que se proyectaban en el corto plazo dentro del área de influencia de cada EID.
- Interés y presencia de la población local y los sectores productivos en el desarrollo del territorio, en los proyectos logísticos y en la infraestructura.
- Sostenibilidad social y ambiental: habida cuenta de la diversidad de los ecosistemas de cada región, se han identificado las reservas forestales, las zonas de fragilidad ecológica, y los derechos y oportunidades de las poblaciones locales.

La aplicación de estos criterios sumado a un trabajo de análisis del territorio, condujo a la identificación de diez Ejes de Integración y Desarrollo², los cuales fueron validados por los países suramericanos:

Mapa 1 • Ejes de Integración y Desarrollo



² Metodología de Planificación Territorial Indicativa aún no ha sido aplicada al Eje Andino del Sur.

Complementariamente al aspecto territorial los países reconocieron la importancia de identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo y la operación de la infraestructura básica en la región y, por consiguiente, de proponer acciones que permitan superarlos. El PAE incorpora estos temas en un conjunto de acciones específicas denominadas “Procesos Sectoriales de Integración”.³

B) LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO Y LA INFRAESTRUCTURA

Una vez establecido el ámbito geográfico de los EIDs con arreglo a los criterios señalados, un aspecto clave ha sido el nexo entre los mismos y la infraestructura.

El desarrollo de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa se inspiró en la convicción de que las inversiones y los proyectos tienen un impacto sustancial en la economía y medio ambiente de la región, coadyuvan al desarrollo social, a la vez que crean nuevas oportunidades económicas para la población local.

En efecto, hay tres grandes dimensiones interrelacionadas con la infraestructura física en dicha visión. En primer lugar, la infraestructura física sirve como plataforma para el crecimiento y la competitividad del área inmediata de influencia, del espacio interno y del mercado doméstico y, en definitiva, amplía las ventajas de América del Sur para participar en la economía regional y global. En segundo lugar, el objetivo fundamental asociado a la mejora de la infraestructura física tiene importantes implicaciones sociales, pues constituye una herramienta para generar nuevas oportunidades para las poblaciones en las áreas más pobres y aisladas y facilitar su integración en la economía regional. Por último, el enfoque hace hincapié en la sostenibilidad ambiental como se refleja en su estructurado proceso de selección, ejecución, monitoreo y evaluación de proyectos y en la consideración del efecto combinado de toda la Cartera y sus repercusiones territoriales en Suramérica.

2. LA METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL INDICATIVA

En esta sección se reseña el proceso de aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa. Este proceso se inició con la puesta en marcha de la Iniciativa IIRSA. En este marco, se describen los conceptos sobre los cuales se apoya la metodología y las dos grandes etapas en las que se llevó a cabo su aplicación.

Con la creación de COSIPLAN, se da continuidad a este trabajo. Por tanto, esta sección también avanza sobre la decisión de recoger esta experiencia, y presenta los objetivos y acciones definidos dentro del PAE en relación a la planificación de la infraestructura de integración en América del Sur.

A) EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN EL MARCO DE IIRSA

En el marco de la Iniciativa IIRSA, por primera vez Suramérica actuó como una unidad singular e integrada siendo uno de sus resultados la conformación de una Cartera de Proyectos de infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones.

La conformación de esta cartera fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa. Tal como se mencionó en la sección anterior, esta metodología parte de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo, los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos. La aplicación de esta metodología se llevó a cabo a través de las reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) bajo un esquema de trabajo participativo de los doce países

³ Para más información sobre los Procesos Sectoriales de Integración visitar el siguiente enlace http://www.iirsa.org/procesos_sectoriales.asp

La **Primera Etapa de Planificación Territorial** tuvo lugar entre los años 2003 y 2004. El proceso de planificación territorial en esta etapa se realizó en dos fases:

- Primera fase: conformación de la Cartera de Proyectos a partir de la identificación de los grupos de proyectos de cada Eje.
- Segunda fase: establecimiento de los factores de análisis y evaluación de los grupos de proyectos.

En la primera fase, el agrupamiento de proyectos dentro de cada EID fue desarrollado en base al concepto de sinergias y permitió definir los grupos de proyectos, sus proyectos ancla y funciones estratégicas.

PRINCIPALES CONCEPTOS DE LA METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL INDICATIVA

Grupos de Proyectos

Un grupo de proyectos es un conjunto de proyectos interdependientes, en un determinado espacio geoeconómico, que tiene efectos sinérgicos sobre el desarrollo sostenible. El grupo de proyectos posibilita explotar los beneficios de un conjunto de inversiones, los cuales son más grandes que la suma de los efectos de los proyectos individuales que lo componen. El proceso tiene por base el territorio y toma en cuenta la localización de los proyectos, sus relaciones con las actividades económicas dominantes o potenciales y los aspectos ambientales y sociales asociados.

Función Estratégica

Los efectos del grupo de proyectos componen su función estratégica, es decir, el objetivo común y/o beneficios principales, tanto para la integración, como para el desarrollo regional de los espacios geoeconómicos involucrados. La función estratégica se refiere a la vinculación directa del grupo de proyectos con los aspectos territoriales propios de su área de influencia y con la visión estratégica del EID correspondiente.

Proyecto Ancla

El Proyecto Ancla da sentido a la formación del grupo y viabiliza las sinergias. No es necesariamente el proyecto de mayor tamaño. Es identificado como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo, en beneficio del desarrollo económico y social.

Proyecto Rótula

Los proyectos rótula son aquellos que articulan dos o más Ejes, que tienen funcionalidad en más de un EID, o que articulan dos o más grupos de proyectos de un mismo Eje.

Una vez conformada la Cartera de Proyectos de acuerdo al proceso descrito, se dio inicio a la segunda fase de aplicación de la metodología. La segunda fase consistió en la definición de una estructura de factores que capturan los atributos de cada grupo de proyectos. Las dos dimensiones estratégicas de este análisis identificadas por los países son las siguientes:

- Impactos sobre el desarrollo sostenible, en sus dimensiones económica, social y ambiental.
- Factibilidad de su implementación, derivada de su viabilidad técnica, capacidad de acceso a financiamiento de diversas fuentes y convergencia política.

Sobre la base de estas dos dimensiones, se realizó la evaluación y priorización de los grupos de proyectos. Como resultado de este ejercicio se evidenció la necesidad de (i) incrementar el sustento técnico de los grupos de proyectos de la Cartera, a través de la ampliación del conocimiento sobre la situación económica, social y ambiental del territorio y los efectos potenciales de los proyectos de infraestructura sobre el desarrollo sostenible; (ii) mejorar la capacidad de formulación, preparación y evaluación de los proyectos de integración para fortalecer la calidad intrínseca de los mismos; y (iii) contribuir al fortalecimiento de las capacidades técnicas de los equipos nacionales responsables de la planificación de infraestructura.

Con el propósito de responder a esta necesidad, en 2005 comenzó la **Segunda Etapa de Planificación Territorial**, enmarcada en el concepto de “profundización y salto de calidad en la planificación”. En este marco se realizaron talleres de capacitación en temas de integración física para los equipos nacionales⁴ y se crearon fondos no reembolsables para estudios de pre-inversión.⁵ Adicionalmente, se desarrollaron nuevas herramientas de análisis y metodologías de planificación territorial, entre las cuales se destacaron las siguientes:

- Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)
- Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg)
- Base de Datos de la Cartera de Proyectos

B) EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN EL MARCO DEL COSIPLAN

En 2008 los presidentes suramericanos crean la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los doce países de la región. En este ámbito institucional se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial, siendo uno de ellos el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). El Consejo se constituye en la instancia de discusión política y estratégica para implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de UNASUR.

El COSIPLAN, que incluye a la Iniciativa IIRSA como su foro técnico, durante el año 2011 avanzó hacia la construcción del Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022. El PAE, que estructura las líneas estratégicas del trabajo del Consejo para los próximos diez años, reconoce los resultados alcanzados por la Iniciativa IIRSA en materia de planificación de la infraestructura regional. En este sentido, el PAE incorpora esta experiencia y desde 2012 elabora sus planes de trabajo anuales para dar continuidad y enriquecer estos trabajos, cumpliendo así con los seis objetivos específicos del Consejo.

1. 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 sustentables, preservando el medio ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.
2. Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura con el fin de mejorar su calidad y esperanza de vida.
3. Diseñar estrategias regionales de planeamiento para el desarrollo de infraestructura.
4. Consolidar la Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.
5. Fomentar el uso intensivo de Tecnologías de Información y Comunicación con el fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región.
6. Impulsar la aplicación de metodologías, el desarrollo de procesos sectoriales y acciones complementarias que hagan posible el proyecto, la ejecución y la operación de los emprendimientos de integración física.

⁴ Talleres de Capacitación sobre Integración Física: (i) Curso sobre Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Sudamericana, octubre de 2008 (http://www.iirsa.org/taller_integracion_fisica.asp); (ii) Taller de Capacitación Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Suramericana, septiembre de 2009 (http://www.iirsa.org/taller_integracion_desarrollo.asp)

⁵ BID, CAF y FONPLATA destinaron partidas específicas para apoyar estudios de preinversión para proyectos de integración física, con especial énfasis en los proyectos de la Cartera.

Una de las tareas centrales encomendadas por los Presidentes al COSIPLAN, fue la identificación y selección de un conjunto de obras de alto impacto para la integración y el desarrollo de América del Sur. En este marco, se conformó la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)⁶. Esta Agenda es el resultado del trabajo realizado durante 2011 por los 12 países en el ámbito del COSIPLAN.

La API consiste en un subconjunto de proyectos de la Cartera agrupados en 31 proyectos estructurados por un monto de inversión estimado en US\$ 16.713,8 millones, de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. Su objetivo es promover la conectividad de la región a partir de la construcción y operación eficiente de la infraestructura, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y equilibrio de los ecosistemas.

C) LA APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL INDICATIVA AL EJE DEL AMAZONAS

En ocasión de la celebración de las reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) sobre actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN de 2011, la delegación de Brasil presentó una propuesta para la incorporación de las regiones del Nordeste y Centro Oeste de ese país a la planificación territorial de Suramérica.

Esta propuesta demandó la elaboración de un estudio que analizara las alternativas para incluir esas regiones a alguno de los Ejes de Integración y Desarrollo. En una reunión realizada en Lima, en septiembre de 2012, se presentó la propuesta de incorporar esos territorios al Eje del Amazonas. En este sentido, el plan de trabajo para el año 2013 previó la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa al Eje del Amazonas.

Del análisis de la caracterización social, económica y ambiental del territorio realizada se destacan los siguientes aspectos.⁷ Se incorporaron al Eje del Amazonas los nueve Estados Nordestinos de Brasil (Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe y Bahía) y dos del Centro Oeste (Tocantins y Goiás). Esta inclusión sumada a los territorios que originalmente aportaban Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, resulta en una superficie de 8.059.085 km² (45% de la superficie del continente Suramericano). Esto significó la incorporación de 2.172.119 km² al área de influencia del Eje.

Mapa 2 • Eje del Amazonas con territorios del Nordeste y Centro Oeste de Brasil



⁶ Para mayor información sobre la API visitar el siguiente enlace www.iirsa.org/api.asp

⁷ Ver "Elementos para el desarrollo sostenible del territorio del Eje del Amazonas ampliado", abril 2013.

En cuanto al aspecto demográfico, las 119.484.949 personas que habitan en el territorio del Eje representan un 31% de la población de América del Sur. La población del Eje del Amazonas ampliado aumenta en un 127% respecto a la población del territorio original (más de 60 millones de personas son incorporadas al territorio del EID), es decir, la población aumenta más del doble por el efecto de la ampliación. Este hecho representa un enorme potencial a efectos de considerarlo como una oportunidad de integración en los planos económico, comercial y cultural.

En materia económica, con la incorporación del nuevo territorio el Producto Bruto Interno del Eje se incrementa en un 102%, elevándose de US\$404.094 millones a la suma de US\$815.218 millones. Se abren junto a ello nuevas oportunidades de integración económica y en especial el acceso a los mercados del Pacífico a una enorme población de consumidores, localizados en un área que muestra dinamismo y crecimiento de su economía en los últimos años como es el Nordeste de Brasil.

En el ámbito social y utilizando el Índice de Desarrollo Humano (IDH) como indicador del bienestar de la población, se distingue para el conjunto de países que forman parte del EID un nivel de IDH alto, situación promedio que tiene sus especificidades ya que los niveles de menor IDH están asociados a las unidades administrativas de selva amazónica, enclaves de sierra o parte de la macro región nordestina de Brasil. En contraposición las zonas de la costa pacífica, que albergan a las grandes ciudades como Lima, Guayaquil y Cali, presentan niveles de IDH muy altos.

En la esfera ambiental y de Comunidades Originarias se evidencia una presencia significativa de áreas de protección, en especial en aquellos Estados de la cuenca amazónica, perdiendo ello relevancia en aquellas zonas vecinas a ambas costas. En la actualidad existen aproximadamente 2.350.000 km² de superficie con algún grado de protección. Se destacan en Brasil los Estados de Pará y Amazonas con más de 1.400.000 km² de territorio protegido, lo que constituye alrededor del 60% del área total protegida del Eje.

En base a la información relevada por este estudio y el análisis de la infraestructura existente y proyectada para los Estados de Brasil incorporados, se realizó el ejercicio de aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa en la reunión del GTE del Eje del Amazonas en marzo de 2013.⁸ Como resultado de este trabajo se amplió el área de influencia del Grupo de Proyectos 5 “Conexión entre la cuenca amazónica y el nordeste septentrional de Brasil”, al cual se sumaron 14 proyectos, quedando 17 proyectos en total. El monto de inversión aproximado del grupo es de US\$15.817 millones. Adicionalmente, se definió un nuevo grupo de proyectos denominado “Grupo 8: Conexión ferroviaria Porto Velho – Nordeste Meridional de Brasil” con 11 proyectos que alcanzan una inversión estimada de US\$6.510 millones.⁹

D) LAS METODOLOGÍAS Y HERRAMIENTAS DE PLANIFICACIÓN DEL COSIPLAN

Como se mencionó anteriormente, se desarrollaron diversos instrumentos para profundizar y enriquecer el proceso de planificación sostenible de la infraestructura en América del Sur. Estos instrumentos se dividen en dos categorías: (i) Metodologías, que tienen el fin de incorporar aspectos ambientales, sociales, de integración productiva y logística, normativos y de regulación, entre otros; y (ii) Herramientas que apoyan y facilitan el análisis del territorio a través de la sistematización de la información de los proyectos.

Tanto las Metodologías como las Herramientas descritas a continuación se encuentran incorporadas en el PAE, y los planes de trabajo anuales de COSIPLAN incluyen actividades para trabajar en el perfeccionamiento y aplicación de cada una de ellas.

i. Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)

Una de las acciones previstas en el PAE es la aplicación de la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)¹⁰. El objetivo de la metodología es identificar acciones complementarias para potenciar, desde el punto de vista social, ambiental y cultural, los efectos positivos de los proyectos y minimizar sus impactos negativos. La misma utiliza como unidad de análisis el área de influencia de los Grupos de Proyectos de la Cartera y/o los proyectos de la API.

⁸ GTE del Eje del Amazonas, 20 y 21 de marzo de 2013, Rio de Janeiro http://www.iirsa.org/gte_amazonas_2013.asp

⁹ Para mayor información sobre los proyectos del Eje del Amazonas ver el capítulo correspondiente en esta publicación.

¹⁰ Para mayor información sobre EASE visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/ease.asp>

Un elemento muy importante de la aplicación de la EASE es su contribución al fortalecimiento institucional de los países a través de la participación y compromiso pleno de los gobiernos nacionales y sub-nacionales, designados como contrapartes para integrar el equipo de trabajo.

Dado su carácter estratégico, la Metodología EASE es aplicable a diferentes escalas y niveles de análisis, utilizando fundamentalmente información secundaria y el juicio de expertos y actores clave. Este proceso genera un diálogo constructivo entre los gobiernos de los países involucrados, y entre el equipo técnico responsable de la aplicación y los actores locales y regionales presentes en el área de influencia de los proyectos. A lo largo de la aplicación de la metodología se contemplan numerosos espacios de encuentro, consulta y retroalimentación, que permiten mediante el diseño de un plan de participación validar los resultados del ejercicio.

Desde su creación se realizaron las siguientes aplicaciones de la Metodología EASE:

- 2008: Grupo de Proyectos 6 del Eje Andino: Conexión Colombia - Ecuador II (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja) (Colombia - Ecuador)
- 2009-2010: Grupo de Proyectos 2 del Eje del Sur: Circuito Turístico Binacional de la Zona de los Lagos (Argentina - Chile)
- 2013: Proyecto de la API: Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merín y Lagoa Dos Patos (Brasil - Uruguay)
- 2013: Proyecto nacional: Programa Pehuenche (Argentina)

Las principales actividades del Plan de Trabajo 2013 consistieron en completar la aplicación al proyecto de la API "Transporte Multimodal Laguna Merín y Lagoa Dos Patos" (Uruguay - Brasil) y realizar una reunión del GTE sobre esta materia. La reunión tuvo lugar el 24 de septiembre en Santiago de Chile, con el propósito de presentar los resultados de las aplicaciones desarrolladas en 2013 y acordar próximas acciones relacionadas con la Metodología EASE y su eventual complementariedad con otras herramientas de evaluación territorial de COSIPLAN.¹¹

PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL GRUPO TÉCNICO EJECUTIVO SOBRE EASE

- La Metodología EASE es una herramienta valiosa para incorporar los temas ambientales y sociales a la planificación de los proyectos de infraestructura, tanto a nivel nacional como regional.
- El plan de participación que propone la Metodología EASE es una manera adecuada para conducir el involucramiento de la sociedad civil en la planificación de los proyectos y difundir las acciones de COSIPLAN.
- Es importante promover la aplicación de la Metodología EASE a otros proyectos de la API, grupos de proyectos o proyectos nacionales, a fin de generar conocimiento homogéneo sobre el uso y utilidades de la herramienta.
- Es relevante articular la Metodología EASE con otras herramientas de planificación previstas en el PAE, como por ejemplo los Programas Territoriales de Integración.

¹¹ GTE sobre EASE, 24 de septiembre de 2013, Santiago de Chile http://www.iirsa.org/gte_ease_2013.asp

ii. Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg)

Otra de las acciones del PAE relacionada con las metodologías de planeamiento territorial es revisar y aplicar la Metodología de Integración Productiva y Logística.¹² El objetivo de la metodología es evaluar el potencial de integración productiva y del desarrollo de la logística en el área de influencia de un grupo de proyectos o de un proyecto de la API. Como resultado final permite articular un conjunto de acciones, con una lógica de relaciones interdependientes, para potenciar el impacto de la implementación de la infraestructura en el desarrollo de estas actividades.

Esta metodología se fundamenta en tres pilares. En primer término, el relevamiento de la información secundaria sobre cuya base se pueden formular hipótesis acerca del potencial de un grupo de proyectos o proyecto API, para contribuir a la integración productiva y al desarrollo de servicios logísticos. En segundo término, la validación o adecuación de las hipótesis mediante las consultas a los actores relevantes, tanto a nivel central como local (por ejemplo, instituciones públicas, privadas y mixtas, asociaciones gremiales y empresas). Por último, a partir del análisis de la información relevada, se articulan los proyectos de infraestructura con la solución de trabas y las oportunidades de negocios identificadas. Esto último se consolida en un plan de acción indicativo que se constituye en el resultado principal del ejercicio.

Desde su creación se realizaron las siguientes aplicaciones de la Metodología IPrLg:

- 2008-2009: Grupo de Proyectos 3 del Eje de Capricornio: Asunción - Paranaguá (Brasil - Paraguay)
- 2008-2009: Grupo de Proyectos 5 del Eje Interoceánico Central: Conexiones al Pacífico (Bolivia - Chile - Perú)
- 2009-2010: Grupo de Proyectos 5 del Eje Andino: Conexión Colombia - Ecuador - Perú
- 2010-2011: Grupo de Proyectos 4 del Eje MERCOSUR-Chile: Coquimbo - Región Centro Argentina - Paysandú (Argentina - Chile - Uruguay)

En noviembre de 2011, en el marco del Plan de Trabajo de COSIPLAN se realizó una reunión del GTE sobre IPrLg,¹³ con el objeto de revisar esta metodología y proponer las adecuaciones necesarias para facilitar el procedimiento de aplicación y optimizar su impacto en la planificación de la infraestructura regional. Este trabajo se realizó durante el año 2012 y la metodología revisada fue aprobada por los Ministros de COSIPLAN en su Tercera Reunión Ordinaria.¹⁴

LECCIONES APRENDIDAS DE LAS APLICACIONES DE LA METODOLOGÍA IPrLg

- La definición del área de influencia debe considerar las cadenas de integración productiva y logística seleccionadas en el análisis, aun cuando esto implique superar el territorio del grupo de proyectos o proyecto API. Se establece como límite superior el EID correspondiente.
- El Turismo es un sector económico influenciado por la implementación de la infraestructura y por lo tanto se incluye en el análisis de las actividades productivas.
- Las entrevistas de campo son fundamentales para validar las hipótesis planteadas durante el ejercicio, y por lo tanto se recomienda aumentar el número de entrevistas. Se incluye la participación activa del sector privado.
- Se amplía el foco del análisis para considerar todos los temas logísticos y no solo los servicios logísticos de valor agregado.

¹² Para mayor información sobre IPrLg visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/iprlg.asp>

¹³ GTE sobre IPrLg, 11 de octubre de 2011, Buenos Aires http://www.iirsa.org/gte_iprlg_2011.asp

¹⁴ III Reunión del COSIPLAN, 16 de noviembre de 2012, Lima http://www.iirsa.org/tercera_reunion_cosiplan.asp

iii. Programas Territoriales de Integración (PTIs)

El PAE prevé como otro de sus objetivos “diseñar estrategias regionales de planeamiento para el desarrollo de infraestructura”. Dentro de las acciones concretas a realizar para dar cumplimiento a este objetivo se incluye la definición de una metodología para la creación de Programas Territoriales de Integración (PTI) asociados a la API, y la formulación de los mismos.

Los Programas Territoriales de Integración tienen como objetivo avanzar sobre otros aspectos de la planificación territorial, a fin 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. Los estudios técnicos y las herramientas metodológicas desarrolladas (IPrLg y EASE, entre otras) sirven de referencia para la elaboración de estos programas.

Durante 2012 y 2013 se realizaron trabajos orientados a definir los lineamientos generales para la elaboración de estos programas. Con este propósito, se seleccionaron dos proyectos de la API como casos de estudio para la elaboración de esta propuesta (Túnel Binacional Agua Negra y el Corredor Ferroviario Montevideo - Cacequí). Los equipos técnicos de los países involucrados contribuyeron con información de los proyectos específicos y con sus apreciaciones sobre qué tipo de acciones podrían considerarse en la formulación de los PTI, los cuales fueron tomados en cuenta para la preparación de los lineamientos.

En la reunión del GTE sobre PTIs realizada en Buenos Aires el presente año,¹⁵ se analizó el documento “PTI, Lineamientos conceptuales para su formulación”, el cual fue aprobado por los Coordinadores Nacionales en su XXII Reunión, que tuvo lugar en la ciudad de Lima.¹⁶ Durante la reunión algunas delegaciones manifestaron su interés en realizar aplicaciones piloto a proyectos de la API. Estas primeras aplicaciones podrían utilizarse para establecer una guía de pasos básicos para el desarrollo de futuros PTIs. Los principales aspectos que deben tenerse en cuenta para la formulación de un PTI son:

FORMULANDO UN PTI: LOS PRINCIPALES ASPECTOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA

- La definición del objetivo y la estrategia que oriente las acciones del PTI, de manera concertada entre los países involucrados en el proyecto API, constituye el principal aspecto para la formulación del programa.
- Las metodologías de planificación territorial existentes pueden contribuir a la identificación de problemas, dificultades y oportunidades que serán abordadas por el PTI.
- Es relevante definir un área de influencia del PTI acotada a los objetivos identificados y a las acciones propuestas.
- El carácter multisectorial y territorial de los PTIs exige tanto la participación de diferentes niveles de gobierno, como la construcción de alianzas con el sector privado y otros actores clave.
- El PTI es un programa de acciones que requiere un plan de gestión, asignación de recursos y responsabilidades, y plazos definidos para su ejecución.

¹⁵ GTE sobre PTI, 9 de abril de 2013, Buenos Aires http://www.iirsa.org/gte_pti_2013.asp

¹⁶ XXII Reunión de Coordinadores Nacionales, 25 de junio de 2013, Lima http://www.iirsa.org/xxii_reunion_cns.asp

iv. Metodología de Gestión y Prevención de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura

Otra de las acciones definidas en el PAE es diseñar una Metodología para la Gestión y Prevención de Riesgos y Catástrofes que permita contar con procedimientos claros para prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos (terremoto, maremotos, aluviones, inundaciones y erupciones volcánicas) que afecten las infraestructuras suramericanas, y establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública.

Las pérdidas asociadas con eventos geológicos y climáticos han crecido sustancialmente a lo largo de las últimas décadas y con ello también las pérdidas económicas, debidas no solamente a la acción de los fenómenos naturales sino a las formas y tipos de obras construidas. Los sectores primeramente afectados se relacionan con la infraestructura de transporte (aeropuertos, caminos, puertos), energía y comunicaciones, entre otros. Estos sectores forman parte esencial del quehacer del COSIPLAN y del proceso de integración de los países suramericanos.

Como parte del Plan de Trabajo para 2013 se desarrolló una propuesta de la “Metodología de Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura”. Este trabajo toma como base el intercambio de experiencias realizado en 2012 entre los países,¹⁷ y tiene en cuenta la importancia de generar mecanismos de coordinación y colaboración de las instancias correspondientes en los gobiernos suramericanos. La metodología fue presentada a los países en la reunión del GTE que tuvo lugar el 25 de septiembre de 2013 en Santiago de Chile.¹⁸

PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL GRUPO TÉCNICO EJECUTIVO SOBRE LA METODOLOGÍA DE GESTIÓN Y PREVENCIÓN DE RIESGOS Y CATÁSTROFES EN LA INFRAESTRUCTURA

- La gestión y prevención del riesgo de desastres es parte integral del desarrollo sostenible y debe diferenciarse del concepto de “manejo de desastres”.
- Es necesario contar con la opinión técnica de las agencias nacionales especializadas en la materia acerca de la metodología, e involucrar a los equipos políticos y técnicos nacionales en sus aplicaciones.
- La metodología tomará en cuenta el proceso de aplicación utilizado por las otras herramientas de planificación del COSIPLAN.¹⁹
- El desarrollo de un Manual del Usuario de la Metodología permitirá clarificar los pasos y procedimientos para realizar la aplicación de la herramienta, la cual se perfeccionará con la experiencia de aplicaciones piloto.

v. Sistema de Información Geográfica y Cartografía

El PAE establece como una de sus acciones “Dotar al COSIPLAN de una herramienta de georreferenciamiento que oriente la Planificación Territorial en Suramérica”, como soporte al proceso de planificación y toma de decisiones para la integración física suramericana. El objetivo es contar con un conjunto de datos georreferenciados básicos, integrados a nivel de toda América del Sur, que constituya un sistema de información acerca de las principales infraestructuras de integración presentes en la región, y de otros aspectos relevantes del territorio.

¹⁷ PTaller sobre Gestión de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura Suramericana, 18 y 19 de octubre de 2012, Santiago de Chile http://www.iirsa.org/taller_riesgos_catastrofes_2012.asp

¹⁸ GTE sobre Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes, 25 de septiembre de 2013, Santiago de Chile http://www.iirsa.org/taller_riesgos_catastrofes_2013.asp

¹⁹ La aplicación de las metodologías IPrLg y EASE se realizaron a partir del procedimiento denominado “proceso de aplicación/capacitación”. En ese sentido, se sigue un proceso de enseñanza/aprendizaje mediante el cual equipo de expertos de los países son primero entrenados en la metodología y luego trabajan en conjunto su aplicación.

En el año 2011 se iniciaron los trabajos para desarrollar e implementar un Sistema de Información Geográfica (SIG) del COSIPLAN²⁰ que tiene el propósito de facilitar el análisis geoespacial para la planificación de la infraestructura regional. En la II Reunión de Ministras y Ministros del COSIPLAN realizada en 2012, se aprobaron los “Lineamientos Técnicos Básicos para el Desarrollo de un Sistema de Información Geográfica (SIG) del COSIPLAN”.²¹ Los principales aspectos técnicos acordados por los países son:

- Alcance: listado de 14 capas de información seleccionadas, no exhaustivo y preliminar
- Escala de referencia: 1:250.000
- Sistema de referencia: SIRGAS 2000 o WGS84
- Sistema de coordenadas de los datos: Latitud/Longitud
- Metadatos: perfil Latinoamericano de Metadatos (LAMP) en base al estándar ISO/TC211 (Norma 19115)
- Disponibilidad de los datos: formato nativo ESRI Shapefile, disponibles mediante Geoservicios WMS y WFS transaccional vía Internet.

Sobre la base de estos acuerdos y para avanzar en el desarrollo e implementación del sistema, se realizaron una serie de reuniones del GTE como parte del Plan de Trabajo del año 2013.

Adicionalmente, se presentó el proyecto para el desarrollo e implementación del SIG del COSIPLAN al Fondo de Iniciativas Comunes de UNASUR y se aprobó la asistencia de US\$ 230.155.

SIG Y CARTOGRAFÍA – PRINCIPALES AVANCES

- El resultado de la encuesta de relevamiento de datos geográficos ha sido positivo dado que se cuenta con la información de las capas básicas existentes para la mayoría de los países.
- Los documentos “Catálogo de Objetos del SIG de COSIPLAN” y “Reglas y relaciones topológicas para el SIG de COSIPLAN” recibieron importantes avances en su definición técnica.
- La “Ficha del Diccionario de Datos” fue aprobada por los países.

vi. Sistema de Información del COSIPLAN

Con el objetivo de consolidar la Cartera de Proyectos, el PAE prevé la actualización permanente de la Base de Datos de Proyectos. La primera versión de la Base de Datos de Proyectos se construyó en el año 2004 a partir de la conformación de la Cartera de Proyectos, 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. Cada una de las fichas de proyecto es actualizada por un responsable por país o países dependiendo del ámbito²² del proyecto.

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

²⁰ Para mayor información sobre SIG y Cartografía visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/sig.asp>

²¹ III Reunión del COSIPLAN, 16 de noviembre de 2012, Lima http://www.iirsa.org/tercera_reunion_cosiplan.asp

²² 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 del COSIPLAN”²³ conformado por tres componentes.

SISTEMA DE INFORMACIÓN DEL COSIPLAN

- Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

Contiene las fichas de cada uno de los proyectos de la Cartera (denominados “proyectos individuales” a los fines del Sistema) con información general sobre el mismo organizada de manera modular. Permite generar búsquedas y reportes de acuerdo a la consulta realizada.

- Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API

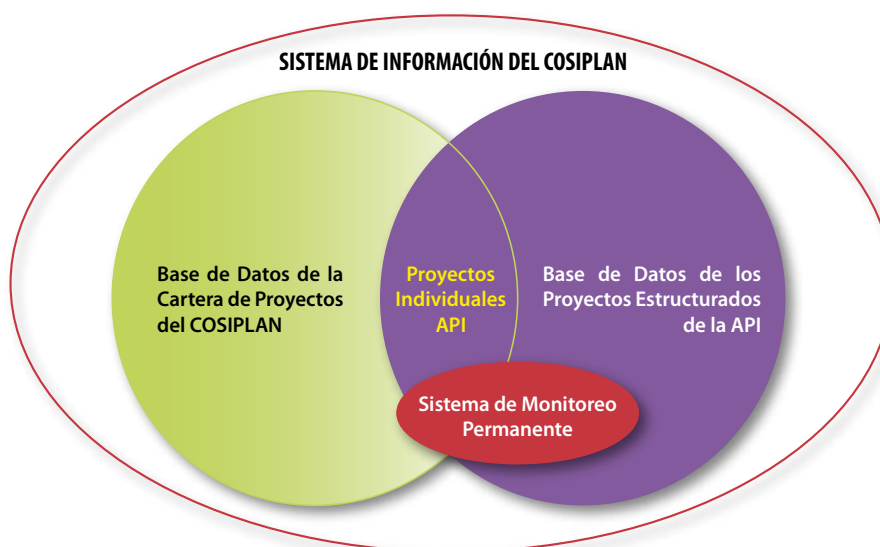
Contiene las fichas de los proyectos estructurados de la API. La información de estas fichas se presenta organizada con un diseño similar a la de los proyectos individuales. Tanto las fichas de los proyectos estructurados como las fichas de los proyectos individuales están vinculadas. Adicionalmente, en la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API se incorporaron una serie de reportes relativos a la esa Agenda.

- Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) de la API

El módulo SMP permite seguir el progreso del proyecto a lo largo del ciclo de vida del mismo (en función de la Metodología de Programación del Ciclo de Vida), detectar los desvíos que se produzcan y las causas que los originaron. Este módulo monitorea los proyectos estructurados a través del seguimiento a los proyectos individuales que los integran.

Los tres componentes del sistema están interconectados, inclusive para el registro de la información, y se puede acceder a ellos desde la misma plataforma informática con sus respectivos botones de ingreso. Este sistema se encuentra actualmente en línea²⁴ y 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 Janeiro.²⁵

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



²³ Para mayor información ver el Anexo II del “Informe de Avance de la API 2013”

²⁴ Sistema de Información del COSIPLAN www.iirsa.org/proyectos

²⁵ GTE sobre API y SMP, 27 y 28 de agosto de 2013, Rio de Janeiro http://www.iirsa.org/gte_api_smp_2013.asp

C. El avance de los proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN durante 2013

En esta sección se presenta la evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN entre 2004 y 2013 y los principales indicadores de los proyectos que la componen. Asimismo se presenta un análisis detallado del progreso registrado de los proyectos de la Cartera entre 2012 y 2013,¹ en las cinco dimensiones seleccionadas con este propósito: a) número de proyectos y monto de inversión estimada; b) alcance territorial; c) composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; d) tipo de financiamiento; y e) avance de los proyectos según las etapas de su ciclo de vida entre los años 2012 y 2013.

1. ANTECEDENTES: EVOLUCIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS ENTRE 2004 Y 2013

La conformación original de la Cartera de Proyectos se produjo en 2004, y fue atravesando sucesivas actualizaciones como resultado de la profundización del proceso de planificación territorial mencionado. En 2004, se consolidó un portafolio de 335 proyectos de infraestructura organizados en 40 grupos de proyectos, que representaron una inversión estimada de US\$ 37.424,8 millones.²

En 2010 se realizó el último ejercicio de actualización en el marco de IIRSA a través de reuniones de GTEs de todos los Ejes de Integración y Desarrollo. El portafolio resultante estuvo compuesto por 524 proyectos organizados en 47 grupos de proyectos, con una inversión estimada de US\$ 96.119,2 millones.

En junio de 2011 en la ciudad de Bogotá, tuvieron lugar reuniones de los GTEs de los 9 Ejes en las que se realizó por primera vez el ejercicio de actualización de la Cartera en el marco del COSIPLAN. Esta actividad se realiza anualmente como parte del Plan de Trabajo de COSIPLAN-IIRSA. A continuación se presenta la evolución de la Cartera de Proyectos en el período 2004-2013:

Cuadro C.1 • Cantidad de proyectos e inversión estimada 2004-2013

Año	Nº Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
2004	335	37.424,8
2007	349	60.522,6
2008	514	69.000,0
2009	510	74.542,3
2010	524	96.119,2
2011	531	116.120,6
2012	544	130.139,1
2013	583	157.730,5

El Cuadro C.1 permite destacar la importancia adquirida por la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, que entre 2004 y 2013 se amplió en más del 57% en número de proyectos y más que cuadruplicó la inversión total estimada. Como se observa en el cuadro, los países de la región continúan proactivamente identificando proyectos de integración estratégicos, aplicando para ello las metodologías y herramientas de planificación territorial y los sistemas de información desarrolladas en el marco del COSIPLAN para consensuar proyectos de infraestructura.

¹ El período considerado para realizar el análisis de evolución es septiembre 2012 a octubre 2013. Se ha tomado esta última referencia por cuanto es la fecha de corte para el levantamiento de la información disponible utilizada para la preparación de este informe. Dada su reciente reincorporación a la UNASUR, los proyectos de Paraguay no han sido actualizados en el año 2013.

² Los Informes de actualización de la Cartera de Proyectos en el período 2004-2010 se pueden consultar en el siguiente enlace:
<http://www.iirsa.org/cartera.asp>

2. EL PROGRESO DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN DURANTE 2013

A. NÚMERO DE PROYECTOS Y MONTO DE INVERSIÓN ESTIMADA

En la actualidad, la Cartera de Proyectos del COSIPLAN está compuesta por un portafolio de 583 proyectos de infraestructura para la integración en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, organizados en 48 grupos de proyectos y nueve Ejes de Integración y Desarrollo, que alcanzan una inversión estimada de US\$ 157.730,5 millones.

Cuadro C.2 • Variación anual de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2012-2013
(en número de proyectos e inversión estimada)

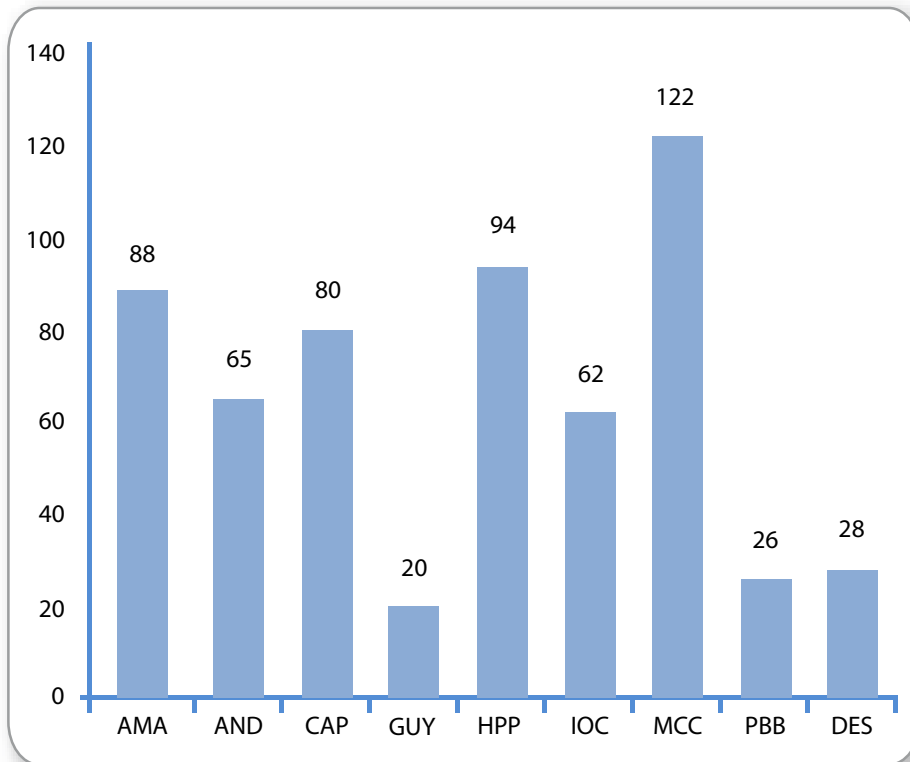
EID	N° Proyectos			Inversión Estimada (millones de US\$)		
	2012	2013	Variación	2012	2013	Variación
Eje del Amazonas	64	88	24	8.867,6	28.948,9	20.081,3
Eje Andino	64	65	1	8.692,4	9.183,5	491,1
Eje de Capricornio	80	80	0	11.959,1	13.974,6	2.015,5
Eje del Escudo Guayanés	18	20	2	4.465,4	4.560,4	95,0
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	94	94	0	8.460,7	7.865,1	-595,6
Eje Interoceánico Central	61	62	1	5.209,2	8.830,5	3.621,3
Eje MERCOSUR-Chile	113	122	9	50.974,4	52.701,1	1.726,7
Eje Perú-Brasil-Bolivia	25	26	1	28.878,7	29.089,8	211,1
Eje del Sur	27	28	1	2.817,0	2.762,0	-55,0
TOTAL (**)	544	583	39	130.139,1	157.730,5	27.591,4

(*) No están consideradas las inversiones de dos proyectos existentes realizadas antes del inicio de la Iniciativa IIRSA. Estos proyectos son el Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua del Eje Andino; y el Sistema de Itaipú del Eje MERCOSUR-Chile.

(**) Existen dos proyectos denominados "rótula" que pertenecen a dos EIDs, por lo tanto, los totales de N° de Proyectos e Inversión Estimada indicados no se corresponden con la suma aritmética de los totales por EID. Estos son: (i) Paso de Frontera Pircas Negras perteneciente a los Ejes de Capricornio y MERCOSUR-Chile; y (ii) Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón perteneciente a los Ejes de Capricornio e Interoceánico Central (los proyectos rótula son proyectos que articulan dos o más Ejes de Integración y Desarrollo, que tienen funcionalidad en más de un EID, o que articulan dos o más grupos de proyectos de un mismo EID).

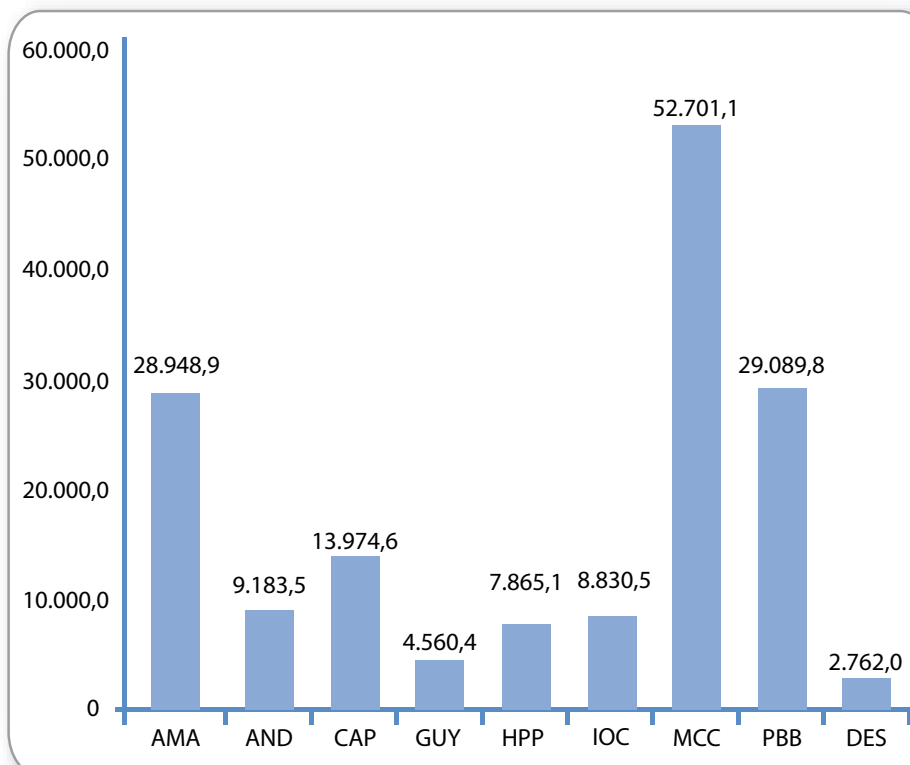
En los gráficos C.1 y C.2, se observa que dos tercios del total de los proyectos de la Cartera (384 proyectos) y de la inversión estimada, se concentran en los Ejes MERCOSUR-Chile, en Hidrovía Paraguay-Paraná, en Amazonas y en Capricornio. Estos Ejes atraviesan la mayor parte del territorio de Argentina y Brasil que son los países que contienen la mayor cantidad de los proyectos de la Cartera (178 y 110 proyectos respectivamente).

Gráfico C.1 • Indicadores generales de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por EID (en número de proyectos)



Dos tercios del total de los proyectos (384 proyectos) se encuentran en los Ejes MERCOSUR-Chile, Hidrovía Paraguay-Paraná, Amazonas y Capricornio.

Gráfico C.2 • Indicadores generales de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por EID (en millones de US\$)

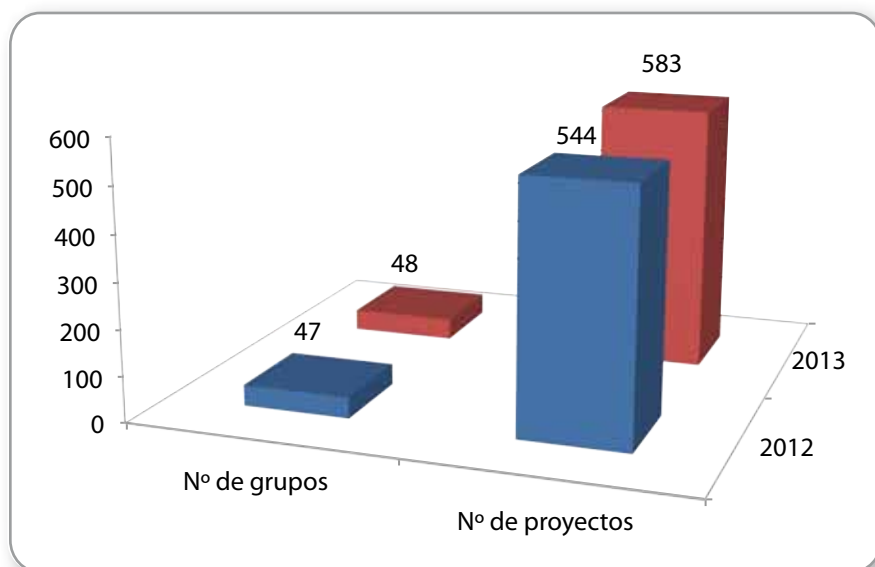


El 70,2% de la inversión estimada se concentra en los Ejes MERCOSUR - Chile, Amazonas y Perú - Brasil - Bolivia. En el MERCOSUR - Chile, el 17,2% de su inversión estimada se explica por los proyectos "Proyecto Ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)" y "Construcción de la planta hidroeléctrica de Corpus Christi". En el Perú - Brasil - Bolivia, el 62,6% de la inversión del Eje se explica por el proyecto "Complejo hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e hidroeléctrica Jirau)" que por sí solo representa más del 11% de la inversión estimada total de la Cartera.

La cantidad total de proyectos entre 2012 y 2013, se incrementó de 544 a 583, concentrándose el mayor crecimiento en el Eje del Amazonas (61,5%). Esto se debe a la incorporación de los territorios del Nordeste y Centro-Oeste de Brasil al Eje, que generó la conformación de un nuevo grupo de proyectos y la inclusión de catorce proyectos al Grupo 5 ya existente.

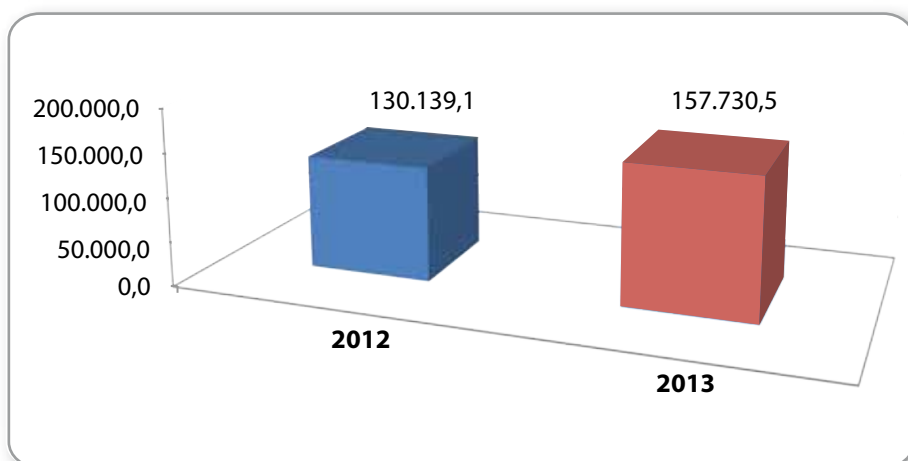
Los gráficos C.3 y C.4 presentan los datos actuales comparados con los registros del año anterior.

**Gráfico C.3 • Evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2012-2013
(en número de grupos de proyectos y número de proyectos)**



La incorporación de los territorios del Nordeste y Centro-Oeste de Brasil al Eje del Amazonas generó la inclusión de un nuevo grupo de proyectos al Eje y explica el 61,5% del aumento en la cantidad de proyectos de la Cartera

**Gráfico C.4 • Evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2012-2013
(en inversión estimada en millones de US\$)**

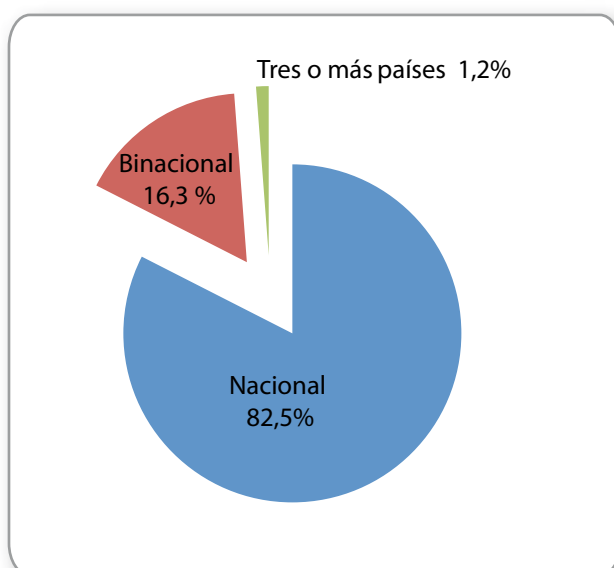


El aumento en la inversión estimada también se explica en un 72,8% por la incorporación de nueve proyectos ferroviarios integrando los nuevos territorios en Brasil al Eje del Amazonas.

B. ALCANCE TERRITORIAL

Como puede apreciarse en el Gráfico C.5, por su localización territorial 481 proyectos de la Cartera del COSIPLAN son proyectos cuyo ámbito de ejecución es exclusivamente nacional. Sin embargo, la mayoría de esos proyectos contribuye directamente a completar, mejorar o readecuar infraestructura para la integración y por ende tienen impacto con alcance regional. De los proyectos restantes, 96 son binacionales y 5 trinacionales. Existen únicamente dos proyectos multinacionales que son de telecomunicaciones entre Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela en el grupo de proyectos 10 del Eje Andino.

Gráfico C.5 • Alcance Territorial de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN

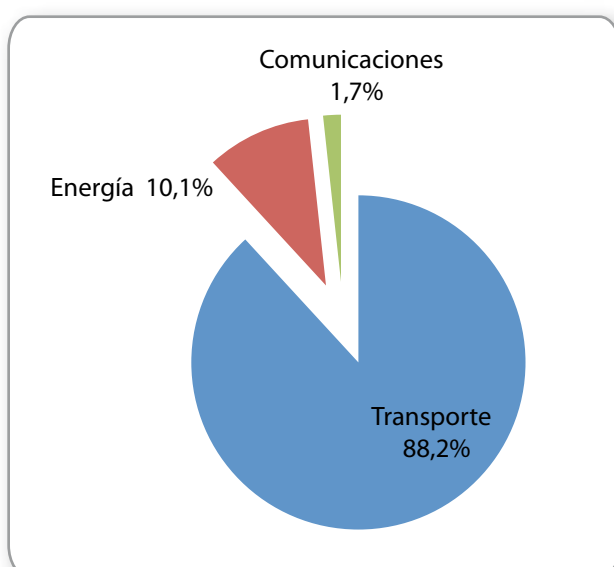


De la Cartera total de COSIPLAN integrada por 583 proyectos, 481 son proyectos nacionales, y de éstos 144 son proyectos de Argentina, 32 de Bolivia, 81 de Brasil, 41 de Chile, 21 de Colombia, 24 de Ecuador, 3 de Guyana, 39 de Paraguay, 50 de Perú, 3 de Suriname, 33 de Uruguay y 10 de Venezuela.

C. COMPOSICIÓN SECTORIAL Y SUB-SECTORIAL DE LA CARTERA DEL COSIPLAN

En la Cartera de Proyectos del COSIPLAN predominan los proyectos del sector transporte (88,2%). Estos proyectos contribuyen a mejorar la conectividad física regional y a disminuir los costos de transporte tanto internos como entre países, lo que implica un gran beneficio para las economías de la región. El restante 10,1% pertenece al sector energía y con menor participación se presentan los proyectos del sector de comunicaciones (1,7%). Al realizar un análisis de la inversión estimada, se puede observar que si bien el sector energético tiene una menor participación en la composición de la Cartera de Proyectos, representa una inversión estimada del 32,3% del total de la misma, ya que son proyectos que demandan una alta inversión en razón de su tamaño y características técnicas.

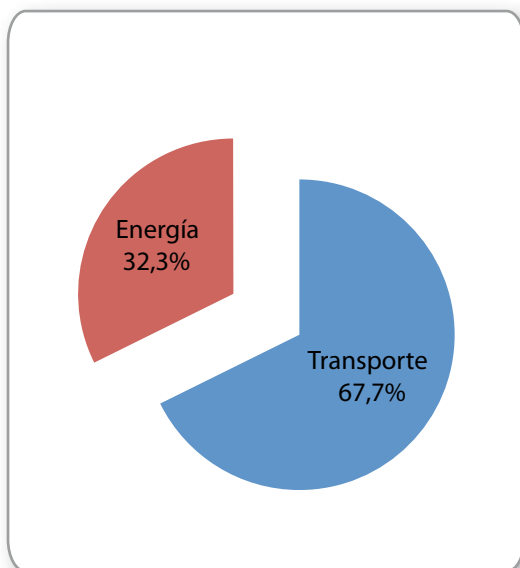
Gráfico C.6 • Composición sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN (en porcentaje del número de proyectos)



En número de proyectos la Cartera del COSIPLAN está concentrada en el sector transporte con 514 proyectos, y en particular en transporte de carreteras (235 proyectos).

La mayoría de los proyectos carreteros se concentran en tres Ejes: MERCOSUR-Chile, Capricornio y Andino.

Gráfico C.7 • **Composición Sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN**
(en porcentaje de la inversión estimada)



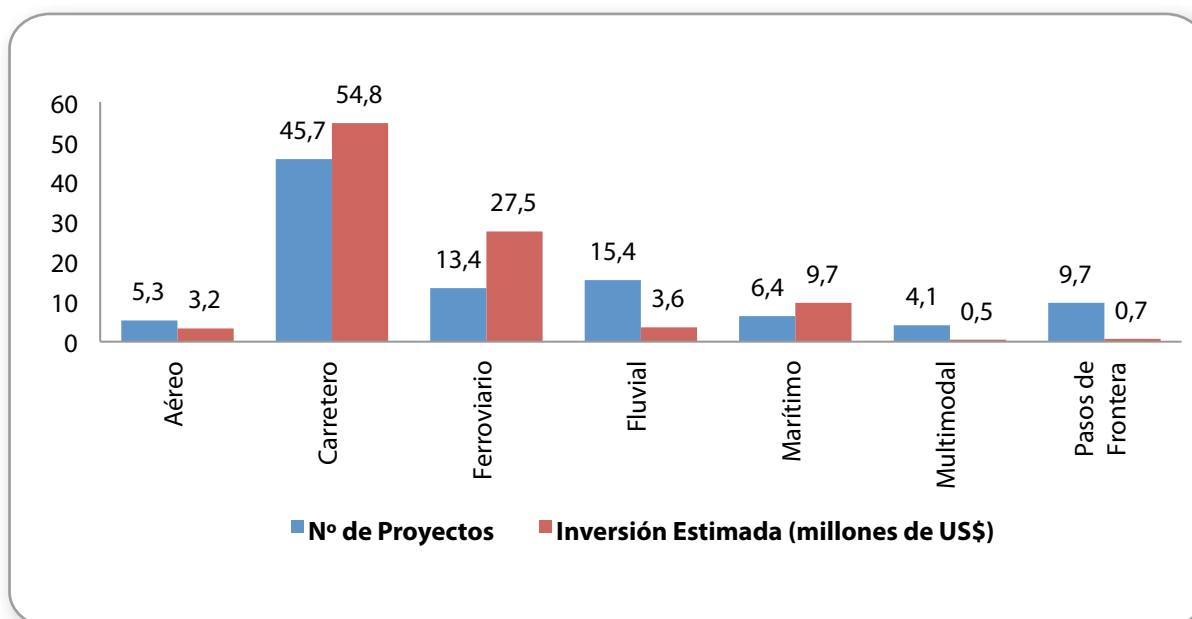
Los proyectos ferroviarios y carreteros explican más del 80% de la inversión del sector transporte.

Los proyectos en el sector de energía explican un tercio de la inversión estimada de la Cartera.

Existen 10 proyectos del sector de comunicaciones que implican una inversión estimada de US\$44,7 millones.

Composición sub-sectorial de Transporte: En cuanto a la composición sub-sectorial, se observa que los proyectos carreteros tienen una incidencia del 45,7% en los proyectos del sector transporte y demandan más de la mitad del monto total estimado del sector. Los proyectos ferroviarios, representan únicamente un 13,4% del total de los proyectos de transporte pero, debido a su magnitud, implican una inversión del 27,5% del total de la inversión del sector. Esto se contrapone a los proyectos fluviales que representan el 15,4% en cuanto al número de proyectos del sector mientras que su inversión estimada sólo participa con el 3,6% del total de los proyectos del sector. Lo mismo sucede con los proyectos de pasos de frontera que representan un 9,7% en cuanto a número de proyectos, pero solamente requieren un 0,7% de la inversión total del sector. Esto indica que los pasos fronterizos, por la naturaleza de la gama de servicios que ofrecen (aduanas, controles migratorios, normas fitosanitarias, etc.), son proyectos más intensivos en inversiones de fortalecimiento y de coordinación institucional tanto binacional como nacional entre las diferentes agencias gubernamentales con responsabilidad de cumplir tales funciones, que en inversiones de infraestructura.

Gráfico C.8 • **Composición sub-sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN**
como porcentaje del total de los proyectos del Sector Transporte (en número de proyectos e inversión estimada)



Los **proyectos carreteros** se concentran principalmente en el Eje MERCOSUR-Chile, Capricornio y Andino, y se encuentran compuestos en su mayoría por proyectos de nuevas pavimentaciones (29,8%), seguidos de rehabilitación de calzadas y estructuras con el 27,2%, y obras de ampliación de carreteras con el 23,8% del total.

El 65,2% de los **proyectos ferroviarios** se encuentran en los Ejes de Capricornio, Hidrovía Paraguay-Paraná y del Amazonas, y están compuestos por rehabilitación de ferrovías y construcción de ferrovías en un 47,8% y un 43,5% respectivamente. El 8,7% restante corresponde a obras de circunvalación ferroviaria.

Los proyectos de **transporte fluvial** se encuentran en su mayoría en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (55,7%) y el Eje del Amazonas (24%). Estos proyectos involucran obras básicas de adecuación de puertos fluviales existentes y el mejoramiento de la navegabilidad en un 86%. El restante 14% pertenece a la construcción de nuevos puertos fluviales.

Los proyectos de **transporte marítimo** predominan en el Eje MERCOSUR-Chile y el Eje del Amazonas. El 29% de la inversión estimada de los proyectos marítimos se explica por el proyecto "Plan maestro integrado de protección costera Albina - Nickerie" del Eje del Escudo Guayanés. En este sub-sector, priman los proyectos relativos a la ampliación de infraestructura terrestre de puertos marítimos (57,6%), seguido de la adecuación de puertos marítimos (27,3%). La construcción de nuevos puertos marítimos representa el 15,1%.

Finalmente, al observar los proyectos de **pasos de frontera**, estos están ubicados en su mayoría en los Ejes Andino, Capricornio y MERCOSUR-Chile. El tipo de obra destacado en cuanto a estos proyectos es el desarrollo de infraestructura para la implantación de centros de control fronterizo que representan el 76% del total de los proyectos de este subsector.

En relación a la variación en la cantidad de proyectos de los diferentes sub-sectores de transporte, se destaca el aumento de 10 proyectos carreteros, 9 pasos de frontera, 8 ferroviarios y 7 multimodales. El aumento en los pasos de frontera se debe principalmente a la desagregación del proyecto "Optimización del Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor" en 5 proyectos para poder registrar mejor sus avances y facilitar su monitoreo.

