



**I.I.R.S.A**  
**INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE  
LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA**

**Planificación Territorial Indicativa**  
**GRUPOS TÉCNICOS EJECUTIVOS - GTE 2007**  
**Resultados y Cartera de Proyectos 2007 (Anexo)**

*Montevideo, 4 de diciembre de 2007*



1.	ANTECEDENTES Y OBJETIVOS	1
2.	EVOLUCIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS IIRSA (2003-2006 Y 2007)	2
3.	LOS GRUPOS TÉCNICOS EJECUTIVOS (GTE) - PLANIFICACIÓN 2007	4
3.1	<i>Eje Andino</i>	5
3.2	<i>Eje de Capricornio</i>	9
3.3	<i>Eje del Amazonas</i>	16
3.4	<i>Eje del Escudo Guayanés</i>	19
3.5	<i>Eje del Sur</i>	19
3.6	<i>Eje Interoceánico Central</i>	21
3.7	<i>Eje MERCOSUR-Chile</i>	25
3.8	<i>Eje Perú-Brasil-Bolivia</i>	31
3.9	<i>Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná</i>	34
4.	LOS GRUPOS TÉCNICOS EJECUTIVOS (GTE) - IMPLEMENTACIÓN	47
	ANEXO: CARTERA DE PROYECTOS IIRSA 2007	56
A)	<i>Eje Andino</i>	56
B)	<i>Eje de Capricornio</i>	61
C)	<i>Eje del Amazonas</i>	65
D)	<i>Eje del Escudo Guayanés</i>	69
E)	<i>Eje del Sur</i>	71
F)	<i>Eje Interoceánico Central</i>	73
G)	<i>Eje MERCOSUR-Chile</i>	76
H)	<i>Eje Perú-Brasil-Bolivia</i>	82
I)	<i>Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná</i>	84



## 1. ANTECEDENTES Y OBJETIVOS

Desde su nacimiento en el año 2000, la Iniciativa IIRSA trabaja bajo conceptos que tienen origen en la planificación territorial, como es el caso de la utilización de los Ejes de Integración y Desarrollo (EID), que son una referencia geo-económica de planificación territorial y gestión del desarrollo sostenible.

A partir de septiembre de 2003 se inició la aplicación de la *metodología de planificación territorial indicativa* con los doce países de América del Sur en ocho de los diez EID, permitiendo alcanzar el objetivo de ordenar y conferir mayor racionalidad a la cartera de proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que cada país consideraba relevante, tanto desde el punto de vista nacional como desde la integración suramericana. Los trabajos realizados fueron esencialmente cualitativos y utilizaron como insumos la Visión Estratégica y la Visión de Negocios de cada EID, y se basó en la convergencia de opiniones de expertos que conocen la realidad económica, social y ambiental de cada Eje, permitiendo a los países suramericanos tener una cartera consensuada de proyectos de infraestructura de integración.

Para el año 2007 los países que componen la Iniciativa acordaron revisar, en el marco de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) de cada EID, la Cartera de Proyectos IIRSA, tomando en cuenta los cambios ocurridos desde la constitución de la misma, los planes de desarrollo de cada país y el objetivo común de integración y desarrollo de América del Sur. En este sentido, se realizaron durante el año los GTEs de los Ejes Andino, de Capricornio, del Amazonas, del Sur, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile y Perú-Brasil-Bolivia.

La realización de los GTE llevó a los países que conforman cada Eje a ampliar la comprensión común sobre la contribución que cada Grupo de Proyectos, a través de la integración física, hace al desarrollo sostenible del Eje, permitiendo:

- a) **Revisar los proyectos del Eje incluidos en la Agenda de Implementación Consensuada (AIC).** Fueron identificados avances y obstáculos en la implementación de los proyectos de la Agenda y del Sistema de Gestión Estratégica (SIGE).
- b) **Revisar otros proyectos en ejecución de la Cartera IIRSA.** Fueron identificados avances en la ejecución, fuentes de financiamiento y otros elementos de la implementación de la Cartera de Proyectos de la Iniciativa.
- c) **Revisar los Grupos de Proyectos y sus respectivas Funciones Estratégicas.** (i) se analizó la inclusión de nuevos Grupos de Proyectos o de nuevos proyectos, así como la exclusión de Grupos o proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones; (ii) se consideraron los temas de los Procesos Sectoriales de Integración (PSI) y de logística, integración productiva y socio-ambientales; y (iii) se identificaron programas o acciones gubernamentales complementarias a los proyectos de cada Grupo para ampliar la sostenibilidad económica y socio ambiental en el territorio del Grupo de Proyectos.
- d) **Identificar Grupos de Proyectos seleccionados para aplicar las nuevas metodologías de planificación.**

También en 2007, fue iniciado el proceso de aplicación de la metodología de planificación en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, para identificar y ordenar el portafolio de proyectos del Eje y, a partir de la información de orden técnica, económica, social y ambiental de los agrupamientos, obtener una comprensión más amplia de la contribución de los Grupos de Proyectos a la integración física y al desarrollo sostenible del área de influencia del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.



De este modo, en agosto fue realizada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, la reunión del GTE del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, cumpliéndose la primera etapa del proceso de planificación, en la cual fueron definidos los Grupos de Proyectos del Eje con su respectiva Función Estratégica y Proyecto-Ancla; e identificados proyectos de transporte, energía y comunicaciones, así como aspectos de los PSI relevantes para cada Grupo de Proyectos.

Los trabajos realizados en todos los GTEs de 2007 fueron esencialmente cualitativos y tomaron como base la Visión de Negocios actualizada de cada EID. Para generar un espacio de discusión técnica fundamental para crear entre los expertos de los países una visión común en la definición de los proyectos de integración y sus efectos sobre el desarrollo sostenible del territorio, se constituyeron grupos de trabajo por Eje (GT). Cada GT contó con la participación de los representantes de los países pertenecientes al Eje: Coordinadores Nacionales (CN), funcionarios nacionales vinculados a los temas de planificación, infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, así como de representantes del Comité de Coordinación Técnica (CCT), expertos y consultores. Además, en algunos casos hubo la participación, en carácter de observadores, de aquellos CN de otros países no miembros del Eje específico.

## 2. EVOLUCIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS IIRSA (2003-2006 Y 2007)

El proceso de planificación conducido en el período 2003-2006 resultó en la Cartera de Proyectos IIRSA, que se generó a partir de los GTEs de ocho de los diez EID, realizados entre 2003 y 2004 (“Libro IIRSA”); de un GTE complementario del Eje del Amazonas, realizado en abril de 2005 (“Addendum a la Cartera de Proyectos”); y de la solicitud de Paraguay para incorporar tres nuevos proyectos en la Cartera, aceptada en la VIII Reunión del CDE, celebrada en diciembre de 2006 en Quito, Ecuador.

Esta fase de los trabajos de IIRSA culminó con una Cartera consensuada de 351 proyectos<sup>1</sup> de infraestructura, agrupados en 41 Grupos de Proyectos con una inversión estimada de US\$ 38 mil millones. El Cuadro 1, que se presenta a continuación, resume la distribución de la Cartera por Eje.

**Cuadro 1 - Cartera IIRSA de Proyectos, 2003 - 2006**

*Cartera de Inversiones por Eje de Integración y Desarrollo*

<b>EID</b>	<b>No de Grupos</b>	<b>No de Proy.</b>	<b>%</b>	<b>Inv. Estimada (US\$ millones)</b>	<b>%</b>
Andino	11	73	20,8 %	4.975,2	13,1 %
de Capricornio	4	36	10,3 %	2.030,8	5,4 %
del Amazonas	7	54	15,4 %	2.381,6	6,3 %
del Escudo Guayanés	4	32	9,1 %	365,9	1,0 %
del Sur	2	21	6,0 %	1.070,8	2,8 %
Interoceánico Central	5	44	12,5 %	3.306,0	8,7 %
MERCOSUR-Chile	5	71	20,2 %	12.161,5	32,1 %
Perú-Brasil-Bolivia	3	18	5,1 %	11.587,6	30,6 %
PSI		2	0,6 %	2,9	0,0 %
<b>TOTAL</b>	<b>41</b>	<b>351</b>		<b>37.882,3</b>	

<sup>1</sup> Dos de los proyectos surgen en el PSI de TICs (los proyectos “Exportación por Envíos Postales para PYMES” y “Acuerdo de Roaming Suramericano”) y fueron incorporados a posteriori en la Cartera.



Esos valores permanecieron inalterados hasta la revisión de la Cartera, realizada en 2007. De este modo, uno de los resultados más importantes de los GTEs de 2007 fue la actualización de la información sobre los 351 proyectos de la Cartera IIRSA 2003-2006. Tras la revisión llevada a cabo la inversión estimada asciende a US\$ 60 mil millones (ver Cuadro 2), con una composición sectorial donde predomina la inversión en transporte (55%).

Cuadro 2 - Cartera IIRSA de Proyectos, 2003 - 2006

*Actualización de valores de inversión tras GTEs 2007*

EID	No de Grupos	No de Proy.	%	Inv. Estimada (US\$ millones)	%
Andino	11	73	20,8 %	6.164,6	10,2 %
de Capricornio	4	36	10,3 %	2.898,3	4,8 %
del Amazonas	7	54	15,4 %	3.975,0	6,5 %
del Escudo Guayanés	4	32	9,1 %	5.852,0	9,6 %
del Sur	2	21	6,0 %	1.480,8	2,4 %
Interoceánico Central	5	44	12,5 %	4.423,8	7,3 %
MERCOSUR-Chile	5	71	20,2 %	18.759,0	30,9 %
Perú-Brasil-Bolivia	3	18	5,1 %	17.151,1	28,2 %
PSI		2	0,6 %	2,9	0,0 %
<b>TOTAL</b>	<b>41</b>	<b>351</b>		<b>60.707,50</b>	

Adicionalmente al trabajo llevado a cabo de actualización de información, la Cartera de Proyectos IIRSA sufrió una ampliación adicional importante durante los GTEs de 2007, tanto en número de proyectos como en monto de inversión, sea por la realización de la primera etapa de planificación del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP), como por la revisión de la Cartera, que resultó en la inclusión de nuevos Grupos de Proyectos en los Ejes y/o de nuevos proyectos en los agrupamientos ya existentes, así como en la exclusión o redefinición de Grupos y/o de proyectos en cada uno de los Ejes.

Al final de los trabajos llevados a cabo, la Iniciativa IIRSA cuenta con una nueva Cartera consensuada de 506 proyectos<sup>2</sup> de infraestructura agrupados en 47 Grupos de Proyectos, con una inversión estimada de US\$ 68 mil millones, conforme se indica en el Cuadro 3.

Comparando los Cuadros 2 (Cartera IIRSA 2003-2006) y 3 (Cartera IIRSA 2007), los cambios más significativos se dieron en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, donde se identificaron cinco Grupos de Proyectos y 98 proyectos y en el Eje MERCOSUR-Chile, donde se incluyó un nuevo Grupo de Proyectos, al igual que en el Eje de Capricornio. También hubo modificaciones importantes en el Eje Andino, donde se eliminó un Grupo de Proyectos, cuyos proyectos fueron reagrupados al interior del Eje y en otros Ejes de la Cartera. Cabe destacar que, tras los cambios efectuados, las inversiones más significativas se encuentran en los Ejes MERCOSUR-Chile, Perú-Brasil-Bolivia y Andino, como consecuencia de la mayor concentración de proyectos de energía, de valores unitarios elevados, en estos Ejes.

<sup>2</sup> Incluye los proyectos del proceso sectorial de TICs (véase comentario 1).



## Cuadro 3 - Cartera IIRSA de Proyectos, 2007

Nueva Cartera de Proyectos tras GTEs 2007

EID	No de Grupos	No de Proy.	%	Inv. Estimada (US\$ millones)	%
Andino	10	65	12,8%	6.096,7	8,9%
de Capricornio	5	63	12,5%	6.083,0	8,9%
del Amazonas	7	57	11,3%	3.208,4	4,7%
del Escudo Guayanés	4	32	6,3%	5.847,2	8,6%
del Sur	2	26	5,1%	2.529,8	3,7%
Interoceánico Central	5	49	9,7%	4.651,3	6,8%
MERCOSUR-Chile	6	91	18,0%	19.464,8	28,5%
Perú-Brasil-Bolivia	3	23	4,5%	17.561,1	25,7%
Hidrovía Paraguay-Paraná	5	98	19,4%	2.828,8	4,1%
PSI	0	2	0,4%	2,9	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>	<b>506</b>		<b>68.274,0</b>	

Es importante mencionar que los valores presentados para las inversiones del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná no reflejan la realidad, ya que hay un número elevado de proyectos para los que no se cuenta con información de inversión estimada. Con la puesta en marcha del nuevo Banco de Datos de Proyectos de IIRSA se espera reducir esas distorsiones.

En las dos próximas secciones de este documento se presentan los resultados detallados de los trabajos realizados en cada uno de los GTEs. En la sección 3 se presentan los cambios en la Cartera de Proyectos con los nuevos Grupos y proyectos. La sección 4, a su vez, está dedicada a mostrar el avance en la implementación y el financiamiento de los 31 proyectos de la AIC y de los demás proyectos de la Cartera IIRSA 2003-2006 (cartera en ejecución).

### 3. LOS GRUPOS TÉCNICOS EJECUTIVOS (GTE) - PLANIFICACIÓN 2007

En esta parte del documento se presentan los principales cambios habidos de la Cartera de Proyectos IIRSA 2007: *los Grupos de Proyectos de cada EID redefinidos*, ya sea por la inclusión de nuevos Grupos de Proyectos en cada Eje y/o de nuevos proyectos en los Grupos ya existentes, o por la exclusión o redefinición de Grupos y/o de proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones.

También se presenta la Función Estratégica de cada Grupo de Proyectos, para aquellos casos en los que haya sido ampliada y mejorada para reflejar de un modo más preciso los efectos económicos, sociales y ambientales del conjunto de proyectos, así como el Proyecto-Ancla, en caso de que haya sido revisado. Para el caso particular del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná se presenta el resultado completo de la primera etapa del proceso de planificación (Grupos de Proyectos, Proyectos, Funciones Estratégicas y Proyectos-Ancla).



En anexo se presenta el listado completo de la Cartera de Proyectos IIRSA 2007, con los 506 proyectos identificados por los países en los trabajos llevados a cabo en cada uno de los GTEs de 2007.

### 3.1 Eje Andino

Los días 22 y 23 de agosto de 2007, tuvo lugar en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje Andino. Se realizó la presentación de la Visión de Negocios del Eje (VN) actualizada y se dio paso a los trabajos de grupo.

La actualización de la VN del Eje Andino presenta un área de influencia con una superficie de 2,8 millones de km<sup>2</sup> (60,7% del total del área de los países) y una población de 90 millones de habitantes (76% del total), siendo Colombia (42,9%), Venezuela (26,6%), Perú (26,2%), Ecuador (13,2%) y Bolivia (9,4%).

Los principales aspectos en relación a la infraestructura presentados en la VN son los siguientes:

#### Transportes

- ✓ Existen 385.000 km de carreteras de los cuales sólo 17,1% están asfaltados, pero no se ha resuelto el financiamiento oportuno del mantenimiento. Se requieren inversiones en corredores consolidados para ampliar la capacidad, la confiabilidad y mejorar los diseños.
- ✓ Aproximadamente el 50% del tiempo de recorrido del intercambio comercial se pierde en los pasos de frontera.
- ✓ Los puertos presentan limitaciones de capacidad y la productividad es relativamente baja, aunque ya se están ejecutando inversiones públicas y privadas.
- ✓ La capacidad aeroportuaria para pasajeros es adecuada aunque se requiere optimización. En el transporte aéreo de carga existen restricciones de capacidad y falta equipamiento para garantizar confiabilidad y seguridad operativa.
- ✓ El sistema fluvial es precario, a pesar de que los principales ríos del área son naturalmente navegables.
- ✓ La red ferroviaria se caracteriza por la operación principalmente privada, en la que se han evidenciado mejoras de la infraestructura siguiendo el crecimiento de la demanda. Existen proyectos socialmente rentables pero que no son financieramente viables en el corto plazo, por lo que no es fácil la vinculación de operadores privados.
- ✓ Los accesos entre Venezuela y Colombia por el Paso de Arauca están casi terminados.
- ✓ Colombia ha avanzado de forma significativa en el *corredor de baja altura*.
- ✓ Existen muchos tramos viales del Eje Andino en concesión o en proyección de concesión para segundas calzadas. La seguridad de las vías troncales colombianas ha mejorado sustantivamente.
- ✓ Ecuador ha avanzado significativamente en la ruta del Pacífico hacia la frontera con Colombia y ha desarrollado en simultáneo varios tramos del corredor de baja altura.
- ✓ Perú ha avanzado en la pavimentación del tramo desde Jaén hasta Puerto Ciruelo y se está ejecutando el tramo Tarapoto - Juanjuí.
- ✓ Bolivia ha avanzado mucho en la pavimentación del tramo Potosí - Tarija.
- ✓ Importantes puertos utilizados por los países andinos se han concesionado total o parcialmente: Callao, Manta, Esmeralda, Arica y Guayaquil.



## Energía

- ✓ Las reservas de hidrocarburos en los países del Eje son cuatro veces más que las de Estados Unidos y ocho veces las del MERCOSUR en su conjunto.
- ✓ Se está avanzado en seguridad energética e interconexión e integración.
- ✓ Existe la posibilidad de contar con políticas comunes de agregación de valor dentro del proceso de integración.
- ✓ Estimados de la CAN prevén para los próximos quince años inversiones directas en sus territorios superiores a los US\$ 150.000 millones en el sector y conexos.
- ✓ Se está terminando la construcción del gasoducto entre Colombia y Venezuela.
- ✓ Se han implementado proyectos de interconexión entre Venezuela y Colombia y se han integrado las redes de Ecuador con Colombia y Perú.
- ✓ Se han concesionado los activos de las redes eléctricas de Bolivia y Perú en zona de frontera al mismo concesionario.
- ✓ En el marco de la CAN se ha avanzado en la estructuración de las bases de la Alianza Energética Andina (AEA) y existe la iniciativa UNASUR.
- ✓ Se tienen importantes proyectos de electrificación rural.

## Comunicaciones

- ✓ A principios de la década se establecieron las condiciones para el ingreso de nuevos operadores en mercados de larga distancia, nacional, internacional y telefonía local.
- ✓ Servicios como transmisión de datos, telefonía móvil, servicio de valor agregado, etc., también están abiertos a la competencia.
- ✓ Redes de fibra óptica ya conectan las troncales de todos los países del Eje.

Con relación a los Grupos de Proyectos el cambio más importante en el Eje Andino fue la eliminación del Grupo 9 (*Conexión Lima - Arequipa - Tacna, Arequipa - Juliaca, Ilo - Desaguadero - La Paz*). A continuación se presenta el resultado de la revisión de la Cartera.

### **Grupo 5: Conexión Colombia (Puerto Tumaco) - Ecuador (Puerto Esmeraldas - Guayaquil) - Perú (Ica)**

Se movieron a este Grupo los siguientes proyectos del Grupo 9 de este mismo Eje: (i) “*Construcción de la segunda calzada en el tramo Cerro Azul - Ica*” y (ii) “*Vía de evitamiento de Ica*”.

Como consecuencia de este cambio se acordó modificar la denominación del Grupo. La nueva denominación del Grupo 5 es: “*Conexión Colombia (Puerto Tumaco) - Ecuador (Puerto Esmeraldas - Guayaquil) - Perú (Ica)*”.



Cuadro 4 - **Proyectos del Grupo 5 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Construcción de la segunda calzada en el tramo Cerro Azul - Ica	228,6
Vía de evitamiento de Ica	15,0

**Grupo 6: Conexión Colombia - Ecuador II (Bogotá - Mocoa Tena - Zamora - Palanda - Loja)**

En relación a los proyectos del Grupo 6 los países del Eje decidieron juntar los proyectos de los tramos “Mocoa - Santa Ana” y “Santa Ana - San Miguel” en un solo proyecto. Adicionalmente, se eliminó el proyecto “Consideración de aspectos ambientales y aspectos preventivos” y se decidió proponer el Grupo como un candidato para la Evaluación Ambiental Estratégica.

