



# API

## AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN

CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO





---

# API

## AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN

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



**I . I . R . S . A**

INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA  
REGIONAL SURAMERICANA

La preparación técnica de este documento contó con el apoyo del  
Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA



Noviembre 2011

---

## NOTA

La información relativa a los proyectos de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración de Suramérica que aquí se presenta tiene como fuente la información elaborada y presentada por los países que integran la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) en el marco del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).

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

## REFERENCIAS PARA LOS MAPAS

### Proyectos Prioritarios

|                                                                                     |                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
|  | Ferroviario            |
|  | Hidrovías              |
|  | Gasoducto              |
|  | Eléctrico              |
|  | Acceso o anillo vial   |
|  | Ferroviario            |
|  | Paso fronterizo, CEBAF |
|  | Puerto                 |
|  | Centro Logístico       |
|  | Aeropuerto             |
|  | Vial                   |
|  | Navegabilidad          |
|  | Puente                 |
|  | Túnel                  |

### Referencias:

|                                                                                     |                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|   | Capital de nación                                            |
|  | Ciudad                                                       |
|  | Corredor vial                                                |
|  | Corredor ferroviario                                         |
|  | Vialidad existente                                           |
|  | Hidrovías principales                                        |
|  | Hidrografía                                                  |
|  | Límite de país                                               |
|  | Área de Influencia del Eje de Integración y Desarrollo (EID) |

# INDICE

|                                                                                                 |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| PRESENTACIÓN                                                                                    | 5        |
| 1. LA UNASUR Y EL NUEVO IMPULSO A LA INTEGRACIÓN SURAMERICANA                                   | 7        |
| 2. ANTECEDENTES DE LA API                                                                       | 9        |
| 3. LA AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN (API)                                     | 17       |
| 4. PROCESO DE CONFORMACIÓN DE LA API                                                            | 21       |
| 5. LOS PROYECTOS DE LA API                                                                      | 23       |
| BIBLIOGRAFÍA                                                                                    | 66       |
| ANEXO 1:<br>FICHAS DE JUSTIFICACIÓN DE LOS CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LOS<br>PROYECTOS DE LA API | En<br>CD |
| ANEXO 2:<br>LOS PROYECTOS DE LA API: MAPAS                                                      | En<br>CD |
| ANEXO 3:<br>TABLA GENERAL DE LOS PROYECTOS DE LA API                                            | En<br>CD |



## PRESENTACIÓN

---

Este documento presenta la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración de América del Sur elaborada por los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) en el marco del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).

La UNASUR fue creada por los presidentes suramericanos en 2008 como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los doce países de la región. En este ámbito institucional se crearon ocho consejos sectoriales de nivel ministerial, siendo uno de ellos el COSIPLAN. Una de las tareas centrales encomendadas por los presidentes al Consejo, fue la identificación y selección de un conjunto de obras de alto impacto para la integración y el desarrollo de América del Sur.

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) es el resultado del trabajo realizado durante 2011 por los 12 países en el ámbito del COSIPLAN. Esta Agenda consiste en un conjunto de 31 proyectos por un monto de inversión estimado en US\$13.652,7 millones, de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. Su objetivo es promover la conectividad de la región a partir de la construcción y operación eficiente de la infraestructura, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y equilibrio de los ecosistemas.

Este documento recorre los antecedentes de la creación de la API; aborda en detalle los conceptos, las características y los criterios para la selección de los proyectos; avanza sobre la necesidad de establecer un mecanismo de seguimiento y monitoreo de la Agenda; y, describe el proceso que se llevó adelante para su conformación. Especialmente, este documento presenta los proyectos de la API describiendo para cada uno de ellos su objetivo, situación actual, monto, cronograma y etapa de ejecución. Luego, se realiza un análisis del cumplimiento de los criterios de selección aplicados, particularmente en función de la conectividad que promueve el proyecto, destacando los beneficios de su implementación para el proceso de integración y desarrollo del territorio.

La integración de la infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones constituye una de las dimensiones más importantes del proyecto integracionista planteado por los gobiernos de América del Sur. La integración física de la región contribuirá al mejoramiento de la calidad y expectativa de vida en cada país y en la región como un todo y, a la reducción de las disparidades regionales y la desigualdad social.

Esta Agenda se establece como una de las acciones de la UNASUR para coordinar los esfuerzos de los países de América del Sur para promover el desarrollo sostenible y el bienestar social de sus pueblos.





## 1. LA UNASUR Y EL NUEVO IMPULSO A LA INTEGRACIÓN SURAMERICANA

---

La integración física suramericana reconoce antecedentes que se remontan a más de una década atrás. El hito destacado es la Primera Reunión de Presidentes Suramericanos en Brasilia en el año 2000<sup>1</sup>. Este encuentro lanzó un proceso de integración y cooperación de múltiples ejes que integra a los doce países independientes de América del Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela. En dicha oportunidad, los Presidentes se comprometieron a promover la integración regional para encarar los retos vigentes y aprovechar las ventajas ofrecidas por la globalización. Un resultado concreto desde esta perspectiva, fue la creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)<sup>2</sup>, con el propósito de “impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano” (Comunicado de Brasilia, 2000).

Desde la Primera Reunión de los Presidentes Suramericanos en Brasilia, se han llevado a cabo doce cumbres suramericanas en las que se fue progresando hacia la conformación de la UNASUR. Las reuniones presidenciales fueron adquiriendo un creciente grado de formalización para culminar con la aprobación del Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas el 23 de mayo de 2008 en la ciudad de Brasilia<sup>3</sup>. Según el artículo 2 de dicho tratado, la UNASUR tiene como objetivo construir, de manera participativa y consensuada, un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, entre otros, con miras a eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social, la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía e independencia de los Estados (Tratado Constitutivo de la UNASUR, 2008).

En la Tercera Reunión de la UNASUR (Quito, agosto de 2009)<sup>4</sup> los Presidentes suramericanos decidieron la creación, en dicho ámbito institucional, del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). El Estatuto y el Reglamento del Consejo fueron aprobados por los Ministros del COSIPLAN en su primera reunión (Buenos Aires, diciembre de 2009). De acuerdo a su Estatuto, el COSIPLAN “es una instancia de discusión política y estratégica (...) para implementar la integración de la infraestructura regional de los países Miembros de la UNASUR”. En ocasión de la IV Reunión de Presidentes de la UNASUR (Georgetown, noviembre de 2010)<sup>5</sup>, los mandatarios auguraron “la pronta puesta en marcha de su Plan de Acción, de especial importancia para el futuro de la integración regional” y enfatizaron “la importancia de seleccionar un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional” (Declaración de la IV Reunión de la UNASUR, 2010).

### ■ EL MANDATO DE LOS PRESIDENTES AL COSIPLAN

El Estatuto y el Reglamento del COSIPLAN orientan el trabajo del Consejo a través de la definición de sus principios y objetivos y lo dotan de una estructura que le permitirá concretar las acciones encomendadas

---

<sup>1</sup> [http://www.iirsa.org/i\\_reunion\\_presidentes\\_suramericanos.asp](http://www.iirsa.org/i_reunion_presidentes_suramericanos.asp)

<sup>2</sup> <http://www.iirsa.org>

<sup>3</sup> El Tratado Constitutivo fue aprobado por los Presidentes en la Primera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR [http://www.iirsa.org/i\\_reunion\\_unasur.asp](http://www.iirsa.org/i_reunion_unasur.asp)

<sup>4</sup> [http://www.iirsa.org/iii\\_reunion\\_unasur.asp](http://www.iirsa.org/iii_reunion_unasur.asp)

<sup>5</sup> [http://www.iirsa.org/iv\\_reunion\\_unasur.asp](http://www.iirsa.org/iv_reunion_unasur.asp)

por los Presidentes, incluyendo a la Iniciativa IIRSA como su foro técnico de infraestructura. Con esta finalidad, durante el año 2011 el COSIPLAN avanzó hacia la construcción de los dos instrumentos que estructurarán su trabajo en los próximos diez años: el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

#### **○ El Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022**

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

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

#### **○ La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)**

La conformación de la API es una de las acciones del PAE. La constituyen proyectos de alto impacto para la integración física regional que articulan corredores o espacios de integración, y han sido seleccionados con el consenso de los 12 países de la UNASUR.

Las secciones 3, 4 y 5 siguientes abordan en detalle los conceptos, las características, los criterios para la selección de los proyectos y el mecanismo de seguimiento y monitoreo de la Agenda. Asimismo, se describe el proceso que se llevó adelante para la conformación de la API y se realiza un análisis de los 31 proyectos que la componen.

Previamente, la sección 2 brinda antecedentes haciendo referencia a la Cartera de Proyectos IIRSA y a la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010.

## 2. ANTECEDENTES DE LA API

Durante sus diez años de trabajo, la Iniciativa IIRSA se constituyó como un foro esencial de los doce países para la planificación de la infraestructura del territorio suramericano con una visión regional y compartida de las oportunidades y obstáculos del subcontinente. En el marco de IIRSA, por primera vez, América del Sur ha actuado como una unidad singular e integrada, siendo los resultados más significativos de este trabajo la conformación de la “Cartera de Proyectos IIRSA”<sup>6</sup> en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, y la creación de la “Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010”<sup>7</sup>. Este importante esfuerzo de cooperación, diálogo y acuerdos consensuados entre los países suramericanos, con el propósito de alcanzar una mayor y más sustentable integración física de la región, conforman los principales antecedentes de la API.

### ■ LA CARTERA DE PROYECTOS IIRSA

#### ○ *Cartera de Proyectos IIRSA 2004-2010*

La Cartera de Proyectos IIRSA se originó en 2004, y atravesó sucesivas actualizaciones a raíz de la profundización del proceso de planificación territorial en el marco de la Iniciativa. A fines de 2004 la Cartera estaba constituida por 335 proyectos de infraestructura con una inversión estimada de US\$37.424,8 millones.

En 2010, y en vistas a la culminación de la primera etapa del trabajo de la Iniciativa, se realizó el último ejercicio de actualización en el marco de IIRSA a través de reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) de todos los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs)<sup>8</sup>. El portafolio resultante estuvo compuesto por 524 proyectos con una inversión estimada de US\$96.119,2 millones.<sup>9</sup>

**CUADRO 1: CANTIDAD DE PROYECTOS E INVERSIÓN ESTIMADA 2004-2010**  
(en millones de US\$)

| Año  | Número de Proyectos | Inversión Estimada |
|------|---------------------|--------------------|
| 2004 | 335                 | 37.424,80          |
| 2007 | 349                 | 60.522,60          |
| 2008 | 514                 | 69.000,00          |
| 2009 | 510                 | 74.542,30          |
| 2010 | 524                 | 96.119,20          |

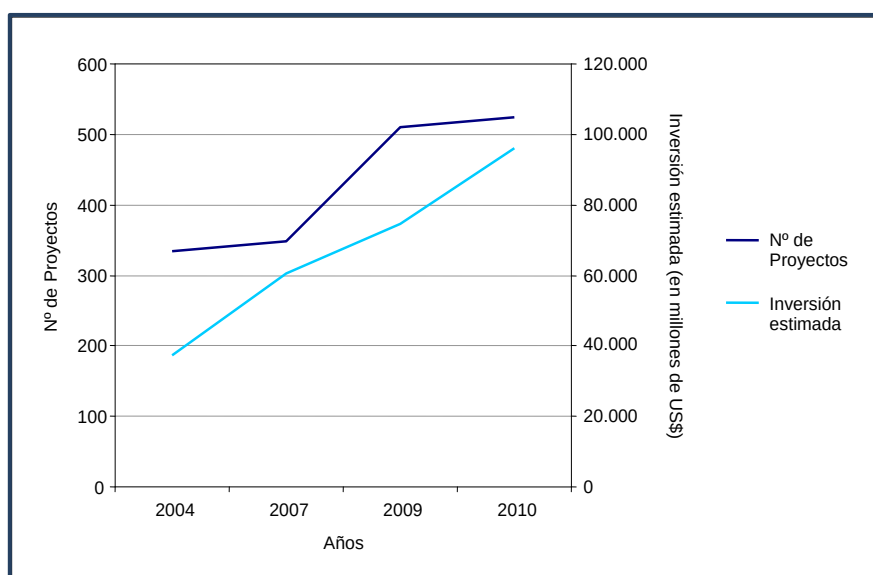
<sup>6</sup> <http://www.iirsa.org/cartera.asap>

<sup>7</sup> <http://www.iirsa.org/aic.asp>

<sup>8</sup> Los EIDs son franjas multinacionales de territorio en los que se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Los EIDs representan una referencia territorial para el desarrollo sostenible de la región que facilitará el acceso a zonas de alto potencial productivo que se encuentran actualmente aisladas o subutilizadas debido a la deficiente provisión de servicios básicos de transporte, energía o comunicaciones. En IIRSA se identificaron 10 Ejes de Integración y Desarrollo.

<sup>9</sup> Cartera de Proyectos IIRSA, 2010

**GRÁFICO 1: CANTIDAD DE PROYECTOS E INVERSIÓN ESTIMADA 2004-2010**



### **O** *El proceso de Planificación Territorial Indicativa*

La conformación de la Cartera de Proyectos IIRSA fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa<sup>10</sup>. Esta metodología parte de la identificación de EIDs, los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos. La aplicación de esta metodología se llevó a cabo a través de las reuniones de los GTEs. La Primera Etapa de Planificación Territorial tuvo lugar entre los años 2003 y 2004 y se realizó bajo un esquema de trabajo participativo de los doce países.

Los trabajos de planificación y ordenamiento realizados como parte de esta Primera Etapa, generaron elementos de naturaleza técnica que permitieron la identificación de grupos de proyectos<sup>11</sup> dentro de cada EID y la priorización de aquellos con mayor impacto en relación al desarrollo sostenible de sus áreas de influencia y mayor factibilidad de realización, dada su viabilidad técnico-ambiental y la voluntad política de impulsarlos.

El ordenamiento de la Cartera de Proyectos IIRSA persiguió tres objetivos centrales:

- La comprensión más amplia de la contribución de cada grupo de proyectos al desarrollo sostenible, mediante la integración física.
- La vinculación más concreta entre la estrategia de integración física y los proyectos de infraestructura en sus espacios territoriales.

<sup>10</sup> <http://www.iirsa.org/planificacion.asp>

<sup>11</sup> Un grupo de proyectos es un conjunto de proyectos interdependientes, en un determinado espacio geoeconómico, que tiene efectos sinérgicos sobre el desarrollo sostenible.

- La identificación de los impactos de los grupos de proyectos y la mejor funcionalidad logística del conjunto de inversiones.

En 2005 comenzó la Segunda Etapa de Planificación Territorial en la Iniciativa IIRSA, enmarcada en el concepto de “profundización y salto de calidad en la planificación”. Los principales objetivos consistieron en la ampliación del alcance estratégico de la Cartera de Proyectos IIRSA y la generación de oportunidades de desarrollo sostenible mediante la integración física, a partir de la incorporación de nuevas herramientas de análisis y metodologías de planificación territorial:

- Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)<sup>12</sup>
- Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg)<sup>13</sup>
- Red Geoespacial de América del Sur (GeoSUR)<sup>14</sup>
- Base de Datos de la Cartera de Proyectos IIRSA<sup>15</sup>

El desarrollo y aplicación de estas herramientas y metodologías contribuyó a enriquecer el conocimiento de los territorios analizados y a mejorar la calidad de las decisiones de inversión en infraestructura. El aporte de esta nueva dimensión en la planificación consistió en considerar aspectos ambientales, sociales, logísticos, normativos y de regulación que permitirían mejorar la operación de la infraestructura con el propósito de obtener mayores beneficios para el desarrollo armónico de los territorios involucrados.

#### **O** *De la Cartera de Proyectos IIRSA a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN*

Uno de los objetivos del COSIPLAN establecido en el PAE 2012-2022 consiste en actualizar la “Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana” (en adelante Cartera de Proyectos del COSIPLAN), y que ha sido confeccionada a partir de la Cartera de Proyectos IIRSA. En junio de 2011 se realizó por primera vez este ejercicio en el marco del COSIPLAN, resultando en un portafolio de 531 proyectos con una inversión estimada de US\$116.120,6 millones, según el siguiente detalle:

---

<sup>12</sup> <http://www.iirsa.org/ease.asp>

<sup>13</sup> <http://www.iirsa.org/iprlg.asp>

<sup>14</sup> <http://www.iirsa.org/geosur.asp>

<sup>15</sup> <http://www.iirsa.org/proyectos>

**CUADRO 2: CANTIDAD DE PROYECTOS E INVERSIÓN ESTIMADA**  
(en millones de US\$)

| EID                                  | Nº Grupos | Nº Proyectos | Inversión Estimada |
|--------------------------------------|-----------|--------------|--------------------|
| AND - ANDINO                         | 10        | 64           | 9.343,5            |
| CAP - DE CAPRICORNIO                 | 5         | 76           | 8.979,1            |
| HPP - DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ | 5         | 93           | 6.514,8            |
| AMA - DEL AMAZONAS                   | 7         | 64           | 6.099,9            |
| GUY - DEL ESCUDO GUAYANÉS            | 4         | 18           | 4.540,3            |
| SUR - DEL SUR                        | 2         | 27           | 2.738,0            |
| IOC - INTEROCEÁNICO CENTRAL          | 5         | 61           | 4.112,7            |
| MCC - MERCOSUR-CHILE                 | 6         | 105          | 44.389,8           |
| PBB - PERÚ-BRASIL-BOLIVIA            | 3         | 25           | 29.557,8           |
| <b>TOTAL</b>                         | <b>47</b> | <b>531</b>   | <b>116.120,6</b>   |

Fuente: Base de Datos de Proyectos IIRSA (al 07/09/11)

**NOTAS:**

(1) El Total de proyectos en número e inversión no se corresponde con la suma del total del Eje debido a la existencia de dos casos de proyecto rótula en dos Ejes distintos: el proyecto “Paso de Frontera Pircas Negras” (CAP77 y MCC108), en el Eje de Capricornio y Eje MERCOSUR-Chile, y el proyecto “Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón” (IOC04 y CAP92), en el Eje de Capricornio y Eje Interoceánico Central.

(2) No están consideradas las inversiones de los proyectos existentes AND01 “Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua (existente)” correspondiente al Eje Andino, y MCC61 “Sistema de Itaipú (existente)” correspondiente al Eje MERCOSUR-Chile, cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

De los 531 proyectos de la Cartera, 159 proyectos se encuentran en ejecución por un monto estimado de US\$ 52.047,0 millones (45% de la Cartera); 309 proyectos se encuentran en preparación por un monto estimado de US\$ 53.665,0 millones (46% de la Cartera); y 63 proyectos se encuentran concluidos por un monto de US\$ 10.409,0 millones (9% de la Cartera).<sup>16</sup>

■ **LA AGENDA DE IMPLEMENTACIÓN CONSENSUADA (AIC) 2005-2010**

La AIC estuvo constituida por un conjunto de 31 proyectos prioritarios de integración física regional, acordado por los países en la VI Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) de IIRSA<sup>17</sup> (Lima, Perú, noviembre de 2004) y presentados en la III Cumbre de Presidentes de América del Sur<sup>18</sup> (Cusco, Perú, diciembre de 2004) oportunidad en que se otorgó un respaldo explícito a los avances registrados en la Iniciativa y, en particular, a la AIC 2005-2010 (Declaración de Ayacucho, 2004).

<sup>16</sup> Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, 2011

<sup>17</sup> [http://www.iirsa.org/vi\\_reunion\\_cde.asp](http://www.iirsa.org/vi_reunion_cde.asp)

<sup>18</sup> [http://www.iirsa.org/iii\\_reunion\\_presidentes\\_suramericanos.asp](http://www.iirsa.org/iii_reunion_presidentes_suramericanos.asp)

La AIC se constituyó como una prioridad de ejecución para el período 2005-2010, con el propósito de acelerar la obtención de resultados concretos en proyectos de alto impacto para la integración física suramericana y concentrar la atención y esfuerzos de los países y de las instituciones multilaterales en la búsqueda de resultados visibles, con un impacto favorable en la atracción de inversiones para la región. Esto significó, además, poner énfasis en la preparación, financiación y ejecución de estos proyectos.

El principio general que guió la selección de los proyectos de la AIC fue la consistencia con los avances logrados en la fase de ordenamiento de la Cartera de Proyectos IIRSA, teniendo como criterios rectores a los siguientes:

- Proyectos de la Cartera de Proyectos IIRSA con fuerte apoyo político interno de los países involucrados, incluyendo participación del área económico-financiera de los gobiernos, lo que permitía asegurar prioridad estratégica para los proyectos.
- Proyectos Ancla<sup>19</sup> o asociados a proyectos-ancla; proyectos con gran impacto y visibilidad.
- Proyectos con nivel avanzado de preparación y con buena perspectiva de financiamiento y ejecución a corto plazo.
- Proyectos de los grupos de los EIDs mejor evaluados en los GTEs realizados para el ordenamiento de la Cartera de Proyectos IIRSA.

Adicionalmente, para apoyar la AIC 2005-2010 se buscó adoptar un nuevo paradigma de gestión intensiva orientada a resultados y se diseñó para ello una herramienta de monitoreo, el Sistema de Información para la Gestión Estratégica (SIGE).<sup>20</sup> Este sistema fue concebido con el propósito de generar mecanismos de información, cooperación y monitoreo de cada uno de los proyectos en las más altas instancias gubernamentales correspondientes. La información básica de los proyectos incluidos en la AIC se presenta a continuación:

---

<sup>19</sup> El Proyecto Ancla da sentido a la formación del grupo de proyectos y viabiliza las sinergias. No es necesariamente el proyecto de mayor tamaño. Es identificado como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo, en beneficio del desarrollo económico y social.

<sup>20</sup> <http://www.iirsa.org/sige.asp>

**CUADRO 3: PROYECTOS DE LA AIC 2005-2010**  
(en millones de US\$)

| Nº           | Proyectos                                                                                        | Eje/Procesos          | Millones de US\$ | Países <sup>(1)</sup> |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|
| 1            | Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualaquaychú                                | MERCOSUR-Chile        | 780,0            | AR (BR)               |
| 2            | Adecuación del Corredor Río Branco-Montevideo-Colonia- Nueva Palmira                             | MERCOSUR-Chile        | 234,0            | UY (AR-BR)            |
| 3            | Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Río Branco                                        | MERCOSUR-Chile        | 35,0             | BR-UY                 |
| 4            | Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio ( <i>Rodovia Mercosur</i> )                                 | MERCOSUR-Chile        | 700,0            | BR (AR-UY)            |
| 5            | Proyecto Ferroviario Los Andes-Mendoza (Ferrocarril Trasandino Central)                          | MERCOSUR-Chile        | 5.100,0          | AR-CH                 |
| 6            | Ruta Internacional 60-CH (sector Valparaíso-Los Andes)                                           | MERCOSUR-Chile        | 286,0            | CH (AR)               |
| 7            | Gasoducto del Noreste Argentino                                                                  | MERCOSUR-Chile        | 1.000,0          | AR (BO)               |
| 8            | Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera                   | Capricornio           | 23,0             | AR-BO                 |
| 9            | Nuevo Puente Presidente Franco-Porto Meira, con Centro de Frontera Paraguay-Brasil               | Capricornio           | 80,0             | PY-BR                 |
| 10           | Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez                                       | Interoceánico Central | 477,0            | BO (BR-CH-PE)         |
| 11           | Anillo Ferroviario de San Pablo (Tramo Norte y Sur)                                              | Interoceánico Central | 850,0            | BR                    |
| 12           | Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro                                                   | Interoceánico Central | 2,0              | BO-PY                 |
| 13           | Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1º Etapa)          | Interoceánico Central | 49,0             | BO (PY)               |
| 14           | Carretera Toledo-Pisiga                                                                          | Interoceánico Central | 95,0             | BO (CH)               |
| 15           | Pavimentación y Mejoramiento de la Carretera Iquique-Colchane                                    | Interoceánico Central | 42,0             | CH (BO)               |
| 16           | Rehabilitación del Tramo El Sillar                                                               | Interoceánico Central | 120,0            | BO (CH-PE)            |
| 17           | Centro Binacional de Atención de Frontera Desaguadero                                            | Andino                | 7,5              | BO-PE                 |
| 18           | Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira                                                  | Andino                | 2,0              | CO-VE                 |
| 19           | Recuperación de la Navegabilidad del Río Meta                                                    | Andino                | 108,0            | CO-VE                 |
| 20           | Corredor vial Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís                                                     | Amazonas              | 373,0            | CO                    |
| 21           | Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos                                | Amazonas              | 681,2            | PE (BR)               |
| 22           | Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, Puertos y Centros Logísticos                                | Amazonas              | 1.351,3          | PE (BR)               |
| 23           | Puerto Francisco de Orellana                                                                     | Amazonas              | 105,3            | EC                    |
| 24           | Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco                 | Perú-Brasil-Bolivia   | 1.384,3          | PE (BR)               |
| 25           | Puente sobre el Río Acre                                                                         | Perú-Brasil-Bolivia   | 12,0             | BR-PE                 |
| 26           | Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1º Etapa: Estudios) <sup>(2)</sup>                 | Escudo Guayanés       | 3,3              | GY-BR                 |
| 27           | Puente sobre el Río Takutu                                                                       | Escudo Guayanés       | 10,0             | GY-BR                 |
| 28           | Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Suriname (Paramaribo) (1º Etapa)        | Escudo Guayanés       | 0,8              | VE-GY-SU              |
| 29           | Mejorías en la Vía Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowijne | Escudo Guayanés       | 105,0            | SU-GY                 |
| 30           | Exportación por Envíos Postales para PyMEs                                                       | TICs                  | 5,0              | Regional              |
| 31           | Implementación de Acuerdo de Roaming en América del Sur                                          | TICs                  | 1,3              | Regional              |
| <b>TOTAL</b> |                                                                                                  |                       | <b>14.023,0</b>  |                       |

Notas:

Para la realización del presente informe se han considerado las etapas de los proyectos de acuerdo a la clasificación utilizada para la Cartera IIRSA en la Base de Datos de Proyectos.