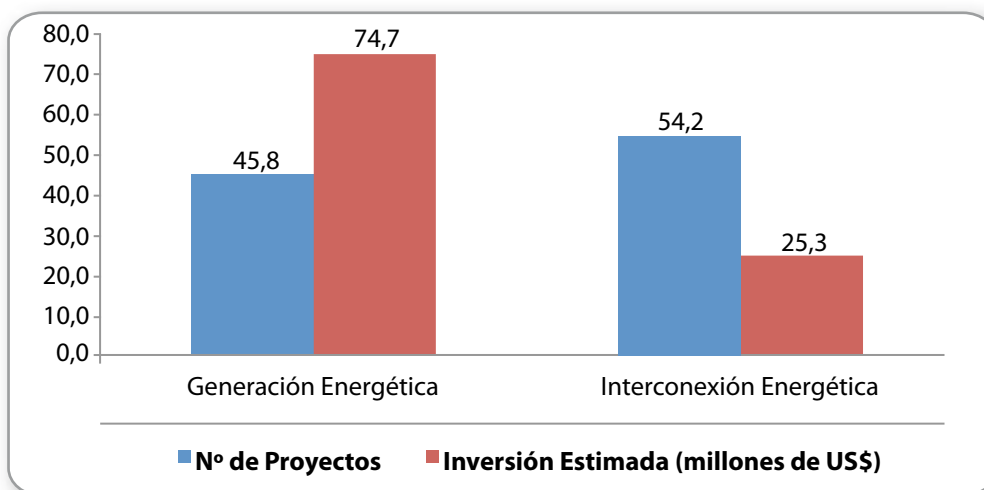
Cuadro C.3 • Variación en los proyectos del Sector Transporte

Sub-sector	N° Proyectos			Inversión Estimada (millones de US\$)		
	2012	2013	Variación	2012	2013	Variación
Aéreo	27	27	0	3.372,0	3.473,1	101,1
Carretero	225	235	10	49.281,7	58.523,6	9.241,9
Ferrovionario	61	69	8	14.159,1	29.412,4	15.253,3
Fluvial	74	79	5	4.071,9	3.807,6	-264,3
Marítimo	32	33	1	8.523,8	10.340,7	1.816,9
Multimodal	14	21	7	505,6	536,8	31,2
Pasos de Frontera	41	50	9	698,1	761,4	63,3
TOTAL	474	514	40	80.612,2	106.855,6	26.243,4

El aumento en la cantidad de proyectos ferroviarios se explica a partir de la incorporación de los territorios del Nordeste y Centro-Oeste de Brasil al Eje del Amazonas. Si bien el aumento en la cantidad de proyectos no es significativo (13,1%), la variación en inversión estimada se duplicó entre 2012 y 2013 para ese sub-sector, alcanzando una inversión que significa casi un 30% del total de inversión de la Cartera en el sector transporte.

Composición sub-sectorial del sector energético: La cartera de energía comprende proyectos de **generación energética** en un 45,8%, donde priman los proyectos hidroeléctricos, e **interconexión energética** en un 54,2%, siendo los proyectos de generación energética los que demandan la mayor inversión (74,7%).

Gráfico C.9 • **Composición sub-sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN como porcentaje del total de proyectos del Sector Energético (en número de proyectos e inversión estimada)**



Cambios registrados en de la cartera de energía: Durante 2013 la cartera del sector energético se redujo en número de proyectos respecto del año anterior. En virtud de que los proyectos relacionados con la armonización de la regulación energética están siendo considerados en el marco del Consejo Energético Suramericano, se retiró de la Cartera de COSIPLAN el proyecto de armonización regulatoria energética perteneciente al grupo 9 del Eje Andino “Armonización regulatoria: eléctrica, gasífera y petrolera”. Por otra parte, cabe señalar que el proyecto brasileño de interconexión energética “Proyecto de electrificación: Pequeña central hidroeléctrica e interconexión Leticia - Tabatinga” fue excluido de la Cartera ya que no presentaba avances desde el año 2003 y se incluyó el proyecto uruguayo “Modernización de la central eléctrica de Salto Grande” perteneciente al Eje MERCOSUR-Chile.

Cuadro C.4 • **Variación en los proyectos del sector energía**

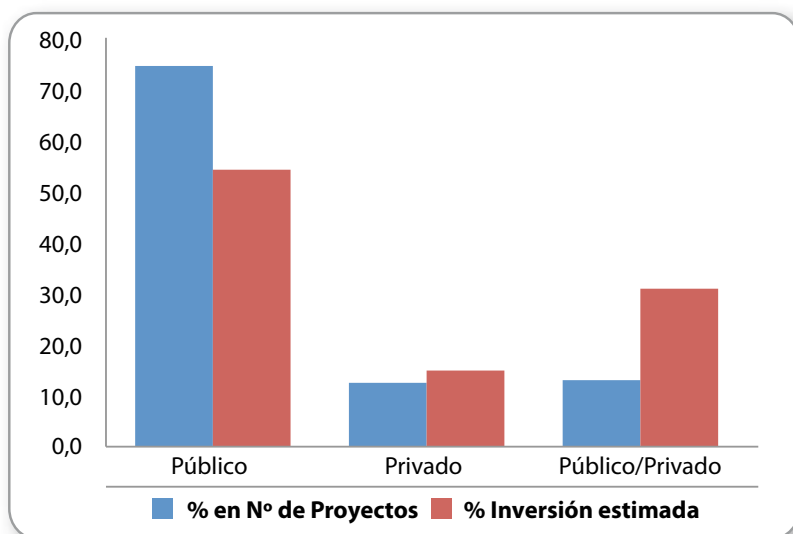
Sub-sector	Nº Proyectos			Inversión Estimada (millones de US\$)		
	2012	2013	Variación	2012	2013	Variación
Armonización Regulatoria Energética	1		-1			
Generación Energética	26	27	1	37.934,3	37.965,3	31,0
Interconexión Energética	33	32	-1	11.547,9	12.864,9	1.317,0
TOTAL	60	59	-1	49.482,2	50.830,2	1.348,0

D. LOS PROYECTOS Y TIPOS DE FINANCIAMIENTO

Al tomar en consideración el tipo de financiamiento para la implementación de los proyectos, se aprecia que para el total de inversión estimada de la Cartera la fuente principal es el sector público (74,5%). La presencia privada y las asociaciones público/privadas representan proporciones similares con 12,5% y 13% respectivamente.

En el gráfico C.10 se presenta el número de proyectos y la inversión estimada de los proyectos de la Cartera por tipo de financiamiento.

Gráfico C.10 • Tipo de financiamiento de los proyectos de la Cartera
(en % del número de proyectos y en % de inversión estimada)



El sector público representa la principal fuente de financiamiento de los proyectos de la Cartera financiando el 74,5% del total de proyectos.

Al observar el tipo de financiamiento por EID, se destaca que el Amazonas y el MERCOSUR-Chile son los que tienen el mayor número de proyectos que son financiados por el sector privado representando una inversión estimada del orden del 10% del total de la Cartera. El 55% de la inversión privada en el Eje del Amazonas, se explica por los proyectos brasileños "Ferrovia de Integración Centro-Oeste Fase I (Campinorte - Lucas do Río Verde)" y "Ferrovia norte-sur fase I (Vila do Conde - Açailândia)". En el Eje MERCOSUR-Chile, el proyecto binacional "Proyecto Ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarriil trasandino central)" implica más de la mitad de la inversión del sector privado en el Eje.

Las asociaciones público/privadas se destacan como modalidad de financiamiento de los proyectos de energía en el MERCOSUR-Chile y Perú-Brasil-Bolivia representando una inversión de aproximadamente el 24,3% del total de la Cartera. En el Eje MERCOSUR-Chile, las plantas hidroeléctricas de Corpus Christi y Garabí, explican el 48,6% de las inversiones público/privadas del EID. En el Eje Perú-Brasil-Bolivia, el proyecto "Complejo hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau)" comprende el 75,8% de este tipo de inversiones.

El tipo de financiamiento por EID se representa en los cuadros a continuación:

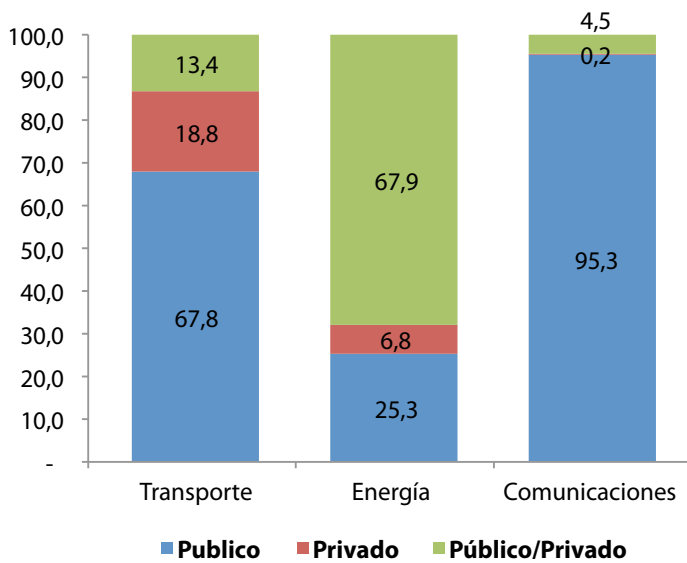
Cuadro C.5 • Tipo de financiamiento de los proyectos de la Cartera por EID
(en número de proyectos)

	AMA	AND	CAP	GUY	HPP	IOC	MCC	PBB	DES
■ Privado	23	9	8	1	2	10	14	5	1
■ Público/Privado	10	10	11	4	8	7	21	3	2
■ Público	55	46	61	15	84	45	87	18	25

Cuadro C.6 • Tipo de financiamiento de los proyectos de la Cartera por EID
(en millones de US\$)

	AMA	AND	CAP	GUY	HPP	IOC	MCC	PBB	DES
■ Privado	5.978	1.299	1.217		229	2.736	9.857	2.158	53
■ Público/Privado	871	1.235	1.905	3.721	899	1.824	14.253	24.032	100
■ Público	22.100	6.649	10.852	840	6.738	4.271	28.591	2.900	2.609

Gráfico C.11 • Tipo de financiamiento de los proyectos de la Cartera por Sector
(en porcentajes del monto de inversión)



El sector público financia la mayor parte de los proyectos del sector transporte, mientras que en el sector de energía predomina el financiamiento mediante asociaciones público/privadas.

El sector privado centra el 85% de sus inversiones en el sector transporte

Al analizar el tipo de financiamiento por sector (ver Gráfico C.11), se observa que el 67,8% de las inversiones estimadas del sector transporte son públicas, mientras que las asociaciones público/privadas contribuyen mayormente en el sector energía (67,9%).

E. EL AVANCE DE LOS PROYECTOS DE LA CARTERA POR ETAPAS DEL CICLO DE VIDA

El avance de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN se mide teniendo en cuenta las siguientes etapas y fases:

- **Perfil:** En esta etapa se estudian los antecedentes que permiten formar juicio respecto de la conveniencia y factibilidad técnico - económico de llevar a cabo la idea del proyecto.
- **Pre-Ejecución:** En esta etapa se incluyen aquellos proyectos que se encuentran en las siguientes fases:
 - (i) **Prefactibilidad:** En esta etapa se examinan con detalle las alternativas consideradas más convenientes en la etapa de perfil. Entre los elementos a analizar figuran aquellos que inciden en la factibilidad y rentabilidad de las posibles alternativas.
 - (ii) **Factibilidad:** El estudio de factibilidad debe orientarse hacia el examen detallado y preciso de la alternativa que se ha considerado viable en la etapa anterior. Asimismo, en esta etapa se incluyen y analizan todos los aspectos relacionados con la obra física, el programa de desembolsos de inversión, la puesta en marcha y operación del proyecto.
 - (iii) **Inversión:** Esta etapa incluye dos aspectos: i) financiamiento: se refiere al conjunto de acciones, trámites y demás actividades destinadas a la obtención de los fondos necesarios para financiar la inversión, y ii) estudio de ingeniería: conjunto de estudios detallados para la construcción, montaje y puesta en marcha.
- **Ejecución:** Esta etapa 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:** Esta etapa se refiere a la finalización de la construcción de la obra física en cuestión en su totalidad (si una obra incluye varios tramos por ejemplo, y solo alguno/s de ellos ya ha/n sido concluido/s, se considerará que el proyecto continúa en ejecución hasta que esté finalizada la obra completa).

La distribución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013 entre las distintas etapas del ciclo de vida se ilustra en el siguiente cuadro:

Cuadro C.7 • Proyectos de la Cartera según etapas del ciclo de vida
(en número de proyectos, millones de US\$ y en porcentajes)

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	162	27,8	19.669,5	12,5
Pre-Ejecución	164	28,1	46.503,9	29,5
Ejecución	172	29,5	75.267,3	47,7
Concluido	85	14,6	16.289,8	10,3
TOTAL	583	100,0	157.730,5	100,0

Al analizar los proyectos de la Cartera según sus etapas del ciclo de vida (Cuadro C.7) se observa que el 29,5% de los proyectos se encuentra en ejecución y su inversión representa cerca de la mitad de la inversión total estimada de la Cartera (47,7%). El 28,1% de los proyectos se encuentra en pre-ejecución y su inversión estimada representa el 29,5% del total. Finalmente, un 14,6% de los proyectos están concluidos.

Cuadro C.8 • Cartera de Proyectos del COSIPLAN por etapa de ejecución y EID

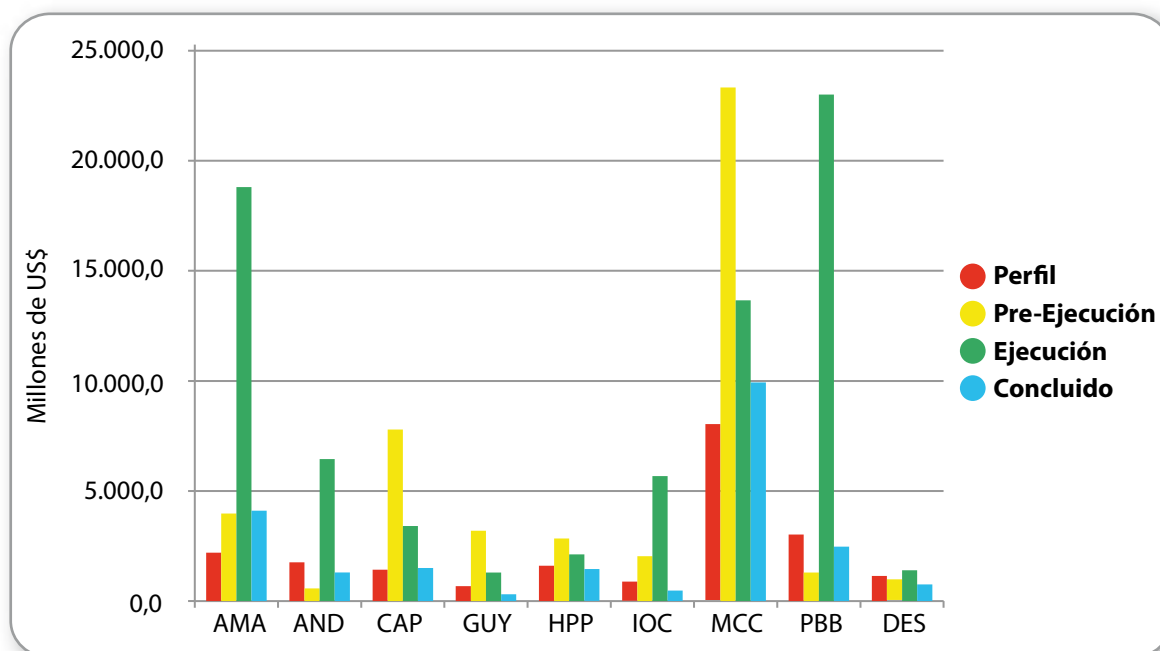
Eje	Perfil	Pre-Ejecución	Ejecución	Concluido	Total
Eje del Amazonas	27	23	29	9	88
Eje Andino	20	8	22	15	65
Eje de Capricornio	18	34	18	10	80
Eje del Escudo Guayanés	7	2	5	6	20
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	32	33	21	8	94
Eje Interoceánico Central	12	15	24	11	62
Eje MERCOSUR-Chile	33	36	35	18	122
Eje Perú-Brasil-Bolivia	8	6	10	2	26
Eje del Sur	6	7	9	6	28
TOTAL (*)	162	164	172	85	583
Porcentaje por etapa	27,8%	28,1%	29,5%	14,6%	

(*) Los totales de N° de Proyectos no se corresponden con la suma aritmética de los totales por EID debido a la existencia de dos proyectos rótula: (i) Paso de Frontera Pircas Negras perteneciente a los Ejes de Capricornio y MERCOSUR-Chile; y (ii) Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón perteneciente a los Ejes de Capricornio e Interoceánico Central.

En el cuadro anterior se observa que los 9 EIDs presentan una porción considerable de proyectos en etapa de perfil. A su vez, los Ejes MERCOSUR-Chile, Amazonas, Andino e Interoceánico Central cuentan con mayor cantidad de proyectos concluidos y en ejecución.

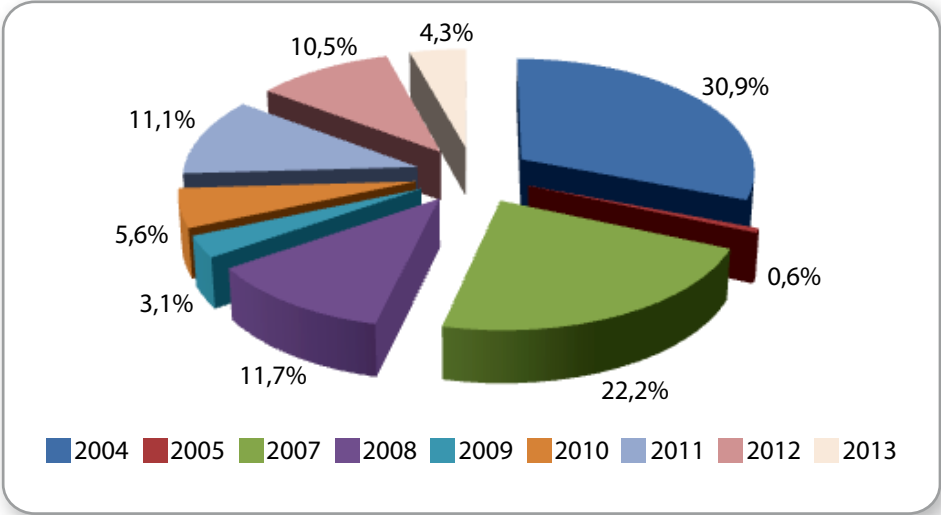
Los Ejes MERCOSUR-Chile, Amazonas y Perú-Brasil-Bolivia son los que concentran la mayor parte de su inversión en proyectos que se encuentran en etapa de ejecución.

Gráfico C.12 • Cartera de Proyectos COSIPLAN por EID y etapa de ejecución (en millones de US\$)



Al analizar el año de ingreso a la Cartera de los proyectos que se encuentran en etapa de perfil, se observa que el 74,1% se incluyeron antes del año 2011 (gráfico C.13).

Gráfico C.13 • Número de proyectos en etapa de perfil por año de ingreso



Al observar los movimientos entre etapas de un año a otro se puede indicar lo siguiente:

- Siete proyectos que se encontraban en etapa de perfil avanzaron a pre-ejecución y dos a ejecución.
- Cinco proyectos que estaban en etapa de pre-ejecución pasaron a ejecución y seis proyectos retrocedieron a etapa de perfil.
- Siete proyectos que se encontraban en ejecución se concluyeron, siete pasaron a pre-ejecución y uno a perfil.
- Existen dos proyectos que figuraban como concluidos y recibieron modificación en su etapa: uno pasó a ejecución y el otro se modificó a perfil.

Cuadro C.9 • Detalle de proyectos que presentaron avances en el año 2013

Eje	Nombre del proyecto	Países
Perfil a Pre-Ejecución		
Amazonas	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Putumayo	Colombia, Ecuador, Perú
Amazonas	Puerto de transferencia de carga Morona	Ecuador
Hidrovía Paraguay-Paraná	Construcción y rehabilitación de la ferrovía Asunción - Posadas	Argentina, Paraguay
Hidrovía Paraguay-Paraná	Rehabilitación del ramal ferroviario Algorta - Fray Bentos	Uruguay
MERCOSUR-Chile	Pavimentación camino Rancagua - Coya, Paso Las Leñas	Chile
MERCOSUR-Chile	Túnel binacional Las Leñas	Argentina, Chile
MERCOSUR-Chile	Construcción de la Planta Hidroeléctrica de Panambí	Argentina, Brasil
Perfil a Ejecución		
Hidrovía Paraguay-Paraná	Profundización del calado del Río Paraná desde Confluencia al Río de la Plata	Argentina
MERCOSUR-Chile	Ampliación del aeropuerto de Campinas	Brasil
Pre-Ejecución a Ejecución		
Amazonas	Mejoramiento de la carretera Tingo María - Pucallpa	Perú
Amazonas	Terminal de embarque de minerales de El Callao	Perú
Capricornio	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 51: Campo Quijano - Paso de Sico	Argentina
Interoceánico Central	Área de Control Integrado Puerto Suárez - Corumbá	Bolivia, Brasil
MERCOSUR-Chile	Construcción del Anillo vial de San Pablo (Tramo Norte)	Brasil
Ejecución a Concluidos		
Amazonas	Carretera Tarapoto - Yurimaguas	Perú
Amazonas	Mejoramiento de la navegabilidad del Sistema Solimões - Amazonas	Brasil
Andino	Carretera Sullana - Macará - Loja	Perú
Interoceánico Central	Mejoramiento del tramo ferroviario Corumbá - Campo Grande (Ferrovia del Pantanal)	Brasil
MERCOSUR-Chile	Duplicación de la Ruta Nacional N° 14 entre Paso de Los Libres y Gualeguaychú	Argentina
MERCOSUR-Chile	Reacondicionamiento de la ferrovía Rivera - Santana do Livramento - Cacequí	Brasil, Uruguay
MERCOSUR-Chile	Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche (Ruta CH-115)	Chile

Cuadro C.10 • Cambios Registrados en la distribución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por etapa 2012-2013

	Perfil	Pre-Ejecución	Ejecución	Concluido	Total
Proyectos 2012	160	142	168	74	544
Proyectos incluidos	7	21	13	6	47
Proyectos excluidos	-4	-2	-2	-	-8
Variación en etapas	-1	3	-7	5	-
Proyectos 2013	162	164	172	85	583

Finalmente, existen seis proyectos que ingresaron a la Cartera como concluidos, dos de los cuales forman parte de la API y se desagregaron con el fin de obtener un universo de proyectos individuales más simples y homogéneos para registrar mejor sus avances y facilitar su monitoreo. Los cuatro restantes, fueron incluidos por Brasil al Eje del Amazonas al realizar la incorporación de los territorios del Nordeste y Centro-Oeste de Brasil, con el propósito de completar las redes de conectividad del Eje.

Durante el presente año se desarrolló e implementó para los proyectos de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) un Sistema de Monitoreo Permanente (SMP). Este sistema tiene como fin principal registrar el avance de los proyectos desde una perspectiva regional generando información oportuna y confiable para la toma de decisiones por parte de las autoridades de gobierno competentes.

Como parte del Plan de Trabajo 2014 se tiene previsto iniciar la aplicación del módulo de monitoreo a los proyectos de la Cartera del COSIPLAN. De este modo se podrá contar con información actualizada sobre la programación de cada etapa del ciclo de vida de los proyectos y se podrá estimar con mayor precisión las fechas de terminación de los proyectos.



PARTE II

CARTERA DE PROYECTOS 2013

PAÍSES INTEGRANTES



CANTIDAD TOTAL DE PROYECTOS

583

INVERSIÓN ESTIMADA

(en millones de US\$)

157.730,5



CANTIDAD DE PROYECTOS

Porcentaje por etapa

27,8%
28,1%
29,5%
14,6%



INVERSIÓN ESTIMADA

Porcentaje por etapa

12,5%
29,5%
47,7%
10,3%



● PERFIL ● PRE-EJECUCIÓN ● EJECUCIÓN ● CONCLUIDO

D. La Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013

Esta sección presenta la información consolidada de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN a octubre de 2013, analizando su composición sectorial, ámbito de implementación, tipo de financiamiento, etapas de ejecución y ordenamiento estratégico a través de los Proyectos Ancla.

I. INDICADORES GENERALES DE LA CARTERA DE PROYECTOS

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN cuenta, a octubre de 2013, con un portafolio de 583 proyectos de infraestructura para la integración, en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, que alcanzan una inversión estimada de US\$ 157.730,5 millones, de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro D.1 • Indicadores Generales de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por EID

EID	N° de Grupos	Proyectos		Inversión Estimada ^(*)	
		N°	%	Millones de US\$	% Inversión
Eje del Amazonas	8	88	15,0	28.948,9	18,3
Eje Andino	10	65	11,1	9.183,5	5,8
Eje de Capricornio	5	80	13,7	13.974,6	8,9
Eje del Escudo Guayanés	4	20	3,4	4.560,4	2,9
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	5	94	16,1	7.865,1	5,0
Eje Interoceánico Central	5	62	10,6	8.830,5	5,6
Eje MERCOSUR-Chile	6	122	20,9	52.701,1	33,4
Eje Perú-Brasil-Bolivia	3	26	4,4	29.089,8	18,4
Eje del Sur	2	28	4,8	2.762,0	1,7
TOTAL (**)	48	583	100,0	157.730,5	100,0

Notas:

(*) No están consideradas las inversiones de dos proyectos existentes cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA. Estos proyectos son el Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua del Eje Andino; y el Sistema de Itaipú del Eje MERCOSUR-Chile.

(**) Los totales de N° de Proyectos e Inversión Estimada indicados no se corresponden con la suma aritmética de los totales por EID debido a la existencia de dos proyectos rótula: (i) Paso de Frontera Pircas Negras perteneciente a los Ejes de Capricornio y MERCOSUR-Chile; (ii) Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón perteneciente a los Ejes de Capricornio e Interoceánico Central (Los proyectos rótula son proyectos que articulan dos o más Ejes de Integración y Desarrollo, que tienen funcionalidad en más de un EID, o que articulan dos o más grupos de proyectos de un mismo EID).

¹ Todos los cuadros que se agregan en esta sección y en las siguientes relativas a la Cartera del COSIPLAN por Ejes tienen como fuente el Sistema de Información del COSIPLAN www.iirsa.org/proyectos con fecha de cierre 04/10/2013.

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO DE LOS PROYECTOS

Cuadro D.2 • Caracterización por tipo de financiamiento

	Privado		Público		Público/Privado	
	Nº Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	Nº Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	Nº Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Transporte	63	20.091,0	390	72.449,7	61	14.314,9
Energía	7	3.435,0	38	12.871,2	14	34.524,0
Comunicaciones	3	0,1	6	42,6	1	2,0
TOTAL	73	23.526,1	434	85.363,5	76	48.840,9
%	12,5	14,9	74,5	54,1	13,0	31,0

En relación a la caracterización de los proyectos en función del tipo de financiamiento se destaca que el 74,5% de la Cartera corresponden a proyectos de carácter público e implican una inversión estimada del 54,1% del total de la inversión de la Cartera.

III. ALCANCE TERRITORIAL

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN está conformada por proyectos de orden nacional, binacional, trinacional y multinacional de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro D.3 • Alcance territorial de los proyectos

Ámbito	Proyectos		Inversión Estimada	
	Nº	%	Millones de US\$	%
Nacionales	481	82,5	130.498,0	82,7
Binacionales	95	16,3	26.527,5	16,8
Trinacionales	5	0,9	704,9	0,5
Multinacionales	2	0,3	0,1	0,0
TOTAL	583	100,0	157.730,5	100,0

Como se desprende del cuadro anterior, el 82,5% de los proyectos de la Cartera corresponden al ámbito nacional, en cuanto a su implementación territorial. Sin embargo, en relación a su impacto la mayoría están ligados al completamiento, mejoramiento o readecuación de infraestructura para la integración entre los países. Por su parte, el 16,3% son proyectos binacionales, el 0,9% involucran a tres países y sólo el 0,3% se refiere a proyectos en los que intervienen cuatro o más países.

Cuadro D.4 • Alcance territorial por país

País	Nacional	Binacional	Trinacional	Multinacional	Total
Argentina	144	34	0	0	178
Bolivia	32	18	1	2	53
Brasil	81	27	2	0	110
Chile	41	17	0	0	58
Colombia	21	12	1	2	36
Ecuador	24	19	1	2	46
Guyana	3	2	3	0	8
Paraguay	39	23	1	0	63
Perú	50	21	1	2	74
Suriname	3	1	3	0	7
Uruguay	33	9	0	0	42
Venezuela	10	7	2	2	21

De los 481 proyectos nacionales, 144 son proyectos de Argentina, 32 de Bolivia, 81 de Brasil, 41 de Chile, 21 de Colombia, 24 de Ecuador, 3 de Guyana, 39 de Paraguay, 50 de Perú, 3 de Suriname, 33 de Uruguay y 10 de Venezuela. Los países con mayor cantidad de proyectos en la Cartera son Argentina y Brasil.

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

La composición sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y los montos de inversión estimados, se presentan en los gráficos y cuadros a continuación:

Cuadro D.5 - Composición sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por EID

EID	Transporte			Energía			Comunicaciones			Total		
	Proyectos	Inversión Estimada (*)	%	Proyectos	Inversión Estimada	%	Proyectos	Inversión Estimada	%	Proyectos	Inversión Estimada	%
	Nº	Millones de US\$	%	Nº	Millones de US\$	%	Nº	Millones de US\$	%	Nº	Millones de US\$	%
Eje del Amazonas	82	27.607,7	25,8	5	1.338,1	2,6	1	3,1	7,0	88	28.948,9	18,3
Eje Andino	51	7.452,8	6,9	12	1.730,6	3,4	2	0,1	0,2	65	9.183,5	5,8
Eje de Capricornio	76	12.234,6	11,4	4	1.740,0	3,5	0	0,0	0,0	80	13.974,6	8,9
Eje del Escudo Guayanés	18	4.560,4	4,3	1	0,0	0,0	1	0,0	0,0	20	4.560,4	2,9
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	84	6.459,1	6,0	7	1.369,0	2,7	3	37,0	82,7	94	7.865,1	5,0
Eje Interoceánico Central	58	8.504,2	7,9	2	321,8	0,6	2	4,5	10,1	62	8.830,5	5,6
Eje MERCOSUR-Chile	102	34.090,0	31,9	19	18.611,1	36,6	1	0,0	0,0	122	52.701,1	33,4
Eje Perú-Brasil-Bolivia	20	3.820,2	3,6	6	25.269,6	49,7	0	0,0	0,0	26	29.089,8	18,4
Eje del Sur	25	2.312,0	2,2	3	450,0	0,9	0	0,0	0,0	28	2.762,0	1,7
TOTAL (**)	514	106.855,6	100,0	59	50.830,2	100,0	10	44,7	100,0	583	157.730,5	100,0

Nota:

(*) No están consideradas las inversiones de dos proyectos existentes cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA. Estos proyectos son el Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua del Eje Andino; y el Sistema de Itaipú del Eje MERCOSUR-Chile.

(**) La suma aritmética de las columnas "Transporte" y "Total", tanto sea en Número de Proyectos como en Inversión Estimada, no se corresponden con la suma de los totales por EID debido a la existencia de dos proyectos rúta: (i) Paso de Frontera Pircas perteneciente a los Ejes de Capricornio y MERCOSUR-Chile; (ii) Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón perteneciente a los Ejes de Capricornio e Interoceánico Central.

Gráfico D.1 • **Distribución sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por EID**
(en N° de proyectos)

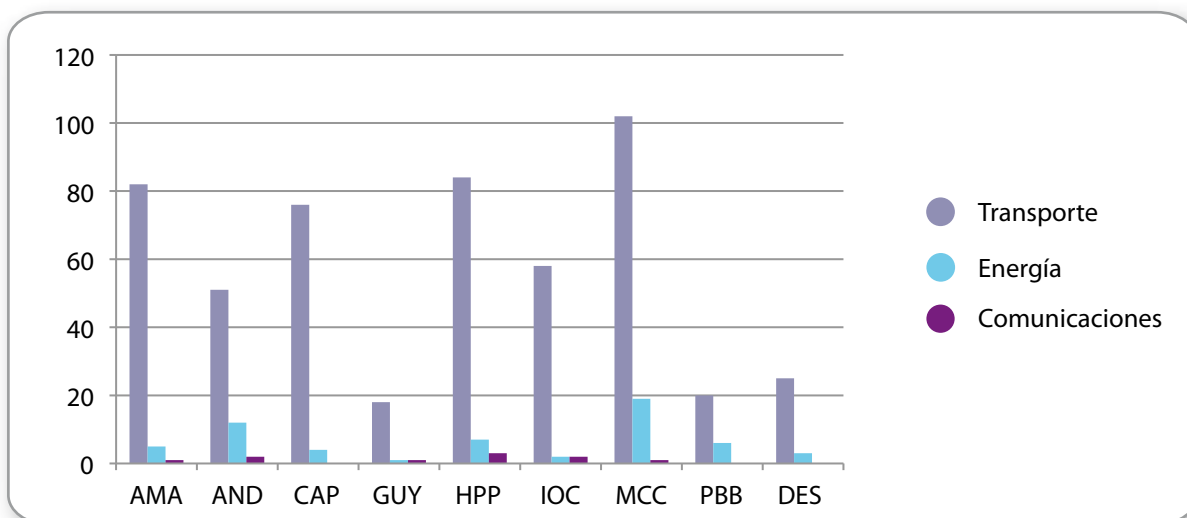
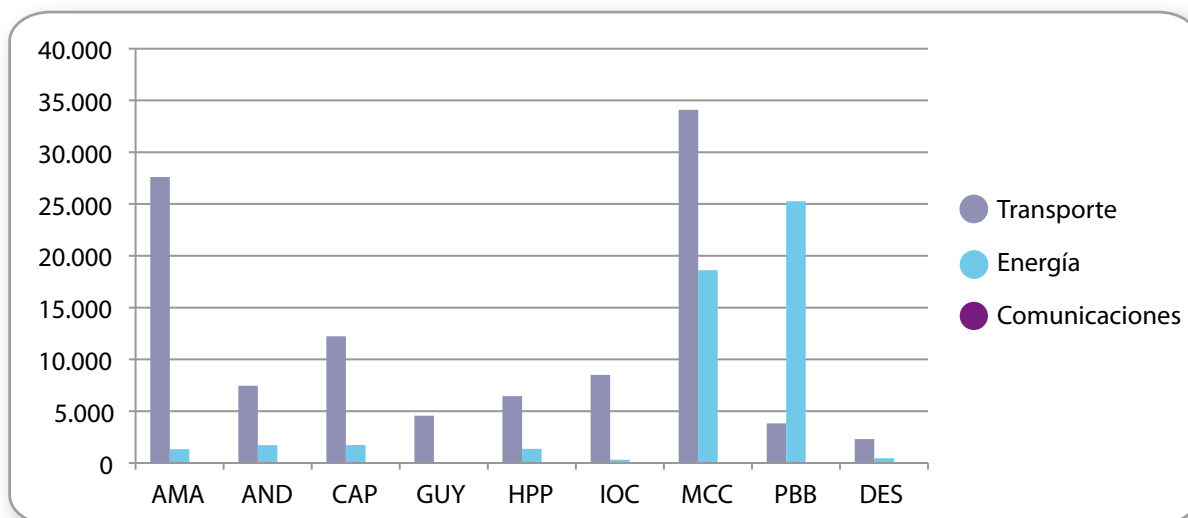


Gráfico D.2 • **Distribución sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por EID**
(en millones de US\$)



Por su parte, los datos relativos a los sub-sectores que conforman la Cartera de Proyectos del COSIPLAN revelan la siguiente estructura:

Cuadro D.6 • Composición sub-sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

Sub-sector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	27	5,3	3.473,1	3,2								
Carretero	235	45,7	58.523,6	54,8								
Ferrovionario	69	13,4	29.412,4	27,5								
Fluvial	79	15,4	3.807,6	3,6								
Marítimo	33	6,4	10.340,7	9,7								
Multimodal	21	4,1	536,8	0,5								
Pasos de Frontera	50	9,7	761,4	0,7								
Generación Energética					27	45,8	37.965,3	74,7				
Interconexión Energética					32	54,2	12.864,9	25,3				
Interconexión de comunicaciones									10	100,0	44,7	100,0
TOTAL	514	100,0	106.855,6	100,0	59	100,0	50.830,2	100,0	10	100,0	44,7	100,0

De los cuadros y gráficos anteriores se observa que el 88,2% de los proyectos de la Cartera corresponde al sector transporte y dentro de éste, los proyectos carreteros son los que tienen una mayor incidencia representando el 45,7% de los proyectos de este sector. Por su parte, se puede inferir que si bien los proyectos energéticos representan sólo el 10,1% del total de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN, éstos implican una inversión muy importante (del orden del 32,3% de la inversión total de la Cartera).

TIPO DE OBRA

• SECTOR TRANSPORTE

El análisis de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN del sector transporte revela los siguientes tipos de obra:

Cuadro D.7 • Tipo de proyectos de Transporte Aéreo

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Adecuación de aeropuertos	5	18,5	53,5	1,5
Nuevos aeropuertos	9	33,4	433,3	12,5
Ampliación de aeropuertos	13	48,1	2.986,3	86,0
TOTAL	27	100,0	3.473,1	100,0

En relación a los proyectos de transporte aéreo, el 48,1% de los proyectos corresponden a la ampliación de aeropuertos, seguidos por los proyectos de nuevos aeropuertos que representan el 33,4%; y finalmente la adecuación de aeropuertos con el 18,5%.

Cuadro D.8 • Tipo de proyectos de Transporte Carretero

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Ampliación de capacidad de la carretera	56	23,8	21.104,4	36,1
Rehabilitación de calzada y estructuras	64	27,2	10.147,8	17,3
Pavimentación (obra nueva)	70	29,8	15.195,5	26,0
Puentes (nuevos y rehabilitación)	26	11,0	1.708,6	2,9
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	15	6,4	7.871,0	13,4
Túneles (nuevos y rehabilitación)	2	0,9	1.850,0	3,2
Mantenimiento de carreteras	2	0,9	646,3	1,1
TOTAL	235	100,0	58.523,6	100,0

Del cuadro anterior se constata que entre los proyectos de transporte carretero priman en cantidad aquellos relativos a nuevas pavimentaciones representando el 29,8% del total, siguiéndole los de rehabilitación de calzada y estructuras con el 27,2% y las obras de ampliación de capacidad de la carretera con el 23,8%.

Cuadro D.9 • Tipo de proyectos de Transporte Ferroviario

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Construcción de ferrovías	30	43,5	16.820,3	57,2
Rehabilitación de ferrovías	33	47,8	10.719,1	36,4
Circunvalación ferroviaria	6	8,7	1.873,0	6,4
TOTAL	69	100,0	29.412,4	100,0

Del cuadro anterior se desprende que entre los proyectos ferroviarios priman aquellos relativos a la rehabilitación de las ferrovías representando el 47,8% del total de los proyectos de este tipo seguidos por los de construcción de ferrovías con el 43,5%.

Cuadro D.10 • Tipo de proyectos de Transporte Fluvial

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	34	43,0	2.737,0	71,9
Construcción de nuevos puertos fluviales	11	14,0	531,0	13,9
Adecuación de puertos existentes fluviales	34	43,0	539,6	14,2
TOTAL	79	100,0	3.807,6	100,0

Como se observa del cuadro anterior, los proyectos de transporte fluvial involucran obras básicas de adecuación de puertos fluviales existentes, así como el mejoramiento de la navegabilidad fluvial que entre ambos representan el 86% de los proyectos de esta tipología y el restante 14% corresponde a la construcción de nuevos puertos fluviales.

Cuadro D.11 • Tipo de proyectos de Transporte Marítimo

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Nuevos puertos marítimos	5	15,1	2.070,0	20,0
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	19	57,6	5.856,8	56,7
Adecuación de puertos marítimos	9	27,3	2.413,9	23,3
TOTAL	33	100,0	10.340,7	100,0

En cuanto a los proyectos de transporte marítimo se observa que priman en cantidad aquellos relativos a la ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos, representando el 57,6%, mientras que los proyectos de adecuación de puertos y nuevos puertos marítimos representan el 42,4% restante.

Cuadro D.12 • Tipo de proyectos de Transporte Multimodal

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Estaciones de transferencia	19	90,5	333,9	62,2
Transporte multimodal	2	9,5	202,9	37,8
TOTAL	21	100,0	536,8	100,0

Por su parte, los proyectos de transporte multimodal se dividen en dos tipos como se detalla en el cuadro anterior, entre los cuales priman en cantidad aquellos relativos a estaciones de transferencia que representan el 90,5%.

Cuadro D.13 • Tipo de proyectos de Pasos de Frontera

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	38	76,0	467,7	61,4
Adecuación infraestructura existente en centros de control fronterizo	3	6,0	15,0	2,0
Ampliación de infraestructura-capacidad de centros de control fronterizo	9	18,0	278,7	36,6
TOTAL	50	100,0	761,4	100,0

El tipo de obra más destacado en cuanto número de proyectos relativos a los pasos de frontera es el desarrollo de infraestructura para implantación de centros de control fronterizo que representan el 76%, siendo el 24% restante proyectos de adecuación de la infraestructura existente y de ampliación de infraestructura-capacidad de centros de control fronterizo.

• *SECTOR ENERGÍA*

El análisis de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN del sector energía revela los siguientes tipos de proyectos:

Cuadro D.14 • Tipo de proyectos de Generación Energética

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	16	59,3	32.417,5	85,4
Termoeléctrica	4	14,8	1.851,0	4,9
Carboeléctrica	1	3,7	625,0	1,6
Generación con energía nuclear	2	7,4	1.740,0	4,6
Otras infraestructuras energéticas	4	14,8	1.331,8	3,5
TOTAL	27	100,0	37.965,3	100,0

Asimismo, en relación con los proyectos de generación energética se verifica la preeminencia de proyectos hidroeléctricos que representan el 59,3% del total de proyectos con esta tipología.

Cuadro D.15 • Tipo de proyectos de Interconexión Energética

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	31	96,9	12.739,7	99,0
Adecuación de interconexiones energéticas	1	3,1	125,2	1,0
TOTAL	32	100,0	12.864,9	100,0

En el cuadro de arriba se observa que la construcción de nuevas interconexiones energéticas representa el 96,9%, siendo el 3,1% restante proyectos relativos a la adecuación de estas infraestructuras.

• *SECTOR COMUNICACIONES*

El análisis de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN del sector comunicaciones revela los siguientes tipos de proyectos:

Cuadro D.16 • Tipo de proyectos de Interconexión de Comunicaciones

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Fibra óptica	9	90,0	44,6	99,8
Redes de telecomunicaciones	1	10,0	0,1	0,2
TOTAL	10	100,0	44,7	100,0

Como se puede observar del cuadro anterior, los proyectos relativos a fibra óptica son los que priman en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN del sector de comunicaciones representando el 90% de los proyectos de este sector.

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DE LA CARTERA

El grado de avance de los proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013 en función de su etapa de ejecución, se ilustra en los siguientes cuadros.

Cuadro D.17 • Cartera de Proyectos del COSIPLAN por etapa de ejecución

EID	Perfil	Pre-Ejecución	Ejecución	Concluido	Total
Eje del Amazonas	27	23	29	9	88
Eje Andino	20	8	22	15	65
Eje de Capricornio	18	34	18	10	80
Eje del Escudo Guayanés	7	2	5	6	20
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	32	33	21	8	94
Eje Interoceánico Central	12	15	24	11	62
Eje MERCOSUR-Chile	33	36	35	18	122
Eje Perú-Brasil-Bolivia	8	6	10	2	26
Eje del Sur	6	7	9	6	28
TOTAL^(*)	162	164	172	85	583

Nota:

(*) Los totales de N° de Proyectos indicados no se corresponden con la suma aritmética de los totales debido a la existencia de dos proyectos rótula: (i) Paso de Frontera Pircas Negras perteneciente a los Ejes de Capricornio y MERCOSUR-Chile; (ii) Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón perteneciente a los Ejes de Capricornio e Interoceánico Central (Los proyectos rótula son proyectos que articulan dos o más Ejes de Integración y Desarrollo, que tienen funcionalidad en más de un EID, o que articulan dos o más grupos de proyectos de un mismo EID).

Cuadro D.18 • Cartera de Proyectos del COSIPLAN por etapa de ejecución y por sector

	N° de Proyectos					Inversión Estimada	
	Transporte	Energía	Comunicaciones	TOTAL	%	Inversión Estimada (millones de US\$)	%
Perfil ^(*)	140	15	7	162	27,8	19.669,5	12,5
Pre-Ejecución ^(**)	150	14	0	164	28,1	46.503,9	29,5
Ejecución ^(***)	157	13	2	172	29,5	75.267,3	47,7
Concluido	67	17	1	85	14,6	16.289,8	10,3
TOTAL	514	59	10	583	100,0	157.730,5	100,0

Nota:

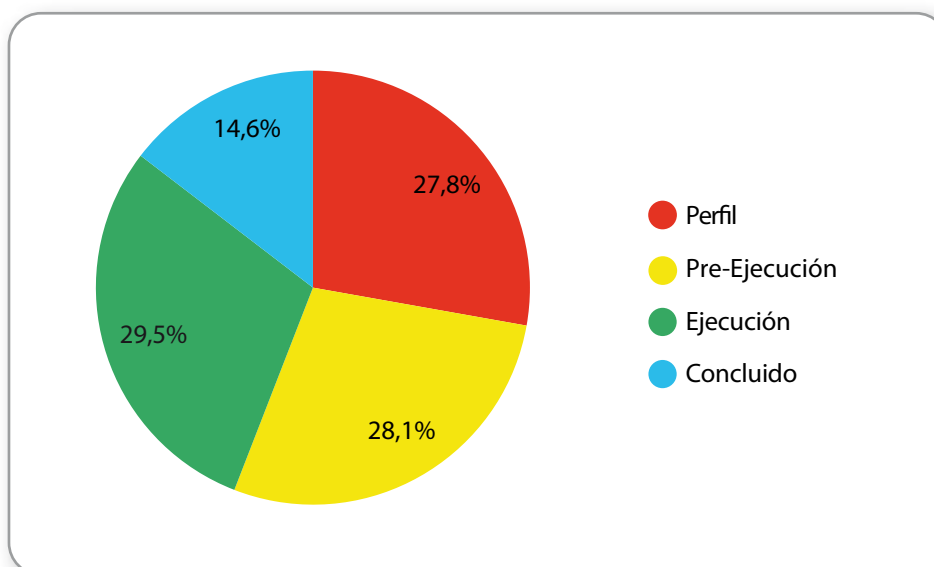
(*) En esta etapa se estudian los antecedentes que permiten formar juicio respecto de la conveniencia y factibilidad técnico-económica de llevar a cabo la idea del proyecto.

(**) En esta etapa se incluyen aquellos proyectos que se encuentran en las siguientes fases: pre-factibilidad, factibilidad e inversión.

(***) Esta etapa 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.

En el cuadro anterior se observa que el 29,5% de los proyectos se encuentra en ejecución y su inversión representa cerca de la mitad de la inversión total estimada de la Cartera (47,7%). El 28,1% de los proyectos se encuentran en pre-ejecución y su inversión estimada representa el 29,5% del total. Finalmente, un 14,6% de los proyectos están concluidos.

Gráfico D.3 • Cartera de Proyectos del COSIPLAN por etapa de ejecución



VI. PROYECTOS ANCLA

Los Proyectos Ancla dan sentido a la formación de los grupos y viabilizan las sinergias. No son necesariamente los proyectos de mayor tamaño y son identificados como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo, en beneficio del desarrollo económico y social. Producto del proceso de ordenamiento de la Cartera, los doce países identificaron cincuenta y tres proyectos ancla que se describen a continuación:

Cuadro D.19 • Proyectos Ancla de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por EID

EID Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Sector	Etapa
EJE DEL AMAZONAS						
1	Corredor vial Tumaco - Pasto - Mocoa - Puerto Asís (CO)	404,9	Público	Nacional	Transporte	●
2	Puerto de Providencia (EC)	25,0	Público	Nacional	Transporte	●
3	Carretera Tarapoto - Yurimaguas (PE)	231,7	Público/ Privado	Nacional	Transporte	●
4	Mejoramiento de la carretera Tingo María - Pucallpa (PE)	462,5	Público	Nacional	Transporte	●
5	Ferrovía Nova Transnordestina Fase I (Suape - Salgueiro/Pecém - Eliseu Martins) (BR)	3.000,0	Público	Nacional	Transporte	●
5	Ferrovía Nova Transnordestina Fase II (Eliseu Martins - Porto Franco) (BR)	0,0	Público	Nacional	Transporte	●

EID Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Sector	Etapas
6	Mejoramiento de la navegabilidad del sistema Solimões - Amazonas (BR)	8,0	Público	Nacional	Transporte	●
7	Puerto de transferencia de carga Morona (EC)	5,0	Público	Nacional	Transporte	●
8	Ferrovía de Integración Oeste - Leste Fase II (Barreiras - Figueirópolis) (BR)	550,0	Público	Nacional	Transporte	●
8	Ferrovía de Integración Oeste - Leste Fase I (Ilhéus - Barreiras) (BR)	2.000,0	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL		6.687,1				
EJE ANDINO						
1	Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua (CO - VE) (*)	411,2	Público/ Privado	Binacional	Transporte	●
2	Mejoramiento de los Pasos de Frontera en el Departamento Norte de Santander y el Estado de Táchira (CO - VE)	2,0	Público	Binacional	Transporte	●
2	Implementación de los Centros Binacionales de Atención de Frontera (CEBAF) en el Paso de Frontera Tulcán - Ipiales (Rumichaca) (CO - EC)	65,0	Público	Binacional	Transporte	●
3	Paso de Frontera Saravena (CO)	3,3	Público	Nacional	Transporte	●
4	Proyecto multimodal Puerto Gaitán - Puerto Carreño, incluye mejoramiento de la navegabilidad del Río Meta (CO)	108,0	Público	Nacional	Transporte	●
5	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial N°1 (EC - PE)	15,9	Público	Binacional	Transporte	●
6	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel (CO - EC)	25,0	Público	Binacional	Transporte	●
7	Pavimentación Vilcabamba - Puente de Integración - Jaén (EC - PE)	334,6	Público	Binacional	Transporte	●
8	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero (BO - PE)	40,2	Público	Binacional	Transporte	●
10	Aprovechamiento de la infraestructura existente y de las nuevas conexiones para aumentar la infraestructura de comunicaciones (BO - CO - EC - PE - VE)	0,1	Privado	Multi-nacional	Comunicaciones	●
SUBTOTAL		594,1				

EID Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Sector	Etapas
EJE CAPRICORNIO						
1	Accesos al Paso de Jama (Ruta Nacional N° 52 - Empalme Ruta Nacional N° 9 - Límite con Chile) (AR)	54,0	Público	Nacional	Transporte	●
2	Construcción del puente binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera (AR - BO)	23,0	Público	Binacional	Transporte	●
3	Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Meira, con área de control integrado Paraguay - Brasil (BR - PY)	0,0	Público	Binacional	Transporte	●
4	Optimización del nodo Puente Ñeembucú - Río Bermejo (AR - PY)	61,2	Público	Binacional	Transporte	●
5	Centro de Transferencia Multimodal Tucumán (AR)	20,0	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL		158,2				
EJE GUAYANÉS						
1	Rehabilitación de carretera Caracas - Manaus (BR - VE)	407,0	Público	Binacional	Transporte	●
2	Ruta Lethem - Linden (GU)	250,0	Público	Binacional	Transporte	●
3	Rutas de conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Apura - Zanderij - Paramaribo) (GU - SU - VE)	300,8	Público/ Privado	Trinacional	Transporte	●
4	Mejoramiento de la carretera Georgetown - Albina; carretera de Macapá a Oyapock: tramo Ferreira Gomes - Oyapock (BR - GU - SU)	350,1	Público	Trinacional	Transporte	●
SUBTOTAL		1.307,9				
EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ						
1	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay (Asunción - Apa) (PY)	88,3	Público	Nacional	Transporte	●
2	Proyecto binacional transposición de Itaipú (BR - PY)	0,0	Público/ Privado	Binacional	Transporte	●
3	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay desde Confluencia a Asunción (AR - PY)	45,5	Público	Binacional	Transporte	●
4	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Alto Paraná (AR - PY)	0,0	Público	Binacional	Transporte	●
5	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Río Uruguay (AR - UY)	40,0	Público	Binacional	Transporte	●
SUBTOTAL		173,8				

EID Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Sector	Etapas
EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL						
1	Pavimentación Carmelo Peralta - Loma Plata (PY)	127,5	Público	Nacional	Transporte	●
1	Construcción del Puente Internacional Carmelo Peralta (Paraguay) - Porto Murtinho (Brasil) (BR - PY)	0,0	Público	Binacional	Transporte	●
2	Anillo ferroviario de San Pablo (BR)	1.500,0	Público/ Privado	Nacional	Transporte	●
3	Construcción de la carretera Pailón - San José - Puerto Suárez (BO)	409,0	Público	Nacional	Transporte	●
4	Carretera Concepción - Frontera con Brasil (San Matías) (BO)	79,5	Público/ Privado	Nacional	Transporte	●
5	Rehabilitación del tramo El Sillar (BO)	122,5	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL		2.238,5				
EJE MERCOSUR - CHILE						
1	Duplicación de la Ruta Nacional N° 14 entre Paso de Los Libres y Gualeguaychú (AR)	780,0	Público	Nacional	Transporte	●
2	Adecuación del corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rutas N° 1, 11, 8, 17, 18 y 26, Rutas 23 y 12 (UY)	246,2	Público/ Privado	Nacional	Transporte	●
3	Proyecto ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central) (AR - CH)	5.100,0	Privado	Binacional	Transporte	●
4	Reconstrucción y ampliación de la Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe (AR)	40,0	Público	Nacional	Transporte	●
5	Sistema de Itaipú (existente) (BR - PY) (*)	16.000,0	Público	Binacional	Energía	●
6	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 145: empalme Ruta Nacional N° 40 Sur - acceso al Paso Pehuenche (AR)	63,0	Público	Nacional	Transporte	●
6	Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche (Ruta CH-115) (CH)	60,0	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL		6.289,2				

EID Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Sector	Etapa
EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA						
1	Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco (PE)	1.884,4	Privado	Nacional	Transporte	●
2	Puente internacional sobre el Río Mamoré entre Guayaramerín (Bolivia) y Guajará-Mirim (Brasil) (BO - BR)	75,0	Público	Binacional	Transporte	●
3	Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guajará-Mirim (BR)	700,0	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL		2.659,4				
EJE DEL SUR						
1	Implementación del control integrado de frontera en Pino Hachado (AR - CH)	8,0	Público	Binacional	Transporte	●
2	Adecuación y mantenimiento de la Ruta Interlagos en Chile (CH)	175,0	Público	Nacional	Transporte	●
2	Adecuación y mantenimiento de la Ruta Interlagos en Argentina (AR)	200,0	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL		383,0				
TOTAL		20.491,2				

Nota: (*) En el monto total estimado no está considerada la inversión de este proyecto existente realizada principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

Del cuadro se desprende que los países han definido 53 Proyectos Ancla que representan una inversión estimada de US\$ 20.491,2 millones verificándose la preeminencia de obras de infraestructura del sector transporte (96,2% del total de Proyectos Anclas) de carácter binacional o trinacional y/o proyectos nacionales que representan eslabones faltantes o cuellos de botella para la demanda actual del tránsito. Asimismo, el 30,2% de los Proyectos Ancla (16 proyectos) se encuentran en ejecución y el 18,9% (10 proyectos) ya han sido concluidos.