Cuadro 5 - **Proyectos del Grupo 6 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel	47,3

**Grupo 7: Conexión Perú - Ecuador II (Quito - Puente Integración - Tingo María)**

Se realizaron dos cambios en la composición del Grupo: retirar los proyectos denominados “Consideraciones ambientales y preventivas” y el proyecto “Mejoramiento del Aeropuerto de Huánuco”. En relación al propio tema ambiental el Grupo de Proyectos quedó como candidato para la aplicación de la metodología de la Evaluación Ambiental Estratégica.

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

En el Grupo 8, se planteó incluir el Proyecto-Ancla del Grupo 9 (original) como parte de la lista de proyectos de este Grupo: “Conexión ferroviaria Puno - El Alto”. Además, se discutió la importancia del turismo en el desarrollo del Grupo. En concordancia con estos dos temas se acordó modificar la Función Estratégica del Grupo.

Cuadro 6 - **Proyectos del Grupo 8 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Conexión ferroviaria Puno - El Alto	150,0



La nueva **Función Estratégica** del Grupo 8 es:

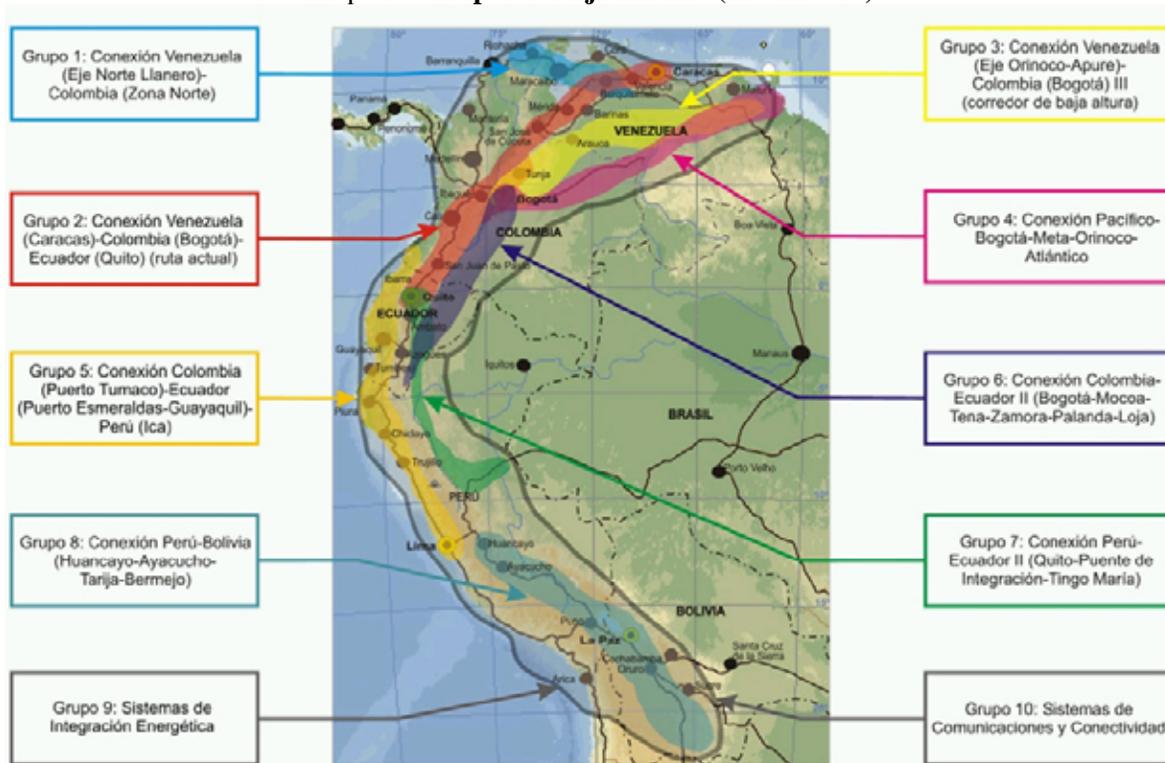
- *Potenciar el turismo y las relaciones económicas entre las ciudades andinas de Perú y Bolivia que funcionan a través de vías terrestres y ampliarlas hacia la zona andina central de Perú y noroeste argentino.*

**Grupo 9: Conexión Lima - Arequipa - Tacna, Arequipa - Juliaca, Ilo Desaguadero - La Paz**

Se acordó eliminar el Grupo 9 pero manteniendo los proyectos en éste o en otros Ejes. El proyecto “Conexión ferroviaria Puno - El Alto” se traslada al Grupo 8. El Proyecto “Construcción de la segunda calzada Cerro Azul - Ica” y el proyecto “Vía de evitamiento de Ica” se trasladan al Grupo 5. Los proyectos “Mejoramiento en Aeropuerto de Juliaca” y “Mejoramiento en Aeropuerto de Arequipa” se propone que se trasladen al Eje Perú-Brasil-Bolivia y se acordó trasladar los proyectos “Mejoramiento en Aeropuerto de Tacna” y “Rehabilitación de la Panamericana (terremoto)” al Eje Interoceánico Central.

Con la eliminación del Grupo 9, el Eje Andino pasa a contar con 10 Grupos de Proyectos. El Mapa 1, presentado a continuación, refleja los Grupos del Eje.

Mapa 1 - Grupos del Eje Andino (modificado)



Con relación a los temas de los Procesos Sectoriales de Integración (PSI) y a la identificación de Grupos de Proyectos seleccionados para aplicar las nuevas metodologías de planificación, el grupo de trabajo indicó:

- ✓ El PSI de Transporte Aéreo: se discutió la posibilidad de avanzar con análisis de preinversión en relación a los temas logísticos y de carga aérea.

- ✓ Aplicación de la metodología de Integración Productiva y Logística: se acordó proponer como candidatos a los Grupos 5 y 8.
- ✓ Aplicación de la metodología de Evaluación Ambiental Estratégica: se acordó proponer como candidatos a los Grupos 6 y 7.

### 3.2 Eje de Capricornio

En fecha 26 de septiembre de 2007, tuvo lugar en la ciudad de Santiago de Chile la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje de Capricornio. Se realizó la presentación de la Visión de Negocios del Eje (VN) actualizada y se pasó a los trabajos de grupo.

En la actualización de la VN el Eje de Capricornio presenta un área de influencia con una superficie de 2,1 millones de km<sup>2</sup> y una población de 42 millones de habitantes.

El Eje engloba a una región con recursos importantes y equilibrados de variada naturaleza (energéticos, agropecuarios, industriales, mineros, etc.), sin embargo, es una región con baja densidad de población en la mayoría de sus sub-regiones.

La infraestructura del área de influencia del Eje es limitada (si bien actualmente se están ejecutando obras importantes en el área) y es necesario conectar las distintas regiones que componen el Eje. Además, el aumento del valor de las principales exportaciones de la región ha generado un crecimiento de la producción y, por ende, ha incrementado la demanda y las necesidades de mejora de la infraestructura del Eje.

En el mediano plazo la dinámica de las actividades estará determinada por:

- ✓ La integración energética entre las regiones.
- ✓ El crecimiento de la incorporación de tierras marginales a la producción.
- ✓ El incremento del transporte de cargas.
- ✓ La presión sobre el medio ambiente que ejercerán los nuevos proyectos en áreas poco afectadas (grandes zonas despobladas) hasta la fecha.
- ✓ Nuevos negocios: biocombustible, logística de transporte.

Con relación al proceso de revisión de los Grupos de Proyectos del Eje, el principal cambio fue propuesto por la delegación de Argentina que solicitó la incorporación de un nuevo Grupo al que se lo denominó Grupo 5 “*Camino Real*”. También fueron incorporados varios nuevos proyectos en los demás Grupos, conforme se indica a continuación.

#### **Grupo 1: Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa - Asunción**

En este Grupo fue acordado incorporar 11 nuevos proyectos, especialmente en transporte ferroviario. Adicionalmente el proyecto “*Rehabilitación de Ferrocarril Belgrano Cargas - Ferronor (Trasandino Norte)*” incorporó cinco nuevos ramales y material operativo, pasando a llamarse “*Rehabilitación operativa Ferrocarril Belgrano Cargas - Ferronor (Trasandino Norte)*”. El Cuadro 7 presenta la relación de proyectos incorporados al Grupo.



Cuadro 7 - **Proyectos del Grupo 1 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Rehabilitación operativa del Ferrocarril Belgrano Cargas - Ferronor (Trasandino Norte)	210,0
Rehabilitación del ramal ferroviario C3 Resistencia - Avía Terai - Pinedo (AR)	104,0
Rehabilitación del ramal ferroviario C12 Avía Terai - Metan (AR)	212,0
Rehabilitación del ramal ferroviario C14 Salta - Socompa (AR)	60,0
Rehabilitación del ramal ferroviario C25 Embarcación - Formosa (AR)	64,0
Rehabilitación del ramal ferroviario C18 Joaquín V. González - Pichanal (AR)	50,0
Rehabilitación del RN 16 Empalme RN 11 a Empalme RN 34 (AR)	300,0
Pavimentación RN 86 Gral. Güemes - Pozo Hondo (AR)	184,0
Pavimentación RN 95 Empalme RN 81 - Villa Ángela (AR)	82,0
Complejo fronterizo Jama (CH)	7,0
Ampliación de la Ruta N° 25 (Chile) - Iniciativa 1	150,0
Ampliación de la Ruta N° 24 (Chile) - Iniciativa 2	150,0

También fue acordado un cambio para mejorar la Función Estratégica. Así la nueva **Función Estratégica** del Grupo 1 es:

- *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.*



**Grupo 2: Salta - Villazón - Yacuiba - Mariscal Estigarribia**

En este Grupo se modificó el proyecto “*Pavimentación Tartagal - Misión La Paz - Pozo Hondo - Mariscal Estigarribia*”, a través de la eliminación del tramo *Pozo Hondo - Mariscal Estigarribia*. También se incorporaron cuatro nuevos proyectos. El Cuadro 8 presenta las modificaciones realizadas en el Grupo de Proyectos.

Cuadro 8 - **Proyectos del Grupo 2 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Pavimentación Tartagal - Misión La Paz - Pozo Hondo	190,0
Rehabilitación Belgrano Cargas ramal C15 Perico - Pocitos (Argentina)	60,0
Duplicación y rehabilitación Ruta N° 50 tramo Pichanal - Oran (Argentina)	30,0
Pavimentación Ruta N° 40 Corredor Minero (límite con Bolivia) (Argentina)	100,0
Centro de Frontera Pozo Hondo (Paraguay)	1,5

**Grupo 3: Asunción - Paranaguá**

En el Grupo 3 se planteó incluir cuatro nuevos proyectos y excluir un proyecto que pasó al Grupo 1 del Eje MERCOSUR-Chile (“*Modernización del Aeropuerto Internacional de Asunción*”). Adicionalmente, dos proyectos del Grupo 5 del Eje MERCOSUR-Chile fueron incorporados a este Grupo, los proyectos “*Línea de transmisión 500 KV (Yacyretá - Ayolas - Carayao)*” y “*Construcción de la Central Hidroeléctrica de Yguazú*”. El Cuadro 9 presenta las modificaciones



Cuadro 9 - **Proyectos del Grupo 3 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Puente ferroviario con patio de cargas (Pte. Franco - Foz de Iguazú)	S/D
Nuevo corredor ferroviario del Oeste del Paraná	270,0
Ampliación del Puerto Villeta	S/D
Línea de transmisión 500 KV (Itaipú - Asunción)	S/D
Línea de transmisión 500 KV (Yacyretá - Ayolas - Carayao)	130,0
Construcción de la Central Hidroeléctrica de Yguazú	S/D

También se revisó la Función Estratégica del Grupo y se determinó modificar la función de apoyo al turismo limitándolo a la región del Pantanal. De este modo, la **Función Estratégica** del Grupo 3 quedó como sigue:

- *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.*

#### **Grupo 4: Presidente Franco - Puerto Iguazú - Pilar - Resistencia**

En este Grupo se incorporaron dos nuevos proyectos. Adicionalmente, tres proyectos de este agrupamiento pasaron a los Grupos 3 y 4 del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, los proyectos “*Construcción ferrovía Asunción - Posadas*” y “*Ferrocarril Asunción - Montevideo*” (Grupo 3) y el proyecto “*Pavimentación de sistema vial de acceso a puertos sobre el Río Paraná*” (Grupo 4). También se modificó el nombre del Proyecto-Ancla que pasó a llamarse “*Optimización del Nodo Puente Ñeembucú - Río Bermejo*”. El Cuadro 10 presenta las modificaciones.

Cuadro 10 - **Proyectos del Grupo 4 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Optimización del Nodo Puente Ñeembucú - Río Bermejo (Proyecto-Ancla)	40,0
Reconstrucción de la ferrovía Garupá - Posadas	100,0



Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Construcción de variante RN 12 paso por ciudad de Posadas (Provincia de Misiones)	35,0

**Proyecto-Ancla:**

- *“Optimización del Nodo Puente Ñeembucú - Río Bermejo”*

**Grupo 5: Camino Real**

La incorporación de un nuevo Grupo 5 al Eje de Capricornio, al que se lo denominó “*Camino Real*”, fue el principal cambio en el Eje. Al tratarse de un nuevo Grupo se definió una Función Estratégica y se seleccionó un Proyecto-Ancla para el Grupo.

**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.*

**Proyecto-Ancla:**

- *“Centro de Transferencia Multimodal Tucumán”*

En el Mapa 2 se puede observar el área de influencia del nuevo Grupo, según fue presentado por la delegación de Argentina.



Mapa 2 - Área de Influencia del Grupo 5 del Eje de Capricornio (Nuevo Grupo)



El Cuadro 11 resume, a su vez, los nueve proyectos que fueron incorporados al Grupo, básicamente correspondientes al sector transporte.

Cuadro 11 - Proyectos del Grupo 5 (Nuevo Grupo)

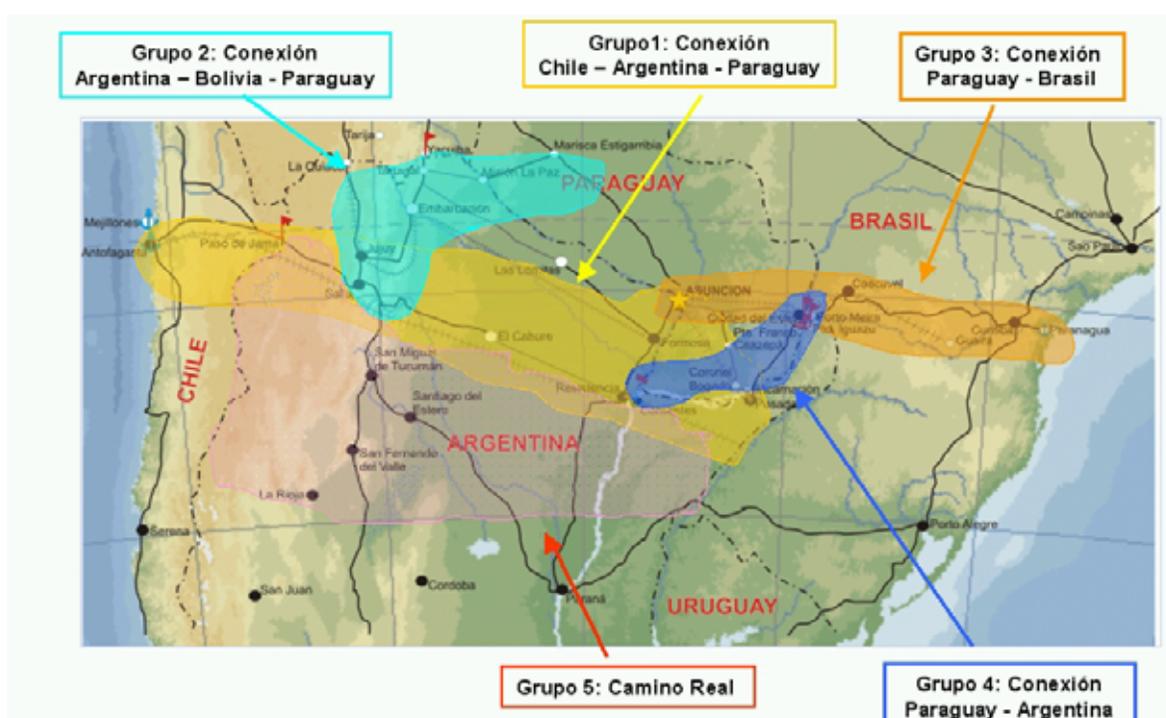
Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Rehabilitación del ramal ferroviario C6 Pinedo - Tostado	100,0
Rehabilitación del ramal ferroviario C Santa Fe - San Salvador de Jujuy	270,0
Puente vial Reconquista - Goya	S/D
Pavimentación RN 95 límite con Chaco - Empalme RP 286 Santa Fe	45,0
Duplicación de calzada RN 34 límite con Salta - San Pedro de Jujuy	20,0
Pavimentación de RN 38 Río Marapa - Principio de Autopista	160,0
Pavimentación RN 40 San Carlos - Cachi	80,0



Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Pavimentación RN 89 Empalme RN 11 Chaco - Empalme RN 34 Taboada	107,0
Centro de Transferencia Multimodal San Miguel de Tucumán (Proyecto-Ancla)	20,0

Como resultado del trabajo de revisión realizada en el Eje de Capricornio, especialmente en función de la creación del nuevo Grupo 5, se presenta en nuevo mapa de agrupamientos.

Mapa 3 - Grupos del Eje de Capricornio (modificado)



Con relación a los temas de los PSI y a la identificación de Grupos de Proyectos seleccionados para aplicar las nuevas metodologías de planificación, el grupo de trabajo indicó:

- ✓ PSI de Pasos de Frontera: Análisis y definición del uso de los puentes (cargas y/o pasajeros) para diseñar los nuevos centros de fronteras y accesos en el Grupo 3.
- ✓ Aplicación de la metodología de Integración Productiva y Logística: se acordó proponer como candidatos a los Grupos 1 y 3.
- ✓ Aplicación de la metodología de Evaluación Ambiental Estratégica: se acordó proponer como candidatos al Grupo 2.



### 3.3 Eje del Amazonas

El 5 de junio de 2007, tuvo lugar en la ciudad de Bogotá, Colombia, la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje del Amazonas. Se realizó la presentación de la Visión de Negocios del Eje (VN) actualizada y se pasó a los trabajos de grupo.

En la actualización de la VN el Eje del Amazonas presenta un área de influencia con una superficie de 4,5 millones km<sup>2</sup> y una población de 53 millones de habitantes, significando una muy baja densidad demográfica. Algunos de los puntos fuertes del Eje son:

- ✓ **DIVERSIDAD:** ecológica, cultural, económica, social y con innumerables escenarios de interés turístico;
- ✓ **RELEVANCIA GLOBAL:** posee 1/3 de la biodiversidad, 1/5 del agua dulce, 2/5 de las selvas tropicales sobrevivientes del planeta, grado significativo de endemismo;
- ✓ **SISTEMA FLUVIAL** con 20.000 km de vías navegables;
- ✓ **Potencial del BIOMA AMAZÓNICO:** servicios ambientales, ecoturismo, recursos genéticos, productos certificados de la selva (madereros y no madereros), acuicultura, conocimiento de las poblaciones tradicionales, petróleo y gas; y
- ✓ **La Marca AMAZONÍA / AMAZONAS,** posee reconocimiento a nivel de la opinión pública mundial.

Por otro lado, hay que llamar la atención con respecto a algunas de las dificultades más importantes de la Región:

- ✓ **INFRAESTRUCTURA Y MERCADO:** condiciones inadecuadas para escala, red de ciudades muy poco articulada, mercados dispersos, grandes distancias a recorrer, sistemas aislados de energía y comunicaciones;
- ✓ **USO DEL SUELO:** suelos pobres, conflictos de uso, predomina un patrón histórico de conversión de selva en una frontera petrolera, o forestal-minera desordenada o pecuaria extensiva. Dificultades para convertir en realidad un paradigma de desarrollo sostenible;
- ✓ **CAPACITACIÓN, TECNOLOGÍA Y CAPACIDAD DE EMPRENDER:** bajo nivel de capacitación, escaso contenido tecnológico, costos de mercadeo y logísticos muy elevados, cultura histórica de subsidios e incentivos afectan la propensión a emprender nuevos negocios; y
- ✓ **ENTORNO GENERAL:** desintegración económica, aislamiento, pobreza, criminalidad e inseguridad.