Perfil
  Pre-ejecución
  Ejecución
  Concluido

(1) Se identifica entre paréntesis el país o países vecino(s) influenciado(s) por el proyecto.

(2) Dado que la 1ª etapa de proyecto incluida en la AIC sólo comprende los estudios, y éstos ya han sido iniciados, su etapa correspondiente es ejecución.

Fuente: VI Informe de la AIC. Julio de 2010.



Los 31 proyectos que conformaban la AIC implicaban una inversión total estimada de US\$14.023,0 millones en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, cuyo avance a julio de 2010 se resume de la siguiente manera:

- 2 proyectos concluidos que representan una inversión estimada de US\$22 millones.
- 19 proyectos en ejecución, varios de ellos próximos a concluirse, que representan una inversión estimada de US\$7.677,4 millones.
- 8 proyectos en etapa de pre-ejecución por una inversión estimada de US\$6.320,8 millones.
- 2 proyectos en etapa de perfil que representan una inversión estimada de US\$2,8 millones.

Respecto a los plazos de ejecución y de acuerdo a la estimación vigente en el VI Informe de la AIC de 2010, en 2014 el 77% de los proyectos de la Agenda estarían concluidos, con una proyección de 14 proyectos finalizados a fines de 2011 (sobre un total de 31), 19 a fines de 2012, 21 a fines de 2013 y 24 a fines de 2014 (AIC, Informe de Evaluación, 2010).

De mantenerse estas previsiones y después de 6 años de trabajo continuo, a fines de 2011 se habrán concretado varios proyectos que resultan claves para la integración regional (Ver Cuadro 4).

**CUADRO 4: PROYECTOS DE LA AIC CONCLUIDOS EN 2011**

| Nº                               | Eje y Nombre del Proyecto                                                               | Países Inversores/ Beneficiarios <sup>1</sup> | Nº de Grupo | Fecha de Conclusión Prevista |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------|------------------------------|
| <b>EJE MERCOSUR-CHILE</b>        |                                                                                         |                                               |             |                              |
| 1                                | Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualaquaychú                       | AR (BR)                                       | G1          | 1º Semestre 2011             |
| 2                                | Adecuación del Corredor Río Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira                     | UY (AR-BR)                                    | G2          | Diciembre 2011               |
| 6                                | Ruta Internacional 60 CH (sector Valparaíso-Los Andes)                                  | CH (AR)                                       | G3          | Diciembre 2011               |
| <b>EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL</b> |                                                                                         |                                               |             |                              |
| 10                               | Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez                              | BO (BR-CH-PE)                                 | G3          | 2º Semestre 2011             |
| 12                               | Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro                                          | BO-PY                                         | G1          | 1º Semestre 2011 (1º Etapa)  |
| 13                               | Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1º Etapa) | BO (PY)                                       | G1          | Enero 2011 (1º Etapa)        |
| 14                               | Carretera Toledo-Pisiga                                                                 | BO (CH)                                       | G5          | 2º Semestre 2011             |
| 15                               | Pavimentación y Mejoramiento de la Carretera Iquique-Colchane                           | CH (BO)                                       | G5          | Marzo 2011                   |
| 16                               | Rehabilitación del Tramo El Sillar                                                      | BO (CH-PE)                                    | G5          | 2º Semestre 2011             |
| <b>EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA</b>   |                                                                                         |                                               |             |                              |
| 24                               | Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco        | PE (BR)                                       | G1          | Abril 2011                   |
| <b>EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS</b>   |                                                                                         |                                               |             |                              |
| 26                               | Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1º Etapa: Estudios)                       | GY-BR                                         | G2          | Febrero 2011                 |
| <b>TICs</b>                      |                                                                                         |                                               |             |                              |
| 31                               | Implementación de Acuerdo de <i>Roaming</i> en América del Sur                          | Regional                                      | n.a.        | Diciembre 2011 (1º Etapa)    |

Notas:

<sup>1</sup> X (Y): País X invierte y se beneficia; País Y se beneficia sin invertir.

Fuente: SIGE, 30 de julio de 2010.



### 3. LA AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN (API)

---

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración es un conjunto acotado de proyectos estratégicos y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. El objetivo de la Agenda es promover la conectividad de la región a partir de la construcción y operación eficiente de infraestructura para su integración física, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y equilibrio de los ecosistemas (Estatuto del COSIPLAN, Artículo 4°)

Los componentes de esta Agenda no son proyectos aislados, sino “proyectos estructurados”. Un proyecto estructurado es aquel que consolida redes de conectividad física con alcance regional, con el propósito de potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada. Están compuestos por uno o más proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, denominados a los fines de esta Agenda “proyectos individuales”. La API está compuesta por 31 proyectos estructurados y por 88 proyectos individuales.

#### ■ CARACTERÍSTICAS DE LA API

Como punto de partida para la conformación de la Agenda, los países consensuaron aspectos centrales respecto a sus características generales que se presentan a continuación:

- El desarrollo de la infraestructura de integración es una herramienta del desarrollo sostenible económico, social y ambiental.
- La Agenda está conformada por proyectos de alto impacto para la integración física regional, pudiendo ser estos nacionales, binacionales o multinacionales.
- Los 12 países están representados y existe equilibrio en el número de proyectos impulsado por cada país.
- Los proyectos son seleccionados por consenso a partir de los criterios definidos.
- Los proyectos buscan siempre que sea viable y conveniente el incremento relativo de los distintos modos de transporte.
- Los proyectos prioritarios podrán ser complementados por acciones en materia regulatoria y de planificación territorial que constituirán un Programa Territorial de Integración.
- Los proyectos de la AIC que no fueron concluidos podrán ser seleccionados para formar parte de la API, toda vez que cumplan con los criterios de la Agenda.

Esta Agenda ubica a la infraestructura como herramienta principal de la planificación territorial de América del Sur, dado que el mejoramiento de la conectividad entre los países favorece el proceso de integración regional. Sin embargo, las intervenciones en el territorio que promueve la API van más allá de la ejecución de la obra física, ya que incorporan desde su origen el concepto de sostenibilidad económica, ambiental y social, en consistencia con los objetivos de la UNASUR.

La Agenda reconoce la necesidad de avanzar sobre otros aspectos de la planificación territorial, con el propósito de optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, y mejorar los impactos locales de la

infraestructura. Con este fin, se introduce el concepto de Programas Territoriales de Integración (PTIs) que consiste en identificar e implementar acciones complementarias a los proyectos de la Agenda en materia regulatoria y de planificación territorial. Los estudios técnicos y las herramientas metodológicas desarrolladas por IIRSA servirán de referencia para la elaboración de estos programas.

Tal como se señaló, los proyectos de esta Agenda son incorporados por su contribución al mejoramiento de la conectividad entre las regiones, más allá de los países involucrados en la localización, implementación y operación de la infraestructura. Cada proyecto es de interés de dos o más países, lo cual garantiza la binacionalidad o la multinacionalidad del impacto en la integración física de América del Sur.

La selección de los proyectos se realizó con el consenso de los doce países y en base a los cuatro criterios acordados para esta Agenda. Se tomaron en consideración los proyectos de la AIC que no fueron concluidos y que cumplieran con estos criterios.

En suma, la Agenda apunta a consolidar el objetivo de integración física de América del Sur, reconociendo y dando continuidad a los avances realizados durante los diez años de la Iniciativa IIRSA e incorporándolos al nuevo marco institucional provisto por UNASUR/COSIPLAN.

#### ■ CRITERIOS PARA LA SELECCIÓN DE PROYECTOS

Como ya se mencionó, los países acordaron cuatro criterios para la selección de los proyectos de la API<sup>21</sup>.

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

Con relación al primer criterio, el hecho de que el proyecto pertenezca a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN demuestra que fue identificado a través de la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa de IIRSA, anteriormente mencionada, y es consistente con el proceso de ordenamiento de la Cartera (Ejes de Integración y Desarrollo - Grupos de Proyectos - Funciones Estratégicas<sup>22</sup>). Adicionalmente, al pertenecer a la Cartera, cuenta con el consenso previo de los países con relación a su impacto en la integración regional.

---

<sup>21</sup> Estos criterios fueron aprobados en la Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN del día 28 de abril de 2011 en la ciudad de Rio de Janeiro, Brasil. Posteriormente, en la reunión de GTEs realizada en el mes de junio en Bogotá, se redactó la versión final a partir de comentarios presentados por los países en ocasión de esa reunión ([http://www.iirsa.org/gte\\_bogota\\_2011.asp](http://www.iirsa.org/gte_bogota_2011.asp)).

<sup>22</sup> Los efectos del grupo de proyectos componen su función estratégica, es decir, el objetivo común y/o beneficios principales, tanto para la integración, como para el desarrollo regional de los espacios geoeconómicos involucrados. La función estratégica se refiere a la vinculación directa del grupo de proyectos con los aspectos territoriales propios de su área de influencia y con la visión de negocios del EID correspondiente.

En el mismo nivel de importancia, el proyecto debe estar reflejado en las acciones prioritarias del programa de gobierno, ya sea por su inclusión en planes de desarrollo nacionales o sub-nacionales, políticas y estrategias sectoriales, legislaciones nacionales, etc. También puede tratarse de proyectos que cuenten con apoyo político a nivel regional, es decir, que formen parte de acuerdos bilaterales o multilaterales o declaraciones de cumbres presidenciales o ministeriales.

En cuanto al segundo criterio, la necesidad de contar con estudios de factibilidad tiene como objetivo incorporar aquellos proyectos que posean un nivel avanzado de preparación y buenas perspectivas de financiamiento y ejecución en el plazo de la Agenda (2012-2022). Adicionalmente, contar con estos estudios provee información precisa sobre los recursos y cronograma de ejecución del mismo. Sin embargo, los países aceptaron incorporar proyectos en etapa de perfil<sup>23</sup> siempre y cuando cuenten con asignación de recursos presupuestarios para iniciar la ejecución de los estudios y se prevea su conclusión en el plazo de la Agenda. Por otra parte, se reconoció que algunos de los proyectos incluidos poseen un cronograma de ejecución que excede el plazo de esta Agenda pero que, dada la prioridad que revisten para los gobiernos involucrados, se incorporan con esta salvedad.

El tercer criterio se refiere a la capacidad del proyecto para promover el desarrollo territorial de la región, impulsando la conectividad, eliminando cuellos de botella y construyendo los eslabones faltantes de las redes existentes. Asimismo, se trata de favorecer sinergias transfronterizas, a través de la articulación de las intervenciones entre los países, de modo de asegurar la contribución a la integración de los proyectos incorporados en la API. Es por esto que existen proyectos estructurados que están compuestos por un conjunto de proyectos individuales con objetivos convergentes.

Con relación al último criterio, como ya se mencionó, se introduce el concepto de Programas Territoriales de Integración (PTIs), reconociendo la necesidad de avanzar sobre la identificación de acciones complementarias a la implementación de infraestructura en los proyectos de la API que así lo requieran. Estos programas permitirán potenciar el impacto de la infraestructura en el desarrollo de los territorios involucrados, considerando los aspectos económicos, sociales y ambientales.

## ■ SEGUIMIENTO Y MONITOREO DE LA API

En materia de seguimiento de la Agenda, entre las acciones definidas por el PAE, se prevé la elaboración de un mecanismo para el monitoreo permanente de los proyectos de la API. En este sentido, durante el proceso de conformación de la Agenda, los países coincidieron en destacar que dicho mecanismo debe responder a principios de eficacia y simplicidad, proveyendo patrones comunes para brindar la información sobre un tema que resulta prioritario para el conjunto.

---

<sup>23</sup> Definiciones de las etapas de los proyectos de la API. Perfil: en esta etapa se estudian los antecedentes que permiten formar juicio respecto de la conveniencia y factibilidad técnico-económica de llevar a cabo la idea del proyecto. Pre-ejecución: en esta etapa se incluyen aquellos proyectos que se encuentran en las siguientes fases: pre-factibilidad, factibilidad e inversión. Ejecución: esta etapa se refiere al conjunto de actividades necesarias para la construcción física en sí como puede ser la firma del contrato, la compra e instalación de maquinarias y equipos, instalaciones varias, etc.

Desde el punto de vista técnico se destacan los siguientes aspectos: diseñar una herramienta asociada a la Base de Datos de Proyectos (BD); incorporar a la ficha del proyecto en la BD, campos específicos para los proyectos de la API; construir indicadores de seguimiento relacionados, inicialmente, al cumplimiento de las metas físicas y financieras del proyecto estructurado; identificar los caminos críticos del proyecto con el objeto de prever acciones complementarias y utilizar la institucionalidad del COSIPLAN para resolver posibles obstáculos; y diseñar un informe de seguimiento para reportar los avances de la Agenda anualmente, entre otros temas.

Estos elementos no excluyen la posibilidad que los países involucrados en los proyectos brinden información adicional por los medios que crean conveniente.

El desarrollo e implementación de este mecanismo de monitoreo de la API, forma parte del Plan de Trabajo 2012 del COSIPLAN.

## 4. PROCESO DE CONFORMACIÓN DE LA API

---

A fin de poner en marcha las acciones relativas a la conformación de la Agenda, y tomando en consideración las características y criterios para la selección definidos, los países acordaron un procedimiento que consta de seis pasos, los cuales se reseñan a continuación.

### ***1. Revisión de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN e identificación preliminar de los proyectos prioritarios a nivel nacional***

El primer paso de este proceso consistió en revisar al interior de cada país la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, dado que los proyectos de la Agenda deben pertenecer a esta Cartera. Los países actualizaron la información de sus proyectos en la Base de Datos e identificaron proyectos a ser incluidos o excluidos para llevar a la mesa de diálogo del GTE de cada EID.

Adicionalmente, los países identificaron proyectos prioritarios de manera preliminar, a partir de un ejercicio de diálogo y consenso interno. Para realizar esta tarea se tomaron en consideración los planes de desarrollo, nacionales y sub-nacionales, las políticas y estrategias sectoriales, acuerdos binacionales y/o prioridades de inversión.

Toda esta información fue recabada y procesada por el Comité de Coordinación Técnica (CCT)<sup>24</sup> de IIRSA, a través de su Secretaría, quien prestó apoyo técnico a los países a lo largo de este proceso. Este material fue base para el trabajo que se realizó en la reunión de GTE que se reporta a continuación.

### ***2. Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y presentación de los proyectos prioritarios***

En junio de 2011, en la ciudad de Bogotá<sup>25</sup>, tuvieron lugar reuniones de los GTEs de los 9 EIDs con el objetivo mencionado<sup>26</sup>. Adicionalmente, se completaron las tareas de definición de las características y criterios de selección de proyectos de la API.

Como resultado de este encuentro, se conformó una primera lista a partir de los proyectos que fueron presentados por cada país. El acuerdo final de los países fue revisar y contrastar los proyectos con los cuatro criterios de selección, con el propósito de presentar esa información en la siguiente reunión.

### ***3. Selección y propuesta de proyectos prioritarios a nivel nacional***

Durante esta etapa, los países realizaron un análisis de los proyectos incluidos preliminarmente en la API en los cuales se encontraban involucrados, a partir de un diálogo hacia el interior de sus áreas de gobierno, con el propósito de alcanzar un consenso interno y poder avanzar en acuerdos preliminares con los países vecinos.

---

<sup>24</sup> Conformado por BID, CAF y FONPLATA (<http://www.iirsa.org/cct.asp>)

<sup>25</sup> [http://www.iirsa.org/gte\\_bogota\\_2011.asp](http://www.iirsa.org/gte_bogota_2011.asp)

<sup>26</sup> Los resultados del ejercicio de actualización de la Cartera se presentan en el documento “Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana 2011”

A fin de homogeneizar la información relativa a los proyectos de la Agenda, el CCT de IIRSA elaboró una ficha con el objetivo de recabar datos básicos del proyecto y justificar el cumplimiento de los criterios de selección. En los casos en los cuales los proyectos estructurados involucraban a más de un país, se consolidó una única ficha con el aporte y consenso de todas las partes. Toda esta documentación fue la base del debate durante la siguiente reunión de GTE<sup>27</sup>.

#### **4. Definición de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)**

En julio de 2011 tuvo lugar en la ciudad de Montevideo, Uruguay<sup>28</sup>, una reunión de GTE con el objetivo de revisar la lista de proyectos incorporados en la Agenda. Las Coordinaciones Nacionales realizaron una presentación de los proyectos propuestos justificando el cumplimiento de los criterios acordados.

Es relevante destacar que, a partir de la información provista por los países y los debates que tuvieron lugar, se acordó agrupar proyectos con objetivos convergentes en proyectos estructurados de mayores dimensiones, con la intención de potenciar el impacto en la integración física de los países.

Para completar la información de los proyectos estructurados, se decidió incorporar a la Agenda el cronograma con los plazos de cumplimiento de las etapas de cada proyecto individual<sup>29</sup>.

#### **5. Consolidación de la API por los Coordinadores Nacionales de IIRSA**

En agosto de 2011, en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, tuvo lugar la XVIII Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA<sup>30</sup>. En lo que respecta a esta Agenda, su objetivo fue completar los trabajos de conformación de la API y definir los próximos pasos para su implementación y monitoreo.

Entre los resultados de esta reunión se acordó la denominación de esta Agenda como “Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)”; se estableció la terminología a utilizar para los proyectos que la conforman: “proyectos estructurados” y “proyectos individuales”; y se completó la información relativa a justificación de criterios y cronogramas de ejecución.

En materia de monitoreo de la Agenda, se acordó el diseño de una herramienta asociada a la Base de Datos de proyectos que permita dar seguimiento a los proyectos de la API. Esta información será de carácter público y estará disponible en la página web de IIRSA y COSIPLAN. Se encomendó al CCT realizar una propuesta preliminar sobre este tema a ser presentada en la XIX Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA, que se realizará el 29 de noviembre de 2011 en la ciudad de Brasilia, Brasil.

#### **6. Aprobación de la API por el COSIPLAN**

La última fase de este procedimiento, consistirá en la aprobación de la API por parte del Comité Coordinador del COSIPLAN, en la reunión del 29 de noviembre de 2011. Esta Agenda será sometida para consideración y aprobación de los Ministros que integran el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR, en su segunda reunión ordinaria que tendrá lugar el 30 de noviembre de 2011 en Brasilia, Brasil.

---

<sup>27</sup> Las fichas de justificación de criterios presentadas por los países para cada proyecto de la API, se incluyen en el Anexo 1.

<sup>28</sup> [http://www.iirsa.org/gte\\_montevideo\\_2011.asp](http://www.iirsa.org/gte_montevideo_2011.asp)

<sup>29</sup> La información detallada de los proyectos individuales se encuentra disponible en la Base de Datos de Proyectos (<http://www.iirsa.org/proyectos>). En los cuadros de los proyectos por Eje se incluye el código de cada uno de ellos.

<sup>30</sup> [http://www.iirsa.org/xviii\\_cnr\\_rio\\_2011.asp](http://www.iirsa.org/xviii_cnr_rio_2011.asp)



## 5. LOS PROYECTOS DE LA API

La API está compuesta por 31 proyectos por un valor estimado en US\$13.652,7 millones. Este monto equivale al 11,8% del total de la Cartera del COSIPLAN al año 2011, que asciende a US\$116.120,6 millones.

**CUADRO 5: LISTA DE PROYECTOS DE LA API**  
(en millones de US\$)

| #  | EID | NOMBRE PROYECTO API                                                                                                                                                                                  | PAISES INVOLUCRADOS    | MONTO               |
|----|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------|
| 1  | AMA | EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS                                                                                                                      | PE                     | USD 568,9           |
| 2  | AMA | EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS                                                                                                                       | PE                     | USD 2.529,4         |
| 3  | AMA | ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS                                                                                                                                                                   | BR / CO / EC / PE      | USD 105,5           |
| 4  | AND | CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO                                                                                                                                                | CO / EC / VE           | USD 3.350,0         |
| 5  | AND | INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR                                                                                                                                                          | CO / EC                | USD 223,6           |
| 6  | AND | SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA                                                                                                                                    | CO / VE                | USD 5,0             |
| 7  | AND | CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO                                                                                                                                        | BO / PE                | USD 4,0             |
| 8  | AND | AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)                                                                             | PE                     | USD 90,3            |
| 9  | CAP | CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA                                                                                                                     | AR / BO                | USD 23,0            |
| 10 | CAP | CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA                                                                                                                                                                   | AR / BO                | USD 227,0           |
| 11 | CAP | CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA                                                                                                                                              | AR / BR / CH / PA      | USD 944,6           |
| 12 | CAP | CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA                                                                                                                                            | AR / BR / PA           | USD 316,0           |
| 13 | CAP | LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)                                                                                                                                           | PA                     | USD 255,0           |
| 14 | GUY | REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS                                                                                                                                                      | BR / VE                | USD 480,0           |
| 15 | GUY | RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN                                                                                                                                               | BR / GU                | USD 250,0           |
| 16 | GUY | RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE | GU / SU / VE           | USD 300,8           |
| 17 | HPP | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA                                                                                                                                  | AR / BO / BR / PA / UR | USD 854,8           |
| 18 | HPP | INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY                                                                                                                                             | AR / PA / UR           | USD 268,0           |
| 19 | HPP | REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS                                                                                                                                       | UR                     | USD 100,0           |
| 20 | HPP | CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO                                                                                                                       | UR                     | USD 8,0             |
| 21 | IOC | AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)                                                                                    | BO                     | USD 20,0            |
| 22 | IOC | MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL                                                                                                                                 | BO / BR                | USD 383,0           |
| 23 | IOC | PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO                                                                                                                                                     | BO / PA                | USD 2,0             |
| 24 | IOC | CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)                                                                                                                                            | BO                     | USD 6,7             |
| 25 | MCC | GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO                                                                                                                                                                      | AR / BO                | USD 1.000,0         |
| 26 | MCC | CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO                                                                                                                                          | BR / UR                | USD 65,0            |
| 27 | MCC | TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS                                                                                                                                      | BR / UR                | USD 100,0           |
| 28 | MCC | CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ                                                                                                                                                            | BR / UR                | USD 196,0           |
| 29 | MCC | OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR                                                                                                                                            | AR / CH                | USD 7,0             |
| 30 | MCC | TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA                                                                                                                                                                          | AR / CH                | USD 850,0           |
| 31 | PBB | CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA                                                                                                                                                                 | BR / PE                | USD 119,0           |
|    |     |                                                                                                                                                                                                      | <b>TOTAL</b>           | <b>USD 13.652,7</b> |

**CUADRO 6: PROYECTOS DE LA API POR EID Y MONTO DE INVERSIÓN**  
(en millones de US\$)

| EID          | # PROYECTOS | MONTOS DE INVERSIÓN |
|--------------|-------------|---------------------|
| AMA          | 25          | 3.203,8             |
| AND          | 11          | 3.673,0             |
| CAP          | 18          | 1.765,6             |
| GUY          | 4           | 1.030,8             |
| HPP          | 15          | 1.230,8             |
| IOC          | 7           | 411,7               |
| MCC          | 7           | 2.218,0             |
| PBB          | 1           | 119,0               |
| <b>TOTAL</b> | <b>88</b>   | <b>13.652,7</b>     |

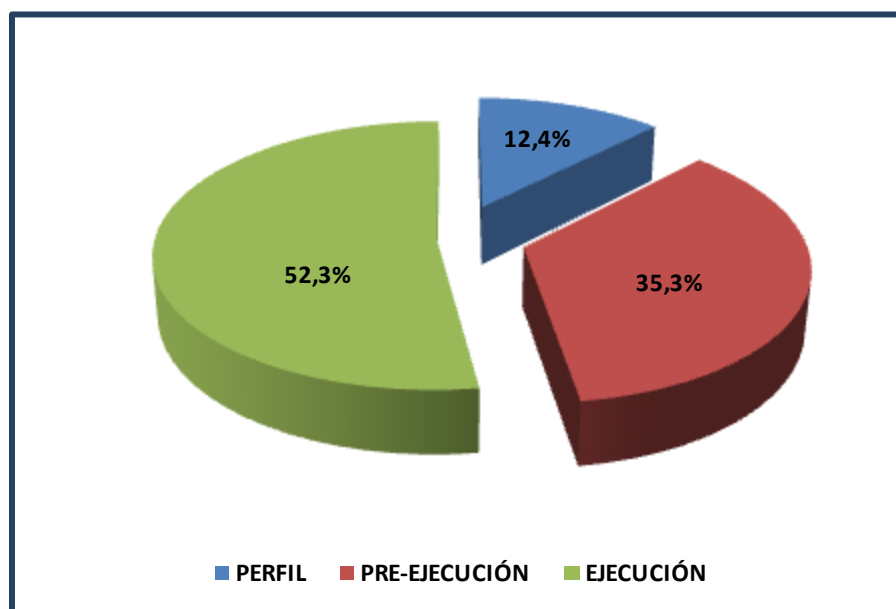
**CUADRO 7: PROYECTOS DE LA API SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN**  
(en millones de US\$)

| ETAPA DEL PROYECTO | # PROYECTOS* | MONTO           | % INVERSION   |
|--------------------|--------------|-----------------|---------------|
| PERFIL             | 19           | 1.693,3         | 12,4%         |
| PRE-EJECUCIÓN      | 46           | 4.823,1         | 35,3%         |
| EJECUCIÓN          | 20           | 7.136,3         | 52,3%         |
| <b>TOTAL</b>       | <b>85</b>    | <b>13.652,7</b> | <b>100,0%</b> |

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

\* La suma de la columna "# PROYECTOS" no se corresponde con el total de proyectos individuales incluidos en la API dado que no se tienen en cuenta los 3 proyectos concluidos para este análisis.