EJE DEL AMAZONAS

PAÍSES INTEGRANTES



CANTIDAD TOTAL
DE PROYECTOS
88

INVERSIÓN ESTIMADA
(en millones de US\$)
28.948,9



CANTIDAD DE PROYECTOS

Porcentaje por etapa

30,7%
26,1%
33,0%
10,2%



INVERSIÓN ESTIMADA

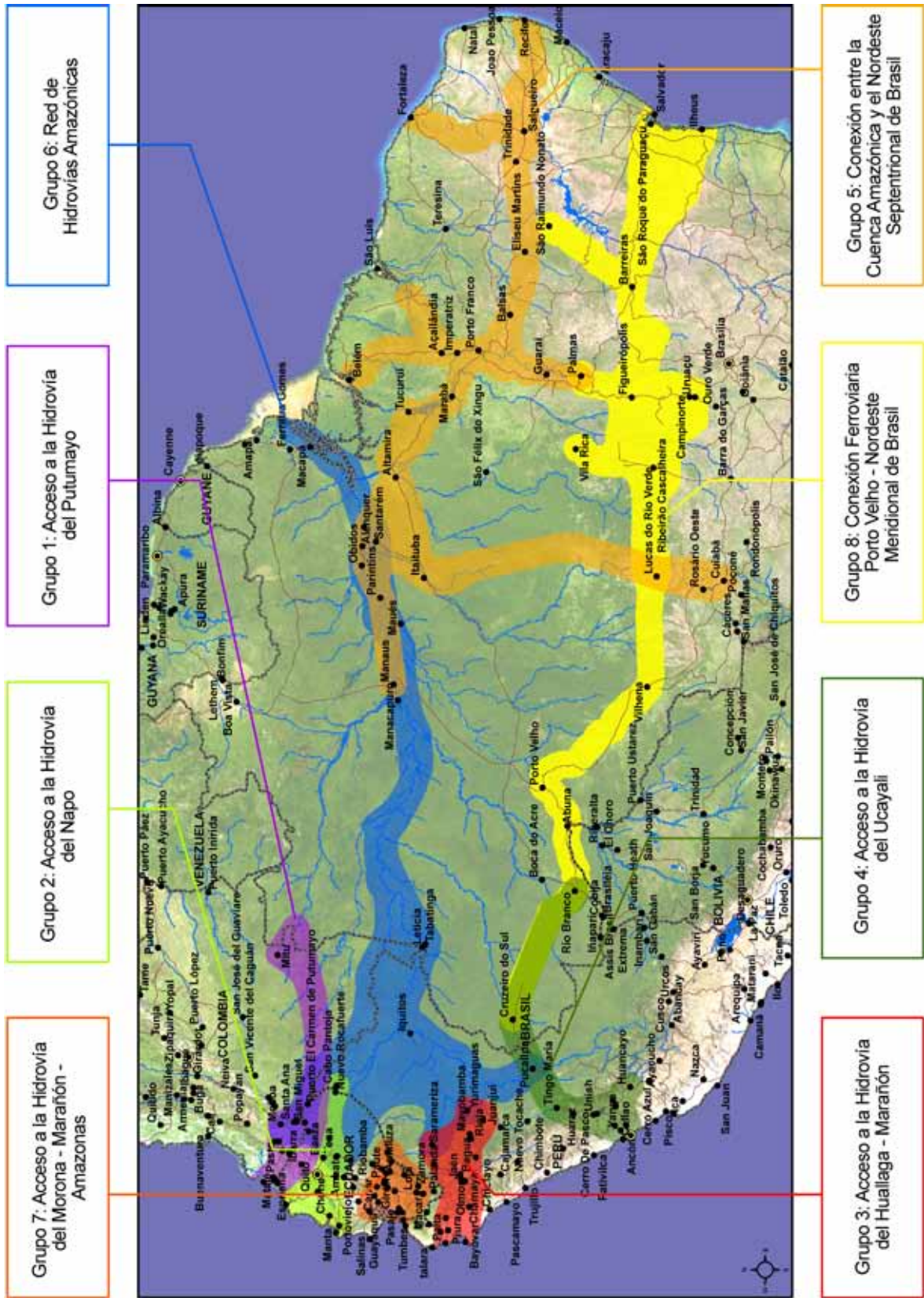
Porcentaje por etapa

7,5%
14,9%
66,9%
10,7%

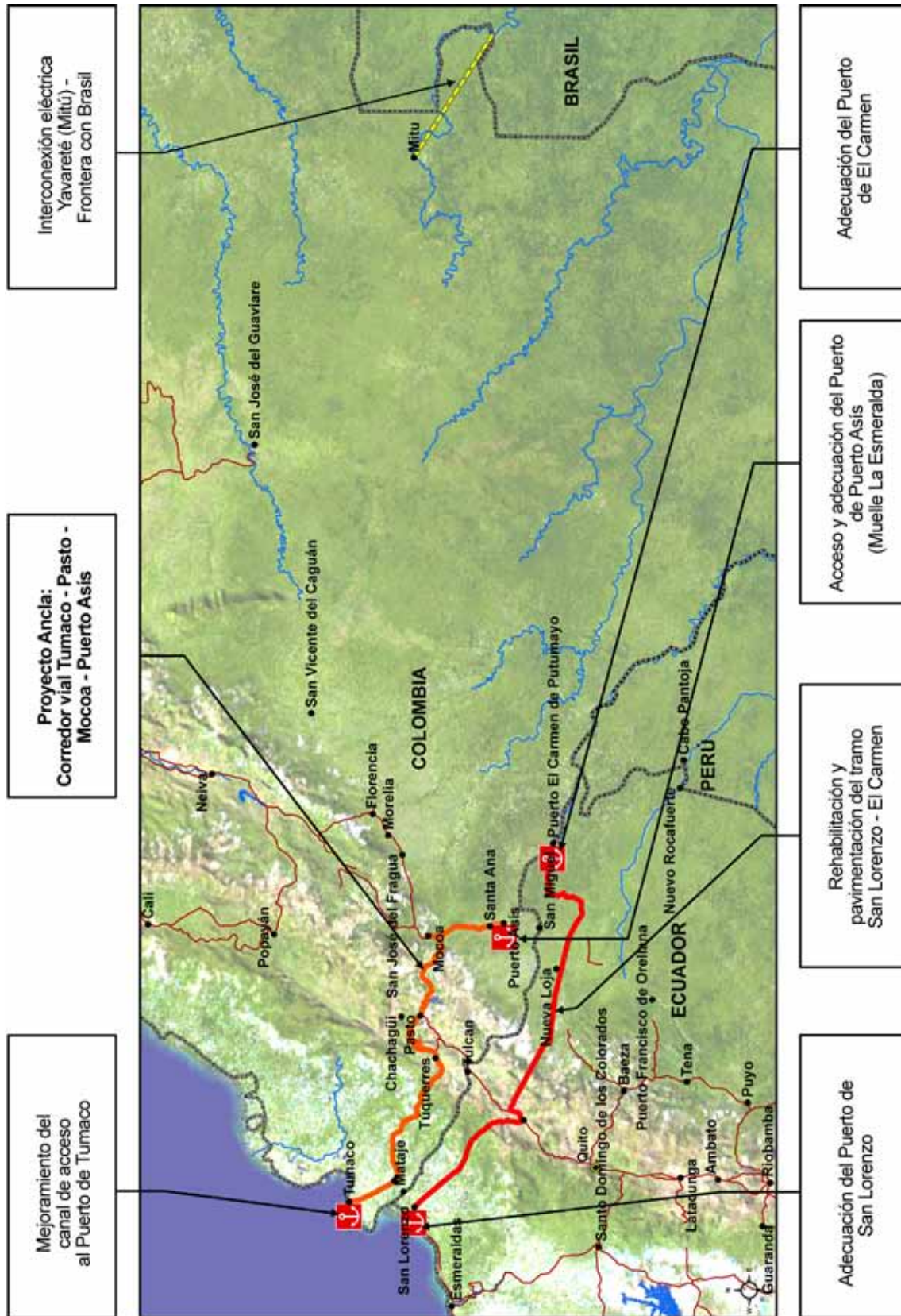


● PERFIL ● PRE-EJECUCIÓN ● EJECUCIÓN ● CONCLUIDO

Grupos de proyectos



EJE AMAZONAS - Grupo 1: Acceso a la Hidrovía del Putumayo

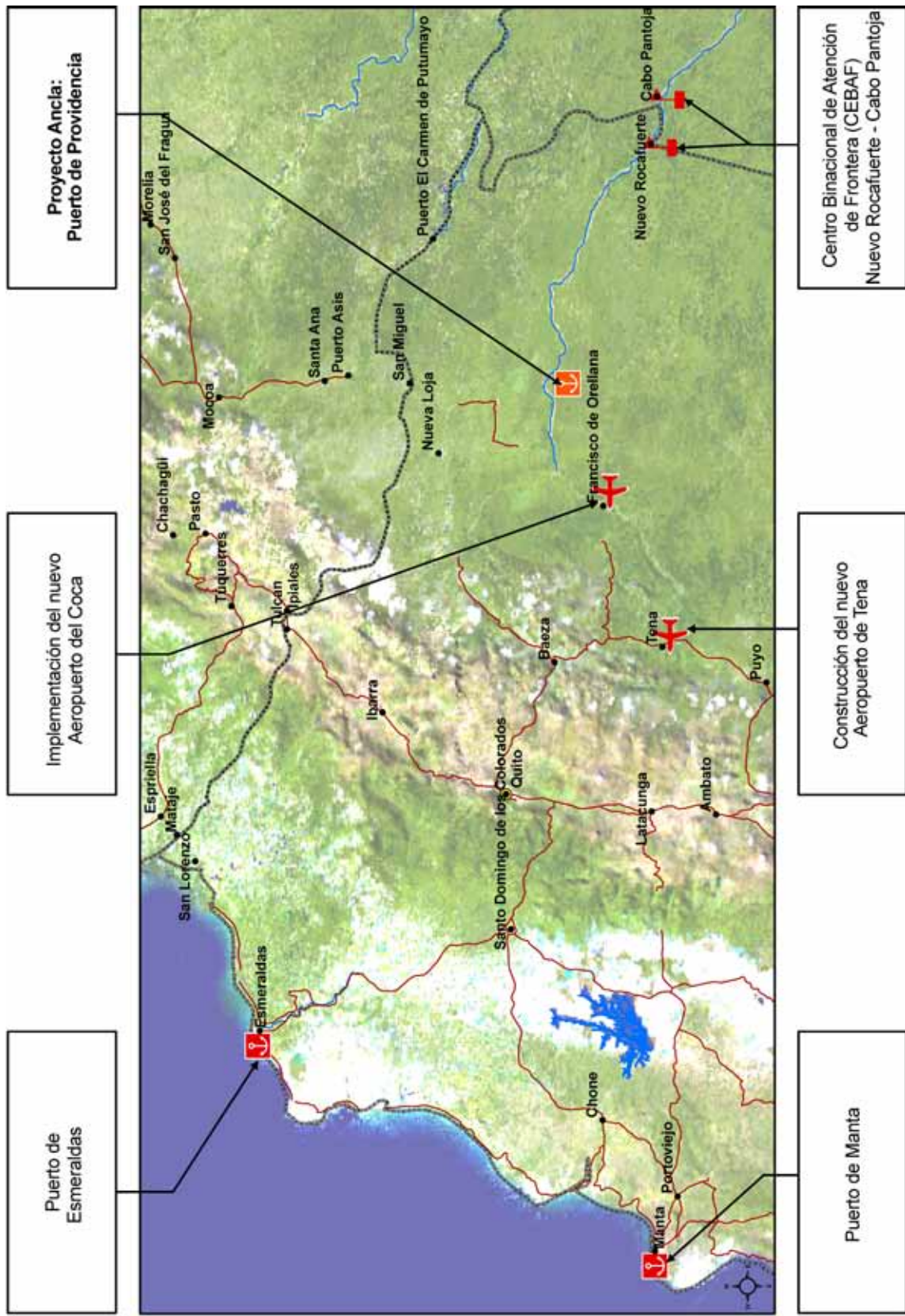


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA01	●	Corredor vial Tumaco - Pasto - Mocoa - Puerto Asís (CO)	404,9
AMA03	●	Acceso y adecuación del Puerto de Puerto Asís (Muelle La Esmeralda) (CO)	3,0
AMA05	●	Adecuación del Puerto de El Carmen (EC)	3,0
AMA06	●	Adecuación del Puerto de San Lorenzo (EC)	6,0
AMA09	●	Rehabilitación y pavimentación del tramo San Lorenzo - El Carmen (EC)	75,9
AMA59	●	Mejoramiento del canal de acceso al Puerto de Tumaco (CO)	5,0
AMA60	●	Interconexión eléctrica Yavaraté (Mitú) - Frontera con Brasil (CO)	0,3
TOTAL			498,1

EJE AMAZONAS - Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo

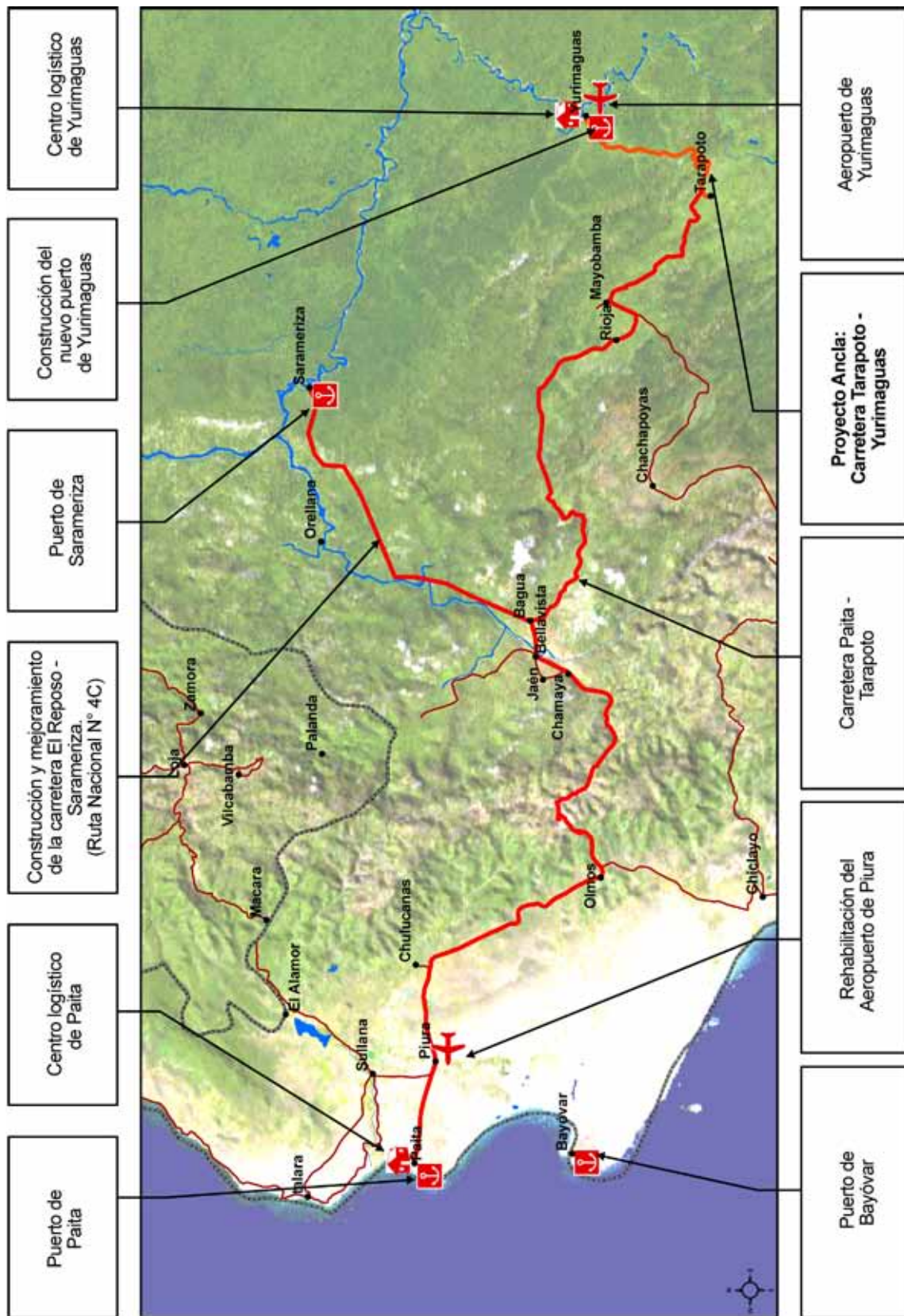


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Fortalecer la integración nacional ecuatoriana de carácter amazónico, provincias del Napo y Orellana, con la sierra y la costa, central y norte del país y consolidar la oportunidad de una vía fluvial ecuatoriana de integración amazónica internacional hacia Manaus.
- Potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

Código	Etap	Eje del Amazonas: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA11	●	Construcción del nuevo Aeropuerto de Tena (EC)	46,0
AMA13	●	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Nuevo Rocafuerte - Cabo Pantoja (EC - PE)	2,0
AMA14	●	Puerto de Esmeraldas (EC)	0,0
AMA15	●	Puerto de Manta (EC)	0,0
AMA61	●	Implementación del nuevo Aeropuerto del Coca (EC)	60,0
AMA71	●	Puerto de Providencia (EC)	25,0
TOTAL			133,0

EJE AMAZONAS - Grupo 3: Acceso a la Hidrovía del Huallaga - Maraón

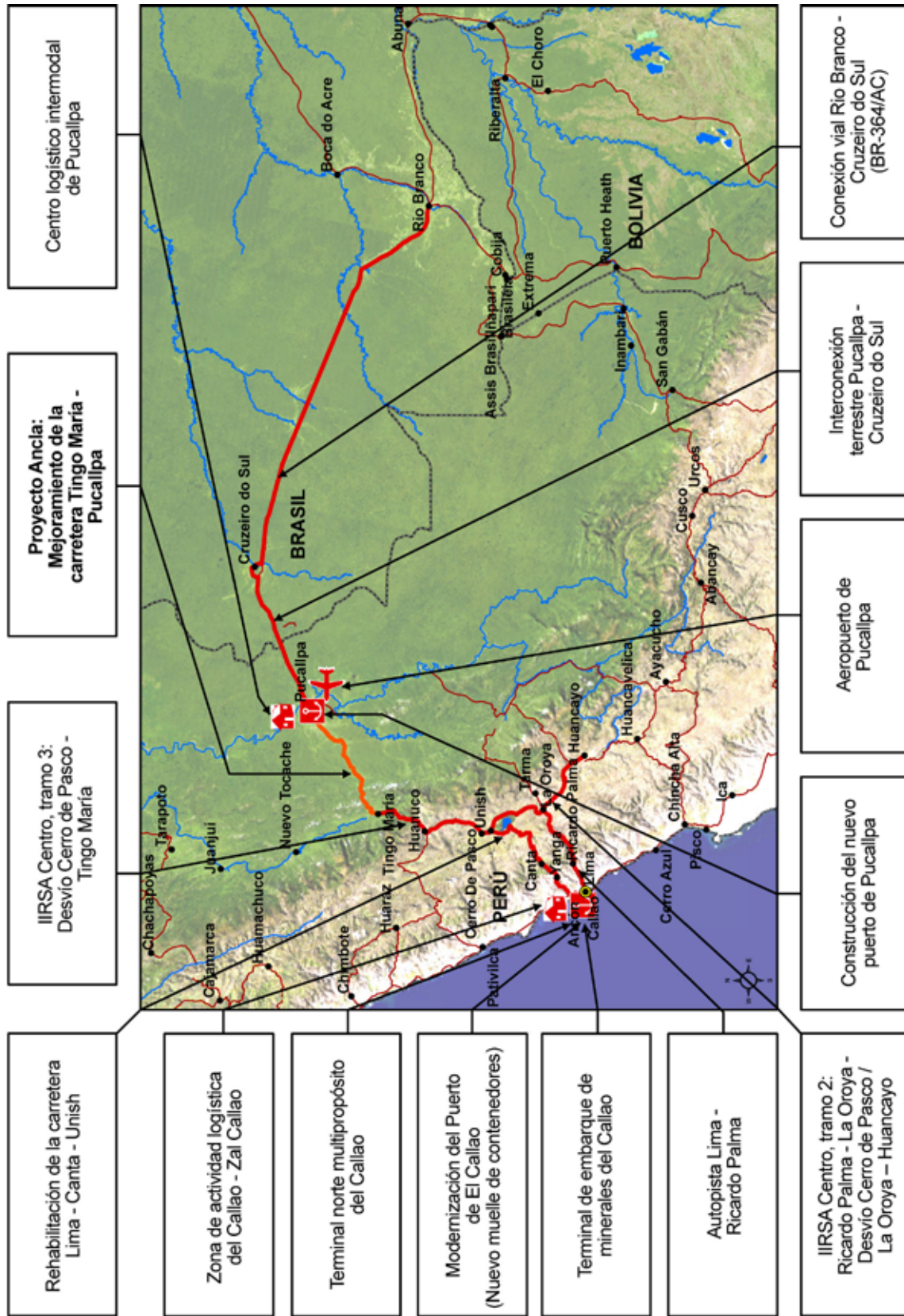


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Mejorar la logística de acceso a las Hidrovías del Huallaga y Marañón y sus puertos para consolidar el corredor de integración costa - sierra - selva de la región norte de Perú y su complementariedad regional con el estado de Amazonas de Brasil.
- Permitir la articulación de esta zona con la región sur y sureste de Ecuador.
- Potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA16	●	Carretera Tarapoto - Yurimaguas (PE)	231,7
AMA17	●	Rehabilitación del Aeropuerto de Piura (PE)	7,2
AMA18	●	Aeropuerto de Yurimaguas (PE)	15,8
AMA19	●	Construcción y mejoramiento de la carretera El Reposo - Sarameriza (Ruta Nacional N° 4C) (PE)	352,1
AMA20	●	Centro logístico de Paita (PE)	47,7
AMA21	●	Centro logístico de Yurimaguas (PE)	15,0
AMA22	●	Puerto de Bayóvar (PE)	70,0
AMA23	●	Puerto de Sarameriza (PE)	3,5
AMA24	●	Puerto de Paita (PE)	266,9
AMA25	●	Carretera Paita - Tarapoto (PE)	273,6
AMA102	●	Construcción del nuevo Puerto de Yurimaguas (PE)	50,3
TOTAL			1.333,8

EJE AMAZONAS - Grupo 4: Acceso a la Hidrovía del Ucayali



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Incrementar la competitividad de la vía de integración costa - sierra - selva en el corredor central del territorio peruano, interconectando el principal centro urbano industrial del país, su zona central y los estados de Acre, Amazonas y Rondonia de Brasil.
- Potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA26	●	Mejoramiento de la carretera Tingo María - Pucallpa (PE)	462,5
AMA28	●	Interconexión terrestre Pucallpa - Cruzeiro do Sul (BR - PE)	0,0
AMA29	●	Aeropuerto de Pucallpa (PE)	9,4
AMA30	●	Centro logístico intermodal de Pucallpa (PE)	15,0
AMA31	●	Modernización del Puerto de El Callao (Nuevo muelle de contenedores) (PE)	704,9
AMA32	●	Autopista Lima - Ricardo Palma (PE)	242,0
AMA55	●	Conexión vial Río Branco - Cruzeiro do Sul (BR-364 / AC) (BR)	573,0
AMA63	●	IIRSA Centro, tramo 2: Ricardo Palma - La Oroya - Desvío Cerro de Pasco / La Oroya - Huancayo (PE)	100,0
AMA64	●	IIRSA Centro, tramo 3: Desvío Cerro de Pasco - Tingo María (PE)	115,6
AMA65	●	Zona de actividad logística del Callao - Zal Callao (PE)	155,7
AMA66	●	Terminal norte multipropósito del Callao (PE)	883,4
AMA67	●	Terminal de embarque de minerales del Callao (PE)	120,3
AMA72	●	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Lima - Canta - Unish (PE)	314,8
AMA104	●	Construcción del nuevo Puerto de Pucallpa (PE)	117,8
TOTAL			3.814,4

FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Ampliar las alternativas de transporte y de conexión centro - oeste - nordeste septentrional de Brasil, y acceso a nuevos puertos y mercados de la región.
- Reducir los costos logísticos vinculados al abastecimiento de insumos y distribución de productos para facilitar la integración entre el nordeste septentrional y la cuenca amazónica.
- Proporcionar una infraestructura de transporte eficiente para atraer actividades productivas a la región.
- Incorporar Manaus al sistema eléctrico interconectado brasileño con efectos positivos para la economía y el medio ambiente.

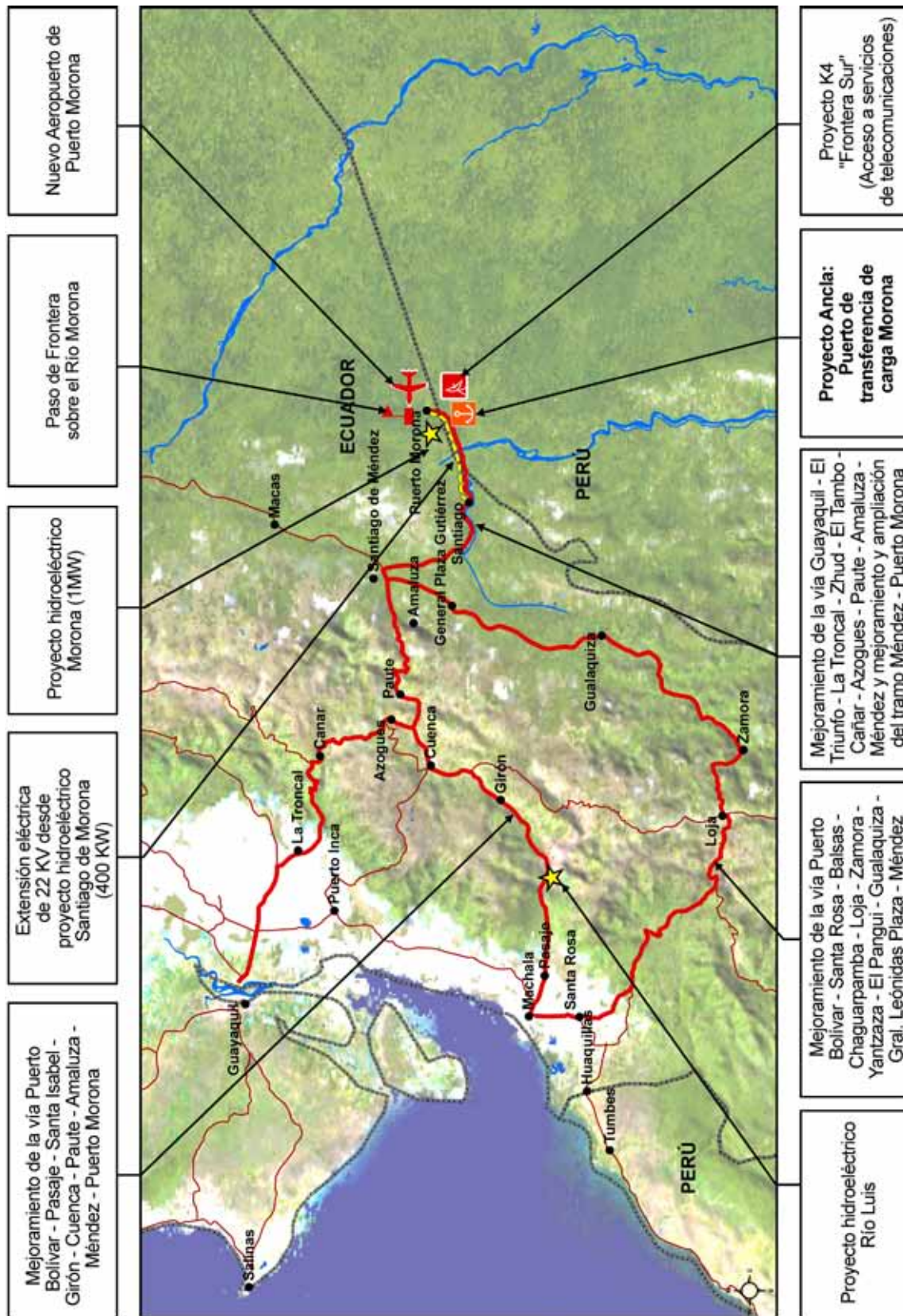
Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA33	●	Carretera Cuiabá - Santarém (BR-163 / MT / PA) (BR)	7.000,0
AMA34	●	Programa de manejo ambiental y territorial (Ruta Cuiabá - Santarém) (BR-163 / MT / PA) (BR)	12,0
AMA35	●	Puerto de Santarém (BR)	85,0
AMA73	●	Ferrovía Nova Transnordestina Fase I (Suape - Salgueiro/Pecém - Eliseu Martins) (BR)	3.000,0
AMA76	●	Ferrovía Nova Transnordestina Fase II (Eliseu Martins-Porto Franco) (BR)	0,0
AMA77	●	Ferrovía Norte-Sur Fase I (Vila do Conde - Açailândia) (BR)	1.300,0
AMA78	●	Ferrovía Norte-Sur Fase II (Açailândia - Palmas) (BR)	2.500,0
AMA79	●	Patio multimodal de Aguiarnópolis (Ferrovía Norte-Sur) (BR)	0,0
AMA80	●	Patio multimodal de Araguaína (Ferrovía Norte-Sur) (BR)	0,0
AMA81	●	Patio multimodal de Guaraí (Ferrovía Norte-Sur) (BR)	0,0
AMA82	●	Patio multimodal de Colinas do Tocantins (Ferrovía Norte-Sur) (BR)	0,0
AMA83	●	Patio multimodal de Porto Franco (Ferrovía Norte-Sur) (BR)	0,0
AMA84	●	Rehabilitación de la carretera BR-222 Açailândia (MA) - Porto de Itaqui (MA) (BR)	0,0
AMA85	●	Rehabilitación de la carretera BR-230 Balsas (MA) - Marabá (PA) (BR)	0,0
AMA86	●	Pavimentación de la carretera BR-230 Marabá (PA) - Itaituba (PA) (BR)	0,0
AMA87	●	Línea de transmisión de 500 KV de Tucuruí a Manaus (BR)	1.320,0
AMA105	●	Ferrovía Norte - Sur Fase III (Palmas - Campinorte) (BR)	600,0
TOTAL			15.817,0

FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Mejorar las condiciones de navegabilidad de los ríos de la cuenca amazónica para promover el desarrollo sostenible de la región en sus dimensiones económica, social y ambiental y generar gradualmente flujos de transporte de larga distancia y bioceánicos.

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 6	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA36	●	Mejoramiento de la navegabilidad del sistema Solimões - Amazonas (BR)	8,0
AMA37	●	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Içá (BR)	8,0
AMA38	●	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Putumayo (CO - EC - PE)	15,0
AMA39	●	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Morona (EC - PE)	2,0
AMA40	●	Mejoramiento de la navegabilidad de la Hidrovía Río Huallaga, tramo entre Yurimaguas y la confluencia con el Río Marañón (PE)	33,0
AMA41	●	Mejoramiento de la navegabilidad de la Hidrovía Río Marañón, tramo entre Sarameriza y la confluencia con el Río Ucayali (PE)	11,0
AMA42	●	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Napo (EC - PE)	5,8
AMA43	●	Mejoramiento de la navegabilidad de la Hidrovía Río Ucayali, tramo entre Pucallpa y la confluencia con el Río Marañón (PE)	19,0
AMA44	●	Centro logístico de Iquitos (PE)	15,0
AMA56	●	Modernización del Puerto de Iquitos (PE)	39,5
AMA57	●	Red de terminales fluviales en la Amazonía (BR)	185,0
AMA70	●	Muelle de Leticia (CO)	2,5
TOTAL			343,8

EJE AMAZONAS - Grupo 7: Acceso a La Hidrovía del Morona - Marañón - Amazonas

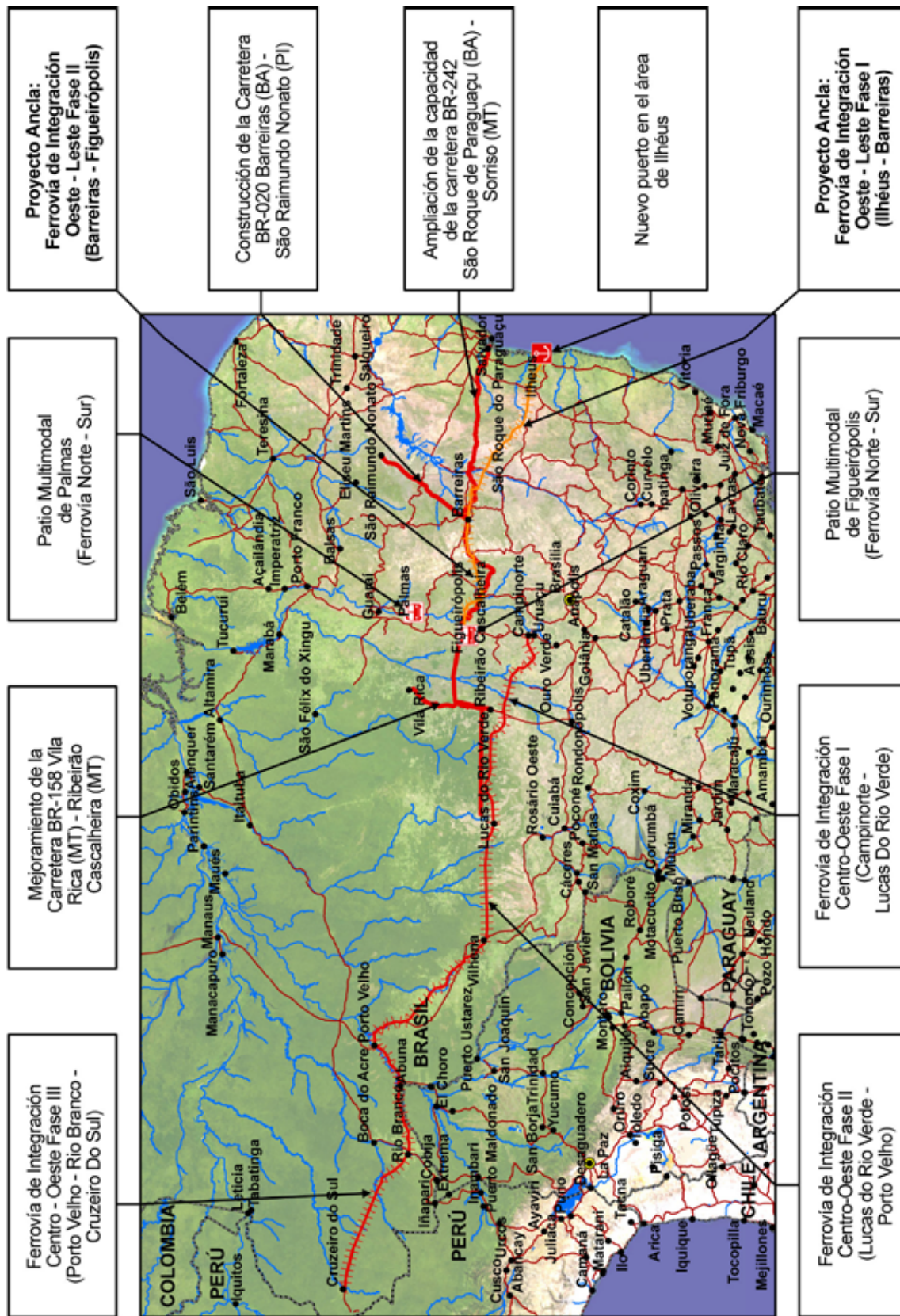


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Mejorar la logística de integración nacional entre las provincias ecuatorianas de Guayas, Cañar, Azuay y Morona Santiago, así como El Oro, Loja y Zamora - Chinchipe para consolidar la oportunidad de integración internacional de la mitad sur del Ecuador y del noreste de Perú con el estado de Amazonas de Brasil, a través de una vía fluvial hacia Manaos.

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 7	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA45	●	Puerto de transferencia de carga Morona (EC)	5,0
AMA46	●	Mejoramiento de la vía Guayaquil - El Triunfo - La Troncal - Zhud - El Tambo - Cañar - Azogues - Paute - Amaluza - Méndez y mejoramiento y ampliación del tramo Méndez - Puerto Morona (EC)	140,0
AMA47	●	Mejoramiento de la vía Puerto Bolívar - Santa Rosa - Balsas - Chaguarpamba - Loja - Zamora - Yantzaza - El Pangui - Gualaquiza - Gral. Leónidas Plaza - Méndez (EC)	167,7
AMA48	●	Mejoramiento de la vía Puerto Bolívar - Pasaje - Santa Isabel - Girón - Cuenca - Paute - Amaluza - Méndez - Puerto Morona (EC)	26,8
AMA49	●	Nuevo Aeropuerto de Puerto Morona (EC)	136,4
AMA50	●	Extensión eléctrica de 22 KV desde proyecto hidroeléctrico Santiago de Morona (400 KW) (EC)	0,3
AMA51	●	Proyecto hidroeléctrico Morona (1MW) (EC)	2,0
AMA52	●	Proyecto hidroeléctrico Río Luis (EC)	15,5
AMA53	●	Proyecto K4 "Frontera Sur" (Acceso a servicios de telecomunicaciones) (EC)	3,1
AMA54	●	Paso de Frontera sobre el Río Morona (EC - PE)	2,0
TOTAL			498,8

EJE AMAZONAS - Grupo 8: Conexión ferroviaria Porto Velho - Nordeste Meridional de Brasil



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Reducir los costos logísticos vinculados al abastecimiento de insumos y distribución de productos, y facilitar el acceso a los mercados regionales y a los puertos del Atlántico y del Pacífico.
- Incentivar el modo ferroviario potenciando los beneficios para el medio ambiente y la eficiencia energética.
- Proporcionar mejores condiciones para el comercio intrarregional.

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 8	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA68	●	Ferrovía de Integración Centro - Oeste Fase III (Porto Velho - Río Branco - Cruzeiro do Sul) (BR)	0,0
AMA88	●	Ferrovía de Integración Oeste - Leste Fase II (Barreiras - Figueirópolis) (BR)	550,0
AMA89	●	Ferrovía de Integración Oeste - Leste Fase I (Ilhéus - Barreiras) (BR)	2.000,0
AMA90	●	Ferrovía de Integración Centro - Oeste Fase I (Campinorte - Lucas do Río Verde) (BR)	2.000,0
AMA91	●	Ferrovía de Integración Centro - Oeste Fase II (Lucas do Río Verde - Porto Velho) (BR)	0,0
AMA93	●	Patio multimodal de Palmas (Ferrovia Norte - Sur) (BR)	0,0
AMA94	●	Patio multimodal de Figueirópolis (Ferrovia Norte - Sur) (BR)	0,0
AMA98	●	Ampliación de la capacidad de la carretera BR-242 São Roque de Paraguaçu (BA) - Sorriso (MT) (BR)	200,0
AMA99	●	Mejoramiento de la carretera BR-158 Vila Rica (MT) - Ribeirão Cascalheira (MT) (BR)	240,0
AMA100	●	Construcción de la carretera BR-020 Barreiras (BA) - São Raimundo Nonato (PI) (BR)	520,0
AMA101	●	Nuevo puerto en el área de Ilhéus (BR)	1.000,0
TOTAL			6.510,0

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE DEL AMAZONAS

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje del Amazonas ochenta y ocho proyectos con una inversión estimada de US\$ 28.948,9 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro E.1 • Indicadores Generales del Eje del Amazonas

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	Acceso a la Hidrovía del Putumayo	7	498,1
Grupo 2	Acceso a la Hidrovía del Napo	6	133,0
Grupo 3	Acceso a la Hidrovía del Huallaga - Marañón	11	1.333,8
Grupo 4	Acceso a la Hidrovía del Ucayali	14	3.814,4
Grupo 5	Conexión entre la Cuenca Amazónica y el Nordeste Septentrional de Brasil	17	15.817,0
Grupo 6	Red de Hidrovías Amazónicas	12	343,8
Grupo 7	Acceso a La Hidrovía del Morona - Marañón - Amazonas	10	498,8
Grupo 8	Conexión ferroviaria Porto Velho - Nordeste Meridional de Brasil	11	6.510,0
TOTAL		88	28.948,9

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro E.2 • Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje del Amazonas

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	55	62,5	22.099,8	77,1
Privado	23	26,1	5.978,1	20,8
Público/Privado	10	11,4	871,0	2,1
TOTAL	88	100,0	28.948,9	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro E.3 · Proyectos API del Eje del Amazonas

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
1	Eje vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, puertos, centros logísticos e hidrovías (PE)	478,5
AMA16	Carretera Tarapoto - Yurimaguas (PE) (*)	231,7
AMA20	Centro logístico de Paita (PE)	47,7
AMA21	Centro logístico de Yurimaguas (PE)	15,0
AMA24	Puerto de Paita (PE)	266,9
AMA25	Carretera Paita - Tarapoto (PE) (*)	273,6
AMA40	Mejoramiento de la navegabilidad de la Hidrovía Río Huallaga, tramo entre Yurimaguas y la confluencia con el Río Marañón (PE)	33,0
AMA41	Mejoramiento de la navegabilidad de la Hidrovía Río Marañón, tramo entre Sarameriza y la confluencia con el Río Ucayali (PE)	11,0
AMA44	Centro logístico de Iquitos (PE)	15,0
AMA56	Modernización del Puerto de Iquitos (PE)	39,6
AMA102	Construcción del nuevo Puerto de Yurimaguas (PE)	50,3
2	Eje vial Callao - La Oroya - Pucallpa, puertos, centros logísticos e hidrovías (PE)	2.936,3
AMA26	Mejoramiento de la carretera Tingo María - Pucallpa (PE)	462,5
AMA30	Centro logístico intermodal de Pucallpa (PE)	15,0
AMA31	Modernización del Puerto de El Callao (nuevo muelle de contenedores) (PE)	704,8
AMA32	Autopista Lima - Ricardo Palma (PE)	242,0
AMA43	Mejoramiento de la navegabilidad de la Hidrovía Río Ucayali, tramo entre Pucallpa y la confluencia con el Río Marañón (PE)	19,0
AMA63	IIRSA Centro, tramo 2: Ricardo Palma - La Oroya - Desvío Cerro de Pasco / La Oroya - Huancayo (PE)	100,0
AMA64	IIRSA Centro, tramo 3: Desvío Cerro de Pasco - Tingo María (PE)	115,6
AMA65	Zona de actividad logística del Callao - Zal Callao (PE)	155,8
AMA66	Terminal norte multipropósito del Callao (PE)	883,5
AMA67	Terminal de embarque de minerales del Callao (PE)	120,3
AMA104	Construcción del nuevo puerto de Pucallpa (PE)	117,8

Continúa en prox. página...

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
3	Acceso nororiental al Río Amazonas (BR - CO - EC - PE)	60,8
AMA37	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Içá (BR)	8,0
AMA38	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Putumayo (CO - EC -PE)	15,0
AMA39	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Morona (EC -PE)	2,0
AMA42	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Napo (EC -PE)	5,8
AMA45	Puerto de transferencia de carga Morona (EC)	5,0
AMA71	Puerto de Providencia (EC)	25,0
TOTAL		3.475,6

Nota: (*): 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

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

Cuadro E.4 · Composición Sectorial del Eje del Amazonas

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	6	7,3	274,7	1,0								
Carretero	23	28,0	11.452,6	41,5								
Ferrovionario	10	12,2	11.950,0	43,3								
Fluvial	19	23,2	622,4	2,3								
Marítimo	9	11,0	3.050,6	11,0								
Multimodal	13	15,9	253,4	0,9								
Pasos de Frontera	2	2,4	4,0	0,0								
Generación Energética					2	40,0	17,5	1,3				
Interconexión Energética					3	60,0	1.320,6	98,7				
Interconexión de comunicaciones									1	100,0	3,1	100,0
TOTAL	82	100,0	27.607,7	100,0	5	100,0	1.338,1	100,0	1	100,0	3,1	100,0

Cuadro E.5 • Transporte Aéreo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Adecuación de aeropuertos	2	16,6
Nuevos aeropuertos	4	258,1
TOTAL	6	274,7

Cuadro E.6 • Transporte Carretero

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de capacidad de la carretera	5	1.352,2
Rehabilitación de calzada y estructuras	12	1.995,4
Pavimentación (obra nueva)	6	8.105,0
TOTAL	23	11.452,6

Cuadro E.7 • Transporte Ferroviario

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de ferrovías	10	11.950,0
TOTAL	10	11.950,0

Cuadro E.8 • Transporte Fluvial

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	8	101,8
Construcción de nuevos puertos fluviales	5	359,1
Adecuación de puertos existentes fluviales	6	161,5
TOTAL	19	622,4

Cuadro E.9 • Transporte Marítimo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Nuevos puertos marítimos	2	1.070,0
Ampliación de la infraestructura terrestre de puerto	4	971,8
Adecuación de puertos marítimos	3	1.008,8
TOTAL	9	3.050,6

Cuadro E.10 • Transporte Multimodal

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Estaciones de transferencia	13	253,4
TOTAL	13	253,4

Cuadro E.11 • Pasos de Frontera

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	2	4,0
TOTAL	2	4,0

Cuadro E.12 • Generación Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	2	17,5
TOTAL	2	17,5

Cuadro E.13 • Interconexión Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	3	1.320,6
TOTAL	3	1.320,6

Cuadro E.14 • Interconexión de Comunicaciones

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Fibra óptica	1	3,1
TOTAL	1	3,1

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE AMAZONAS

Cuadro E.15 • Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	27	30,7	2.171,9	7,5
Pre-Ejecución	23	26,1	4.320,0	14,9
Ejecución	29	33,0	19.361,7	66,9
Concluido	9	10,2	3.095,3	10,7
TOTAL	88	100,0	28.948,9	100,0

Cuadro E.16 • Proyectos Concluidos

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA16	Carretera Tarapoto - Yurimaguas (PE)	231,7
AMA22	Puerto de Bayóvar (PE)	70,0
AMA25	Carretera Paita - Tarapoto (PE)	273,6
AMA34	Programa de manejo ambiental y territorial (Ruta Cuiabá - Santarém) (BR-163 / MT / PA) (BR)	12,0
AMA36	Mejoramiento de la navegabilidad del sistema Solimões - Amazonas (BR)	8,0
AMA78	Ferrovía Norte-Sur Fase II (Açailândia - Palmas) (BR)	2.500,0
AMA80	Patio multimodal de Araguaina (Ferrovía Norte-Sur) (BR)	0,0
AMA81	Patio multimodal de Guaraí (Ferrovía Norte-Sur) (BR)	0,0
AMA82	Patio multimodal de Colinas do Tocantins (Ferrovía Norte-Sur) (BR)	0,0
TOTAL		3.095,3

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje del Amazonas diez Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 6.687,1 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro E.17 • Proyectos Ancla

Grupo	Código	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	AMA01	Corredor vial Tumaco - Pasto - Mocoa - Puerto Asís (CO)	404,9	Público	Nacional	En Ejecución
2	AMA71	Puerto de Providencia (EC)	25,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
3	AMA16	Carretera Tarapoto - Yurimaguas (PE)	231,7	Público/ Privado	Nacional	Concluido
4	AMA26	Mejoramiento de la carretera Tingo María - Pucallpa (PE)	462,5	Público	Nacional	Ejecución
5	AMA73	Ferrovía Nova Transnordestina Fase I (Suape - Salgueiro/Pecém - Eliseu Martins) (BR)	3.000,0	Público	Nacional	Ejecución
5	AMA76	Ferrovía Nova Transnordestina Fase II (Eliseu Martins-Porto Franco) (BR)	0,0	Público	Nacional	Perfil
6	AMA36	Mejoramiento de la navegabilidad del sistema Solimões - Amazonas (BR)	8,0	Público	Nacional	Concluido
7	AMA45	Puerto de transferencia de carga Morona (EC)	5,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
8	AMA88	Ferrovía de Integración Oeste - Leste Fase II (Barreiras - Figueirópolis) (BR)	550,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
8	AMA89	Ferrovía de Integración Oeste - Leste Fase I (Ilhéus - Barreiras) (BR)	2.000,0	Público	Nacional	Ejecución
TOTAL			6.687,1			

EJE ANDINO

PAÍSES INTEGRANTES



CANTIDAD TOTAL DE PROYECTOS

65

INVERSIÓN ESTIMADA

(en millones de US\$)

9.183,5



CANTIDAD DE PROYECTOS

Porcentaje por etapa

30,8%
12,3%
33,8%
23,1%



INVERSIÓN ESTIMADA

Porcentaje por etapa

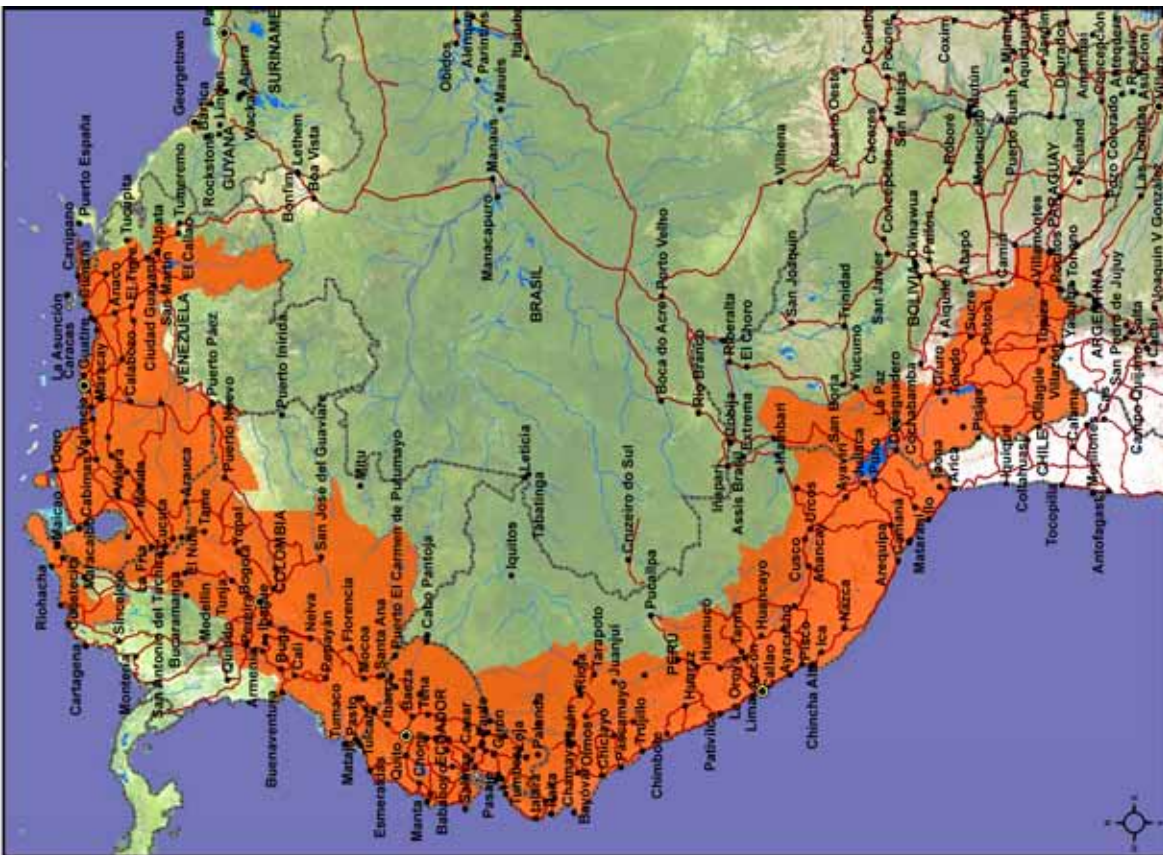
19,0%
4,9%
67,4%
8,7%



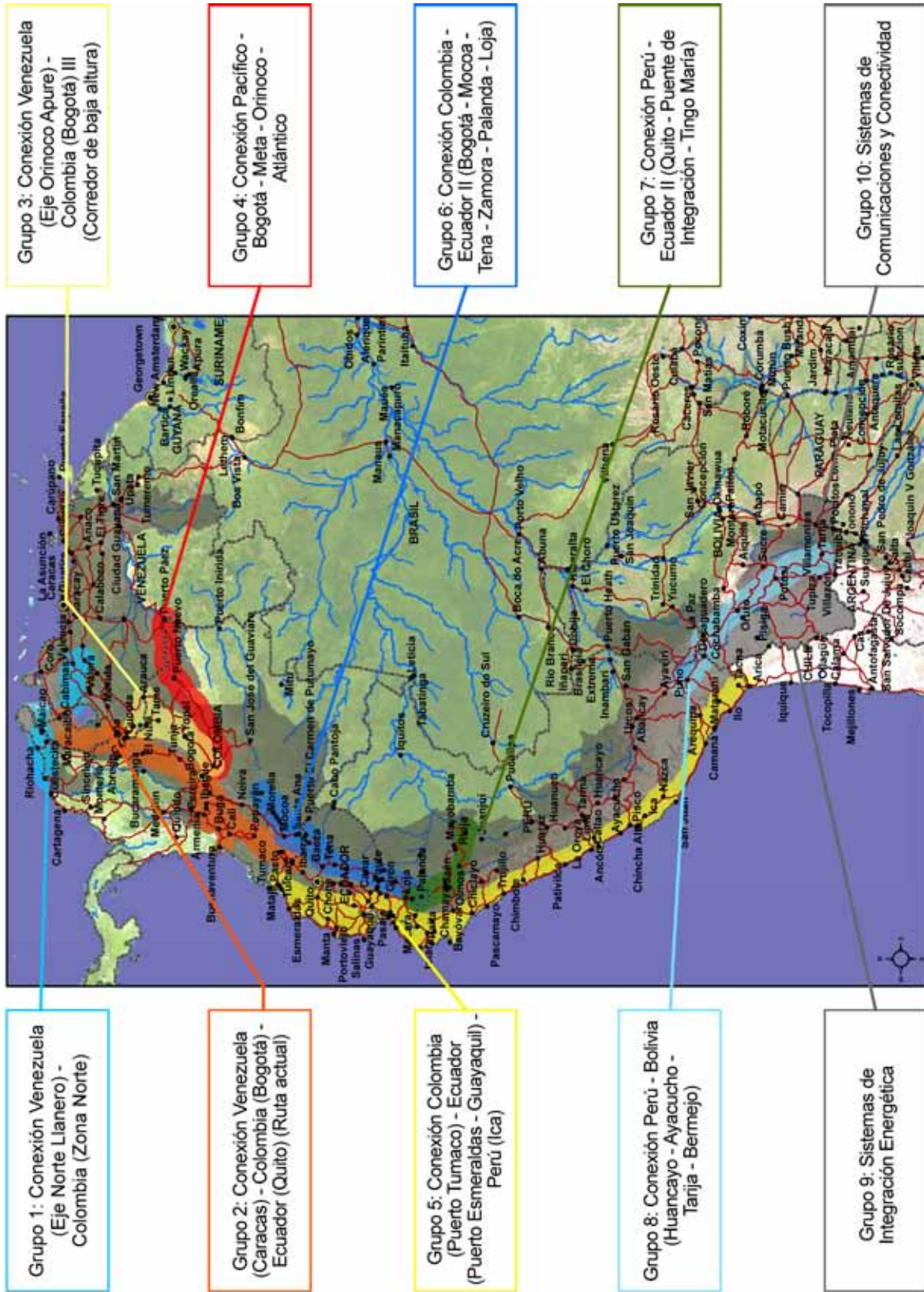
● PERFIL ● PRE-EJECUCIÓN ● EJECUCIÓN ● CONCLUIDO

EJE ANDINO

Área de influencia

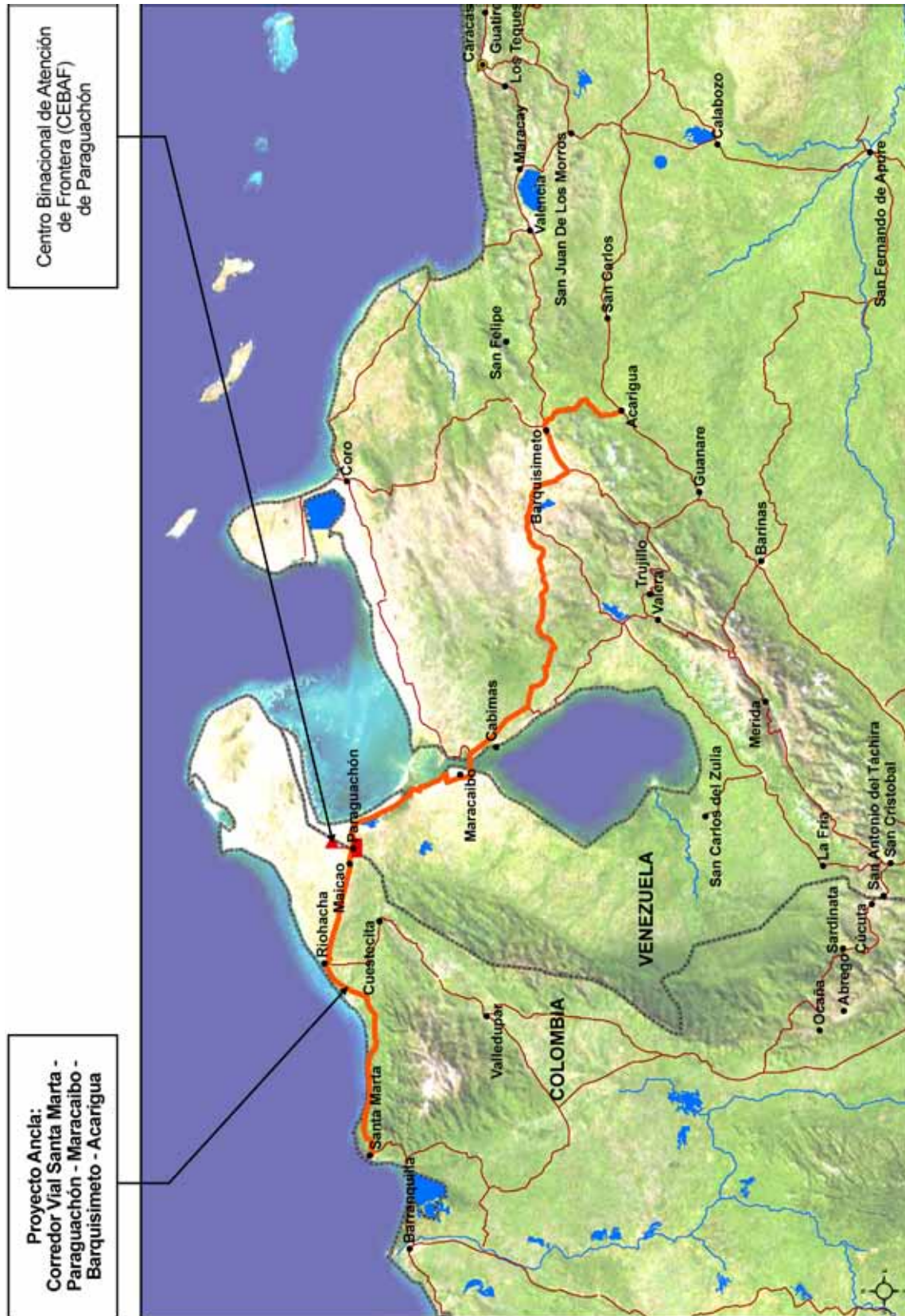


Grupos de proyectos



Nota: No se ha considerado la territorialidad de los Grupos 9 y 10 para los efectos de su expresión gráfica dado que los proyectos incluidos en dichos Grupos inciden sobre la totalidad del área de influencia del Eje Andino.