En síntesis, la VN apunta que existen posibilidades de complementariedad económica entre las áreas más densas a ser integradas, por una parte la costa y la sierra andina y por otra la zona amazónica central del Eje (alimentos, materiales de construcción, tejidos, confecciones, etanol y fosfatos con dirección al Atlántico, y productos electrónicos, motocicletas, aluminio y soya con dirección al Pacífico).

También es verdad que existe una identidad amazónica común a todos los países en ese espacio selvático, que puede servir de plataforma para un desarrollo de adentro hacia fuera basado en actividades innovadoras con foco en el mercado global de servicios ambientales, eco-turismo,



piscicultura y conocimiento genético, además de productos forestales certificados, madereros y otros no-madereros.

En el largo plazo, pudieran darse flujos de transporte de larga distancia de productos e insumos asiáticos, de menor valor o de mayor volumen y densidad, para el norte de Brasil y, eventualmente, para todo el Atlántico Sur y viceversa. Sin embargo, la factibilidad de estos flujos estaría condicionada a la previa consolidación de las dos dinámicas anteriores.

El gran desafío es proveer una infraestructura compatible con la fragilidad ambiental que enmarca buena parte del Eje. Por ello, las alternativas más “amigables” se concentran en el transporte fluvial y aéreo.

Los ríos de la Amazonía son, en general, ríos “nuevos”, que están enmarcados por meandros y poseen una inestabilidad geológica natural. La deforestación en las orillas, en especial en las cuencas altas, incrementa la cantidad de sedimentos en las aguas y potencia la inestabilidad de los cursos. Por ello, los desafíos para el transporte fluvial son inmensos. Por un lado, es necesario un manejo adecuado de dichas cuencas, incluso la reforestación de las orillas para detener el proceso de sedimentación. Por el otro, hay que invertir en la adecuación de las vías (malos pasos) y de las terminales fluviales, además de proveer la adecuada señalización y mantenimiento de dichas vías.

Para finalizar, los negocios relevantes, como el eco-turismo y la logística de productos de alto valor (y/o perecederos), enfatizan la importancia de los sistemas operativos de transporte aéreo regional, tanto para carga como para pasajeros.

Con relación al proceso de revisión de los Grupos de Proyectos del Eje, fueron propuestas algunas modificaciones (separación y fusión de proyectos) así como surgieron nuevos proyectos, conforme a lo abajo detallado.

### **Grupo 1: Acceso a la Hidrovía del Putumayo**

En este agrupamiento fue incorporado un nuevo proyecto y alterados el alcance y nombre del proyecto “*Acceso y adecuación del puerto de Puerto Asís (Muelle La Esmeralda)*” y del Proyecto-Ancla, al que se le incorporó el proyecto “*Tramo vial Santa Ana - Puerto Asís*”, que se eliminó de la Cartera. También se modificó la Función Estratégica, conforme se describe posteriormente. Adicionalmente, fue trasladado el “*Proyecto Electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia - Tabatinga*” del grupo para el Grupo 6 de este mismo Eje.

**Cuadro 12 - Proyectos del Grupo 1 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> <i>(US\$ millones)</i>
Carretera Pasto - Mocoa - Puerto Asís (Proyecto-Ancla)	308,0
Acceso y adecuación del puerto de Puerto Asís (Muelle La Esmeralda)	3,0
Interconexión eléctrica Yavaraté (Mitu) - Frontera con Brasil	S/D



**Nueva Función Estratégica del Grupo:**

- *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.*

**Proyecto-Ancla:**

- *“Carretera Pasto - Mocoa - Puerto Asís”*

**Grupo 3: Acceso a la Hidrovía del Huallaga-Marañón**

En este Grupo la única modificación se produjo en el nombre del proyecto “*Carretera Bagua - Rioja*” para compatibilizar con la AIC. De esa forma el proyecto de la Cartera pasa a llamarse “*Carretera Paita - Tarapoto*”.

**Grupo 4: Acceso a la Hidrovía del Ucayali**

En este Grupo se agregó el proyecto “*Conexión vial Río Branco - Cruzeiro do Sul*”.

**Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas**

En relación a los proyectos del Grupo 6, los países del Eje decidieron separar el proyecto “*Modernización del Puerto de Iquitos*” del “*Centro Logístico de Iquitos*” e incorporar en este Grupo 6 el “*Proyecto Electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia - Tabatinga*”, que estaba en el Grupo 1 de este mismo Eje. Adicionalmente, se incorporó como nuevo el proyecto “*Red de Terminales Fluviales en la Amazonía*”.

Cuadro 13 - **Proyectos del Grupo 6 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> <i>(US\$ millones)</i>
Modernización del Puerto de Iquitos	15,0
Centro logístico de Iquitos	3,0
Proyecto Electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia-Tabatinga	5,0
Red de terminales fluviales en la Amazonía	S/D



También fue acordado un cambio para mejorar la Función Estratégica. Así la nueva **Función Estratégica** del Grupo 6 es:

- *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.*

Con relación a los temas de los PSI y a la identificación de Grupos de Proyectos seleccionados para aplicar las nuevas metodologías de planificación, el grupo de trabajo indicó:

- ✓ Estudiar la posibilidad de implementar un programa complementario para conservación de cuencas en torno al Grupo 6 y los accesos a los ríos navegables, a fin de dar sostenibilidad a la navegabilidad.
- ✓ Analizar la viabilidad de un programa de apoyo a los servicios de transporte amazónicos (especialmente empresas y servicios conexos).
- ✓ Estudios de producción en regiones homogéneas (ecotopos) de distintos países, con miras a agregar volumen y valor a la producción. Considerar la realización de un Taller Regional para recoger experiencias y organizar posibles tareas comunes.
- ✓ Transporte aéreo regional: fomentar un acuerdo para servicios de "cabotaje" entre los distintos países de la región amazónica.
- ✓ Sistemas de control satelital y TICs. Se está llevando a cabo un programa inicial de cooperación entre Brasil y Perú que pudiera servir de referencia para futuros trabajos de cooperación horizontal entre todos los países amazónicos.
- ✓ Incluir el Grupo 6 como un candidato para aplicar la Evaluación Ambiental Estratégica completa, bajo el liderazgo de Brasil.

### 3.4 Eje del Escudo Guayanés

La reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje del Escudo Guayanés será realizada en el 1<sup>er</sup> semestre de 2008.

### 3.5 Eje del Sur

El día 27 de septiembre de 2007, tuvo lugar en la ciudad de Santiago de Chile, la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje del Sur. Se realizó la presentación de la Visión de Negocios del Eje (VN) actualizada y se pasó a los trabajos de grupo.

En la actualización de la VN el Eje del Sur presenta un área de influencia con una superficie de 500.000 km<sup>2</sup> y una población de 6,6 millones de habitantes, representando, respectivamente, el 14% de la superficie de los países del Eje y el 12% de su población.

En los temas de transporte, la cordillera de los Andes y el cruce de lagos condicionan el transporte entre ambos países. La red vial en el Eje representa un 15 % aproximadamente del total de la red vial de los dos países, que tiene una longitud de 315.000 km. Cerca del 10% de los vehículos en ambos países están registrados en el Eje. Existen líneas ferroviarias a ambos lados de la frontera, pero no están conectadas. Tanto en el Atlántico como en el Pacífico existen terminales marítimos orientados hacia la exportación.



En el territorio del Eje del Sur se concentran grandes reservas de energía en especial en las provincias de Neuquén y Río Negro, en Argentina, conforme se indica en el Cuadro 14.

Otro aspecto importante del territorio del Eje del Sur es la presencia de parques nacionales, a ambos lados de la frontera, de áreas de protección ambiental, bosques y santuarios de flora y fauna. Adicionalmente, existen lagos que permiten el desarrollo de actividades turísticas y de transporte. En resumen el área tiene una fuerte vocación turística, actividad que se puede desarrollar sin alterar los ecosistemas existentes.

**Cuadro 14 - Infraestructura Energética en el Eje del Sur**

<input type="checkbox"/> <b>Argentina:</b>
<input type="checkbox"/> Provincia de Neuquén: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Produce el 26% de energía eléctrica de Argentina (5 hidroeléctricas)</li> <li><input type="checkbox"/> 28% del petróleo nacional</li> <li><input type="checkbox"/> 54% del gas nacional (consumo nacional y exportación)</li> </ul>
<input type="checkbox"/> Provincia de Río Negro: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Generación de energía eléctrica mediante cuatro centrales hidroeléctricas (9,7 % PBG) en expansión</li> <li><input type="checkbox"/> 1,4% del gas nacional</li> <li><input type="checkbox"/> 5% del petróleo nacional</li> </ul>
<input type="checkbox"/> <b>Chile:</b>
<input type="checkbox"/> La energía generada en las cuatros regiones hace parte del Sistema Integrado Central (SIC). Este sistema tiene una capacidad instalada de generación de 8.600 MW de los cuales el 55% es generación hidroeléctrica.
<input type="checkbox"/> Existe un potencial de generación hidroeléctrica y también se están estudiando fuentes alternas que garanticen una seguridad energética

Con relación a los Grupos de Proyectos se incorporaron algunos nuevos proyectos en el Grupo 1 y un nuevo proyecto en el Grupo 2. A continuación se presenta el resultado de la revisión de la Cartera en el Eje de Sur.

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

**Cuadro 15 - Proyectos del Grupo 1 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Circunvalación y accesos ferroviarios al Puerto de Bahía Blanca	250,0
Ramal ferroviario Buenos Aires - Bahía Blanca - Neuquén	180,0



Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Ferrocarril de Zapala a Las Lajas (AR)	70,0
Ampliación del Puerto de Bahía Blanca (AR)	15,0

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

Cuadro 16 - **Proyectos del Grupo 2 (modificaciones)**

Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Ramal ferroviario Bahía Blanca - San Carlos de Bariloche	400,0

Con relación a los temas de los PSI y a la identificación de Grupos de Proyectos seleccionados para aplicar las nuevas metodologías de planificación, el grupo de trabajo indicó el Grupo 2 para la aplicación de la metodología de Evaluación Ambiental Estratégica.

### **3.6 Eje Interoceánico Central**

Durante los días 24 y 25 de abril de 2007, tuvo lugar en la ciudad de Lima, Perú, la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje Interoceánico Central. Se realizó la presentación de la Visión de Negocios del Eje (VN) actualizada y se pasó a los trabajos de grupo.

En VN actualizada el Eje Interoceánico Central presenta un área de influencia con una superficie de 3,3 millones de km<sup>2</sup> y una población aproximada de 87 millones de habitantes. Las principales ciudades del Eje son: São Paulo (11 millones), Río de Janeiro (6,1 millones), Campo Grande, (765 mil), Corumbá (100 mil), Cuiabá (542 mil), Santos (418 mil), Campinas (1,1 millones), Asunción (520 mil), Santa Cruz (1,3 millones), Cochabamba (578 mil), La Paz - El Alto (1,6 millones), Oruro (217 mil), Tarija (165 mil), Potosí (184 mil), Moquegua (55 mil), Tacna (282 mil), Puno (108 mil), Juliaca (161 mil), Iquique (226 mil) y Arica (185 mil).

La VN aportó algunas consideraciones sobre la importancia que el conjunto de proyectos debería tener para la sostenibilidad socio-ambiental y complementariedad económica entre las regiones pertenecientes al Eje, mejorando la competitividad de la producción exportable de los países mediterráneos, incrementando el comercio intra e interregional y facilitando el acceso a los puertos del Pacífico y del Atlántico del comercio exterior de los países del Eje.

Adicionalmente se identificaron algunos temas con gran potencial de desarrollo: (i) integración energética a través de la transformación del gas boliviano en energía eléctrica para su provisión a las regiones carentes; (ii) salida de la producción minera de Bolivia por puertos del Pacífico (San Cristóbal); (iii) salida alternativa de la producción de granos y derivados de la región occidental de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul tanto a los puertos del Pacífico como a la Hidrovía Paraguay-Paraná; (iv) desarrollo del turismo ecológico o de aventura en las regiones del Pantanal, Chaco, valles mesotérmicos (Chapare) y Altiplano boliviano, chileno y peruano; (v) desarrollo del Polo



Puerto Suárez - Puerto Busch (Mutún); y (vi) integración del suroeste brasileño, norte paraguayo con el sur boliviano.

Con relación al proceso de revisión de los Grupos de Proyectos del Eje, fueron propuestas algunas modificaciones (separación y fusión de proyectos) así como la inclusión de nuevos proyectos, conforme se detalla a continuación.

### **Grupo 1: Conexión Chile - Bolivia - Paraguay - Brasil**

La delegación de Bolivia anunció el cambio del perfil de “*Proyecto gasífero termoeléctrico Bolivia - Paraguay*”. Adicionalmente, la delegación boliviana presentó a consideración del GTE la posibilidad de incluir un proyecto geo-termoeléctrico en la región de Laguna Colorada, frontera con Chile. Considerando que el objetivo del proyecto es concordante con la Función Estratégica del Grupo, el GTE acordó su inclusión dentro de este Grupo. También se incorporó un nuevo proyecto carretero en el Grupo 1.

Cuadro 17 - **Proyectos del Grupo 1 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Proyecto geo-térmico Laguna Colorada	160,0
Mejoramiento carretera Santa Cruz - Villamontes	S/D

Se modificó la Función Estratégica del grupo ampliando el espectro de la interconexión de zonas productivas en términos de transporte, energía y comunicaciones, en lugar de telecomunicaciones como se encontraba originalmente previsto. De este modo, la **Función Estratégica** del agrupamiento queda como sigue:

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

### **Grupo 2: Optimización del corredor Corumbá - São Paulo - Santos - Rio de Janeiro**

La delegación de Brasil propuso crear un único proyecto denominado “*Programa de modernización del Puerto de Santos*” que agrupe a los proyectos (i) “*Modernización del Puerto de Santos*” y (ii) “*Vía perimetral del Puerto de Santos*”. También se determinó fusionar los proyectos (i) “*Anillo de circunvalación vial de Rio de Janeiro*” y (ii) “*Acceso al Puerto de Itaguaí (Sepetiba)*” creando un único proyecto denominado “*Arco Rodoviario de Rio de Janeiro*”.



Cuadro 18 - **Proyectos del Grupo 2 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Programa de modernización del Puerto de Santos	221,20
Arco rodoviario de Rio de Janeiro	160,00

También se revisó la Función Estratégica del Grupo y se determinó modificar la función de apoyo al turismo limitándolo a la región del Pantanal.

De este modo, la **Función Estratégica** del Grupo queda como sigue:

- *Reducción significativa de costos de transporte para cargas brasileñas, bolivianas y paraguayas, hacia el Atlántico y entre los países mismos.*
- *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.*

### **Grupo 3: Conexión Santa Cruz - Puerto Suárez - Corumbá**

No se identificaron modificaciones o nuevos proyectos dentro del agrupamiento. Sin embargo, hubo cambios en la Función Estratégica eliminándose la frase “conexiones con las hidrovías Ichilo - Mamoré y Paraguay - Paraná” ya que no existen proyectos tendientes a su implementación. Se acordó la inclusión de una mención relativa a que “en el futuro se estudiará la posibilidad de generar la conexión multimodal entre las hidrovías Ichilo - Mamoré y Paraguay - Paraná”. De este modo, la **Función Estratégica** del Grupo queda como sigue:

- *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.*

*Nota: se estudiará la posibilidad de generar la conexión multimodal hidrovías Ichilo - Mamoré y Paraguay - Paraná*

### **Grupo 4: Conexión Santa Cruz - Cuiabá**

No se identificaron modificaciones o nuevos proyectos dentro del agrupamiento. Sin embargo, hubo cambios en la **Función Estratégica**, que quedó como sigue:



- *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.*

### **Grupo 5: Conexiones del Eje al Pacífico**

La delegación de Chile informó que las obras de “*Mejoramiento de servicios en el Puerto de Arica*” concebidas originalmente se encuentran concluidas. Actualmente se encuentra en desarrollo un nuevo programa de mejoras. Por tanto, se determinó modificar el proyecto para incorporar este nuevo alcance y modificar el nombre del proyecto a “*Mejoramiento del Puerto de Arica*”. Adicionalmente, la delegación de Chile propuso incorporar dos nuevos proyectos en el agrupamiento: (i) “*Mejoramiento del Puerto de Iquique*” y (ii) “*Rehabilitación del ferrocarril Arica - La Paz (tramo chileno)*”. El grupo de trabajo aprobó la incorporación de estos proyectos.

La delegación peruana propuso la separación del proyecto “*Mejoramiento de los Puertos de Ilo y Matarani*” en dos proyectos independientes: (i) “*Modernización del Puerto de Ilo*” y (ii) “*Mejoramiento del Puerto de Matarani*”. También la delegación peruana propuso modificar la denominación del proyecto “*Pavimentación Tacna - Mazocruz*” por “*Pavimentación Tacna - Candarabe - Humajalzo*” e informó que se encuentra en fase de estudios respecto del diseño de las trazas de la carretera.

También se incorporaron en el Grupo 5 de este Eje los proyectos “*Mejoramiento en Aeropuerto de Tacna*” y “*Rehabilitación Panamericana Sur (terremoto)*” que fueron trasladados del Grupo 9 del Eje Andino

**Cuadro 19 - Proyectos del Grupo 5 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> <i>(US\$ millones)</i>
Mejoramiento en Aeropuerto de Tacna	10,0
Rehabilitación Panamericana Sur (terremoto)	16,5
Mejoramiento del Puerto de Arica	S/D
Pavimentación Tacna - Candarabe - Humajalzo (cambio de nombre)	S/D
Modernización del Puerto de Ilo	97,0
Mejoramiento del Puerto de Matarani	7,3
Mejoramiento del Puerto de Iquique	S/D
Rehabilitación del ferrocarril Arica - La Paz (tramo chileno)	S/D



Se acordó modificar la Función Estratégica de “Aumentar confiabilidad y reducir el riesgo corredor” por “Aumentar la confiabilidad y elevar los estándares de transporte del Grupo”.

De este modo, la **Función Estratégica** del Grupo queda como sigue:

- *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 confiabilidad y elevar los estándares de transporte del Grupo*
- *Impulsar el desarrollo y la consolidación del comercio fronterizo*
- *Proveer una conexión física al MERCOSUR*

Con relación a los temas abordados sobre los PSI y a la identificación de Grupos de Proyectos seleccionados para aplicar las nuevas metodologías de planificación, se manifestó la posibilidad de realizar una serie de actividades tendientes a captar la visión del sector privado en relación a oportunidades de inversión e integración productivas, así como identificar las necesidades de articulación regulatoria y otras acciones complementarias que favorezcan al desarrollo y profundización de la integración regional dentro del Eje.

Con respecto al tema de Pasos de Frontera se realizará una propuesta (con el apoyo de la delegación chilena) con el objeto de organizar un taller de intercambio de experiencias entre Chile, Bolivia, Brasil y Paraguay en este tema específico para el Grupo 1 del Eje Interoceánico Central, a fin de unificar criterios y consensuar acciones tendientes a mejorar la eficacia y eficiencia de los pasos fronterizos.

Se identificó la posibilidad de profundizar los estudios correspondientes al PSI de Transporte Aéreo sobre la zona de Perú, Bolivia y Chile, focalizado en la facilitación del turismo andino intraregional.

Se determinó la conveniencia de aplicar la metodología de Evaluación Ambiental Estratégica en los Grupos 1, 3 y 4 y la aplicación de la metodología de Integración Productiva y Logística al Grupo 3.