**GRÁFICO 2: PROYECTOS DE LA API SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN**  
(por inversión estimada)



**MAPA 1: PROYECTOS DE LA API**



En el resto de esta sección se presentan los proyectos de la API por Eje de Integración y Desarrollo. En cada caso, se realiza una descripción general del impacto de los proyectos en el EID y luego se aborda cada uno de los proyectos en particular, incluyendo información sobre objetivo, situación actual, monto, cronograma y etapa de ejecución. Finalmente, se realiza un análisis del cumplimiento de los criterios de selección aplicados, particularmente en función de la conectividad que promueve el proyecto, destacando los beneficios de su implementación para el proceso de integración y desarrollo del territorio.

## ■ EJE DEL AMAZONAS (BRASIL, COLOMBIA, ECUADOR Y PERÚ)

El Eje del Amazonas abarca una gran región del norte de América del Sur entre los Océanos Pacífico y Atlántico, surcada por el Río Amazonas y sus afluentes. Se caracteriza por su gran extensión, diversidad topográfica (costa, zona andina, selva) y baja densidad poblacional. El área de influencia definida para el Eje del Amazonas alcanza una superficie de 5.657.679 km<sup>2</sup>, equivalente al 50,52% de la suma de la superficie total de los países que conforman el EID.



El Eje del Amazonas cuenta con una población aproximada de 61.506.049, para el año 2008, lo cual representa el 22,23% de la suma de la población total de los países que aportan territorio al EID. Asimismo, se calculó para el área de influencia del Eje una densidad poblacional promedio de 10,87 habitantes/km<sup>2</sup>, nivel medio-bajo general caracterizado por una fuerte dispersión geográfica. Este indicador varía en el EID desde un máximo de 103,96 habitantes/km<sup>2</sup> para la Región Costa de Perú, a un mínimo de 2,13 habitantes/km<sup>2</sup> correspondiente al territorio del Estado de Amazonas de Brasil.

De los siete grupos de proyectos que componen este Eje, cinco aportan proyectos a la Agenda: i) G2 - Acceso a la Hidrovía del Napo; ii) G3 - Acceso a la Hidrovía del Huallaga - Marañón; iii) G4 - Acceso a la Hidrovía del Ucayali; iv) G6 - Red de Hidrovías Amazónicas; y v) G7 - Acceso a la Hidrovía del Morona - Marañón - Amazonas.

En el Cuadro 8 se aprecian los 25 proyectos individuales que conforman los 3 proyectos estructurados de la API en el Eje del Amazonas. El valor de las inversiones involucradas asciende a US\$3.203,8 millones. La API impacta en el desarrollo de los cuatro países del Eje (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú) y, en líneas generales, la Agenda articula varias hidrovías (Huallaga, Marañón, Morona, Ucayali y Putumayo) que conectan la cuenca del Río Amazonas con zonas importantes de costa, sierra y selva en Perú, Ecuador y Colombia. En la Agenda hay proyectos viales, portuarios y fluviales que podrían potenciar cuatro corredores bimodales que conectan terminales marítimos en el Pacífico con hidrovías alimentadoras de la Cuenca del Amazonas. Estos proyectos cumplen tanto con los criterios de selección establecidos como con las funciones estratégicas de los grupos de proyectos del Eje involucrados en la API (ver Cuadros 8 y 9).

**MAPA 2: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL AMAZONAS**



**CUADRO 8: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL AMAZONAS**

|       |                                                                                 |                                 |                      |           |                                                                                                                          |                     |      |                    |                 | PERFIL            | PRE-EJECUCIÓN |                  | LICENCIA AMBIENTAL |                  | EJECUCIÓN         |                   |  |  |  |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------|--------------------|-----------------|-------------------|---------------|------------------|--------------------|------------------|-------------------|-------------------|--|--|--|
| EID   | NOMBRE PROYECTO API                                                             | PAISES                          | MONTO API (Millones) | CODIGO BD | NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES                                                                                     | PAISES DEL PROYECTO | GP   | ETAPA DEL PROYECTO | MONTO           |                   | INICIO (AÑO)  | CONCLUSIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO)       | CONCLUSIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO)      | CONCLUSIÓN (AÑO)  |  |  |  |
| AMA   | EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS | PERU                            | USD 568,9            | AMA16     | CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS                                                                                          | PE                  | G3   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 224.300.000 |                   |               |                  |                    |                  | 2006              | 2010              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      |           | PUERTO DE YURIMAGUAS                                                                                                     |                     |      |                    |                 |                   | 2009          | 2011             | 2011               | 2011             | 2012              | 2014              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA20     | CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA                                                                                                | PE                  | G3   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 47.000.000  |                   | 2009          | 2012             | 2012               | 2013             | 2014              | 2015              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA21     | CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS                                                                                           | PE                  | G3   | PERFIL             | USD 5.000.000   | 2012              | 2013          | 2014             | 2015               | 2015             | 2015              | 2016              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA24     | PUERTO DE PAITA                                                                                                          | PE                  | G3   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 227.800.000 |                   | 2006          | 2009             | 2010               | 2011             | 2011              | 2014              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA25     | CARRETERA PAITA - TARAPOTO                                                                                               | PE                  | G3   | CONCLUIDO*         | USD 0           |                   |               |                  |                    |                  | 2006              | 2011              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA40     | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN | PE                  | G6   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 8.000.000   | 2008              | 2009          | 2011             | 2012               | 2013             | 2014              | 2016              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA41     | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMERIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI  | PE                  | G6   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 25.700.000  | 2008              | 2009          | 2011             | 2012               | 2013             | 2014              | 2016              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA56     | MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS                                                                                      | PE                  | G6   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 26.080.000  | 2008              | 2009          | 2011             | 2012               | 2012             | 2013              | 2015              |  |  |  |
| AMA44 | CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS                                                     | PE                              | G6                   | PERFIL    | USD 5.000.000                                                                                                            | 2012                | 2013 | 2014               | 2015            | 2015              | 2015          | 2016             |                    |                  |                   |                   |  |  |  |
| AMA   | EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS  | PERU                            | USD 2.529,4          | AMA26     | CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA                                                                                         | PE                  | G4   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 361.000.213 |                   |               |                  |                    |                  | 2003              | 2011              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      |           | PUERTO DE PUCALLPA                                                                                                       |                     |      |                    |                 |                   | 2009          | 2012             | 2013               | 2013             | 2014              | 2016              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA30     | CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA                                                                                  | PE                  | G4   | PERFIL             | USD 5.000.000   | 2012              | 2013          | 2014             | 2015               | 2015             | 2015              | 2016              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA31     | MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)                                                     | PE                  | G4   | EJECUCIÓN          | USD 706.870.000 |                   |               |                  | 2007               | 2008             | 2008 (1ra. Etapa) | 2010 (1ra. Etapa) |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA32     | AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA                                                                                           | PE                  | G4   | PERFIL             | USD 242.000.000 | 2011              | 2012          | 2013             | 2014               | 2015             | 2016              | 2019              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA43     | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN    | PE                  | G6   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 20.000.000  | 2008              | 2009          | 2011             | 2012               | 2013             | 2014              | 2016              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA63     | IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVIO CERRO DE PASCO/LA OROYA - HUANCAYO                              | PE                  | G4   | EJECUCIÓN          | USD 100.000.000 |                   | 2009          | 2010             | 2010               | 2011             | 2011              | 2014              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA64     | IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVIO CERRO DE PASCO - TINGO MARIA                                                               | PE                  | G4   | PERFIL             | USD 70.000.000  |                   | 2010          | 2012             | 2013               | 2013             | 2014              | 2017              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA65     | ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO                                                                      | PE                  | G4   | PERFIL             | USD 155.255.500 |                   | 2010          | 2012             | 2013               | 2013             | 2014              | 2017              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA66     | TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO                                                                                 | PE                  | G4   | PERFIL             | USD 749.000.000 |                   | 2008          | 2010             | 2011               | 2011             | 2011              | 2013              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA67     | TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO                                                                             | PE                  | G4   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 120.300.000 |                   | 2008          | 2010             | 2011               | 2011             | 2012              | 2014              |  |  |  |
| AMA   | ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS                                              | BRASIL/ COLOMBIA/ ECUADOR/ PERU | USD 105,5            | AMA37     | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO IÇÁ                                                                             | BR                  | G6   | EJECUCIÓN          | USD 8.000.000   |                   |               |                  |                    |                  | 2010              | 2015              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA38     | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO                                                                        | CO - EC - PE        | G6   | EJECUCIÓN          | USD 15.000.000  | 2011              | 2012          | 2014             | 2014               | 2015             | 2014              | 2017              |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA45     | PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA                                                                                  | EC                  | G7   | PERFIL             | USD 51.000.000  | N / D             |               |                  |                    |                  |                   |                   |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA39     | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO MORONA, SECTOR ECUATORIANO                                                      | EC                  | G6   | PERFIL             | USD 718.224     | N / D             |               |                  |                    |                  |                   |                   |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA42     | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO NAPO                                                                            | EC - PE             | G6   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 5.759.000   | N / D             |               |                  |                    |                  |                   |                   |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      | AMA71     | PUERTO DE PROVIDENCIA                                                                                                    | EC                  | G2   | PRE-EJECUCIÓN      | USD 25.000.000  | N / D             |               |                  |                    |                  |                   |                   |  |  |  |
|       |                                                                                 |                                 |                      |           |                                                                                                                          |                     |      |                    | TOTAL           | USD 3.203.782.937 |               |                  |                    |                  |                   |                   |  |  |  |

\* Este proyecto individual se encuentra do a la API dado que complementa la red de conectividad del proyecto estructurado.

N / D: la información correspondiente al cronograma de ejecución no se encontraba disponible al cierre de este documento.

**CUADRO 9: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL AMAZONAS, SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN**  
(en millones de US\$)

| ETAPA DEL PROYECTO | # PROYECTOS * | MONTO              | % INVERSION   |
|--------------------|---------------|--------------------|---------------|
| PERFIL             | 9             | USD 1.283,0        | 40,0%         |
| PRE-EJECUCIÓN      | 11            | USD 1.090,9        | 34,1%         |
| EJECUCIÓN          | 4             | USD 829,9          | 25,9%         |
| <b>TOTAL</b>       | <b>24</b>     | <b>USD 3.203,8</b> | <b>100,0%</b> |

\* La suma de la columna "# PROYECTOS" no se corresponde con el total de proyectos individuales incluidos en el Eje dado que no se tiene en cuenta el proyecto concluido para este análisis.

#### ● *Eje Vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías (PE)*

Este proyecto es también conocido como “Eje del Amazonas Ramal Norte” y está compuesto por nueve proyectos individuales. Los proyectos están localizados en el norte de Perú y están estructurados para conectar a las regiones de costa, sierra y selva buscando el intercambio y la complementariedad de las diferentes zonas que atraviesa. La carretera, que está localizada en sentido este - oeste, va desde la ciudad de Paita en la costa del Pacífico hasta la ciudad de Yurimaguas en la selva. En Yurimaguas, se conecta a través de un puerto con los Ríos Huallaga y Marañón. Posteriormente, a través de dichos ríos y continuando hacia el este, llega a la ciudad de Iquitos con vocación de alcanzar como destino la ciudad de Manaos, y generar comercio hacia ultramar. Se trata de un proyecto bimodal que articula: i) dos proyectos viales (tramo Paita - Tarapoto y tramo Tarapoto - Yurimaguas), que unidos conforman lo que en el Perú se denomina el “Corredor Amazonas Norte” o el “Corredor IIRSA Norte”; ii) dos proyectos de mejoramiento de la navegabilidad de hidrovías (Huallaga y Marañón); iii) el mejoramiento o reubicación de tres puertos (Yurimaguas, Iquitos y Paita); y iv) tres centros logísticos (Yurimaguas, Iquitos y Paita). Este proyecto estructurado es muy significativo dado que apuesta por la modernización de la logística de un amplio corredor que articula zonas de alta densidad como la Región Piura, con zonas emergentes de baja densidad en la selva. Todas las ciudades más dinámicas de la costa norte de Perú pueden articularse al Eje del Amazonas Ramal Norte que, a su vez, conecta el departamento de sierra más poblado de Perú (Cajamarca) y a tres departamentos de selva (Amazonas, San Martín y Loreto).

En relación al primer criterio, todos los proyectos individuales están en la Cartera del COSIPLAN y se cuenta con información de sustento sobre la prioridad asignada a estas obras en los Planes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (Intermodal 2004-2023) y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Perú (elaborado por la Autoridad Portuaria). En relación al segundo criterio, cabe señalar que la mayoría de los proyectos incluidos está en ejecución (una parte como inversión pública y otros a través de concesiones y asociaciones público-privadas). De las fichas de los proyectos, surge que dos de ellos se encuentran en etapa de perfil (Centro Logístico de Yurimaguas y Centro Logístico de Iquitos). En relación al tercer criterio, se señalan las declaraciones conjuntas de los gobiernos de Brasil y Perú, que establecen los compromisos para el desarrollo de los Estados y regiones vecinas, y la importancia de la promoción del intercambio comercial y el desarrollo fronterizo. En relación al cuarto criterio, se explicitan en la ficha las acciones complementarias requeridas.

#### ● *Eje Vial Callao - La Oroya - Pucallpa, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías (PE)*

Este proyecto es también conocido como “Eje del Amazonas Ramal Centro”, está compuesto por once proyectos individuales que se encuentran localizados en la zona central de Perú y están estructurados para conectar las regiones de costa, sierra y selva buscando la complementariedad de las diferentes

zonas que están en su área de influencia. El Eje del Amazonas Ramal Centro tiene, en la zona costera, a la conurbación Lima - Callao, donde se encuentra la capital metropolitana de Perú y su principal puerto (Callao). A partir de ese nodo fundamental, articula a la Carretera Central, localizada en sentido este - oeste, hacia ciudades de la sierra como la Oroya y Huancayo. También vincula a las vías que conectan las ciudades serranas de Cerro de Pasco y Huánuco con la conexión más densa hacia a la selva que se ubica entre Tingo María y Pucallpa. Al llegar a Pucallpa, el corredor se conecta con la ciudad de Iquitos a través del río Ucayali, que es la hidrovía con más flujo de carga en el Perú. Al igual que el Eje del Amazonas Ramal Norte, el corredor tiene vocación de alcanzar a Manaus como destino comercial, y a zonas de ultramar. El potencial de este eje vial es unir a las ciudades de Lima y Manaus a través de un corredor bimodal. El proyecto estructurado tiene: i) cinco carreteras (Carretera Central Lima - Ricardo Palma, Carretera Ricardo Palma - Desvío Cerro de Pasco/La Oroya - Huancayo, Carretera Desvío Cerro de Pasco - Tingo María y Carretera Tingo María - Pucallpa); ii) un proyecto de mejoramiento de la navegabilidad del Río Ucayali, desde Pucallpa hasta la confluencia con el Río Marañón; iii) cuatro proyectos para el mejoramiento de terminales portuarios (Nuevo Muelle de Contenedores en el Callao, Puerto de Embarque de Minerales, Terminal Norte Multipropósitos del Callao y Puerto de Pucallpa); y iv) dos intervenciones con objetivos de mejoramiento de la logística (Zona de Actividades Logísticas del Callao y Centro Logístico de Pucallpa).

En relación al primer criterio, todos los proyectos individuales están en la Cartera del COSIPLAN y se cuenta con información de sustento sobre la prioridad asignada a estas obras en los Planes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (Intermodal 2004-2023) y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Perú (elaborado por la Autoridad Portuaria). Respecto al segundo criterio, cabe señalar que la mayoría de los proyectos individuales se encuentran en ejecución o pre-ejecución (una parte como inversión pública y otros a través de concesiones y asociaciones público-privadas). Acorde con las fichas de los proyectos, tres de ellos se encuentran en etapa de perfil (Carretera Desvío Cerro de Pasco - Tingo María, Centro de Pucallpa y Zona de Actividades Logísticas del Callao). En relación al tercer criterio, se reseñan las declaraciones conjuntas de los gobiernos de Brasil y Perú, que establecen los compromisos para el desarrollo de los Estados y regiones vecinas, y la importancia de la promoción del intercambio comercial y el desarrollo fronterizo. En relación al cuarto criterio, se explicitan en la ficha las acciones complementarias requeridas.

#### **0 Acceso Nororiental al Río Amazonas (BR - CO - EC - PE)**

Este proyecto está compuesto por seis proyectos individuales. Los proyectos están localizados en la zona sur del oriente colombiano, en la selva de Ecuador y se extienden hacia las áreas de influencia de importantes Hidrovías en Perú y Brasil. El proyecto estructurado busca aprovechar las complementariedades de las diferentes regiones naturales de Ecuador, Colombia, Brasil y Perú para vincular zonas costeras y andinas de Ecuador y Colombia, con la Amazonía en general. Los proyectos enlazan vías este - oeste en Ecuador, Colombia y Perú, que se articulan con los Ríos Putumayo, Morona y Napo para conectarse con el Río Içá y el Río Amazonas en territorio brasileño. La vocación de los corredores bimodales que funcionarían al poner en marcha las hidrovías y terminales fluviales correspondientes, es tener como destino comercial a la ciudad de Manaus, sin perder de vista la posibilidad de conectar a mercados de ultramar. Manaus es la ciudad más importante de la Amazonía en su conjunto. El proyecto estructurado tiene: i) cuatro proyectos de mejoramiento de las navegabilidades de los Ríos Putumayo, Morona, Napo e Içá; y ii) dos terminales fluviales (el Puerto de Providencia y el Puerto de Transferencia de Carga del Morona). Este proyecto estructurado es significativo pues permitirá poner en funcionamiento cuatro hidrovías que hoy en día son ríos naturalmente navegables para embarcaciones de limitado calado.



Estos proyectos tendrán un impacto importante en las comunidades localizadas en su área de influencia, pues dichas poblaciones no tienen otras alternativas para el transporte de personas y mercancías.

En relación al cumplimiento del primer criterio, todos los proyectos individuales están en la Cartera del COSIPLAN. En el caso del proyecto sobre el Río Morona, se informa que existe una declaración conjunta de Ecuador y Perú para abrir nuevos pasos de frontera fluviales en los Ríos Santiago y Morona. El proyecto correspondiente al Río Putumayo está referido de forma general en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 de Colombia. El proyecto sobre el Río Ica forma parte del plan de estudios de la Administración de las Hidrovías de la Amazonía Occidental realizado por Brasil, y el terminal hidroviario de San Antonio de Ica se encuentra en el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) de ese país. En relación al segundo criterio, se han elaborado los términos de referencia para la contratación de los estudios de navegación del Río Morona y éstos se han enviado a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo de Ecuador para conseguir los fondos respectivos. En relación al proyecto de Navegabilidad del Río Napo, se tienen previstos análisis complementarios a los estudios binacionales Perú - Ecuador. En referencia al proyecto del Puerto de Providencia, se han realizado los términos de referencia para la contratación de los estudios de implantación del puerto fluvial y se han presupuestado los estudios de factibilidad técnico-ambientales. En lo que respecta al proyecto de navegabilidad del Río Putumayo, se realizarán los estudios correspondientes al sector Puerto Asís - Puerto Leguísimo (Colombia, vigencia 2011). Adicionalmente, está previsto realizar un estudio para el mejoramiento de la navegabilidad de la cuenca del Río Putumayo con la participación de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú. En relación al tercer criterio, existen referencias muy precisas a la consolidación de redes de conectividad y los beneficios de las sinergias transfronterizas que se generarán por el desarrollo del Eje Manta - Manaos, el Eje Tumaco - Pasto - Mocoa y la Red Fluvial del Morona. En relación al cuarto criterio, se proponen las siguientes acciones complementarias: i) análisis social y ambiental; ii) evaluación socio económico; iii) estudio de oferta y demanda de transporte de carga y pasajeros; y, iv) elaboración de un Plan Fluvial.

#### ■ EJE ANDINO (BOLIVIA, COLOMBIA, ECUADOR, PERÚ Y VENEZUELA)

El Eje Andino abarca a los dos grandes corredores viales norte - sur que vinculan las principales ciudades de los países que lo conforman. La Carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador y a lo largo de la costa en Perú (y a través de ella vinculándose más al sur con Chile); y la Carretera Marginal de la Selva, bordeando la Cordillera Andina a nivel de los Llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú, alcanzando a Bolivia a través del Paso de Frontera Desaguadero por la Carretera Longitudinal de la Sierra Sur peruana y desde allí hasta el límite con la República Argentina a través de la ruta N° 1 boliviana (Villazón - La Quiaca). Estos corredores longitudinales son intersectados en sus recorridos por diversos corredores transversales (viales y fluviales) que los vinculan con los Ejes del Escudo Guayanés, del Amazonas, Perú-Brasil-Bolivia e Interoceánico Central. El área de influencia delimitada para el Eje Andino alcanza una superficie de 2.556.393 km<sup>2</sup>, equivalente al 54,41% de la suma de superficie total de los países que conforman el EID.