EJE ANDINO - Grupo 1:
Conexión Venezuela (Eje Norte Llanero) - Colombia (Zona Norte)



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

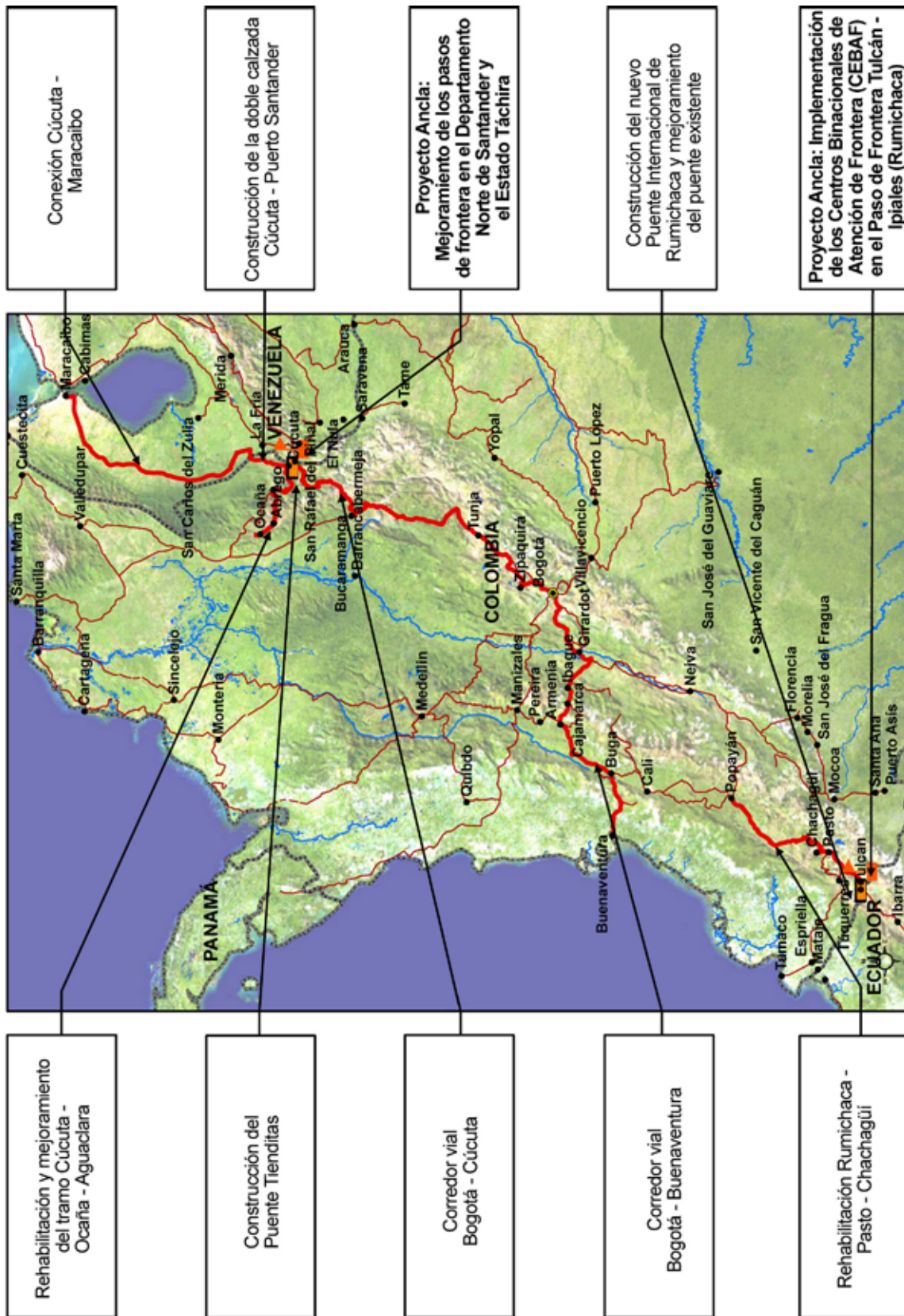
- Consolidar la integración económica de la zona norte atlántica de Colombia y la zona norte llanera de Venezuela por una vía terrestre pavimentada existente.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND01	●	Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua (CO - VE) (*)	411,2
AND02	●	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) de Paraguachón (VE)	2,0
TOTAL			2,0

Nota: (*) En el monto total estimado del grupo no está considerada la inversión de este proyecto existente realizada principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

EJE ANDINO - Grupo 2:

Conexión Venezuela (Caracas) - Colombia (Bogotá) - Ecuador (Quito) (Ruta actual)



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

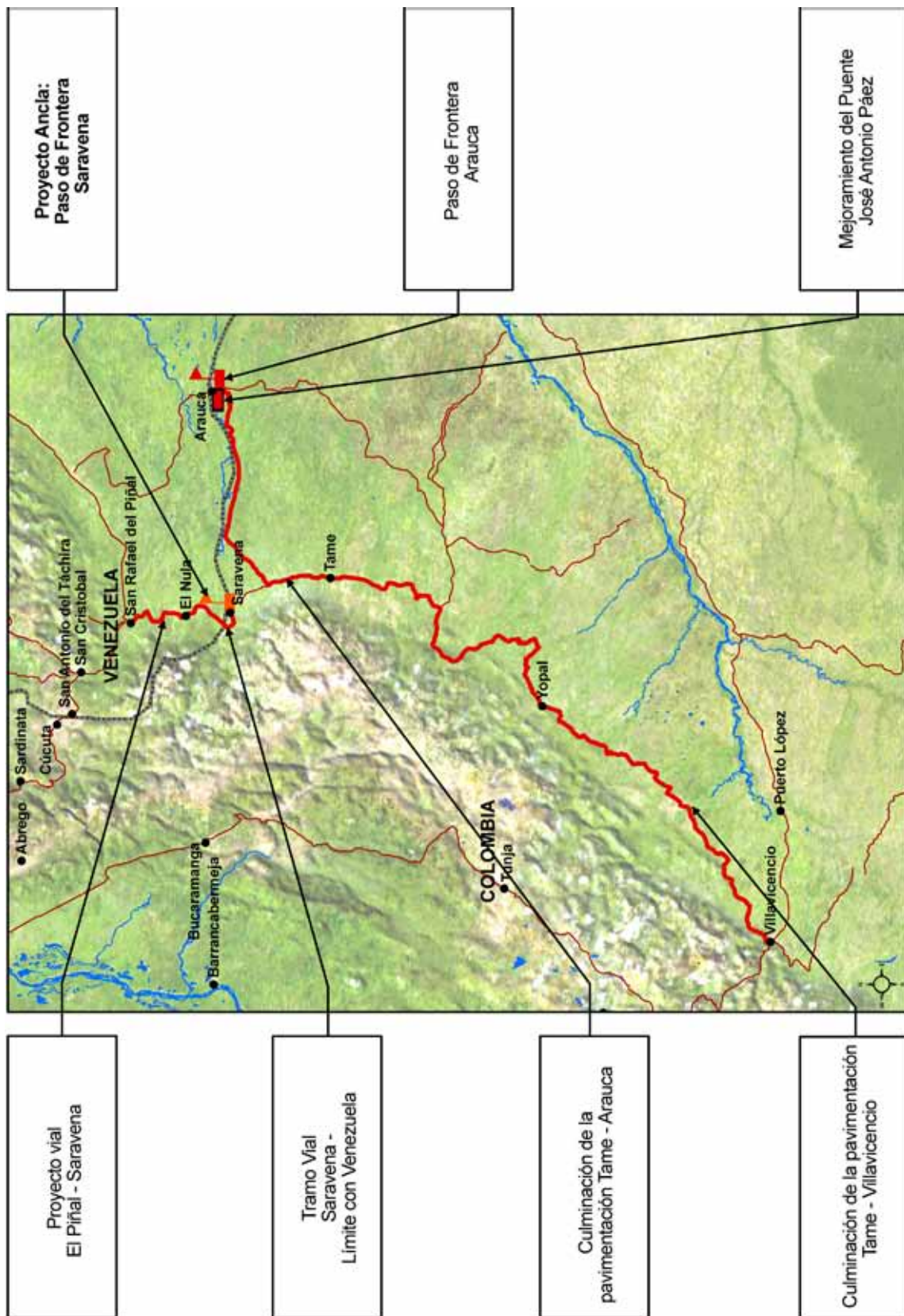
- Potenciar las relaciones económicas entre los centros urbanos más dinámicos de Ecuador, Colombia y Venezuela a través de vías pavimentadas existentes que requieren mejorar el funcionamiento de sus pasos de frontera y resolver cuellos de botella específicos.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND04	●	Conexión Cúcuta - Maracaibo (CO - VE)	0,3
AND05	●	Corredor vial Bogotá - Cúcuta (CO)	1.559,0
AND07	●	Corredor vial Bogotá - Buenaventura (CO) ^(*)	1.791,0
AND08	●	Rehabilitación Rumichaca - Pasto - Chachagüí (CO)	221,0
AND81	●	Mejoramiento de los Pasos de Frontera en el departamento norte de Santander y el Estado de Táchira (CO - VE)	2,0
AND82	●	Implementación de los Centros Binacionales de Atención de Frontera (CEBAF) en el Paso de Frontera Tulcán - Ipiales (Rumichaca) (CO - EC)	65,0
AND83	●	Construcción del Puente Tienditas (CO - VE)	0,9
AND84	●	Construcción de la doble calzada Cúcuta - Puerto Santander (CO)	1,8
AND85	●	Rehabilitación y mejoramiento del tramo Cúcuta - Ocaña - Aguaclara (CO)	120,8
AND91	●	Construcción del nuevo Puente Internacional de Rumichaca y mejoramiento del Puente existente (CO - EC)	4,8
TOTAL			3.766,6

Nota: (*) Proyecto Rótula con el Grupo 4 del Eje Andino

EJE ANDINO - Grupo 3:

Conexión Venezuela (Eje Orinoco Apure) - Colombia (Bogotá) III (Corredor de baja altura)

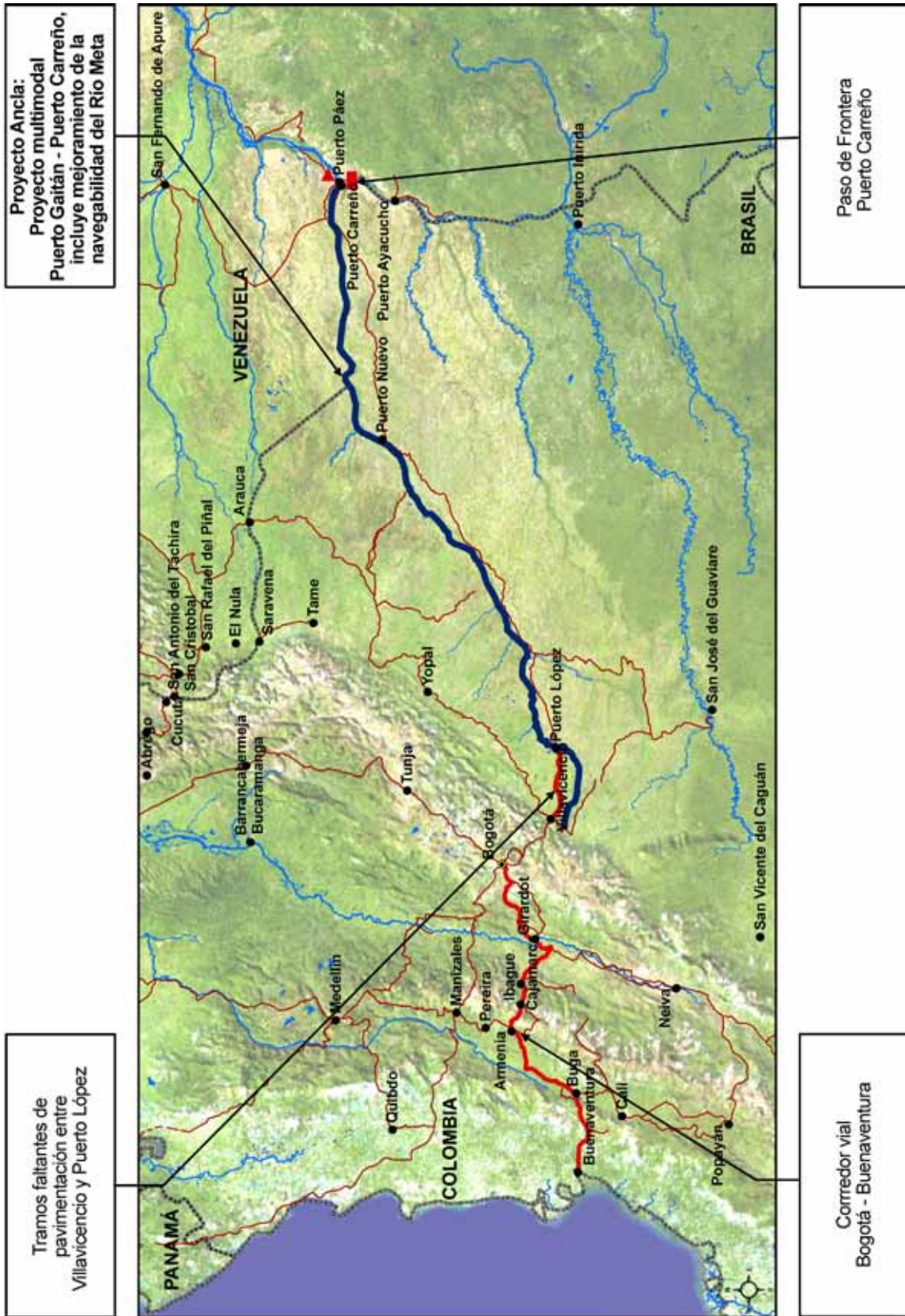


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND10	●	Paso de Frontera Saravena (CO)	3,3
AND11	●	Tramo vial Saravena - Límite con Venezuela (CO)	16,0
AND12	●	Culminación de la Pavimentación Tame - Villavicencio (CO)	3,6
AND13	●	Mejoramiento del Puente José Antonio Páez (CO)	1,3
AND14	●	Culminación de la pavimentación Tame - Arauca (CO)	10,6
AND15	●	Paso de Frontera Arauca (VE)	2,0
AND16	●	Proyecto vial El Piñal - Saravena (VE)	6,8
TOTAL			43,6

EJE ANDINO - Grupo 4: Conexión Pacífico - Bogotá - Meta - Orinoco - Atlántico



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

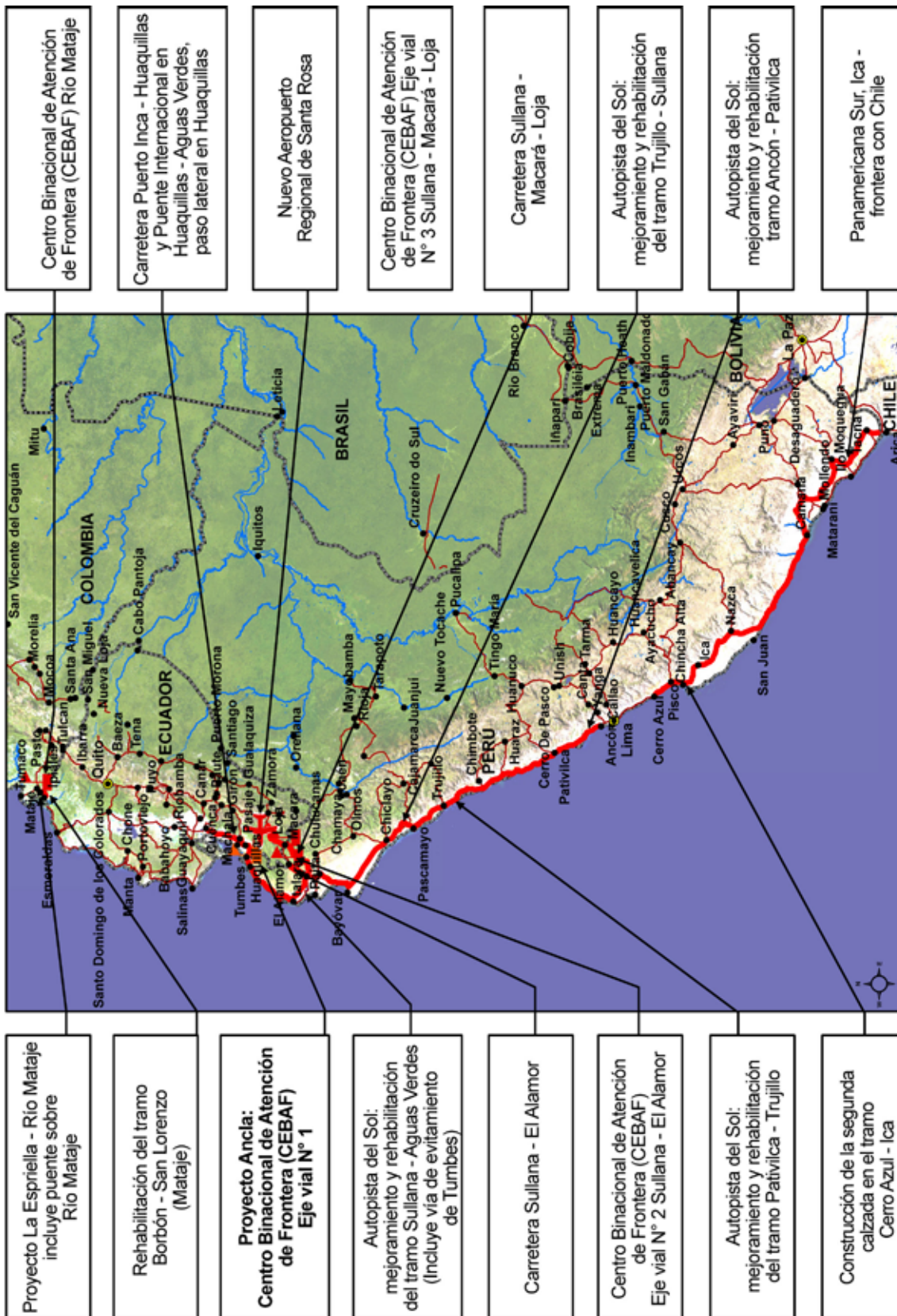
- Desarrollar un corredor bioceánico Pacífico - Bogotá - Meta - Orinoco - Atlántico para incentivar intercambios comerciales entre regiones de Colombia (Orinoquia, Andina, Pacífico) y Venezuela (Llanos, incluyendo los estados de Anzoátegui y Monagas, Guayana, Delta del Orinoco) y para proyectar estas regiones hacia mercados internacionales.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND07	●	Corredor vial Bogotá - Buenaventura (*) (CO)	1.791,0
AND17	●	Proyecto multimodal Puerto Gaitán - Puerto Carreño, incluye mejoramiento de la navegabilidad del Río Meta (CO)	108,0
AND18	●	Tramos faltantes de pavimentación entre Villavicencio y Puerto López (CO)	26,0
AND19	●	Paso de Frontera Puerto Carreño (VE)	1,0
TOTAL			1.926,0

Nota: (*) Proyecto Rótula con el Grupo 2 del Eje Andino

EJE ANDINO - Grupo 5:

Conexión Colombia (Puerto Tumaco) - Ecuador (Puerto Esmeraldas - Guayaquil) - Perú (Ica)



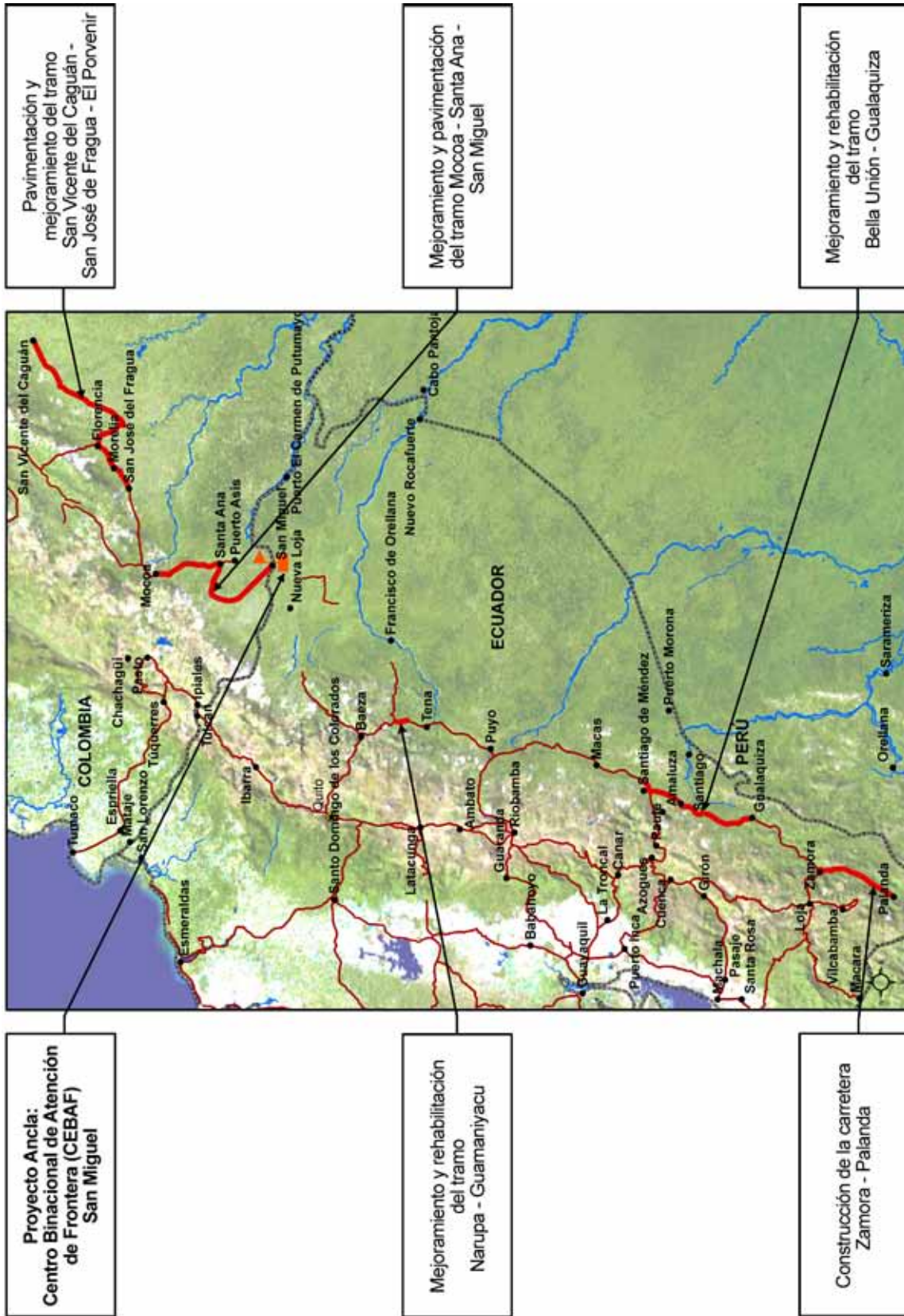
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Potenciar las relaciones comerciales y turísticas (playas y ecoturismo) de importantes zonas costeras de Perú, Ecuador y las zonas del Pacífico Sur colombiano.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND21	●	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial N°1 (EC - PE)	15,9
AND22	●	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Río Mataje (CO - EC)	3,0
AND23	●	Proyecto La Espriella - Río Mataje incluye Puente sobre Río Mataje (CO - EC)	25,0
AND24	●	Rehabilitación del tramo Borbón - San Lorenzo (Mataje) (EC)	5,3
AND25	●	Nuevo Aeropuerto Regional de Santa Rosa (EC)	47,1
AND26	●	Carretera Puerto Inca - Huaquillas y Puente Internacional en Huaquillas - Aguas Verdes, paso lateral en Huaquillas (EC - PE)	85,8
AND27	●	Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Ancón - Pativilca (PE)	75,0
AND28	●	Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Sullana - Aguas Verdes (incluye vía de evitamiento de Tumbes) (PE)	70,4
AND29	●	Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Pativilca - Trujillo (PE)	401,7
AND30	●	Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Trujillo - Sullana (PE)	400,1
AND75	●	Construcción de la segunda calzada en el tramo Cerro Azul - Ica (PE)	231,8
AND87	●	Panamericana Sur, Ica - Frontera con Chile (PE)	360,0
AND88	●	Carretera Sullana - El Alamor (PE)	29,5
AND89	●	Carretera Sullana - Macará - Loja (PE)	48,3
AND92	●	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial N°2 Sullana - El Alamor (EC - PE)	40,0
AND93	●	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial N°3 Sullana - Macará - Loja (EC - PE)	0,0
TOTAL			1.838,9

EJE ANDINO - Grupo 6:

Conexión Colombia - Ecuador II (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja)



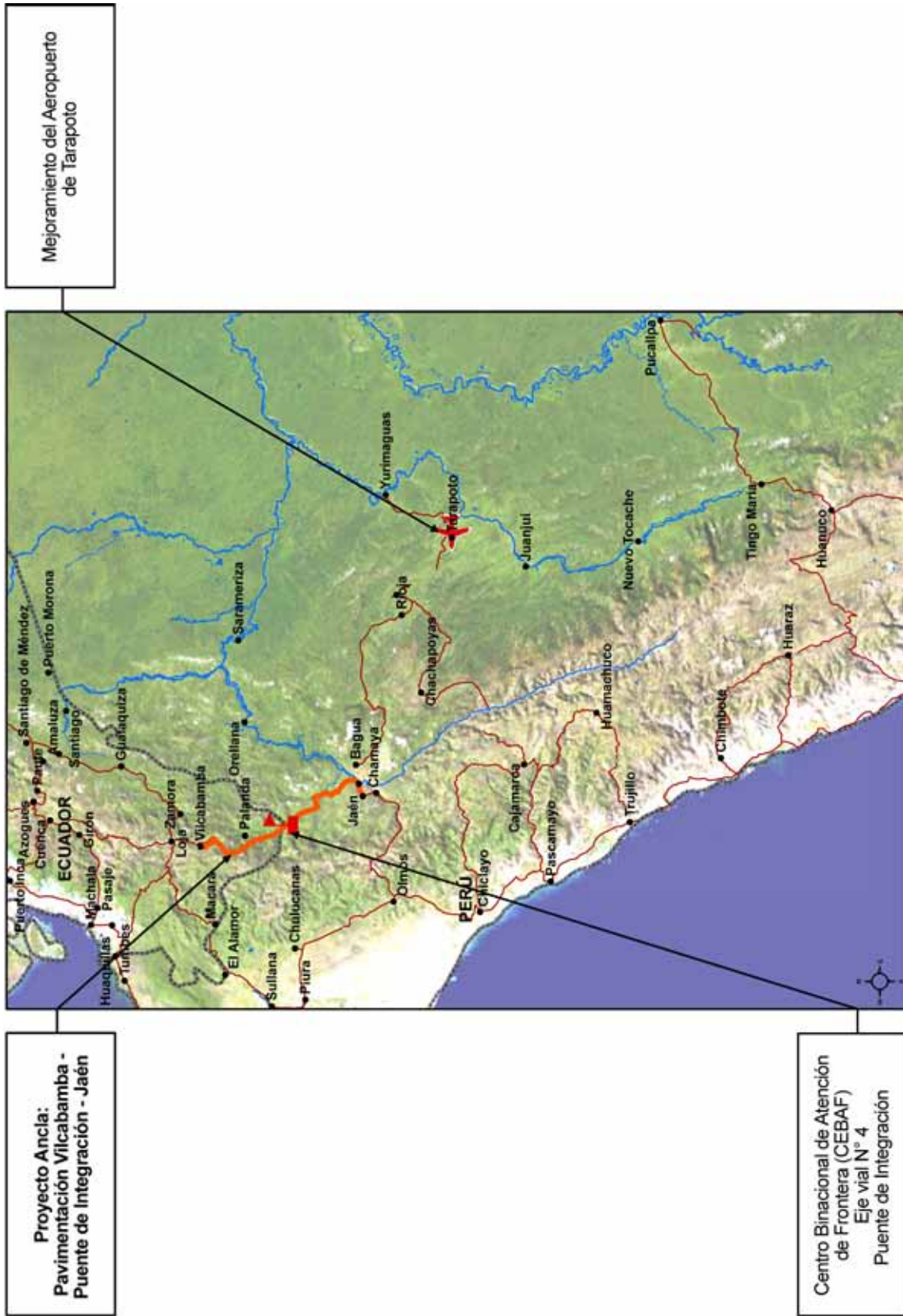
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Desarrollar un corredor que articularía en esquemas de comercio internacional a zonas del centro y sur de Colombia con provincias amazónicas del norte y centro de Ecuador (Tena, Puyo) y áreas en el sur de Ecuador (Loja).

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 6	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND31	●	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel (CO - EC)	25,0
AND35	●	Mejoramiento y rehabilitación del tramo Bella Unión - Gualaquiza (EC)	23,2
AND37	●	Construcción de la carretera Zamora - Palanda (EC)	1,3
AND38	●	Mejoramiento y rehabilitación del tramo Narupa - Guamaniyacu (EC)	23,6
AND79	●	Mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel (CO)	133,6
AND90	●	Pavimentación y mejoramiento del tramo San Vicente del Caguán - San José de Fragua - El Porvenir (CO)	239,3
TOTAL			446,0

EJE ANDINO - Grupo 7:

Conexión Perú - Ecuador II (Quito - Puente de Integración - Tingo María)

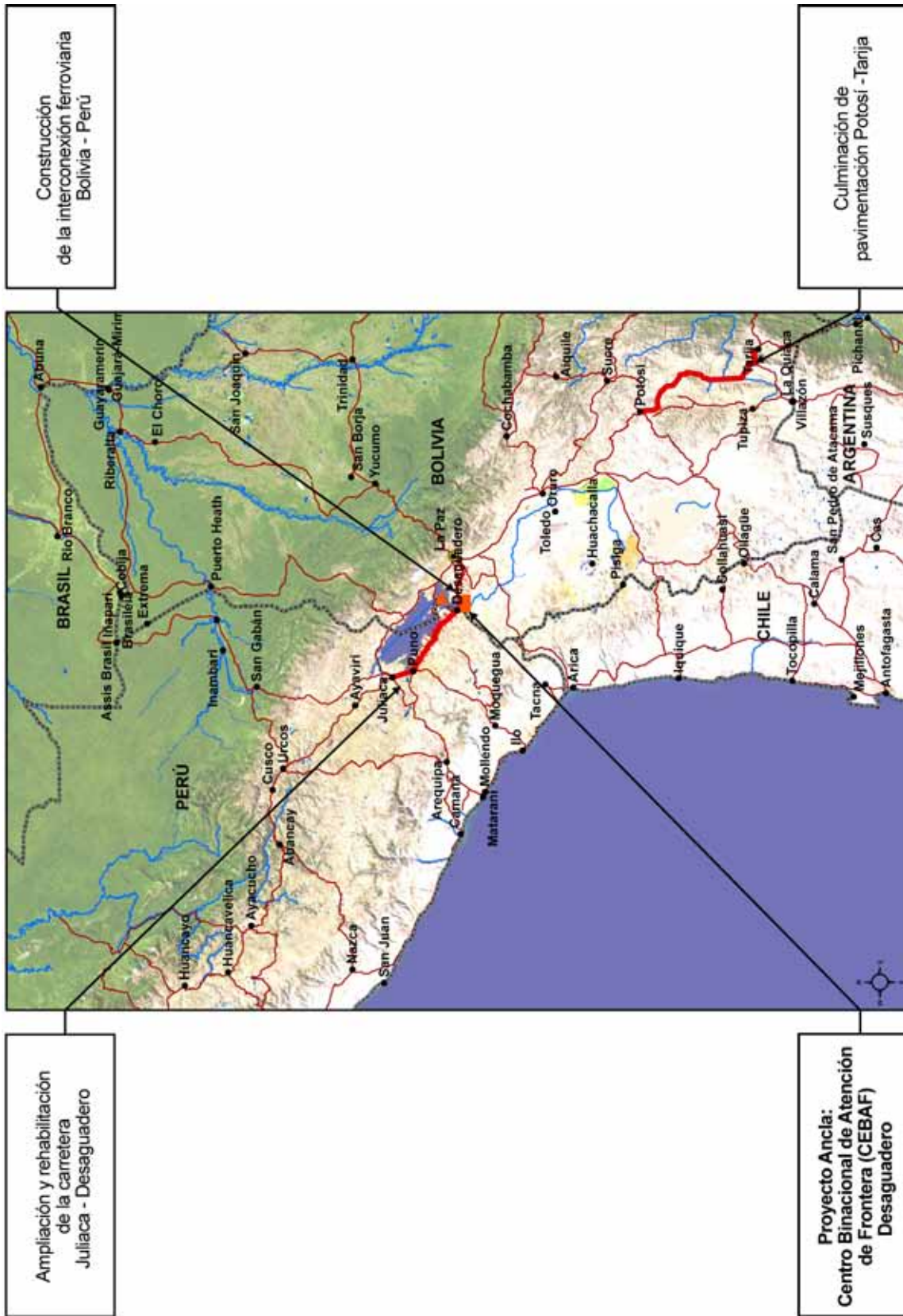


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Desarrollar un corredor internacional de comercio nuevo a partir del mejoramiento de las vías que unen las ciudades de Loja, Tarapoto y Tingo María. Este corredor integraría el sur andino de Ecuador (Loja y Cuenca) con la selva norte y central de Perú (San Ignacio, Moyobamba, Rioja, Tarapoto y Tingo María).

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 7	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND39	●	Pavimentación Vilcabamba - Puente de Integración - Jaén (EC - PE)	334,6
AND43	●	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial N°4 Puente de Integración (EC - PE)	2,5
AND45	●	Mejoramiento del Aeropuerto de Tarapoto (PE)	6,9
TOTAL			344,0

EJE ANDINO - Grupo 8:
 Conexión Perú - Bolivia (Huancayo - Ayacucho - Tarija - Bermejo)

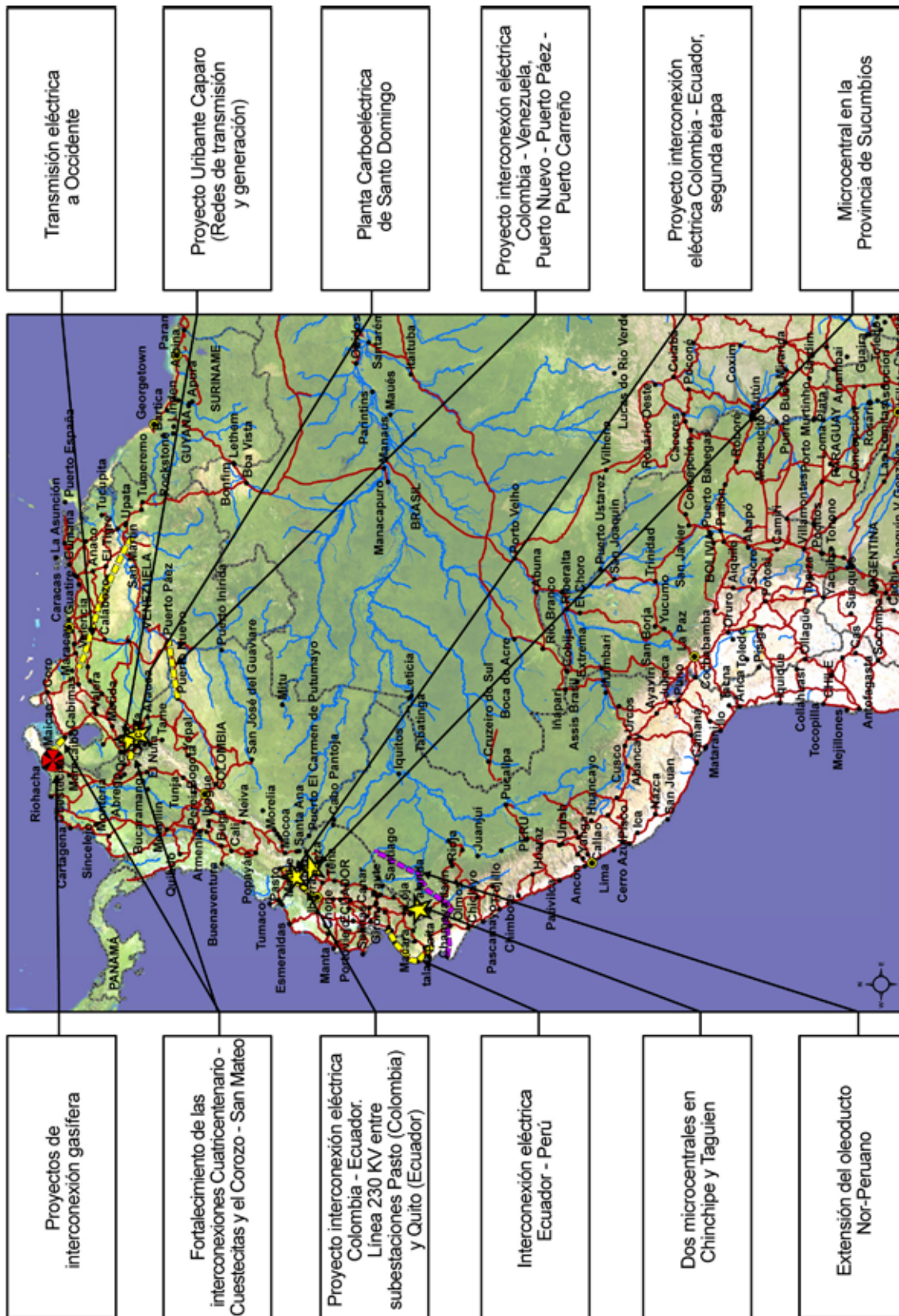


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Potenciar el turismo y las relaciones económicas entre las ciudades andinas de Perú y Bolivia que funcionan a través de vías terrestres y ampliarlas hacia la zona andina central de Perú y al noroeste argentino.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 8	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND47	●	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero (BO - PE)	40,2
AND48	●	Culminación de pavimentación Potosí - Tarija (BO)	238,2
AND51	●	Ampliación y rehabilitación de la carretera Juliaca - Desaguadero (PE)	208,3
AND54	●	Construcción de la interconexión Ferroviaria Bolivia - Perú (BO - PE)	390,0
TOTAL			876,7

EJE ANDINO - Grupo 9: Sistemas de Integración Energética

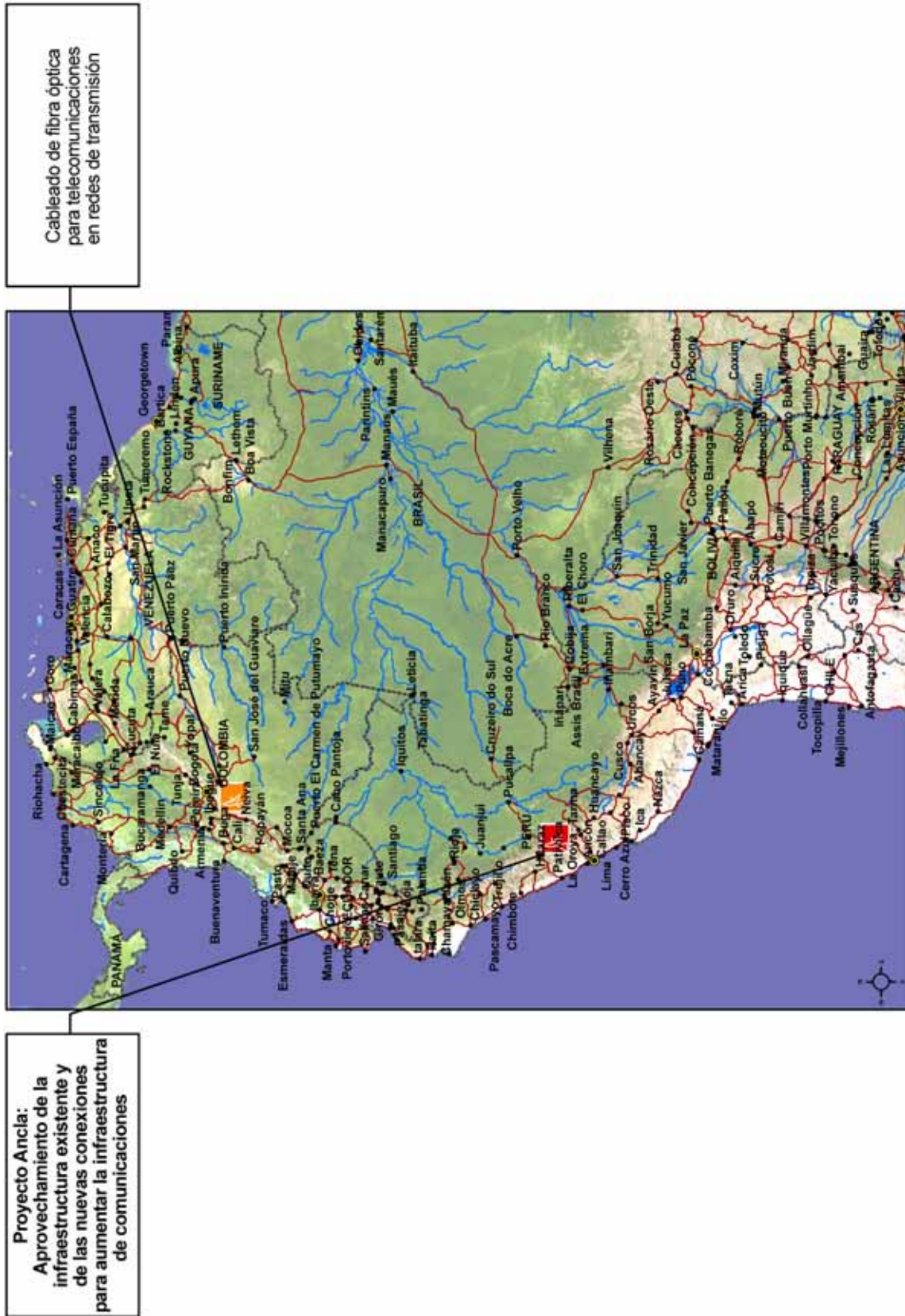


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Integrar los sistemas energéticos para mejorar la eficiencia y la confiabilidad en la generación, transmisión, y distribución de la energía a fin de impulsar el desarrollo de sectores de alto valor agregado.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 9	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND56	●	Fortalecimiento de las interconexiones Cuatricentenario - Cuestecitas y El Corozo - San Mateo (CO - VE)	125,2
AND57	●	Proyecto interconexión eléctrica Colombia - Ecuador. Línea 230 KV entre subestaciones Pasto (Colombia) y Quito (Ecuador) (CO - EC)	45,4
AND58	●	Dos microcentrales en Chinchipe y Taguien (EC)	5,0
AND59	●	Microcentral en la provincia de Sucumbíos (EC)	0,0
AND60	●	Extensión del oleoducto Nor-Peruano (EC - PE)	0,0
AND61	●	Proyectos de interconexión gasífera (CO)	335,0
AND62	●	Planta Carboeléctrica de Santo Domingo (VE)	625,0
AND63	●	Proyecto Uribante Caparo (Redes de transmisión y generación) (VE)	0,0
AND64	●	Proyecto interconexión eléctrica Colombia - Venezuela, Puerto Nuevo - Puerto Páez - Puerto Carreño (CO)	5,0
AND65	●	Interconexión eléctrica Ecuador - Perú (EC - PE)	0,0
AND66	●	Proyecto interconexión eléctrica Colombia - Ecuador, segunda etapa (CO - EC)	0,0
AND67	●	Transmisión eléctrica a Occidente (VE)	590,0
TOTAL			1.730,6

EJE ANDINO - Grupo 10: Sistemas de Comunicaciones y Conectividad



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Incorporar centros poblados urbanos y rurales a las conexiones de telecomunicaciones eliminando los déficit de cobertura telefónica y permitiendo la expansión de los servicios de valor agregado (gobierno electrónico, tele-educación, tele-salud, etc.) como herramienta para desarrollar áreas aisladas, incrementar la calidad de vida y la integración cultural.
- Además, expandir el uso de los servicios de comunicaciones en beneficio del desarrollo, el comercio y la integración regional.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 10	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND68	●	Aprovechamiento de la infraestructura existente y de las nuevas conexiones para aumentar la infraestructura de comunicaciones (BO - CO - EC - PE - VE)	0,1
AND69	●	Cableado de fibra óptica para telecomunicaciones en redes de transmisión (BO - CO - EC - PE - VE)	0,0
TOTAL			0,1

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE ANDINO

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje Andino sesenta y cinco proyectos con una inversión estimada de US\$ 9.183,5 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro F.1 • Indicadores Generales del Eje Andino

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	Conexión Venezuela (Eje Norte Llanero) - Colombia (Zona Norte)	2	2,0
Grupo 2	Conexión Venezuela (Caracas) - Colombia (Bogotá) - Ecuador (Quito) (Ruta actual)	10	3.766,6
Grupo 3	Conexión Venezuela (Eje Orinoco Apure) - Colombia (Bogotá) III (Corredor de baja altura)	7	43,6
Grupo 4	Conexión Pacífico - Bogotá - Meta - Orinoco - Atlántico	4	1.926,0
Grupo 5	Conexión Colombia (Puerto Tumaco) - Ecuador (Puerto Esmeraldas - Guayaquil) - Perú (Ica)	16	1.838,9
Grupo 6	Conexión Colombia - Ecuador II (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja)	6	446,0
Grupo 7	Conexión Perú - Ecuador II (Quito - Puente de Integración - Tingo María)	3	344,0
Grupo 8	Conexión Perú - Bolivia (Huancayo - Ayacucho - Tarija - Bermejo)	4	876,7
Grupo 9	Sistemas de Integración Energética	12	1.730,6
Grupo 10	Sistemas de Comunicaciones y Conectividad	2	0,1
TOTAL		65	9.183,5

Nota: (*)El total de Nº de Proyectos e Inversión Estimada indicados no se corresponde con la suma aritmética debido a la existencia de un Proyecto Rótula: Corredor vial Bogotá - Buenaventura que pertenece tanto al Grupo 2 como al Grupo 4 de este mismo Eje.

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro F.2 • Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje Andino

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	46	70,8	6.649,1	72,4
Privado	9	13,8	1.298,9	14,1
Público/Privado	10	15,4	1.235,5	13,5
TOTAL	65	100,0	9.183,5	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro F.3 · Proyectos Api del Eje Andino

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
4	Corredor vial Caracas - Bogotá - Buenaventura / Quito (CO - EC - VE)	3.350,0
AND05	Corredor vial Bogotá - Cúcuta (CO)	1.559,0
AND07	Corredor vial Bogotá - Buenaventura (CO)	1.791,0
5	Interconexión fronteriza Colombia - Ecuador (CO - EC)	228,4
AND31	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel (CO - EC)	25,0
AND79	Mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel (CO)	133,6
AND82	Implementación de los Centros Binacionales de Atención de Frontera (CEBAF) en el Paso de Frontera Tulcán - Ipiales (Rumichaca) (CO - EC)	65,0
AND91	Construcción del nuevo Puente Internacional de Rumichaca y mejoramiento del Puente existente (CO - EC)	4,8
6	Sistema de conectividad de Pasos de Frontera Colombia - Venezuela (CO - VE)	5,0
AND02	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) de Paraguachón (VE)	2,0
AND13	Mejoramiento del Puente José Antonio Páez (CO) (*)	1,3
AND19	Paso de Frontera Puerto Carreño (VE)	1,0
AND81	Mejoramiento de los Pasos de Frontera en el departamento norte de Santander y el Estado de Táchira (CO - VE)	2,0
7	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero (BO - PE)	40,2
AND47	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero (BO - PE)	40,2
8	Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Sullana - Aguas Verdes (incluye vía de evitamiento de Tumbes) (PE)	70,4
AND28	Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Sullana - Aguas Verdes (incluye vía de evitamiento de Tumbes) (PE)	70,4
TOTAL		3.694,0

Nota: (*) 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

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

Cuadro F.4 • Composición sectorial del Eje Andino

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	2	3,9	54,1	0,7								
Carretero	34	66,6	6.698,8	89,9								
Ferrovionario	1	2,0	390,0	5,2								
Fluvial	1	2,0	108,0	1,5								
Pasos de Frontera	13	25,5	201,9	2,7								
Generación Energética					3	25,0	630,0	36,4				
Interconexión Energética					9	75,0	1.100,6	63,6				
Interconexión de comunicaciones									2	100,0	0,1	100,0
TOTAL	51	100,0	7.452,8	100,0	12	100,0	1.730,6	100,0	2	100,0	0,1	100,0

Cuadro F.5 • Transporte Aéreo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Adecuación de aeropuertos	1	6,9
Nuevos aeropuertos	1	47,2
TOTAL	2	54,1

Cuadro F.6 • Transporte Carretero

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de capacidad de la carretera	7	3.834,5
Rehabilitación de calzada y estructuras	13	1.764,0
Pavimentación (obra nueva)	10	854,0
Puentes (nuevos y rehabilitación)	3	7,0
Mantenimiento de carreteras	1	239,3
TOTAL	34	6.698,8

Cuadro F.7 • Transporte Ferroviario

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de ferrovías	1	390,0
TOTAL	1	390,0

Cuadro F.8 • Transporte Fluvial

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	1	108,0
TOTAL	1	108,0

Cuadro F.9 • Pasos de Frontera

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	13	201,9
TOTAL	13	201,9

Cuadro F.10 • Generación Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	2	5,0
Carboeléctrica	1	625,0
TOTAL	3	630,0

Cuadro F.11 • Interconexión Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	8	975,4
Adecuación de interconexiones energéticas	1	125,2
TOTAL	9	1.100,6

Cuadro F.12 • Interconexión de Comunicaciones

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Fibra óptica	1	0,0
Redes de telecomunicaciones	1	0,1
TOTAL	2	0,1

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE ANDINO

Cuadro F.13 • Proyectos por etapa de ejecución

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	20	30,8	1.743,4	19,0
Pre-Ejecución	8	12,3	451,7	4,9
Ejecución	22	33,8	6.186,1	67,4
Concluido	15	23,1	802,3	8,7
TOTAL	65	100,0	9.183,5	100,0

Cuadro F.14 • Proyectos concluidos

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND12	Culminación de la Pavimentación Tame - Villavicencio (CO)	3,6
AND13	Mejoramiento del Puente José Antonio Páez (CO)	1,3
AND14	Culminación de la pavimentación Tame - Arauca (CO)	10,6
AND18	Tramos faltantes de pavimentación entre Villavicencio y Puerto López (CO)	26,0
AND21	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial N°1 (EC - PE)	15,9
AND25	Nuevo Aeropuerto Regional de Santa Rosa (EC)	47,1
AND26	Carretera Puerto Inca - Huaquillas y Puente Internacional en Huaquillas - Aguas Verdes, paso lateral en Huaquillas (EC - PE)	85,8
AND38	Mejoramiento y rehabilitación del tramo Narupa - Guamaniyacu (EC)	23,6
AND56	Fortalecimiento de las interconexiones Cuatricentenario - Cuestecitas y El Corozo - San Mateo (CO - VE)	125,2
AND57	Proyecto interconexión eléctrica Colombia - Ecuador. Línea 230 KV entre subestaciones Pasto (Colombia) y Quito (Ecuador) (CO - EC)	45,4
AND60	Extensión del oleoducto Nor-Peruano (EC - PE)	0,0
AND61	Proyectos de interconexión gasífera (CO)	335,0
AND64	Proyecto interconexión eléctrica Colombia - Venezuela, Puerto Nuevo - Puerto Páez - Puerto Carreño (CO)	5,0
AND88	Carretera Sullana - El Alamor (PE)	29,5
AND89	Carretera Sullana - Macará - Loja (PE)	48,3
TOTAL		802,3

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje Andino diez Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 594,1 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro F.15 • Proyectos Ancla

Grupo	Código	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	AND01	Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua (CO - VE) (*)	411,2	Público/ Privado	Binacional	Ejecución
2	AND81	Mejoramiento de los Pasos de Frontera en el departamento norte de Santander y el Estado de Táchira (CO - VE)	2,0	Público	Binacional	Perfil
2	AND82	Implementación de los Centros Binacionales de Atención de Frontera (CEBAF) en el Paso de Frontera Tulcán - Ipiales (Rumichaca) (CO - EC)	65,0	Público	Binacional	Pre-Ejecución
3	AND10	Paso de Frontera Saravena (CO)	3,3	Público	Nacional	Perfil
4	AND17	Proyecto multimodal Puerto Gaitán - Puerto Carreño, incluye mejoramiento de la navegabilidad del Río Meta (CO)	108,0	Público	Nacional	Ejecución
5	AND21	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial N°1 (EC - PE)	15,9	Público	Binacional	Concluido
6	AND31	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel (CO - EC)	25,0	Público	Binacional	Pre-Ejecución
7	AND39	Pavimentación Vilcamba - Puente de Integración - Jaén (EC - PE)	334,6	Público	Binacional	Ejecución
8	AND47	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero (BO - PE)	40,2	Público	Binacional	Pre-Ejecución
10	AND68	Aprovechamiento de la infraestructura existente y de las nuevas conexiones para aumentar la infraestructura de comunicaciones (BO - CO - EC - PE - VE)	0,1	Privado	Multi-nacional	Ejecución
TOTAL			594,1			

Nota: (*) En el monto total estimado no está considerada la inversión de este proyecto existente realizada principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

EJE DE CAPRICORNIO

PAÍSES INTEGRANTES



CANTIDAD TOTAL DE PROYECTOS

80

INVERSIÓN ESTIMADA

(en millones de US\$)

13.974,6



CANTIDAD DE PROYECTOS

Porcentaje por etapa

22,5%
42,5%
22,5%
12,5%



INVERSIÓN ESTIMADA

Porcentaje por etapa

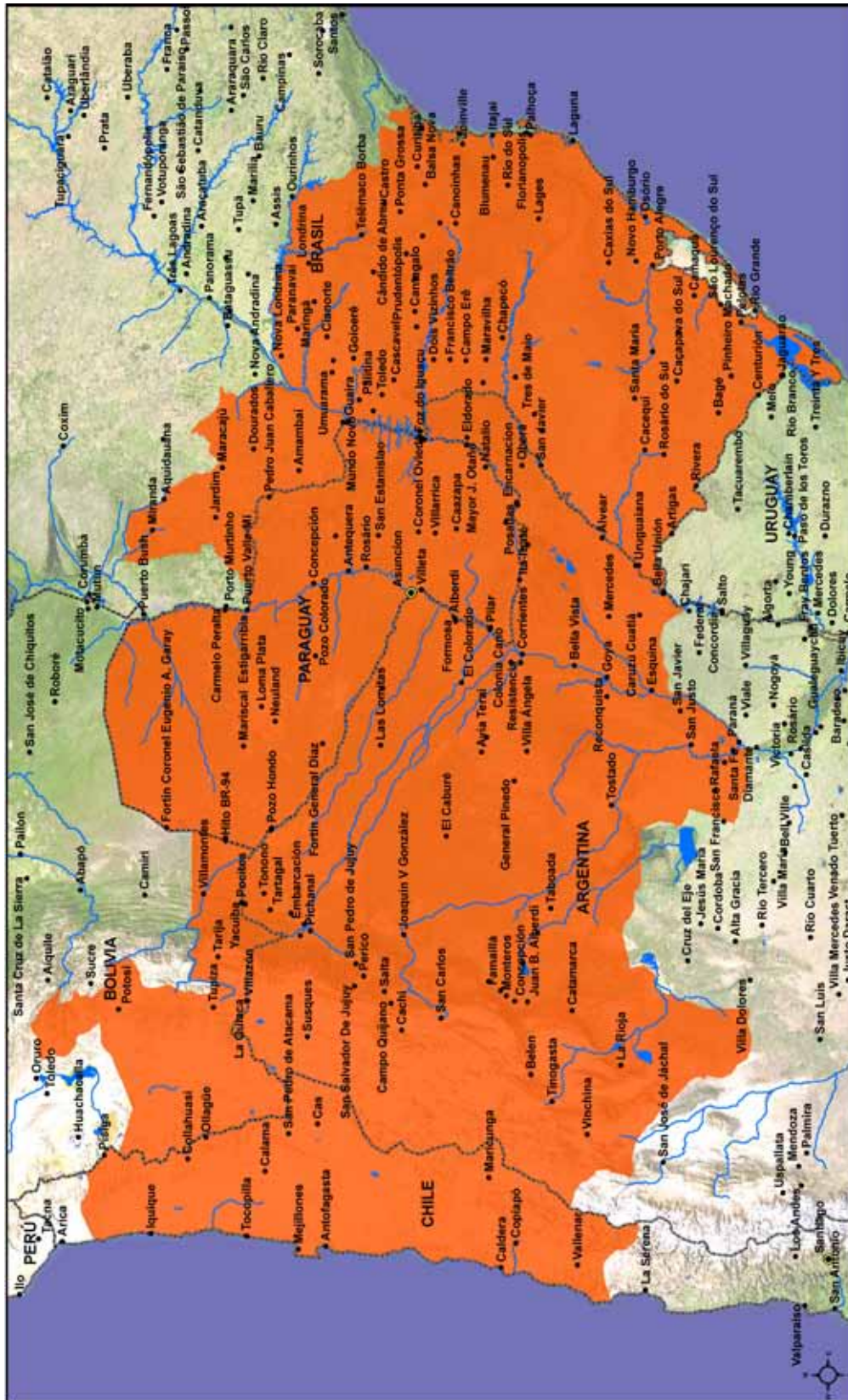
9,6%
56,5%
25,5%
8,4%



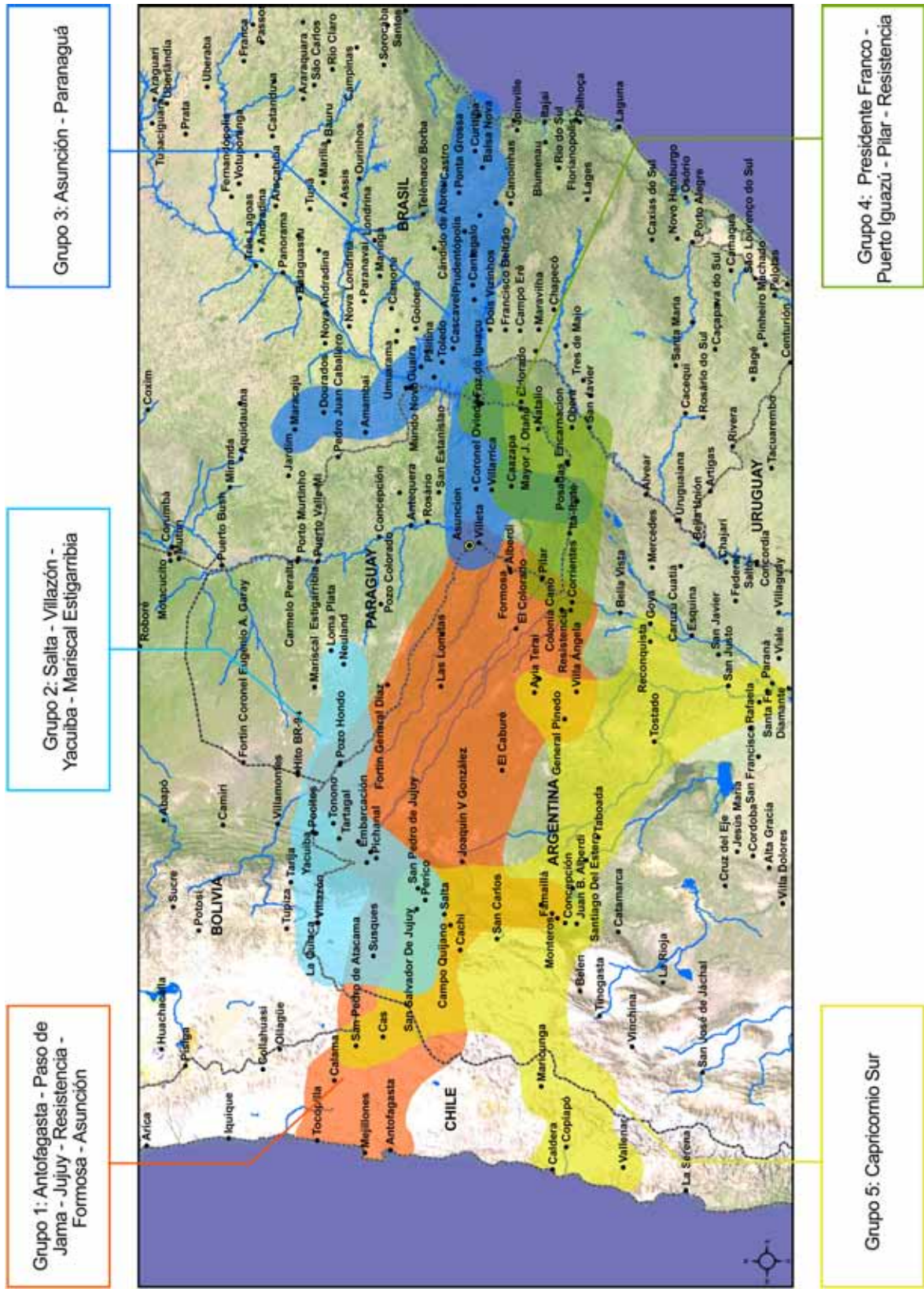
● PERFIL ● PRE-EJECUCIÓN ● EJECUCIÓN ● CONCLUIDO

EJE DE CAPRICORNIO

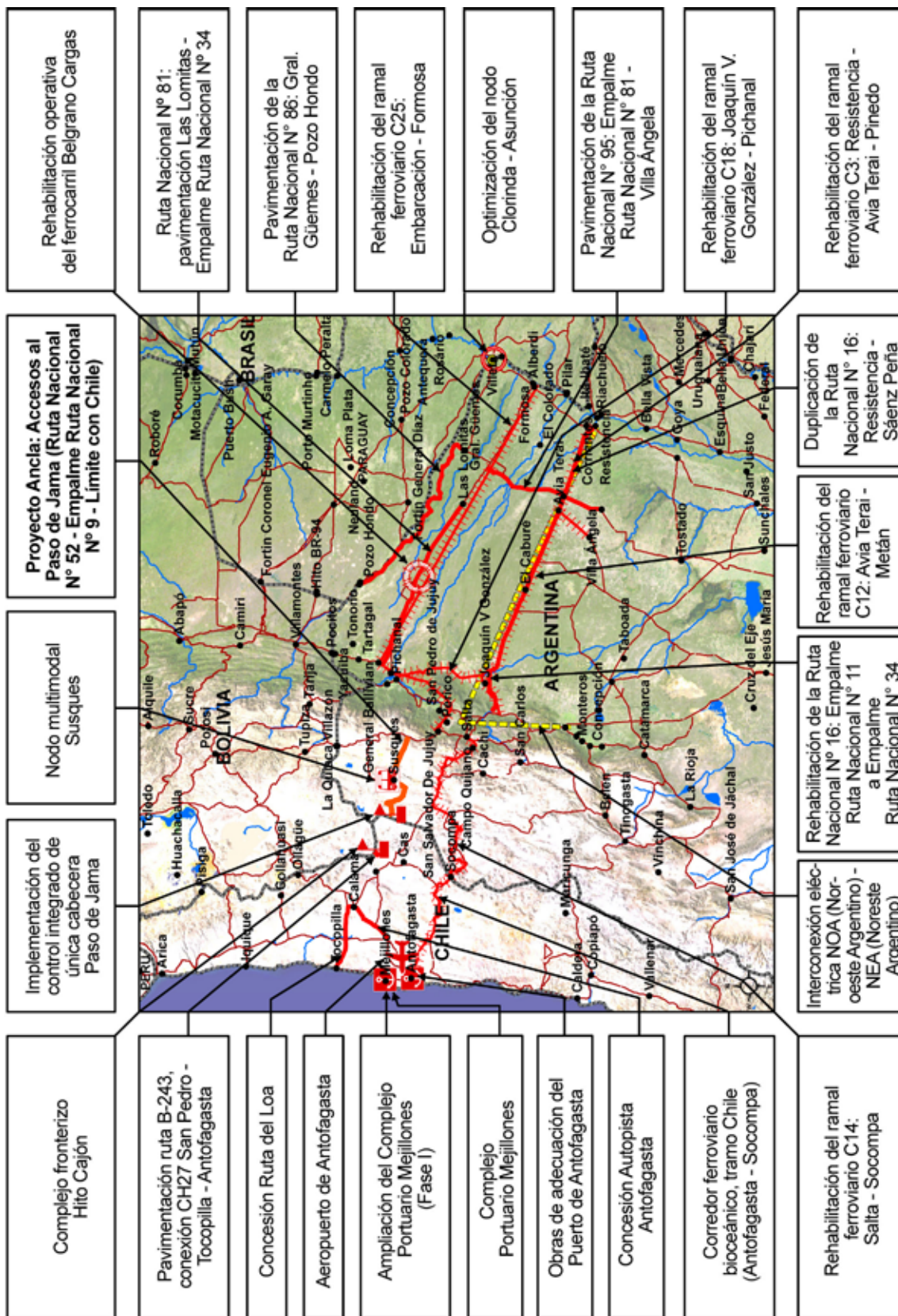
Área de influencia



Grupos de proyectos



EJE DE CAPRICORNIO - Grupo 1: Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa - Asunción



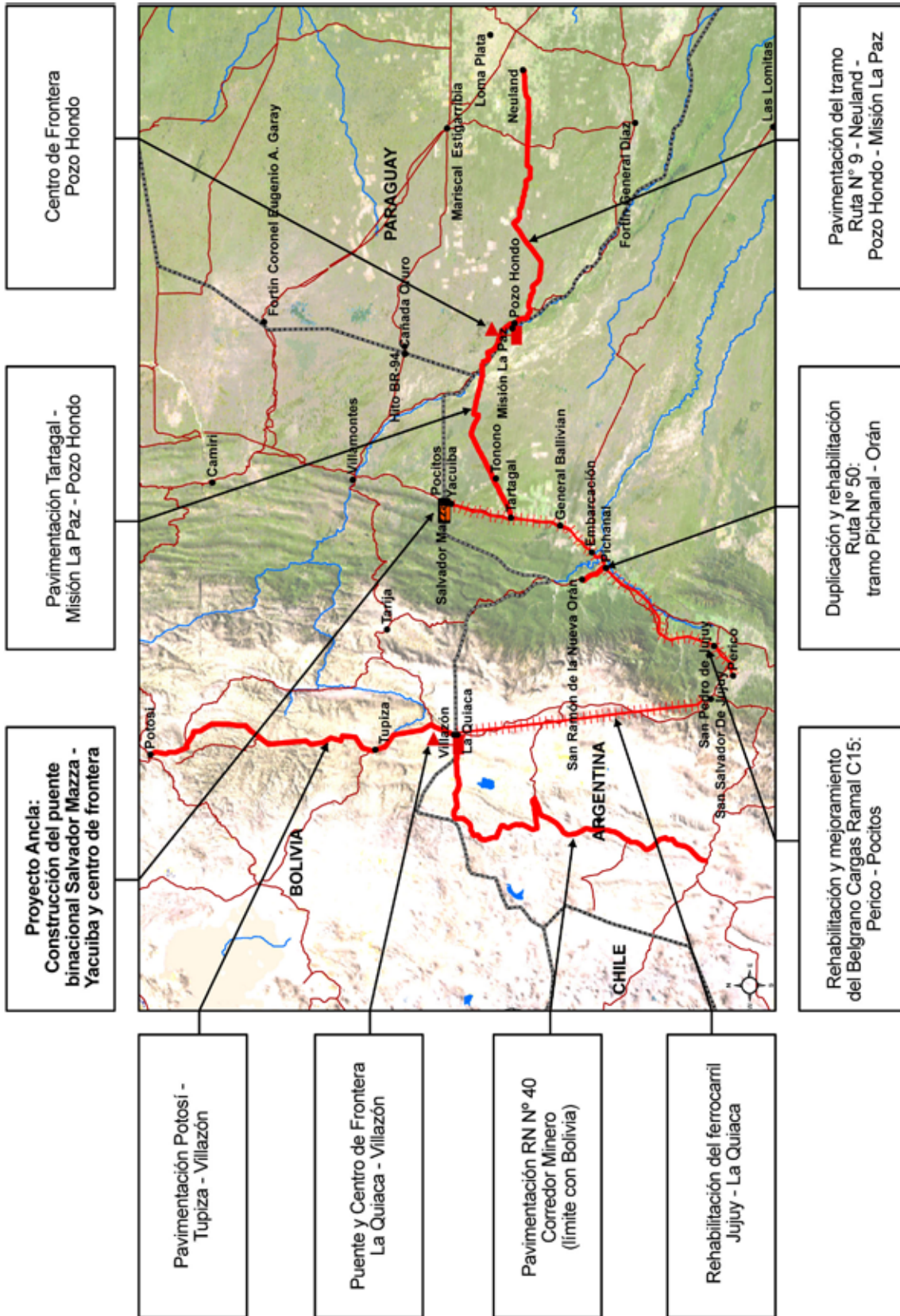
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Mejoramiento de las opciones de abastecimiento del noroeste argentino, sur de Bolivia y Paraguay.
- Salida de producción del noroeste argentino y sur de Bolivia y Paraguay al Pacífico.
- Aumento de competitividad de los productos del Eje.
- Conectividad del NOA argentino y norte de Chile hacia la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Aprovechamiento de las complementariedades para el desarrollo del turismo integrado (NOA argentino, Sur de Bolivia y Norte de Chile).