### **3.7 Eje MERCOSUR-Chile**

El 25 de septiembre de 2007, tuvo lugar en la ciudad de Santiago de Chile, la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje MERCOSUR-Chile. Se realizó la presentación de la Visión de Negocios del Eje (VN) actualizada y se pasó a los trabajos de grupo.

El Eje MERCOSUR-Chile en la actualización de la VN presenta un área de influencia con una superficie 3,1 millones de km<sup>2</sup> y una población de 133 millones de habitantes, representando 25% de la superficie de los países del Eje y 53% de su población.

La red vial en el Eje tiene una longitud de 2,1 millones de km de los cuales 9,3% son pavimentados (192.000 km). Cerca del 70% de los vehículos de los países están registrados en el Eje. La infraestructura de transporte tiene un alto grado de consolidación. Sin embargo se presentan limitaciones (capacidad y estado de la infraestructura) en sectores específicos y en los accesos a los



principales centros urbanos. El transporte internacional también se ve afectado en los pasos de frontera por limitaciones normativas, operativas y de infraestructura que demoran el cruce.

La red ferroviaria de los países del Eje asciende a 75.000 km con una alta concentración en Argentina y Brasil. A todo lo largo del Eje existen líneas ferroviarias. Sin embargo, también existen diferentes trochas, lo cual dificulta la operación. Además, hay sectores en regular y mal estado.

Los ferrocarriles han sufrido diversas transformaciones. Cada día es más evidente su utilización para la movilización de cargas esenciales que tienen una típica vocación ferroviaria (grandes volúmenes, bajo valor unitario, contenedores, etc.), mientras que el transporte de pasajeros ha recibido una baja atención. En el transporte intraregional los ferrocarriles juegan un limitado papel pero existen grandes expectativas para lograr una mayor utilización.

Los puertos ubicados en el Eje son un elemento básico para facilitar el comercio exterior. Un porcentaje significativo del movimiento en el Eje se efectúa por vía acuática. La operación portuaria ha mejorado a nivel regional, pero de acuerdo con los datos de competitividad existentes, esta operación todavía ofrece muchos espacios para mejorar, especialmente en lo que tiene que ver con los canales de acceso y el acceso terrestre a los terminales portuarios.

En relación a los temas de energía, algunos aspectos fueron relevados en la VN. El consumo de energía es creciente en la zona de influencia del Eje, aunque la capacidad instalada de generación eléctrica muestra también una tendencia creciente, principalmente la proveniente de la generación de energía hidroeléctrica. Los países del Eje tienen larga experiencia en coordinar acciones para proyectos de integración energética. En este sentido, sigue habiendo oportunidad para desarrollar proyectos de integración eléctrica así como un potencial de desarrollo de gasoductos regionales. Otro tema que se perfila como una alternativa económica de gran potencial es la producción de biocombustibles.

En el campo de las comunicaciones la tendencia reciente ha llevado a la penetración de Internet para la realización de negocios y el incremento de la telefonía móvil. La utilización de la telefonía móvil en todos los países es similar. En Brasil hay 38,8 millones de líneas fijas y 99,9 millones de líneas móviles. En Paraguay hay 331.000 líneas fijas y 3,2 millones de líneas móviles.

En el trabajo de revisión de los proyectos del Eje MERCOSUR-Chile una modificación importante fue acordada: la incorporación de un nuevo Grupo de Proyectos presentado por la delegación de Argentina. Así se constituyó en Grupo 6: *Pehuenche*. A continuación se presenta el resultado de la revisión de la Cartera en el Eje MERCOSUR-Chile.

### **Grupo 1: Belo Horizonte - Frontera Argentina/Brasil - Buenos Aires**

Se incorporaron dos nuevos proyectos en el agrupamiento (“*Ampliación Aeropuerto Pedro Juan Caballero*” y “*Aeropuerto Guaraní - Hub de Carga Regional*”) y se trasladaron otros dos de los Ejes de Capricornio (“*Aeropuerto de Asunción*”) y del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (“*Aeropuerto de Encarnación*”) para conformar un “cluster” de aeropuertos en Paraguay para atender la demanda regional.



Cuadro 20 - **Proyectos del Grupo 1 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Modernización del Aeropuerto Internacional de Asunción	60,0
Ampliación del Aeropuerto Pedro Juan Caballero	S/D
Aeropuerto Guaraní - Hub de Carga Regional	S/D
Aeropuerto de Encarnación	S/D

**Grupo 2: Porto Alegre - Límite Argentina/Uruguay - Buenos Aires**

El Grupo 2 sufrió algunas modificaciones importantes; entre ellas la incorporación de nueve proyectos nuevos. Un proyecto salió del agrupamiento y fue movido al Grupo 5 del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (“Zona-Puerto de Nueva Palmira”) y el proyecto del “Puente Colonia - Buenos Aires” fue eliminado del Grupo. Adicionalmente, el proyecto de la “Central térmica de ciclo combinado San José” fue sustituido por el proyecto de la “Central térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre”, que ya está concluido. El Cuadro 21 presentan las modificaciones efectuadas.

Cuadro 21 - **Proyectos del Grupo 2 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Central térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre	170,0
Transporte multimodal en sistema Laguna Merín y Laguna de los Patos	S/D
Expansión del Puerto de Colonia (muelles, dragado e incorporación de áreas)	46,0
Puerto Sauce de Juan Lacaze	10,0
Puerto de Montevideo (obras complementarias)	44,0
Traslado terminal pesquera de Montevideo	35,0
Construcción puerto seco en proximidad del Puerto Montevideo	40,0
Reacondicionamiento ferrovía Sudriers - La Paloma	12,0



Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Estación internacional Rivera - Santana do Livramento	S/D
Ferrovías para la Integración	247,0

### **Grupo 3: Valparaíso - Buenos Aires**

En el Grupo 3 fue acordado el traslado de cuatro proyectos al nuevo Grupo 6 del mismo Eje MERCOSUR-Chile (“*Implementación del control integrado en el Paso Pehuenche*”, “*Pavimentación Ruta Nacional 40 Sur Tramo Malargue - Límite con Neuquén*”, “*Pavimentación Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acceso al Paso Pehuenche*” y “*Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche. Ruta CH 115*”). Adicionalmente cabe mencionar la eliminación del proyecto “*Variante cobertizo-túnel complejo Los Libertadores - Límite con Argentina*”.

### **Grupo 4: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú**

En este Grupo se incorporaron siete nuevos proyectos. El Cuadro 22 presenta las modificaciones.

Cuadro 22 - **Proyectos del Grupo 4 (modificaciones)**

Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Mejoramiento Ruta Nacional 38 tramo Córdoba - Patquia	100,0
Pavimentación Ruta Nacional 150. Provincia de San Juan	100,0
Pavimentación Ruta Nacional 76, Vinchina (Límite con Chile). Provincia de la Rioja	100,0
Renovación y rehabilitación ramales A2, A10, A7 del Ferrocarril Belgrano para carga	225,0
Ampliación y adecuación del Aeropuerto de Salto	S/D
Mejora del Paso de Frontera de Paysandú	0,8
Duplicación Ruta Nacional 19: tramo Ruta Nacional 11 - Córdoba	S/D



**Grupo 5: Grupo Energético**

En este agrupamiento fueron incorporados cuatro nuevos proyectos. Adicionalmente, dos proyectos de este Grupo fueron trasladados e incorporados al Grupo 3 del Eje de Capricornio (“*Línea de transmisión 500 KV (Yacyretá - Ayolas - Carayao)*” y “*Construcción de la Central Hidroeléctrica de Yguazú*”). El Cuadro 23 presenta los proyectos incorporados al Grupo.

Cuadro 23 - **Proyectos del Grupo 5 (modificaciones)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Central Nuclear de Atucha 2 (Argentina)	500,0
Instalación de planta de regasificación GNL en Uruguay	600,0
Central térmica de base para Uruguay 400 MW	S/D
Pequeñas centrales hidroeléctricas de Centurión y Talavera 65 MW sobre Río Jaguarão	60,0

**Grupo 6: Pehuenche**

El principal cambio realizado al Eje MERCOSUR-Chile fue la incorporación del nuevo Grupo 6 al Eje, con la denominación de “*Pehuenche*”. Por tratarse de un Grupo nuevo se definió una Función Estratégica para el Grupo y se seleccionó un Proyecto-Ancla.

**Función Estratégica:**

- *Brindar alternativas de conectividad y servicios a los flujos comerciales entre los países de MERCOSUR y Chile.*

**Proyecto-Ancla:**

- *“Pavimentación de los accesos al Paso Pehuenche” (“Pavimentación Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acceso al Paso Pehuenche” y “Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche. Ruta CH 115”)*

Para conformar este Grupo, cuatro proyectos migraron del Grupo 3 del mismo Eje MERCOSUR-Chile (“*Implementación del control integrado en el Paso Pehuenche*”, “*Pavimentación Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acceso al Paso Pehuenche*”, “*Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche. Ruta CH 115*” y “*Pavimentación Ruta Nacional 40 Sur tramo Malargüe - Límite con Neuquén*”) y se incorporaron cuatro nuevos proyectos al Grupo. El Cuadro 24 presenta los proyectos del Grupo 6.



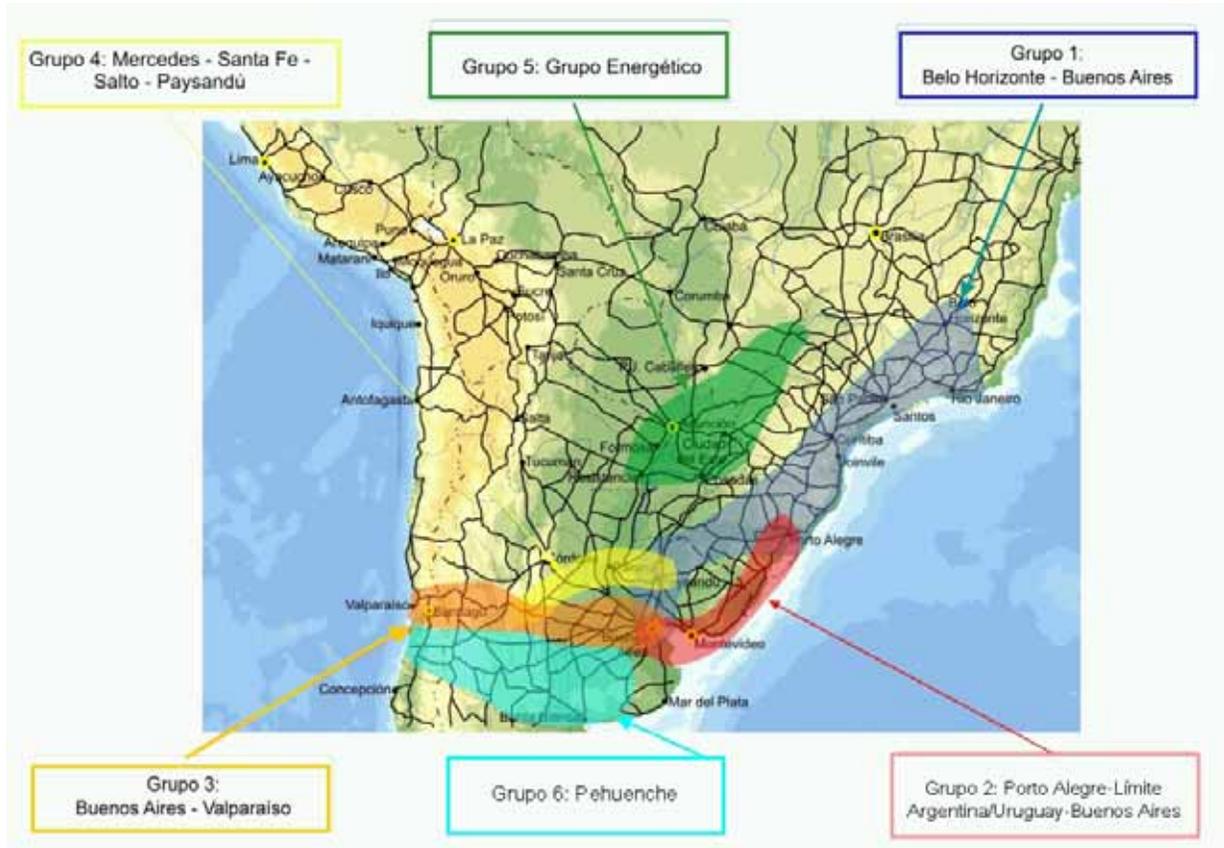
Cuadro 24 - **Proyectos del Grupo 6 (Nuevo Grupo)**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> <i>(US\$ millones)</i>
Implementación del control integrado en el Paso Pehuenche	S/D
Pavimentación Ruta Nacional 40 Sur tramo Malargüe - Límite con Neuquén	110,0
Pavimentación Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acceso al Paso Pehuenche (Proyecto-Ancla)	80,0
Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche. Ruta CH 115 (Proyecto-Ancla)	60,0
Corredor vial San Nicolás/Zárate - Paso Pehuenche	S/D
Corredores ferroviarios acceso a los Puertos de Mar del Plata y Quequén	S/D
Ampliación del Puerto de Mar del Plata	S/D
Mejoramiento del Puerto de Quequén	S/D

El siguiente mapa refleja los agrupamientos modificados con la creación del nuevo Grupo 6, tras el GTE del Eje MERCOSUR-Chile.



Mapa 4 - Grupos del Eje MERCOSUR-Chile (modificado)



Con relación a los temas de los PSI y a la identificación de Grupos de Proyectos seleccionados para aplicar las nuevas metodologías de planificación, el grupo de trabajo indicó:

- ✓ En el PSI de Transporte Aéreo se discutió la posibilidad de avanzar con análisis de dos casos concretos: “Hubs de carga” en Guaraní y “Hubs de pasajeros”.
- ✓ En el PSI de Transporte Multimodal quedaron como propuestas para estudiar los Puertos de Bahía Blanca y Sauce.
- ✓ En el PSI de Integración Energética se discutió la posibilidad de analizar el mercado de energía, a través de un caso particular: “Comercialización de energía entre Paraguay y Uruguay”.
- ✓ En el PSI de Facilitación de Pasos de Frontera se acordó seguir con los trabajos en el *Sistema Cristo Redentor*.

### 3.8 Eje Perú-Brasil-Bolivia

El 25 de abril de 2007, tuvo lugar en la ciudad de Lima, Perú, la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje Perú-Brasil-Bolivia.

El Eje Perú-Brasil-Bolivia presenta un área de influencia con una superficie de 3,5 millones de km<sup>2</sup> y una población de 13,3 millones de habitantes.

Los proyectos del Eje se concentran en espacios territoriales emergentes. El potencial de esos proyectos está especialmente condicionado por el desarrollo de actividades productivas que generen



flujos relevantes. Sin embargo, como el Eje está en territorio amazónico de gran valor y vulnerabilidad ecológica, hay una urgencia de favorecer un nuevo paradigma de economía sostenible en contraposición al paradigma tradicional de expansión de la frontera agrícola. De esta manera, los proyectos del Eje y acciones complementarias deben ser planeados para ampliar la presencia del Estado y de la regulación de las actividades económicas en general, así como apoyar la nueva economía amazónica.

Tres dinámicas diferentes pueden ser observadas para el futuro del Eje, y en especial para el territorio del Grupo 1. Una dinámica primaria de más corto plazo: Madre de Dios - Acre - Pando (MAP), con abastecimiento básico mejorado, y aumento de escala para desarrollo de economía amazónica sostenible. Una dinámica secundaria de corto-mediano plazo: complementariedad costa-sierra-selva, con expansión del comercio interregional, surgimiento de cadenas productivas más complejas, con mayor valor agregado y logística más avanzada. Por último, una dinámica terciaria a más largo plazo: reestructuración de la logística de los grandes flujos agroindustriales de Brasil hacia la cuenca del Pacífico.

Con relación al proceso de revisión de los Grupos de Proyectos del Eje, fueron propuestas algunas modificaciones (separación y fusión de proyectos) así como la inclusión de nuevos proyectos, conforme se detalla a continuación.

**Grupo 1: Corredor Porto Velho - Río Branco - Puerto Asís - Puerto Maldonado - Cusco / Juliaca - Puertos del Pacífico**

En el Grupo 1 se incorporaron dos nuevos proyectos de energía a la cartera del Grupo, los proyectos “Línea de transmisión San Gabán - Puerto Maldonado”, actualmente en fase de licitación, y “Línea de transmisión Puerto Maldonado - Frontera Brasil”, en fase de perfil. También se incorporaron en el Grupo los proyectos “Mejoramiento en Aeropuerto de Juliaca” y “Mejoramiento en Aeropuerto de Arequipa”, que fueron trasladados del Grupo 9 del Eje Andino.

Cuadro 25 - **Proyectos del Grupo 1 (modificaciones)**

Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Línea de transmisión San Gabán - Puerto Maldonado	S/D
Línea de transmisión Puerto Maldonado - Frontera Brasil	S/D
Mejoramiento en Aeropuerto de Juliaca	12,0
Mejoramiento en Aeropuerto de Arequipa	18,0



**Grupo 2: Corredor Río Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz**

El primer cambio acordado fue la separación del Proyecto-Ancla en dos proyectos independientes (i) “Carretera Guayaramerín - Riberalta - Yucumo - La Paz” y (ii) “Puente binacional sobre el Río Mamoré entre Guayaramerín y Guajara-Mirín”. Con esta modificación el Proyecto-Ancla pasa a ser el proyecto “Puente binacional sobre el Río Mamoré entre Guayaramerín y Guajara-Mirín”. También fue alterada la Función Estratégica, conforme se detalla a continuación.

Cuadro 26 - **Proyectos del Grupo 2 (modificaciones)**

Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Carretera Guayaramerín - Riberalta - Yucumo - La Paz	S/D
Puente binacional sobre el Río Mamoré entre Guayaramerín y Guajara-Mirín	S/D

**Función Estratégica:**

- *Abrir nuevas posibilidades para el desarrollo socio-económico de la región MAP a través de su vinculación con el eje central boliviano.*

**Proyecto-Ancla:**

- *“Puente binacional sobre el Río Mamoré entre Guayaramerín y Guajara-Mirín”*

**Grupo 3: Corredor fluvial Madeira - Madre de Dios - Beni**

Se acordaron dos importantes modificaciones en proyectos existentes en el Grupo: (i) El proyecto “Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guayaramerín” fue modificado a “Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guayaramerín incluyendo esclusas para la navegación en las hidroeléctricas”; y (ii) el proyecto “Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira incluyendo esclusas para navegación” fue modificado a “Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (1º Hidroeléctrica Santo Antonio)”. Esta modificación fue incorporada para separar los costos y responsabilidades sectoriales (energía y transportes) de los dos componentes del proyecto original (planta hidroeléctrica e hidrovía).

Cuadro 27 - **Proyectos del Grupo 3 (modificaciones)**

Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guayaramerín incluyendo esclusas para la navegación en las hidroeléctricas	800,0
Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctricas de Santo Antonio - 3.326 MW y Jirau - 3.168 MW)	10.500,0



En lo referente a la Función Estratégica del Grupo de Proyectos se propuso añadir una función adicional, quedando la **Función Estratégica** del Grupo 3 del siguiente modo:

- *Consolidar una vía de integración internacional fluvial afectando principalmente la logística de transporte y el desarrollo socio-económico 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.*

Con relación a los temas de los PSI y a la identificación de Grupos de Proyectos seleccionados para aplicar las nuevas metodologías de planificación, el grupo de trabajo identificó algunos aspectos relevantes para el Eje.

- ✓ Hubo acuerdo en que la facilitación de los pasos de frontera sea un tema clave para el desarrollo del Eje. Para este fin, se acordó que, con el apoyo de la delegación brasileña, se prepararía una propuesta para la organización de un taller de intercambio de experiencias en este tema, focalizando la atención a la dinámica específica del Grupo 1 del Eje, a fin de propiciar la unificación de criterios y promover acciones tendientes a mejorar la eficacia y eficiencia de los pasos fronterizos. Esta actividad se podría dar en coordinación con otros EID.
- ✓ La delegación de Brasil, a su vez, manifestó interés en reexaminar las posibilidades de interconexión eléctrica regional. Con tal propósito, elaborará una propuesta para consideración de las Coordinaciones Nacionales de IIRSA.
- ✓ Al igual que en el Eje Interoceánico Central, en este Eje es de especial importancia el desarrollo de los sistemas de transporte aéreo regional, por lo que sería conveniente coordinar este tema con los trabajos que se lleven a cabo en el marco del Eje Interoceánico Central.
- ✓ Finalmente, se consideró conveniente explorar la posibilidad de aplicar las metodologías de Integración Productiva y Logística en el Grupo 1 o el Grupo 2, enfocándose en el desarrollo de complementariedades productivas entre la sierra y la selva.

