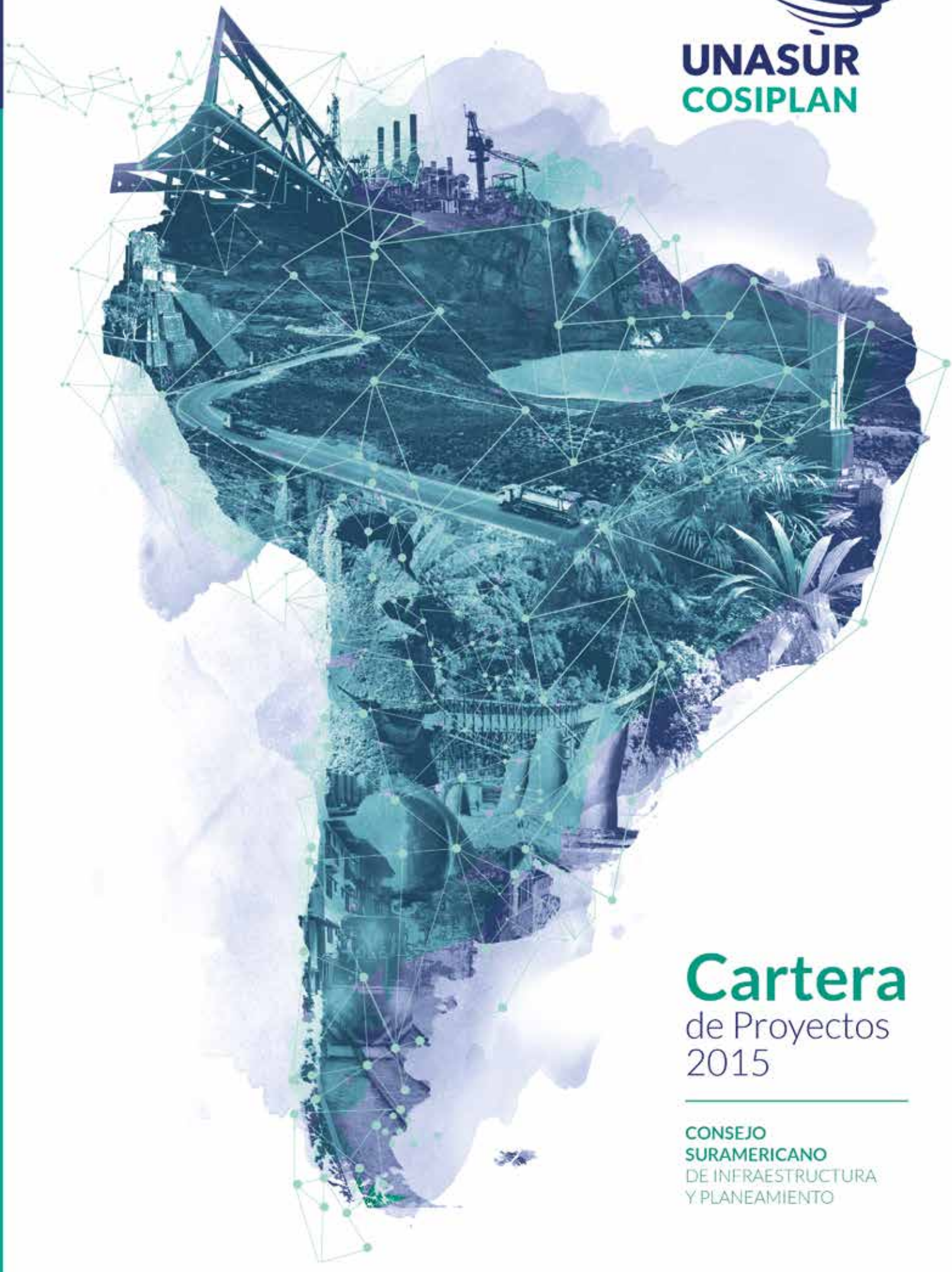
UNASUR
COSIPLAN



Cartera
de Proyectos 2015

CONSEJO
SURAMERICANO
DE INFRAESTRUCTURA
Y PLANEAMIENTO

UNASUR
COSIPLAN

Cartera de Proyectos 2015

PRESIDENCIA PRO TÉMPORE URUGUAY 2014-2016

Foro Técnico IIRSA
Comité de Coordinación Técnica

BID

CAF BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

FONPLATA

VI Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN
Montevideo, Uruguay 3 de diciembre de 2015

Nota

La información relativa a los proyectos que aquí se presenta tiene como fuente la información existente al 18 de agosto de 2015 en el Sistema de Información de Proyectos (SIP) del COSIPLAN (www.iirsa.org/proyectos). El contenido de dicho sistema es actualizado en forma permanente por los países miembros de la UNASUR.