Código	Etapa	Eje de Capricornio: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP01	●	Accesos al Paso de Jama (Ruta Nacional N° 52 - Empalme Ruta Nacional N° 9 - Límite con Chile) (AR)	54,0
CAP02	●	Implementación del control integrado de única cabecera Paso de Jama (AR - CH)	4,0
CAP03	●	Interconexión eléctrica NOA (Noreste Argentino) - NEA (Noreste Argentino) (AR)	725,0
CAP04	●	Rehabilitación operativa del ferrocarril Belgrano Cargas (AR)	350,0
CAP06	●	Ruta Nacional N° 81: pavimentación Las Lomitas - Empalme Ruta Nacional N° 34 (AR)	100,0
CAP07	●	Optimización del nodo Clorinda - Asunción (AR - PY)	101,2
CAP08	●	Ampliación del Complejo Portuario Mejillones (Fase I) (CH)	120,0
CAP09	●	Obras de adecuación del Puerto de Antofagasta (CH)	18,0
CAP37	●	Rehabilitación del ramal ferroviario C3: Resistencia - Avia Terai - Pinedo (AR)	104,0
CAP38	●	Rehabilitación del ramal ferroviario C12: Avia Terai - Metán (AR)	212,0
CAP39	●	Rehabilitación del ramal ferroviario C14: Salta - Socompa (AR)	60,0
CAP40	●	Rehabilitación del ramal ferroviario C25: Embarcación - Formosa (AR)	64,0
CAP41	●	Rehabilitación del ramal ferroviario C18: Joaquín V. González - Pichanal (AR)	50,0
CAP42	●	Rehabilitación de la Ruta Nacional N° 16: Empalme Ruta Nacional N° 11 a Empalme Ruta Nacional N° 34 (AR)	350,0
CAP43	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 86: Gral. Güemes - Pozo Hondo (AR)	200,0
CAP44	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 95: Empalme Ruta Nacional N° 81 - Villa Ángela (AR)	90,0
CAP46	●	Concesión Autopista Antofagasta (CH)	370,0
CAP47	●	Concesión Ruta del Loa (CH)	389,0
CAP80	●	Complejo Portuario Mejillones (CH)	80,0
CAP85	●	Nodo multimodal Susques (AR)	0,0
CAP88	●	Aeropuerto de Antofagasta (CH)	28,0
CAP89	●	Complejo fronterizo Hito Cajón (CH)	5,0
CAP90	●	Pavimentación Ruta B-243, conexión CH27 San Pedro - Tocopilla - Antofagasta (CH)	3,0
CAP91	●	Corredor ferroviario bioceánico, tramo Chile (Antofagasta - Socompa) (CH)(*)	0,0
CAP95	●	Duplicación de la Ruta Nacional N°16: Resistencia - Sáenz Peña (AR)	300,0
TOTAL			3.777,2

Nota: (*) Obra preexistente. Eventualmente se definirán las acciones requeridas para que el tramo se incorpore al corredor ferroviario bioceánico.

EJE DE CAPRICORNIO - Grupo 2: Salta - Villazón - Yacuiba - Mariscal Estigarribia



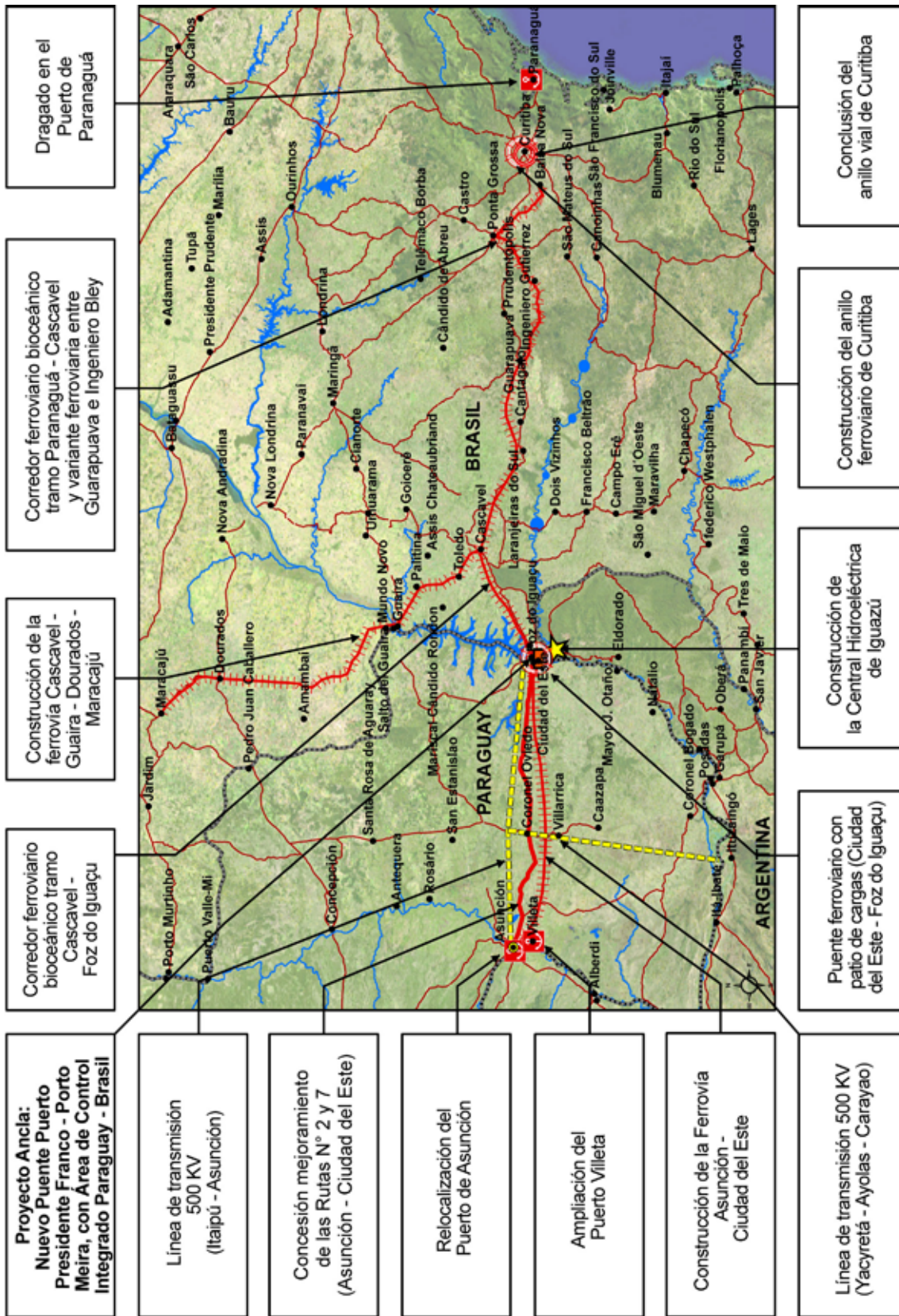
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Reducción de costos y mayor seguridad en el comercio de bienes y servicios entre Argentina - Bolivia - Paraguay.
- Articulación entre los Ejes Interoceánico Central y de Capricornio.

Código	Etapa	Eje de Capricornio: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP10	●	Construcción del puente binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera (AR - BO)	23,0
CAP11	●	Rehabilitación del ferrocarril Jujuy - La Quiaca (AR)	62,0
CAP12	●	Pavimentación Tartagal - Misión La Paz - Pozo Hondo (AR)	150,0
CAP48	●	Rehabilitación y mejoramiento del Belgrano Cargas Ramal C15: Perico - Pocitos (AR)	60,0
CAP49	●	Duplicación y rehabilitación de la Ruta N° 50: tramo Pichanal - Orán (AR)	30,0
CAP50	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40 Corredor Minero (Límite con Bolivia) (AR)	400,0
CAP51	●	Centro de Frontera Pozo Hondo (PY)	1,5
CAP70	●	Pavimentación del tramo Ruta N° 9 - Neuland - Pozo Hondo - Misión La Paz (PY)	144,0
CAP81	●	Puente y Centro de Frontera La Quiaca - Villazón (AR - BO)	15,0
CAP92	●	Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón (BO) (*)	180,4
TOTAL			1.065,9

Nota: (*) Proyecto Rótula con el Grupo 1 del Eje Interoceánico Central

EJE DE CAPRICORNIO - Grupo 3: Asunción - Paranaguá

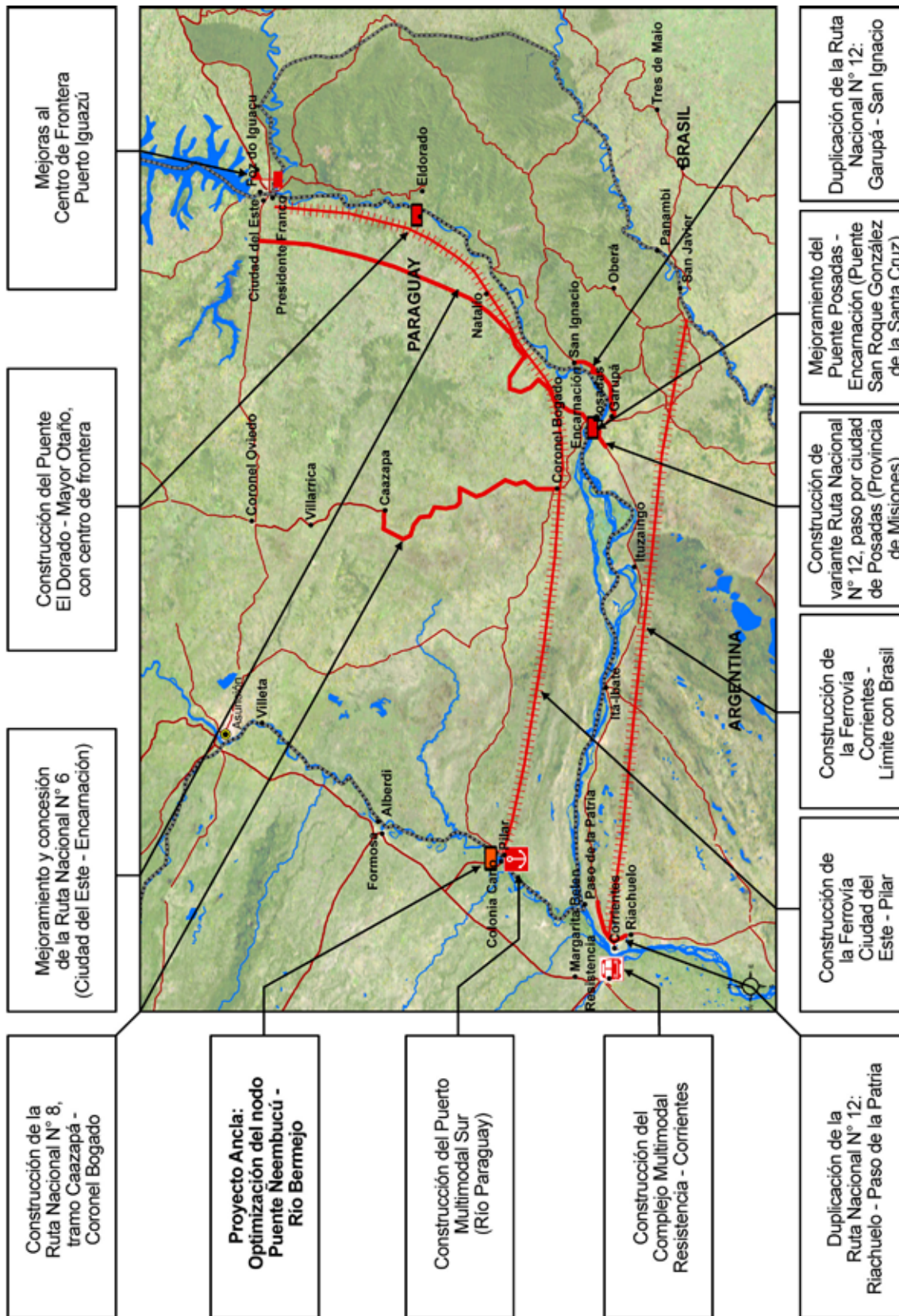


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Consolidación de un sistema de alta capacidad y bajos costos para el movimiento a granel de la producción de la región con destino a mercados internacionales.
- Promoción del desarrollo socioeconómico regional.

Código	Etapa	Eje de Capricornio: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP14	●	Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Meira, con Área de Control Integrado Paraguay - Brasil (BR - PY)	0,0
CAP15	●	Dragado en el Puerto de Paranaguá (BR)	394,0
CAP16	●	Conclusión del anillo vial de Curitiba (BR)	140,0
CAP17	●	Construcción del anillo ferroviario de Curitiba (BR)	0,0
CAP18	●	Concesión mejoramiento de las Rutas N° 2 Y 7 (Asunción - Ciudad del Este) (PY)	136,0
CAP19	●	Construcción de la Ferroviía Asunción - Ciudad del Este (PY)	297,5
CAP20	●	Corredor ferroviario bioceánico tramo Cascavel - Foz do Iguazu (BR)	324,0
CAP22	●	Relocalización del Puerto de Asunción (PY)	25,0
CAP52	●	Puente ferroviario con patio de cargas (Ciudad del Este - Foz do Iguazu) (BR - PY)	41,0
CAP53	●	Corredor ferroviario bioceánico tramo Paranaguá - Cascavel y variante ferroviaria entre Guarapuava e Ingeniero Bley (BR)	1.500,0
CAP54	●	Ampliación del Puerto Villeta (PY)	30,0
CAP67	●	Línea de transmisión 500 KV (Itaipú - Asunción) (BR - PY)	555,0
CAP68	●	Línea de transmisión 500 KV (Yacyretá - Ayolas - Carayao) (PY)	200,0
CAP69	●	Construcción de la Central Hidroeléctrica de Iguazú (PY)	260,0
CAP93	●	Construcción de la Ferroviía Cascavel - Guaira - Dourados -Maracajú (BR)	1.100,0
TOTAL			5.002,5

EJE DE CAPRICORNIO - Grupo 4: Presidente Franco - Puerto Iguazú - Pilar - Resistencia

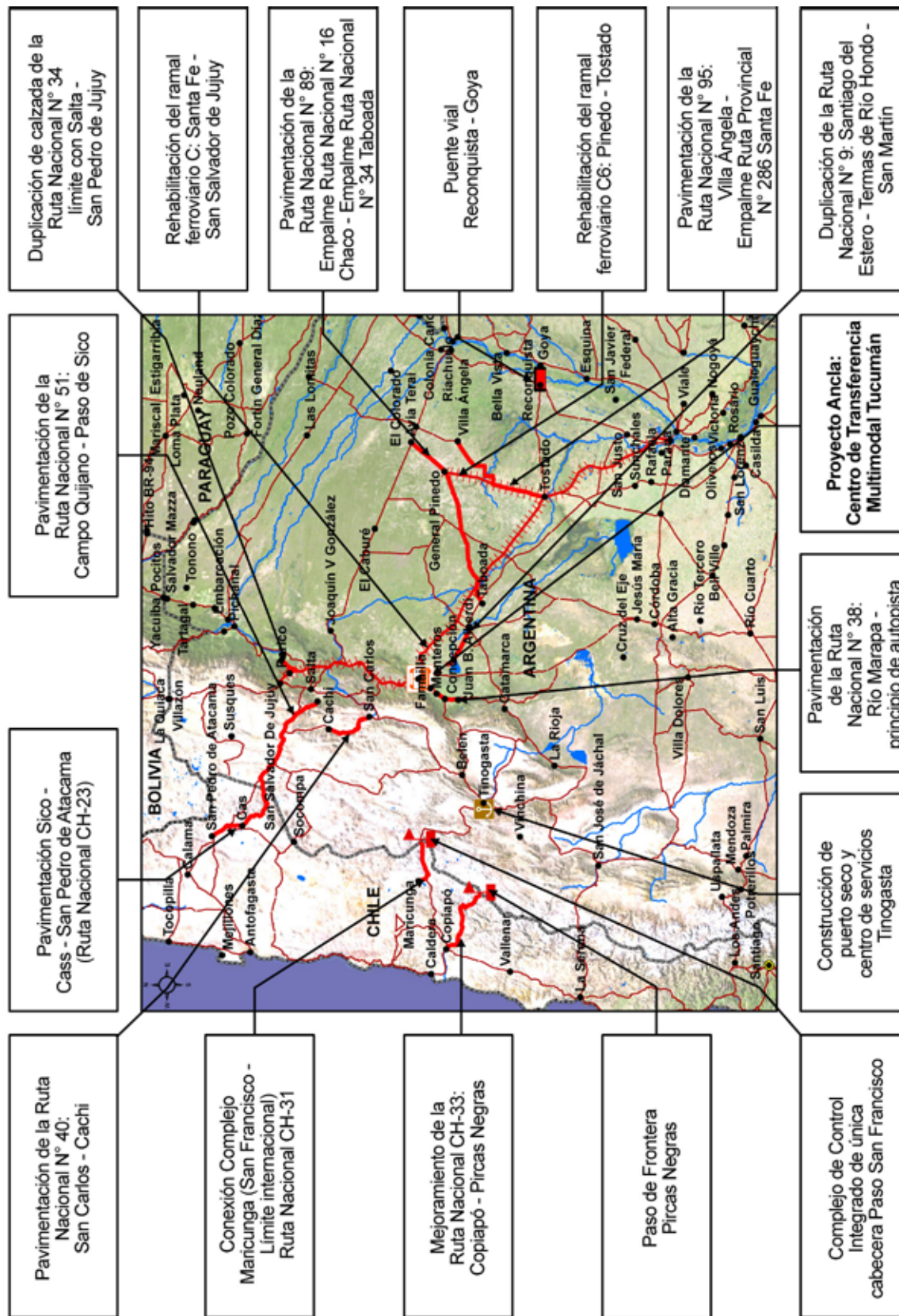


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Dinamizar el desarrollo económico intrarregional.
- Mejorar opciones de salida para los productos de la región hacia el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Código	Etapa	Eje de Capricornio: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP23	●	Optimización del nodo Puente Ñeembucú - Río Bermejo (AR - PY)	61,2
CAP24	●	Construcción de la Ferrovía Corrientes - Límite con Brasil (AR)	0,0
CAP25	●	Construcción del Complejo Multimodal Resistencia - Corrientes (AR)	175,0
CAP26	●	Mejoras al Centro de Frontera Puerto Iguazú (AR)	2,0
CAP27	●	Mejoramiento del Puente Posadas - Encarnación (Puente San Roque González de la Santa Cruz) (AR - PY)	52,2
CAP29	●	Construcción de la Ferrovía Ciudad del Este - Pilar (PY)	438,6
CAP31	●	Construcción del Puerto Multimodal Sur (Río Paraguay) (PY)	120,0
CAP32	●	Construcción de la Ruta Nacional N° 8, tramo Caazapá - Coronel Bogado (PY)	181,0
CAP33	●	Mejoramiento y concesión de la Ruta Nacional N° 6 (Ciudad del Este - Encarnación) (PY)	136,0
CAP56	●	Construcción de variante Ruta Nacional N° 12, paso por Ciudad de Posadas (Provincia de Misiones) (AR)	35,0
CAP94	●	Construcción del Puente El Dorado - Mayor Otaño, con centro de frontera (AR - PY)	0,0
CAP96	●	Duplicación de la Ruta Nacional N°12: Riachuelo - Paso de la Patria (AR)	80,0
CAP97	●	Duplicación de la Ruta Nacional N°12: Garupá - San Ignacio (AR)	92,0
TOTAL			1.373,0

EJE DE CAPRICORNIO - Grupo 5: Capricornio Sur



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Articulación intermodal entre los Grupos del Eje de Capricornio, el Eje MERCOSUR-Chile, el Eje Interoceánico Central y el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Mejorar el desarrollo económico y social, la conectividad y la integración intrarregional.
- Posibilitar una nueva alternativa de flujos de comercio entre la región y los mercados del Pacífico.

Código	Etapa	Eje de Capricornio: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP57	●	Centro de Transferencia Multimodal Tucumán (AR)	20,0
CAP58	●	Rehabilitación del ramal ferroviario C6: Pinedo - Tostado (AR)	100,0
CAP59	●	Rehabilitación del ramal ferroviario C: Santa Fe - San Salvador de Jujuy (AR)	270,0
CAP60	●	Puente vial Reconquista - Goya (AR)	850,0
CAP61	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 95: Villa Ángela - Empalme Ruta Provincial N° 286 Santa Fe (AR)	37,0
CAP62	●	Duplicación de calzada de la Ruta Nacional N° 34 Límite con Salta - San Pedro de Jujuy (AR)	140,0
CAP63	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 38: Río Marapa - principio de autopista (AR)	300,0
CAP64	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40: San Carlos - Cachi (AR)	350,0
CAP65	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 89: Empalme Ruta Nacional N° 16 Chaco - Empalme Ruta Nacional N° 34 Taboada (AR)	95,0
CAP72	●	Complejo de Control Integrado de única Cabecera Paso San Francisco (AR - CH)	4,0
CAP73	●	Conexión Complejo Maricunga (San Francisco - Límite internacional) Ruta Nacional CH-31 (CH)	70,0
CAP75	●	Pavimentación Sico - Cass - San Pedro de Atacama (Ruta Nacional CH-23) (CH)	30,0
CAP76	●	Mejoramiento de la Ruta Nacional CH-33: Copiapó - Pircas Negras (CH)	30,0
CAP77	●	Paso de Frontera Pircas Negras (AR - CH) (*)	5,0
CAP78	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 51: Campo Quijano - Paso de Sico (AR)	180,0
CAP82	●	Construcción de puerto seco y centro de servicios Tinogasta (AR)	0,0
CAP98	●	Duplicación de la Ruta Nacional N°9: Santiago del Estero - Termas de Río Hondo - San Martín (AR)	275,0
TOTAL			2.756,0

Nota: (*) Proyecto Rótula con el Grupo 4 del Eje MERCOSUR-Chile.

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE DE CAPRICORNIO

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje de Capricornio ochenta proyectos con una inversión estimada de US\$ 13.974,6 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro G.1 • Indicadores Generales del Eje de Capricornio

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa - Asunción	25	3.777,2
Grupo 2	Salta - Villazón - Yacuiba - Mariscal Estigarribia	10	1.065,9
Grupo 3	Asunción - Paranaguá	15	5.002,5
Grupo 4	Presidente Franco - Puerto Iguazú - Pilar - Resistencia	13	1.373,0
Grupo 5	Capricornio Sur	17	2.756,0
TOTAL		80	13.974,6

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro G.2 • Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje de Capricornio

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	60	75,0	10.852,1	77,7
Privado	8	10,0	1.217,0	8,7
Público/Privado	12	15,0	1.905,5	13,6
TOTAL	80	100,0	13.974,6	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro G.3 • Proyectos Api del Eje de Capricornio

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
9	Construcción del puente binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera (AR - BO)	23,0
CAP10	Construcción del puente binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera (AR - BO)	23,0
10	Conexión oeste Argentina - Bolivia (AR - BO)	477,0
CAP11	Rehabilitación del ferrocarril Jujuy - La Quiaca (AR)	62,0
CAP50	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40 Corredor Minero (Límite con Bolivia) (AR)	400,0
CAP81	Puente y Centro de Frontera La Quiaca - Villazón (AR - BO)	15,0
11	Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá - Antofagasta (AR - BR - CH - PY)	2.740,8
CAP20	Corredor ferroviario bioceánico tramo Cascavel - Foz do Iguazu (BR)	324,0
CAP23	Optimización del nodo Puente Ñeembucú - Río Bermejo (AR - PY)	61,2
CAP29	Construcción de la Ferrovía Ciudad del Este - Pilar (PY)	438,6
CAP37	Rehabilitación del ramal ferroviario C3: Resistencia - Avia Terai - Pinedo (AR)	104,0
CAP38	Rehabilitación del ramal ferroviario C12: Avia Terai - Metán (AR)	212,0
CAP39	Rehabilitación del ramal ferroviario C14: Salta - Socompa (AR)	60,0
CAP52	Puente ferroviario con patio de cargas (Ciudad del Este - Foz do Iguazu) (BR - PY)	41,0
CAP53	Corredor ferroviario bioceánico tramo Paranaguá - Cascavel y variante ferroviaria entre Guarapuava e Ingeniero Bley (BR)	1.500,0
CAP91	Corredor ferroviario bioceánico, tramo Chile (Antofagasta - Socompa) (CH) (*)	0,0
12	Conexión vial Foz - Ciudad del Este - Asunción - Clorinda (AR - BR - PY)	237,2
CAP07	Optimización del nodo Clorinda - Asunción (AR - PY)	101,2
CAP14	Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Meira, con área de control integrado Paraguay - Brasil (BR - PY)	0,0
CAP18	Concesión mejoramiento de las Rutas N° 2 y 7 (Asunción - Ciudad del Este) (PY)	136,0
13	Línea de transmisión 500 KV (Itaipú - Asunción - Yacyretá) (BR - PY)	755,0
CAP68	Línea de transmisión 500 KV (Yacyretá - Ayolas - Carayao) (PY)	200,0
CAP67	Línea de transmisión 500 KV (Itaipú - Asunción) (BR - PY)	555,0
TOTAL		4.233,0

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

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

Cuadro G.4 • Composición sectorial del Eje de Capricornio

Subsector	Transporte				Energía			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	1	1,3	28,0	0,2				
Carretero	36	47,4	6.205,9	50,7				
Ferroviano	19	25,0	5.033,0	41,2				
Fluvial	3	3,9	175,0	1,4				
Marítimo	4	5,3	612,0	5,0				
Multimodal	3	3,9	20,0	0,2				
Pasos de Frontera	10	13,2	160,7	1,3				
Generación Energética					1	25,0	260,0	14,9
Interconexión Energética					3	75,0	1.480,0	85,1
TOTAL	76	100,0	12.234,6	100,0	4	100,0	1.740,0	100,0

Cuadro G.5 • Transporte Aéreo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Nuevos aeropuertos	1	28,0
TOTAL	1	28,0

Cuadro G.6 • Transporte Carretero

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de capacidad de la carretera	9	1.812,0
Rehabilitación de calzada y estructuras	5	853,0
Pavimentación (obra nueva)	15	2.227,4
Puentes (nuevos y rehabilitación)	5	1.138,5
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	2	175,0
TOTAL	36	6.205,9

Cuadro G.7 • Transporte Ferroviario

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de ferrovías	8	3.701,0
Rehabilitación de ferrovías	10	1.332,0
Circunvalación ferroviaria	1	0,0
TOTAL	19	5.033,0

Cuadro G.8 • Transporte Fluvial

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de nuevos puertos fluviales	1	120,0
Adecuación de puertos existentes fluviales	2	55,0
TOTAL	3	175,0

Cuadro G.9 • Transporte Marítimo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	2	98,0
Adecuación de puertos marítimos	2	514,0
TOTAL	4	612,0

Cuadro G.10 • Transporte Multimodal

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Estaciones de transferencia	2	20,0
Transporte multimodal	1	0,0
TOTAL	3	20,0

Cuadro G.11 • Pasos de Frontera

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	6	33,0
Adecuación infraestructura existente en centros de control fronterizo	1	2,0
Ampliación de infraestructura-capacidad de centros de control fronterizo	3	125,7
TOTAL	10	160,7

Cuadro G.12 • Generación Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	1	260,0
TOTAL	1	260,0

Cuadro G.13 • Interconexión Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	3	1.480,0
TOTAL	3	1.480,0

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE DE CAPRICORNIO

Cuadro G.14 • Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	18	22,5	1.348,9	9,6
Pre-Ejecución	34	42,5	7.891,3	56,5
Ejecución	18	22,5	3.561,4	25,5
Concluido	10	12,5	1.173,0	8,4
TOTAL	80	100,0	13.974,6	100,0

Cuadro G.15 • **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP01	Accesos al Paso de Jama (Ruta Nacional N° 52 - Empalme Rutas Nacionales N° 9 - Límite con Chile) (AR)	54,0
CAP02	Implementación del control integrado de única cabecera Paso de Jama (AR - CH)	4,0
CAP03	Interconexión eléctrica NOA (Noreste Argentino) - NEA (Noreste Argentino) (AR)	725,0
CAP06	Ruta Nacional N° 81: pavimentación Las Lomitas - Empalme Ruta Nacional N° 34 (AR)	100,0
CAP08	Ampliación del Complejo Portuario Mejillones (Fase I) (CH)	120,0
CAP09	Obras de adecuación del Puerto de Antofagasta (CH)	18,0
CAP56	Construcción de variante Ruta Nacional N° 12, paso por Ciudad de Posadas (Provincia de Misiones) (AR)	35,0
CAP61	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 95: Villa Ángela - Empalme Ruta Provincial N° 286 Santa Fe (AR)	37,0
CAP80	Complejo Portuario Mejillones (CH)	80,0
CAP91	Corredor ferroviario bioceánico, tramo Chile (Antofagasta - Socompa) (CH) (*)	0,0
TOTAL		1.173,0

Nota: (*) Obra preexistente: Eventualmente se definirán las acciones requeridas para que el tramo se incorpore al corredor ferroviario bioceánico.

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje de Capricornio cinco Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 158,2 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro G.16 • **Proyectos Ancla**

Grupo	Código Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	CAP01 Accesos al Paso de Jama (Ruta Nacional N° 52 - Empalme Rutas Nacionales N° 9 - Límite con Chile) (AR)	54,0	Público	Nacional	Concluido
2	CAP10 Construcción del puente binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera (AR - BO)	23,0	Público	Binacional	Pre-Ejecución
3	CAP14 Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Meira, con área de control integrado Paraguay - Brasil (BR - PY)	0,0	Público	Binacional	Pre-Ejecución
4	CAP23 Optimización del nodo Puente Ñeembucú - Río Bermejo (AR - PY)	61,2	Público	Binacional	Pre-Ejecución
5	CAP57 Centro de Transferencia Multimodal Tucumán (AR)	20,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
TOTAL		158,2			

EJE DEL ESCUDO GUAYANES

PAÍSES INTEGRANTES



CANTIDAD TOTAL
DE PROYECTOS
20

INVERSIÓN ESTIMADA
(en millones de US\$)
4.560,4



CANTIDAD DE PROYECTOS

Porcentaje por etapa

35,0%
10,0%
25,0%
30,0%



INVERSIÓN ESTIMADA

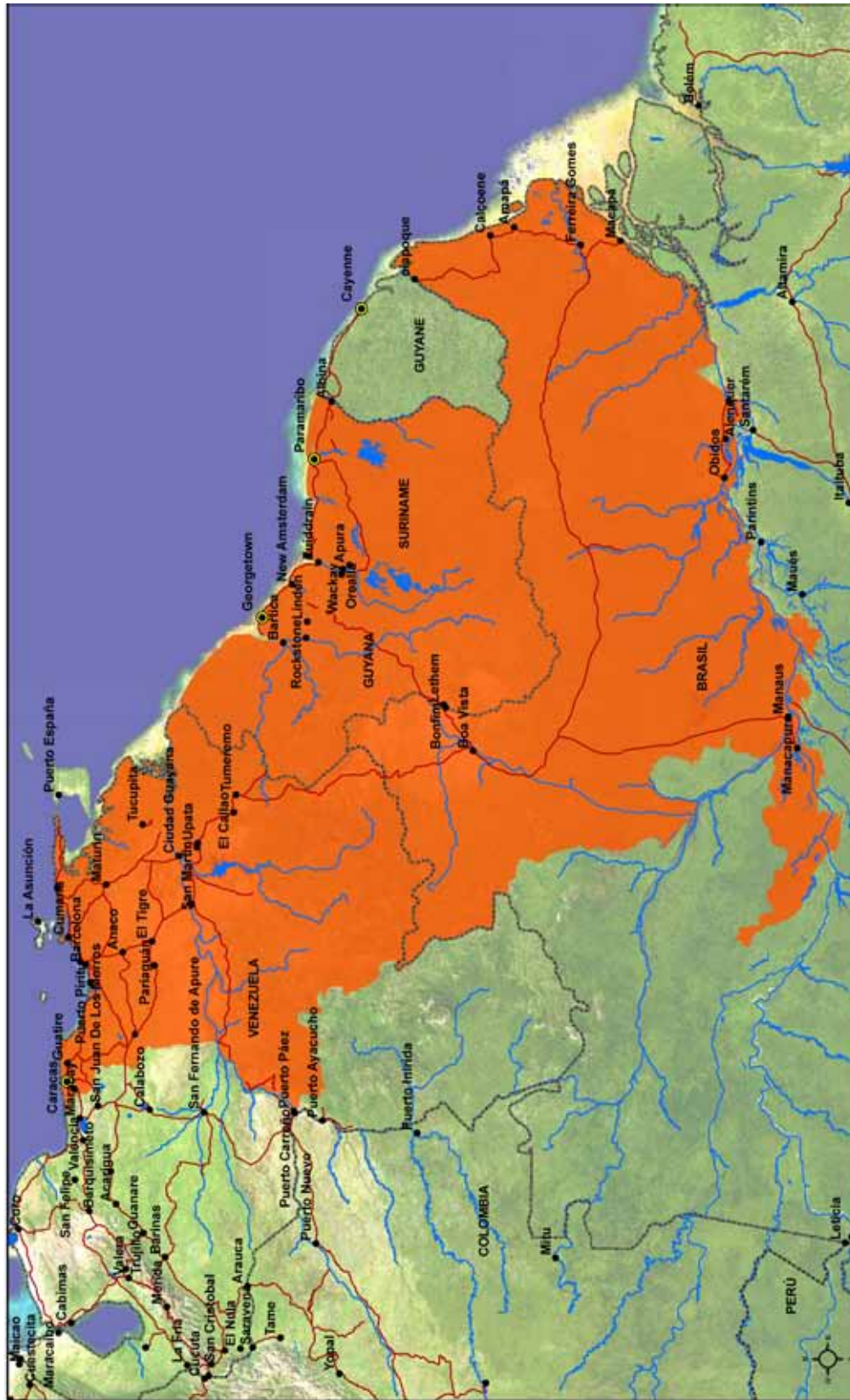
Porcentaje por etapa



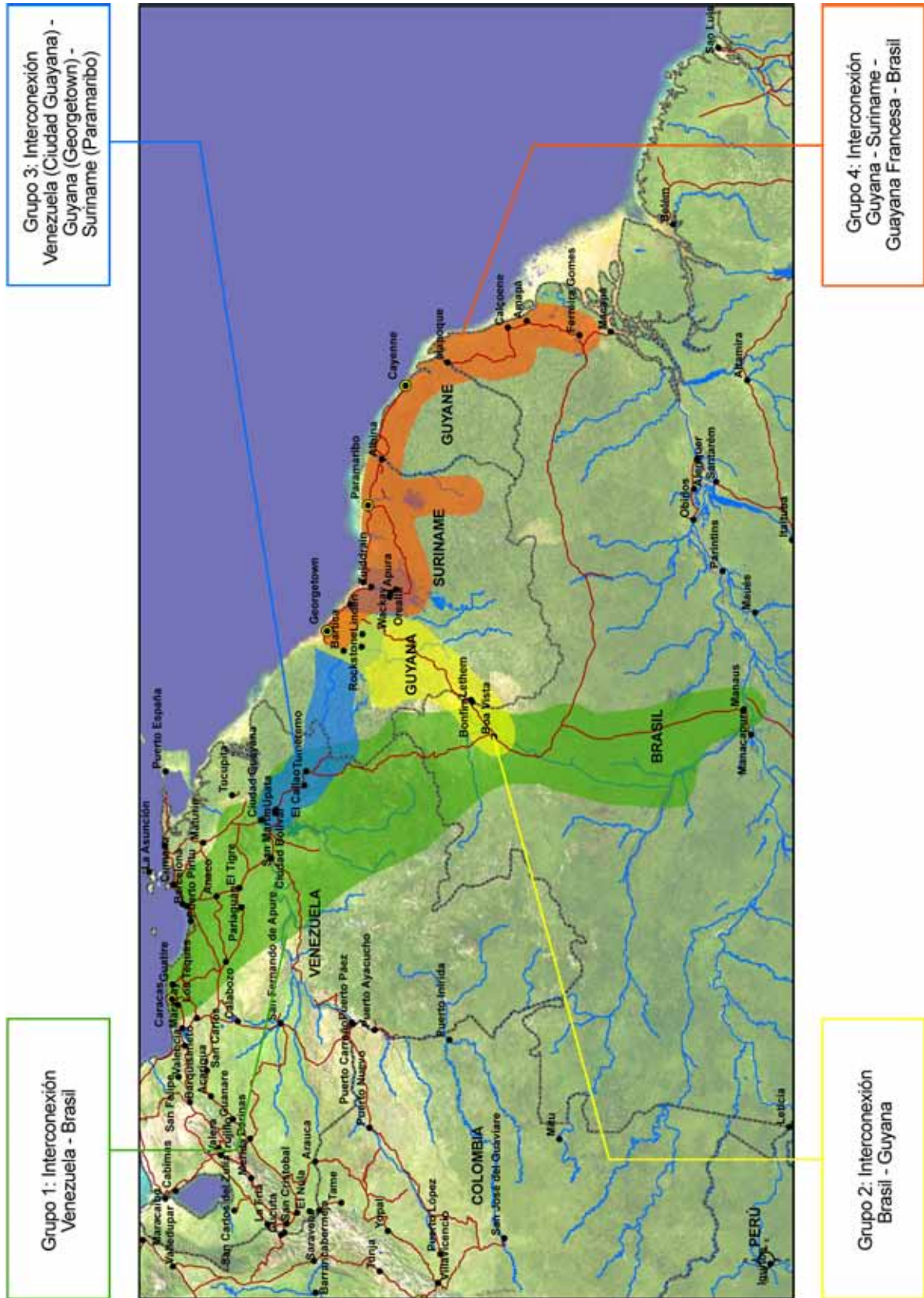
● PERFIL ● PRE-EJECUCIÓN ● EJECUCIÓN ● CONCLUIDO

EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

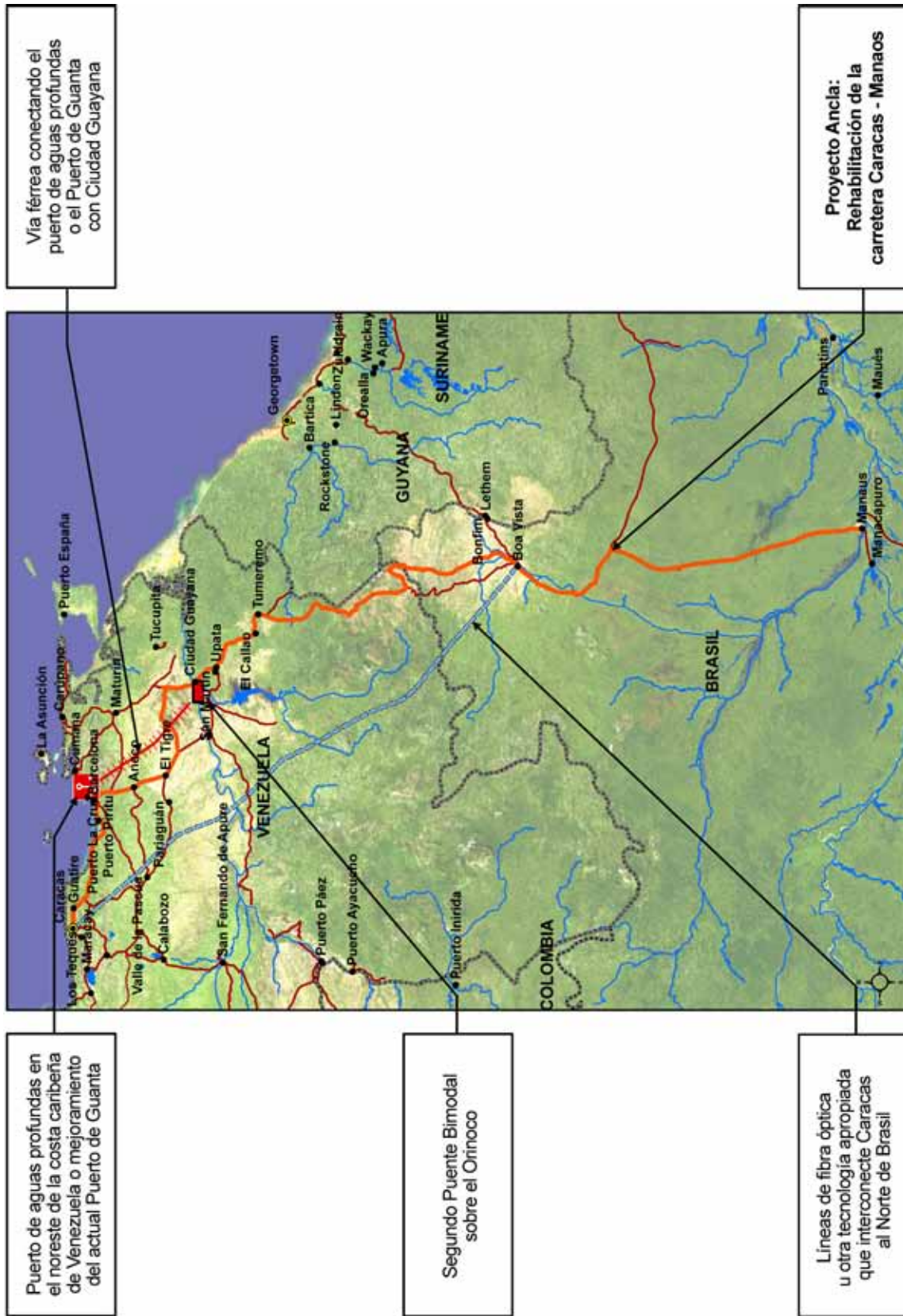
Área de influencia



Grupos de proyectos



EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS - Grupo 1: Interconexión Venezuela – Brasil

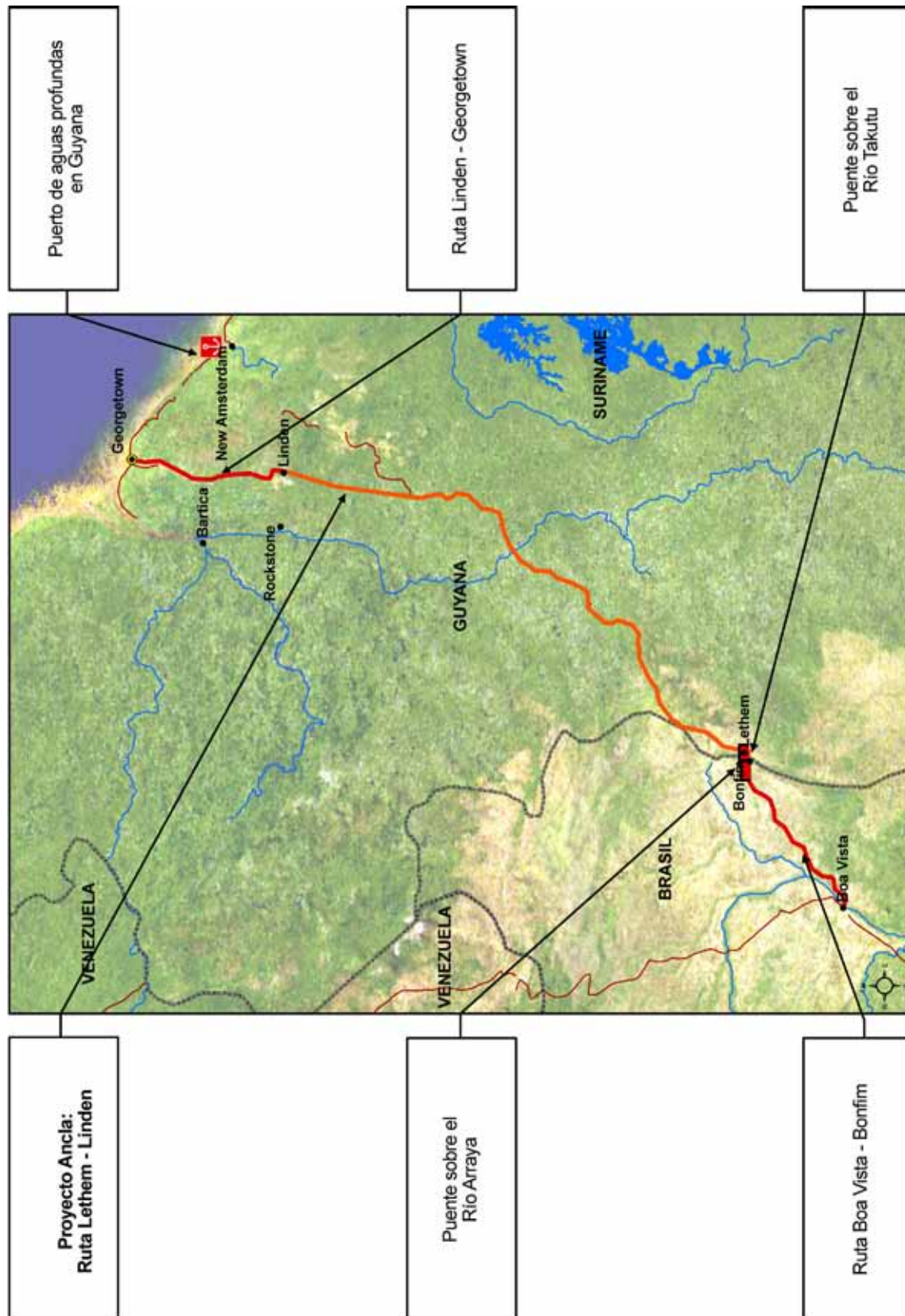


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje del Escudo Guayanés: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
GUY01	●	Rehabilitación de la carretera Caracas - Manaos (BR - VE)	407,0
GUY03	●	Puerto de aguas profundas en el Noreste de la costa caribeña de Venezuela o mejoramiento del actual Puerto de Guanta (VE)	0,0
GUY04	●	Vía férrea conectando el Puerto de aguas profundas o el Puerto de Guanta con Ciudad Guayana (VE)	0,0
GUY05	●	Segundo Puente Bimodal sobre el Orinoco (VE)	0,0
GUY08	●	Líneas de fibra óptica u otra tecnología apropiada que interconecte Caracas al Norte de Brasil (BR - VE)	0,0
TOTAL			407,0

EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS - Grupo 2: Interconexión Brasil – Guyana

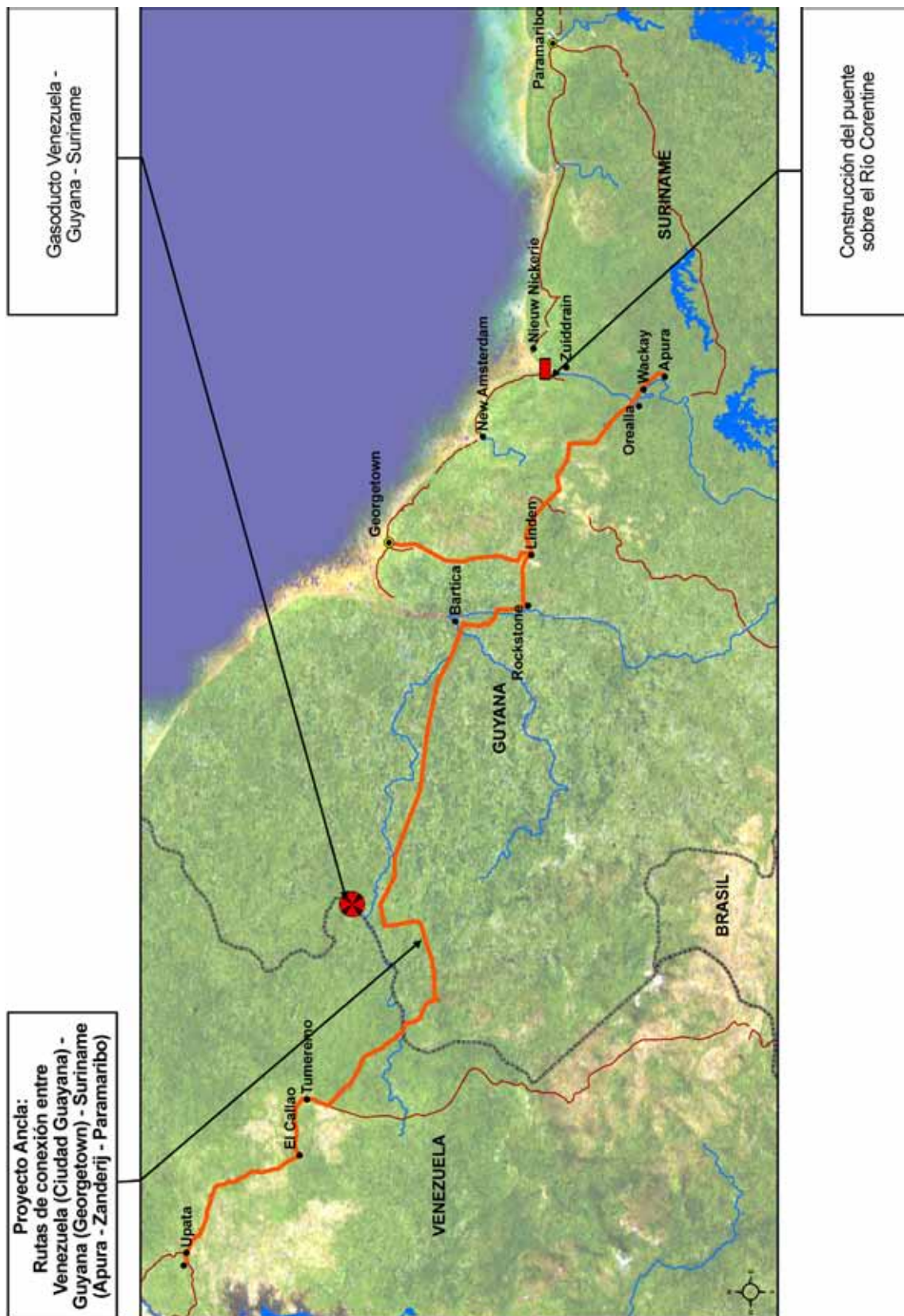


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Apoyar el desarrollo sostenible y la integración entre los estados brasileños de Amazonas y Roraima, y Guyana, mediante la consolidación de la infraestructura que une a los dos países.

Código	Etapa	Eje del Escudo Guayanés: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
GUY09	●	Ruta Lethem - Linden (GU)	250,0
GUY10	●	Puente sobre el Río Arraya (BR)	1,5
GUY11	●	Puente sobre el Río Takutu (BR - GU)	10,0
GUY12	●	Puerto de aguas profundas en Guyana (GU)	0,0
GUY42	●	Ruta Boa Vista - Bonfim (BR)	0,0
GUY43	●	Ruta Linden - Georgetown (GU)	0,0
TOTAL			261,5

EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS - Grupo 3: Interconexión Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo)

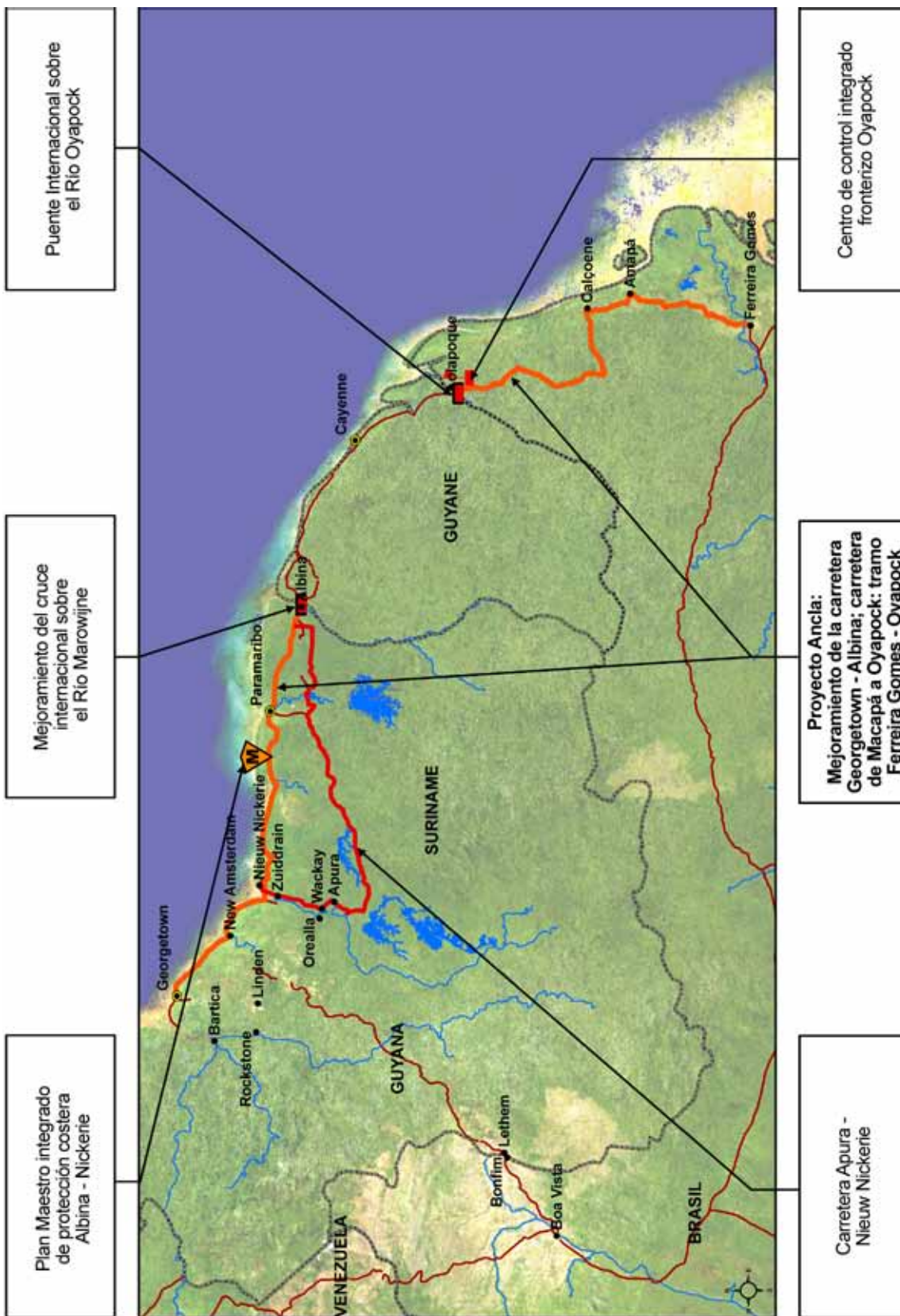


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Implementar y desarrollar un vínculo de integración en el extremo norte de Sudamérica conectando Venezuela, Guyana y Suriname.

Código	Etapas	Eje del Escudo Guayanés: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
GUY18	●	Rutas de conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Apura - Zanderij - Paramaribo) (GU - SU - VE)	300,8
GUY24	●	Construcción del puente sobre el Río Corentine (GU - SU)	1,0
GUY38	●	Gasoducto Venezuela - Guyana - Suriname (GU - SU - VE)	0,0
TOTAL			301,8

EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS - Grupo 4: Interconexión Guyana - Suriname - Guayana Francesa - Brasil



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Consolidar una conexión física internacional para promover el desarrollo sostenible y la integración de Guyana, Suriname y los estados brasileros de Amapá y Pará.