### **3.9 Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná**

Los días 21 y 22 de agosto de 2007, tuvo lugar en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná con el objetivo de iniciar el proceso de planificación territorial indicativa de IIRSA para el Eje.

En esta reunión del GTE del Eje de la Hidrovía fue cumplida la primera etapa del proceso de planificación, en la cual fueron identificados los proyectos de transporte, energía y comunicaciones; definidos los Grupos de Proyectos de cada Eje con su respectiva Función Estratégica y Proyecto-Ancla; e identificados aspectos de los PSI que son relevantes para cada Grupo de Proyectos. En un GTE posterior se concluirá el proceso de planificación de este Eje para obtener una comprensión más amplia de la contribución de los Grupos de Proyectos a la integración física y desarrollo sostenible de los países.

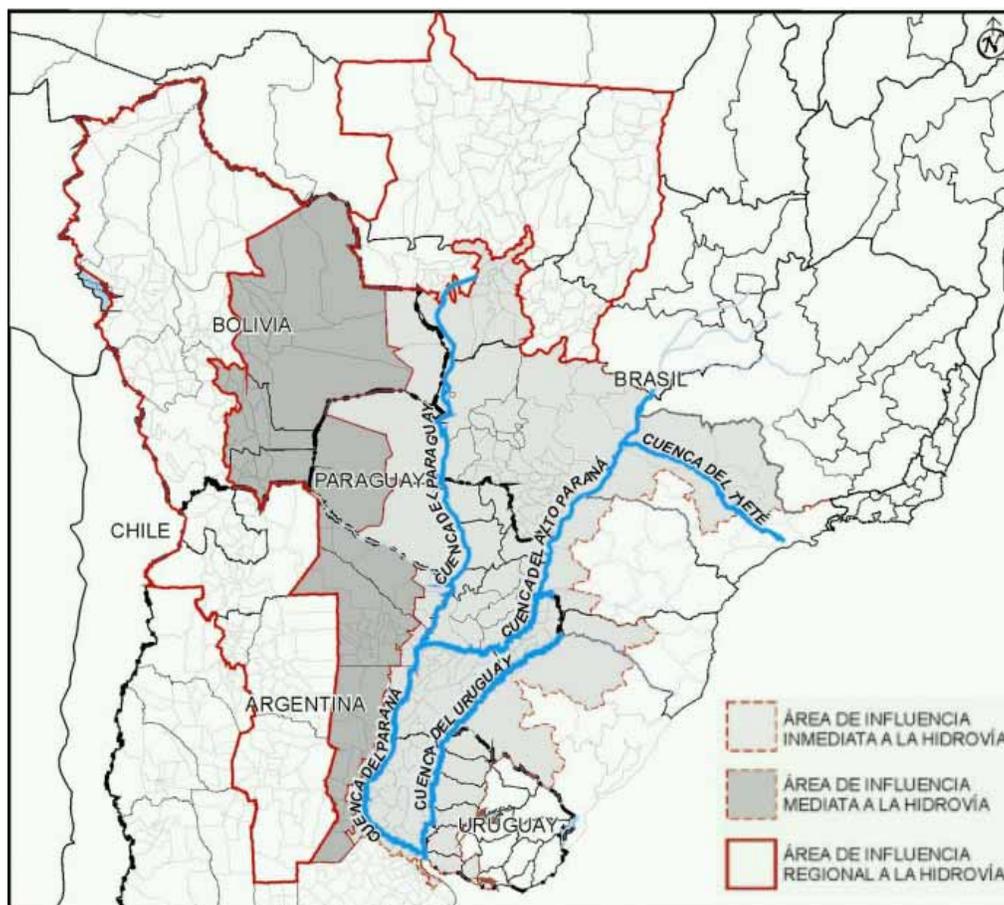
De acuerdo con la metodología de planificación indicativa de IIRSA se empezaron los trabajos con la presentación de la Visión de Negocios del Eje (VN) actualizada, para lo cual se contó con una ampliación del trabajo realizado en el año 2005 y presentado en oportunidad del primer GTE de la HPP.



El territorio considerado como parte del Eje comprende las áreas de influencia de las cuencas de los Ríos Paraguay, Paraná, Tieté y Uruguay. La superficie inmediata es de 691.065 km<sup>2</sup>, sin embargo los Grupos de Proyectos definidos por los países del Eje están conformados en el área que abarca la superficie mediana. Son 2,2 millones de km<sup>2</sup> y alcanza al 16,3 % de la suma del área de los cinco países. La población del área de influencia mediana alcanza a 38,5 millones de habitantes, representando el 15,9 % de la suma de la población de los 5 países que integran el Eje HPP.

El Eje podría llegar a tener una influencia sobre un área más amplia en la región. Así la superficie regional alcanzaría 4 millones de km<sup>2</sup>, representando el 28,7 % de la suma del área de los cinco países con una población de 97,6 millones de habitantes.

Mapa 5 - Área de Influencia del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná



La primera observación que surge del análisis del área ampliada del Eje es que la región Este del Eje, es el área de mayor densidad económica (mayor peso del PIB y de la población) aunque, desde el punto de vista del transporte fluvial como elemento articulador está mucho menos desarrollado por la presencia de Itaipú. En este sentido, tanto el Río Tieté, como el Alto Paraná y el Río Uruguay, tienen menos densidad de tráfico con el sistema Paraguay-Paraná. Este aspecto fue importante en la conformación de los Grupos 2, 4 y 5, como se verá más adelante.

La VN muestra claramente que la importancia del transporte fluvial en el área de influencia del Eje se incrementará especialmente en la medida que se ejecuten los proyectos que permitan el continuo desarrollo de estas vías de transporte (dragado de pasos críticos, accesos y mejoras de los puertos,



circunvalación de ciudades portuarias, etc.). Por otro lado, hay un desafío en la recuperación de las redes de infraestructura vial y ferroviaria ya que muestran, en todo el Eje, un creciente nivel de obsolescencia e insuficiencia. Esta situación está llevando a verdaderos “cuellos de botella” en muchos accesos a puertos de la región, así como también a menores velocidades de los vehículos, acrecentando sensiblemente los costos de transporte.

El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná tiene el gran potencial de convertirse en el Eje articulador Norte-Sur de los Ejes transversales (Interoceánico Central, Capricornio y MERCOSUR-Chile), debiéndose adecuar los nodos de transferencia con los ferrocarriles, carreteras y puertos, especialmente aquellos que tienen importancia esencial: Puerto Suárez - Corumbá; Asunción - Clorinda; Resistencia - Corrientes y Rosario - Victoria y la transposición de Itaipú.

En el área del Eje se concentra un contingente importante de hidroeléctricas binacionales. Sin embargo, existe un gran potencial de integración energética en el área de influencia del Eje, no sólo de energía eléctrica, sino también de gas, así como la ampliación de la producción y uso de los biocombustibles.

En relación a los temas ambientales, la VN apunta algunas sensibilidades en el área de influencia del Eje HPP, tales como: inundaciones por desborde de los grandes ríos, carencia de agua potable de red y de sistemas de excretas, contaminación de cauces de agua superficiales y subterráneos, estrés hídrico regional, desvíos de aguas de grandes ríos, sedimentación de ríos con desbordes e inundaciones, sobreexplotación del Acuífero Guaraní, lavado de suelos - lixiviación por excesos de lluvias y suelos friables, desecamiento de zonas pantanosas (humedales), deforestación de bosques nativos, pérdida de biodiversidad por ampliación de la frontera agropecuaria. Por lo tanto, las cuestiones socio-ambientales están presentes en el desarrollo de los proyectos del Eje haciendo necesaria la aplicación de adecuados mecanismos de evaluación, mitigación y monitoreo de los proyectos.

En el grupo de trabajo de planificación los representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay acordaron la división territorial del Eje HPP en cinco agrupamientos. Los Grupos de Proyectos fueron constituidos en el entorno de las cuencas de los Ríos Uruguay, Tieté, Paraná y Paraguay que componen el territorio, de esta forma los cinco grupos conformados se identificaron de la siguiente manera:

- ✓ **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

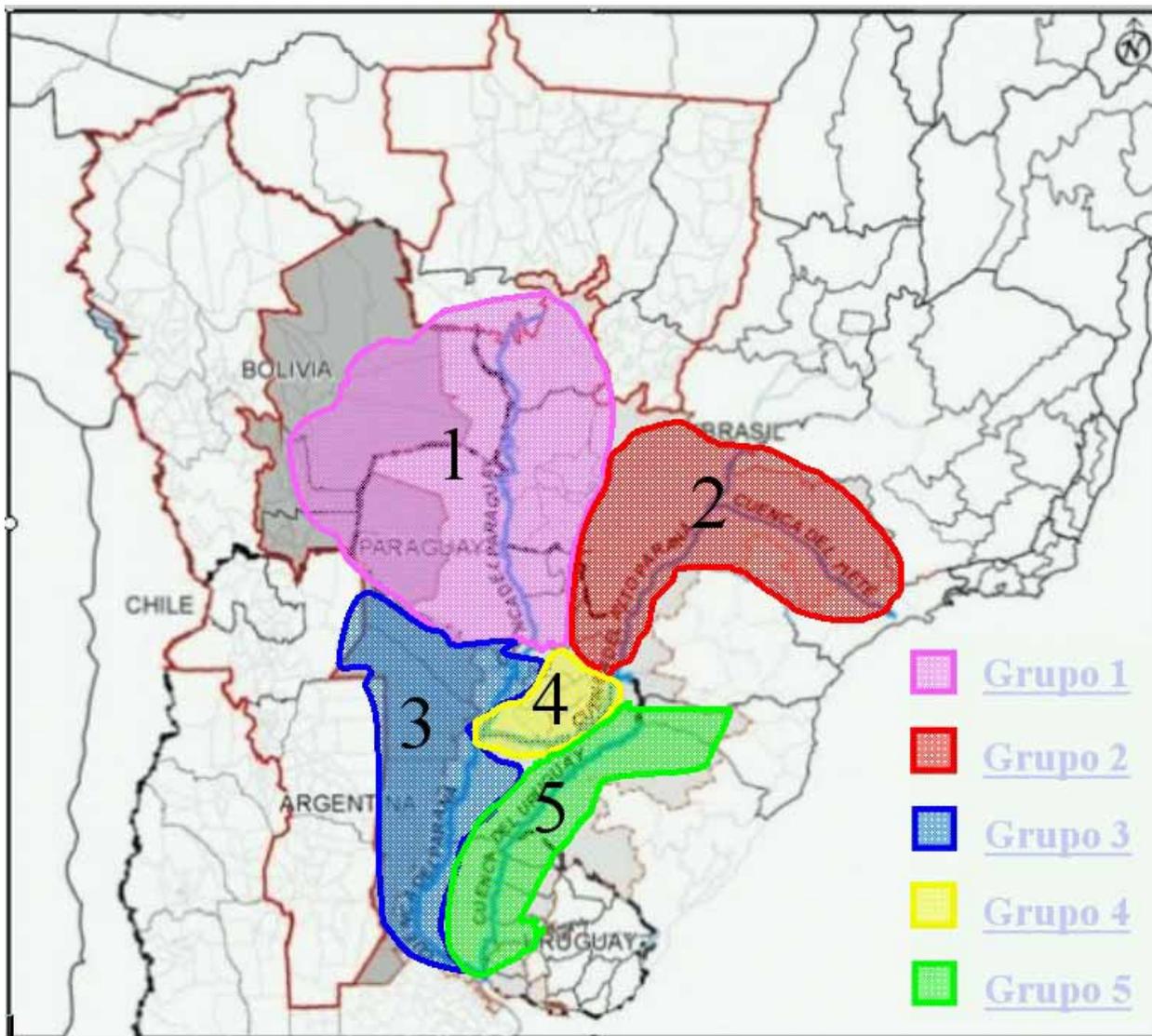
La definición de los Grupos de Proyectos fue realizada de manera más sencilla, y antes mismo de la definición de los proyectos que serían la base para la conformación de los agrupamientos, en función de las características geográficas del Eje, dada la existencia de las cinco cuencas principales mencionadas.

Para cada uno de los cinco Grupos identificados fueron establecidas: (i) la Función Estratégica; (ii) el conjunto de proyectos que en función de sus sinergias pasarían a pertenecer al Grupo preseleccionado; y (iii) el Proyecto-Ancla de cada uno de los Grupos.



El mapa 6 refleja, de manera aproximada, el área de los Grupos de Proyectos del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Mapa 6 - Agrupamientos del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná



La composición final de los proyectos del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná fue el resultado de la selección de nuevos proyectos, el traslado de proyectos de otros Ejes de la Iniciativa para este Eje, así como la posterior salida de proyectos de este Eje que pasaron a ser parte del Eje MERCOSUR-Chile. Tras el trabajo realizado se identificaron un total de 98 proyectos.

El cuadro 28 muestra el número total de proyectos identificados por cada Grupo de Proyecto del Eje y para cada tipo y subtipo de proyecto.

Cuadro 28 - Síntesis de los Proyectos del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Grupo	Nº Proyectos	TICs	Energía	Ferrovial	Fluvial	Multi-modal	Portuario	Vial
<b>Grupo 1:</b> <i>Río Paraguay, Asunción-Corumbá</i>	11	1	0	1	4	0	1	4
<b>Grupo 2:</b> <i>Tieté-Paraná (Itaipú)</i>	21	0	1	5	3	1	6	5
<b>Grupo 3:</b> <i>Ríos Paraguay-Paraná, Asunción-Delta del Paraná</i>	36	2	3	8	3	0	12	8
<b>Grupo 4:</b> <i>Río Paraná, Itaipú-Confluencia</i>	14	0	0	1	3	0	7	3
<b>Grupo 5:</b> <i>Río Uruguay</i>	16	0	1	3	4	0	7	1
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>21</b>

A continuación se presentan el detalle de los Grupos de Proyectos del Eje de la Hidrovía.

### **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.*

#### **Proyecto-Ancla:**

- *“Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay, Asunción - Apa”*

Cuadro 29 - Proyectos del Grupo 1

Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
----------	------------------------------------

Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay, Asunción - Apa (Proyecto-Ancla)

S/D



<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Construcción del proyecto ferropuerto Motacucito - Mutún - Puerto Busch	138,0
Canal artificial Mutún - Puerto Busch	136,0
Pavimentación Puerto Suárez - Mutún	18,8
Desarrollo de la infraestructura de la futura Zona Franca Boliviana en Zárate(*)	S/D
Sistema de predicción de niveles para la navegación en el Río Paraguay (Apa - aguas arriba)	S/D
Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay entre Apa y Corumbá	S/D
Sistema de comunicaciones del Río Paraguay (Asunción - aguas arriba)	S/D
Pavimentación del tramo carretero San Estanislao - Puerto de Rosario (Ruta Puerto de Rosario)	S/D
Pavimentación del tramo carretero Santa Rosa - Puerto Antequera (Ruta 11)	S/D
Pavimentación ruta Concepción - Vallemí	S/D

(\*) La inclusión definitiva del proyecto estará sujeta a los resultados de las discusiones bilaterales

Nota: El proyecto “Dragado del Sistema Hidrológico Tamengo”, podría ser incluido a este grupo una vez que las discusiones bilaterales entre ambos países hayan concluido.

## **Grupo 2: Tieté - Paraná (Itaipú)**

### **Función Estratégica:**

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

### **Proyecto-Ancla:**

- *“Proyecto binacional transposición de Itaipú”*



Cuadro 30 - **Proyectos del Grupo 2**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Proyecto binacional transposición de Itaipú (Proyecto-Ancla)	S/D
Represa hidroeléctrica de São Paulo (Río Paraná)	S/D
Acceso ferroviario a la terminal multimodal de Santa Terezinha de Itaipú	S/D
Ferrovía entre Guaíra y Cianorte	S/D
Ferrovía entre Panorama y Adamantina	S/D
Ferrovía entre Presidente Epitácio y Presidente Prudente	S/D
Mejoramiento de la navegabilidad del Río Alto Paraná (aguas arriba Itaipú)	S/D
Construcción ferroviaria Cascavel - Foz de Iguazú y Cascavel - Guaira (Proyecto Rótula con el Grupo 4 del Eje de Capricornio)	S/D
Mejoramiento de la navegabilidad del Río Tieté	S/D
Ampliación del Puerto Bataguazú (MS) en el Río Alto Paraná	S/D
Puerto del Mundo Novo (Río Alto Paraná)	S/D
Terminal portuaria de Santa Terezhina en Lago de Itaipú	S/D
Terminal portuaria estadual en zona Alto Paraná en el Lago de Itaipú	S/D
Acceso vial a la terminal en Santa Terezinha de Itaipú	S/D
BR-277: Santa Terezinha de Itaipú - Cascavel	S/D
Puente Epitácio: ampliación del puente y del canal	S/D
SP-270: Ourinhos - Presidente Epitácio	S/D



Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Navegabilidad del Río Paraná	S/D
Ampliación de Puerto Indio	S/D
Rehabilitación del Puerto Saltos del Guairá	S/D
Pavimentación Troncal II	S/D

### **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.

#### **Proyecto-Ancla:**

- “Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraná desde Santa Fe hasta Asunción”

**Cuadro 31 - Proyectos del Grupo 3**

Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraná desde Santa Fe hasta Asunción (Proyecto-Ancla)	S/D
Mejora del sistema de comunicaciones en el Río Paraná (entre Santa Fe y Confluencia)	S/D
Central termoeléctrica Belgrano en Campana	650,00
Central termoeléctrica San Martín en Timbúes	500,00
Estación transformadora en Mercedes	25,00



<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Recuperación del ramal Paraná - Curuzú Cuatiá	S/D
Recuperación del ramal Tucumán - Rosario	S/D
Recuperación del ramal Zárate - Rosario	S/D
Recuperación y bi-trocha del ramal ferroviario Corrientes - Monte Caseros	S/D
Reordenamiento de accesos ferroviarios a la ciudad de Rosario	S/D
Reordenamiento de accesos ferroviarios a la ciudad de Santa Fe	S/D
Mejoramiento de accesos fluviales a puertos del Río Paraná	S/D
Profundización del calado del Río Paraná desde Santa Fe hasta la desembocadura en el Río de la Plata	110,00
Ampliación del Puerto de Baradero	S/D
Ampliación del Puerto de Ibicuy	S/D
Ampliación del Puerto de San Pedro	S/D
Ampliación del Puerto Diamante	S/D
Ampliación y modernización del Puerto de Corrientes	10,00
Plan maestro Puerto de Rosario	S/D
Rehabilitación del Puerto Bella Vista	10,00
Rehabilitación del Puerto Esquina	7,00
Rehabilitación del Puerto Formosa	S/D



<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Reconversión del Puerto de Santa Fe	S/D
Sistema de defensa del Puerto de Barranqueras	S/D
Circunvalación ciudad de Formosa	S/D
Circunvalación ciudad de Santa Fe	S/D
Circunvalación ciudad de Rosario	600,00
Pavimentación Ruta Nacional 11, tramo Empalme Ruta Nacional 89 - M. Belén	S/D
Pavimentación Ruta Nacional 11, tramo Santa Fe - San Justo	S/D
Pavimentación Ruta Provincial 13, empalme Ruta Nacional 11- Villa Ángela	90,00
Pavimentación Ruta Provincial 9, Colonia Cano - El Colorado	S/D
Sistema de comunicaciones en el Río Paraguay (Asunción - Confluencia)	S/D
Optimización del sistema de terminales portuarias de Asunción (accesos terrestres y fluviales; localización de terminales)	S/D
Pavimentación Villeta - Alberdi	S/D
Rehabilitación y mejora del corredor ferroviario Asunción - Montevideo	S/D
Construcción ferrovía Asunción - Posadas	S/D

#### **Grupo 4: Río Paraná, Itaipú - Confluencia**

##### **Función Estratégica:**

- *Fortalecer la dinámica socio-económica 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.