Se calcula, para el año 2008, una población total aproximada de 103.467.313 habitantes para el área de influencia definida para el Eje Andino, lo que representa el 82,76% de la suma de la población total de los países que integran el EID. Asimismo, el área de influencia del EID alcanza una densidad habitacional promedio de 33,08 habitantes/km<sup>2</sup>.

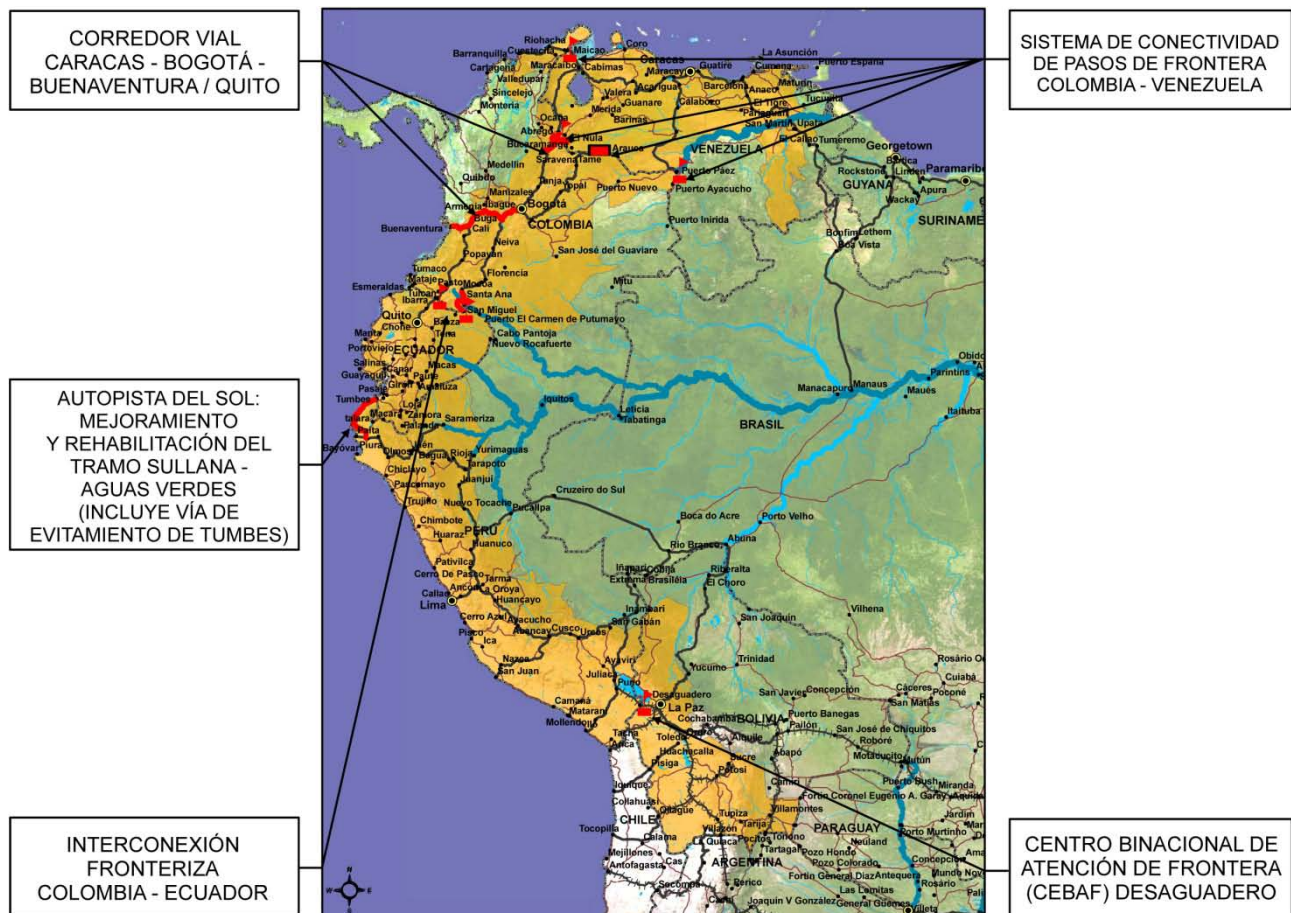
De los diez grupos de proyectos que componen el Eje Andino, seis aportan proyectos a la Agenda: i) G1 - Conexión Venezuela (Eje Norte Llanero) - Colombia (Zona Norte; ii) G2 - Conexión Venezuela (Caracas) - Colombia (Bogotá) - Ecuador (Quito) (Ruta Actual); iii) G3 - Conexión Venezuela (Eje Orinoco Apure) -



Colombia (Bogotá) III (Corredor de Baja Altura); iv) G4 - Conexión Pacífico - Bogotá - Meta - Orinoco - Atlántico; v) G6 - Conexión Colombia - Ecuador II (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja); y vi) G8 - Conexión Perú - Bolivia (Huancaayo - Ayacucho - Tarija - Bermejo).

En el Cuadro 10 se aprecian los 11 proyectos individuales que conforman los 5 proyectos estructurados de la API en el Eje Andino. El valor de las inversiones involucradas asciende a US\$3.673,0 millones. La API en el Eje Andino impacta en el desarrollo de los cinco países del EID (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) y, en líneas generales, los proyectos enfrentan las dificultades de varios de los principales pasos de frontera del Eje; completan las soluciones para las carreteras del denominado Corredor de Baja Altura entre Caracas y Quito; mejoran las conexiones de Bogotá con su principal Puerto en el Pacífico; y, finalmente, plantean las mejoras de la navegabilidad del Río Meta y los puertos relacionados para abrir nuevas rutas comerciales entre la zona central de Colombia y el oriente Venezolano. Los cinco proyectos estructurados cumplen con los criterios de selección establecidos y son consistentes con las funciones estratégicas de los grupos del Eje Andino involucrados en la API (ver Cuadros 10 y 11).

**MAPA 3: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE ANDINO**



**CUADRO 10: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE ANDINO**

| EID      | NOMBRE PROYECTO API                                                                                                      | PAISES                       | MONTO API (Millones) | CODIGO BD | NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES                                                                                                                                  | PAISES DEL PROYECTO | GP | ETAPA DEL PROYECTO | MONTO             | PERFIL | PRE-EJECUCIÓN |                  | LICENCIA AMBIENTAL |                  | EJECUCIÓN    |                  |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----|--------------------|-------------------|--------|---------------|------------------|--------------------|------------------|--------------|------------------|
|          |                                                                                                                          |                              |                      |           |                                                                                                                                                                       |                     |    |                    |                   |        | INICIO (AÑO)  | CONCLUSIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO)       | CONCLUSIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO) | CONCLUSIÓN (AÑO) |
| AND      | CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO                                                                    | COLOMBIA/ ECUADOR/ VENEZUELA | USD 3.350,0          | AND05     | CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA                                                                                                                                         | CO                  | G2 | EJECUCIÓN          | USD 1.559.000.000 |        |               |                  |                    |                  | 2001         | 2018             |
|          |                                                                                                                          |                              |                      | AND07     | CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA                                                                                                                                   | CO                  | G2 | EJECUCIÓN          | USD 1.791.000.000 |        |               |                  |                    |                  | 2006         | 2018             |
| AND      | INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR                                                                              | COLOMBIA/ ECUADOR            | USD 208,6            | AND31     | CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL                                                                                                          | CO - EC             | G6 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 25.000.000    |        | 2010          | 2011             |                    |                  | 2012         | 2014             |
|          |                                                                                                                          |                              |                      | AND79     | MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL                                                                                                 | CO                  | G6 | EJECUCIÓN          | USD 133.629.000   |        |               |                  |                    |                  | 2009         | 2014             |
|          |                                                                                                                          |                              |                      | AND82     | IMPLEMENTACIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA) INCLUYE MEJORAMIENTO DEL PUENTE DE RUMICHACA | CO - EC             | G2 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 65.000.000    |        | 2010          | 2011             |                    |                  | 2012         | 2015             |
| N / DAND | SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA                                                        | COLOMBIA/ VENEZUELA          | USD 5,0              | AND81     | MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TACHIRA                                                                    | CO - VE             | G2 | PERFIL             | USD 2.000.000     |        | 2011          | 2012             |                    |                  | 2013         | 2016             |
|          |                                                                                                                          |                              |                      | AND02     | CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN                                                                                                      | VE                  | G1 | EJECUCIÓN          | USD 2.000.000     | N / D  |               |                  |                    |                  |              |                  |
|          |                                                                                                                          |                              |                      | AND13     | MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ                                                                                                                             | CO                  | G3 | CONCLUIDO*         | USD 0             |        |               |                  |                    |                  |              | 2010             |
|          |                                                                                                                          |                              |                      | AND19     | PASO DE FRONTERA PUERTO CARREÑO                                                                                                                                       | VE                  | G4 | PERFIL             | USD 1.000.000     | N / D  |               |                  |                    |                  |              |                  |
| AND      | CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO                                                            | BOLIVIA/PERU                 | USD 4,0              | AND47     | CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO                                                                                                         | BO - PE             | G8 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 4.047.170     |        | 2009          | 2012             | 2012               | 2012             | 2013         | 2014             |
| AND      | AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES) | PERU                         | USD 90,3             | AND28     | AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)                                              | PE                  | G5 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 90.300.000    |        | 2009          | 2012             | 2012               | 2013             | 2014         | 2017             |
| TOTAL    |                                                                                                                          |                              |                      |           |                                                                                                                                                                       |                     |    |                    | USD 3.672.976.170 |        |               |                  |                    |                  |              |                  |

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

N / D: la información correspondiente al cronograma de ejecución no se encontraba disponible al cierre de este documento.

**CUADRO 11: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE ANDINO, SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN**  
(en millones de US\$)

| ETAPA DEL PROYECTO | # PROYECTOS | MONTO          | % INVERSION   |
|--------------------|-------------|----------------|---------------|
| PERFIL             | 2           | 3,0            | 0,1%          |
| PRE-EJECUCIÓN      | 4           | 184,3          | 5,0%          |
| EJECUCIÓN          | 4           | 3.485,6        | 94,9%         |
| <b>TOTAL</b>       | <b>10</b>   | <b>3.673,0</b> | <b>100,0%</b> |

\* La suma de la columna "# PROYECTOS" no se corresponde con el total de proyectos individuales incluidos en el Eje dado que no se tiene en cuenta el proyecto concluido para este análisis.

#### ○ *Corredor Vial Caracas - Bogotá - Buenaventura/Quito (CO - EC - VE)*

Este proyecto estructurado articula las relaciones económicas entre los principales centros urbanos de Colombia, Ecuador y Venezuela, y consolida los principales flujos de comercio internacional por vía terrestre del Eje Andino. El proyecto estructurado está compuesto por dos proyectos individuales: i) el corredor vial Bogotá - Buenaventura; y ii) la rehabilitación de la vía Cúcuta - Bucaramanga. El objetivo del primer proyecto es mejorar la conectividad del centro de Colombia con el puerto de Buenaventura mediante la construcción de la doble calzada Bogotá - Ibagué - Cajamarca. Esta vía hace parte del corredor de comercio exterior Bogotá - Buenaventura. Estos desarrollos son importantes para vincular el área de influencia de la ciudad capital con el eje marítimo, aprovechando el terminal portuario de Buenaventura. Por otra parte, el objetivo del segundo proyecto es potenciar las relaciones económicas entre los centros urbanos de Ecuador, Colombia y Venezuela a través de vías pavimentadas existentes, que hacen parte del corredor Quito - Bogotá - Caracas. Al mismo tiempo, apuesta por mejorar la conectividad en la zona nororiental de Colombia mediante la construcción de un corredor de doble calzada entre las ciudades de Bucaramanga (Santander) y Cúcuta (Norte de Santander).

En relación al primer criterio, los proyectos individuales están incluidos en la Cartera del COSIPLAN y son parte del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 y del Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 de Colombia. Respecto al segundo criterio, el estudio de pre-inversión de la rehabilitación de la vía Cúcuta-Bucaramanga (en etapa de pre-ejecución) está inscripto en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional de Colombia y cuenta con estudios de diseños definitivos. Por su parte, la vía Bogotá - Buenaventura está parcialmente en ejecución y cuenta con estudios completos que incluyen el impacto ambiental y ajustes a los diseños de ingeniería. En relación al tercer criterio, este proyecto estructurado de la API, y los proyectos de pasos de frontera entre Colombia y Venezuela, generan importantes beneficios y sinergias transfronterizas, y consolidan redes de conectividad de alcance regional. En relación al cuarto criterio, la principal acción complementaria del Puerto de Buenaventura es la Zona de Actividades Logísticas, y en el caso de la vía Cúcuta - Bucaramanga, se proponen acciones complementarias en el área de influencia para mitigar los impactos ambientales y sociales.

#### ○ *Interconexión Fronteriza Colombia - Ecuador (CO - EC)*

Este proyecto está compuesto por tres proyectos individuales localizados en la zona sur de Colombia y en el norte de Ecuador. El proyecto estructurado completa los eslabones faltantes del denominado "Corredor de Baja Altura" o "Corredor Alternativo" que conecta Bogotá con Quito, y resuelve los temas pendientes de los pasos de frontera entre Ecuador y Colombia. Los proyectos que están localizados en el Corredor de Baja Altura son: i) el mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel; y ii) el Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) de San Miguel. El tercer proyecto es la implementación del CEBAF en Tulcán - Ipiales (Rumichaca). La ejecución simultánea de los tres proyectos

permitirá descongestionar el tráfico en Rumichaca, ya que una parte de los camiones se desplazarán por San Miguel donde el transporte de larga distancia registrará menores tiempos de desplazamiento que en el corredor tradicional. Por otra parte, la implementación de los controles integrados reducirá los tiempos de espera de forma notable en el Paso de Rumichaca, y evitará que en San Miguel se originen las demoras que existen en los pasos andinos de zonas económicas consolidadas. Este proyecto es muy significativo, dado que el comercio internacional entre Ecuador y Colombia es el segundo más importante en el modo carretero del Eje Andino.

En relación al primer criterio, el proyecto estructurado y sus componentes están en el Plan Nacional de Desarrollo (Prosperidad para Todos) y en el Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 (ambos de Colombia), y en las prioridades de la Comisión de Vecindad e Integración Colombo - Ecuatoriana. Respecto al segundo criterio, se han iniciado los estudios de pre-inversión para los Pasos de Frontera, concluyéndose la fase I. Adicionalmente, se están financiando los estudios del nuevo Puente Internacional de Rumichaca e infraestructura complementaria. Por su parte, el tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel cuenta con estudios y diseños definitivos. El proyecto estructurado consolidará las redes de conectividad entre el Sur de Colombia y las ciudades más importantes de Ecuador con importantes beneficios y sinergias transfronterizas, por lo que cumple satisfactoriamente el tercer criterio. Las actividades complementarias están claramente planteadas y es una oportunidad importante para el desarrollo de los procesos logísticos y de integración productiva.

#### **● Sistema de Conectividad de Pasos de Frontera Colombia - Venezuela (CO - VE)**

Este proyecto está compuesto por cuatro proyectos individuales. Los proyectos están orientados a resolver los problemas, eslabones faltantes y cuellos de botella de todos los pasos de frontera más importantes que existen entre Colombia y Venezuela, donde se concentran los flujos de comercio internacional más importantes que se movilizan por transporte terrestre en el Eje Andino. Los cuatro proyectos son los siguientes: i) mejoramiento de los Pasos de Frontera en el Departamento Norte de Santander y el Estado de Táchira; ii) Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) de Paraguachón; iii) mejoramiento del Puente José Antonio Páez; y iv) Paso de Frontera de Puerto Carreño. El primer proyecto tiene por objetivo mejorar todos los pasos que están en el área de influencia del actual paso más importante del Eje Andino que es el de Cúcuta - San Antonio. El propósito es implementar controles integrados para facilitar el tránsito de personas y mercancías. El segundo, consiste en ejecutar un proyecto de CEBAF en el paso de frontera que conecta la costa atlántica de Colombia con su similar de Venezuela. El tercer proyecto es el eslabón faltante para conectar a Venezuela con Colombia a través del corredor de baja altura y viabilizar la formalización del paso de frontera. El puente José Antonio Páez busca mejorar las condiciones del actual puente del mismo nombre, y permitirá mejorar el acceso a la ciudad de Arauca con la construcción de una doble calzada. Esta obra desviará parte del tráfico que se traslada por Cúcuta - San Antonio, disminuyendo la congestión y los tiempos de espera en dicho paso. El cuarto proyecto es muy importante, pues en Puerto Carreño debe localizarse el paso de frontera que regule el comercio internacional que circula en tráfico fluvial hacia Venezuela, por los Ríos Meta y Orinoco. Los desafíos de este proyecto estructurado son principalmente institucionales, dado que se requiere un significativo esfuerzo de convergencia para lograr implementar controles integrados en todo el sistema de conexiones terrestres entre Colombia y Venezuela.

En relación al primer criterio, los proyectos individuales forman parte de la Cartera del COSIPLAN y los proyectos colombianos se encuentran incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo (Prosperidad para Todos) y en el Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 (ambos de Colombia). Respecto al segundo criterio, en el marco de la Iniciativa IIRSA se desarrolló el estudio “Facilitación del transporte en los pasos de frontera de Suramérica” siendo uno de los pasos piloto seleccionado el Cúcuta - San Antonio, entre

Colombia y Venezuela, para el cual se proponen una serie de acciones para el corto, mediano y largo plazo. En lo que respecta al tercer criterio, el proyecto contemplará la elaboración de un plan de desarrollo para la implementación de las acciones y obras de infraestructura. Finalmente, relacionado con el cuarto criterio, entre las acciones complementarias se prevé elaborar programas de mejoramiento de las condiciones de vida de la población afectada por las actividades del paso fronterizo.

#### ● *Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero (BO - PE)*

Este proyecto se encuentra ubicado en la línea de frontera entre Perú y Bolivia, donde confluyen las Carreteras Ilo - Desaguadero y Puno - Desaguadero por el lado peruano, y la carretera La Paz - Desaguadero por el lado boliviano. El objetivo del proyecto es facilitar el tránsito de personas, vehículos y mercancías, y fomentar el comercio bilateral y el comercio regional que se mueve en tránsito desde terceros países pasa por territorio boliviano y peruano y sale con destino hacia ultramar. El propósito del proyecto es establecer controles integrados sobre la base de la convergencia normativa y operar plenamente un Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF). Por ello, el principal desafío del proyecto es de carácter institucional. Las obras físicas se encuentran actualmente en ejecución y la intervención propuesta es fundamental en un punto clave tanto para el Eje Andino como para el Eje Interoceánico Central. El Paso de Frontera de Desaguadero es el más importante para el comercio peruano - boliviano y está situado en una conurbación de dos pequeñas ciudades que tienen el mismo nombre a uno y al otro lado de la frontera.

En relación al primer criterio, cabe señalar que el proyecto está en la Cartera del COSIPLAN y estuvo en la AIC 2005-2010. El proyecto ya pasó el nivel del estudio de factibilidad y se encuentra en fase de expediente técnico, por lo que cumple el segundo criterio. En relación al tercer criterio, las referencias a las sinergias transfronterizas y al alcance regional están planteadas y bien fundamentadas. Finalmente, se hace mención a las acciones complementarias relacionadas a los marcos regulatorios y al ordenamiento del comercio, cumpliéndose así con el cuarto criterio.

#### ● *Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación del tramo Sullana - Aguas Verdes (incluye vía de evitamiento de Tumbes) (PE)*

Localizado en la Carretera Panamericana Norte de Perú, es un proyecto muy significativo pues se encuentra en la sección más dinámica del corredor vial más denso del país y se articula con uno de los pasos de frontera más importantes. Se prevé que las obras involucradas serán ejecutadas en el marco de una asociación público-privada. El trazado se inicia en la ciudad de Sullana (en el Departamento de Piura) pasa por las ciudades de Talara, Tumbes y Zorritos; en Zorritos se bifurca y un ramal se dirige hacia la localidad de Aguas Verdes, y el otro ramal es una variante construida recientemente para permitir el acceso al nuevo puente internacional y al CEBAF correspondiente. El proyecto es el eje más importante de la conexión comercial terrestre entre el norte de Perú y el sur de Ecuador.

En relación al primer criterio, el proyecto es parte de la Cartera del COSIPLAN y está considerado tanto en el Programa de Concesiones Viales de Perú como en el Plan Intermodal de Transportes (PIT) 2004-2023. También está incluido en el Plan Bicentenario (el Perú hacia el 2021) aprobado en junio de 2010. Actualmente, el Gobierno de Perú ha iniciado el proceso de promoción de la inversión privada y ha adjudicado el proyecto en junio de 2011. En lo que respecta al segundo criterio, el proyecto está en pre-ejecución. Una parte de la infraestructura será implementada con recursos públicos, los cuales han pasado la etapa de pre-inversión y se están culminando los expedientes técnicos. Las obras que se incorporarán a la concesión están en fase de estructuración financiera. En relación al tercer criterio, el proyecto consolida

y potencia una red de conectividad de alcance regional y genera muchas sinergias transfronterizas. En relación al cuarto criterio, se requieren acciones para armonizar las normas referidas al transporte dado que aún existen problemas relativos al transbordo de carga en fronteras.

#### ■ EJE DE CAPRICORNIO (ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, CHILE Y PARAGUAY)

El Eje de Capricornio está conformado por cuatro regiones homogéneas aunque diferenciadas entre sí: la Región Litoral Atlántico integrada por los Estados de Río Grande do Sul, Santa Catarina y Paraná de Brasil y la Meso Región Sudoeste Matogrosense del Estado de Mato Grosso do Sul; la Región Noreste, integrada por la región noreste (NEA) de Argentina (provincias de Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco y el norte de Santa Fe) junto con la región Oriental de Paraguay; la Región Noroeste conformada por el noroeste (NOA) de Argentina (Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta, Jujuy y cuatro municipios de Córdoba); la región Occidental de Paraguay y los departamentos de Santa Cruz, Tarija y Potosí de Bolivia; y la Región Litoral Pacífico: norte de Chile (las Regiones Primera, Segunda y Tercera, Tarapacá, Antofagasta y Atacama, respectivamente).

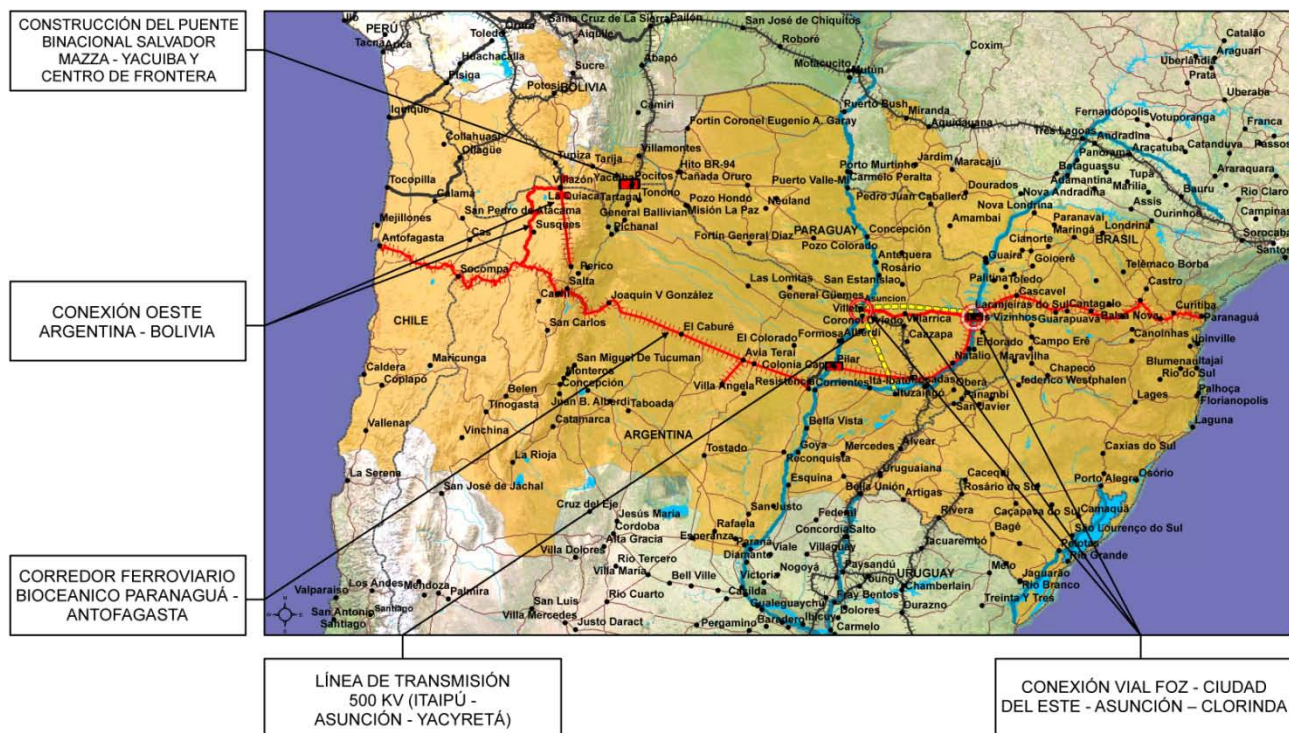
El área de influencia del Eje alcanza una superficie de aproximadamente 2.798.318 km<sup>2</sup>, lo cual equivale al 20,64% de la suma de las superficies totales de los cinco países que forman parte de este EID. El Eje de Capricornio cuenta con una población aproximada de 49.899.979 habitantes, para el año 2008, lo que representa el 19,02% de la suma de la población total de los países que aportan territorio al EID. Asimismo, se calcula para el área de influencia del Eje una densidad poblacional promedio de 17,83 habitantes/km<sup>2</sup>, nivel medio-bajo general caracterizado por una fuerte dispersión geográfica.