Código	Etapa	Eje del Escudo Guayanés: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
GUY26	●	Mejoramiento de la carretera Georgetown - Albina; carretera de Macapá a Oyapock: tramo Ferreira Gomes - Oyapock (BR - GU - SU)	350,1
GUY27	●	Mejoramiento del cruce internacional sobre el Río Marowijne (SU)	50,0
GUY29	●	Carretera Apura - Nieuw Nickerie (SU)	110,0
GUY35	●	Puente internacional sobre el Río Oyapock (BR)	60,0
GUY40	●	Plan maestro integrado de protección costera Albina - Nickerie (SU)	3.020,0
GUY41	●	Centro de Control Integrado Fronterizo Oyapock (BR)	0,0
TOTAL			3.590,1

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje del Escudo Guayanés veinte proyectos con una inversión estimada de US\$ 4.560,4 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro H.1 • Indicadores Generales del Eje del Escudo Guayanés

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	Interconexión Venezuela - Brasil	5	407,0
Grupo 2	Interconexión Brasil - Guyana	6	261,5
Grupo 3	Interconexión Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo)	3	301,8
Grupo 4	Interconexión Guyana - Suriname - Guayana Francesa - Brasil	6	3.590,1
TOTAL		20	4.560,4

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro H.2 • Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje del Escudo Guayanés

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	15	75,0	839,5	18,4
Privado	1	5,0	0,0	0,0
Público/Privado	4	20,0	3.720,9	81,6
TOTAL	20	100,0	4.560,4	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro H.3 • Proyectos API del Eje del Escudo Guayanés

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
14	Rehabilitación de la carretera Caracas - Manaos (BR - VE)	407,0
GUY01	Rehabilitación de la carretera Caracas - Manaos (BR - VE)	407,0
15	Ruta Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden - Georgetown (BR - GU)	250,0
GUY09	Ruta Lethem - Linden (GU)	250,0
GUY42	Ruta Boa Vista - Bonfim (BR)	0,0
GUY43	Ruta Linden - Georgetown (GU)	0,0
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 (GU - SU - VE)	301,8
GUY18	Rutas de conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Apura - Zanderij - Paramaribo) (GU - SU - VE)	300,8
GUY24	Construcción del puente sobre el Río Corentine (GU - SU)	1,0
TOTAL		958,8

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

Cuadro H.4 • Composición sectorial del Eje del Escudo Guayanés

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Carretero	13	72,2	1.540,4	33,8								
Ferrovionario	1	5,6	0,0	0,0								
Marítimo	3	16,6	3.020,0	66,2								
Pasos de Frontera	1	5,6	0,0	0,0								
Generación Energética					1	100,0	0,0	0,0				
Interconexión de comunicaciones									1	100,0	0,0	0,0
TOTAL	18	100,0	4.560,4	100,0	1	100,0	0,0	100,0	1	100,0	0,0	100,0

Cuadro H.5 • Transporte Carretero

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Rehabilitación de calzada y estructuras	2	460,1
Pavimentación (obra nueva)	4	550,8
Puentes (nuevos y rehabilitación)	6	122,5
Mantenimiento de carreteras	1	407,0
TOTAL	13	1.540,4

Cuadro H.6 • Transporte Ferroviario

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de ferrovías	1	0,0
TOTAL	1	0,0

Cuadro H.7 • Transporte Marítimo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Nuevos puertos marítimos	2	0,0
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	1	3.020,0
TOTAL	3	3.020,0

Cuadro H.8 • Pasos de Frontera

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	1	0,0
TOTAL	1	0,0

Cuadro H.9 • Generación Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Otras infraestructuras energéticas	1	0,0
TOTAL	1	0,0

Cuadro H.10 • Interconexión de Comunicaciones

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Fibra óptica	1	0,0
TOTAL	1	0,0

AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

Cuadro H.11 • Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	7	35,0	351,8	7,7
Pre-Ejecución	2	10,0	3.270,0	71,7
Ejecución	5	25,0	867,1	19,0
Concluido	6	30,0	71,5	1,6
TOTAL	20	100,0	4.560,4	100,0

Cuadro H.12 • **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
GUY08	Líneas de fibra óptica u otra tecnología apropiada que interconecte Caracas al Norte de Brasil (BR - VE)	0,0
GUY10	Puente sobre el Río Arraya (BR)	1,5
GUY11	Puente sobre el Río Takutu (BR - GU)	10,0
GUY35	Puente internacional sobre el Río Oyapock (BR)	60,0
GUY42	Ruta Boa Vista - Bonfim (BR)	0,0
GUY43	Ruta Linden - Georgetown (GU)	0,0
TOTAL		71,5

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje del Escudo Guayanés cuatro Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 1.307,9 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro H.13 • **Proyectos Ancla**

Grupo	Código	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	GUY01	Rehabilitación de la carretera Caracas - Manaos (BR - VE)	407,0	Público	Binacional	Ejecución
2	GUY09	Ruta Lethem - Linden (GU)	250,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
3	GUY18	Rutas de conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Apura - Zanderij - Paramaribo) (GU - SU - VE)	300,8	Público/ Privado	Trinacional	Perfil
4	GUY26	Mejoramiento de la carretera Georgetown - Albina; carretera de Macapá a Oyapock: tramo Ferreira Gomes - Oyapock (BR - GU - SU)	350,1	Público/ Privado	Trinacional	Ejecución
TOTAL			1.307,9			

EJE DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

PAÍSES INTEGRANTES



CANTIDAD TOTAL DE PROYECTOS

94

INVERSIÓN ESTIMADA

(en millones de US\$)

7.865,1



CANTIDAD DE PROYECTOS

Porcentaje por etapa

34,1%
35,1%
22,3%
8,5%



INVERSIÓN ESTIMADA

Porcentaje por etapa

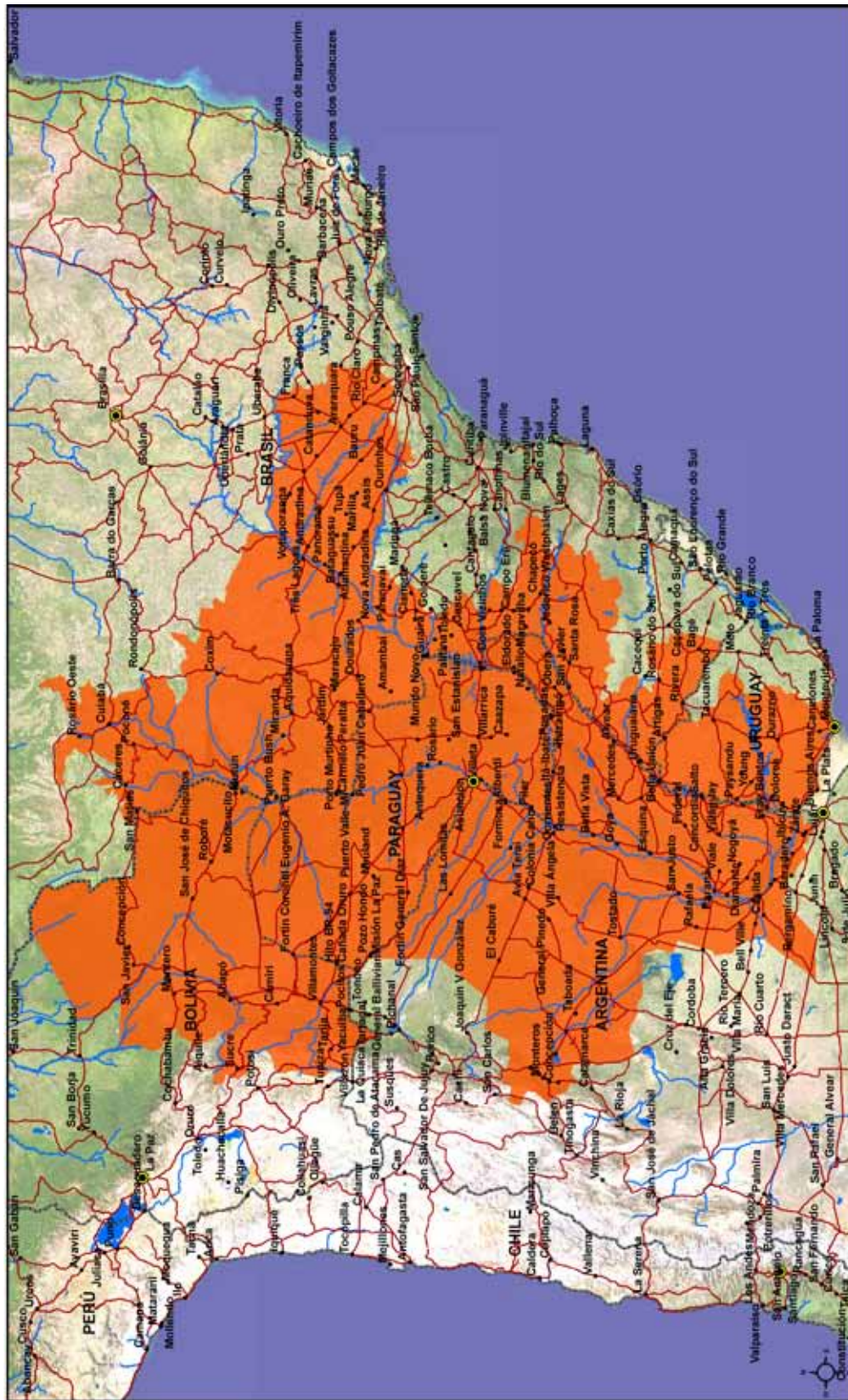
19,3%
34,7%
29,5%
16,5%



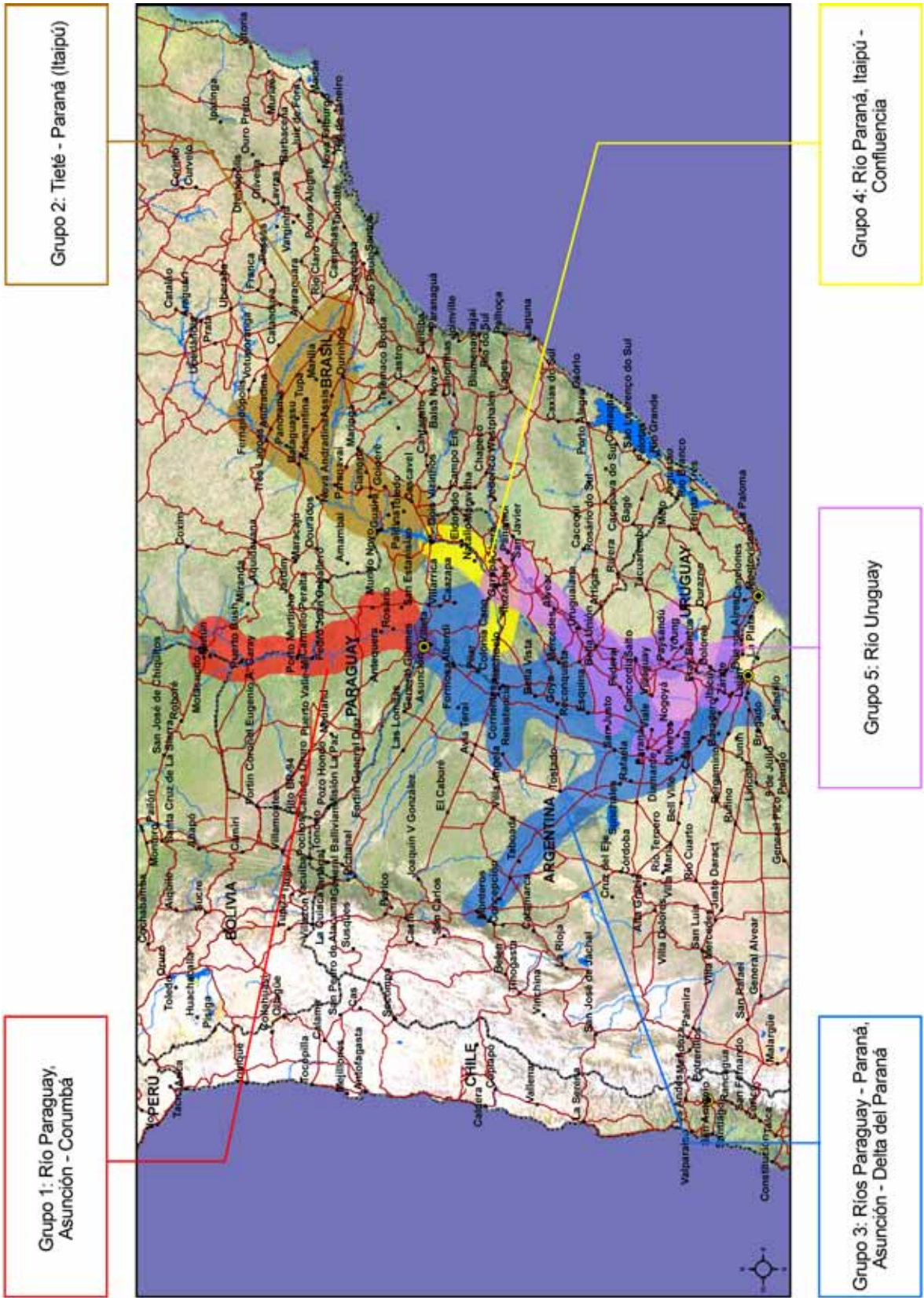
● PERFIL ● PRE-EJECUCIÓN ● EJECUCIÓN ● CONCLUIDO

EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

Área de influencia



Grupos de proyectos



Grupo 1: Río Paraguay, Asunción - Corumbá

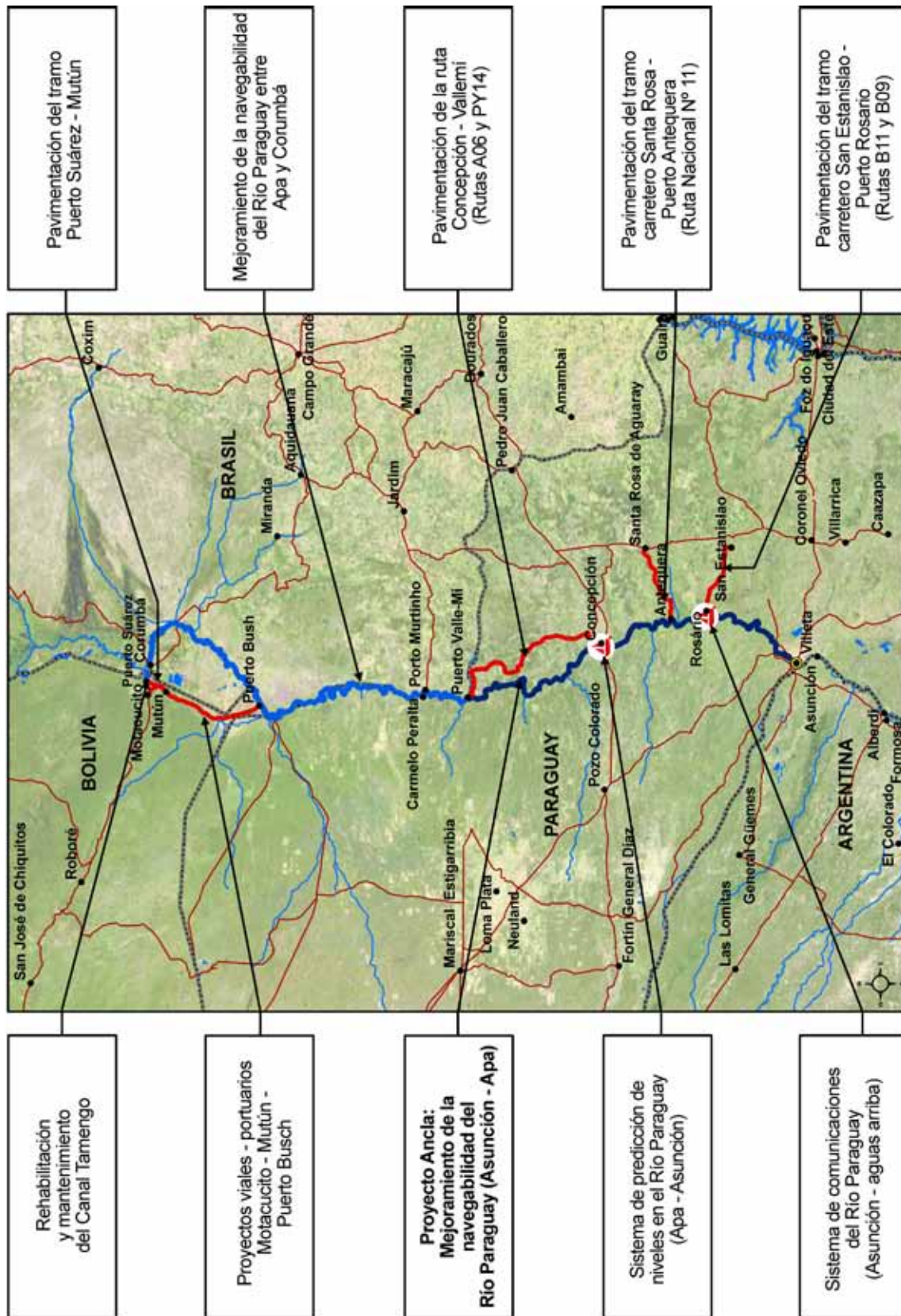
Grupo 2: Tieté - Paraná (Itaipú)

Grupo 3: Ríos Paraguay - Paraná, Asunción - Delta del Paraná

Grupo 4: Río Paraná, Itaipú - Confluencia

Grupo 5: Río Uruguay

EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ - Grupo 1: Río Paraguay, Asunción - Corumbá

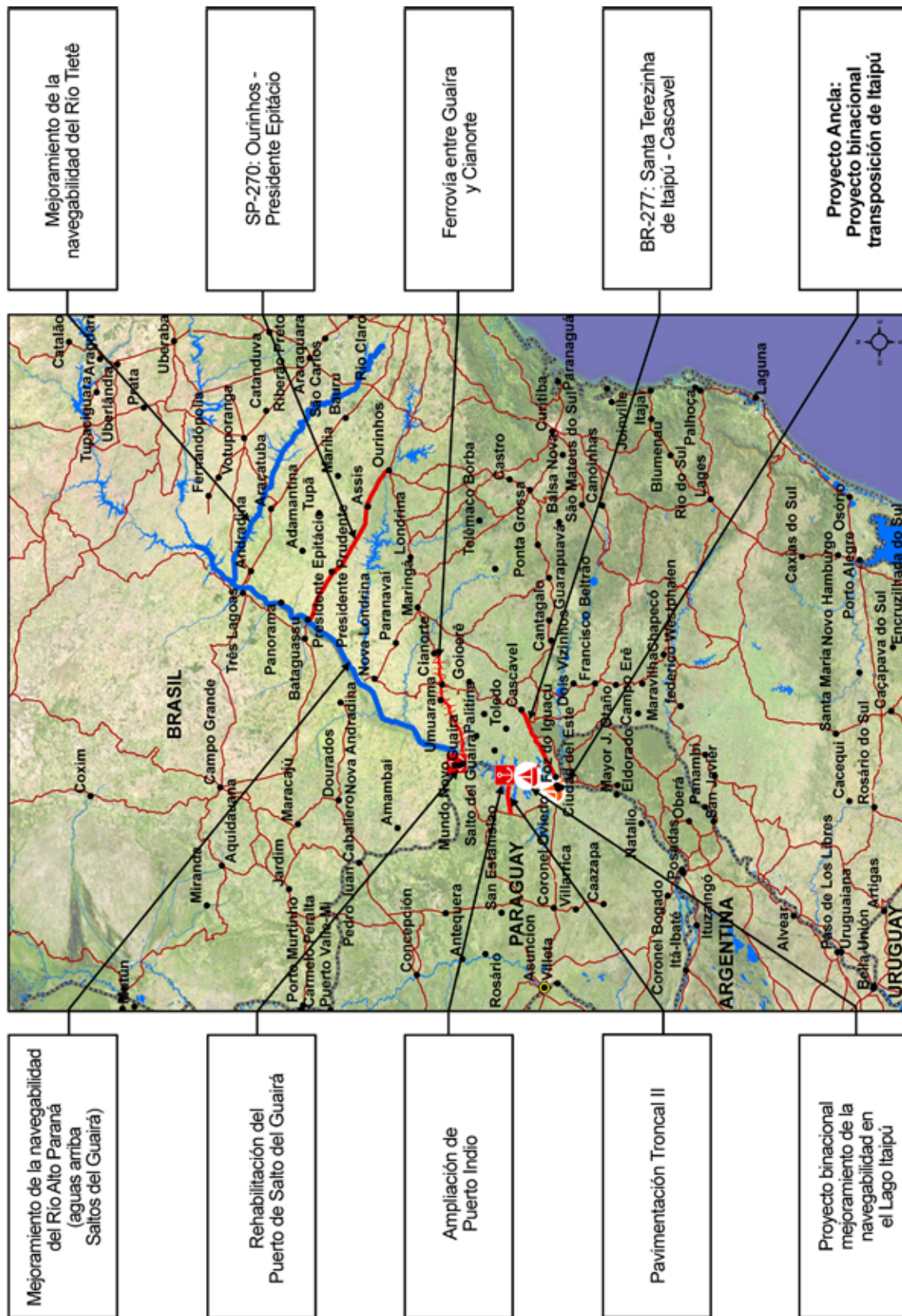


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Mejorar la integración económica y social de las regiones de Paraguay, Bolivia y Brasil que comparten la cuenca.
- Fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas a lo largo del Eje.
- Fortalecer la competitividad de los países y regiones mediterráneas mediante una conexión eficiente con el Atlántico.

Código	Etapa	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP01	●	Proyectos viales - portuarios Motacucito - Mutún - Puerto Busch (BO)	202,8
HPP03	●	Pavimentación del tramo Puerto Suárez - Mutún (BO)	18,8
HPP07	●	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay entre Apa y Corumbá (BO - BR - PY)	39,0
HPP08	●	Sistema de comunicaciones del Río Paraguay (Asunción - aguas arriba) (BO - PY)	4,0
HPP09	●	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay (Asunción - Apa) (PY)	88,3
HPP10	●	Pavimentación del tramo carretero San Estanislao - Puerto Rosario (Rutas B11 Y B09) (PY)	33,5
HPP11	●	Pavimentación del tramo carretero Santa Rosa - Puerto Antequera (Ruta Nacional N° 11) (PY)	27,0
HPP12	●	Pavimentación de la ruta Concepción - Vallemí (Rutas A06 Y PY14) (PY)	90,0
HPP106	●	Sistema de Predicción de niveles en el Río Paraguay (Apa - Asunción) (BO - PY)	0,0
HPP122	●	Rehabilitación y mantenimiento del Canal Tamengo (BO)	10,5
TOTAL			513,9

EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ - Grupo 2: Tietê - Paraná (Itaipú)

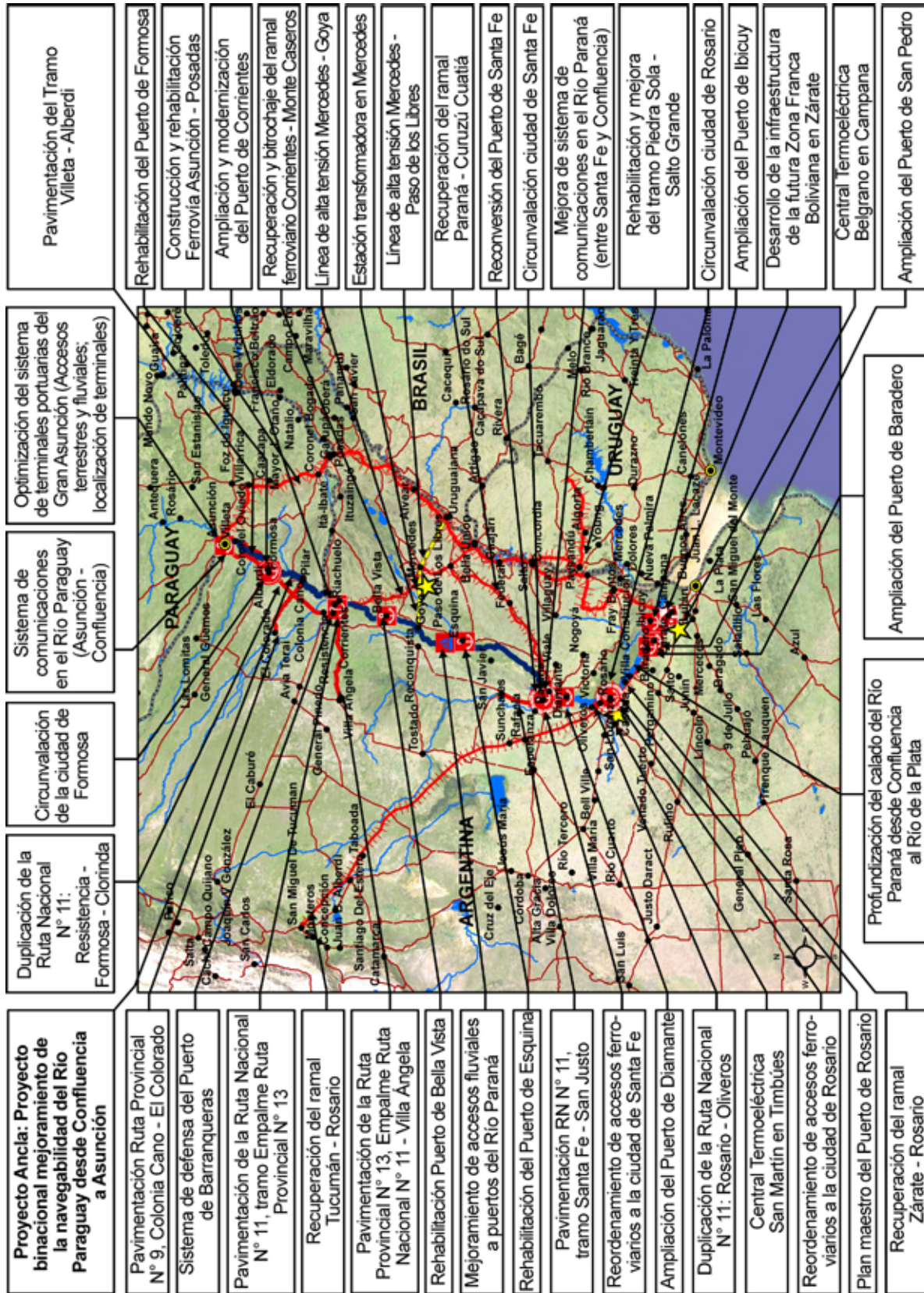


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP15	●	Ferrovía entre Guaíra y Cianorte (BR)	300,0
HPP19	●	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Tietê (BR)	800,0
HPP25	●	BR-277: Santa Terezinha de Itaipú - Cascavel (BR)	4,9
HPP27	●	SP-270: Ourinhos - Presidente Epitácio (BR)	900,0
HPP28	●	Proyecto binacional transposición de Itaipú (BR - PY)	0,0
HPP29	●	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Lago Itaipú (BR - PY)	0,0
HPP30	●	Ampliación de Puerto Indio (PY)	1,2
HPP31	●	Rehabilitación del Puerto de Salto del Guairá (PY)	0,8
HPP32	●	Pavimentación Troncal II (PY)	25,6
HPP108	●	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Alto Paraná (aguas arriba Saltos del Guairá) (BR)	25,0
TOTAL			2.057,5

EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ - Grupo 3: Ríos Paraguay - Paraná, Asunción - Delta del Paraná



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas a lo largo del Eje.
- Facilitar la integración de los países y regiones mediterráneas a los mercados globales mediante una conexión eficiente con el Atlántico.
- Mejorar la eficiencia del sistema productivo de la región y la calidad de vida de las poblaciones del área de influencia del grupo.

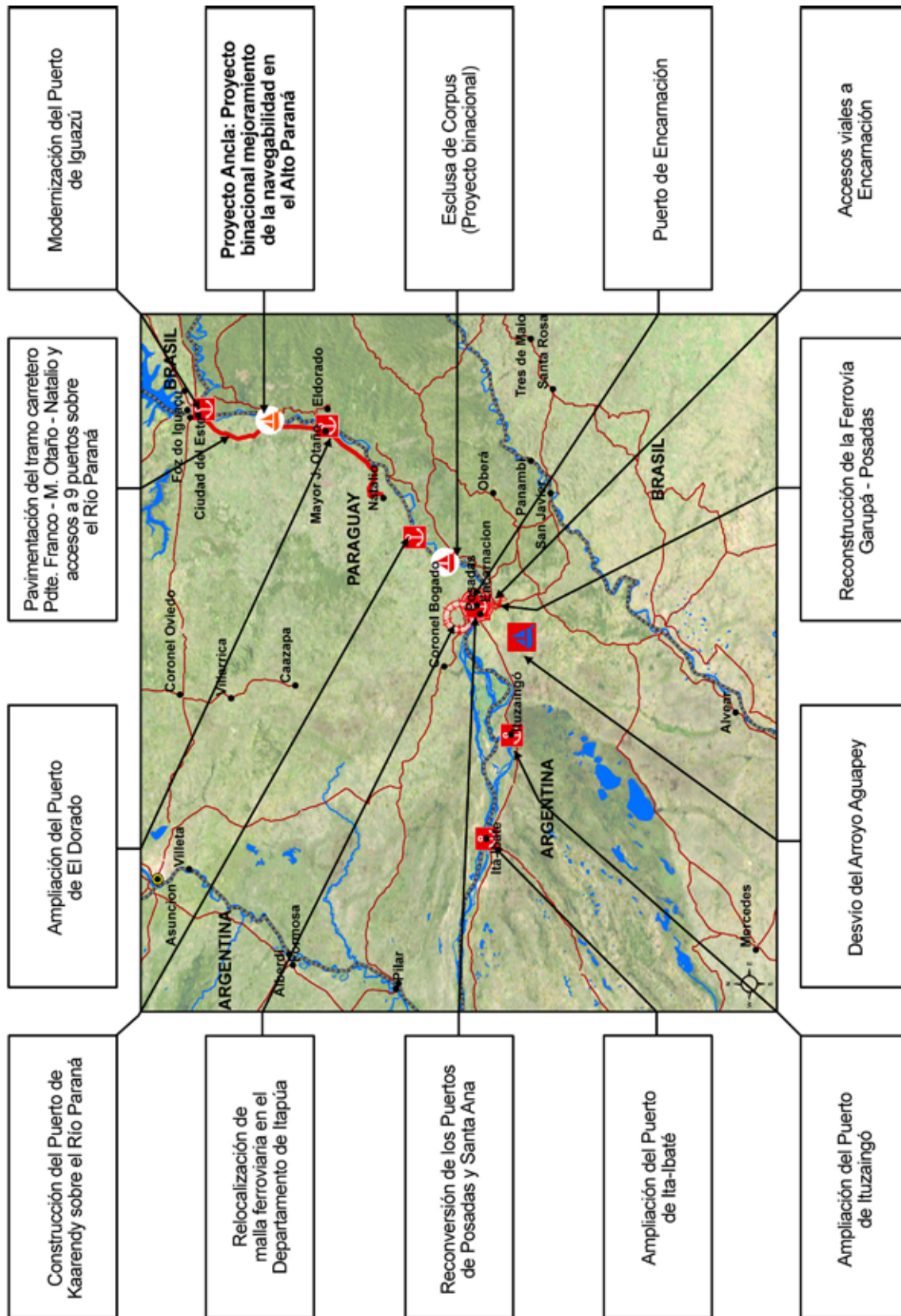
Código	Etapa	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP05	●	Desarrollo de la infraestructura de la futura Zona Franca Boliviana en Zárate (BO) (*)	0,0
HPP33	●	Mejora de sistema de comunicaciones en el Río Paraná (entre Santa Fe y Confluencia) (AR)	30,0
HPP34	●	Central Termoeléctrica Belgrano en Campana (AR)	650,0
HPP35	●	Central Termoeléctrica San Martín en Timbúes (AR)	500,0
HPP36	●	Estación transformadora en Mercedes (AR)	25,0
HPP37	●	Recuperación del ramal Paraná - Curuzú Cuatiá (AR)	0,0
HPP38	●	Recuperación del ramal Tucumán - Rosario (AR)	200,0
HPP39	●	Recuperación y bitrochaje del ramal ferroviario Corrientes - Monte Caseros (AR)	0,0
HPP40	●	Reordenamiento de los accesos ferroviarios a la ciudad de Rosario (AR)	92,0
HPP41	●	Reordenamiento de los accesos ferroviarios a la ciudad de Santa Fe (AR)	0,0
HPP42	●	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay desde Confluencia a Asunción (AR - PY)	45,5
HPP43	●	Mejoramiento de accesos fluviales a puertos del Río Paraná (AR)	15,0
HPP44	●	Profundización del calado del Río Paraná desde Confluencia al Río de la Plata (AR)	110,0
HPP45	●	Ampliación del Puerto de Baradero (AR)	0,0
HPP46	●	Ampliación del Puerto de Ibicuy (AR)	3,0
HPP47	●	Ampliación del Puerto de San Pedro (AR)	36,0
HPP48	●	Ampliación del Puerto de Diamante (AR)	20,0
HPP49	●	Ampliación y Modernización del Puerto de Corrientes (AR)	12,0
HPP50	●	Plan maestro del Puerto de Rosario (AR)	8,0
HPP51	●	Rehabilitación del Puerto de Bella Vista (AR)	10,0
HPP52	●	Rehabilitación del Puerto de Esquina (AR)	7,0
HPP53	●	Reconversión del Puerto de Santa Fe (AR)	110,0
HPP54	●	Sistema de defensa del Puerto de Barranqueras (AR)	10,0

Continúa en la próxima página...

Código	Etapa	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP55	●	Circunvalación de la ciudad de Formosa (AR)	10,0
HPP56	●	Circunvalación de la ciudad de Santa Fe (AR)	200,0
HPP57	●	Circunvalación de la ciudad de Rosario (AR)	600,0
HPP58	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 11, tramo Empalme Ruta Provincial N° 13 (AR)	70,0
HPP59	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 11: tramo Santa Fe - San Justo (AR)	40,0
HPP60	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 13, Empalme Ruta Nacional N° 11 - Villa Ángela (AR)	90,0
HPP61	●	Pavimentación de la Ruta Provincial N° 9: Colonia Cano - El Colorado (AR)	60,0
HPP62	●	Sistema de comunicaciones en el Río Paraguay (Asunción - Confluencia) (PY)	3,0
HPP63	●	Optimización del sistema de terminales portuarias del Gran Asunción (Accesos terrestres y fluviales; localización de terminales) (PY)	0,0
HPP64	●	Pavimentación del tramo Villeta - Alberdi (PY)	51,0
HPP65	●	Rehabilitación y mejora del tramo Piedra Sola - Salto Grande (UY)	127,3
HPP67	●	Recuperación del ramal Zárate - Rosario (AR)	42,0
HPP98	●	Rehabilitación del Puerto de Formosa (AR)	6,0
HPP103	●	Construcción y rehabilitación de la Ferrovía Asunción - Posadas (AR - PY)	166,0
HPP116	●	Línea de alta tensión Mercedes - Goya (AR)	25,0
HPP117	●	Línea de alta tensión Mercedes - Paso de los Libres (AR)	15,0
HPP123	●	Duplicación de la Ruta Nacional N°11: Rosario - Oliveros (AR)	45,0
HPP124	●	Duplicación de la Ruta Nacional N°11: Resistencia - Formosa - Clorinda (AR)	330,0
TOTAL			3.763,8

Nota: (*) La inclusión definitiva del proyecto estará sujeta a los resultados de las discusiones bilaterales entre Argentina y Bolivia.

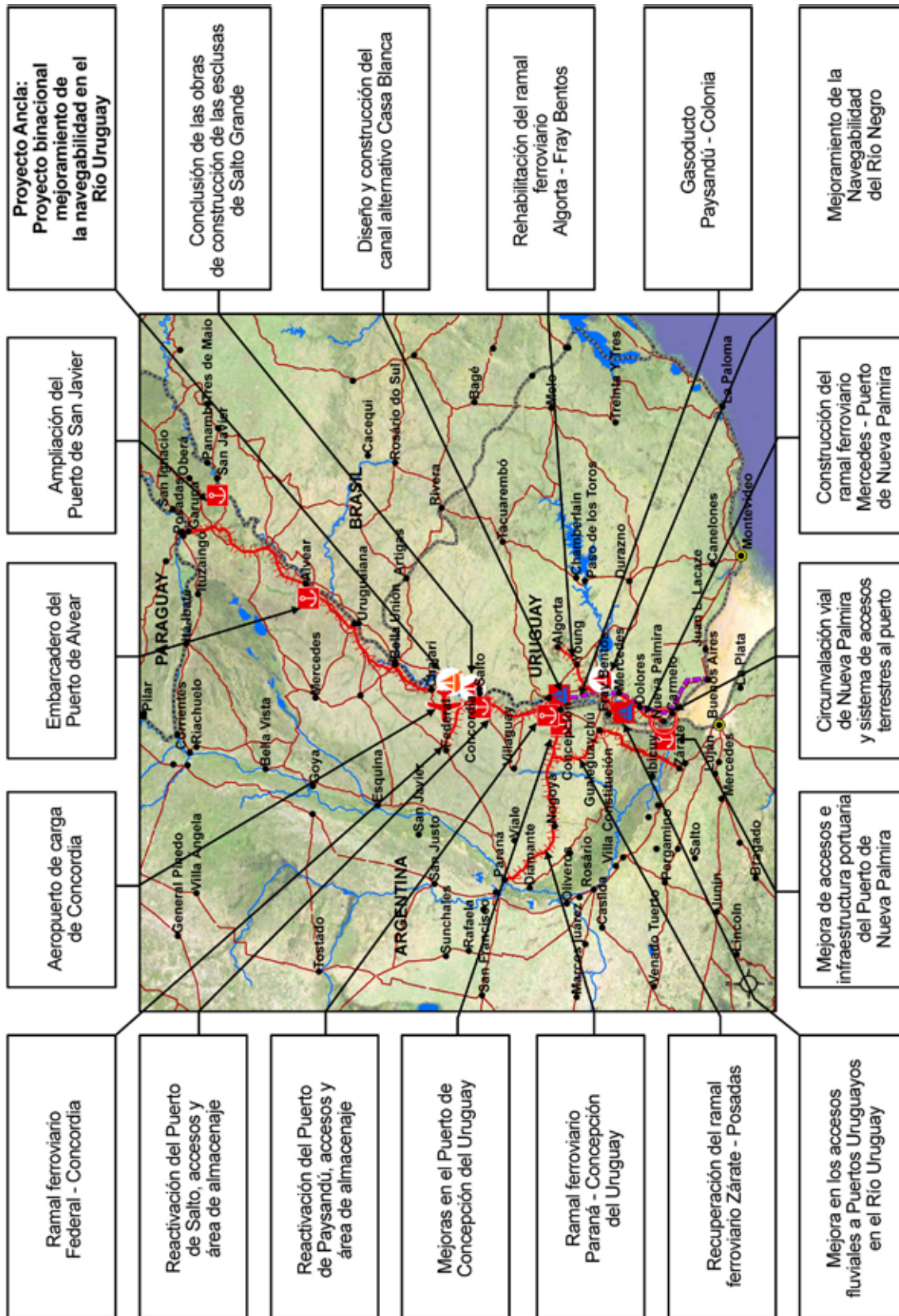
EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ - Grupo 4: Río Paraná, Itaipú - Confluencia



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP66	●	Reconversión de los Puertos de Posadas y Santa Ana (AR)	10,0
HPP68	●	Ampliación del Puerto de El Dorado (AR)	0,0
HPP69	●	Ampliación del Puerto de Ituzaingó (AR)	27,0
HPP70	●	Ampliación del Puerto de Itá-Ibaté (AR)	10,0
HPP71	●	Esclusa de Corpus (Proyecto binacional) (AR - PY)	0,0
HPP72	●	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Alto Paraná (AR - PY)	0,0
HPP73	●	Accesos viales a Encarnación (PY)	26,0
HPP76	●	Relocalización de malla ferroviaria en el Departamento de Itapúa (PY)	90,0
HPP77	●	Desvío del Arroyo Aguapey (PY)	64,0
HPP78	●	Construcción del Puerto de Kaarendy sobre el Río Paraná (PY)	9,9
HPP79	●	Pavimentación del tramo carretero Presidente Franco - M. Otaño - Natalio y accesos a 9 puertos sobre el Río Paraná (PY)	142,0
HPP80	●	Modernización del Puerto de Iguazú (AR)	0,0
HPP105	●	Reconstrucción de la Ferrovía Garupá - Posadas (AR)	100,0
HPP107	●	Puerto de Encarnación (PY)	18,0
TOTAL			496,9



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP82	●	Recuperación del ramal ferroviario Zárate - Posadas (AR)	0,0
HPP83	●	Mejora en los accesos fluviales a Puertos Uruguayos en el Río Uruguay (UY)	1,0
HPP84	●	Ampliación del Puerto de San Javier (AR)	0,0
HPP85	●	Embarcadero del Puerto de Alvear (AR)	0,0
HPP86	●	Mejoras en el Puerto de Concepción del Uruguay (AR)	8,0
HPP87	●	Conclusión de las obras de construcción de las esclusas de Salto Grande (AR - UY)	300,0
HPP88	●	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Río Uruguay (AR - UY)	40,0
HPP89	●	Gasoducto Paysandú - Colonia (UY)	90,0
HPP90	●	Construcción del ramal ferroviario Mercedes - Puerto de Nueva Palmira (UY)	90,0
HPP92	●	Diseño y construcción del canal alternativo Casa Blanca (UY)	3,0
HPP94	●	Mejora de accesos e infraestructura portuaria del Puerto de Nueva Palmira (UY)	10,0
HPP95	●	Reactivación del Puerto de Paysandú, accesos y área de almacenaje (UY)	6,0
HPP96	●	Reactivación del Puerto de Salto, accesos y área de almacenaje (UY)	4,0
HPP97	●	Circunvalación vial de Nueva Palmira y sistema de accesos terrestres al puerto (UY)	15,0
HPP115	●	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Negro (UY)	350,0
HPP118	●	Aeropuerto de carga de Concordia (AR)	0,0
HPP119	●	Ramal ferroviario Paraná - Concepción del Uruguay (AR)	8,0
HPP120	●	Rehabilitación del ramal ferroviario Algorta - Fray Bentos (UY)	100,0
HPP121	●	Ramal ferroviario Federal - Concordia (AR)	8,0
TOTAL			1.033,0

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná noventa y cuatro proyectos con una inversión estimada de US\$ 7.865,1 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro I.1 - Indicadores Generales del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	Río Paraguay, Asunción - Corumbá	10	513,9
Grupo 2	Tietê - Paraná (Itaipú)	10	2.057,5
Grupo 3	Ríos Paraguay - Paraná, Asunción - Delta del Paraná	41	3.763,8
Grupo 4	Río Paraná, Itaipú - Confluencia	14	496,9
Grupo 5	Río Uruguay	19	1.033,0
TOTAL		94	7.865,1

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro I.2 - Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	84	89,4	6.737,6	85,7
Privado	2	2,1	228,5	2,9
Público/Privado	8	8,5	899,0	11,4
TOTAL	94	100,0	7.865,1	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro I.3 · Proyectos API del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
17	Mejoramiento de la navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata (AR - BO - BR - PY - UY)	1.158,3
HPP07	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay entre Apa y Corumbá (BO - BR - PY)	39,0
HPP09	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay (Asunción - Apa) (PY)	88,3
HPP19	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Tietê (BR)	800,0
HPP42	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay desde Confluencia a Asunción (AR - PY)	45,5
HPP44	Profundización del calado del Río Paraná desde Confluencia al Río de la Plata (AR)	110,0
HPP72	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Alto Paraná (AR - PY)	0,0
HPP88	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Río Uruguay (AR - UY)	40,0
HPP106	Sistema de Predicción de niveles en el Río Paraguay (Apa - Asunción) (BO - PY)	0,0
HPP108	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Alto Paraná (aguas arriba Saltos del Guairá) (BR)	25,0
HPP122	Rehabilitación y mantenimiento del Canal Tamengo (BO)	10,5
18	Interconexión ferroviaria Paraguay - Argentina - Uruguay (AR - PY - UY)	293,3
HPP65	Rehabilitación y mejora del tramo Piedra Sola - Salto Grande (UY)	127,3
HPP82	Recuperación del ramal ferroviario Zárate - Posadas (AR)	0,0
HPP103	Construcción y rehabilitación de la Ferrovía Asunción - Posadas (AR - PY)	166,0
19	Rehabilitación del ramal ferroviario Chamberlain - Fray Bentos (UY)	100,0
HPP120	Rehabilitación del ramal ferroviario Algorta - Fray Bentos (UY)	100,0
20	Circunvalación vial de Nueva Palmira y sistema de accesos terrestres al puerto (UY)	15,0
HPP97	Circunvalación vial de Nueva Palmira y sistema de accesos terrestres al puerto (UY)	15,0
TOTAL		1.566,6

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

Cuadro I.4 • Composición Sectorial del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	1	1,2	0,0	0,0								
Carretero	21	25,0	2.778,8	43,0								
Ferrovionario	16	19,0	1.323,3	20,5								
Fluvial	44	52,4	2.154,2	33,4								
Multimodal	2	2,4	202,8	3,1								
Generación Energética					3	42,9	1.214,0	88,7				
Interconexión Energética					4	57,1	155,0	11,3				
Interconexión de comunicaciones									3	100,0	37,0	100,0
TOTAL	84	100,0	6.459,1	100,0	7	100,0	1.369,0	100,0	3	100,0	37,0	100,0

Cuadro I.5 • Transporte Aéreo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Nuevos aeropuertos	1	0,0
TOTAL	1	0,0

Cuadro I.6 • Transporte Carretero

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de capacidad de la carretera	7	1.415,5
Rehabilitación de calzada y estructuras	1	0,0
Pavimentación (obra nueva)	8	512,3
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	5	851,0
TOTAL	21	2.778,8

Cuadro I.7 • Transporte Ferroviario

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de ferrovías	4	406,0
Rehabilitación de ferrovías	10	825,3
Circunvalación ferroviaria	2	92,0
TOTAL	16	1.323,3

Cuadro I.8 • Transporte Fluvial

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	18	1.827,3
Construcción de nuevos puertos fluviales	2	27,9
Adecuación de puertos existentes fluviales	24	299,0
TOTAL	44	2.154,2

Cuadro I.9 • Transporte Multimodal

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Estaciones de transferencia	1	0,0
Transporte multimodal	1	202,8
TOTAL	2	202,8

Cuadro I.10 • Generación Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	1	64,0
Termoeléctrica	2	1.150,0
TOTAL	3	1.214,0

Cuadro I.11 • Interconexión Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	4	155,0
TOTAL	4	155,0

Cuadro I.12 • Interconexión Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Fibra óptica	3	37,0
TOTAL	3	37,0

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

Cuadro I.13 • Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	32	34,1	1.520,2	19,3
Pre-Ejecución	33	35,1	2.724,3	34,7
Ejecución	21	22,3	2.321,6	29,5
Concluido	8	8,5	1.299,0	16,5
TOTAL	94	100,0	7.865,1	100,0

Cuadro I.14 • **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP34	Central Termoeléctrica Belgrano en Campana (AR)	650,0
HPP35	Central Termoeléctrica San Martín en Timbúes (AR)	500,0
HPP36	Estación transformadora en Mercedes (AR)	25,0
HPP73	Accesos viales a Encarnación (PY)	26,0
HPP77	Desvío del Arroyo Aguapey (PY)	64,0
HPP94	Mejora de accesos e infraestructura portuaria del Puerto de Nueva Palmira (UY)	10,0
HPP95	Reactivación del Puerto de Paysandú, accesos y área de almacenaje (UY)	6,0
HPP107	Puerto de Encarnación (PY)	18,0
TOTAL		1.299,0

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná cinco Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 173,8 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro I.15 • **Proyectos Ancla**

Grupo	Código Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto	
1	HPP09	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay (Asunción - Apa) (PY)	88,3	Público	Nacional	Pre-Ejecución
2	HPP28	Proyecto binacional transposición de Itaipú (BR - PY)	0,0	Público/ Privado	Binacional	Pre-Ejecución
3	HPP42	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay desde Confluencia a Asunción (AR - PY)	45,5	Público	Binacional	Ejecución
4	HPP72	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Alto Paraná (AR - PY)	0,0	Público	Binacional	Perfil
5	HPP88	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Río Uruguay (AR - UY)	40,0	Público	Binacional	Pre-Ejecución
TOTAL		173,8				

EJE INTEROCEANICO CENTRAL

PAÍSES INTEGRANTES



CANTIDAD TOTAL DE PROYECTOS

62

INVERSIÓN ESTIMADA

(en millones de US\$)

8.830,5



CANTIDAD DE PROYECTOS

Porcentaje por etapa

19,4%
24,2%
38,7%
17,7%



INVERSIÓN ESTIMADA

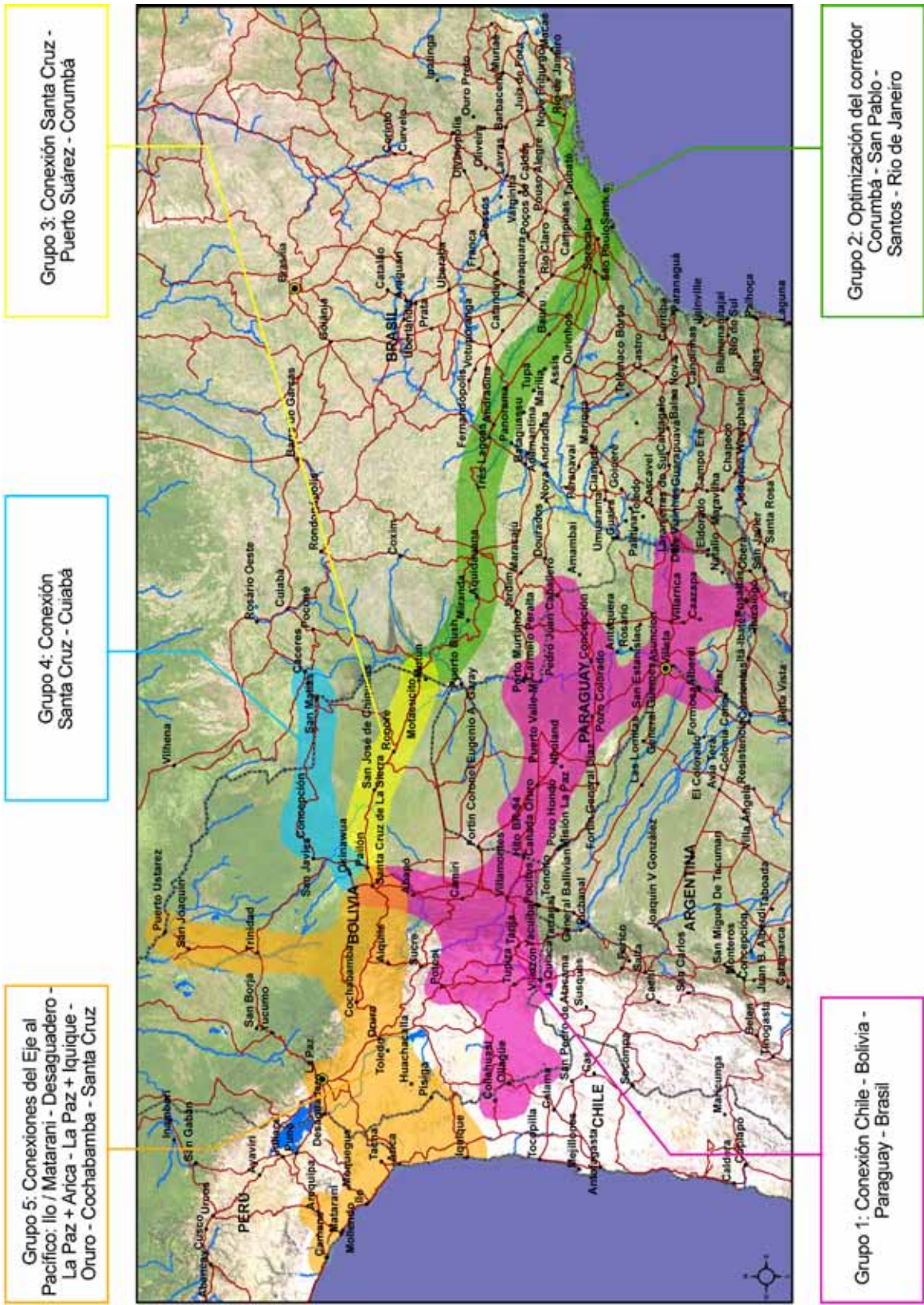
Porcentaje por etapa

6,5%
27,9%
63,4%
2,2%

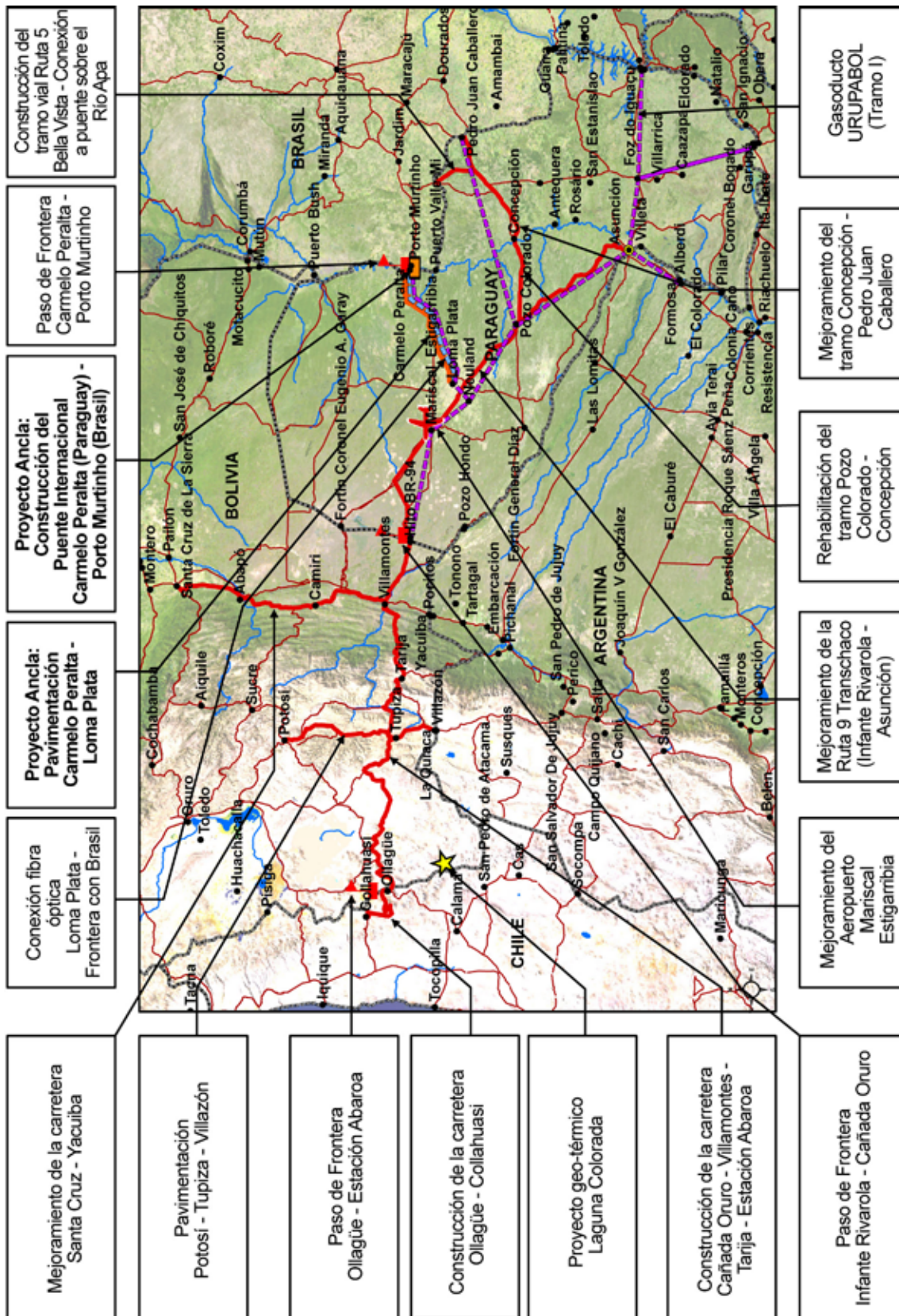


● PERFIL ● PRE-EJECUCIÓN ● EJECUCIÓN ● CONCLUIDO

Grupos de proyectos



EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL - Grupo 1: Conexión Chile - Bolivia - Paraguay - Brasil



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Interconexión de zonas productivas regionales (transporte, energía y comunicaciones).
- Nuevo acceso del hinterland al Pacífico, articulando territorios aislados.

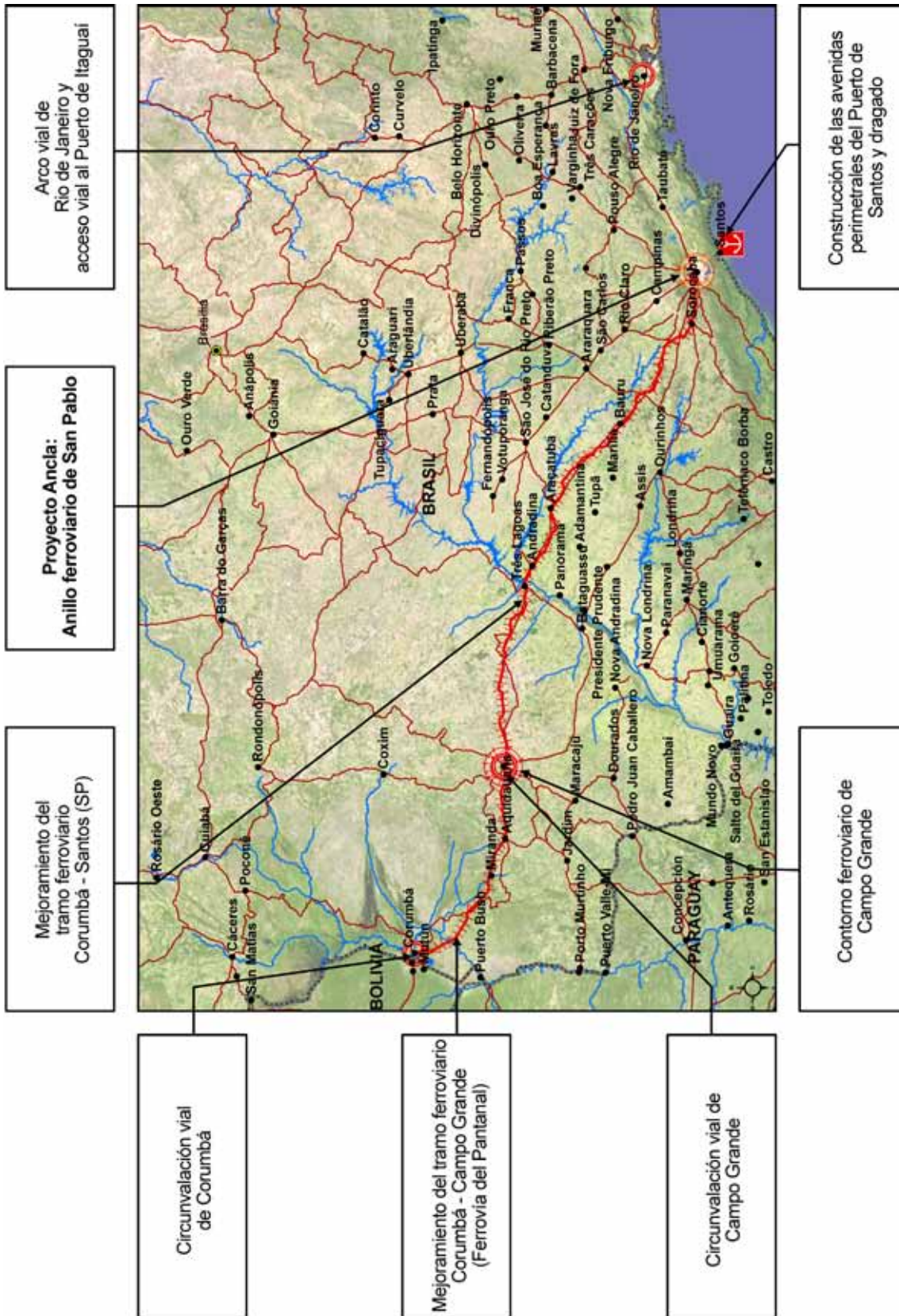
Código	Etapa	Eje Interoceánico Central: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC01	●	Pavimentación Carmelo Peralta - Loma Plata (PY)	127,5
IOC02	●	Construcción de la carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa (BO)	210,0
IOC03	●	Paso de Frontera Ollagüe - Estación Abaroa (BO - CH)	5,0
IOC04	●	Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón (BO) (*)	180,4
IOC05	●	Construcción de la carretera Ollagüe - Collahuasi (CH)	40,0
IOC06	●	Conexión fibra óptica Loma Plata - Frontera con Brasil (PY)	2,0
IOC07	●	Mejoramiento del aeropuerto Mariscal Estigarribia (PY)	30,0
IOC08	●	Paso de Frontera Carmelo Peralta - Porto Murtinho (BR - PY)	0,0
IOC09	●	Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro (BO - PY)	2,0
IOC10	●	Gasoducto URUPABOL (Tramo I) (BO - PY) (**)	0,0
IOC59	●	Proyecto geo-térmico Laguna Colorada (BO)	321,8
IOC60	●	Mejoramiento de la carretera Santa Cruz - Yacuiba (BO)	104,0
IOC72	●	Mejoramiento de la ruta 9 Transchaco (Infante Rivarola - Asunción) (PY)	170,0
IOC73	●	Rehabilitación del tramo Pozo Colorado - Concepción (PY)	32,0
IOC74	●	Mejoramiento del tramo Concepción - Pedro Juan Caballero (PY)	0,0
IOC75	●	Construcción del tramo vial ruta 5 Bella Vista - Conexión a puente sobre el río Apa (PY)	48,0
IOC77	●	Construcción del Puente Internacional Carmelo Peralta (Paraguay) - Porto Murtinho (Brasil) (BR - PY)	0,0
TOTAL			1.272,7

Notas:

(*) Proyecto Rótula con el Grupo 2 del Eje de Capricornio

(**) Este proyecto se complementa con el Tramo II que se encuentra en el Grupo 5 del Eje MERCOSUR-Chile y que incluye a Uruguay.

EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL - Grupo 2: Optimización del corredor Corumbá - San Pablo - Santos - Rio de Janeiro

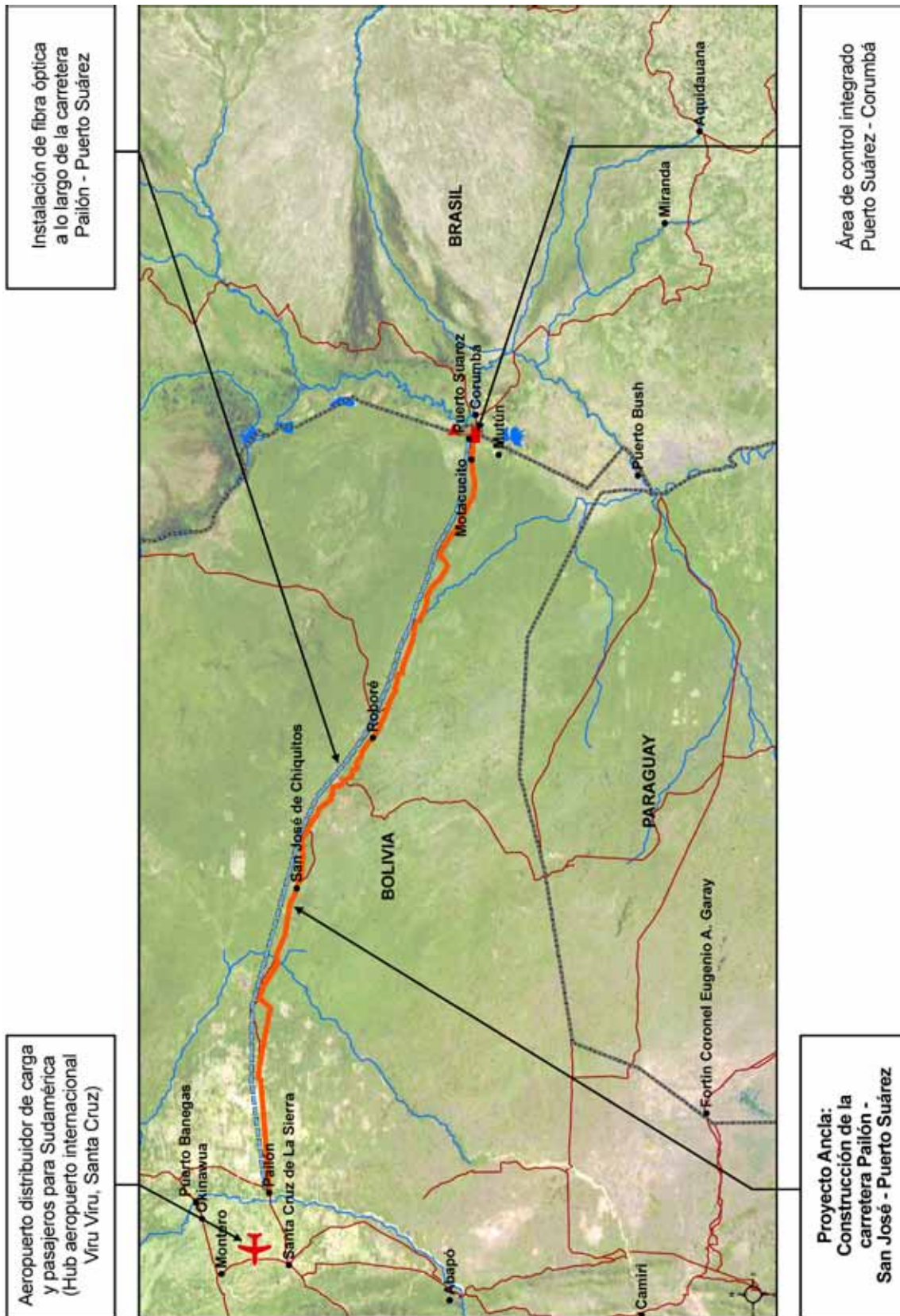


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Reducción significativa de los costos de transporte para cargas brasileñas, bolivianas y paraguayas hacia el Atlántico y entre los mismos países.
- Aumento de complementariedad económica entre los países.
- Aumento del componente ferroviario en la matriz de transporte regional.
- Apoyo al sector turismo en la región Pantanal.