**Proyecto-Ancla:**

- “Proyecto binacional mejora de la navegabilidad en el Alto Paraná”

**Cuadro 32 - Proyectos del Grupo 4**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Proyecto binacional mejora de la navegabilidad en el Alto Paraná (Proyecto-Ancla)	S/D
Ampliación del Puerto Eldorado	S/D
Ampliación del Puerto de Ituzaingó	27,0
Ampliación del Puerto Ita-Ibaté	9,0
Modernización del Puerto de Iguazú	S/D
Reconversión de los Puertos Posadas y Santa Ana	S/D
Esclusas de Corpus (proyecto binacional)	S/D
Accesos viales a Encarnación (*)	1,0
Puerto de Encarnación (*)	6,0
Relocalización de malla ferroviaria (*)	3,0
Desvío del Río Aguapey (*)	64,0
Construcción del Puerto de Kaarendy sobre el Río Paraná	S/D
Pavimentación del tramo carretero Pdte. Franco - M. Otaño - Natalio y acceso a 9 puertos sobre el Río Paraná	S/D



Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Pavimentación del sistema vial de acceso a puertos sobre el Río Paraná	S/D

(\*) Obras complementarias de Yacyretá

### **Grupo 5: Río Uruguay**<sup>3</sup>

#### **Función Estratégica:**

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

#### **Proyecto-Ancla:**

- *“Proyecto binacional mejora de la navegabilidad en el Río Uruguay”*

Cuadro 33- **Proyectos del Grupo 5**

Proyecto	Inversión Total (US\$ millones)
Proyecto binacional mejora de la navegabilidad en el Río Uruguay (Proyecto-Ancla)	40,0
Recuperación del ramal ferroviario Zárate - Posadas	S/D
Mejora en los accesos fluviales a puertos en el Río Uruguay	S/D
Ampliación del Puerto San Javier	S/D
Embarcadero del Puerto Alvear	S/D
Mejoras en el Puerto de Concepción del Uruguay	S/D
Construcción de la esclusa de Salto Grande (Proyecto binacional)	300,0
Gasoducto Paysandú - Colonia	S/D

<sup>3</sup> La mención de los proyectos del Grupo 5 es provisoria. La inclusión definitiva de los mismos está sujeta a análisis y revisión de los países participantes en el agrupamiento.



<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
Construcción del ramal ferroviario Mercedes - Puerto de Nueva Palmira	50,0
Reacondicionamiento del tramo ferroviario Algorta - Paysandú - Salto	10,0
Diseño y construcción del canal alternativo Casa Blanca	3,0
Ampliación del recinto portuario de Fray Bentos	S/D
Mejora de accesos e infraestructura portuaria del Puerto de Nueva Palmira	10,0
Reactivación de los puertos de Paysandú, accesos y área de almacenaje	5,0
Reactivación de los puertos de Salto, accesos y área de almacenaje	S/D
Circunvalación vial Nueva Palmira y sistema de accesos terrestres a los puertos	6,0

Con relación a los Procesos Sectoriales de Integración (PSI) fueron identificados algunos temas que se detallan en el siguiente cuadro:

**Cuadro 34 - Procesos Sectoriales de Integración**

<b>ID</b>	<b>Proceso Sectorial de Integración</b>	<b>Originado en discusión de Grupo de Proyecto</b>
<b>PSI Transporte Multimodal</b>		
1	<i>Estudio viabilidad operador(es) boliviano(s) en carga</i>	1
2	<i>Internalización de los reglamentos del Acuerdo de la HPP</i>	1, 3, 5
3	<i>Desarrollar sistema regulatorio para la operación de las hidrovías del grupo entre AR, BR y PY</i>	2, 4
4	<i>Diseño óptimo de embarcaciones para el Río Uruguay</i>	5
5	<i>Diseño óptimo de embarcaciones para la HPP</i>	3
<b>PSI Pasos de frontera</b>		
6	<i>Facilitación fronteriza para el transporte fluvial</i>	1, 3, 4, 5



#### 4. LOS GRUPOS TÉCNICOS EJECUTIVOS (GTE) - IMPLEMENTACIÓN

Esta sección del documento está dedicada a mostrar el avance en la implementación y el financiamiento de los 31 proyectos de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) y de los demás proyectos de la Cartera de 2003-2006 (*cartera en ejecución*). Los cuadros y mapas que se presentan a continuación ilustran los resultados del esfuerzo de los países en implantar los 351 proyectos de la Cartera IIRSA 2003-2006.

Algunos aspectos importantes merecen ser destacados:

- ✓ De los 31 proyectos que conforman la AIC, 24 de ellos estarán concluidos o en estado avanzado de ejecución en 2010, año de conclusión de la Iniciativa.
- ✓ Cuatro de los ocho proyectos restantes podrían ver un grado de avance similar a los anteriores, siempre que en el transcurso de 2008 se tomen las decisiones y acciones necesarias para avanzar con la implementación de las inversiones contempladas en cada proyecto.
- ✓ Por el contrario, y a la luz de la información actual, se espera que tres de los proyectos de la AIC no estén implementados para 2010.

Los Cuadros 35 y 36 presentan el estado de situación de los 31 proyectos de acuerdo con los datos del Sistema de Gestión Estratégica de la AIC (SIGE) y el Mapa 7 muestra la proyección del estado de avance de la AIC en 2010.

**Cuadro 35 - Estado actual de implementación de los proyectos de la AIC por Eje**

	No Proyectos	Concluido	En Ejecución	Licitación/ concesión	En Prep.
Amazonas	4	0	1	1	2
Andino	3	0	0	1	2
Capricornio	2	0	0	0	2
Escudo Guayanés	4	0	1	0	3
Interoceánico Central	7	0	4	0	3
MERCOSUR-Chile	7	0	3	1	3
Perú-Brasil-Bolivia	2	1	1	0	0
PSI	2	0	1	0	1
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>16</b>



Cuadro 36- Estado de Implementación de los proyectos de la AIC

	Proyecto	Monto				
1	Duplicación de la Ruta 14	370,0				
2	Adecuación del Corredor Río Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira	176,8				
3	Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Río Branco	12,0				
4	Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)	1.200,0				
5	Proyecto Ferroviario Los Andes-Mendoza	251,0				
6	Ruta Internacional 60 CH (sector Valparaíso-Los Andes)	286,0				
7	Gasoducto del Noreste Argentino	1.000,0				
8	Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba	10,0				
9	Nuevo Puente Presidente Franco-Porto Meira y C. de Frontera	55,0				
10	Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez	444,8				
11	Anillo Ferroviario de São Paulo (Norte y Sur)	400,0				
12	Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro	1,2				
13	Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estac. Abaroa (1º etapa)	60,0				
14	Carretera Toledo-Pisiga	93,0				
15	Rehabilitación de la Carretera Iquique-Colchane	37,0				
16	Rehabilitación del Tramo El Sillar	2,5				
17	Centro de Frontera de Desaguadero	7,5				
18	Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira	2,0				
19	Recuperación de la navegabilidad por el Río Meta	108,0				
20	Carretera Pasto-Mocoa-Puerto Asís	183,0				
21	Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centro Logístico	338,0				
22	Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa. Puertos y Centro Logístico	589,0				
23	Puerto Francisco de Orellana	105,3				
24	Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari.	1.055,0				
25	Puente sobre el Río Acre	12,0				
26	Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1º et: estud)	3,3				
27	Puente sobre el Río Takutu	10,0				
28	Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Surinam (Paramaribo) (1º etapa)	0,8				
29	Mejorías en la vía New Nickerie-Paramaribo-Albina	105,0				
30	Exportación por Envíos Postales para PYMES	2,5				
31	Implementación de Acuerdo de <i>Roaming</i> en América del Sur	0,4				
		<b>6.921,1</b>				



Mapa 7 - Perspectiva de Implantación de la AIC en 2010



Leyenda:

- Proyecto terminado o con avances significativos en 2010
- Proyecto pendiente de decisión política en la actualidad
- Proyecto con escaso avance o sin avances en 2010

El otro aspecto relevante es la constatación de que IIRSA está avanzando en su objetivo de integrar físicamente el subcontinente. Más de 40% de la Cartera de Proyectos IIRSA identificada entre 2003 y 2006 (en la primera fase del proceso de planificación) está en ejecución y con financiamiento definido.

Los próximos dos Cuadros muestran el avance de la Cartera y la composición de su financiamiento. En particular llama la atención el esfuerzo de los Tesoros Nacionales que están aportando más de 60% de los recursos, mientras el sector privado y las instituciones financieras internacionales del CCT dividen los casi 40% del aporte.



Cuadro 37 - Estado de Implementación de la Cartera IIRSA 2003-2006 <sup>4</sup>

EID	Cartera IIRSA, 2003-2006		Implementación (inversiones comprometidas)		
	No de Proy.	Inv. (M USD)	No. De Proy.	% de Impl.	Inv. Estimada (US\$ millones)
Andino	73	6.164,6	29	39,7 %	2.617,4
de Capricornio	36	2.898,3	18	50,0 %	1.643,6
del Amazonas	54	3.975,0	8	14,8 %	1.884,3
del Escudo Guayanés	32	5.852,0	8	25,0 %	657,4
del Sur	21	1.480,8	13	61,9 %	1.123,3
Interoceánico Central	44	4.423,8	21	47,7 %	3.077,2
MERCOSUR-Chile	71	18.759,0	39	54,9 %	8.647,4
Perú-Brasil-Bolivia	18	17.151,1	7	38,9 %	1.541,1
PSI	2	2,9	2	100,0 %	2,9
<b>TOTAL</b>	<b>351</b>	<b>60.707,5</b>	<b>145</b>	<b>41,3%</b>	<b>21.194,6</b>

Cuadro 38 - Fuentes de Financiamiento de la Implementación de la Cartera IIRSA

EID	Inversión movilizada (USD M)		Fuentes de Financiamiento (USD M)				
	Monto	%	Tesoro	Privada	BID	CAF	FONPL.
Andino	2.617,4	12,3%	1.599,2	944,7	23,0	50,5	0,0
de Capricornio	1.643,6	7,8%	812,4	12,0	540,0	144,2	135,0
del Amazonas	1.884,3	8,9%	1.313,6	410,7	160,0	0,0	0,0
del Escudo Guayanés	657,4	3,1%	390,9	0,0	120,5	96,0	0,0
del Sur	1.123,3	5,3%	1.104,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Interoceánico Central	3.077,2	14,5%	2.379,8	114,3	77,0	506,1	0,0
MERCOSUR-Chile	8.647,4	40,8%	5.398,0	2.371,0	539,0	199,3	10,0
Perú-Brasil-Bolivia	1.541,1	7,3%	203,3	554,6	208,7	546,5	28,0
PSI	2,9	0,0%	1,0	0,0	1,9	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>21.194,6</b>		<b>13.202,5</b>	<b>4.407,3</b>	<b>1.670,1</b>	<b>1.542,6</b>	<b>173,0</b>

Finalmente es importante resaltar que en los últimos dos años fueron creados nuevos instrumentos para apoyo a los proyectos de la Cartera IIRSA en las tres instituciones que conforman el CCT. Los fondos creados permiten realizar cooperaciones técnicas no reembolsables para la preparación de los proyectos, y los resultados, hasta la fecha, son altamente positivos, conforme se puede apreciar en los cuadros 39 a 41.

<sup>4</sup> Actualizado en base a la información generada durante la realización de los GTEs del año 2007

Cuadro 39 - Apoyo a la pre-inversión mediante el Fondo de Integración del BID (FIRII)

<b>Operaciones aprobadas y en preparación</b>		<b>Inversión Total</b> <i>(US\$ ,000)</i>
1	Programa de modernización del Puerto de Montevideo	900
2	Diseño final y EIA Caranavi - Quiquibey - Yucumo	1.145
3	Acceso al Puente Presidente Franco - Porto Meira	1.200
4	Estudio de conectividad Chile - Argentina	960
5	Preparación programa carretera Pasto - Mocoa	1.300
6	Preinversión carretera Georgetown - Boa Vista	900
7	Sistema hidroviario del Río Amazona	640
8	Estudios de navegabilidad del Río Napo	800
9	Estudios rehabilitación carretera Meerzog - Albina	1.500
10	Estudio de factibilidad Hidrovía Tieté - Paraná - Plata	165
11	Optimización Paso de Frontera Cristo Redentor	482
12	Desarrollo sostenible Arco Metropolitano Rio de Janeiro	1.040
13	Prefactibilidad plan de expansión del Puerto de Santos	1.000
<b>Total operaciones FIRII</b>		<b>12.032</b>



Cuadro 40 - Apoyo a la pre-inversión mediante el Fondo Pro-Infraestructuras de CAF

	<b>Operaciones aprobadas y en preparación</b>	<b>Inversión Total</b> <i>(US\$ ,000)</i>
1	Actualización estudios Buga - Buenaventura	134
2	Estudio preliminar concesión Aeropuerto de Manta	10
3	Factibilidad carretera Ravelo - Uncía - Llallagua	1.000
4	Estudios generación geotérmica Laguna Colorada	419
5	Diagnóstico situación Pasos de Frontera - Bolivia	25
6	Estudios para mejorar prestación de servicios en los municipios fronterizos de Villa del Rosario y Eje San Antonio - Ureña	200
7	Modelo evaluación de proyectos transnacionales	150
8	Prefactibilidad modernización Tren Patagónico	250
9	Estudios de preinversión Proyecto Puerto Busch	2.500
10	Preinversión Ruta de la Nueva Independencia - Colombia	300
11	Estudio vías de acceso al nuevo aeropuerto de Quito	300
12	Plan desarrollo fronterizo Argentina - Bolivia	350
<b>Total operaciones Pro-Infra</b>		<b>5.638</b>



Cuadro 41 - Apoyo a la pre-inversión de FONPLATA

	<b>Operaciones aprobadas y en preparación</b>	<b>Inversión Total</b> <i>(US\$ ,000)</i>
1	Estudio optimización Nodo Ñeembucu - Río Bermejo	603
2	Estudio optimización Nodo Clorinda - Asunción	603
3	Estudio transposición de Itaipú	400
<b>Total operaciones</b>		<b>1.606</b>



**ANEXO**  
**CARTERA DE PROYECTOS IIRSA 2007**





**ANEXO: CARTERA DE PROYECTOS IIRSA 2007****A) EJE ANDINO****Grupo 1: Conexión Venezuela (Eje Norte Llanero) - Colombia (Zona Norte)**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua (existente) (Proyecto-Ancla)	14,0
2	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) de Paraguachón	2,0
		<b>16,0</b>

**Grupo 2: Conexión Venezuela (Caracas) - Colombia (Bogotá) - Ecuador (Quito) (ruta actual)**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Implementación de los Centros Binacionales de Atención de Frontera (CEBAF) en los Pasos de Frontera: Cúcuta - San Antonio y Tulcán - Ipiales (Rumichaca) (Proyecto-Ancla)	4,0
2	Conexión Cúcuta - Maracaibo	20,0
3	Rehabilitación de la vía Cúcuta - Bucaramanga	72,0
4	Corredor periférico de Bogotá	58,0
5	Mejoramiento Bogotá - Girardot - Ibagué	528,0
6	Rehabilitación Popayán - Pasto - Rumichaca y mejoramiento de paso por Pasto	92,0
		<b>774,0</b>

**Grupo 3: Conexión Venezuela (Eje Orinoco Apure) - Colombia (Bogotá) III (corredor de baja altura)**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Paso de Frontera en Saravena (Proyecto-Ancla)	3,3
2	Tramo vial Saravena - El Nula	16,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
3	Culminación de la pavimentación Tame - Villavicencio	9,9
4	Puente José Antonio Páez	1,5
5	Culminación de la pavimentación Tame - Arauca	65,0
6	Paso de Frontera Arauca	2,0
7	Proyecto vial El Piñal - Saravena	6,8
		<b>104,5</b>

**Grupo 4: Conexión Pacífico - Bogotá - Meta - Orinoco - Atlántico**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Navegabilidad del Río Meta (Proyecto-Ancla)	108,0
2	Tramos faltantes de pavimentación entre Villavicencio y Puerto López	26,0
3	Paso de Frontera en Puerto Carreño	1,0
4	Bogotá - Buenaventura / Tramo Buga - Buenaventura	278,0
		<b>413,0</b>

**Grupo 5: Conexión Colombia (Puerto Tumaco) - Ecuador (Puerto Esmeraldas - Guayaquil) - Perú (Ica)**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Huaquillas - Aguas Verdes (Proyecto-Ancla)	12,1
2	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Río Mataje	3,0
3	Proyecto La Espriella - Río Mataje incluye puente sobre Río Mataje (Colombia)	15,7
4	Tramo Espriella - Mataje (Colombia)/Borbón - San Lorenzo (Ecuador)	7,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
5	Aeropuerto regional de integración fronteriza y transferencia de carga internacional Santa Rosa	65,0
6	Puerto Inca - Huaquillas y puente internacional en Huaquillas - Aguas Verdes, paso lateral en Huaquillas	82,5
7	Red vial N° 5 (concesionada)	73,1
8	Red vial N° 1 (incluye vía de evitamiento de Piura)	87,9
9	Red vial N° 4 (incluye vía de evitamiento de Chimbote)	62,0
10	Redes viales N° 2 y 3 (incluye vía de evitamiento de Chiclayo y Trujillo)	203,0
11	Construcción de la segunda calzada en el tramo Cerro Azul - Ica	228,6
12	Vía de evitamiento de Ica	15,0
		<b>854,9</b>

**Grupo 6: Conexión Colombia - Ecuador II (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja)**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel y sus accesos (Proyecto-Ancla)	2,0
2	Tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel	47,3
3	Ampliación del Aeropuerto de Zamora	40,0
4	Tramo Bella Unión - Plan de Milagro - Gualaquiza	2,8
5	Construcción de la carretera Zamora - Palanda	146,6
6	Tramo Narupa - Guamaniyacu	15,0
		<b>253,7</b>



**Grupo 7: Conexión Perú - Ecuador II (Quito - Puente de Integración - Tingo María)**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Pavimentación Vilcabamba - Puente de Integración - Jaén (Proyecto-Ancla)	78,9
2	Mejoramiento de la carretera Tocache - DV - Tingo María. Ruta Nacional 5N	45,6
3	Mejoramiento de la carretera Juanjui - Tocache. Ruta Nacional 5N	72,3
4	Mejoramiento de la carretera Tarapoto - Juanjui. Ruta Nacional 5N	106,5
5	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Puente de Integración	2,5
6	Mejoramiento del Aeropuerto de Tarapoto	6,9
		<b>312,7</b>

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

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero (Proyecto-Ancla)	7,5
2	Culminación de pavimento Potosí - Tarija	144,6
3	Mejoramiento de la carretera Ayacucho - Abancay	240,6
4	Culminación de pavimento Huancayo - Ayacucho	168,4
5	Rehabilitación de la carretera Juliaca - Desaguadero	33,0
6	Construcción de la vía de evitamiento de Urcos	7,0
7	Conexión ferroviaria Puno - El Alto	150,0
		<b>751,1</b>



**Grupo 9: Sistemas de Integración Energética**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Armonización regulatoria: eléctrica, gasífera y petrolera (Proyecto-Ancla)	S/D
2	Fortalecimiento de las interconexiones Cuatricentenario - Cuestecitas y el Corozo - San Mateo	125,0
3	Proyecto de interconexión eléctrica Colombia - Ecuador. Línea 230 KV entre subestaciones Pasto (Colombia) y Quito (Ecuador)	56,0
4	Dos microcentrales en Chinchipe y Taguien	5,0
5	Microcentral en la Provincia de Sucumbios	S/D
6	Extensión del oleoducto nor-peruano	800,0
7	Proyectos de interconexión gasífera	335,0
8	Planta carboeléctrica de Santo Domingo	625,0
9	Proyecto Uribante Caparo (redes de transmisión y generación)	S/D
10	Proyecto interconexión eléctrica Colombia - Venezuela, Puerto Nuevo - Puerto Páez - Puerto Carreño	4,5
11	Interconexión eléctrica Ecuador - Perú	76,3
12	Proyecto interconexión eléctrica Colombia - Ecuador segunda etapa	S/D
13	Transmisión eléctrica a Occidente	590,0
		<b>2.616,8</b>