De los cinco grupos de proyectos que componen el Eje de Capricornio, cuatro aportan proyectos a la Agenda: i) G1 - Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa - Asunción; ii) G2 - Salta - Villazón - Yacuiba - Mariscal Estigarribia; iii) G3 - Asunción - Paranaguá; y iv) G4 - Presidente Franco - Puerto Iguazú - Pilar - Resistencia.

En el Cuadro 12 se aprecian los 18 proyectos individuales que conforman los 5 proyectos estructurados de la API en el Eje de Capricornio. El valor de las inversiones involucradas asciende a US\$1.765,6 millones. Los proyectos están orientados a mejorar los puentes y pasos de frontera de dos conexiones importantes entre Argentina y Bolivia; a estructurar un corredor ferroviario biocéánico desde Paranaguá hasta Antofagasta; a optimizar las conexiones Atlántico - Pacífico por Foz de Iguazú favoreciendo a Argentina, Brasil y Paraguay; y a consolidar el comercio de energía entre Argentina, Brasil y Paraguay a través de dos líneas de transmisión de 500 Kv cada una. Los proyectos involucrados cumplen con los criterios de selección establecidos y son consistentes con las funciones estratégicas de los grupos de proyectos del Eje involucrados en la API (ver Cuadros 12 y 13).



## MAPA 4: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE CAPRICORNIO



**Cuadro 12: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE CAPRICORNIO**

|       |                                                                                  |                                    |                      |           |                                                                                                                     |                     |    |                    |                   | PERFIL | PRE-EJECUCIÓN |                   | LICENCIA AMBIENTAL |                   | EJECUCIÓN    |                   |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----|--------------------|-------------------|--------|---------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| EID   | NOMBRE PROYECTO API                                                              | PAISES                             | MONTO API (Millones) | CODIGO BD | NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES                                                                                | PAISES DEL PROYECTO | GP | ETAPA DEL PROYECTO | MONTO             |        | INICIO (AÑO)  | CONCLU-SIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO)       | CONCLU-SIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO) | CONCLU-SIÓN (AÑO) |
| CAP   | CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA | ARGENTINA/ BOLIVIA                 | USD 23,0             | CAP10     | CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA                                    | AR - BO             | G2 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 23.000.000    |        | 2004          | 2005              |                    |                   | 2012         | 2015              |
| CAP   | CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA                                               | ARGENTINA/ BOLIVIA                 | USD 227,0            | CAP81     | PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN                                                                    | AR -BO              | G2 | PERFIL             | USD 15.000.000    | 2011   | 2012          | 2012              | 2013               | 2013              | 2014         | 2016              |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP11     | REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA                                                                    | AR                  | G2 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 62.000.000    |        | 2010          | 2012              | 2013               | 2014              | 2016         |                   |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP50     | PAVIMENTACION DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LIMITE CON BOLIVIA)                                        | AR                  | G2 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 150.000.000   | 2011   | 2012          | 2013              | 2013               | 2014              | 2016         |                   |
| CAP   | CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA                          | ARGENTINA/ BRASIL/ CHILE/ PARAGUAY | USD 944,6            | CAP20     | CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU                                                      | BR                  | G3 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 0             |        | 2009          | 2015              |                    |                   | 2016         | 2019              |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP23     | OPTIMIZACIÓN DEL NODO PUENTE ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO                                                                 | AR - PA             | G4 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 60.000.000    | 2011   | 2012          | 2012              |                    |                   | 2014         | 2016              |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP29     | CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - PILAR                                                                 | PA                  | G4 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 438.600.000   | N / D  |               |                   |                    |                   |              |                   |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP37     | REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAI - PINEDO                                          | AR                  | G1 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 104.000.000   | 2011   | 2012          | 2012              | 2013               | 2013              | 2014         | 2016              |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP38     | REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAI - METÁN                                                        | AR                  | G1 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 212.000.000   | 2011   | 2012          | 2012              | 2013               | 2013              | 2014         | 2016              |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP39     | REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA                                                           | AR                  | G1 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 60.000.000    | 2011   | 2012          | 2012              | 2013               | 2013              | 2014         | 2016              |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP52     | PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)                                            | BR - PA             | G3 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 70.000.000    |        | 2009          | 2015              |                    |                   | 2016         | 2019              |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP53     | CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY | BR                  | G3 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 0             |        | 2009          | 2015              |                    |                   | 2016         | 2019              |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP91     | CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA)                                                | CH                  | G1 | CONCLUIDO*         | USD 0             |        |               |                   |                    |                   |              | (*)               |
| CAP   | CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA                        | ARGENTINA/ BRASIL/ PARAGUAY        | USD 316,0            | CAP07     | OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN                                                                           | AR - PA             | G1 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 100.000.000   | 2011   | 2012          | 2012              | 2013               | 2013              | 2014         | 2016              |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP14     | NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON AREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL                | BR - PA             | G3 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 80.000.000    |        | 2002          | 2010              | 2012               | 2012              | 2012         | 2014              |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP18     | CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)                                           | PA                  | G3 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 136.000.000   | N / D  |               |                   |                    |                   |              |                   |
| CAP   | LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)                       | PARAGUAY                           | USD 255,0            | CAP67     | LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN)                                                                     | PA                  | G3 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 125.000.000   | N / D  |               |                   |                    |                   |              |                   |
|       |                                                                                  |                                    |                      | CAP68     | LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - AYOLAS - CARAYAO)                                                           | PA                  | G3 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 130.000.000   | N / D  |               |                   |                    |                   |              |                   |
| TOTAL |                                                                                  |                                    |                      |           |                                                                                                                     |                     |    |                    | USD 1.765.600.000 |        |               |                   |                    |                   |              |                   |

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

N / D: la información correspondiente al cronograma de ejecución no se encontraba disponible al cierre de este documento.



**CUADRO 13: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE CAPRICORNIO, SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN**  
(en millones de US\$)

| ETAPA DEL PROYECTO | # PROYECTOS | MONTO          | % INVERSION   |
|--------------------|-------------|----------------|---------------|
| PERFIL             | 1           | 15,0           | 0,8%          |
| PRE-EJECUCIÓN      | 16          | 1.750,6        | 99,2%         |
| EJECUCIÓN          | 0           | 0,0            | 0,0%          |
| <b>TOTAL</b>       | <b>17</b>   | <b>1.765,6</b> | <b>100,0%</b> |

\* La suma de la columna "# PROYECTOS" no se corresponde con el total de proyectos individuales incluidos en el Eje dado que no se tiene en cuenta el proyecto concluido para este análisis.

#### ○ *Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera (AR - BO)*

El nuevo puente y el Centro de Frontera se ubicarán cercanos al puente actual "Salvador Mazza - Yacuiba" que comunica a Argentina con Bolivia. Al futuro puente se accederá a través de la Ruta Nacional N° 34 (desde Aguaray hasta el límite con Bolivia). Las localidades cercanas al paso son Salvador Mazza en Argentina y Yacuiba en Bolivia. El objetivo del proyecto es solucionar la compleja situación del paso fronterizo y permitir la comunicación fluida de los medios de transporte para cargas internacionales. El cruce de frontera actual cuenta con un puente internacional de 34 metros de longitud y 8,3 metros de ancho, el cual pasa por encima de la quebrada de Yacuiba y vincula zonas muy urbanizadas a ambos lados de la frontera. El problema existente es que el puente actual tiene características de un cruce vial urbano en el que se confunde el tránsito vecinal fronterizo con el internacional. La presencia de una dinámica actividad comercial origina un importante flujo de personas cruzando la frontera, lo cual ocasiona una marcada perturbación al tránsito de vehículos, particularmente camiones, que se traduce en demoras y en restricciones en los horarios de cruce. Por ello, se requiere la construcción de un nuevo puente internacional, la implementación de un Centro de Frontera y el acondicionamiento de los accesos. El cruce fronterizo integra el principal corredor vial entre Argentina y Bolivia, formado por la Ruta Nacional (RN) N° 34 en Argentina y la Ruta N° 9 de la Red Vial Fundamental en Bolivia. Estas vías vinculan a la provincia de Salta (Argentina), con los departamentos del sureste de Bolivia, particularmente con Santa Cruz de la Sierra, donde se inicia el único corredor de transporte consolidado de Bolivia, hacia Cochabamba y La Paz.

El proyecto pertenece a la Cartera del COSIPLAN, está incluido en el Plan Estratégico Territorial de Argentina y en el Plan de Desarrollo de Bolivia. Además, existe un acuerdo por canje de notas reversales a su favor, por lo que cumple el primer criterio. En relación al segundo criterio, el proyecto se encuentra en etapa de pre-ejecución según la información de la Base de Datos de proyectos IIRSA. En lo que respecta al tercer criterio, se cuenta con la justificación de cómo el proyecto consolida las redes regionales y favorece sinergias transfronterizas. Finalmente, en relación al cuarto criterio, están claramente planteadas las acciones complementarias vinculadas con la franja fronteriza, la preservación del medio ambiente, y las oportunidades de integración productiva y logística.

#### ○ *Conexión Oeste Argentina - Bolivia (AR - BO)*

Este proyecto estructurado está conformado por los siguientes proyectos individuales: i) Rehabilitación del Ferrocarril Jujuy - La Quiaca; ii) Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40 Corredor Minero (límite con Bolivia); y, iii) Puente y Centro de Frontera La Quiaca - Villazón. El recorrido ferroviario comienza en la ciudad de Jujuy hasta el extremo Noroeste de Argentina, en la localidad de La Quiaca, donde se conecta con la localidad de Villazón en Bolivia por el actual puente ferroviario, la traza continúa en territorio

boliviano llegando hasta Oruro. Por otra parte el nuevo puente y centro de frontera proyectado entre las ciudades fronterizas estaría cercano al Puente Internacional existente.

Asimismo la nueva traza de la RN Nº 40 en la Provincia de Jujuy (Corredor Minero) tiene su inicio en San Antonio de los Cobres en la Provincia de Salta (en proximidades del límite con la Provincia de Jujuy), atravesando una serie de localidades y culminando su recorrido en La Quiaca (límite con Bolivia). Estos proyectos tienen sinergias importantes, pues su ejecución simultánea permitirá una conexión más fluida y con menores tiempos de espera en ambos lados de la frontera donde se encuentran importantes yacimientos de gran potencialidad minera. Tanto el nuevo trazado de la RN 40 en Argentina como la implementación de un nuevo puente y la ejecución del Centro de Frontera, permitirán revertir el crecimiento desordenado de las ciudades fronterizas alrededor del paso de frontera existente, y reducir la congestión vehicular y peatonal. El objetivo es convertir la zona en un nodo de integración y evitar que los camiones de carga internacional circulen en medio de las ciudades fronterizas.

En relación al primer criterio, debe señalarse que el proyecto pertenece a la Cartera de Proyectos de COSIPLAN, se encuentra en el Plan Estratégico Territorial de Argentina y en el Plan de Desarrollo de Bolivia. Los estudios de pre-inversión se encuentran en proceso; el estudio del puente se encuentra en etapa de perfil; la pavimentación de la RN 40 en pre-ejecución; y, los estudios para la rehabilitación del ferrocarril se encuentran en fase prefactibilidad, por lo que se cumple con el segundo criterio. Respecto al tercer criterio, es muy claro el aporte a la conectividad de integración binacional y la existencia de beneficios y sinergias transfronterizas. Finalmente, en relación al cuarto criterio se requiere de acciones complementarias para un adecuado manejo de la franja fronteriza, involucrando la infraestructura del paso, la gestión del centro de atención en frontera, la preservación del medio ambiente, y el aprovechamiento de las oportunidades de desarrollar acciones orientadas a mejorar la logística y la integración productiva.

#### ● *Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá - Antofagasta (AR - BR - CH - PA)*

Este proyecto está compuesto por nueve proyectos individuales que se articulan a través de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay. Actualmente, la red ferroviaria de los países del Eje de Capricornio alcanza un total de 74.828 km de los cuales se encuentra operativo el 92,4%. Existen vinculaciones ferroviarias entre Chile y Bolivia, entre Chile y Argentina, entre Bolivia y Brasil, entre Argentina y Paraguay y entre Argentina y Brasil. Los proyectos individuales que son partes conformantes de este proyecto están orientados a rehabilitar líneas férreas existentes, ejecutar tramos que son eslabones faltantes y a reforzar u optimizar puentes y patios de cargas. Tres de los nueve proyectos están localizados en Argentina y son intervenciones para rehabilitar vías férreas: i) Rehabilitación del Ramal Ferroviario C3: Resistencia - Avia Terai - Pineo; ii) Rehabilitación del Ramal Ferroviario C12: Avia Terai - Metán; y iii) Rehabilitación del Ramal Ferroviario C14: Salta - Socompa. Dos proyectos están en territorio brasileño y se denominan: i) Corredor Ferroviario Bioceánico tramo Cascavel - Foz de Iguazú; y ii) Corredor Ferroviario Bioceánico tramo Paranaguá - Cascavel y variante ferroviaria entre Guarapuava e Ingeniero Bley. Un proyecto está en Chile: Corredor Ferroviario Bioceánico tramo Chile (Antofagasta - Socompa). Un proyecto está en Paraguay: Construcción de la Ferrovia Ciudad del Este - Pilar. Un proyecto articula a Argentina y Paraguay: Optimización del nodo Puente Ñeembucú - Río Bermejo y, finalmente, un proyecto articula a Brasil y Paraguay: Puente Ferroviario con Patio de Cargas (Ciudad del Este - Foz de Iguazú). En líneas generales, los sistemas ferroviarios son antiguos y se encuentran deteriorados, constituyendo una limitación para el traslado de trenes de porte. Por ello, el proyecto estructurado es muy importante, pues puede permitir incrementar las economías de escala propias de este modo de transporte.

En relación al primer criterio, la rehabilitación y mejoramiento de los tramos que conforman este corredor están incluidos en los planes nacionales de los países que integran el Corredor, y pertenecen a la Cartera del COSIPLAN. En la VI reunión del Grupo de Trabajo de integración ferroviaria del Corredor Bioceánico

Atlántico Pacífico se presentaron el informe de los estudios realizados con financiación del BNDES, en carácter referencial y no vinculante, como así también los avances correspondientes a los tramos en cada uno de los países, por lo que se cumple con el segundo criterio. La conexión ferroviaria atraviesa cuatro países, por lo que es muy claro que consolida una red de conectividad de alcance regional, cumpliendo así el tercer criterio. Finalmente, en relación al cuarto criterio, se requieren acciones complementarias para establecer un marco jurídico-institucional para definir un esquema de actuación para los operadores ferroviarios nacionales (públicos y/o privados).

#### **O** *Conexión Vial Foz - Ciudad del Este - Asunción - Clorinda (AR - BR - PA)*

Este proyecto estructurado está compuesto por tres proyectos individuales. Los proyectos están localizados entre Asunción y la zona de frontera que se encuentra en el área de Foz de Iguazú, en Brasil. Los proyectos individuales son: i) Optimización del Nodo Clorinda - Asunción; ii) Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Meira, con Centro de Frontera Paraguay - Brasil; y iii) Concesión Mejoramiento de las Rutas N° 2 y 7 (Asunción - Ciudad del Este). El primer proyecto tiene por objetivo encontrar una solución al cruce vial en el nodo Clorinda - Área Metropolitana de Asunción. Si bien el puente actual, denominado San Ignacio de Loyola, cuenta con capacidad para el tránsito existente, hay preocupación por el congestionamiento frecuente en ambas cabeceras del puente. Esto se produce debido a la escasa infraestructura del centro de frontera y a su emplazamiento, lo cual genera una excesiva demora en el tránsito de mercaderías y personas. El segundo proyecto tiene por objetivo construir un segundo puente internacional sobre el Río Paraná que mejore la conexión entre Foz de Iguazú - Porto Meira en Brasil y Puerto Presidente Franco en Paraguay. Este proyecto incluye tanto al puente como a un paso de frontera con controles integrados. La idea es promover el ordenamiento urbano de las ciudades fronterizas, mejorar los sistemas de transportes y la fiscalización en la frontera. El tercer proyecto, es la concesión de dos rutas que son las que mayores flujos vehiculares registran en Paraguay y están localizadas entre Asunción y Ciudad del Este. Estas rutas forman parte del corredor Asunción - Paranaguá y facilitarán el comercio internacional entre Brasil y Paraguay. La ejecución simultánea de los proyectos dinamizará todas las actividades económicas que se realizan entre la capital metropolitana de Paraguay y la triple frontera, donde están localizadas las Cataratas de Iguazú.

En relación al primer criterio, los tres proyectos pertenecen a la Cartera del COSIPLAN, y en lo que respecta al proyecto Nodo Clorinda - Asunción, éste se encuentra en el Plan Estratégico Territorial de Argentina y posee un acuerdo firmado por los Congresos de Argentina y Paraguay. Por su parte, el proyecto Nuevo Puente Presidente Franco - Porto Meira está incluido en el PAC de Brasil, contando también con acuerdo binacional firmado y aprobado por los Congresos de Brasil y Paraguay. Respecto al segundo criterio, el proceso para elaborar el estudio de factibilidad del Nodo Clorinda - Asunción se encuentra en fase de licitación. Por su parte, el Puente Presidente Franco - Porto Meira cuenta con la aprobación del proyecto básico (etapa de pre-ejecución) y los mejoramientos de las rutas 2 y 7 están en el Parlamento de Paraguay para aprobación del inicio de los estudios. El proyecto estructurado consolida redes de alcance regional y se constituye en un elemento de conectividad e integración regional, cumpliéndose el tercer criterio. Finalmente, en relación al cuarto criterio, en lo que respecta al puente en la frontera Paraguay-Brasil, se requiere definir el paso de frontera asociado. En todo el proyecto estructurado, existen grandes oportunidades de integración productiva y logística, con vista a mejorar la calidad de vida de los pueblos de los países involucrados.

#### ○ *Línea de Transmisión 500 KV (Itaipú - Asunción - Yacyretá) (PA)*

Este proyecto está compuesto por dos proyectos individuales que son líneas de transmisión: i) Línea de Transmisión 500 KV (Itaipú - Asunción); y ii) Línea de Transmisión 500 KV (Yacyretá - Ayolas - Carayao). La localización de la línea con Itaipú va desde la margen derecha de la central hidroeléctrica del mismo nombre hasta la estación Villa Hayes - Asunción. El objetivo es mejorar la calidad del servicio y la confiabilidad del suministro, corrigiendo la baja tensión del sistema que abastece a la ciudad de Asunción. La idea es reducir las elevadas pérdidas técnicas de transmisión que alcanzan al 10% durante las horas de pico. Las líneas de transmisión están actualmente operando a más del 85% de su capacidad y los transformadores de la interconexión con Itaipú estarán operando al límite en el año 2011. Por su parte, la localización de la segunda línea de interconexión va desde Yacyretá (Ayolas) hasta la estación de Villa Hayes - Asunción y con extensión hasta la estación de Carayao. Al igual que en el caso anterior, el objetivo del proyecto es mejorar la calidad del servicio y la confiabilidad del suministro corrigiendo la baja tensión del sistema. Esto permitirá reducir las elevadas pérdidas técnicas de transmisión que alcanzan al 10% durante las horas pico. Las líneas de transmisión están actualmente operando a más del 70% de su capacidad y los transformadores están utilizados casi al límite de su potencia. Estos proyectos, que estarán interconectados entre sí, mejorarán de forma sustantiva la seguridad energética en Paraguay y permitirán el intercambio de energía con Argentina a través de la interconexión en 220 KV existente entre las localidades de Clorinda (Argentina) y Gurambaré (Paraguay).

Los proyectos individuales cumplen los dos primeros criterios, pues se encuentran en plena ejecución, con estudios completos, que permitieron iniciar la implementación de las dos líneas de transmisión. El proyecto estructurado cumple con el tercer criterio pues cuenta con la capacidad de apoyar redes de alcance regional. Finalmente, se han señalado acciones complementarias requeridas en materia regulatoria para facilitar el intercambio comercial de energía entre Argentina y Paraguay.

#### ■ **EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS (BRASIL, GUYANA, SURINAME Y VENEZUELA)**

Abarca la Región Oriental de Venezuela (los Estados de Anzoátegui, Bolívar, Delta Amacuro, Distrito Capital, Nueva Esparta, Guárico, Miranda, Monagas, Sucre y Vargas), el arco norte de Brasil (los Estados de Amapá, Roraima, Amazonas y Pará) y la totalidad de los territorios de Guyana y Suriname. El área de influencia definida para el Eje del Escudo Guayanés alcanza una superficie de 4.002.555 km<sup>2</sup>, equivalente al 40,80% de la suma de superficie total de los países que conforman el EID.