Código	Etapa	Eje Interoceánico Central: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC11	●	Anillo ferroviario de San Pablo (BR)	1.500,0
IOC13	●	Contorno ferroviario de Campo Grande (BR)	31,0
IOC14	●	Circunvalación vial de Campo Grande (BR)	30,0
IOC15	●	Circunvalación vial de Corumbá (BR)	8,0
IOC16	●	Arco vial de Río de Janeiro y acceso vial al Puerto de Itaguaí (BR)	614,0
IOC17	●	Mejoramiento del tramo ferroviario Corumbá - Santos (SP) (BR)	2.250,0
IOC19	●	Construcción de las avenidas perimetrales del Puerto de Santos y dragado (BR)	334,4
IOC20	●	Mejoramiento del tramo ferroviario Corumbá - Campo Grande (Ferrovia del Pantanal) (BR)	22,0
TOTAL			4.789,4

EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL - Grupo 3: Conexión Santa Cruz - Puerto Suárez - Corumbá

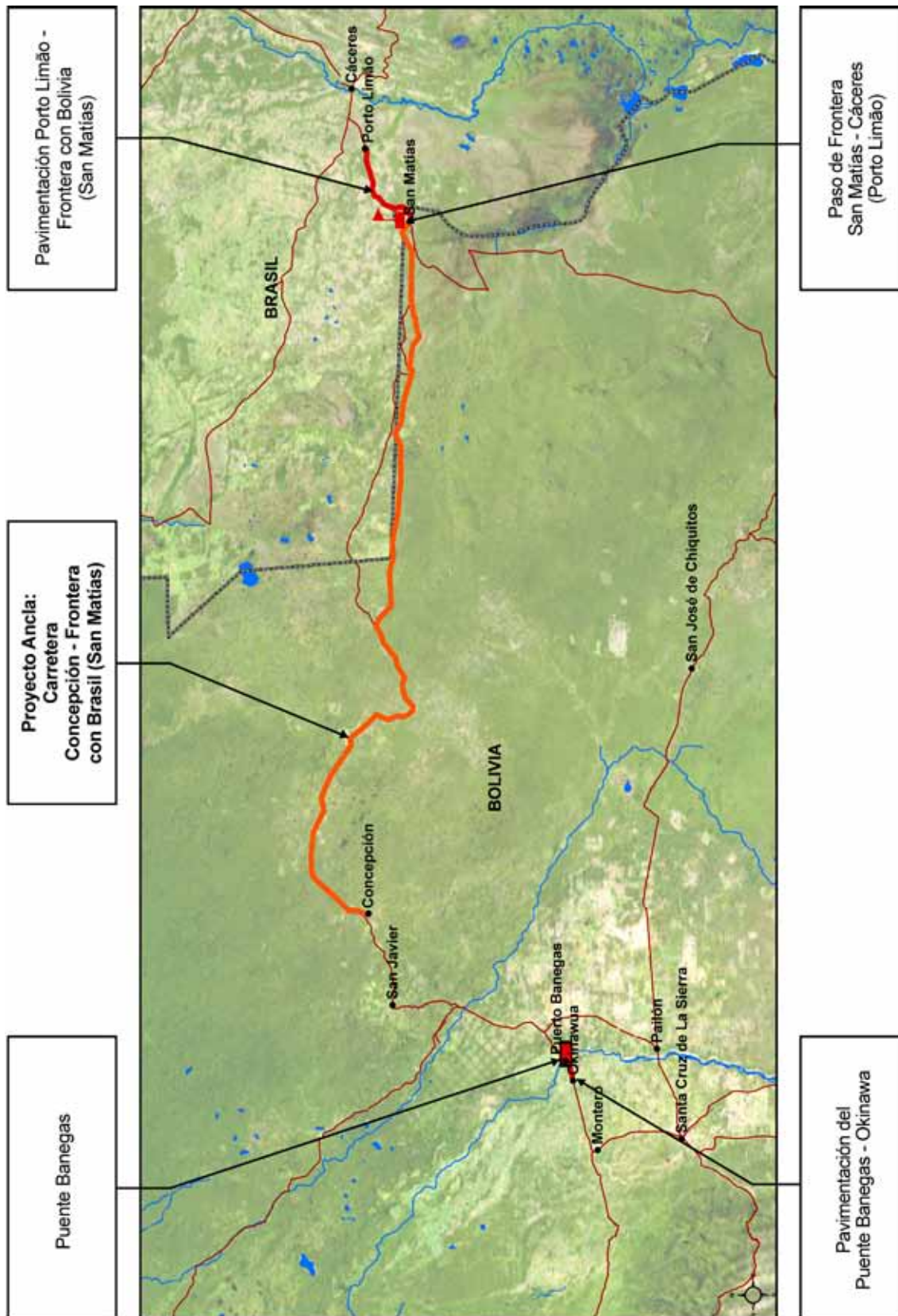


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Completar la conexión vial y ferroviaria a lo largo del Eje.
- Reducción significativa de costos de transporte para cargas brasileñas, bolivianas, chilenas, paraguayas y peruanas hacia el Atlántico, el Pacífico y entre los países mismos.
- Aumento de complementariedad económica entre los países.
- Apoyo al sector turismo en la región Pantanal.

Código	Etapa	Eje Interoceánico Central: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC22	●	Construcción de la carretera Pailón - San José - Puerto Suárez (BO)	409,0
IOC24	●	Instalación de fibra óptica a lo largo de la carretera Pailón - Puerto Suárez (BO)	2,5
IOC25	●	Área de control integrado Puerto Suárez - Corumbá (BO - BR)	2,0
IOC78	●	Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub aeropuerto internacional Viru Viru, Santa Cruz) (BO)	20,0
TOTAL			433,5

EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL - Grupo 4: Conexión Santa Cruz – Cuiabá



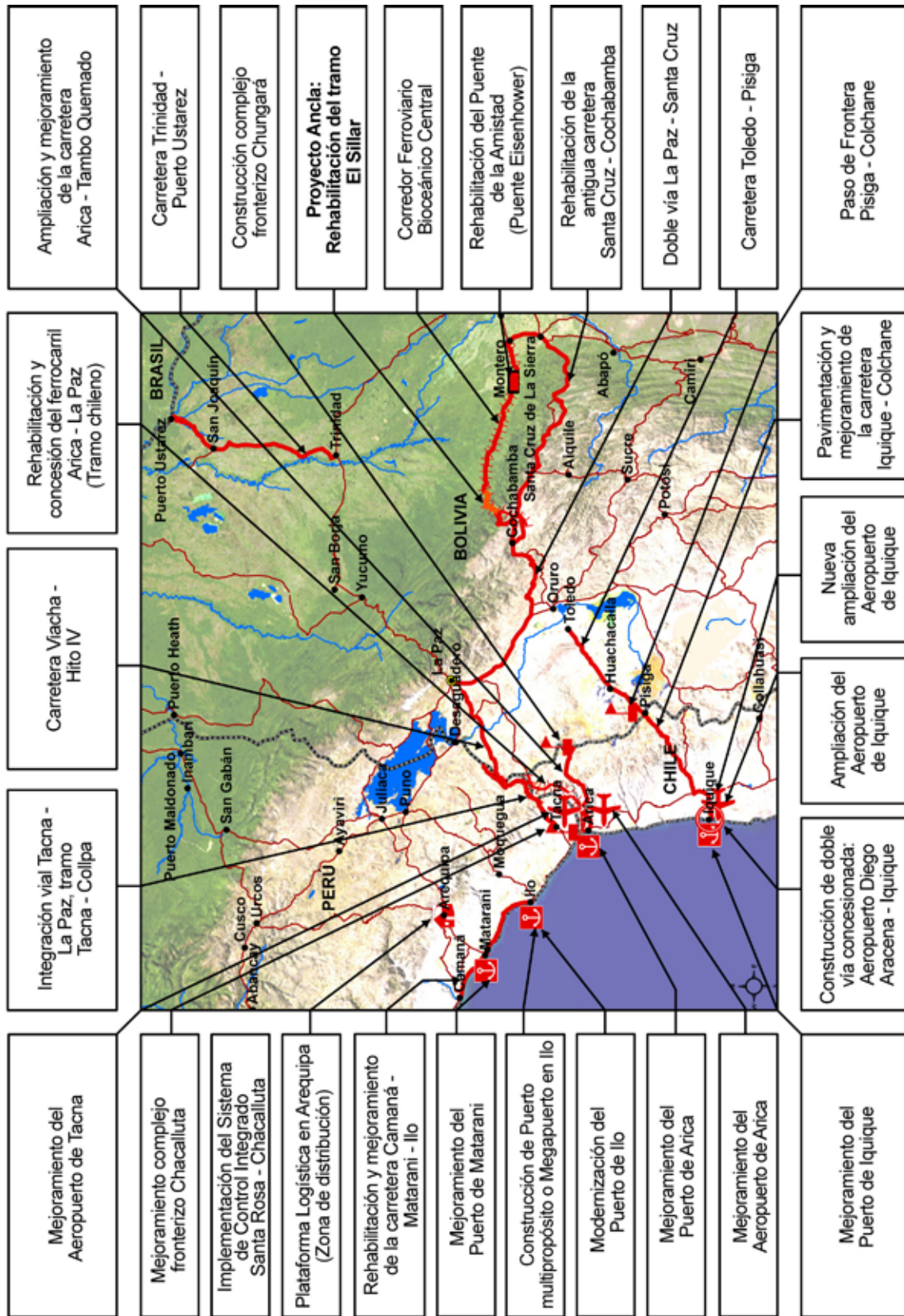
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Conectar la región oriental de Bolivia con Mato Grosso, facilitando el acceso de ambas regiones a los puertos del Atlántico y del Pacífico.
- Apoyar el desarrollo del potencial agrícola de la región centro-oriental de Bolivia.

Código	Etapas	Eje Interoceánico Central: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC26	●	Carretera Concepción - Frontera con Brasil (San Matías) (BO)	79,5
IOC27	●	Puente Banegas (BO)	41,0
IOC28	●	Pavimentación del Puente Banegas - Okinawa (BO)	0,0
IOC29	●	Paso de frontera San Matías - Cáceres (Porto Limão) (BO - BR)	2,0
IOC30	●	Pavimentación Porto Limão - Frontera con Bolivia (San Matías) (BR)	13,0
TOTAL			135,5

EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL - Grupo 5:

Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Aumentar el intercambio comercial entre los países y hacia los mercados internacionales.
- Reducir costos de transporte del Eje hacia el Pacífico.
- Reducir costos de importación desde el Pacífico.
- Aumentar la sinergia entre los grupos de proyectos.
- Aumentar la confiabilidad y elevar los estándares de transporte del Grupo.
- Impulsar el desarrollo y la consolidación del comercio fronterizo.
- Proveer una conexión física al MERCOSUR.

Código	Etapa	Eje Interoceánico Central: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC31	●	Rehabilitación del tramo El Sillar (BO)	122,5
IOC32	●	Carretera Toledo - Pisiga (BO)	130,5
IOC33	●	Paso de Frontera Pisiga - Colchane (BO - CH)	10,0
IOC34	●	Mejoramiento del Aeropuerto de Arica (CH)	10,0
IOC35	●	Mejoramiento del Puerto de Arica (CH)	50,0
IOC36	●	Pavimentación y mejoramiento de la carretera Iquique - Colchane (CH)	42,0
IOC38	●	Rehabilitación de la antigua carretera Santa Cruz - Cochabamba (BO)	35,0
IOC39	●	Rehabilitación del Puente de la Amistad (Puente Eisenhower) (BO)	3,0
IOC40	●	Ampliación y mejoramiento de la carretera Arica - Tambo Quemado (CH)	50,0
IOC42	●	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Camaná - Matarani - Ilo (PE)	344,9
IOC61	●	Modernización del Puerto de Ilo (PE)	240,0
IOC62	●	Mejoramiento del Puerto de Matarani (PE)	37,0
IOC65	●	Mejoramiento del Puerto de Iquique (CH)	33,0
IOC66	●	Rehabilitación y concesión del ferrocarril Arica - La Paz (Tramo chileno) (CH)	50,0
IOC67	●	Mejoramiento del Aeropuerto de Tacna (PE)	51,5
IOC69	●	Ampliación del Aeropuerto de Iquique (CH)	16,6
IOC70	●	Plataforma logística en Arequipa (Zona de distribución) (PE)	33,5
IOC71	●	Construcción de doble vía concesionada: Aeropuerto Diego Aracena - Iquique (CH)	232,0
IOC79	●	Integración vial Tacna - La Paz, tramo Tacna - Collpa (BO - PE)	147,7
IOC80	●	Doble vía La Paz - Santa Cruz (BO)	269,0
IOC81	●	Corredor ferroviario bioceánico central (BO)	6,7
IOC82	●	Carretera Trinidad - Puerto Ustarez (BO)	226,0
IOC83	●	Carretera Viacha Hito IV (BO)	16,0
IOC84	●	Construcción de puerto multipropósito o megapuerto en Ilo (BO)	10,0
IOC85	●	Construcción complejo fronterizo Chungará (CH)	30,0
IOC86	●	Mejoramiento complejo fronterizo Chacalluta (CH)	1,0
IOC87	●	Nueva ampliación del Aeropuerto de Iquique (CH)	0,0
IOC88	●	Implementación del Sistema de Control Integrado Santa Rosa - Chacalluta (CH - PE)	1,5
TOTAL			2.199,4

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje Interoceánico Central sesenta y dos proyectos con una inversión estimada de US\$ 8.830,5 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro J.1 • Indicadores Generales del Eje Interoceánico Central

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	Conexión Chile - Bolivia - Paraguay - Brasil	17	1.272,7
Grupo 2	Optimización del corredor Corumbá - San Pablo - Santos - Rio de Janeiro	8	4.789,4
Grupo 3	Conexión Santa Cruz - Puerto Suárez - Corumbá	4	433,5
Grupo 4	Conexión Santa Cruz - Cuiabá	5	135,5
Grupo 5	Conexiones del Eje al Pacífico: Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz	28	2.199,4
TOTAL		62	8.830,5

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro J.2 • Tipo de financiamiento de los proyectos Eje Interoceánico Central

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	45	72,6	4.271,4	48,4
Privado	10	16,1	2.735,6	31,0
Público/Privado	7	11,3	1.823,5	20,6
TOTAL	62	100,0	8.830,5	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro J.3 · Proyectos API del Eje Interoceánico Central

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
21	Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub aeropuerto internacional Viru Viru, Santa Cruz) (BO)	20,0
IOC78	Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub aeropuerto internacional Viru Viru, Santa Cruz) (BO)	20,0
22	Mejoramiento de la conectividad vial en el Eje Interoceánico Central (BO - BR)	431,5
IOC14	Circunvalación vial de Campo Grande (BR)	30,0
IOC25	Área de control integrado Puerto Suárez - Corumbá (BO - BR)	2,0
IOC32	Carretera Toledo - Pisiga (BO)	130,5
IOC80	Doble vía La Paz - Santa Cruz (BO)	269,0
23	Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro (BO - PY)	2,0
IOC09	Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro (BO - PY)	2,0
24	Corredor ferroviario bioceánico central (tramo boliviano) (BO)	6,7
IOC81	Corredor ferroviario bioceánico central (BO)	6,7
TOTAL		460,2

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

Cuadro J.4 · Composición sectorial del Eje Interoceánico Central

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	6	10,4	128,1	1,5								
Carretero	30	51,7	3.725,0	43,8								
Ferrovial	6	10,4	3.859,7	45,4								
Fluvial	1	1,7	10,0	0,1								
Marítimo	5	8,6	694,4	8,2								
Multimodal	1	1,7	33,5	0,4								
Pasos de Frontera	9	15,5	53,5	0,6								
Generación Energética					1	50,0	321,8	100,0				
Interconexión Energética					1	50,0	0,0	0,0				
Interconexión de comunicaciones									2	100,0	4,5	100,0
TOTAL	58	100,0	8.504,2	100,0	2	100,0	321,8	100,0	2	100,0	4,5	100,0

Cuadro J.5 · Transporte Aéreo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Adecuación de aeropuertos	1	30,0
Ampliación de aeropuertos	5	98,1
TOTAL	6	128,1

Cuadro J.6 · Transporte Carretero

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de capacidad de la carretera	3	648,7
Rehabilitación de calzada y estructuras	8	796,4
Pavimentación (obra nueva)	13	1.583,9
Puentes (nuevos y rehabilitación)	3	44,0
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	3	652,0
TOTAL	30	3.725,0

Cuadro J.7 · Transporte Ferroviario

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de ferrovías	1	6,7
Rehabilitación de ferrovías	3	2.322,0
Circunvalación ferroviaria	2	1.531,0
TOTAL	6	3.859,7

Cuadro J.8 · Transporte Fluvial

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de nuevos puertos fluviales	1	10,0
TOTAL	1	10,0

Cuadro J.9 • Transporte Marítimo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	4	360,0
Adecuación de puertos marítimos	1	334,4
TOTAL	5	694,4

Cuadro J.10 • Transporte Multimodal

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Estaciones de transferencia	1	33,5
TOTAL	1	33,5

Cuadro J.11 • Pasos de Frontera

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	6	48,5
Adecuación infraestructura existente en centros de control fronterizo	1	1,0
Ampliación de infraestructura-capacidad de centros de control fronterizo	2	4,0
TOTAL	9	53,5

Cuadro J.12 • Generación Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Otras infraestructuras energéticas	1	321,8
TOTAL	1	321,8

Cuadro J.13 · Interconexión Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	1	0,0
TOTAL	1	0,0

Cuadro J.14 · Interconexión de Comunicaciones

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Fibra óptica	2	4,5
TOTAL	2	4,5

V. CICLO DE VIDA DE LOS PROYECTOS

Cuadro J.15 · Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	12	19,4	575,5	6,5
Pre-Ejecución	15	24,2	2.461,7	27,9
Ejecución	24	38,7	5.599,7	63,4
Concluido	11	17,7	193,6	2,2
TOTAL	62	100,0	8.830,5	100,0

Cuadro J.16 • **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC13	Contorno ferroviario de Campo Grande (BR)	31,0
IOC15	Circunvalación vial de Corumbá (BR)	8,0
IOC20	Mejoramiento del tramo ferroviario Corumbá - Campo Grande (Ferrovía del Pantanal) (BR)	22,0
IOC30	Pavimentación Porto Limão - Frontera con Bolivia (San Matías) (BR)	13,0
IOC33	Paso de Frontera Pisiga - Colchane (BO - CH)	10,0
IOC34	Mejoramiento del Aeropuerto de Arica (CH)	10,0
IOC36	Pavimentación y mejoramiento de la carretera Iquique - Colchane (CH)	42,0
IOC39	Rehabilitación del Puente de la Amistad (Puente Eisenhower) (BO)	3,0
IOC62	Mejoramiento del Puerto de Matarani (PE)	37,0
IOC69	Ampliación del Aeropuerto de Iquique (CH)	16,6
IOC86	Mejoramiento complejo fronterizo Chacalluta (CH)	1,0
TOTAL		193,6

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje Interoceánico Central seis Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 2.238,5 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro J.17 • **Proyectos Ancla**

Grupo	Código Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto	
1	IOC01	Pavimentación Carmelo Peralta - Loma Plata (PY)	127,5	Público	Nacional	Pre-Ejecución
1	IOC77	Construcción del Puente Internacional Carmelo Peralta (Paraguay) - Porto Murtinho (Brasil) (BR - PY)	0,0	Público	Binacional	Perfil
2	IOC11	Anillo ferroviario de San Pablo (BR)	1.500,0	Público/ Privado	Nacional	Pre-Ejecución
3	IOC22	Construcción de la carretera Pailón - San José - Puerto Suárez (BO)	409,0	Público	Nacional	Ejecución
4	IOC26	Carretera Concepción - Frontera con Brasil (San Matías) (BO)	79,5	Público/ Privado	Nacional	Pre-Ejecución
5	IOC31	Rehabilitación del tramo El Sillar (BO)	122,5	Público	Nacional	Pre-Ejecución
TOTAL		2.238,5				

EJE MERCOSUR - CHILE

PAÍSES INTEGRANTES



CANTIDAD TOTAL DE PROYECTOS

122

INVERSIÓN ESTIMADA

(en millones de US\$)

52.701,1



CANTIDAD DE PROYECTOS

Porcentaje por etapa

27,0%
29,5%
28,7%
14,8%



INVERSIÓN ESTIMADA

Porcentaje por etapa

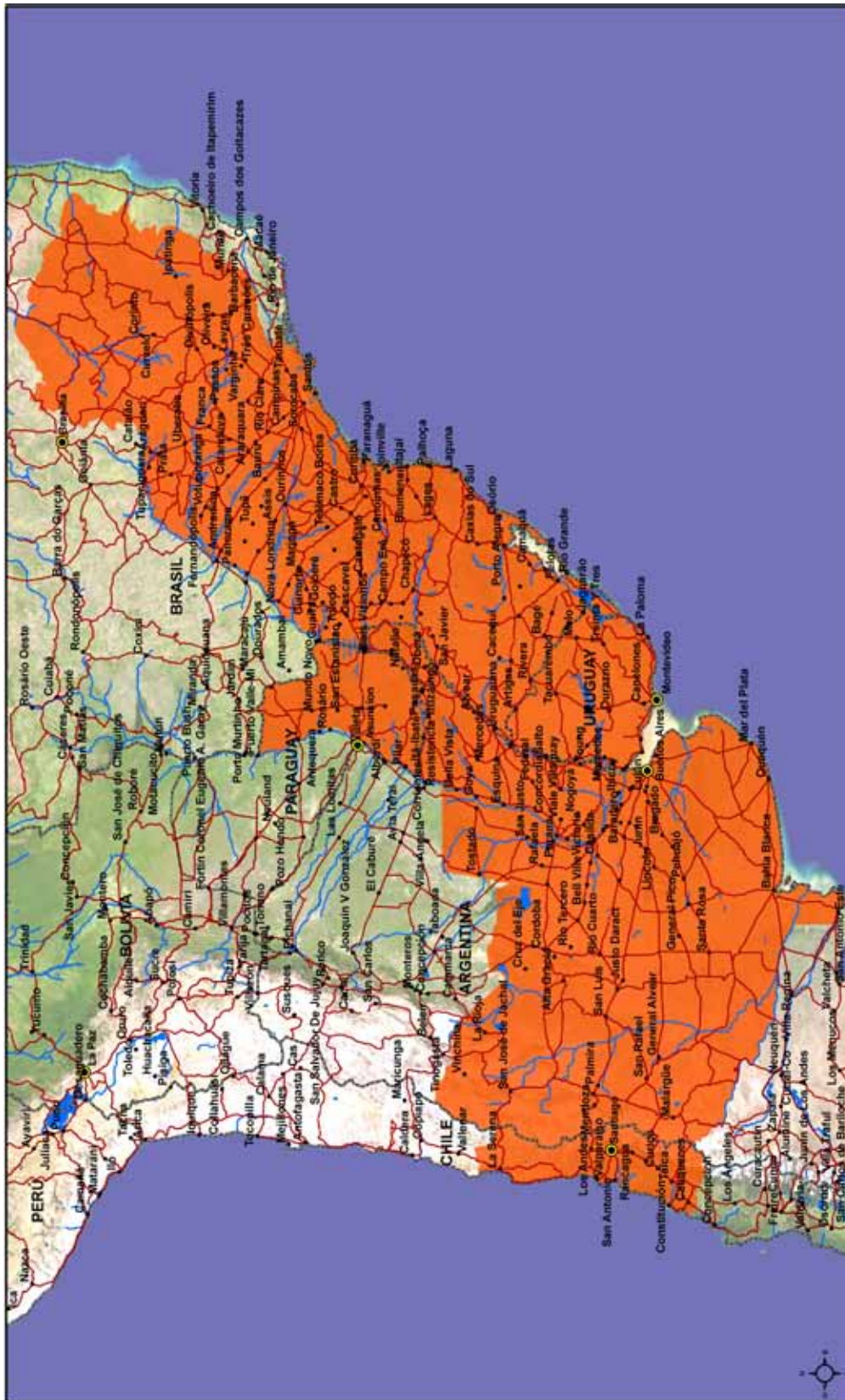
16,0%
44,3%
25,8%
13,9%



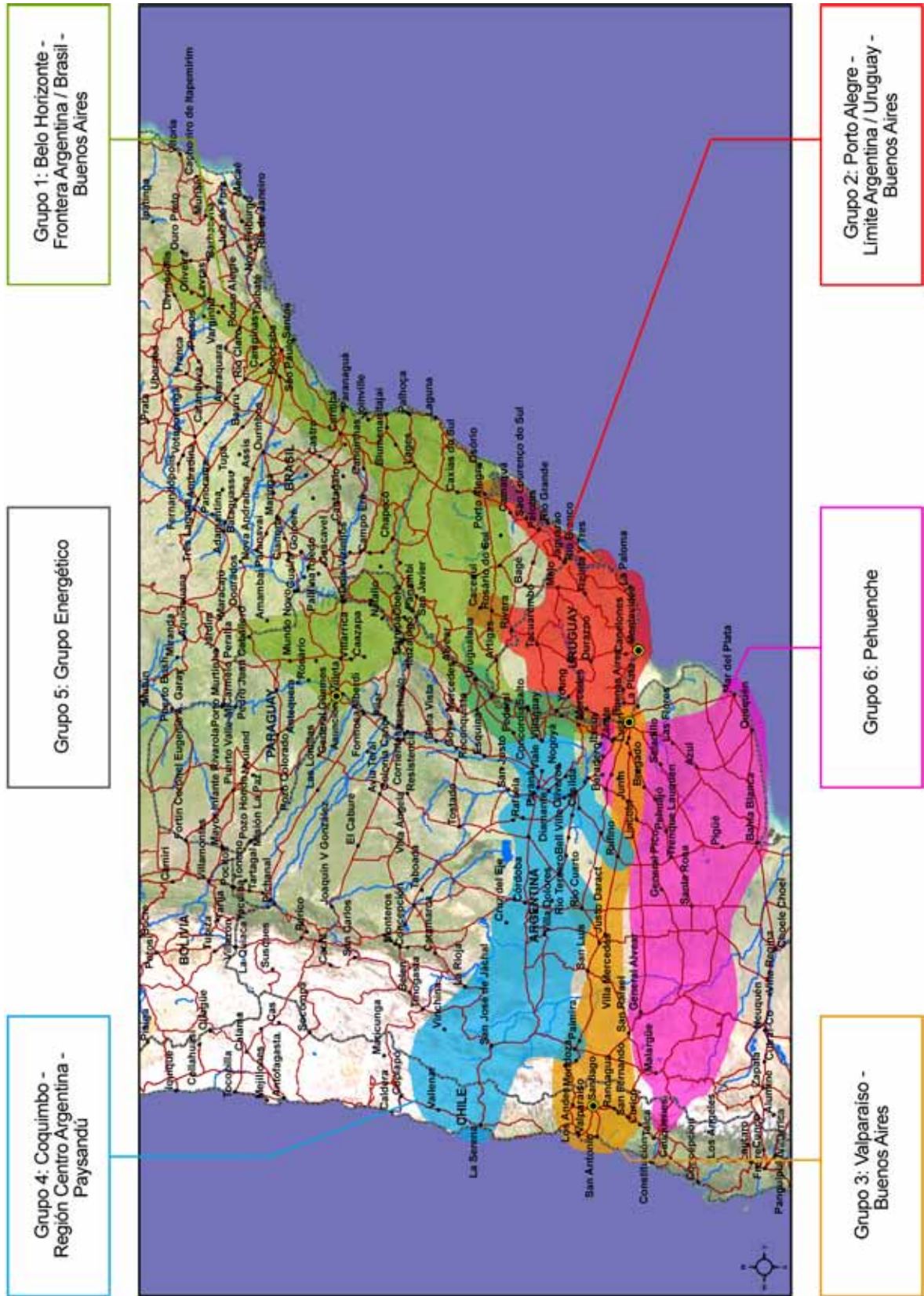
● PERFIL ● PRE-EJECUCIÓN ● EJECUCIÓN ● CONCLUIDO

EJE MERCOSUR-CHILE

Área de influencia

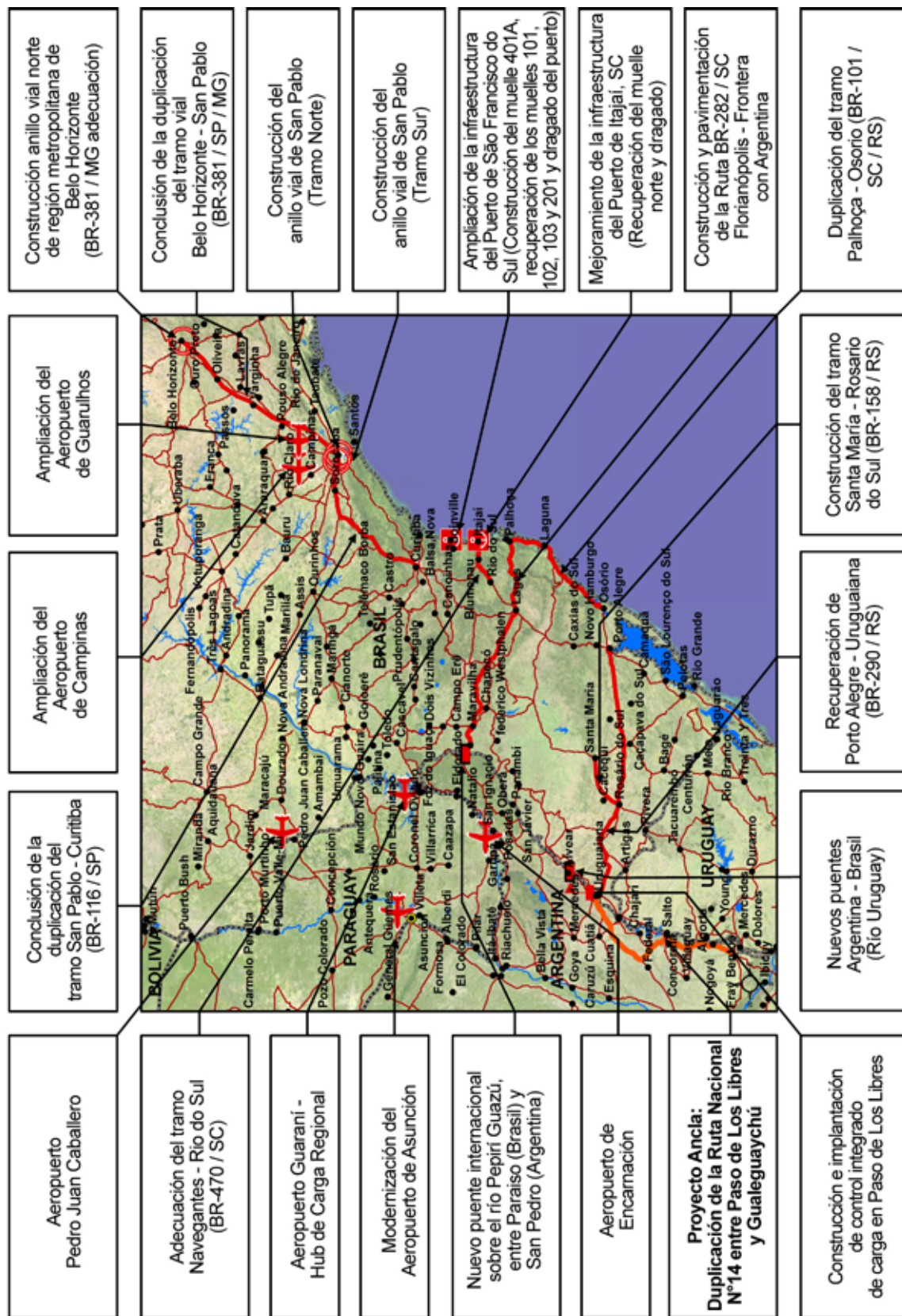


Grupos de proyectos



Nota: No se ha considerado la territorialidad del Grupo 5 para los efectos de su expresión gráfica dado que los proyectos incluidos en dicho grupo inciden sobre la totalidad del área de influencia del Eje MERCOSUR-Chile.

EJE MERCOSUR-CHILE - Grupo 1: Belo Horizonte - Frontera Argentina / Brasil - Buenos Aires

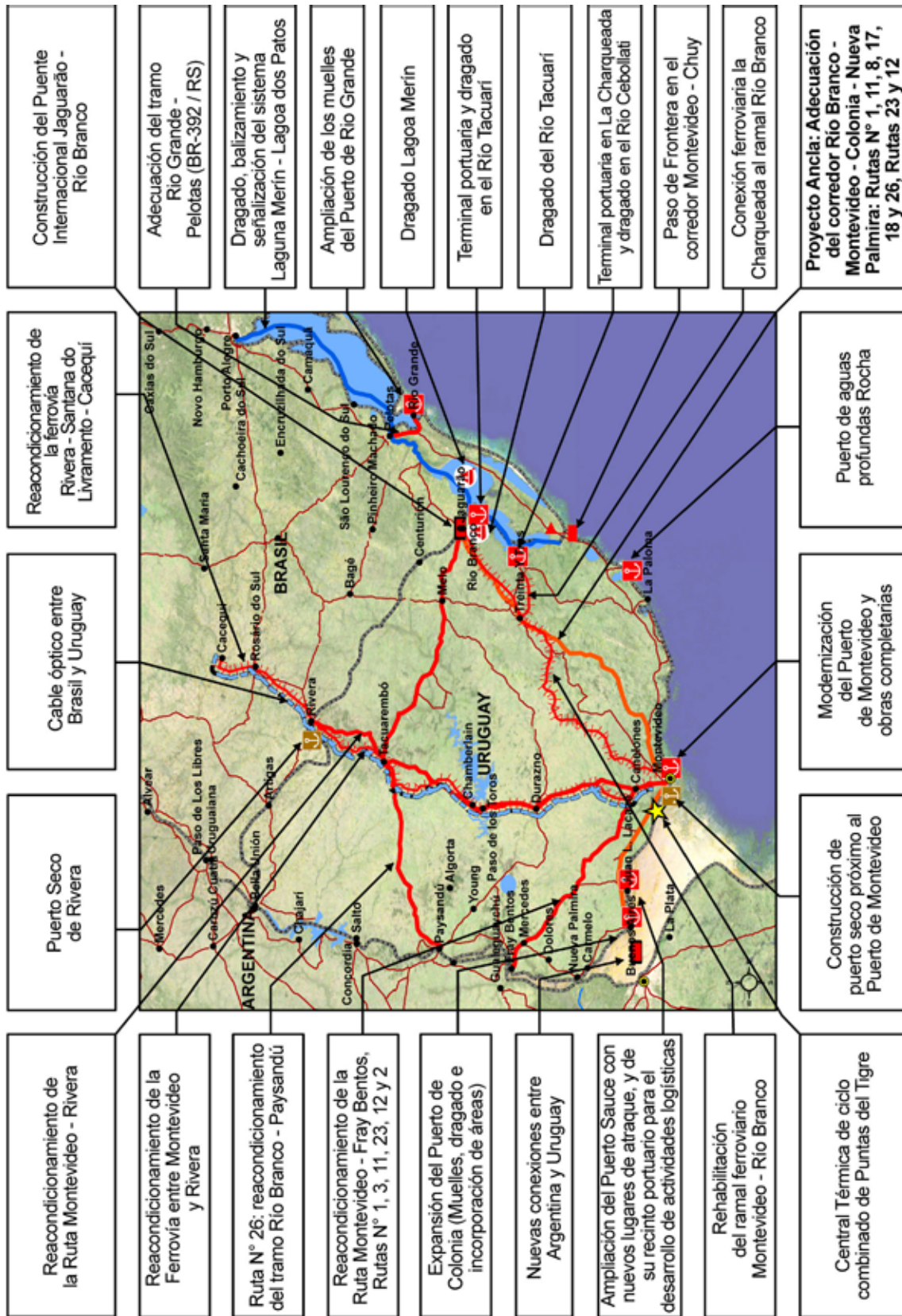


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Alcanzar, consolidar y mejorar los estándares de infraestructura y logística necesarios para un buen desempeño de la región en los mercados globales.
- Aprovechar las condiciones de escala y demanda de la zona para atraer la participación público-privada y difundir la experiencia a otros Ejes.
- Optimizar los flujos comerciales y de servicios entre los centros económicos de Argentina y Brasil.
- Optimizar la base logística para que la industria localizada en este espacio fortalezca su competitividad a nivel global.

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC01	●	Duplicación de la Ruta Nacional N° 14 entre Paso de Los Libres y Gualeguaychú (AR)	780,0
MCC02	●	Construcción e implantación de control integrado de carga en Paso de Los Libres (AR)	10,0
MCC04	●	Conclusión de la duplicación del tramo vial Belo Horizonte - San Pablo (BR-381 / SP / MG) (BR)	1.300,0
MCC05	●	Adecuación del tramo Navegantes - Río do Sul (BR-470 / SC) (BR)	400,0
MCC06	●	Ampliación del Aeropuerto de Campinas (BR)	1.032,0
MCC07	●	Ampliación del Aeropuerto de Guarulhos (BR)	970,0
MCC08	●	Ampliación de la infraestructura del Puerto de São Francisco do Sul (Construcción del muelle 401A, recuperación de los muelles 101,102, 103 Y 201 y dragado del puerto) (BR)	131,6
MCC09	●	Mejoramiento de la infraestructura del Puerto de Itajaí, SC (Recuperación del muelle norte y dragado) (BR)	68,0
MCC10	●	Construcción anillo vial norte de región metropolitana de Belo Horizonte (BR-381 / MG adecuación) (BR)	650,0
MCC11	●	Conclusión de la duplicación del tramo San Pablo - Curitiba (BR-116 / SP) (BR)	350,0
MCC12	●	Construcción del anillo vial San Pablo (Tramo Sur) (BR)	2.700,0
MCC13	●	Construcción y pavimentación de la Ruta BR-282 / SC Florianópolis - Frontera con Argentina (BR)	100,0
MCC14	●	Construcción del tramo Santa María - Rosario do Sul (BR-158 / RS) (BR)	30,0
MCC15	●	Duplicación del tramo Palhoça - Osorio (BR-101 / SC / RS) (BR)	2.000,0
MCC16	●	Nuevos puentes Argentina - Brasil (Río Uruguay) (AR - BR)	0,0
MCC18	●	Recuperación de Porto Alegre - Uruguaiana (BR-290 / RS) (BR)	170,0
MCC82	●	Aeropuerto Pedro Juan Caballero (PY)	2,5
MCC83	●	Aeropuerto Guaraní - Hub de Carga Regional (PY)	50,0
MCC84	●	Aeropuerto de Encarnación (PY)	25,0
MCC119	●	Modernización del Aeropuerto de Asunción (PY)	0,0
MCC131	●	Nuevo puente internacional sobre el Río Pepirí Guazú, entre Paraiso (Brasil) y San Pedro (Argentina) (AR - BR)	8,0
MCC132	●	Construcción del anillo vial de San Pablo (Tramo Norte) (BR)	2.810,0
TOTAL			13.587,1

EJE MERCOSUR-CHILE - Grupo 2: Porto Alegre - Límite Argentina / Uruguay - Buenos Aires

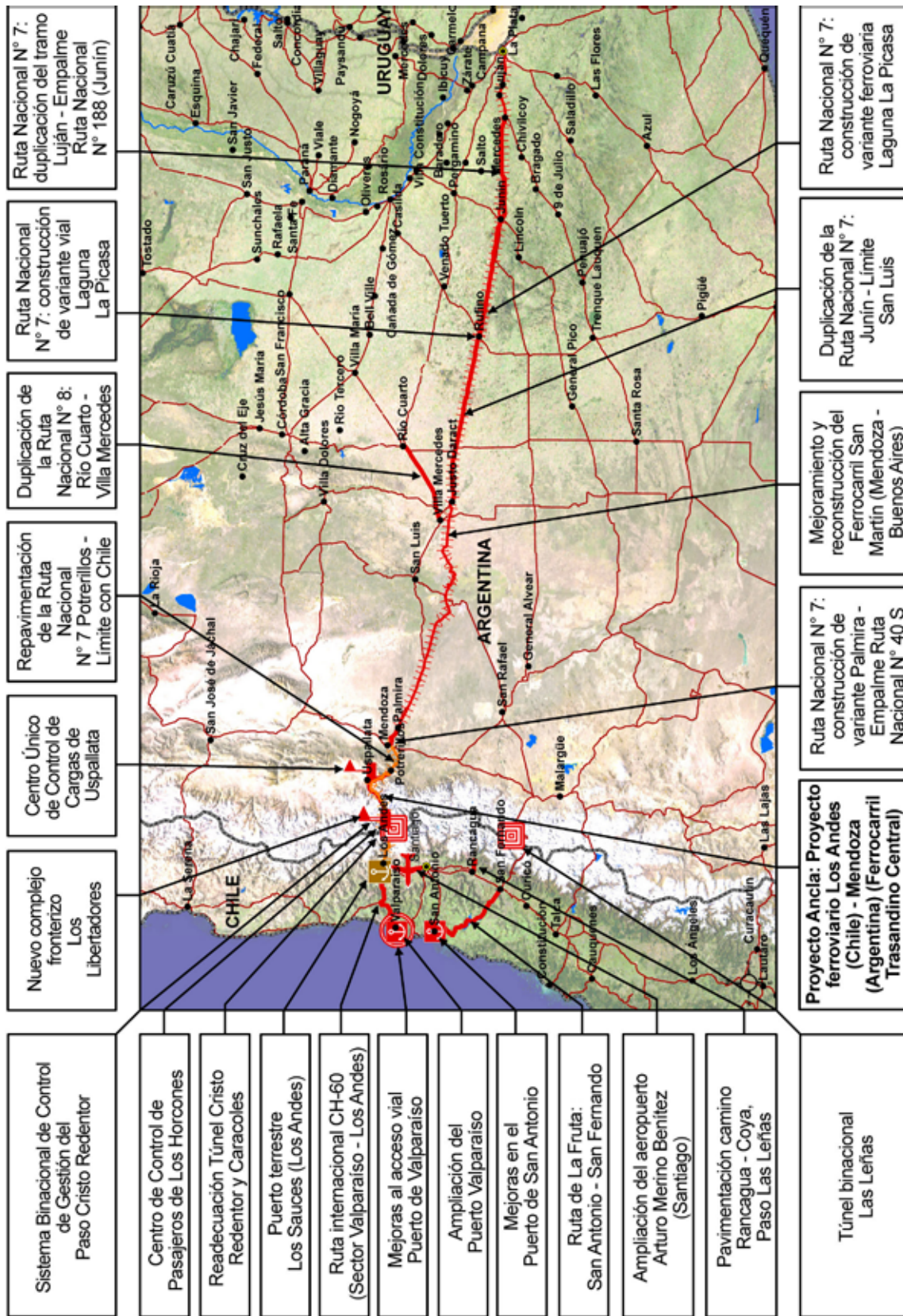


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Alcanzar, consolidar y mejorar los estándares de infraestructura y logística necesarios para un buen desempeño de la región en los mercados globales.
- Aprovechar las condiciones de escala y demanda de la zona para atraer la participación público-privada y difundir la experiencia a otros Ejes.
- Optimizar los flujos comerciales y de servicios entre los centros económicos de Argentina y Brasil.
- Optimizar la base logística para que la industria localizada en este espacio fortalezca su competitividad a nivel global.

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC19	●	Adecuación del corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rutas N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, Rutas 23 Y 12 (UY)	246,2
MCC20	●	Adecuación del tramo Río Grande - Pelotas (BR-392 / RS) (BR)	500,0
MCC21	●	Ampliación de los muelles del Puerto de Río Grande (BR)	435,7
MCC22	●	Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco (BR - UY)	93,5
MCC23	●	Paso de Frontera en el corredor Montevideo - Chuy (UY)	15,0
MCC26	●	Central Térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre (UY)	170,0
MCC27	●	Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Rivera (UY)	85,6
MCC28	●	Ruta N° 26: reacondicionamiento del tramo Río Branco - Paysandú (UY)	39,8
MCC29	●	Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Fray Bentos, Rutas N° 1, 3, 11, 23, 12 Y 2 (UY)	38,0
MCC30	●	Reacondicionamiento de la Ferrovía entre Montevideo y Rivera (UY)	134,8
MCC70	●	Modernización del Puerto de Montevideo y obras complementarias (UY)	189,0
MCC71	●	Nuevas conexiones entre Argentina y Uruguay (AR - UY)	121,0
MCC85	●	Dragado Lagoa Merín (BR)	0,0
MCC86	●	Expansión del Puerto de Colonia (Muelles, dragado e incorporación de áreas) (UY)	14,0
MCC87	●	Ampliación del Puerto Sauce con nuevos lugares de atraque, y de su recinto portuario para el desarrollo de actividades logísticas (UY)	10,0
MCC90	●	Construcción de puerto seco próximo al Puerto de Montevideo (UY)	25,0
MCC93	●	Rehabilitación del ramal ferroviario Montevideo - Río Branco (UY)	200,0
MCC113	●	Puerto Seco de Rivera (UY)	2,0
MCC115	●	Reacondicionamiento de la ferrovía Rivera - Santana do Livramento - Cacequí (BR - UY)	5,0
MCC117	●	Conexión ferroviaria la Charqueada al ramal Río Branco (UY)	40,0
MCC139	●	Cable óptico entre Brasil y Uruguay (BR - UY)	0,0
MCC150	●	Puerto de aguas profundas Rocha (UY)	1.000,0
MCC157	●	Dragado del Río Tacuarí (BR)	0,0
MCC158	●	Dragado, balizamiento y señalización del sistema Laguna Merín - Lagoa dos Patos (BR)	0,0
MCC159	●	Terminal portuaria en la Charqueada y dragado del Río Cebollati (UY)	7,0
MCC160	●	Terminal portuaria y dragado en el Río Tacuarí (UY)	7,0
TOTAL			3.378,6

EJE MERCOSUR-CHILE - Grupo 3: Valparaíso - Buenos Aires

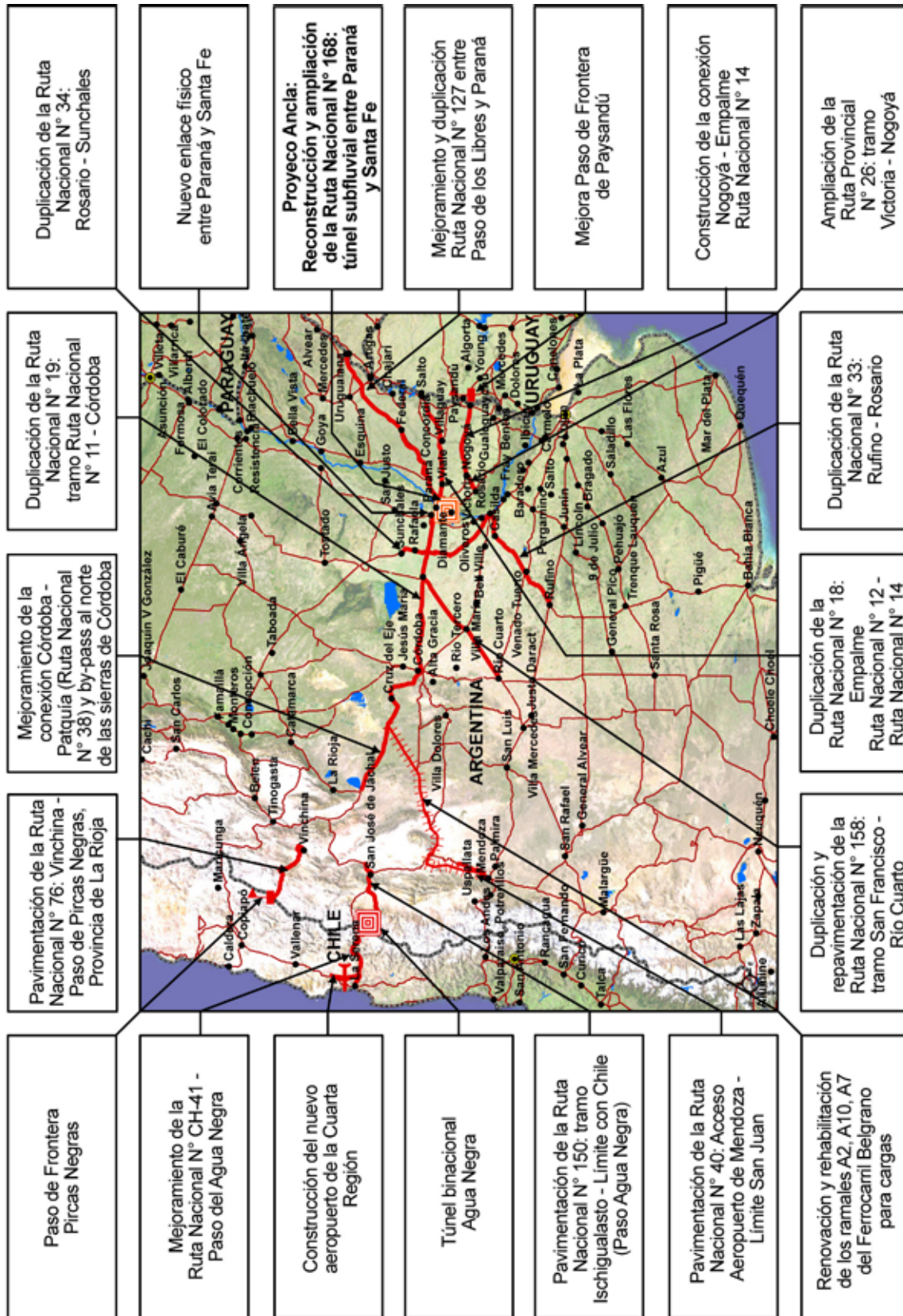


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Alcanzar, consolidar y mejorar los estándares de infraestructura y logística necesarios para un buen desempeño de la región en los mercados globales.
- Aprovechar las condiciones de escala y demanda de la zona para atraer la participación público-privada y difundir la experiencia a otros Ejes.
- Optimizar los flujos comerciales y de servicios entre los centros económicos de Argentina y Chile.
- Optimizar la base logística para que la industria localizada en este espacio fortalezca su competitividad a nivel global.
- Facilitar que Chile sirva como plataforma logística para que los demás países del Eje desarrollen mercados para sus productos y servicios en Asia.

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC33	●	Proyecto ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central) (AR - CH)	5.100,0
MCC39	●	Repavimentación de la Ruta Nacional N° 7 Potrerillos - Límite con Chile (AR)	52,0
MCC40	●	Ruta Nacional N° 7: construcción de variante vial Laguna La Picasa (AR)	20,0
MCC41	●	Ruta Nacional N° 7: construcción de variante ferroviaria Laguna La Picasa (AR)	30,0
MCC42	●	Ruta Nacional N° 7: construcción de variante Palmira - Empalme Ruta Nacional N° 40 S (AR)	25,0
MCC43	●	Ruta Nacional N° 7: duplicación del tramo Luján - Empalme Ruta Nacional N° 188 (Junín) (AR)	90,0
MCC45	●	Ruta Internacional CH-60 (Sector Valparaíso - Los Andes) (CH)	351,0
MCC46	●	Mejoras al acceso vial Puerto de Valparaíso (CH)	105,0
MCC48	●	Puerto terrestre Los Sauces (Los Andes) (CH)	10,0
MCC49	●	Ruta de La Fruta: San Antonio - San Fernando (CH)	360,0
MCC51	●	Mejoras en el Puerto de San Antonio (CH)	350,0
MCC120	●	Mejoramiento y reconstrucción del Ferrocarril San Martín (Mendoza - Buenos Aires) (AR)	90,0
MCC133	●	Ampliación del aeropuerto Arturo Merino Benitez (Santiago) (CH)	696,0
MCC134	●	Ampliación del Puerto Valparaíso (CH)	400,0
MCC135	●	Pavimentación camino Rancagua - Coya, Paso Las Leñas (CH)	35,0
MCC136	●	Túnel binacional Las Leñas (AR - CH)	1.000,0
MCC140	●	Duplicación de la Ruta Nacional N°7: Junín - Límite San Luis (AR)	800,0
MCC142	●	Duplicación de la Ruta Nacional N° 8: Río Cuarto - Villa Mercedes (AR)	240,0
MCC151	●	Centro Único de Control de Cargas de Uspallata (AR)	90,0
MCC152	●	Centro de Control de Pasajeros de los Horcones (AR)	35,0
MCC153	●	Nuevo complejo fronterizo Los Libertadores (CH)	0,0
MCC154	●	Readecuación Túnel Cristo Redentor y Caracoles (AR - CH)	4,0
MCC155	●	Sistema Binacional de Control de Gestión del Paso Cristo Redentor (AR - CH)	14,0
TOTAL			9.897,0

EJE MERCOSUR-CHILE - Grupo 4: Coquimbo - Región Centro Argentina - Paysandú



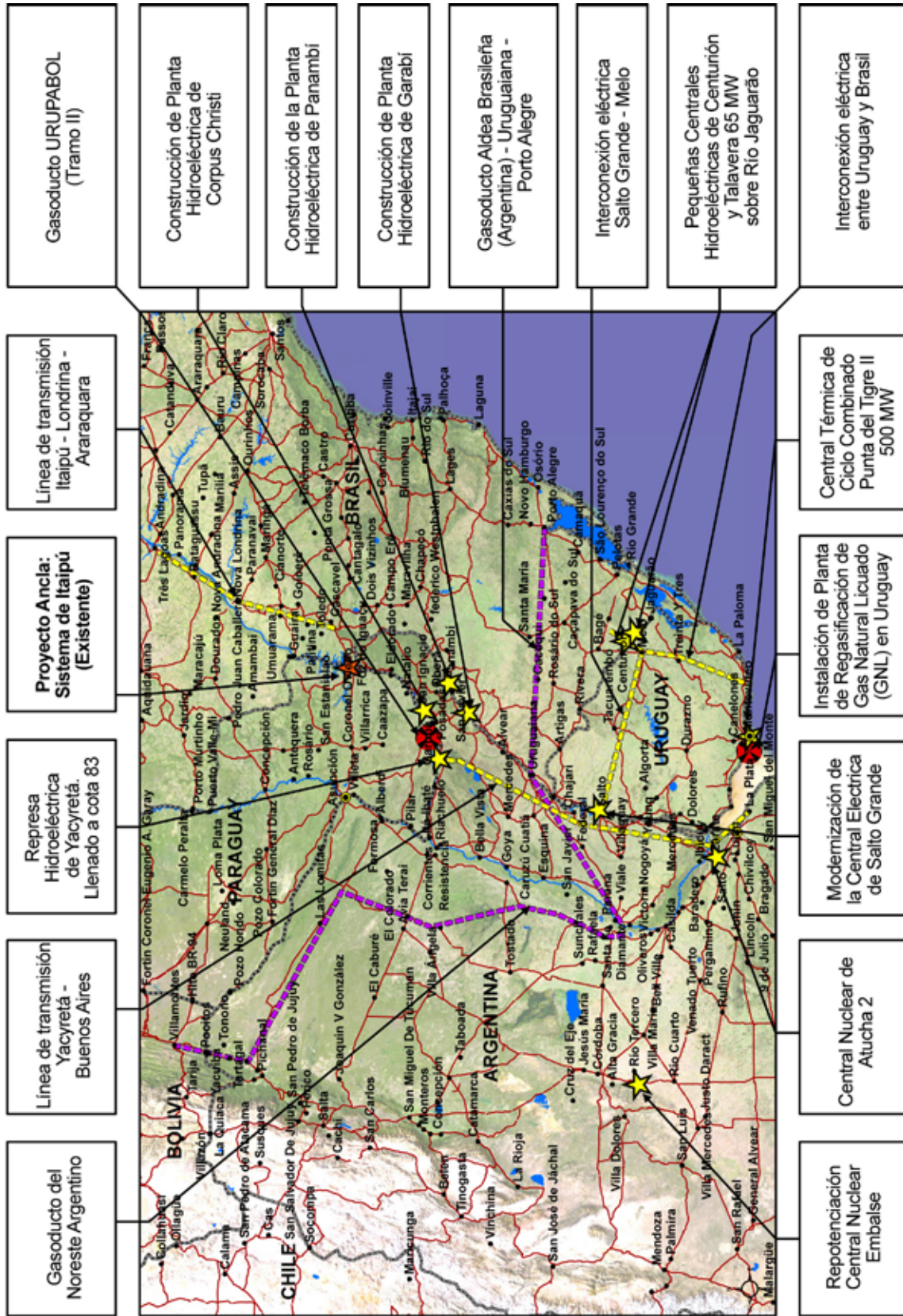
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Optimizar los flujos comerciales y de servicios entre los centros económicos de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.
- Articulación de flujos comerciales y de servicios con el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Promover el desarrollo del Ecoturismo en la Región.
- Desarrollar y mejorar las cadenas productivas regionales.

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC52	●	Reconstrucción y ampliación de la Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe (AR)	40,0
MCC53	●	Ampliación de la Ruta Provincial N° 26: tramo Victoria - Nogoyá (AR)	6,0
MCC54	●	Construcción de la conexión Nogoyá - Empalme Ruta Nacional N° 14 (AR)	0,0
MCC57	●	Duplicación y repavimentación de la Ruta Nacional N° 158: tramo San Francisco - Río Cuarto (AR)	400,0
MCC59	●	Duplicación de la Ruta Nacional N° 18: Empalme Ruta Nacional N° 12 - Ruta Nacional N° 14 (AR)	400,0
MCC94	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 150: tramo Ischigualasto - límite con Chile (Paso Agua Negra) (AR)	73,0
MCC95	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 76: Vinchina - Paso de Pircas Negras, Provincia de La Rioja (AR)	120,0
MCC96	●	Mejoramiento de la conexión Córdoba - Patquía (Ruta Nacional N° 38) y bypass al norte de las sierras de Córdoba (AR)	100,0
MCC97	●	Renovación y rehabilitación de los ramales A2, A10, A7 del Ferrocarril Belgrano para cargas (AR)	225,0
MCC99	●	Mejora Paso de Frontera de Paysandú (UY)	12,0
MCC100	●	Duplicación de la Ruta Nacional N° 19: tramo Ruta Nacional N° 11 - Córdoba (AR)	529,0
MCC108	●	Paso de Frontera Pircas Negras (AR- CH) (*)	5,0
MCC110	●	Túnel binacional Agua Negra (AR - CH)	850,0
MCC112	●	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° CH-41 - Paso del Agua Negra (CH)	60,0
MCC121	●	Nuevo enlace físico entre Paraná y Santa Fe (AR)	1,8
MCC122	●	Mejoramiento y duplicación de la Ruta Nacional N° 127 entre Paso de Los Libres y Paraná (AR)	50,0
MCC137	●	Construcción del nuevo aeropuerto de la Cuarta Región (CH)	75,0
MCC143	●	Duplicación de la Ruta Nacional N°33: Rufino - Rosario (AR)	500,0
MCC144	●	Duplicación de la Ruta Nacional N° 34: Rosario - Sunchales (AR)	500,0
MCC145	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40: acceso al aeropuerto de Mendoza - límite San Juan (AR)	210,0
TOTAL			4.156,8

Nota: (*) Proyecto Rótula con el Grupo 5 del Eje de Capricornio

EJE MERCOSUR-CHILE - Grupo 5: Grupo Energético



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Aumento de la confiabilidad de los sistemas eléctricos y gasíferos de la zona.
- Consolidación y aumento de la capacidad de generación, transmisión y distribución de energía en un área demográfica y de producción industrial densa.
- Diversificación de la matriz energética de los países del MERCOSUR.