**Grupo 10: Sistemas de Comunicaciones y Conectividad**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Aprovechamiento de la infraestructura existente y de las nuevas conexiones para aumentar infraestructura de comunicaciones (Proyecto-Ancla)	S/D
2	Cableado de fibra óptica para telecomunicaciones en redes de transmisión	S/D
		<b>S/D</b>



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

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Accesos al Paso de Jama (RN N° 52 - Empalme RN N° 9 - Límite con Chile) (Proyecto-Ancla)	54,0
2	Paso de Jama: Centro de Frontera Argentina	4,0
3	Interconexión eléctrica NOA - NEA	605,0
4	Rehabilitación operativa del Ferrocarril Belgrano Cargas - Ferronor (Trasandino Norte)	210,0
5	Rehabilitación Ruta Nacional N° 16, Coronel Olleros - Límite con Chaco - El Caburé	16,6
6	RN N° 81. Pavimentación Las Lomitas - Empalme Ruta Nacional N° 34	126,2
7	Optimización del nodo Clorinda - Asunción	15,0
8	Ampliación del Puerto de Aguas Profundas en Mejillones	120,0
9	Obras de adecuación del Puerto de Antofagasta	18,0
10	Rehabilitación del ramal ferroviario C3 Resistencia - Avía Terai - Pinedo (AR)	104,0
11	Rehabilitación del ramal ferroviario C12 Avía Terai - Metan (AR)	212,0
12	Rehabilitación del ramal ferroviario C14 Salta - Socompa (AR)	60,0
13	Rehabilitación del ramal ferroviario C25 Embarcación - Formosa (AR)	64,0
14	Rehabilitación del ramal ferroviario C18 Joaquín V. González - Pichanal (AR)	50,0
15	Rehabilitación de la Ruta Nacional N° 16 empalme RN N° 11 a empalme RN N° 34 (AR)	300,0
16	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 86 Gral. Güemes - Pozo Hondo (AR)	184,0
17	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 95 Empalme RN N° 81 - Villa Ángela (AR)	82,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
18	Complejo Fronterizo Jama (Chile)	7,0
19	Ampliación de la Ruta N° 25 (Chile) - Iniciativa 1	150,0
20	Ampliación de la Ruta N° 24 (Chile) - Iniciativa 2	150,0
		<b>2.531,8</b>

**Grupo 2: Salta - Villazón - Yacuiba - Mariscal Estigarribia**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Construcción puente binacional Salvador Mazza - Yacuiba y centro de frontera (Proyecto-Ancla)	10,0
2	Rehabilitación del ferrocarril Jujuy - La Quiaca	62,0
3	Pavimentación Tartagal - Misión La Paz - Pozo Hondo	190,0
4	Proyecto complementario: Carretera Abapó - Camiri (conexión Santa Cruz - Yacuiba)	104,5
5	Pavimentación del tramo Ruta 9 - Neuland - Pozo Hondo	S/D
6	Rehabilitación Belgrano Cargas Ramal C15 Perico - Pocitos (AR)	60,0
7	Duplicación y rehabilitación Ruta N° 50 tramo Pichanal - Oran (AR)	30,0
8	Pavimentación Ruta Nacional N° 40 Corredor Minero (límite con Bolivia) (AR)	100,0
9	Centro de Frontera Pozo Hondo (PY)	1,5
		<b>558,0</b>



**Grupo 3: Asunción - Paranaguá**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Meira, con centro de frontera Paraguay - Brasil (Proyecto-Ancla)	55,0
2	Ampliación de la infraestructura portuaria del Puerto de Paranaguá	84,6
3	Conclusión del anillo vial de Curitiba	S/D
4	Construcción del anillo ferroviario de Curitiba	68,5
5	Concesión mejoramiento Rutas 2 y 7 (Asunción - Ciudad del Este)	136,0
6	Construcción ferrovía Asunción - Ciudad del Este	297,5
7	Construcción Ferrovía Cascavel - Foz de Iguazú y Cascavel - Guaira (proyecto rótula del grupo 2 del Eje HPP)	S/D
8	Relocalización del Puerto de Asunción	S/D
9	Construcción de la central hidroeléctrica de Yguazú	260,0
10	Línea de transmisión 500 KV (Itaipú - Asunción)	125,0
11	Ampliación del Puerto Villeta	S/D
12	Puente ferroviario con patio de cargas (Presidente Franco - Foz de Iguazú)	S/D
13	Nuevo corredor ferroviario del Oeste del Paraná	270,0
14	Línea de transmisión 500 KV (Yacyretá - Ayolas - Carayao)	130,0
		<b>1.426,6</b>

**Grupo 4: Presidente Franco - Puerto Iguazú - Pilar - Resistencia**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Optimización del nodo Puente Ñeembucú - Río Bermejo (Proyecto-Ancla)	40,0
2	Construcción ferrovía Corrientes - Límite con Brasil	S/D



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
3	Construcción del complejo multimodal Resistencia - Corrientes	S/D
4	Centro de Frontera Puerto Iguazú (AR - BR)	4,0
5	Mejoramiento del Puente Posadas - Encarnación (Puente San Roque González de la Santa Cruz)	15,0
6	Construcción ferrovía Presidente Franco - Pilar	438,6
7	Construcción Puente Presidente Franco - Puerto Iguazú, con centro de frontera PY - AR	30,0
8	Construcción Puerto Multimodal Sur (Río Paraguay)	S/D
9	Construcción Ruta 8, tramo Caazapá - Coronel Bogado	90,0
10	Mejoramiento y concesión Ruta 6 (Ciudad del Este - Encarnación)	12,0
11	Reconstrucción de la ferrovía Garupá - Posadas	100,0
12	Construcción de variante RN 12 paso por ciudad de Posadas (Provincia de Misiones)	35,0
		<b>764,6</b>

**Grupo 5: Camino Real**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Centro de Transferencia Multimodal Tucumán (Proyecto-Ancla)	20,0
2	Rehabilitación del ramal ferroviario C6 Pinedo - Tostado	100,0
3	Rehabilitación del ramal ferroviario C Santa Fe - San Salvador de Jujuy	270,0
4	Puente vial Reconquista - Goya	S/D
5	Pavimentación RN 95 límite con Chaco - empalme RP 286 Santa Fe	45,0
6	Duplicación de calzada RN 34 límite con Salta - San Pedro de Jujuy	20,0
7	Pavimentación de RN 38 Río Marapa - principio de autopista	160,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
8	Pavimentación RN 40 San Carlos - Cachi	80,0
9	Pavimentación RN 89 Emp. RN 11 Chaco - empalme RN 34 Taboada	107,0
		<b>802,0</b>

### C) EJE DEL AMAZONAS

#### **Grupo 1: Acceso a la Hidrovía del Putumayo**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Carretera Pasto - Mocoa - Puerto Asís (Proyecto-Ancla)	308,0
2	Acceso y adecuación del Puerto de Puerto Asís (Muelle La Esmeralda)	3,0
3	Vía perimetral de Túquerres	3,0
4	Adecuación del Puerto de El Carmen	3,0
5	Adecuación del Puerto de San Lorenzo	6,0
6	Adecuación del Puerto de Tumaco	5,0
7	Tramo San Lorenzo - El Carmen: rehabilitación y pavimentación	8,0
8	Interconexión eléctrica Yavaraté (Mitú) - Frontera con Brasil	S/D
		<b>336,0</b>

#### **Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Puerto Francisco Orellana (Proyecto-Ancla)	105,3
2	Aeropuerto de carga El Tena	50,0
3	Aeropuerto de turismo y transferencia de carga Nuevo Rocafuerte	40,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
4	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Nuevo Rocafuerte - Cabo Pantoja	2,0
5	Puerto Esmeraldas	23,0
6	Puerto Manta	132,0
		<b>352,3</b>

**Grupo 3: Acceso a la Hidrovía del Huallaga - Maraón**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Carretera Tarapoto - Yurimaguas y Puerto de Yurimaguas (Proyecto-Ancla)	88,1
2	Rehabilitación del Aeropuerto de Piura	10,0
3	Aeropuerto de Yurimaguas	5,0
4	Construcción y mejoramiento de la carretera El Reposo - Sarameriza. Ruta Nacional 4C	189,0
5	Centro logístico de Paita	3,0
6	Centro logístico de Yurimaguas	2,0
7	Puerto de Bayóvar	100,0
8	Puerto de Sarameriza	6,0
9	Puerto de Paita	80,0
10	Carretera Paita - Tarapoto	19,6
		<b>502,7</b>



**Grupo 4: Acceso a la Hidrovía del Ucayali**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Carretera Tingo María - Pucallpa y Puerto de Pucallpa (Proyecto-Ancla)	192,3
2	Interconexión energética Pucallpa - Cruzeiro do Sul	40,0
3	Interconexión vial Pucallpa - Cruzeiro do Sul	247,0
4	Aeropuerto de Pucallpa	6,3
5	Centro logístico intermodal de Pucallpa	2,0
6	Modernización del Puerto de El Callao (nuevo muelle de contenedores)	617,0
7	Autopista Lima - Ricardo Palma	77,0
8	Conexión vial Río Branco - Cruzeiro do Sul	S/D
		<b>1.181,6</b>

**Grupo 5: Acceso a la Hidrovía del Solimões - Amazonas**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Carretera Cuiabá - Santarém (Proyecto-Ancla)	253,0
2	Programa de manejo ambiental y territorial (ruta Cuiabá - Santarém)	12,0
3	Puertos de Santarém e Itaituba	20,0
		<b>285,0</b>

**Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Navegabilidad del sistema Solimões - Amazonas y aspectos ambientales y sociales en las cuencas altas de los ríos amazónicos (Proyecto-Ancla)	50,0
2	Navegabilidad del Río Iça	8,0
3	Navegabilidad del Río Putumayo	15,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
4	Navegabilidad del Río Morona. Sector ecuatoriano	1,0
5	Navegabilidad de la Hidrovía Río Huallaga, tramo entre Yurimaguas y la confluencia con el Río Marañón	8,0
6	Navegabilidad de la Hidrovía Río Marañón, tramo entre Sarameriza y la confluencia con el Río Ucayali	25,7
7	Navegabilidad del Río Napo	30,0
8	Navegabilidad de la Hidrovía Río Ucayali, tramo entre Pucallpa y la confluencia con el Río Marañón	20,0
9	Modernización del Puerto de Iquitos	15,0
10	Centro logístico de Iquitos	3,0
11	Red de terminales fluviales en la Amazonía	S/D
12	Proyecto de Electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia - Tabatinga	5,0
		<b>180,7</b>

**Grupo 7: Acceso a la Hidrovía del Morona - Marañón - Amazonas**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Puerto de transferencia de carga “Morona” (Proyecto-Ancla)	51,0
2	Mejoramiento de la vía Guayaquil-El Triunfo-La Troncal-Zhud-El Tambo-Cañar-Azoges-Paute-Amaluza-Méndez y mejoramiento y ampliación del tramo Méndez-Puerto Morona	142,4
3	Mejoramiento de la vía Puerto Bolívar-Santa Rosa-Balsas-Chaguarpamba-Loja-Zamora-Yantazaza-El Panguí-Gualaquiza-Gral. Leonidas - Plaza Méndez	87,0
4	Mejoramiento de la vía Puerto Bolívar-Pasaje-Santa Isabel-Girón-Cuenca-Paute-Amazula-Méndez-Puerto Morona	26,8
5	Aeropuerto de turismo y transferencia de carga internacional Morona	40,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
6	Extensión de la red eléctrica de 22 KV desde proyecto hidroeléctrico Santiago (400 KW)	0,3
7	Proyecto hidroeléctrico Morona	2,0
8	Proyecto hidroeléctrico Río Luis	15,5
9	Proyecto K4 "Frontera Sur" (acceso a servicios de telecomunicaciones)	3,1
10	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) fluvial sobre el Río Morona en Remolinos (Ecuador) y Vargas Guerra (Perú)	2,0
		<b>370,1</b>

#### D) EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

##### Grupo 1: Interconexión Venezuela - Brasil

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Caracas - Manaus (carretera existente) (Proyecto-Ancla)	168,0
2	Hidrovía de los Ríos Branco y Negro conectando Manaus a Boa Vista	S/D
3	Puerto de aguas profundas en el noreste de la Costa Caribeña de Venezuela o el mejoramiento del actual Puerto de Guanta	1.203,0
4	Vía férrea conectando el puerto de aguas profundas o el puerto de Guanta con Ciudad Guayana	573,3
5	Segundo puente bimodal sobre el Orinoco	601,7
6	Sistema de soporte a la navegación sobre el Río Orinoco	14,3
7	Expansión de la actual línea de transmisión de Guri - Boa Vista	S/D
8	Líneas de fibra óptica u otra tecnología apropiada que interconecten Caracas al Norte de Brasil	S/D
		<b>2.560,3</b>



**Grupo 2: Interconexión Brasil - Guyana**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Ruta Boa Vista - Bonfin - Lethem - Liden - Georgetown (Proyecto-Ancla)	250,0
2	Puente sobre el Río Arraia	1,6
3	Puente sobre el Río Takutu en la frontera Brasil - Guyana	10,0
4	Puerto de aguas profundas en Guyana (pendiente de otros estudios)	S/D
5	Planta hidroeléctrica de Amaila	300,0
6	Planta hidroeléctrica de Tortruba 1000 MW y línea de transmisión a Boa Vista y Manaus	1.850,0
7	Líneas de fibra óptica u otra tecnología apropiada para conectar Boa Vista y Manaus a cables submarinos internacionales existentes	S/D
8	Mejoramiento de los accesos a Georgetown	S/D
9	Inversiones industriales en Boa Vista: planta de celulosa (underway); plantas de procesamiento de la soya, de café instantáneo y de empaque de carne	S/D
		<b>2.411,6</b>

**Grupo 3: Interconexión Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo)**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Ruta de conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo), estudios (Proyecto-Ancla)	110,8
2	Puente o mejoramiento del cruce sobre el Río Cuyuní	S/D
3	Puente o mejoramiento del cruce sobre el Río Mazaruni	S/D
4	Cruce del Río Essequibo	S/D
5	Cruce del Río Demerara	S/D
6	Cruce del Río Berbice	S/D



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
7	Cruce internacional del Río Corentine	S/D
8	Puente o mejoramiento del cruce sobre el Río Coppename	S/D
		<b>110,8</b>

**Grupo 4: Interconexión Guyana - Suriname - Guayana Francesa - Brasil**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Mejoramiento de la carretera Georgetown - Albina	108,5
2	Mejoramiento del cruce internacional sobre el Río Marowijne	50,0
3	Planta hidroeléctrica 500 MW	500,0
4	Mejorías en la vía Nieuw Nickerie - Paramaribo - Albina y cruce internacional sobre el Río Marowijne	105,0
5	Interconexión eléctrica Suriname - Guyana Francesa	S/D
6	Línea de transmisión de alto voltaje Paramaribo - Nickerie (South Drain) - Guyana (Corriverton)	S/D
7	Esquema hidroeléctrico 300 MW (Tapanahoni Diversion)	0,9
		<b>764,4</b>

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

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Implementación del control integrado de frontera en Pino Hachado	13,0
2	Ampliación del Puerto de San Antonio Este (AR)	40,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
3	Construcción variantes e incremento de capacidad de la Ruta Nacional N° 22 entre Villa Regina y Zapala (AR)	150,0
4	Construcción circunvalación en la ciudad de Bahía Blanca (AR)	12,0
5	Construcción ferrovía Choele Choel - Puerto de San Antonio Este	40,0
6	Construcción interconexión a 500 KV Región Comahue - Cuyo	400,0
7	Construcción interconexión a 500 KV tramo Choele Choel - Puerto Madryn (AR)	90,0
8	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 22 entre Bahía Blanca y límite con La Pampa (AR)	20,0
9	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 3 entre Bahía Blanca y Carmen de Patagones	18,0
10	Pavimentación Ruta Nacional N° 23 Valcheta - Empalme Ruta Nacional N° 237 (AR)	310,0
11	Pavimentación del tramo faltante hasta la frontera con Argentina, acceso a Pino Hachado Ruta 181 CH (CH)	5,0
12	Modernización del Puerto de Talcahuano (CH)	25,0
13	Reparación del túnel Las Raíces (CH)	5,3
14	Construcción ferrovía San Antonio Oeste - Puerto Madryn - Trelew (AR)	48,0
15	Construcción ferrovía San Antonio Este - San Antonio Oeste (AR)	8,5
16	Circunvalación y accesos ferroviarios al Puerto de Bahía Blanca	250,0
17	Ramal ferroviario Buenos Aires - Bahía Blanca - Neuquén	180,0
18	Ferrocarril de Zapala a Las Lajas (AR)	70,0
19	Ampliación del Puerto de Bahía Blanca (AR)	15,0
		<b>1.699,8</b>



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

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Adecuación y mantenimiento de las rutas interlagos en Chile	175,0
2	Implementación del control integrado de frontera en Cardenal Samoré	2,0
3	Mejoramiento Ruta Interlagos (AR)	200,0
4	Pavimentación del acceso a Paso Icalma (AR)	13,0
5	Pavimentación del acceso a Paso Tromen - Mamuil Malal	27,0
6	Pavimentación del acceso al Paso Hua Hum	13,0
7	Ramal ferroviario Bahía Blanca - San Carlos de Bariloche	400,0
		<b>830,0</b>

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

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Pavimentación Carmelo Peralta - Loma Plata y construcción puente Carmelo Peralta - Porto Murtinho (Proyecto-Ancla)	85,0
2	Construcción carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa	366,0
3	Paso de Frontera Ollagüe - Estación Abaroa	1,8
4	Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón	642,0
5	Construcción carretera Ollagüe - Collahuasi	20,0
6	Conexión fibra óptica Porto Murtinho - Loma Plata	2,0
7	Mejoramiento del Aeropuerto Mariscal Estigarribia	30,0
8	Paso de Frontera Carmelo Peralta - Porto Murtinho	1,2



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
9	Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro	1,2
10	Proyecto gasífero termoeléctrico Bolivia - Paraguay	161,0
11	Proyecto geo-térmico Laguna Colorada	160,0
12	Mejoramiento carretera Santa Cruz - Villamontes	S/D
		<b>1.470,2</b>

**Grupo 2: Optimización del corredor Corumbá - São Paulo - Santos - Río de Janeiro**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Anillo ferroviario de São Paulo (tramo norte y sur) (Proyecto-Ancla)	511,5
2	Arco rodoviario de Río de Janeiro	160,0
3	Contorno ferroviario de Campo Grande	34,1
4	Circunvalación vial de Campo Grande	4,0
5	Circunvalación vial de Corumbá	1,2
6	Recuperación del tramo ferroviario Bauru - Santos (SP)	41,4
7	Recuperación del tramo ferroviario Corumbá (MS) - Bauru (SP)	340,7
8	Programa de modernización del Puerto de Santos	305,6
9	Recuperación del tramo ferroviario Corumbá - Campo Grande (Ferrovia del Pantanal)	63,9
		<b>1.462,4</b>



**Grupo 3: Conexión Santa Cruz - Puerto Suárez - Corumbá**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Construcción carretera Pailón - San José - Puerto Suárez (Proyecto-Ancla)	444,8
2	Concesión ferrocarril / Carretera Motacucito - Puerto Busch, con operación portuaria	84,0
3	Instalación de fibra óptica a lo largo de la carretera Pailón - Puerto Suárez	2,5
4	Paso de Frontera Puerto Suárez - Corumbá (lado boliviano)	2,0
		<b>533,3</b>

**Grupo 4: Conexión Santa Cruz - Cuiabá**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Carretera Concepción - San Matías (Proyecto-Ancla)	256,0
2	Puente Banegas	25,0
3	Pavimentación Puente Banegas - Okinawa	S/D
4	Paso de Frontera San Matías - Porto Limão	2,0
5	Pavimentación Porto Limão - San Matías	14,3
		<b>297,3</b>