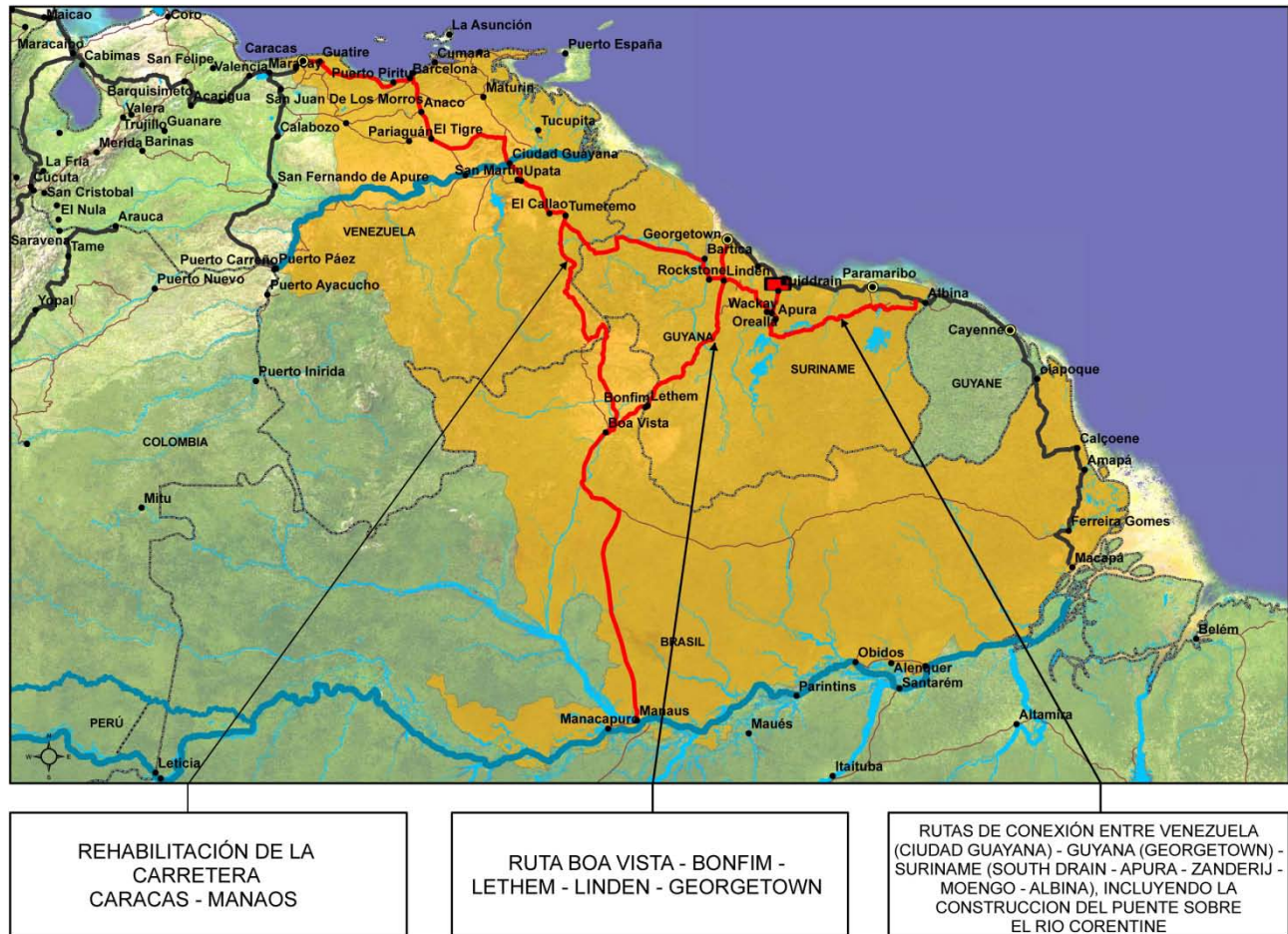
Se ha calculado, para el año 2008, una población total aproximada de 24.488.563 habitantes para el área de este Eje, lo que representa el 11,19% de la suma de la población total de los países que integran el EID. Asimismo, el área de influencia del EID alcanza una densidad habitacional promedio de 6,12 habitantes/km<sup>2</sup>. Este indicador varía desde un máximo de 4.830,14 habitantes/km<sup>2</sup> para el área del Distrito Capital venezolano, a un mínimo de 1,84 habitantes/km<sup>2</sup> correspondiente al territorio del Estado de Roraima de Brasil. La región tiene una de las densidades poblacionales más bajas de los Ejes de Integración y Desarrollo definidos en la Iniciativa IIRSA.

De los cuatro grupos de proyectos que componen el Eje del Escudo Guayanés, tres aportan proyectos a la Agenda: i) G2 - Interconexión Brasil - Guyana; ii) G3 - Interconexión Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo); y iii) G4 - Interconexión Guyana - Suriname - Guayana Francesa - Brasil.

En el Cuadro 14 se aprecian los 4 proyectos individuales que conforman los 3 proyectos estructurados de la API en el Eje del Escudo Guayanés. Las inversiones involucradas ascienden a US\$1.030,8 millones. Los

proyectos están orientados a optimizar las conexiones viales entre Caracas y Manaos; a pavimentar los tramos faltantes en la conexión principal entre Brasil y Guyana; a mejorar las rutas de conexión entre Ciudad Guayana (Venezuela) - Georgetown (Guyana) y Apura - Zanderij - Paramaribo (Suriname); y finalmente, a construir el puente que une Guyana y Suriname sobre el Río Corentine. Los tres proyectos cumplen con los criterios de selección establecidos y sus objetivos están significativamente alineados con las funciones estratégicas de los grupos de proyectos del Eje involucrados en la API (ver Cuadros 14 y 15).

**MAPA 5: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS**





**CUADRO 14: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS**

|       |                                                                                                                                                                                                      |                             |                      |           |                                                                                                                     |                     |    |                    |                  | PERFIL | PRE-EJECUCIÓN |                   | LICENCIA AMBIENTAL |                   | EJECUCIÓN    |                   |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----|--------------------|------------------|--------|---------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| EID   | NOMBRE PROYECTO API                                                                                                                                                                                  | PAISES                      | MONTO API (Millones) | CODIGO BD | NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES                                                                                | PAISES DEL PROYECTO | GP | ETAPA DEL PROYECTO | MONTO            |        | INICIO (AÑO)  | CONCLU-SIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO)       | CONCLU-SIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO) | CONCLU-SIÓN (AÑO) |
| GUY   | REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS                                                                                                                                                      | BRASIL/ VENEZUELA           | USD 480,0            | GUY01     | REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS                                                                     | BR - VE             | G1 | EJECUCIÓN          | USD 480.000.000  |        |               |                   |                    |                   | 2009         | 2015              |
| GUY   | RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN                                                                                                                                               | BRASIL/ GUAYANA             | USD 250,0            | GUY09     | RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN                                                              | BR - GU             | G2 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 250.000.000  | N / D  |               |                   |                    |                   |              |                   |
| GUY   | RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE | GUYANA/ SURINAME/ VENEZUELA | USD 300,8            | GUY18     | RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO) | GU - SU - VE        | G3 | EJECUCIÓN          | USD 300.800.000  |        | 2009          | 2011              |                    |                   | 2011         | 2016              |
|       |                                                                                                                                                                                                      |                             |                      | GUY24     | CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE                                                                      | GU - SU             | G3 | PERFIL             | USD 0            |        | 2010          | 2012              | 2012               | 2012              | 2012         | 2014              |
| TOTAL |                                                                                                                                                                                                      |                             |                      |           |                                                                                                                     |                     |    |                    | USD 1.030.800.00 |        |               |                   |                    |                   |              |                   |

N / D: la información correspondiente al cronograma de ejecución no se encontraba disponible al cierre de este documento.

**CUADRO 15: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS, SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN**  
(en millones de US\$)

| ETAPA DEL PROYECTO | # PROYECTOS | MONTO          | % INVERSION   |
|--------------------|-------------|----------------|---------------|
| PERFIL             | 1           | 0,0            | 0,0%          |
| PRE-EJECUCIÓN      | 1           | 250,0          | 24,3%         |
| EJECUCIÓN          | 2           | 780,8          | 75,7%         |
| <b>TOTAL</b>       | <b>4</b>    | <b>1.030,8</b> | <b>100,0%</b> |

**O Rehabilitación de la Carretera Caracas - Manaos (BR - VE)**

Originalmente, la Carretera Caracas - Manaos fue un proyecto de pavimentación de una vía de 970 km de longitud entre la ciudad de Manaos en Brasil y la frontera con Venezuela. Este proyecto fue el proyecto ancla del Grupo 1 del Eje del Escudo Guayanés, y permitía una conexión de un corredor de 1.800 km entre la ciudad de Manaos y los puertos venezolanos en el Atlántico, principalmente Puerto Ordaz. La Carretera Caracas - Manaos une los estados brasileños de Roraima y Amazonas con el Mar Caribe. En Brasil la carretera se denomina BR-174, y une los Municipios de Pacaraima (Brasil) y Santa Elena de Uairén (Venezuela). En Venezuela la vía se denomina Troncal 10. Actualmente, la carretera tiene signos de deterioro y varios tramos críticos en el lado brasileño que están dificultando el comercio. En el lado venezolano requiere mantenimiento permanente. Esta conexión es sumamente importante para la integración regional; en los dos primeros años desde su inauguración generó un flujo adicional de comercio que superó en valor el monto total de la inversión realizada en la infraestructura (US\$168 millones). El proyecto de rehabilitación se encuentra actualmente en ejecución y es de relevancia para sostener y promover el desarrollo socioeconómico de los estados de Amazonas y Roraima (Brasil) y su integración con los estados del oriente venezolano.

El proyecto pertenece a la Cartera del COSIPLAN y está consignado en el Plan Plurianual 2008-2011 de Brasil, por lo que cumple con el primer criterio. Además, dispone de estudios de viabilidad técnica y figura en etapa de ejecución, por lo que cumple también con el segundo criterio. Existe suficiente información sobre la red de conectividad de alcance regional que es articulada por el proyecto, cumpliendo así con el tercer criterio. Finalmente, en la información disponible se menciona la necesidad de acciones complementarias en los temas ambientales y logísticos.

**O Ruta Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden - Georgetown (BR - GU)**

Este proyecto une la ciudad de Boa Vista con la capital de Guyana (Georgetown). El tramo brasileño que va desde Boa Vista hasta la frontera con Guyana se encuentra en adecuadas condiciones. En el lado de Guyana, existen dos tramos diferenciados; el primero es Georgetown - Linden (15 km) que está pavimentado y en adecuadas condiciones; y, el segundo, es Lethem - Linden (438 km) una ruta no pavimentada con bajas especificaciones, y que cuenta con un puente de madera y un cruce en ferry sobre el Río Kurupukari. Los objetivos del proyecto son: i) mejorar el transporte entre Guyana y Brasil para promover el comercio y el intercambio cultural entre los países; ii) estimular el desarrollo económico del estado de Roraima y de Guyana facilitando la exportación de bienes a Norteamérica, Centroamérica y el Caribe a través de los servicios portuarios localizados en Guyana; y iii) crear un corredor norte - sur de transporte que permita la integración del noroeste brasileño con la capital de Guyana. El proyecto se constituiría en la conexión norte - sur más importante de Guyana y generaría sinergias con los esfuerzos para implementar conexiones este - oeste entre Venezuela, Guyana y Suriname.

En relación al primer criterio, el tramo Linden - Lethem es un proyecto prioritario de la Estrategia Nacional de Desarrollo del Gobierno de Guyana. Como resultado de acuerdos bilaterales entre Brasil y Guyana, en los años 1989 y 2000 se realizaron dos estudios de factibilidad, mientras que en la actualidad se ha realizado un estudio de factibilidad para el tramo Linden - Lethem, cumpliéndose así con el segundo criterio. En lo que respecta al tercer criterio, se señala que la ejecución del tramo Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden contribuirá con la conectividad entre Brasil y Guyana. Respecto al cuarto criterio, se requieren acciones complementarias en relación a la preservación del medio ambiente y el desarrollo de acciones para la integración productiva y de la logística.

- *Rutas de conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (South Drain - Apura - Zanderij - Moengo - Albina), incluyendo la construcción del Puente sobre el Río Corentine (GU - SU - VE)*

Este proyecto está compuesto por dos proyectos individuales complementarios que permitirán configurar un corredor vial de integración en el eje costero, desde Ciudad Guayana en Venezuela hasta Paramaribo en Suriname. El proyecto permitirá la vinculación de los mercados de la región oriental de Venezuela con los de las Repúblicas de Guyana y Suriname, y podrá articular con el Estado de Amapá a través de la Guayana Francesa. Adicionalmente, dichas regiones tendrían acceso al mercado venezolano a través del sistema vial existente en ese país y, por extensión, hacia los mercados andinos. Asimismo, permitirá la interconexión con el área de influencia del proyecto en Brasil (Estado de Roraima y Zona franca de Manaus) utilizando el corredor vial existente Manaus - Boavista - Santa Elena de Uairén - Puerto Ordaz. Los proyectos son: i) la construcción de una carretera asfaltada desde San Martín de Turumbán, ubicada en el Estado de Bolívar en Venezuela, hasta Paramaribo, pasando por Linden y Georgetown; y ii) la construcción de un puente sobre el Río Corentine. Actualmente no existe una conexión terrestre por el eje costero entre Venezuela y Guyana, y el comercio internacional entre Guyana y Suriname se realiza a través de un ferry que constituye un cuello de botella para el transporte de mercancías de larga distancia.

En relación al primer criterio, ambos proyectos individuales se encuentran en la Cartera del COSIPLAN. No obstante, recién sería incluido en el Nuevo Plan Multianual 2012-2016 que se presentará al Parlamento de Suriname en octubre de 2011. Respecto al segundo criterio, se han realizado diferentes estudios y actualmente el puente se encuentra en etapa de perfil y varias secciones de la conexión vial están en ejecución, o están por iniciar los estudios de pre factibilidad. En relación al tercer criterio, de concretarse su ejecución, este proyecto tendría un enorme impacto en la integración regional y generaría sinergias en el desarrollo fronterizo. Finalmente, en referencia al cuarto criterio, no se avanza sobre acciones complementarias identificadas.

#### ■ **EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ (ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, PARAGUAY Y URUGUAY)**

El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná abarca gran parte de la cuenca de los Ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y Tietê. Los tres primeros tienen una clara orientación norte - sur y forman parte de las fronteras entre Brasil - Bolivia, Brasil - Paraguay, Paraguay - Argentina, Argentina - Brasil y Uruguay - Argentina. El Río Tietê, que se desarrolla en el Estado de San Pablo de Brasil, tiene una orientación este - oeste y desemboca en el lago formado por la represa Jupiá y el Río Paraná.

El área de influencia del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná es intersectada por distintos corredores transversales (viales y ferroviarios) que la vinculan con los Ejes Interoceánico Central, de Capricornio y MERCOSUR-Chile. El territorio definido para el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná alcanza una superficie de 3.837.593 km<sup>2</sup>, lo que representa al 29,57% de la suma de superficie total de los países que conforman el EID.

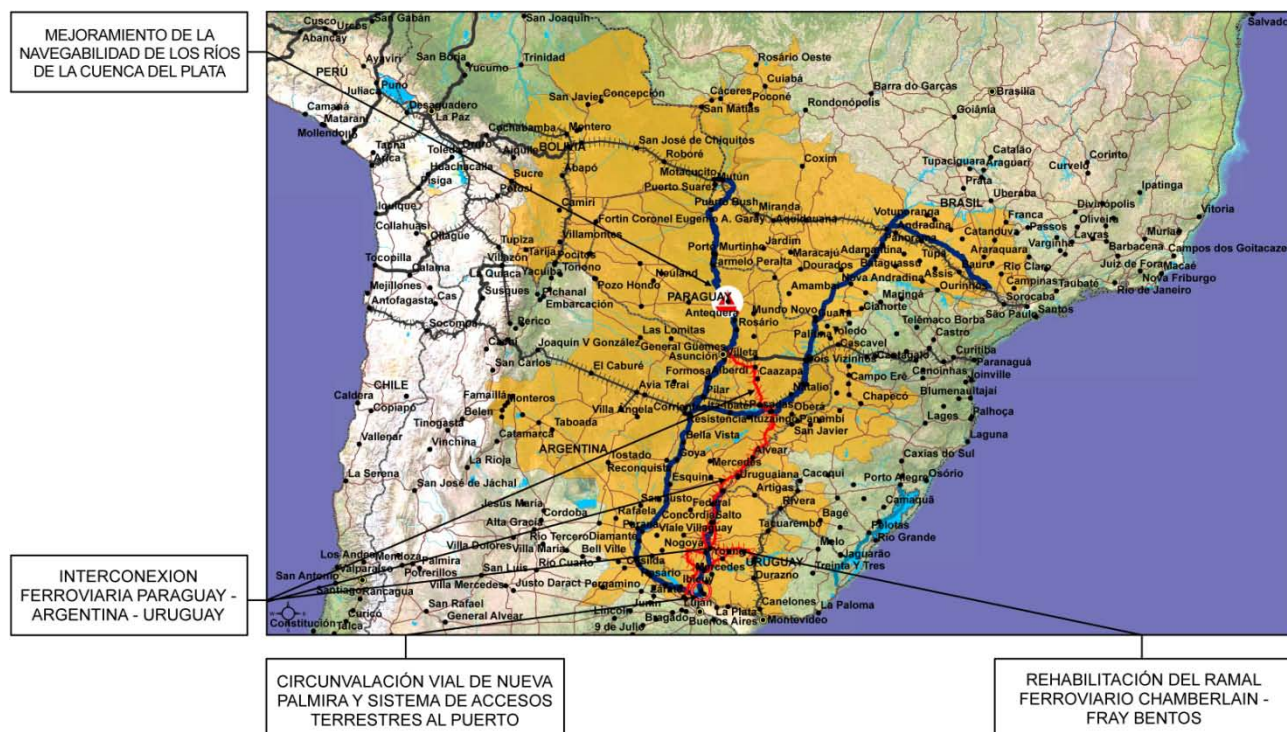


Se calcula, para el año 2008, una población total aproximada de 73.213.987 habitantes para el área de influencia definida para el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, lo que representa el 29,41% de la suma de la población total de los países que integran el EID. Asimismo, el área de influencia del Eje alcanza una densidad habitacional promedio de 19,08 habitantes/km<sup>2</sup>. Este indicador varía desde un máximo de 451,89 habitantes/km<sup>2</sup> para el área de influencia del Estado de San Pablo de Brasil, a un mínimo de 0,67 habitantes/km<sup>2</sup> correspondiente a la Región Occidental de la República de Paraguay.

Los cinco grupos de proyectos que componen el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná aportan proyectos a la Agenda: i) G1 - Río Paraguay, Asunción - Corumbá; ii) G2 - Tietê - Paraná (Itaipú); iii) G3 - Ríos Paraguay - Paraná, Asunción - Delta del Paraná; iv) G4 - Río Paraná, Itaipú - Confluencia; y v) G5 - Río Uruguay.

En el Cuadro 16 se aprecian los 15 proyectos individuales que conforman los 4 proyectos estructurados de la API en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Las inversiones involucradas ascienden a US\$1.230,8 millones. La mayoría de los proyectos están orientados a mejorar la navegabilidad de la Cuenca del Plata favoreciendo a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Los demás proyectos tienen el propósito de completar las conexiones ferroviarias entre Paraguay, Uruguay y Argentina y de rehabilitar dos conexiones en Uruguay que se articulan con la hidrovía. Los proyectos cumplen con los criterios de selección establecidos y sus objetivos están alineados con las funciones estratégicas de los grupos de proyectos del Eje involucrados en la API (ver Cuadros 16 y 17).

**MAPA 6: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ**



**CUADRO 16: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ**

| EID   | NOMBRE PROYECTO API                                                            | PAISES                                                    | MONTO API (Millones) | CODIGO BD | NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES                                                                         | PAISES DEL PROYECTO | GP | ETAPA DEL PROYECTO | MONTO             | PERFIL | PRE-EJECUCIÓN |                  | LICENCIA AMBIENTAL |                  | EJECUCIÓN    |                  |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----|--------------------|-------------------|--------|---------------|------------------|--------------------|------------------|--------------|------------------|
|       |                                                                                |                                                           |                      |           |                                                                                                              |                     |    |                    |                   |        | INICIO (AÑO)  | CONCLUSIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO)       | CONCLUSIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO) | CONCLUSIÓN (AÑO) |
| HPP   | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA            | ARGENTINA/<br>BOLIVIA/<br>BRAZIL/<br>PARAGUAY/<br>URUGUAY | USD 854,8            | HPP07     | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ                                        | BO - BR - PA        | G1 | PERFIL             | USD 4.300.000     |        | 2012          | 2013             | 2012               | 2013             | 2013         | 2014             |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP09     | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)                                           | PA                  | G1 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 40.000.000    | N / D  |               |                  |                    |                  |              |                  |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP19     | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ                                                               | BR                  | G2 | EJECUCIÓN          | USD 550.000.000   |        | 2011          | 2014             | 2011               | 2014             | 2012         | 2015             |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP42     | PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS PARANÁ Y PARAGUAY DESDE SANTA FE A ASUNCIÓN | AR - PA             | G3 | EJECUCIÓN          | USD 30.000.000    |        |               |                  |                    |                  | 2011         | 2015             |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP44     | PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE SANTA FE HASTA DESEMBOLCADA EN EL RÍO DE LA PLATA             | AR                  | G3 | EJECUCIÓN          | USD 110.000.000   |        |               |                  |                    |                  | 2011         | 2015             |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP72     | PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ                                       | AR - PA             | G4 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 0             |        | 2010          | 2011             |                    |                  | 2011         | 2016             |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP88     | PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY                                       | AR - UR             | G5 | EJECUCIÓN          | USD 40.000.000    |        | 2011          | 2012             | 2012               | 2012             | 2013         | 2014             |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP106    | SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)                                         | BO - BR - PA        | G1 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 0             |        | 2008          | 2008             |                    |                  | 2008         | 2010             |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP108    | MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)                        | BR                  | G2 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 70.000.000    |        | 2012          | 2013             | 2012               | 2013             | 2013         | 2014             |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP122    | REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO                                                             | BO                  | G1 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 10.500.000    | 2011   | 2012          | 2013             | 2012               | 2012             | 2013         | 2014             |
| HPP   | INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY                       | ARGENTINA/<br>PARAGUAY/<br>URUGUAY                        | USD 268,0            | HPP65     | REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO EN URUGUAY DE LA INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY  | AR - PA - UR        | G3 | PERFIL             | USD 102.000.000   | 2011   | 2011          | 2012             |                    |                  | 2013         | 2015             |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP82     | RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS                                                          | AR                  | G5 | PERFIL             | USD 0             | 2011   | 2011          | 2012             |                    |                  | 2013         | 2015             |
|       |                                                                                |                                                           |                      | HPP103    | CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - POSADAS                                              | AR - PY             | G3 | PERFIL             | USD 166.000.000   | 2010   | 2011          | 2011             |                    |                  | 2012         | 2015             |
| HPP   | REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS                 | URUGUAY                                                   | USD 100,0            | HPP120    | REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS                                               | UR                  | G5 | PERFIL             | USD 100.000.000   | 2011   | 2011          | 2012             |                    |                  | 2013         | 2015             |
| HPP   | CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO | URUGUAY                                                   | USD 8,0              | HPP97     | CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO                               | UR                  | G5 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 8.000.000     |        | 2010          | 2011             | 2011               | 2012             | 2012         | 2014             |
| TOTAL |                                                                                |                                                           |                      |           |                                                                                                              |                     |    |                    | USD 1.230.800.000 |        |               |                  |                    |                  |              |                  |

N / D: la información correspondiente al cronograma de ejecución no se encontraba disponible al cierre de este documento.

**CUADRO 17: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ, SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN**  
(en millones de US\$)

| ETAPA DEL PROYECTO | # PROYECTOS | MONTO          | % INVERSION   |
|--------------------|-------------|----------------|---------------|
| PERFIL             | 5           | 372,3          | 30,2%         |
| PRE-EJECUCIÓN      | 6           | 128,5          | 10,4%         |
| EJECUCIÓN          | 4           | 730,0          | 59,3%         |
| <b>TOTAL</b>       | <b>15</b>   | <b>1.230,8</b> | <b>100,0%</b> |

**O** *Mejoramiento de la navegabilidad de los ríos de la Cuenca del Plata (AR - BO - BR - PA - UR)*

Este proyecto estructurado está constituido por diez proyectos individuales, todos relacionados a temas de navegabilidad en el área de influencia de la Cuenca del Plata. Dos de los proyectos individuales involucran a Bolivia, Brasil y Paraguay: i) Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Paraguay entre Apa y Corumbá; y ii) Sistema de predicción de niveles en el Río Paraguay (Apa - Asunción). Otros dos proyectos incluyen a Argentina y Paraguay: i) Proyecto Binacional de Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos Paraná y Paraguay desde Santa Fe hasta Asunción; y ii) Proyecto Binacional de Mejoramiento de la Hidrovía del Alto Paraná. Dos proyectos están íntegramente en territorio brasileño: i) Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Tietê; y ii) Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Alto Paraná (Aguas Arriba Saltos del Guairá). Un proyecto está localizado exclusivamente en Paraguay (Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Paraguay en el tramo Asunción - Apa), otro está localizado sólo en Argentina (Profundización el Calado del Río Paraná desde Santa Fe hasta la desembocadura del Río de La Plata) y sólo un proyecto está localizado íntegramente en territorio boliviano (Rehabilitación y Mantenimiento del Canal Tamengo). Este proyecto estructurado es importante debido a que las mejoras en la navegabilidad de las vías fluviales resultarán en significativas reducciones del costo del transporte de flujos de tráfico interno entre regiones, así como para los tráficos extrarregionales. Esto generará mayor competitividad de los productos regionales, principalmente para los de aquellas áreas más alejadas de los puertos marítimos.