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

LEYENDAS DE LOS MAPAS

1. Proyectos

- Navegabilidad
- Oleoducto / Gasoducto
- Línea de transmisión eléctrica
- Vial
- Ferroviario
- Línea de telecomunicaciones
- Paso fronterizo, CEFAB
- Puerto
- Centro Logístico
- Aeropuerto
- Acceso o anillo vial
- Circunvalación ferroviaria
- Túnel
- Navegabilidad
- Puente
- Programa ambiental
- Transporte multimodal
- Puerto terrestre
- Generación de energía eléctrica
- Gasífero
- Fluvial
- Infraestructura de telecomunicaciones

2. Referencias geográficas

- Capital de País
- Ciudad
- Límite de país
- Hidrovía existente
- Ferrovía existente
- Vialidad existente

REFERENCIAS

1. Etapas del ciclo de vida del proyecto

Perfil

Pre-Ejecución

Ejecución

Concluido

2. Ejes de Integración y Desarrollo

ADS
Andino del Sur

AMA
Amazonas

AND
Andino

CAP
Capricornio

DES
Del Sur

GUY
Escudo Guayanés

HPP
Hidrovía Paraguay-Paraná

IOC
Interoceánico Central

MCC
MERCOSUR Chile

PBB
Perú Brasil Bolivia

3. Sectores

Transporte

Energia

Comunicaciones

4. Sub - sectores

Transporte

Aéreo

Carretero

Ferroviario

Fluvial

Marítimo

Multimodal

Pasos de Frontera

Energía

Interconexión Energética

Generación Energética

Comunicaciones

Interconexión en Comunicaciones

5. Tipos de Financiamiento

Público

Privado

Público / Privado

Índice

P.09 PRESENTACIÓN
P.11 RESUMEN EJECUTIVO
P.15 INTRODUCCIÓN

CAPÍTULOS

1 P.17

Evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

P.17 **1.1. La evolución de la Cartera de Proyectos entre 2004 y 2015**

P.20 **1.2. Resultados de la actualización de la Cartera de Proyectos en 2015**

P.20 **1.2.1.** Reuniones virtuales

P.20 **1.2.2.** Actualización del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

P.21 **1.2.3.** Variación de la Cartera de Proyectos entre 2014 y 2015

2 P.25

La Cartera de Proyectos en 2015

P.25 **2.1. La Cartera de Proyectos del COSIPLAN**

P.25 **2.1.1.** Dimensión territorial de los proyectos

P.27 **2.1.2.** Los Proyectos Ancla

P.28 **2.1.3.** Sectores y sub-sectores

P.31 **2.1.4.** El financiamiento de los proyectos

P.33 **2.1.5.** Las etapas de los proyectos por sector

P.34 **2.2. La Cartera Activa**

P.34 **2.2.1.** Los 10 proyectos con mayor inversión estimada

P.35 **2.2.2.** Los proyectos en perfil

P.35 **2.2.3.** Estimación de finalización de los proyectos

P.36 **2.3. Los Proyectos Concluidos**

P.36 **2.3.1.** Los proyectos concluidos por Eje y por país

P.37 **2.3.2.** Características de los proyectos concluidos

3 P.42

Los Ejes de Integración y Desarrollo

P.46 **3.1. Eje del Amazonas**

P.72 **3.2. Eje Andino**

P.104 **3.3. Eje de Capricornio**

P.126 **3.9. Eje del Sur**

P.140 **3.4. Eje del Escudo Guayanés**

P.156 **3.5. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná**

P.178 **3.6. Eje Interoceánico Central**

P.196 **3.7. Eje MERCOSUR-Chile**

P.222 **3.8. Eje Perú-Brasil-Bolivia**

4

P.237

El territorio y la planificación de la infraestructura de integración

P.237 4.1. Los Ejes de Integración y Desarrollo

P.239 4.2. La Metodología de Planificación Territorial Indicativa

P.241 4.3. El Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

P.244

P.244 Fuentes consultadas y Sitios Web

P.245 Siglas y abreviaturas

ANEXOS DIGITALES

ANEXO 1: Composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN

ANEXO 2: Tipo de financiamiento de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN

ANEXO 3: Proyectos de la Cartera del COSIPLAN por etapa del Ciclo de Vida

ANEXO 4: Proyectos Ancla de la Cartera del COSIPLAN por Eje de Integración y Desarrollo

ANEXO 5: Proyectos de la Cartera del COSIPLAN que cambiaron de etapa entre 2014 y 2015

Presentación

Este Quinto Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, previsto en el Plan de Trabajo COSIPLAN-IIRSA 2015, presenta un balance general de la cartera y reseña los resultados del trabajo realizado por los países en materia de planificación territorial.