**Grupo 5: Conexiones del Eje al Pacífico: Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Rehabilitación del tramo El Sillar (Proyecto-Ancla)	30,0
2	Carretera Toledo - Pisiga	93,0
3	Paso de Frontera Pisiga - Colchane	2,0
4	Concesión del Aeropuerto de Arica	10,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
5	Mejoramiento del Puerto de Arica	50,0
6	Rehabilitación de la carretera Iquique - Colchane	37,0
7	Ferrocarril Aiquile - Santa Cruz	400,0
8	Pavimentación antigua carretera Santa Cruz - Cochabamba	36,0
9	Rehabilitación Puente de la Amistad (Puente Eisenhower)	4,4
10	Rehabilitación de la carretera Arica - Tambo Quemado	15,0
11	Pavimentación Tacna - Candarabe - Humajalzo	80,0
12	Rehabilitación Ilo - Matarani (Costanera Sur)	S/D
13	Mejoramiento del Puerto de Matarani	97,0
14	Modernización del Puerto de Ilo	7,3
15	Mejoramiento del Aeropuerto de Ilo	S/D
16	Mejoramiento del Puerto de Iquique	S/D
17	Rehabilitación del ferrocarril Arica - La Paz (tramo chileno)	S/D
18	Mejoramiento del Aeropuerto de Tacna	10,0
19	Rehabilitación Panamericana Sur (terremoto)	16,5
		<b>888,2</b>

## G) EJE MERCOSUR-CHILE

### Grupo 1: Belo Horizonte - Frontera Argentina/Brasil - Buenos Aires

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de Los Libres y Gualeguaychú (Proyecto-Ancla)	370,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
2	Construcción e implantación de control integrado de carga en Paso de Los Libres	10,0
3	Conclusión de la duplicación del tramo vial Belo Horizonte - São Paulo	1.300,0
4	Adecuación del tramo Navegantes - Rio do Sul	1.000,0
5	Ampliación del Aeropuerto de Campinas	S/D
6	Ampliación del Aeropuerto de Guarulhos	165,0
7	Mejoramiento y ampliación de la infraestructura del Puerto de São Francisco do Sul	53,0
8	Mejoramiento de la infraestructura del Puerto de Itajaí (SC)	31,0
9	Construcción anillo vial norte de región metropolitana de Belo Horizonte (BR-381/MG adecuación)	395,0
10	Conclusión de la duplicación del tramo São Paulo - Curitiba	200,0
11	Construcción del anillo vial São Paulo (tramo sur)	1.800,0
12	Construcción y pavimentación de la ruta BR-282/SC Florianópolis - Frontera con Argentina	90,0
13	Construcción del tramo Santa María - Rosario do Sul (BR-158/RS)	33,0
14	Duplicación del tramo Palhoça - Osorio (BR-101/SC)	1.200,0
15	Nuevos puentes Argentina - Brasil (Río Uruguay)	10,0
16	Recuperación de las instalaciones y muelles del Puerto de Laguna (SC)	25,0
17	Recuperación de Porto Alegre - Uruguaiiana (BR-290/RS)	30,0
18	Modernización del Aeropuerto de Asunción	60,0
19	Aeropuerto Pedro Juan Caballero	S/D
20	Aeropuerto Guaraní - Hub de Carga Regional	S/D



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
21	Aeropuerto de Encarnación	S/D
		<b>6.772,0</b>

**Grupo 2: Porto Alegre - Límite Argentina/Uruguay - Buenos Aires**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Adecuación del corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rutas 1, 11, 8, 17, 18 y 21 (Proyecto-Ancla)	176,8
2	Adecuación del tramo Rio Grande - Pelotas (BR-392/RS)	520,0
3	Ampliación de los muelles del Puerto de Rio Grande	160,0
4	Construcción del puente internacional Jaguarão - Río Branco	12,0
5	Paso de Frontera en el corredor Montevideo - Chuy	3,0
6	Ampliación del Puerto de La Paloma	250,0
7	Central térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre	170,0
8	Reacondicionamiento de la ruta Montevideo - Rivera	39,0
9	Ruta 26: reacondicionamiento del tramo Río Branco - Paysandú	35,8
10	Reacondicionamiento de la ruta Montevideo - Fray Bentos 1, 3, 11, 23, 12 y 2	40,3
11	Reacondicionamiento de la ferrovía entre Montevideo y Rivera	150,0
12	Reacondicionamiento de la ferrovía entre Salto y Paysandú	S/D
13	Modernización del Puerto de Montevideo	70,0
14	Alternativas de conexión entre Argentina y Uruguay	S/D
15	Transporte multimodal en sistema Laguna Merín y Laguna de los Patos	S/D
16	Expansión del Puerto de Colonia (muelles, dragado e incorporación de áreas)	46,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
17	Puerto Sauce de Juan Lacaze	10,0
18	Puerto de Montevideo (obras complementarias)	44,0
19	Traslado terminal pesquera de Montevideo	35,0
20	Construcción de puerto seco en la proximidad del Puerto de Montevideo	40,0
21	Reacondicionamiento ferrovía Sudriers - La Paloma	12,0
22	Estación internacional Rivera - Santana do Livramento	S/D
23	Ferrovías para la Integración	247,0
		<b>2.060,9</b>

**Grupo 3: Valparaíso - Buenos Aires**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Proyecto ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central) (Proyecto-Ancla)	251,0
2	Centro de frontera de carga en Cristo Redentor	7,0
3	Construcción de cobertizos en el Paso Cristo Redentor	S/D
4	Repavimentación de la Ruta Nacional 7 Potrerillos - Límite con Chile	14,0
5	Ruta Nacional 7: construcción de variante vial Laguna La Picasa	22,0
6	Ruta Nacional 7: construcción de variante ferroviaria Laguna La Picasa	100,0
7	Ruta Nacional 7: construcción variante Palmira - Empalme Ruta Nacional 40 S	26,0
8	Ruta Nacional 7: duplicación del tramo Luján - Empalme Ruta Nacional 188 (Junín)	S/D
9	Cobertizo zona Caracoles	S/D
10	Ruta internacional 60-CH (sector Valparaíso - Los Andes)	180,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
11	Mejoras en Puerto de Valparaíso	165,0
12	Puerto terrestre Los Sauces (Los Andes)	13,0
13	Proyecto San Antonio - San Fernando (ruta de las frutas)	100,0
14	Mejoras en el Puerto de San Antonio	34,5
		<b>912,5</b>

**Grupo 4: Mercedes - Santa Fe - Salto - Paysandú**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Reconstrucción y ampliación de la Ruta Nacional 168: túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe (Proyecto-Ancla)	48,0
2	Ampliación Ruta Provincial 26: tramo Victoria - Nogoyá	6,0
3	Construcción conexión Nogoyá - Empalme Ruta Nacional 14	S/D
4	Construcción del Puente Binacional Salto - Concordia	12,0
5	Duplicación y repavimentación Ruta Nacional 158: tramo San Francisco - Río Cuarto	519,5
6	Repavimentación Ruta Nacional 18: tramo Empalme Ruta Nacional 32 - Villaguay	15,0
7	Pavimentación Ruta Nacional 150. Provincia de San Juan	100,0
8	Pavimentación Ruta Nacional 76, Vinchina (Límite con Chile) Provincia de la Rioja	100,0
9	Mejoramiento Ruta Nacional 38 tramo Córdoba - Patquia	100,0
10	Renovación y rehabilitación ramales A2, A10, A7 del Ferrocarril Belgrano para carga	225,0
11	Ampliación y adecuación del Aeropuerto de Salto	S/D
12	Mejora Paso de Frontera de Paysandú	0,8



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
13	Duplicación de la Ruta Nacional 19: tramo Ruta Nacional 11 - Córdoba	S/D
		<b>1.126,3</b>

**Grupo 5: Grupo Energético**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Sistema de Itaipú (existente) (Proyecto-Ancla)	S/D
2	Línea de transmisión Yacyretá - Buenos Aires	150,0
3	Construcción planta hidroeléctrica de Corpus Christi	3.000,0
4	Construcción planta hidroeléctrica de Garabí	1.300,0
5	Represa hidroeléctrica de Yacyretá. Llenado a cota 83	1.074,0
6	Gasoducto Aldea Brasileira (Argentina) - Uruguaiana - Porto Alegre (Brasil)	510,0
7	Línea de transmisión Itaipú - Londrina - Araraquara	149,1
8	Gasoducto Noreste Argentino	1.000,0
9	Central Nuclear de Atucha 2 (Argentina)	500,0
10	Instalación de planta de regasificación GNL en Uruguay	600,0
11	Central térmica de base para Uruguay 400 MW	S/D
12	Pequeñas centrales hidroeléctricas de Centurión y Talavera 65 MGW sobre Río Jaguarão	60,0
		<b>8.343,1</b>

**Grupo 6: Pehuenche**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Implementación del control integrado en el Paso Pehuenche	S/D



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
2	Pavimentación Ruta Nacional 40 Sur, tramo Malargüe - Límite con Neuquén	110,0
3	Corredor vial San Nicolás/Zárate - Paso Pehuenche	S/D
4	Corredores ferroviarios acceso a los Puertos de Mar del Plata y Quequén	S/D
5	Ampliación del Puerto de Mar de Plata	S/D
6	Mejoramiento del Puerto de Quequén	S/D
7	Pavimentación Ruta Nacional 145: Empalme Ruta Nacional 40 Sur - Acceso al paso Pehuenche (Proyecto-Ancla)	80,0
8	Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche. Ruta CH 115 (Proyecto-Ancla)	60,0
		<b>250,0</b>

## H) EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

### **Grupo 1: Corredor Porto Velho - Río Branco - Puerto Asís - Puerto Maldonado - Cusco / Juliaca - Puertos del Pacífico**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco (Proyecto-Ancla)	1.055,0
2	Paso de Frontera y construcción de Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) (Perú - Brasil)	386,0
3	Puente sobre el Río Acre	12,0
4	Aeropuerto de Puerto Maldonado	4,1
5	Línea de transmisión Puerto Maldonado - Frontera Brasil	S/D
6	Línea de transmisión San Gabán - Puerto Maldonado	S/D
7	Mejoramiento en Aeropuerto de Juliaca	12,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
8	Mejoramiento en Aeropuerto de Arequipa	18,0
		<b>1.487,1</b>

**Grupo 2: Corredor Río Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Puente binacional sobre el Río Mamoré entre Guayaramerín y Guajará Mirín (Proyecto-Ancla)	S/D
2	Carretera Guayaramerín - Riberalta / Yucumo - La Paz	387,0
3	Carretera Cobija - El Chorro - Riberalta	80,0
4	Carretera Yucumo - Trinidad	50,0
5	Cobija - Extrema	28,0
6	Paso de Frontera Bolivia - Perú (Extrema)	2,0
7	Paso de Frontera Brasiléa - Cobija	2,0
		<b>549,0</b>

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

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guayaramerín incluyendo esclusas para la navegación en las hidroeléctricas	800,0
2	Hidroeléctrica Cachuela - Esperanza (Río Madre de Dios - Bolivia)	1.200,0
3	Hidro vía Ichilo - Mamoré	20,0
4	Navegabilidad del Río Beni	S/D
5	Hidro vía Madre de Dios y puerto fluvial	6,0
6	Complejo hidroeléctrico del Río Madeira (1° Hidroeléctrica Santo Antonio)	10.500,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
7	Hidroeléctrica binacional Bolivia - Brasil	2.000,0
8	Línea de transmisión entre las dos centrales hidroeléctricas del Río Madeira y el sistema central	1.000,0
		<b>15.526,0</b>

## **I) EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ**

### **Grupo 1: Río Paraguay, Asunción - Corumbá**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay, Asunción - Apa (Proyecto-Ancla)	S/D
2	Construcción del proyecto ferro-portuario Motacucito - Mutún - Puerto Busch	138,0
3	Canal artificial Mutún - Puerto Busch	136,0
4	Pavimentación Puerto Suárez - Mutún	18,8
5	Desarrollo de la infraestructura de la futura Zona Franca Boliviana en Zárate (*)	S/D
6	Sistema de predicción de niveles para la navegación en el Río Paraguay (Apa - aguas arriba)	S/D
7	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay entre Apa y Corumbá	S/D
8	Sistema de comunicaciones del Río Paraguay (Asunción - aguas arriba)	S/D
9	Pavimentación del tramo carretero San Estanislao - Puerto Rosario (Ruta Puerto Rosario)	S/D
10	Pavimentación del tramo carretero Santa Rosa - Puerto Antequera (Ruta 11)	S/D



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
11	Pavimentación ruta Concepción - Vallemí	S/D
		<b>292,8</b>

(\*) La inclusión definitiva del proyecto estará sujeta a los resultados de las discusiones bilaterales

Nota: El proyecto “Dragado del Sistema Hidrológico Tamango”, podría incluido a este grupo una vez que las discusiones bilaterales entre ambos países hayan concluido.

### **Grupo 2: Tieté - Paraná (Itaipú)**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Proyecto binacional transposición de Itaipú (Proyecto-Ancla)	S/D
2	Represa hidroeléctrica de São Paulo (Río Paraná)	S/D
3	Acceso ferroviario a la terminal multimodal de Santa Terezinha de Itaipú	S/D
4	Ferrovía entre Guaíra y Cianorte	S/D
5	Ferrovía entre Panorama y Adamantina	S/D
6	Ferrovía entre Presidente Epitácio y Presidente Prudente	S/D
7	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Alto Paraná (aguas arriba Itaipú)	S/D
8	Construcción ferrovía Cascavel - Foz de Iguazú y Cascavel - Guaira (proyecto rótula con el Grupo 4 del Eje de Capricornio)	S/D
9	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Tieté	S/D
10	Ampliación del Puerto Bataguazú (MS) en el Río Alto Paraná	S/D
11	Puerto del Mundo Novo (Río Alto Paraná)	S/D
12	Terminal portuaria de Santa Terezhina en Lago de Itaipú	S/D
13	Terminal portuaria estadual en zona Alto Paraná en el Lago de Itaipú	S/D
14	Acceso vial a la terminal en Santa Terezinha de Itaipú	S/D



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
15	BR-277: Santa Terezinha de Itaipú - Cascavel	S/D
16	Puente Epitácio: ampliación del puente y del canal	S/D
17	SP-270: Ourinhos - Presidente Epitácio	S/D
18	Navegabilidad del Río Paraná	S/D
19	Ampliación de Puerto Indio	S/D
20	Rehabilitación del Puerto Saltos del Guairá	S/D
21	Pavimentación Troncal II	S/D
		<b>0,0</b>

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

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraná desde Santa Fe a Asunción (Proyecto-Ancla)	S/D
2	Mejora de sistema de comunicaciones en el Río Paraná (entre Santa Fe y Confluencia)	S/D
3	Central termoeléctrica Belgrano en Campana	650,0
4	Central termoeléctrica San Martín en Timbúes	500,0
5	Estación transformadora en Mercedes	25,0
6	Recuperación del ramal Paraná - Curuzú Cuatiá	S/D
7	Recuperación del ramal Tucumán - Rosario	S/D
8	Recuperación del ramal Zárate - Rosario	S/D
9	Recuperación y bitrochaje del ramal ferroviario Corrientes - Monte Caseros	S/D
10	Reordenamiento accesos ferroviarios a la ciudad de Rosario	S/D



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
11	Reordenamiento accesos ferroviarios a la ciudad de Santa Fe	S/D
12	Mejoramiento de accesos fluviales a puertos del Río Paraná	S/D
13	Profundización del calado del Río Paraná desde Santa Fe hasta desembocadura en el Río de la Plata	110,0
14	Ampliación del Puerto de Baradero	S/D
15	Ampliación del Puerto de Ibicuy	S/D
16	Ampliación del Puerto de San Pedro	S/D
17	Ampliación de Puerto Diamante	S/D
18	Ampliación y modernización del Puerto de Corrientes	10,0
19	Plan maestro Puerto de Rosario	S/D
20	Rehabilitación del Puerto Bella Vista	10,0
21	Rehabilitación de Puerto Esquina	7,0
22	Rehabilitación de Puerto Formosa	S/D
23	Reconversión del Puerto de Santa Fe	S/D
24	Sistema de defensa del Puerto de Barranqueras	S/D
25	Circunvalación ciudad de Formosa	S/D
26	Circunvalación ciudad de Santa Fe	S/D
27	Circunvalación ciudad de Rosario	600,0
28	Pavimentación Ruta Nacional 11, tramo Empalme Ruta Nacional 89 - M. Belén	S/D
29	Pavimentación Ruta Nacional 11, tramo Santa Fe - San Justo	S/D
30	Pavimentación Ruta Provincial 13, empalme Ruta Nacional 11- Villa Ángela	90,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
31	Pavimentación Ruta Provincial 9, Colonia Cano - El Colorado	S/D
32	Sistema de comunicaciones en el Río Paraguay (Asunción - Confluencia)	S/D
33	Optimización del sistema de terminales portuarias de Asunción (accesos terrestres y fluviales; localización de terminales)	S/D
34	Pavimentación Villeta - Alberdi	S/D
35	Rehabilitación y mejora del corredor ferroviario Asunción - Montevideo	S/D
36	Construcción ferrovía Asunción - Posadas	S/D
		<b>2.002,0</b>

**Grupo 4: Río Paraná, Itaipú - Confluencia**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Alto Paraná (Proyecto-Ancla)	S/D
2	Ampliación de Puerto Eldorado	S/D
3	Ampliación del Puerto de Ituzaingó	27,0
4	Ampliación del Puerto Ita-Ibaté	9,0
5	Modernización del Puerto de Iguazú	S/D
6	Reconversión de los Puertos Posadas y Santa Ana	S/D
7	Esclusas de Corpus (proyecto binacional)	S/D
8	Accesos viales a Encarnación (*)	1,0
9	Puerto de Encarnación (*)	6,0
10	Relocalización de malla ferroviaria (*)	3,0
11	Desvío del Río Aguapey (*)	64,0



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
12	Construcción del Puerto de Kaarendy sobre el Río Paraná	S/D
13	Pavimentación del tramo carretero Pdte. Franco - M. Otaño-Natalio y acceso a 9 puertos sobre el Río Paraná	S/D
14	Pavimentación del sistema vial de acceso a puertos sobre el Río Paraná	S/D
		<b>110,0</b>

(\*) Obras complementarias de Yacyretá

### **Grupo 5: Río Uruguay <sup>5</sup>**

	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> (US\$ millones)
1	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Río Uruguay (Proyecto-Ancla)	40,0
2	Recuperación ramal ferroviario Zárate - Posadas	S/D
3	Mejora en los accesos fluviales a puertos en el Río Uruguay	S/D
4	Ampliación del Puerto San Javier	S/D
5	Embarcadero del Puerto Alvear	S/D
6	Mejoras en el Puerto de Concepción del Uruguay	S/D
7	Construcción de la esclusa de Salto Grande (Proyecto binacional)	300,0
8	Gasoducto Paysandú - Colonia	S/D
9	Construcción del ramal ferroviario Mercedes - Puerto de Nueva Palmira	50,0
10	Reacondicionamiento del tramo ferroviario Algorta - Paysandú - Salto	10,0
11	Diseño y construcción del canal alternativo Casa Blanca	3,0
12	Ampliación del recinto portuario de Fray Bentos	S/D

<sup>5</sup> La mención de los proyectos del Grupo 5 es provisoria. La inclusión definitiva de los mismos está sujeta a análisis y revisión de los países participantes en el agrupamiento



	<b>Proyecto</b>	<b>Inversión Total</b> <i>(US\$ millones)</i>
13	Mejora de accesos e infraestructura portuaria del Puerto de Nueva Palmira	10,0
14	Reactivación de los puertos de Paysandú, accesos y área de almacenaje	5,0
15	Reactivación de los puertos de Salto, accesos y área de almacenaje	S/D
16	Circunvalación vial Nueva Palmira y sistema de accesos terrestres a los puertos	6,0
		<b>424,0</b>