En relación al primer criterio, los proyectos individuales son parte de la Cartera del COSIPLAN y están presentes en declaraciones presidenciales y de Ministros de los respectivos países. El proyecto relacionado con el Canal Tamengo es parte del Plan Nacional de Desarrollo y de la Matriz Programática de Programas y Proyectos del Sector Transporte de Bolivia. A su vez, existen acuerdos entre los países en los que se refleja la importancia de las intervenciones planteadas (Comisión Administradora del Río Uruguay y el Tratado de la Cuenca del Plata). Por su parte, en el PAC de Brasil están incluidas varias obras asociadas a los ríos Paraguay, Paraná y Tietê. Respecto al segundo criterio, los países están avanzando en la elaboración de estudios en las respectivas cuencas de los ríos involucrados, tal como se indica en la ficha correspondiente. El proyecto consolida redes de conectividad de alcance regional y genera sinergias transfronterizas, por lo que cumple el tercer criterio. En relación al cuarto criterio, el proyecto requiere de acciones complementarias para la preservación del medio ambiente y para el aprovechamiento de las oportunidades que se generan para el desarrollo productivo y logístico.

**O** *Interconexión Ferroviaria Paraguay - Argentina - Uruguay (AR - PA - UR)*

Este proyecto estructurado está compuesto por tres proyectos individuales: i) Rehabilitación y Mejora del Corredor Ferroviario Asunción - Montevideo; ii) Recuperación del Ramal Ferroviario Zárate - Posadas; y iii) Construcción y Rehabilitación de la Ferrovía Asunción - Posadas. El primer proyecto tiene por objetivo la

reconstrucción de 380 km situados entre la ciudad de Asunción y el Puerto de Montevideo pasando por territorio argentino. El segundo tiene por objetivo mejorar la infraestructura de vías con el fin de reducir los tiempos de viaje, optimizando los tiempos de desplazamiento de los camiones de carga a lo largo de los 1.020 km que existen entre Zárate y Posadas. El tercer proyecto está orientado a mejorar las condiciones operativas en las conexiones internacionales que terminan y se inician en Posadas y se articulan tanto con Paraguay en Encarnación como con los diversos puertos de la Cuenca del Plata. Este proyecto estructurado será de alto impacto en la integración física entre Paraguay, Argentina y Uruguay consolidando el desarrollo económico y social sostenible en toda el área de influencia de las intervenciones.

En relación al primer criterio, los proyectos individuales que conforman este proyecto de integración, son parte de la Cartera del COSIPLAN y están incorporados en los Planes Nacionales respectivos en cada uno de los países involucrados, como así también en las declaraciones de cumbres presidenciales y ministeriales. Respecto al segundo criterio, se llevará a cabo un estudio técnico para la reactivación y mejoramiento de los tramos en los tres países involucrados, lo cual permitirá la conectividad bajando costos de transacción y mejorando la calidad de vida de los habitantes de la región. En relación al tercer criterio, el proyecto consolida redes de alcance regional y es un elemento de conectividad para la integración. Finalmente, en relación al cuarto criterio, por tratarse de tramos internacionales, se hace necesario contar con programas de acciones complementarias, especialmente en lo relativo a pasos de frontera y normativas en común.

#### **○ *Rehabilitación del Ramal Ferroviario Chamberlain - Fray Bentos (UR)***

La sección ferroviaria que será objeto de intervención une la ciudad de Chamberlain, ubicada en el Departamento de Tacuarembó, con la ciudad de Fray Bentos, en el Departamento de Río Negro. La longitud del tramo es de 263 km que forman parte de la red ferroviaria activa del Uruguay. El deterioro de las condiciones de la ferrovía no permite el adecuado aprovechamiento de las cargas ubicadas en el área de influencia del proyecto. El objetivo es rehabilitar el ramal mencionado por ser prioritario y estratégico, ya que en la ciudad de Fray Bentos se encuentra uno de los productos más importantes que debe ser captado por la ferrovía y que demanda de forma creciente materias primas para la producción (celulosa).

En relación al cumplimiento del primer criterio, el proyecto forma parte de la Cartera del COSIPLAN y es prioridad para el gobierno uruguayo. Los estudios de factibilidad se realizaron en el año 2008, por lo que el proyecto cumple con el segundo criterio. Está señalada de forma general la razón por la que el proyecto favorece a las redes de alcance regional, relacionado con el tercer criterio. En cuanto al cuarto criterio, se señala que no son necesarias acciones complementarias.

#### **○ *Circunvalación Vial de Nueva Palmira y Sistema de Accesos Terrestres al Puerto (UR)***

Nueva Palmira se encuentra localizada estratégicamente sobre el Río Uruguay y frente a la desembocadura del Río Paraná. Limita por el norte con la ciudad de Dolores y por el sur con la ciudad de Carmelo. Está situada a 22 km de Carmelo y, hacia el este, a 280 km de Montevideo. Actualmente, por la ausencia de un acceso adecuado, el transporte pesado atraviesa la ciudad hacia el puerto de Nueva Palmira ocasionando problemas en el casco urbano y dificultades en las operaciones de comercio exterior. El proyecto consiste en un by-pass o circunvalación vial que permita evitar que el transporte pesado que va hacia el puerto pase por la ciudad. Así, el proyecto supone una conexión directa para el transporte de carga desde el puerto

hacia las Rutas 21 y 12. La Ruta 21 conecta el puerto con el norte de la ciudad y la Ruta 12 permite el acceso desde la zona este de la ciudad con la Región Metropolitana del país. El proyecto es importante pues consolida una amplia red productiva y se enlaza regionalmente con la zona de influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

El proyecto integra la Cartera del COSIPLAN y ha sido asignado a nivel presupuestal, por lo que cumple el primer criterio. En relación al segundo criterio se señala que si bien no existe el estudio de factibilidad, este está contemplado en el presupuesto quinquenal. Por su parte, el proyecto genera redes de conectividad con alcance regional al enlazarse con la zona de influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná, cumpliendo así el tercer criterio. Finalmente, el proyecto cumple con el cuarto criterio, pues existe una fundamentación de que requiere acciones complementarias tales como programas relacionados con logística, pasos de frontera y aspectos normativos y regulatorios.

#### ■ EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL (BOLIVIA, BRASIL, CHILE, PARAGUAY Y PERÚ)

El territorio del Eje Interoceánico Central abarca los departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna de Perú; las Regiones XV, I (Arica y Parinacota y Tarapacá, respectivamente) y la Provincia Loa de la II Región Antofagasta de Chile; los departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, Chuquisaca y Santa Cruz de Bolivia; la República de Paraguay; y los estados brasileños de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, San Pablo y Paraná. El área de influencia definida para el Eje Interoceánico Central alcanza una superficie de 3.461.461 km<sup>2</sup>, equivalente al 28,70% de la suma de la superficie total de los cinco países que conforman el EID.

Se calcula, para el año 2008, una población total aproximada de 92.594.587 habitantes para el área de este Eje, lo que representa el 36,83% de la suma de la población total de los cinco países que integran el EID. Asimismo, el área del EID alcanza una densidad habitacional promedio de 26,75 habitantes/km<sup>2</sup>. Este indicador varía desde un máximo de 363,25 habitantes/km<sup>2</sup> para el estado de Rio de Janeiro, a un mínimo de 2,01 habitantes/km<sup>2</sup> correspondiente al departamento de Beni en Bolivia.

De los cinco grupos de proyectos que componen el Eje Interoceánico Central, cuatro aportan proyectos a la Agenda: i) G1 - Conexión Chile - Bolivia - Paraguay - Brasil; ii) G2 - Optimización del Corredor Corumbá - San Pablo - Santos - Rio de Janeiro; iii) G3 - Conexión Santa Cruz - Puerto Suárez - Corumbá; y iv) G5 - Conexiones del Eje al Pacífico: Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz.

En el Cuadro 18 se aprecian los 7 proyectos individuales que conforman los 4 proyectos estructurados de la API en el Eje Interoceánico Central. El valor de las inversiones involucradas asciende a US\$411,7 millones. Los proyectos están orientados a mejorar las conexiones viales, ferroviarias y aéreas entre Bolivia, Brasil, Paraguay y Perú, teniendo a Bolivia como eje de las articulaciones. Cuatro de los proyectos individuales están agrupados con el objeto de mejorar la conectividad vial en el EID entre Brasil y Bolivia en el proyecto estructurado "Mejoramiento de la Conectividad Vial en el Eje Interoceánico Central". Los demás proyectos de la API en este Eje están orientados a ampliar la capacidad del movimiento de cargas en el Aeropuerto de



Viru Viru; a optimizar el Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada - Oruro entre Bolivia y Paraguay; y a implementar un corredor ferroviario bioceánico central en Bolivia (ver Cuadros 18 y 19).

### MAPA 7: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL



**CUADRO 18: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL**

| EID   | NOMBRE PROYECTO API                                                                                               | PAISES            | MONTO API (Millones) | CODIGO BD | NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES                                                                              | PAISES DEL PROYECTO | GP | ETAPA DEL PROYECTO | MONTO           | PERFIL | PRE-EJECUCIÓN |                  | LICENCIA AMBIENTAL |                  | EJECUCIÓN    |                  |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----|--------------------|-----------------|--------|---------------|------------------|--------------------|------------------|--------------|------------------|
|       |                                                                                                                   |                   |                      |           |                                                                                                                   |                     |    |                    |                 |        | INICIO (AÑO)  | CONCLUSIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO)       | CONCLUSIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO) | CONCLUSIÓN (AÑO) |
| IOC   | AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ) | BOLIVIA           | USD 20,0             | IOC78     | AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ) | BO                  | G3 | PERFIL             | USD 20.000.000  | 2012   | 2013          | 2013             | 2013               | 2013             | 2013         | 2017             |
| IOC   | MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL                                              | BOLIVIA/ BRASIL   | USD 383,0            | IOC80     | DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ                                                                                     | BO                  | G5 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 269.000.000 | 2011   | 2011          | 2014             | 2011               | 2012             | 2014         | 2016             |
|       |                                                                                                                   |                   |                      | IOC14     | CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE                                                                               | BR                  | G2 | EJECUCIÓN          | USD 15.000.000  |        |               |                  | 2009               | 2011             | 2011         | 2012             |
|       |                                                                                                                   |                   |                      | IOC25     | AREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ                                                                 | BO - BR             | G3 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 2.000.000   | 2012   | 2012          | 2012             | 2013               | 2013             | 2013         | 2014             |
|       |                                                                                                                   |                   |                      | IOC32     | CARRETERA TOLEDO - PISIGA                                                                                         | BO                  | G5 | EJECUCIÓN          | USD 97.000.000  |        | 2011          | 2011             | 2011               | 2011             | 2011         | 2013             |
| IOC   | PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO                                                                  | BOLIVIA/ PARAGUAY | USD 2,0              | IOC09     | PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO                                                                  | BO - PA             | G1 | EJECUCIÓN          | USD 2.000.000   | 2011   | 2012          | 2012             |                    |                  | 2013         | 2013             |
| IOC   | CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)                                                         | BOLIVIA           | USD 6,7              | IOC81     | CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL                                                                           | BO                  | G5 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 6.700.000   | 2011   | 2012          | 2013             | 2013               | 2013             | 2014         | 2018             |
| TOTAL |                                                                                                                   |                   |                      |           |                                                                                                                   |                     |    |                    | USD 411.700.000 |        |               |                  |                    |                  |              |                  |



**CUADRO 19: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL, SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN**  
(en millones de US\$)

| ETAPA DEL PROYECTO | # PROYECTOS | MONTO        | % INVERSION   |
|--------------------|-------------|--------------|---------------|
| PERFIL             | 1           | 20,0         | 4,9%          |
| PRE-EJECUCIÓN      | 3           | 277,7        | 67,5%         |
| EJECUCIÓN          | 3           | 114,0        | 27,7%         |
| <b>TOTAL</b>       | <b>7</b>    | <b>411,7</b> | <b>100,0%</b> |

○ *Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub Aeropuerto Internacional Viru Viru, Santa Cruz) (BO)*

El aeropuerto de Viru Viru se encuentra localizado en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. Esta ciudad limita al norte con el departamento de Beni y Brasil; al sur con el departamento de Chuquisaca y Paraguay; al este con Brasil; y al oeste con los departamentos de Beni, Cochabamba y Chuquisaca. El aeropuerto está situado cerca del centro geográfico de América del Sur, por lo que se espera que sirva de punto de interconexión aérea y que se constituya en un aeropuerto distribuidor de cargas y pasajeros en todo el Eje Interoceánico Central. El aeropuerto tiene una altitud cercana al nivel del mar, por lo que las aeronaves podrán operar con toda su capacidad de carga. El creciente comercio de carga aéreo justifica la expansión del aeropuerto. El proyecto supone la adecuación y construcción de nueva infraestructura para el almacenamiento y control de la carga, hangares, ampliación de la plataforma de carga, entre otros. Las líneas aéreas de otros continentes podrán realizar sus operaciones hacia este aeropuerto desde donde se distribuirían los pasajeros y carga hacia los demás países, con menor recorrido y tiempo. Esto permitirá menores costos operativos y, por lo tanto, menores fletes y pasajes. El objetivo, entonces, es establecer un centro aéreo de distribución regional de carga y pasajeros (nacional e internacional), que permita un manejo adecuado, eficiente y seguro de la carga como elemento de desarrollo económico local y regional. El proyecto es importante, pues permitirá fomentar las exportaciones de productos agroindustriales de su área de influencia y generará un aumento de las importaciones de insumos.

En relación al cumplimiento del primer criterio, el proyecto está en la Cartera del COSIPLAN y se encuentra priorizado en el Plan de Desarrollo de Bolivia. El proyecto tiene un Plan Maestro que se actualizó en el año 2005 y está en etapa de perfil en la ficha de proyectos. Respecto al segundo criterio, el estudio de factibilidad ha sido presupuestado y se está gestionando el financiamiento. Existe una adecuada sustentación e información que indican que el proyecto fortalece conectividad con alcance regional con lo cual cumple con el tercer criterio. Finalmente, se señalan y listan acciones complementarias por lo que el proyecto cumple con el cuarto criterio.

○ *Mejoramiento de la Conectividad Vial en el Eje Interoceánico Central (BO - BR)*

Este proyecto estructurado está compuesto por cuatro proyectos individuales situados en el Eje Interoceánico Central y con vocación de facilitar el comercio de larga distancia. Los proyectos son tres desarrollos viales y un paso de frontera entre Bolivia y Brasil. Los proyectos viales son: i) Doble Vía La Paz - Santa Cruz; ii) Circunvalación vial de Corumbá; y iii) Carretera Toledo - Pisiga. El cuarto proyecto es el Paso de Frontera Puerto Suárez - Corumbá. El proyecto de la Doble Vía entre La Paz y Santa Cruz es parte de un

corredor que conectará los departamentos de La Paz, Oruro, Cochabamba y Santa Cruz con carreteras pavimentadas de categoría 1 y de doble vía. Esta solución de infraestructura facilitará el comercio y reducirá los accidentes. Este corredor se conecta hacia el oeste con Perú y Chile, y hacia el este con Brasil en la localidad de Puerto Quijarro. Este último puerto es un punto de interconexión con la Hidrovía Paraguay-Paraná a través del Canal Tamengo, lo que permite vincularse con Uruguay y Paraguay. Por su parte, la Carretera Toledo - Pisiga busca complementar la articulación de Bolivia con el Puerto de Iquique en Chile y, adicionalmente, contribuiría a mejorar la competitividad de importantes zonas mineras en Bolivia. La Circunvalación Vial de Corumbá tiene el objetivo de mejorar la fluidez y la seguridad del tráfico de vehículos pesados y ligeros de larga distancia que generan congestión en la ciudad de Corumbá. Finalmente, el Paso de Frontera Corumbá - Puerto Suárez requiere mejoras en la infraestructura y la compatibilización de los sistemas de transporte. La implementación simultánea de estos proyectos individuales es muy importante, pues el mejoramiento de la conectividad del Eje Interoceánico Central afecta al 98% del comercio bilateral entre Brasil y Bolivia.

En relación al primer criterio, los cuatro proyectos individuales que componen este proyecto estructurado pertenecen a la Cartera del COSIPLAN. Los proyectos de Bolivia se encuentran en su Plan Nacional de Desarrollo y cuentan con Planes de inversiones, que incluyen la proyección de los recursos financieros disponibles para su ejecución y su armonización con los planes. El proyecto Circunvalación vial de Campo Grande integra la primera etapa del Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC-1) de Brasil y tiene recursos asignados para el año 2011. En cuanto al segundo criterio, todos los tramos de la Doble Vía La Paz - Santa Cruz cuentan con el financiamiento asignado y la mayoría se encuentran en construcción. El Área de Control Integrado Puerto Suárez-Corumbá, que se localizará en territorio brasileño, requiere de un monto de US\$ 1.250.000 para su funcionamiento. En cuanto al tercer criterio, este corredor conecta Bolivia al oeste con Perú y Chile, hacia el este con Brasil y, a través del canal Tamengo permite la integración con Paraguay y Uruguay, con lo cual facilitará la integración regional de muchos países. En relación al cuarto criterio, los proyectos requerirán acciones complementarias como la habilitación de eficientes pasos de frontera, normativa homogénea para el tránsito de vehículos, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, e identificación de oportunidades de integración productiva y logística.

#### **○ Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro (BO - PA)**

Este proyecto se encuentra en el centro geográfico del Eje Interoceánico Central en la zona de frontera entre Bolivia y Paraguay. El proyecto se justifica ampliamente por el incremento del tráfico generado por la pavimentación y mejoramiento de la Carretera Villamontes - Cañada Oruro que supone un incremento del tráfico vehicular y del comercio internacional entre Paraguay y Bolivia. El proyecto se encuentra actualmente en ejecución y supone la construcción de la infraestructura para la instalación de un Centro de Control Integrado de Frontera, con zonas de acceso y verificación de cargas, área de retención de cargas, sistemas informáticos y de telecomunicaciones, y un laboratorio de control fito-zoosanitario. El objetivo del proyecto es desarrollar la infraestructura y los servicios necesarios para permitir un eficiente tránsito de personas y cargas entre Bolivia y Paraguay.

### ○ *Corredor Ferroviario Bioceánico Central (tramo boliviano) (BO)*

Este proyecto permitirá la conexión central de América del Sur uniendo Brasil, Chile, Perú y Bolivia, y posibilitando el intercambio comercial entre estos países y la posible exportación a los mercados de ultramar. El Corredor Ferroviario Bioceánico Central articula redes férreas desde el puerto de Santos (Brasil) hasta el Puerto de Arica (Chile) y tendrá una longitud de 4.000 km. Bolivia tiene en la actualidad dos redes ferroviarias: la Red Andina y la Red Oriental. Estas redes están separadas y por ello se genera un eslabón faltante equivalente al 6% del recorrido total del corredor ferroviario. La falta de conexión en el territorio boliviano impide el tráfico continuo en todo el corredor y los tramos viales no están en capacidad de sostener con eficiencia las proyecciones de cargas disponibles. Las proyecciones del movimiento de mercancías aportan elementos de juicio suficientes para definir un proyecto que consiste en aumentar y homogenizar la capacidad de carga en todo el territorio boliviano, hasta alcanzar 25 toneladas por eje mediante inversiones orientadas a: i) mejorar la infraestructura existente (cambio de rieles, reemplazo de durmientes y otros); y ii) construir la interconexión por la alternativa más favorable considerando los aspectos técnicos, operativos, ambientales, económicos y sociales.

El proyecto se encuentra en la Cartera del COSIPLAN y está priorizado en el Plan Nacional de Bolivia y en el Programa Operativo Anual 2010-2011 del Viceministerio de Transportes de ese país, cumpliendo así con el primer criterio. En relación al segundo criterio, el proyecto cuenta con un estudio de identificación de alternativas que será complementado con estudios que lleguen a nivel de diseño de ingeniería básica. Se cuenta con un presupuesto de US\$6,7 millones. El proyecto cumple la función de fortalecer la conectividad con alcance regional, y está adecuadamente fundamentada, con lo que cumple el tercer criterio. Finalmente, con respecto al cuarto criterio, no se mencionan acciones complementarias, más allá de lograr la interoperabilidad (trocha homogénea y capacidad portante).

### ■ **EJE MERCOSUR - CHILE (ARGENTINA, BRASIL, CHILE, PARAGUAY Y URUGUAY)**

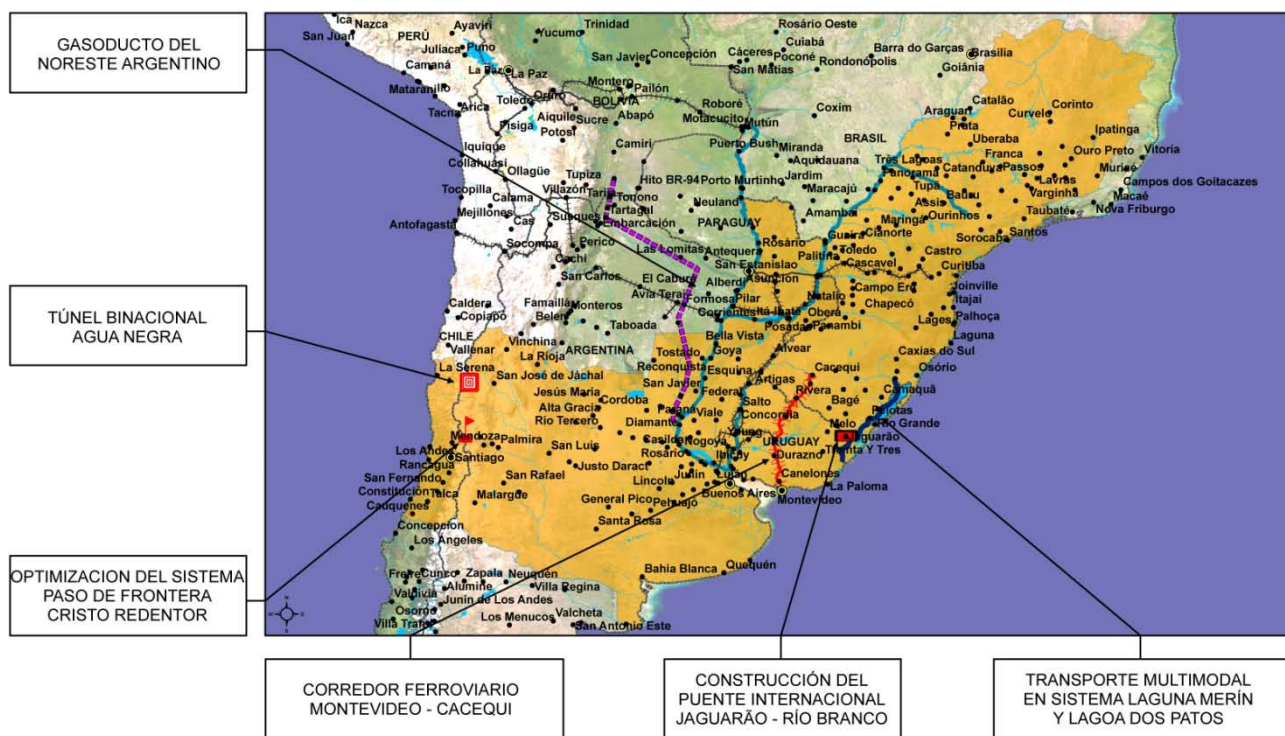
El área de influencia del Eje MERCOSUR - Chile incluye las Regiones Metropolitana, IV, V, VI y VII de Chile, (Coquimbo, Valparaíso, del Libertador y del Maule, respectivamente); las provincias argentinas de Mendoza, San Juan, La Rioja, San Luis, Córdoba, La Pampa, Santa Fe, Salta, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes y Misiones; los estados brasileños de Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, San Pablo y Minas Gerais; la Región Oriental de Paraguay; y la República Oriental del Uruguay. El área de influencia definida para el Eje MERCOSUR - Chile alcanza una superficie de 3.216.277 km<sup>2</sup>, equivalente al 25,46% de la suma de la superficie total de los cinco países que conforman el EID.

Se calcula, para el año 2008, una población total aproximada de 137.300.163 habitantes para el área del Eje MERCOSUR - Chile, lo que representa el 53,70% de la suma de la población total de los cinco países que integran el EID. Asimismo, en el área de influencia del Eje se alcanza una densidad habitacional promedio de 42,69 habitantes/km<sup>2</sup>. Este indicador varía desde un máximo de 437,94 habitantes/km<sup>2</sup> para la Región Metropolitana de Chile, a un mínimo de 2,33 habitantes/km<sup>2</sup> correspondiente al territorio de la Provincia de La Pampa en la República Argentina.