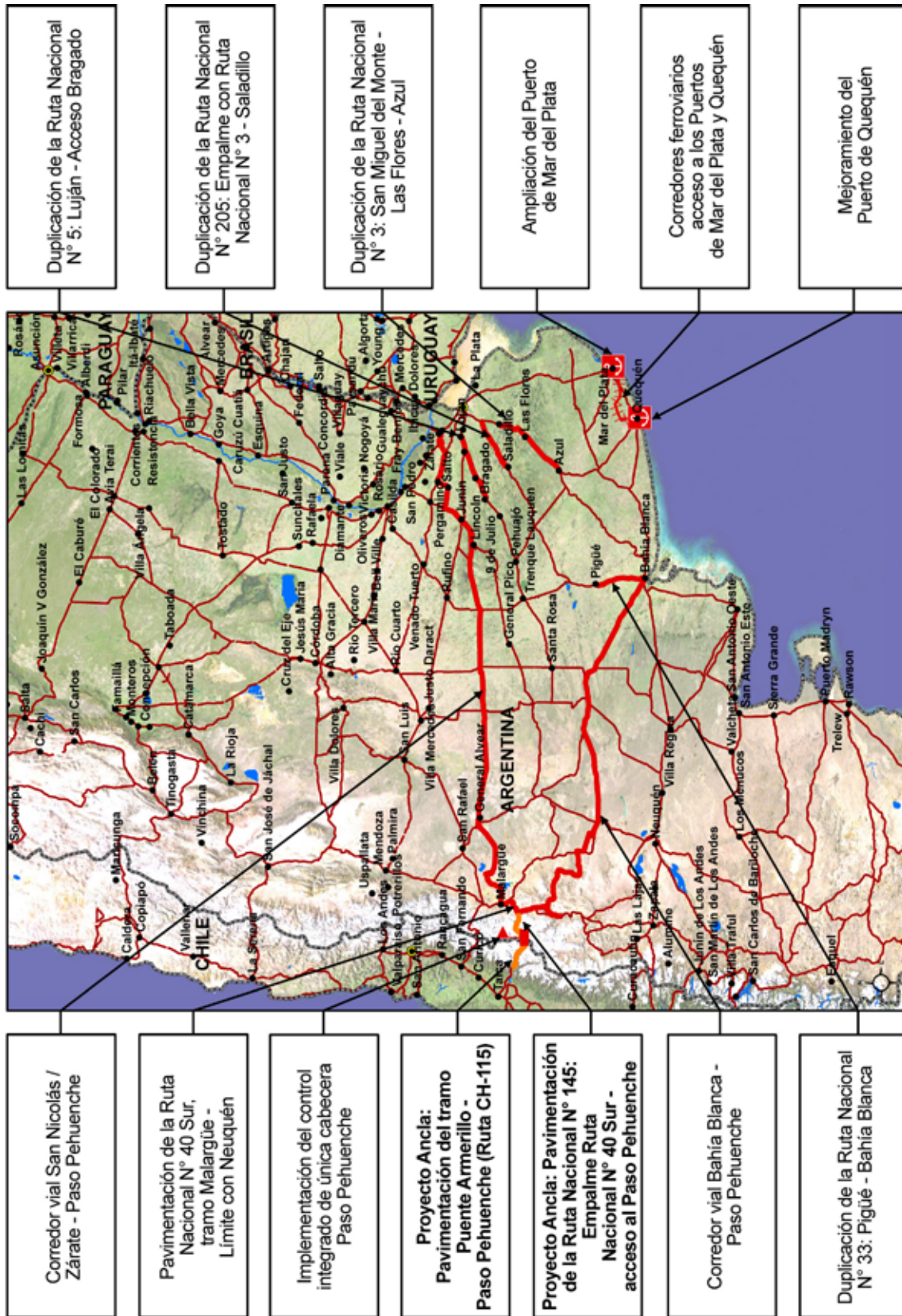
Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC03	●	Línea de transmisión Yacyretá - Buenos Aires (AR)	600,0
MCC61	●	Sistema de Itaipú (existente) (BR - PY) (*)	16.000,0
MCC62	●	Construcción de Planta Hidroeléctrica de Corpus Christi (AR - PY)	4.200,0
MCC63	●	Construcción de Planta Hidroeléctrica de Garabí (AR - BR)	2.728,0
MCC64	●	Represa Hidroeléctrica de Yacyretá. Llenado a cota 83 (AR - PY)	1.200,0
MCC65	●	Gasoducto Aldea Brasileña (Argentina) - Uruguiana - Porto Alegre (BR)	510,0
MCC66	●	Línea de transmisión Itaipú - Londrina - Araraquara (BR)	149,1
MCC68	●	Gasoducto del Noreste Argentino (AR)	1.000,0
MCC101	●	Central Nuclear de Atucha 2 (AR)	740,0
MCC102	●	Instalación de Planta de Regasificación de Gas Natural Licuado (GNL) en Uruguay (AR - UY)	500,0
MCC103	●	Central Térmica de Ciclo Combinado Punta del Tigre II 500 MW (UY)	531,0
MCC104	●	Pequeñas centrales Hidroeléctricas de Centurión y Talavera 65 MW sobre Río Jaguarão (UY)	60,0
MCC123	●	Interconexión eléctrica entre Uruguay y Brasil (BR - UY)	349,0
MCC125	●	Interconexión eléctrica Salto Grande - Melo (UY)	100,0
MCC129	●	Repotenciación Central Nuclear Embalse (AR)	1.000,0
MCC130	●	Gasoducto URUPABOL (Tramo II) (PY - UY) (**)	2.300,0
MCC138	●	Construcción de la Planta Hidroeléctrica de Panambí (AR - BR)	2.474,0
MCC156	●	Modernización de la Central Eléctrica de Salto Grande (UY)	0,0
TOTAL			18.441,1

Notas:

(*) En el monto total estimado del grupo no está considerada la inversión de este proyecto existente realizada principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

(**) Este proyecto se complementa con el Tramo I que se encuentra en el Grupo 1 del Eje Interoceánico Central y que incluye a Bolivia.

EJE MERCOSUR-CHILE - Grupo 6: Pehuenche



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Brindar alternativas de conectividad y servicios a los flujos comerciales de los países del MERCOSUR y Chile.
- Dinamizar el desarrollo intrarregional.
- Promover el desarrollo del turismo integrado en la Región.

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 6	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC35	●	Implementación del control integrado de única cabecera Paso Pehuenche (AR - CH)	40,0
MCC37	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 145: Empalme Ruta Nacional N° 40 Sur - acceso al Paso Pehuenche (AR)	63,0
MCC38	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40 Sur, tramo Malargüe - límite con Neuquén (AR)	90,0
MCC47	●	Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche (Ruta CH-115) (CH)	60,0
MCC76	●	Corredor vial San Nicolás / Zárate - Paso Pehuenche (AR)	1.000,0
MCC77	●	Corredores ferroviarios acceso a los Puertos de Mar del Plata y Quequén (AR)	35,0
MCC78	●	Ampliación del Puerto de Mar del Plata (AR)	6,5
MCC79	●	Mejoramiento del Puerto de Quequén (AR)	40,0
MCC118	●	Corredor vial Bahía Blanca - Paso Pehuenche (AR)	1.000,0
MCC146	●	Duplicación de la Ruta Nacional N° 3: San Miguel del Monte - Las Flores - Azul (AR)	166,0
MCC147	●	Duplicación de la Ruta Nacional N° 5: Luján - acceso Bragado (AR)	240,0
MCC148	●	Duplicación de la Ruta Nacional N° 33: Pigüé - Bahía Blanca (AR)	260,0
MCC149	●	Duplicación de la Ruta Nacional N° 205: Empalme con Ruta Nacional N°3 - Saladillo (AR)	240,0
TOTAL			3.240,5

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE MERCOSUR-CHILE

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje MERCOSUR-Chile ciento ventidos proyectos con una inversión estimada de US\$ 50.701,1 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro K.1 • Indicadores Generales del Eje MERCOSUR-Chile

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	Belo Horizonte - Frontera Argentina / Brasil - Buenos Aires	22	13.587,1
Grupo 2	Porto Alegre - Límite Argentina / Uruguay - Buenos Aires	26	3.378,6
Grupo 3	Valparaíso - Buenos Aires	23	9.897,0
Grupo 4	Coquimbo - Región Centro Argentina - Paysandú	20	4.156,8
Grupo 5	Grupo Energético	18	18.441,1
Grupo 6	Pehuenche	13	3.240,5
TOTAL		122	52.701,1

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro K.2 • Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje MERCOSUR-Chile

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	87	71,3	28.590,7	54,3
Privado	14	11,5	9.857,0	18,7
Público/Privado	21	17,2	14.253,4	27,0
TOTAL	122	100,0	52.701,1	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro K.3 · Proyectos API del Eje MERCOSUR-Chile

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
25	Gasoducto del Noreste Argentino (AR)	1.000,0
MCC68	Gasoducto del Noreste Argentino (AR)	1.000,0
26	Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco (BR - UY)	93,5
MCC22	Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco (BR - UY)	93,5
27	Transporte multimodal en sistema Laguna Merín y Lagoa dos Patos (BR - UY)	14,0
MCC85	Dragado Lagoa Merín (BR)	0,0
MCC157	Dragado del Río Tacuarí (BR)	0,0
MCC158	Dragado, balizamiento y señalización del sistema Laguna Merín - Lagoa dos Patos (BR)	0,0
MCC159	Terminal portuaria en la Charqueada y dragado del Río Cebollati (UY)	7,0
MCC160	Terminal portuaria y dragado en el Río Tacuarí (UY)	7,0
28	Corredor ferroviario Montevideo - Cacequí (BR - UY)	139,8
MCC30	Reacondicionamiento de la Ferrovía entre Montevideo y Rivera (UY)	134,8
MCC115	Reacondicionamiento de la ferrovía Rivera - Santana do Livramento - Cacequí (BR - UY)	5,0
29	Optimización del Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor (AR - CH)	143,0
MCC151	Centro Único de control de cargas de Uspallata (AR)	90,0
MCC152	Centro de control de pasajeros de los Horcones (AR)	35,0
MCC153	Nuevo Complejo Fronterizo Los Libertadores (CH)	0,0
MCC154	Readecuación Túnel Cristo Redentor y Caracoles (AR - CH)	4,0
MCC155	Sistema binacional de control de gestión del Paso Cristo Redentor (AR - CH)	14,0
30	Túnel binacional Agua Negra (AR - CH)	850,0
MCC110	Túnel binacional Agua Negra (AR - CH)	850,0
TOTAL		2.240,3

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

Cuadro K.4 - Composición sectorial del Eje MERCOSUR-Chile

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	8	7,8	2.850,5	8,3								
Carretero	57	55,9	22.462,9	65,9								
Ferrovionario	9	8,8	5.859,8	17,2								
Fluvial	7	6,9	38,0	0,1								
Marítimo	9	8,8	2.620,8	7,7								
Multimodal	2	2,0	27,0	0,1								
Pasos de Frontera	10	9,8	231,0	0,7								
Generación Energética					13	68,4	14.113,0	75,8				
Interconexión Energética					6	31,6	4.498,1	24,2				
Interconexión de comunicaciones									1	100,0	0,0	100,0
TOTAL	102	100,0	34.090,0	100,0	19	100,0	18.611,1	100,0	1	100,0	0,0	100,0

Cuadro K.5 - Transporte Aéreo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Adecuación de aeropuertos	1	0,0
Nuevos aeropuertos	2	100,0
Ampliación de aeropuertos	5	2.750,5
TOTAL	8	2.850,5

Cuadro K.6 · Transporte Carretero

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de capacidad de la carretera	23	10.057,0
Rehabilitación de calzada y estructuras	15	3.365,6
Pavimentación (obra nueva)	8	781,0
Puentes (nuevos y rehabilitación)	5	224,3
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	4	6.185,0
Túneles (nuevos y rehabilitación)	2	1.850,0
TOTAL	57	22.462,9

Cuadro K.7 · Transporte Ferroviario

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de ferrovías	1	200,0
Rehabilitación de ferrovías	8	5.659,8
TOTAL	9	5.859,8

Cuadro K.8 · Transporte Fluvial

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	3	0,0
Construcción de nuevos puertos fluviales	2	14,0
Adecuación de puertos existentes fluviales	2	24,0
TOTAL	7	38,0

Cuadro K.9 - Transporte Marítimo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Nuevos puertos marítimos	1	1.000,0
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	6	1.117,1
Adecuación de puertos marítimos	2	503,7
TOTAL	9	2.620,8

Cuadro K.10 - Transporte Multimodal

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Estaciones de transferencia	2	27,0
TOTAL	2	27,0

Cuadro K.11 - Pasos de Frontera

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	5	70,0
Adecuación infraestructura existente en centros de control fronterizo	1	12,0
Ampliación de infraestructura-capacidad de centros de control fronterizo	4	149,0
TOTAL	10	231,0

Cuadro K.12 - Generación Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	7	10.662,0
Termoeléctrica	2	701,0
Generación con energía nuclear	2	1.740,0
Otras infraestructuras energéticas	2	1.010,0
TOTAL	13	14.113,0

Cuadro K.13 · Interconexión Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	6	4.498,1
TOTAL	6	4.498,1

Cuadro K.14 · Interconexión de Comunicaciones

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Fibra óptica	1	0,0
TOTAL	1	0,0

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE MERCOSUR-CHILE

Cuadro K.15 · Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	33	27,0	8.462,3	16,0
Pre-Ejecución	36	29,5	23.329,8	44,3
Ejecución	35	28,7	13.595,9	25,8
Concluido	18	14,8	7.313,1	13,9
TOTAL	122	100,0	52.701,1	100,0

Cuadro K.16 - **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC01	Duplicación de la Ruta Nacional N° 14 entre Paso de Los Libres y Gualeguaychú (AR)	780,0
MCC03	Línea de transmisión Yacyretá - Buenos Aires (AR)	600,0
MCC04	Conclusión de la duplicación del tramo vial Belo Horizonte - San Pablo (BR-381 / SP / MG) (BR)	1.300,0
MCC12	Construcción del anillo vial San Pablo (Tramo Sur) (BR)	2.700,0
MCC13	Construcción y pavimentación de la Ruta BR-282 / SC Florianópolis - Frontera con Argentina (BR)	100,0
MCC14	Construcción del tramo Santa María - Rosario do Sul (BR-158 / RS) (BR)	30,0
MCC26	Central Térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre (UY)	170,0
MCC40	Ruta Nacional N° 7: construcción de variante vial Laguna La Picasa (AR)	20,0
MCC41	Ruta Nacional N° 7: construcción de variante ferroviaria Laguna La Picasa (AR)	30,0
MCC46	Mejoras al acceso vial Puerto de Valparaíso (CH)	105,0
MCC47	Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche (Ruta CH-115) (CH)	60,0
MCC48	Puerto terrestre Los Sauces (Los Andes) (CH)	10,0
MCC52	Reconstrucción y ampliación de la Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe (AR)	40,0
MCC61	Sistema de Itaipú (existente) (BR - PY) (*)	16.000,0
MCC64	Represa Hidroeléctrica de Yacyretá. Llenado a cota 83 (AR - PY)	1.200,0
MCC66	Línea de transmisión Itaipú - Londrina - Araraquara (BR)	149,1
MCC86	Expansión del Puerto de Colonia (Muelles, dragado e incorporación de áreas) (UY)	14,0
MCC115	Reacondicionamiento de la ferrovía Rivera - Santana do Livramento - Cacequí (BR - UY)	5,0
TOTAL		7.313,1

Nota: (*) En el monto total estimado no está considerada la inversión de este proyecto existente realizada principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje MERCOSUR-Chile siete Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 6.289,2 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro K.17 · Proyectos Ancla

Grupo	Código	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	MCC01	Duplicación de la Ruta Nacional N° 14 entre Paso de Los Libres y Gualeguaychú (AR)	780,0	Público	Nacional	Concluido
2	MCC19	Adecuación del corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rutas N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, Rutas 23 y 12 (UY)	246,2	Público/ Privado	Nacional	Ejecución
3	MCC33	Proyecto ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central) (AR - CH)	5.100,0	Privado	Binacional	Pre-Ejecución
4	MCC52	Reconstrucción y ampliación de la Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe (AR)	40,0	Público	Nacional	Concluido
5	MCC61	Sistema de Itaipú (existente) (BR - PY) (*)	16.000,0	Público	Binacional	Concluido
6	MCC37	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 145: Empalme Ruta Nacional N° 40 Sur - acceso al Paso Pehuenche (AR)	63,0	Público	Nacional	Ejecución
6	MCC47	Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche (Ruta CH-115) (CH)	60,0	Público	Nacional	Concluido
TOTAL			6.289,2			

Nota: (*) En el monto total estimado no está considerada la inversión de este proyecto existente realizada principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA

PAÍSES INTEGRANTES



CANTIDAD TOTAL DE PROYECTOS

26

INVERSIÓN ESTIMADA

(en millones de US\$)

29.089,8



CANTIDAD DE PROYECTOS

Porcentaje por etapa

30,8%
23,1%
38,4%
7,7%



INVERSIÓN ESTIMADA

Porcentaje por etapa

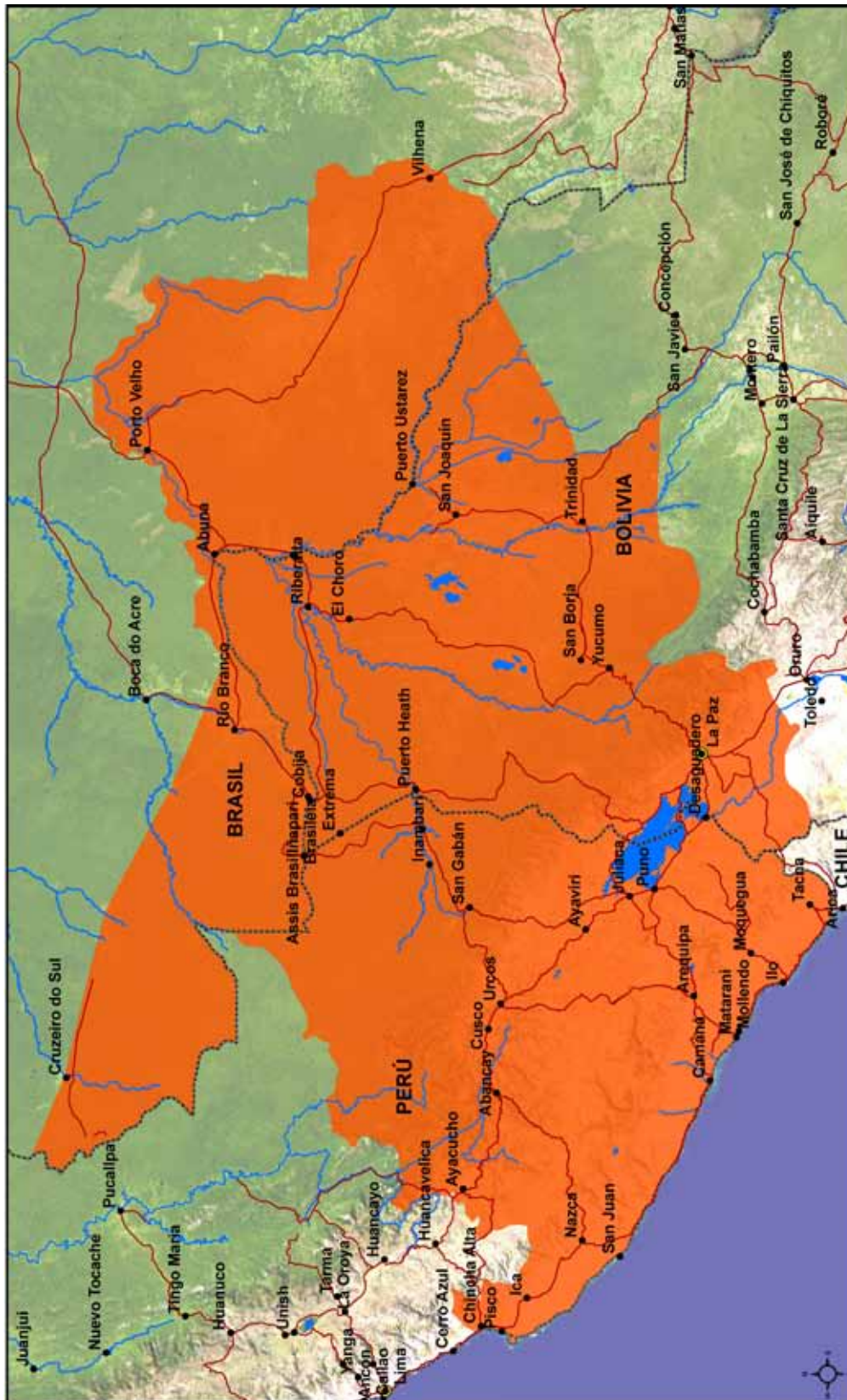
9,6%
4,8%
79,1%
6,5%



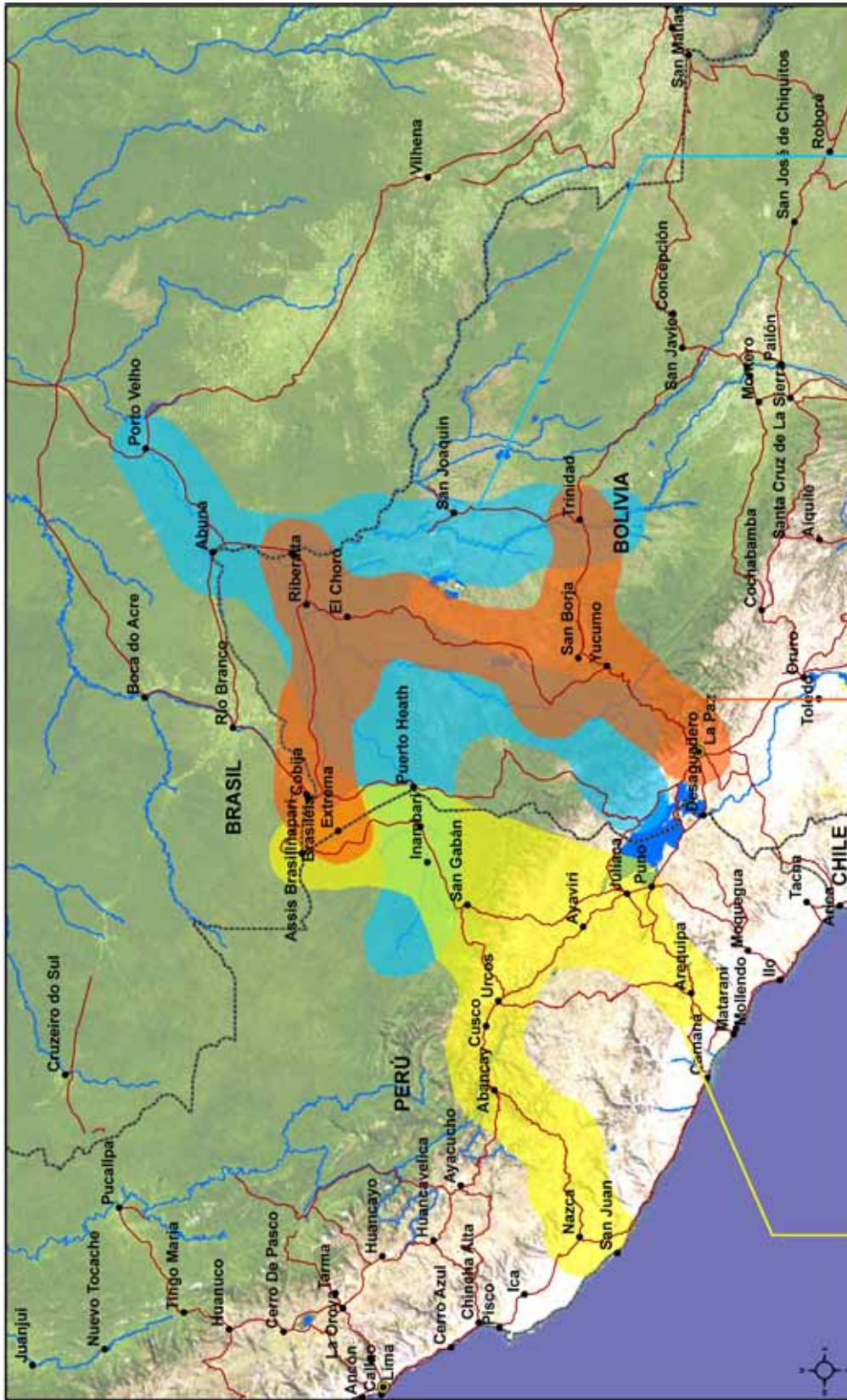
● PERFIL ● PRE-EJECUCIÓN ● EJECUCIÓN ● CONCLUIDO

EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Área de influencia



Grupos de proyectos



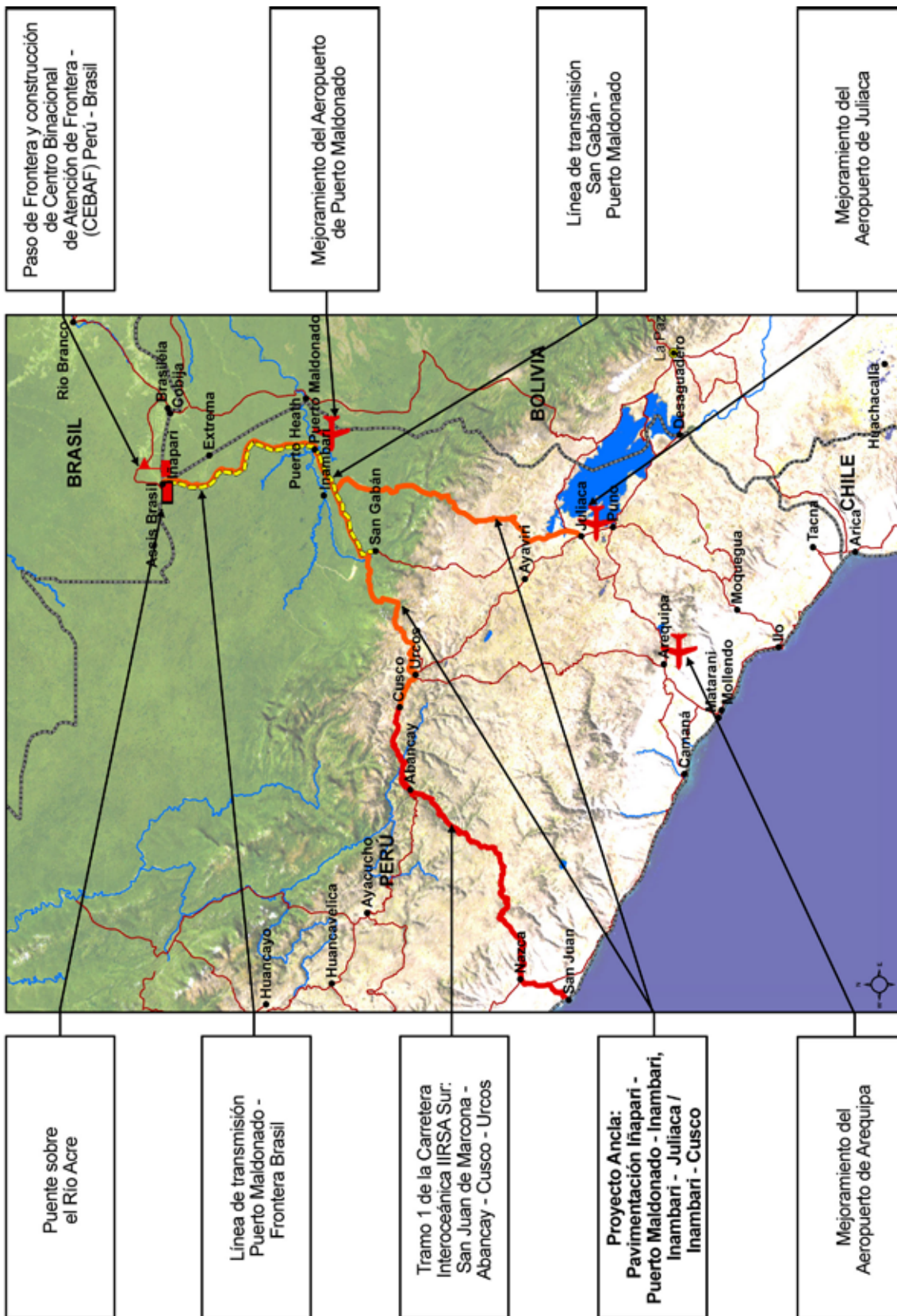
Grupo 1: Corredor Porto Velho - Rio Branco - Assis - Puerto Maldonado - Cusco / Juliaca - Puertos del Pacifico

Grupo 2: Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz

Grupo 3: Corredor Fluvial Madeira - Madre de Dios - Beni

EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA - Grupo 1:

Corredor Porto Velho - Rio Branco - Assis - Puerto Maldonado - Cusco / Juliaca - Puertos del Pacífico

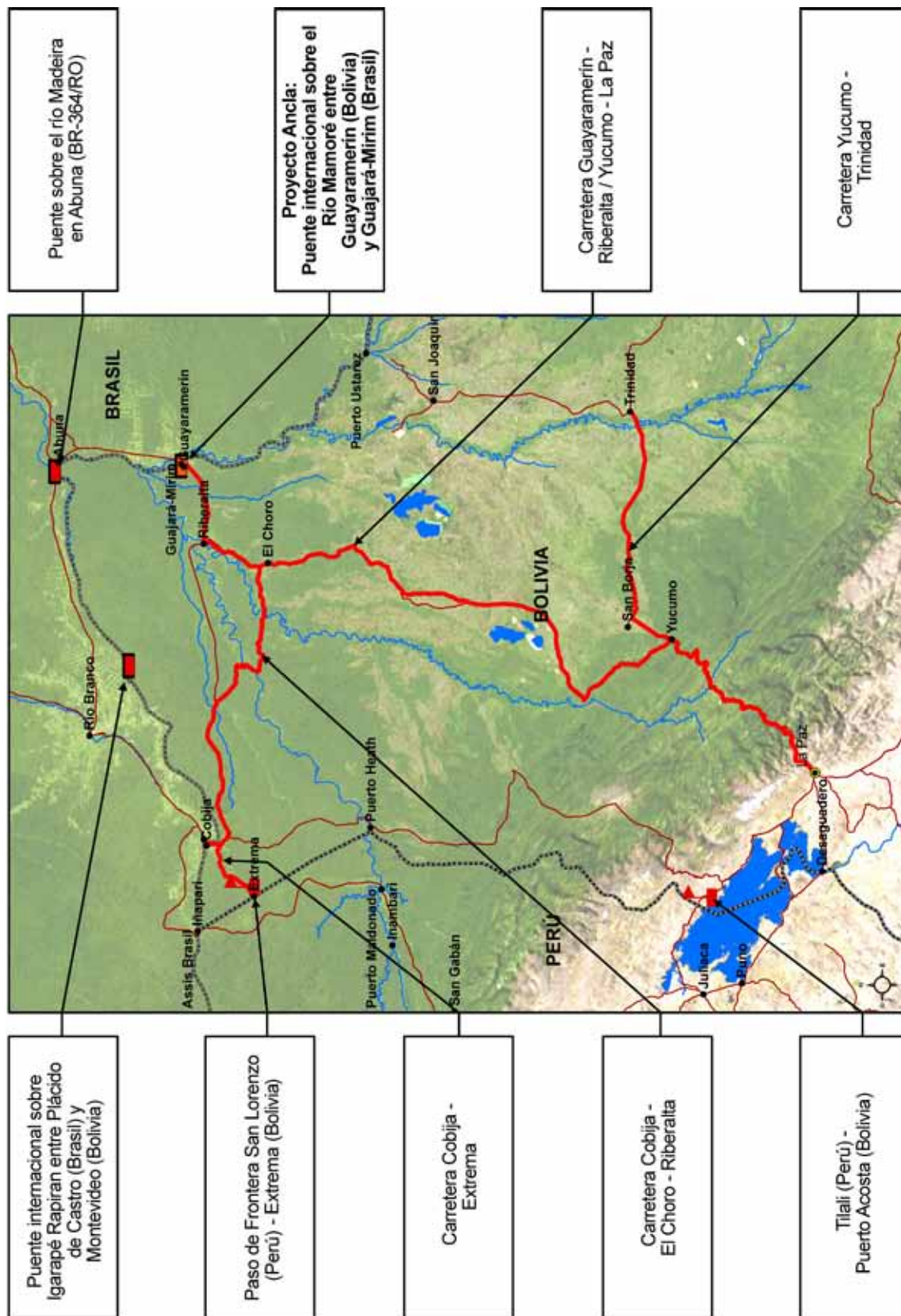


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Abrir nuevas posibilidades para el desarrollo socioeconómico de la macroregión Sur del Perú y los Estados de Acre y Rondônia de Brasil a través de su vinculación conjunta, y facilitar el acceso de dichos estados brasileños así como de la sierra y amazonía peruanas hacia los mercados internacionales, en especial de la Cuenca del Pacífico, impulsando así el proceso de integración regional.

Código	Etapa	Eje Perú - Brasil - Bolivia: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
PBB01	●	Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco (PE)	1.884,4
PBB02	●	Paso de Frontera y construcción del Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Perú - Brasil (BR - PE)	25,3
PBB03	●	Puente sobre el Río Acre (BR - PE)	12,0
PBB04	●	Mejoramiento del Aeropuerto de Puerto Maldonado (PE)	42,4
PBB58	●	Línea de transmisión Puerto Maldonado - Frontera Brasil (PE)	14,0
PBB59	●	Línea de transmisión San Gabán - Puerto Maldonado (PE)	23,6
PBB61	●	Mejoramiento del Aeropuerto de Juliaca (PE)	44,2
PBB62	●	Mejoramiento del Aeropuerto de Arequipa (PE)	51,2
PBB63	●	Tramo 1 de la Carretera Interoceánica IIRSA Sur: San Juan de Marcona - Abancay - Cusco - Urcos (PE)	135,9
TOTAL			2.233,0

EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA - Grupo 2: Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Perú - Brasil - Bolivia: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
PBB05	●	Carretera Guayaramerín - Riberalta / Yucumo - La Paz (BO)	594,0
PBB06	●	Carretera Cobija - El Choro - Riberalta (BO)	56,0
PBB07	●	Carretera Yucumo - Trinidad (BO)	5,5
PBB08	●	Carretera Cobija - Extrema (BO)	29,0
PBB09	●	Paso de Frontera San Lorenzo (Perú) - Extrema (Bolivia) (BO - PE)	40,0
PBB60	●	Puente internacional sobre el Río Mamoré entre Guayaramerín (Bolivia) y Guajará-Mirim (Brasil) (BO - BR)	75,0
PBB64	●	Puente sobre el Río Madeira en Abuna (BR-364/RO) (BR)	85,3
PBB65	●	Puente internacional sobre Igarapé Rapiran entre Plácido de Castro (Brasil) y Montevideo (Bolivia) (BO - BR)	0,0
PBB66	●	Tilali (Perú) - Puerto Acosta (Bolivia) (BO - PE)	40,0
TOTAL			924,8

FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Consolidar una vía de integración internacional fluvial afectando principalmente la logística de transporte y el desarrollo socioeconómico de las regiones de Madre de Dios en Perú, Rondônia en Brasil y Pando y Beni en Bolivia.
- Posibilitar el cambio de la matriz energética aumentando la oferta de energía renovable en la región.

Código	Etapa	Eje Perú - Brasil - Bolivia: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
PBB11	●	Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guajará-Mirim (BR)	700,0
PBB12	●	Hidroeléctrica Cachuela Esperanza (Río Madre de Dios - Bolivia) (BO)	1.200,0
PBB13	●	Hidrovia Ichilo - Mamoré (BO)	0,0
PBB14	●	Navegabilidad del Río Beni (BO)	0,0
PBB15	●	Hidrovia Madre de Dios y Puerto Fluvial (BO)	0,0
PBB16	●	Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau) (BR)	18.209,0
PBB17	●	Hidroeléctrica binacional Bolivia - Brasil (BO - BR)	2.000,0
PBB18	●	Línea de transmisión entre las dos centrales hidroeléctricas del Río Madeira y el sistema central (BR)	3.823,0
TOTAL			25.932,0

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje Perú-Brasil-Bolivia veintiséis proyectos con una inversión estimada de US\$ 29.089,8 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro L.1 • Indicadores Generales del Eje Perú-Brasil-Bolivia

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	Corredor Porto Velho - Rio Branco - Assis - Puerto Maldonado - Cusco / Juliaca - Puertos del Pacífico	9	2.233,0
Grupo 2	Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz	9	924,8
Grupo 3	Corredor Fluvial Madeira - Madre de Dios - Beni	8	25.932,0
TOTAL		26	29.089,8

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro L.2 • Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje Perú-Brasil-Bolivia

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	18	69,3	2.899,7	10,0
Privado	5	19,2	2.158,1	7,4
Público/Privado	3	11,5	24.032,0	82,6
TOTAL	26	100,0	29.089,8	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro L.3 • Proyectos API del Eje Perú-Brasil-Bolivia

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
31	Conexión Porto Velho - Costa Peruana (BR - PE)	85,4
PBB64	Puente sobre el Río Madeira en Abuna (BR-364/RO) (BR)	85,4
TOTAL		85,4

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

Cuadro L.4 • Composición sectorial del Eje Perú-Brasil-Bolivia

Subsector	Transporte				Energía			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	3	15,0	137,8	3,6				
Carretero	10	50,0	2.877,1	75,3				
Fluvial	4	20,0	700,0	18,3				
Pasos de Frontera	3	15,0	105,3	2,8				
Generación Energética					3	50,0	21.409,0	84,7
Interconexión Energética					3	50,0	3.860,6	15,3
TOTAL	20	100,0	3.820,2	100,0	6	100,0	25.269,6	100,0

Cuadro L.5 • Transporte Aéreo

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de aeropuertos	3	137,8
TOTAL	3	137,8

Cuadro L.6 • Transporte Carretero

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de capacidad de la carretera	1	1.884,4
Rehabilitación de calzada y estructuras	1	135,9
Pavimentación (obra nueva)	4	684,5
Puentes (nuevos y rehabilitación)	4	172,3
TOTAL	10	2.877,1

Cuadro L.7 • **Transporte Fluvial**

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	4	700,0
TOTAL	4	700,0

Cuadro L.8 • **Pasos de Frontera**

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	3	105,3
TOTAL	3	105,3

Cuadro L.9 • **Generación Energética**

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	3	21.409,0
TOTAL	3	21.409,0

Cuadro L.10 • **Interconexión Energética**

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	3	3.860,6
TOTAL	3	3.860,6

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Cuadro L.11 • **Proyectos por Etapa de Ejecución**

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	8	30,8	2.794,0	9,6
Pre-Ejecución	6	23,1	1.391,1	4,8
Ejecución	10	38,4	23.008,3	79,1
Concluido	2	7,7	1.896,4	6,5
TOTAL	26	100,0	29.089,8	100,0

Cuadro L.12 • **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
PBB01	Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco (PE)	1.884,4
PBB03	Puente sobre el Río Acre (BR - PE)	12,0
TOTAL		1.896,4

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje Perú-Brasil-Bolivia tres Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 2.659,4 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro L.13 • **Proyectos Ancla**

Grupo	Código Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapa del proyecto
1	PBB01 Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco (PE)	1.884,4	Privado	Nacional	Concluido
2	PBB60 Puente internacional sobre el Río Mamoré entre Guayaramerín (Bolivia) y Guajará-Mirim (Brasil) (BO - BR)	75,0	Público	Binacional	Pre-ejecución
3	PBB11 Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guajará-Mirim (BR)	700,0	Público	Nacional	Perfil
	TOTAL	2.659,4			

EJE DEL SUR

PAÍSES INTEGRANTES



CANTIDAD TOTAL DE PROYECTOS

28

INVERSIÓN ESTIMADA

(en millones de US\$)

2.762,0



CANTIDAD DE PROYECTOS

Porcentaje por etapa

21,4%
25,0%
32,2%
21,4%



INVERSIÓN ESTIMADA

Porcentaje por etapa

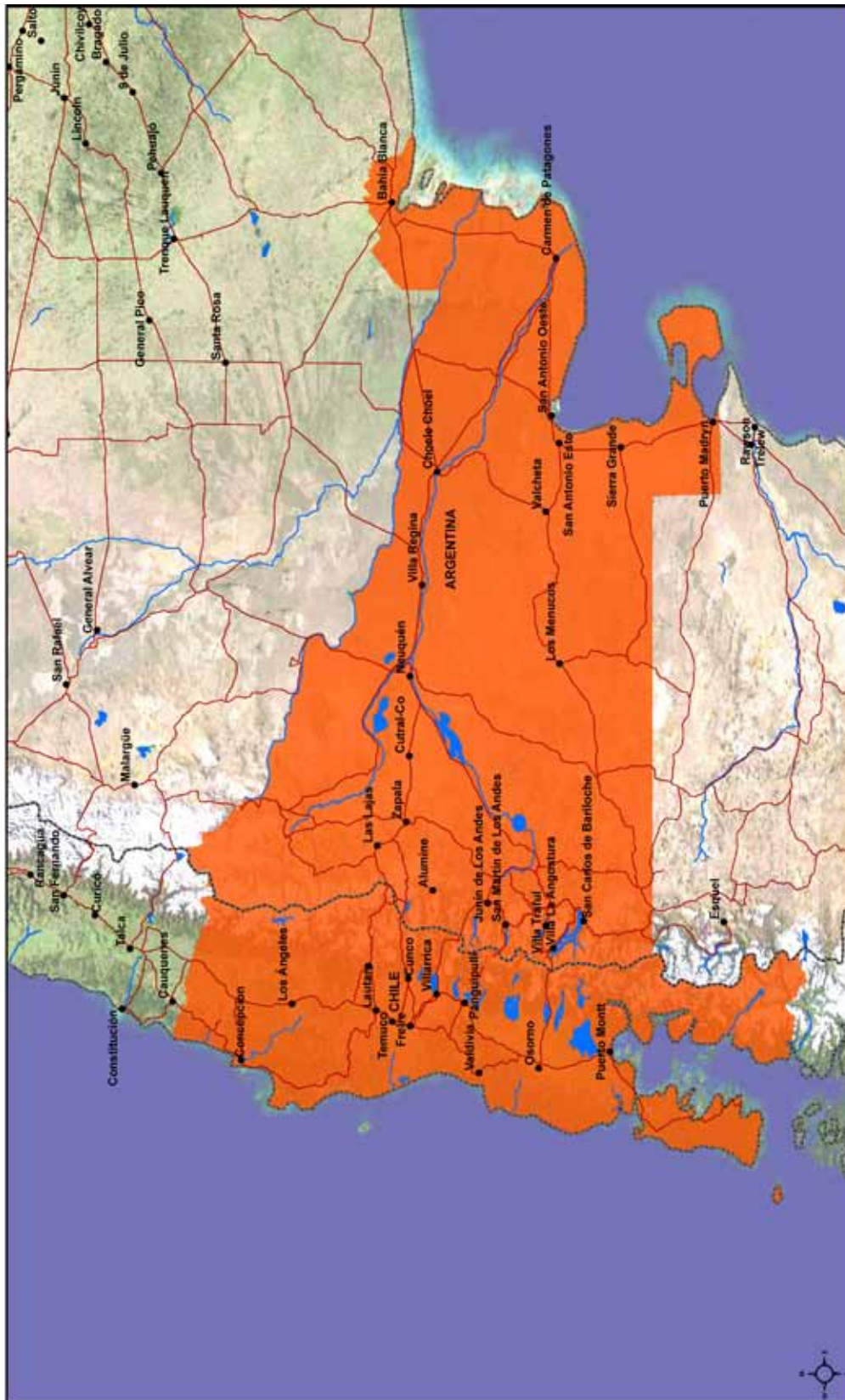
25,6%
24,0%
34,3%
16,1%



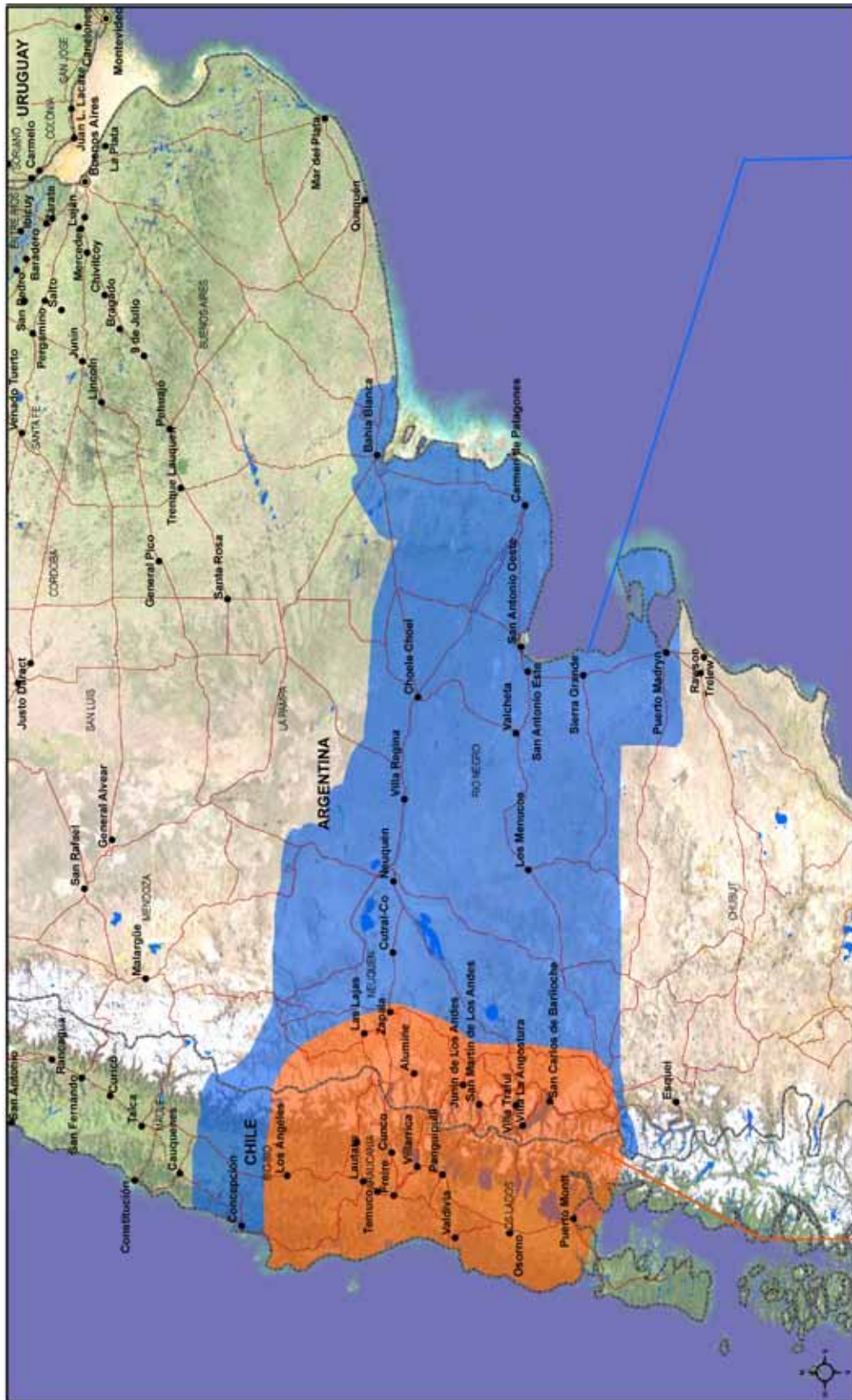
● PERFIL ● PRE-EJECUCIÓN ● EJECUCIÓN ● CONCLUIDO

EJE DEL SUR

Área de influencia



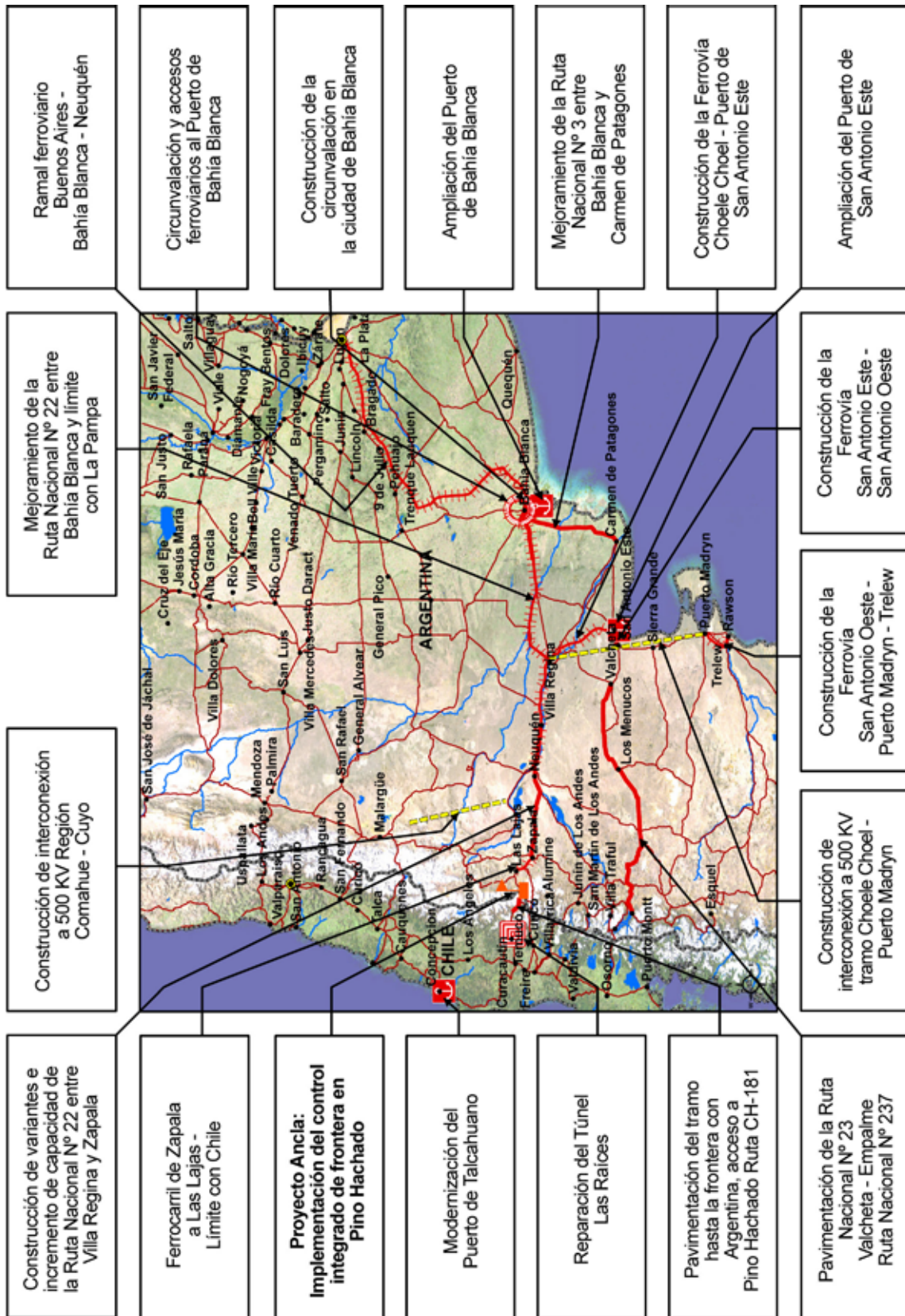
Grupos de proyectos



Grupo 1: Concepción -
Bahía Blanca -
Puerto San Antonio Este

Grupo 2: Circuito Turístico
Binacional de la Zona
de Los Lagos

EJE DEL SUR - Grupo 1: Concepción - Bahía Blanca - Puerto San Antonio Este

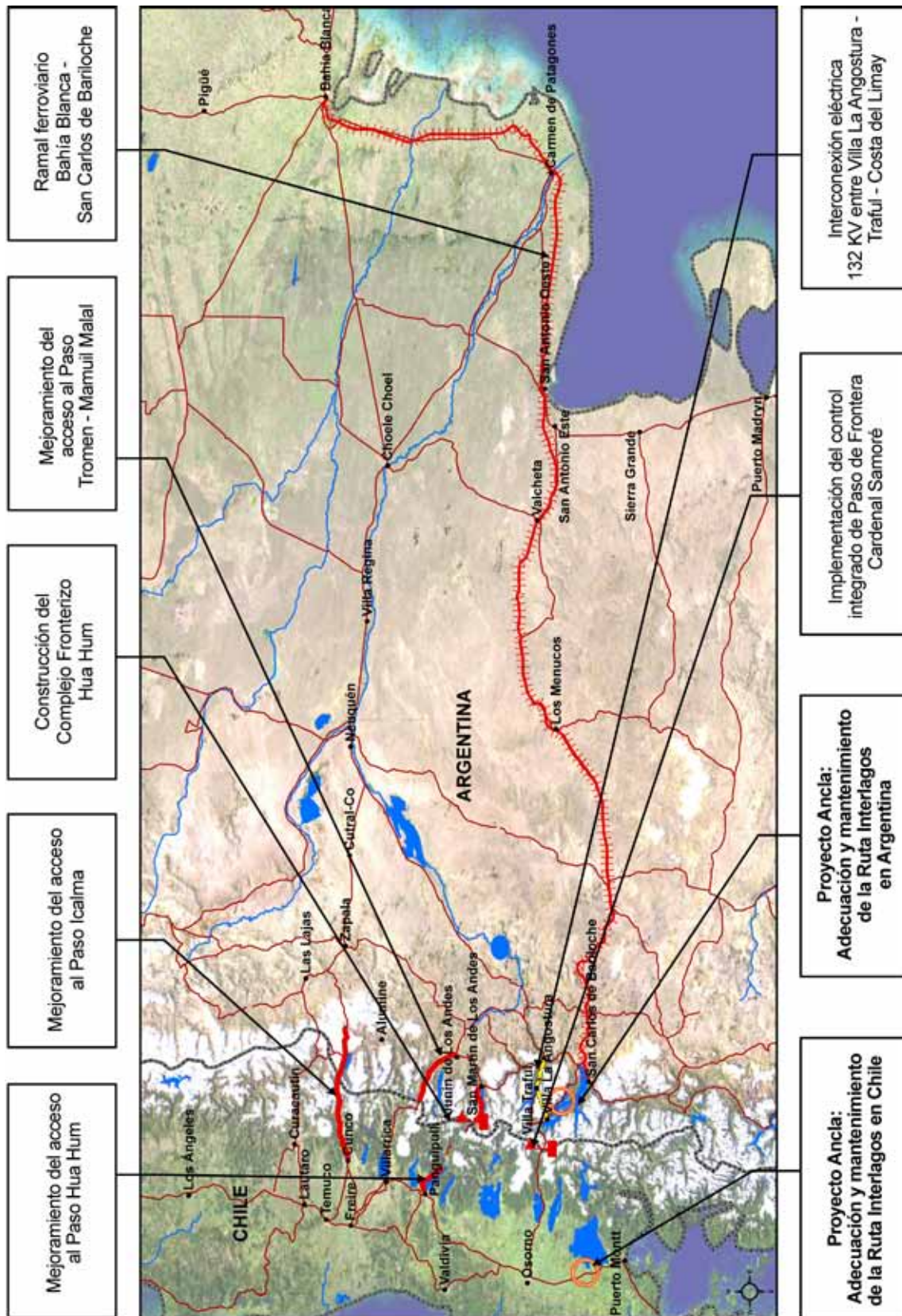


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Reducir costos de transporte para ampliar el intercambio comercial entre los distintos países y la complementariedad económica.
- Generación de oportunidades de desarrollo económico y social.

Código	Etapa	Eje del Sur: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
DES01	●	Implementación del control integrado de frontera en Pino Hachado (AR - CH)	8,0
DES02	●	Ampliación del Puerto de San Antonio Este (AR)	0,0
DES03	●	Construcción de variantes e incremento de capacidad de la Ruta Nacional N° 22 entre Villa Regina y Zapala (AR)	100,0
DES04	●	Construcción de la circunvalación en la ciudad de Bahía Blanca (AR)	8,0
DES05	●	Construcción de la Ferrovía Choele Choel - Puerto de San Antonio Este (AR)	40,0
DES06	●	Construcción de interconexión a 500 KV Región Comahue - Cuyo (AR)	350,0
DES07	●	Construcción de interconexión a 500 KV tramo Choele Choel - Puerto Madryn (AR)	70,0
DES08	●	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 22 entre Bahía Blanca y límite con La Pampa (AR)	30,0
DES09	●	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 3 entre Bahía Blanca y Carmen de Patagones (AR)	68,0
DES10	●	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 23 Valcheta - Empalme Ruta Nacional N° 237 (AR)	250,0
DES11	●	Pavimentación del tramo hasta la frontera con Argentina, acceso a Pino Hachado Ruta CH-181 (CH)	5,0
DES12	●	Modernización del Puerto de Talcahuano (CH)	53,0
DES13	●	Reparación del Túnel Las Raíces (CH)	10,5
DES14	●	Construcción de la Ferrovía San Antonio Oeste - Puerto Madryn - Trelew (AR)	48,0
DES15	●	Construcción de la Ferrovía San Antonio Este - San Antonio Oeste (AR)	8,5
DES22	●	Circunvalación y accesos ferroviarios al Puerto de Bahía Blanca (AR)	250,0
DES23	●	Ramal ferroviario Buenos Aires - Bahía Blanca - Neuquén (AR)	180,0
DES24	●	Ferrocarril de Zapala a Las Lajas - Límite con Chile (AR)	70,0
DES25	●	Ampliación del Puerto de Bahía Blanca (AR)	290,0
TOTAL			1.839,0

EJE DEL SUR - Grupo 2: Circuito Turístico Binacional de la Zona de Los Lagos



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Fortalecimiento de un sistema turístico binacional en torno a la zona de los lagos.
- Generación de oportunidades de desarrollo económico y social.
- Favorecer la conservación de los recursos ambientales de la zona.

Código	Etapa	Eje del Sur: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
DES16	●	Adecuación y mantenimiento de la Ruta Interlagos en Chile (CH)	175,0
DES17	●	Implementación del control integrado de Paso de Frontera Cardenal Samoré (AR - CH)	2,0
DES18	●	Adecuación y mantenimiento de la Ruta Interlagos en Argentina (AR)	200,0
DES19	●	Mejoramiento del acceso al Paso Icalma (AR - CH)	44,0
DES20	●	Mejoramiento del acceso al Paso Tromen - Mamuil Malal (AR - CH)	30,0
DES21	●	Mejoramiento del acceso al Paso Hua Hum (AR - CH)	42,0
DES26	●	Ramal ferroviario Bahía Blanca - San Carlos de Bariloche (AR)	400,0
DES27	●	Interconexión eléctrica 132 KV entre Villa La Angostura - Traful - Costa del Limay (AR)	30,0
DES28	●	Construcción del Complejo Fronterizo Hua Hum (CH)	0,0
TOTAL			923,0

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE DEL SUR

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje del Sur veintiocho proyectos con una inversión estimada de US\$ 2.762 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro M.1 - **Indicadores Generales del Eje del Sur**

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	Concepción - Bahía Blanca - Puerto San Antonio Este	19	1.839,0
Grupo 2	Circuito Turístico Binacional de la Zona de Los Lagos	9	923,0
TOTAL		28	2.762,0

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro M.2 - **Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje del Sur**

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	25	89,3	2.609,0	94,5
Privado	1	3,6	53,0	1,9
Público/Privado	2	7,1	100,0	3,6
TOTAL	28	100,0	2.762,0	100,0

III. COMPOSICIÓN SECTORIAL, SUBSECTORIAL Y TIPO DE OBRA

Cuadro M.3 - **Composición sectorial del Eje del Sur**

Subsector	Transporte				Energía			
	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Carretero	12	48,0	962,5	41,7				
Ferrovionario	7	28,0	996,5	43,1				
Marítimo	3	12,0	343,0	14,8				
Pasos de Frontera	3	12,0	10,0	0,4				
Interconexión Energética					3	100,0	450,0	100,0
TOTAL	25	100,0	2.312,0	100,0	3	100,0	450,0	100,0

Cuadro M.4 • **Transporte Carretero**

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de capacidad de la carretera	1	100,0
Rehabilitación de calzada y estructuras	7	777,5
Pavimentación (obra nueva)	3	77,0
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	1	8,0
TOTAL	12	962,5

Cuadro M.5 • **Transporte Ferroviario**

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de ferrovías	4	166,5
Rehabilitación de ferrovías	2	580,0
Circunvalación ferroviaria	1	250,0
TOTAL	7	996,5

Cuadro M.6 • **Transporte Marítimo**

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	2	290,0
Adecuación de puertos marítimos	1	53,0
TOTAL	3	343,0

Cuadro M.7 • Pasos de Frontera

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	3	10,0
TOTAL	3	10,0

Cuadro M.8 • Interconexión Energética

Tipo de Obra	Número de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	3	450,0
TOTAL	3	450,0

IV. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE DEL SUR

Cuadro M.9 • Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	6	21,4	706,5	25,6
Pre-Ejecución	7	25,0	664,0	24,0
Ejecución	9	32,2	946,0	34,3
Concluido	6	21,4	445,5	16,1
TOTAL	28	100,0	2.762,0	100,0

Cuadro M.10 • **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
DES01	Implementación del control integrado de frontera en Pino Hachado (AR - CH)	8,0
DES06	Construcción de interconexión a 500 KV Región Comahue - Cuyo (AR)	350,0
DES07	Construcción de interconexión a 500 KV tramo Choele Choel - Puerto Madryn (AR)	70,0
DES11	Pavimentación del tramo hasta la frontera con Argentina, acceso a Pino Hachado Ruta CH-181 (CH)	5,0
DES13	Reparación del Túnel Las Raíces (CH)	10,5
DES17	Implementación del control integrado de Paso de Frontera Cardenal Samoré (AR - CH)	2,0
TOTAL		445,5

V. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje del Sur tres Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 383 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro M.11 • **Proyectos Ancla**

Grupo	Código Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto	
1	DES01	Implementación del control integrado de frontera en Pino Hachado (AR - CH)	8,0	Público	Binacional	Concluido
2	DES16	Adecuación y mantenimiento de la Ruta Interlagos en Chile (CH)	175,0	Público	Nacional	En ejecución
2	DES18	Adecuación y mantenimiento de la Ruta Interlagos en Argentina (AR)	200,0	Público	Nacional	En ejecución
TOTAL		383,0				

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AMA:	Eje del Amazonas
AND:	Eje Andino
API:	Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
AR:	Argentina
BID:	Banco Interamericano de Desarrollo
BO:	Bolivia
BR:	Brasil
CAF:	Banco de Desarrollo de América Latina
CAP:	Eje de Capricornio
CCT:	Comité de Coordinación Técnica
CEBAF:	Centro Binacional de Atención de Frontera
CENAF:	Centro Nacional de Atención de Frontera
CH:	Chile
CO:	Colombia
COSIPLAN:	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
EC:	Ecuador
EID:	Eje de Integración y Desarrollo
FONPLATA:	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
GU:	Guyana
GUY:	Eje del Escudo Guayanés
GTE:	Grupo Técnico Ejecutivo
HPP:	Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná
IIRSA:	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
IOC:	Eje Interoceánico Central
MCC:	Eje MERCOSUR-Chile
PAE:	Plan de Acción Estratégico 2012-2022
PBB:	Eje Perú-Brasil-Bolivia
PE:	Perú
PTIs:	Programas Territoriales de Integración
PY:	Paraguay
RN:	Ruta Nacional
SMP:	Sistema de Monitoreo Permanente
SU:	Suriname
UNASUR:	Unión de Naciones Suramericanas
UY:	Uruguay
VE:	Venezuela



I . I . R . S . A

www.iirsa.org