De los seis grupos de proyectos que componen el Eje MERCOSUR-Chile, tres aportan proyectos a la Agenda: i) G2 - Porto Alegre - Límite Argentina / Uruguay - Buenos Aires; ii) G3 - Valparaíso - Buenos Aires; y, iii) G5 - Grupo Energético.

En el Cuadro 20 se aprecian los 7 proyectos individuales que componen los 6 proyectos estructurados de la API en el Eje MERCOSUR-Chile. El valor de las inversiones involucradas asciende a US\$2.218,0 millones. La API impacta en el desarrollo de los cinco países del Eje (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Uruguay). El proyecto de mayor tamaño es el Gasoducto del Noreste Argentino. Los demás proyectos están orientados a diferentes objetivos. Existen tres proyectos con impacto de desarrollo transfronterizo entre Brasil y Uruguay a través de un corredor ferroviario, un puente internacional y el mejoramiento del transporte multimodal entre la Laguna Merín y la Lagoa dos Patos. Finalmente, se incluyen dos proyectos que contribuyen a la conectividad entre Argentina y Chile: Túnel Binacional Agua Negra y Optimización del Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor. Los proyectos cumplen con los criterios de selección establecidos y son consistentes con las funciones estratégicas de los grupos del Eje involucrados en la API (ver Cuadros 20 y 21).

**MAPA 8: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE MERCOSUR-CHILE**



**CUADRO 20: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE MERCOSUR-CHILE**

| EID   | NOMBRE PROYECTO API                                             | PAISES             | MONTO API (Millones) | CODIGO BD | NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES                                                | PAISES DEL PROYECTO | GP | ETAPA DEL PROYECTO | MONTO             | PERFIL | PRE-EJECUCIÓN |                   | LICENCIA AMBIENTAL |                   | EJECUCIÓN    |                   |
|-------|-----------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----|--------------------|-------------------|--------|---------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------|-------------------|
|       |                                                                 |                    |                      |           |                                                                                     |                     |    |                    |                   |        | INICIO (AÑO)  | CONCLU-SIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO)       | CONCLU-SIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO) | CONCLU-SIÓN (AÑO) |
| MCC   | GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO                                 | ARGENTINA/ BOLIVIA | USD 1.000,0          | MCC68     | GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO                                                     | AR                  | G5 | EJECUCIÓN          | USD 1.000.000.000 | 2009   | 2011          | 2011              |                    |                   | 2013         | 2014              |
| MCC   | CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO     | BRASIL/ URUGUAY    | USD 65,0             | MCC22     | CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO                         | BR - UR             | G2 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 65.000.000    | 2009   | 2011          | 2012              | 2011               | 2012              | 2012         | 2014              |
| MCC   | TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS | BRASIL/ URUGUAY    | USD 100,0            | MCC85     | TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS                     | BR - UR             | G2 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 100.000.000   |        | 2011          | 2012              | 2012               | 2012              | 2013         | 2014              |
| MCC   | CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ                       | BRASIL/ URUGUAY    | USD 196,0            | MCC30     | REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA                        | UR                  | G2 | EJECUCIÓN          | USD 100.000.000   |        | 2011          | 2011              |                    |                   | 2012         | 2014              |
|       |                                                                 |                    |                      | MCC115    | ADECUACIÓN FERROVIARIA DE TROCHA BRASILEÑA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUÍ | BR - UR             | G2 | EJECUCIÓN          | USD 96.000.000    |        |               |                   |                    |                   | 2011         | 2012              |
| MCC   | OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR       | ARGENTINA/ CHILE   | USD 7,0              | MCC34     | OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR                           | AR - CH             | G3 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 7.000.000     | 2009   | 2010          | 2011              |                    |                   | 2012         | 2014              |
| MCC   | TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA                                     | ARGENTINA/ CHILE   | USD 850,0            | MCC110    | TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA                                                         | AR - CH             | G4 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 850.000.000   | 2010   | 2011          | 2012              |                    |                   | 2014         | 2016              |
| TOTAL |                                                                 |                    |                      |           |                                                                                     |                     |    |                    | USD 2.218.000.000 |        |               |                   |                    |                   |              |                   |

**CUADRO 21: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE MERCOSUR-CHILE, SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN**  
(en millones de US\$)

| ETAPA DEL PROYECTO | # PROYECTOS | MONTO          | % INVERSION   |
|--------------------|-------------|----------------|---------------|
| PERFIL             | 0           | 0,0            | 0,0%          |
| PRE-EJECUCIÓN      | 4           | 1.022,0        | 46,1%         |
| EJECUCIÓN          | 3           | 1.196,0        | 53,9%         |
| <b>TOTAL</b>       | <b>7</b>    | <b>2.218,0</b> | <b>100,0%</b> |

**O Gasoducto del Noreste Argentino (AR - BO)**

Este proyecto consiste en un sistema de transporte de gas que parte desde Bolivia y atraviesa las provincias de Salta, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes y Entre Ríos hasta llegar a Santa Fe en Argentina. El Gasoducto Troncal permitirá la vinculación de las reservas de gas ubicadas en el norte argentino y en Bolivia con el Sistema Nacional Interconectado de Gasoductos Troncales de Argentina, lo que se realizará en las proximidades de la ciudad de Santa Fe. La justificación del proyecto consiste en asegurar el abastecimiento de gas natural a la Región Noreste de Argentina a través de cañerías de gran diámetro, y garantizar la provisión en forma sostenida de los caudales necesarios para activar su uso a nivel vehicular y para producción industrial y agroindustrial. El gasoducto troncal tendrá una longitud de 1.500 km y 30 pulgadas de diámetro, trabajando a una presión de 95 bar. La obra comprenderá: i) el Gasoducto Troncal y los ramales provinciales que derivarán de él; ii) las plantas compresoras y de regulación y medición; iii) las instalaciones de superficie y otras obras complementarias de carácter civil, eléctrico y de comunicaciones. Las obras complementarias incluirán la implementación de los sistemas de transmisión electrónica de datos, la operación a distancia, la telemedición, etc. Esta interconexión gasífera posibilitará la inyección de importantes volúmenes de gas en la zona de mayor consumo de Argentina y facilitará la expansión de la disponibilidad de gas hacia las provincias citadas. Algunas de las provincias beneficiarias no cuentan con la posibilidad de uso de este recurso y otras lo disponen de manera insuficiente y no apta para asegurar el desarrollo económico que la región requiere. El proyecto es muy importante pues permitirá mejorar las condiciones de vida de la población beneficiaria con el uso del gas a nivel residencial. Complementariamente, el proyecto mejorará las condiciones ambientales al sustituir a otros combustibles fósiles más contaminantes.

En relación al primer criterio, el proyecto integra la Cartera del COSIPLAN y ha sido objeto de declaraciones en las cumbres presidenciales entre ambos países. Respecto al segundo criterio, se ha realizado la pre factibilidad técnico-económica y el proyecto de ingeniería. La concesión ha sido otorgada y por tanto el proyecto se encuentra en etapa de ejecución. En relación al tercer criterio, el proyecto fortalece la conectividad con alcance regional. Finalmente, en relación al cuarto criterio, el proyecto requiere de un programa de acciones complementarias vinculadas a la franja fronteriza involucrando la infraestructura, la preservación del medio ambiente, y las oportunidades de integración productiva y logística.

**O Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco (BR- UR)**

Este proyecto se encuentra localizado en la frontera entre Uruguay y Brasil a la altura del Río Yaguarón. La zona es cercana a las ciudades de Río Branco, en el Departamento de Cerro Largo en Uruguay, y Jaguarão, en

el Estado de Rio Grande do Sul en Brasil. El proyecto se justifica por la necesidad de proteger las reservas ecológicas de la costa atlántica al reducir el tráfico por la ruta comercial Chuí - Chuy y desviarlo hacia el nuevo puente internacional. Al mismo tiempo, el proyecto permitirá aliviar la congestión en el tramo vial Pelotas - Río Grande (BR-392/RS). El proyecto tiene una intervención principal que es la construcción de un segundo Puente Internacional sobre el Río Yaguarón y la adecuación de sus accesos. El objetivo del proyecto es mejorar el tráfico vial internacional de carga y pasajeros (que podrán circular sin restricciones), permitiendo la integración de las zonas de influencia a través de una mayor actividad comercial y un más amplio intercambio cultural. A su vez, la nueva ruta generada por el segundo puente internacional permitirá que la vía costera se utilice para el tráfico ligero y turístico.

En relación al primer criterio, el proyecto integra la Cartera del COSIPLAN, está previsto en el presupuesto 2010-2014 de Uruguay e incluido en el PAC de Brasil. Adicionalmente el proyecto tiene acuerdos en ambos congresos y comunicados conjuntos de los presidentes. En relación al segundo criterio, se ha contratado a una firma para el desarrollo del estudio de viabilidad técnico-financiero-ambiental y para el diseño del proyecto. En relación al tercer criterio, el proyecto consolida redes de conectividad de alcance regional y al mismo tiempo genera sinergias y beneficios transfronterizos. La principal acción complementaria es la implementación de controles integrados en el paso de frontera correspondiente, relacionado esto con el cuarto criterio.

#### **O** *Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merín y Lagoa dos Patos (BR - UR)*

En Uruguay, el área de influencia del proyecto comprende la Laguna Merín y sus afluentes, especialmente los Ríos Yaguarón, Cebollatí y Tacuarí. En Brasil, el área de influencia abarca la Laguna Merín y sus afluentes, especialmente el Río Yaguarón, el canal de San Gonzalo y sus afluentes, los canales de acceso hidroviario al Puerto de Río Grande, la Lagoa dos Patos y sus alimentadores, el Río Guaíba y los ríos Taquarí, Jacuí, Dos Sinos, Gravataí, Caí y Camaquã. La justificación del proyecto es la necesidad de reactivar el transporte fluvial y lacustre en la hidrovía de las Lagunas Merín y dos Patos. El objetivo es contar con servicios de transportes eficientes, seguros, regulares y adecuados tanto para cargas como para pasajeros de acuerdo a los requisitos actuales del comercio, del desarrollo económico y de la protección del medio ambiente. El proyecto gira en torno a la navegación de una hidrovía binacional y por tanto, requiere incluir acciones vinculadas a la regulación de migración, aduanas, sanidad etc. El proyecto tiene importantes implicancias transfronterizas e involucra obras tanto en Uruguay como en Brasil. Es interesante señalar que existe conectividad regional terrestre con los puertos que se interconectan a través de la vía navegable.

En relación al primer criterio, el proyecto es parte de la Cartera del COSIPLAN y está en la previsión presupuestal de la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el quinquenio 2010-2014 de Uruguay y, en Brasil, es parte de la segunda etapa del Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC-2). Cuenta con comunicados conjuntos de los presidentes y está en el marco del Tratado de Cooperación para el Aprovechamiento de los Recursos Naturales y el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín. En relación al segundo criterio, el proyecto cuenta con estudios de factibilidad y está en etapa de pre-ejecución. En referencia al tercer criterio, el proyecto es de carácter binacional y con importantes beneficios y sinergias transfronterizas. Finalmente, en relación a las acciones complementarias, relacionadas con el cuarto criterio, se requieren intervenciones vinculadas a la regulación de los asuntos migratorios, aduanas y sanidad, entre otros.



### **○ Corredor Ferroviario Montevideo - Cacequí (BR - UR)**

Este proyecto estructurado está conformado por dos proyectos individuales: i) Reacondicionamiento de la Ferroviá entre Montevideo y Rivera; y ii) Adecuación Ferroviaria de Trocha Brasileña Rivera - Santana do Livramento - Cacequí. Los dos proyectos de forma conjunta permiten interconectar a la ciudad de Montevideo en Uruguay con la ciudad de Cacequí en Brasil. El primer proyecto constituye la primera etapa de rehabilitación del corredor MERCOSUR-Chile. La intervención está orientada a mejorar el nivel de servicio de los tramos que lo integran, fundamentalmente en lo que refiere a estado, velocidad y seguridad para el transporte ferroviario de cargas. Esta primera etapa de rehabilitación, que apunta a la consolidación de la infraestructura ferroviaria a los efectos de adecuarla a los nuevos requerimientos del transporte de cargas local e internacional, se ampliará de acuerdo a la demanda creciente de transporte ferroviario. La nueva superestructura de vía permitirá que en una etapa futura se aumente la carga admisible a 22 toneladas por eje mediante el refuerzo de las obras de arte, manteniendo las velocidades alcanzadas en la primera etapa. El proyecto busca mejorar la integración física del MERCOSUR, y en particular los corredores ferroviarios que unen a Montevideo con las redes brasileña y argentina en Rivera y Salto Grande respectivamente. Por otra parte, en el segundo proyecto el objetivo es reactivar el tramo ferroviario Santana do Livramento - Cacequí para conectarlo con el tramo Rivera - Montevideo de modo de potenciar el transporte de carga en los dos países. La ejecución simultánea de los proyectos permitirá consolidar la conectividad regional generando sinergias transfronterizas entre Uruguay y Brasil sobre la base de contar con trochas compatibles en cada país.

En relación al primer criterio, los proyectos individuales son parte de la Cartera del COSIPLAN, cuentan con un acuerdo binacional firmado por ambos países en junio 2011. Con referencia al segundo criterio, los estudios de pre inversión se culminaron en 2011 y el proyecto se encuentra en etapa de ejecución. En relación al tercer criterio, el proyecto consolida redes de alcance regional y es muy importante para la consolidación del proceso de integración entre los dos países. Finalmente, respecto al cuarto criterio, es importante señalar que el proyecto contempla acciones complementarias y genera la oportunidad de realización de actividades orientadas a lograr la integración productiva y logística.

### **○ Optimización del Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor (AR - CH)**

Este proyecto está situado en la cordillera de Los Andes. El paso de frontera conecta la V Región de Valparaíso en Chile con la provincia de Mendoza en Argentina. El objetivo del proyecto es evaluar las alternativas de optimización tanto de la infraestructura como de la operación del Paso Sistema Cristo Redentor, a fin de definir las soluciones para implementar un mejor sistema de control fronterizo y proponer un plan de desarrollo por etapas en el corto, mediano y largo plazo. El proyecto incluye: i) las medidas operativas para el desempeño de las funciones de control fronterizo; ii) el modelo de circulación de personas y vehículos en el área de control fronterizo; iii) el emplazamiento de cada puesto de control (distinguiendo entre control de pasajeros y de cargas); iv) el plan de inversiones en infraestructura según las alternativas de cada tipo de control y sus soluciones; v) las estimaciones de costos de operación y mantenimiento; y vi) los lineamientos para un plan de contingencias a ser aprobado por los países involucrados. Este proyecto tiene alta prioridad pues es la principal conexión terrestre bilateral entre Argentina y Chile, y también el centro de confluencia de conexiones de un intenso tránsito proveniente del

MERCOSUR hacia Chile y de los mercados de ultramar en el Pacífico, a través de los puertos de Valparaíso, San Antonio y Quinteros, en la V Región. El paso de frontera conecta además directamente con la Región Metropolitana de Chile y con la ruta longitudinal de Chile para alcanzar el resto de las Regiones chilenas.

En relación al primer criterio, el proyecto es parte de la Cartera del COSIPLAN, del Plan Estratégico Territorial de Argentina y de los planes viales en Chile. Adicionalmente, el proyecto está en la agenda bilateral entre los dos países y cuenta con el respaldo de los Presidentes y los Ministros que se refleja en las recientes declaraciones realizadas en las cumbres presidenciales. En relación al segundo criterio, el proyecto está en pre-ejecución y los estudios de pre-inversión se concluyeron en el primer trimestre de 2011 y corresponde a un proyecto que se ejecutó en el marco de IIRSA. Por otra parte, el proyecto tiene un fuerte impacto en la consolidación de redes de conectividad regional y genera significativos beneficios y sinergias transfronterizas y por ello cumple el tercer criterio. Finalmente, respecto al cuarto criterio, el proyecto genera oportunidades para el desarrollo de acciones complementarias, principalmente en relación a los procesos de integración productiva que se desarrollarían como efecto indirecto de las mejoras en la cadena logística y el intercambio comercial que generará el proyecto.

#### ● *Túnel Binacional Agua Negra (AR - CH)*

Este proyecto está localizado en la provincia de San Juan (Argentina), y en la IV Región (Chile) y es parte del denominado corredor Bioceánico Porto Alegre (Brasil) - Coquimbo (Chile). El objetivo del proyecto es implementar un túnel internacional que reemplace los últimos kilómetros de camino a cada lado de la frontera, y que permita a los vehículos de carga evitar las zonas de más difícil circulación y con mayores precipitaciones. Este proyecto tiene sinergias con el proyecto de mejoramiento de la Ruta 41-CH en Chile y con la operación de la Ruta 150 en Argentina. Las tres intervenciones en una lógica conjunta conforman un importante eje de integración regional que fortalece las conexiones desde la zona central de Argentina hacia el área de influencia del Puerto de Coquimbo en Chile, fomentando el turismo y el comercio internacional entre todos los países que conforman el Eje Mercosur - Chile.

En relación al primer criterio, el proyecto está incluido en la Cartera del COSIPLAN, es parte del Tratado de Maipú firmado entre Argentina y Chile en 2009, y se está culminando el texto del tratado binacional que le dará marco a los procesos para ejecutar las obras a través de una licitación binacional. En relación a los estudios de factibilidad, el proyecto cuenta con estudios de demanda y evaluación social en ambos países. Al mismo tiempo, cuenta con estudios técnicos, ingeniería conceptual, ingeniería básica, geología e hidrogeología, por lo que cumple con el segundo criterio. En relación al tercer criterio, el proyecto consolida las redes de conectividad de alcance regional y aporta significativos beneficios y sinergias transfronterizas. Finalmente, con referencia al cuarto criterio, el proyecto requiere de acciones complementarias tanto en el mejoramiento de rutas relacionadas (ruta 41-CH y 150 en Argentina) como en acciones relacionadas a la optimización de los pasos de frontera, e intervenciones que deben realizarse tanto en las ciudades de La Serena y Coquimbo como en los accesos al Puerto de Coquimbo.

## ■ EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA (BOLIVIA, BRASIL Y PERÚ)

El área de influencia del Eje abarca los departamentos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios y Puno de Perú; los departamentos de Pando, Beni y La Paz de Bolivia; y, los estados de Acre y Rondônia de Brasil. El área de influencia alcanza una superficie de 1.146.871 km<sup>2</sup>, incorporando el 10,52% de la suma de superficie total de los tres países que conforman el EID.

Se calcula, para el año 2008, una población total aproximada de 10.249.938 habitantes, lo que representa el 4,49% de la suma de la población total de los tres países que integran el EID. Asimismo, la densidad habitacional promedio es 8,94 habitantes/km<sup>2</sup>. Este indicador varía desde un máximo de 20,58 habitantes/km<sup>2</sup> para el área de influencia para el departamento de La Paz en Bolivia, a un mínimo de 1,18 habitantes/km<sup>2</sup> correspondiente al territorio del departamento de Pando, también en Bolivia. El territorio del Eje tiene la menor densidad poblacional de los nueve EIDs de la Iniciativa IIRSA.

De los 3 grupos de proyectos que componen el Eje, el grupo 2 (G2 - Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz) aporta proyectos a la Agenda.

En el Cuadro 22, se aprecia el único proyecto estructurado de la API en el Eje Perú - Brasil - Bolivia. El valor de la inversión involucrada asciende a US\$119,0 millones (ver Cuadros 22 y 23).

**MAPA 9: PROYECTO DE LA API EN EL EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA**



**CUADRO 22: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE PERÚ - BRASIL – BOLIVIA**

| EID   | NOMBRE PROYECTO API                  | PAISES        | MONTO API<br>(Millones) | CODIGO BD | NOMBRE DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES             | PAISES DEL PROYECTO | GP | ETAPA DEL PROYECTO | MONTO           | PERFIL | PRE-EJECUCIÓN |                  | LICENCIA AMBIENTAL |                  | EJECUCIÓN    |                  |
|-------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|-----------|--------------------------------------------------|---------------------|----|--------------------|-----------------|--------|---------------|------------------|--------------------|------------------|--------------|------------------|
|       |                                      |               |                         |           |                                                  |                     |    |                    |                 |        | INICIO (AÑO)  | CONCLUSIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO)       | CONCLUSIÓN (AÑO) | INICIO (AÑO) | CONCLUSIÓN (AÑO) |
| PBB   | CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA | BRASIL / PERU | USD 119,0               | PBB64     | PUENTE SOBRE EL RIO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/R0) | BR                  | G2 | PRE-EJECUCIÓN      | USD 119.000.000 |        |               |                  | 2009               | 2011             | 2012         | 2015             |
| TOTAL |                                      |               |                         |           |                                                  |                     |    |                    | USD 119.000.000 |        |               |                  |                    |                  |              |                  |

**CUADRO 23: PROYECTOS DE LA API EN EL EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA, SEGÚN ETAPA DE EJECUCIÓN**  
(en millones de US\$)

| ETAPA DEL PROYECTO | # PROYECTOS | MONTO        | % INVERSION   |
|--------------------|-------------|--------------|---------------|
| PERFIL             | 0           | 0,0          | 0,0%          |
| PRE-EJECUCIÓN      | 1           | 119,0        | 100,0%        |
| EJECUCIÓN          | 0           | 0,0          | 0,0%          |
| <b>TOTAL</b>       | <b>1</b>    | <b>119,0</b> | <b>100,0%</b> |

**○** *Conexión Porto Velho - Costa Peruana (BR - PE)*

Este proyecto es un puente sobre el Río Madeira en Abunã, el cual permitirá optimizar las relaciones comerciales entre Perú y Brasil y potenciará la articulación de la costa y sierra sur de Perú con la Amazonia de Brasil. Adicionalmente, se extiende al interior de Brasil el área de influencia de la Carretera Interoceánica del Sur localizada en Perú y amplía el potencial de integración de las conexiones construidas en ambos países.

El proyecto cumple con el primer criterio porque integra la Cartera del COSIPLAN y se encuentra en el Programa de Aceleración del Crecimiento del Gobierno Federal de Brasil (PAC-2) y en el Plan Plurianual 2008-2011. En relación al segundo criterio, el estudio cuenta con un proyecto básico de pre-inversión. En relación al tercer criterio, el proyecto genera significativas sinergias transfronterizas y consolida las redes de conectividad de alcance regional articulando y promoviendo la integración entre ambos países. Por su parte, en referencia al cuarto criterio el proyecto brinda significativas oportunidades para el desarrollo de las cadenas logísticas y los procesos de integración productiva.

## BIBLIOGRAFIA

---

*COMUNICADO DE BRASILIA.* Reunión de Presidentes de América del Sur. 31 de agosto y 1 de septiembre de 2000. Brasilia, Brasil.

*DECLARACIÓN DE AYACUCHO.* Tercera Cumbre de Presidentes de América del Sur. 9 de diciembre de 2004. Cusco, Perú.

*DECLARACIÓN DE LA IV REUNIÓN DE LA UNASUR.* Cuarta Reunión Ordinaria del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de la UNASUR. 26 de noviembre de 2010. Georgetown, Guyana.

*ESTATUTO Y REGLAMENTO DEL COSIPLAN.* Primera Reunión de Ministros del COSIPLAN. 18 de junio de 2010. Quito, Ecuador.

*INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA, IIRSA.* CARTERA DE PROYECTOS IIRSA 2009. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL INDICATIVA. Diciembre, 2009. Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ CARTERA DE PROYECTOS IIRSA 2010. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL INDICATIVA. Diciembre, 2010. Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ IIRSA 10 AÑOS DESPUÉS: SUS LOGROS Y DESAFÍOS. Agosto, 2011. Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ AGENDA DE IMPLEMENTACIÓN CONSENSUADA 2005-2010. SEXTO INFORME. Julio, 2010. Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ AGENDA DE IMPLEMENTACIÓN CONSENSUADA 2005-2010. INFORME DE EVALUACIÓN. Julio, 2010. Buenos Aires.

*PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO (PAE) 2012-2022.* Agosto de 2011. Rio de Janeiro, Brasil.

*TRATADO CONSTITUTIVO DE LA UNASUR.* Primera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR. 23 de mayo de 2008. Brasilia, Brasil.



**I . I . R . S . A**

INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA  
REGIONAL SURAMERICANA

[www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)