El **Capítulo 1** realiza un análisis del progreso de los proyectos de la cartera. En primer lugar, se desarrolla su evolución a lo largo de más de una década (2004-2015). En segundo lugar, se presentan los cambios registrados entre 2014 y 2015 como resultado del trabajo realizado por los países durante el proceso de actualización en el presente año.

El **Capítulo 2** presenta la Cartera de Proyectos del COSIPLAN en tres secciones: i) la cartera total, con sus 593 proyectos; ii) la cartera activa, es decir, los proyectos que se encuentran en etapa de perfil, pre-ejecución o ejecución; y iii) los proyectos concluidos.

El **Capítulo 3** presenta los proyectos de cada uno de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, incluyendo una breve caracterización socio-económica y ambiental del Eje.

El **Capítulo 4** relata el proceso de planificación territorial realizado en América del Sur. Se avanza sobre la importancia del territorio como espacio de desarrollo sostenible, y se presenta el concepto de Eje de Integración y Desarrollo. Se describe la Metodología de Planificación Territorial Indicativa y su aplicación, que dio origen a la Cartera de Proyectos. Asimismo, se mencionan las metodologías y herramientas de planificación territorial del COSIPLAN, presentando sus objetivos y conceptos principales.

Resumen Ejecutivo

En 2008 los presidentes suramericanos crearon la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los doce países de la región. En este ámbito institucional, en 2009 se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial, siendo uno de ellos el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). El Consejo se constituye en la instancia de discusión política y estratégica para planificar e implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la UNASUR.

Los trabajos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) entre 2000 y 2010, y del COSIPLAN a partir de 2011, se orientaron desde su inicio a la planificación de proyectos de infraestructura como un componente clave del desarrollo de su territorio.

La Metodología de Planificación Territorial Indicativa fue el instrumento que permitió conformar una Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración (en adelante Cartera de Proyectos del COSIPLAN). La Cartera de Proyectos del COSIPLAN es un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional. Está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

1. Evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN incluye actualmente 593 proyectos de integración, por una inversión estimada de US$ 182.436 millones, distribuidos en todo el territorio Suramericano, y organizados en 48 Grupos de Proyectos y 9 Ejes de Integración y Desarrollo.

La cartera se incrementó a un promedio de 29 proyectos y US$ 16.110 millones por año, entre 2004 y 2015. Ese ritmo marca un crecimiento de la inversión estimada del 9% entre 2014 y 2015. Los proyectos concluidos aumentan cada año hasta más del doble en el período 2008-2015.

Resultados de la actualización de la Cartera de Proyectos en 2015

Los focos de la acción de los países respecto a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, se definen de manera conjunta mediante varias herramientas: el Plan de Acción Estratégico (PAE), los planes de trabajo anuales que se consensuan cada año, y las instancias de reunión del COSIPLAN. Durante el año 2015, los países hicieron hincapié especialmente en las siguientes tres acciones:

Reuniones virtuales: Por primera vez se realizaron reuniones virtuales para los Grupos Técnicos Ejecutivos de Actualización de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la API. Las reuniones fueron convocadas por cada Eje de Integración y Desarrollo[1] y fueron realizadas mediante una herramienta de videoconferencia online.

Actualización del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN: En preparación a las reuniones mencionadas, y posteriormente como resultado de los intercambios realizados en las mismas, los países trabajaron en la actualización de los proyectos de la cartera en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN. Al cierre de este informe el 71,5% de los proyectos se encuentran actualizados a 2015 (424 de 593).

Variación de la Cartera de Proyectos entre 2014 y 2015: Entre 2014 y 2015 la cantidad total de proyectos de la cartera aumentó de 579 a 593, dado que fueron excluidos 23 proyectos y fueron incluidos 37. En relación a la inversión estimada, el monto total se incrementó de US$ 163.324,5 millones a US$ 182.435,7 millones.

1 Solamente la reunión del Eje del Escudo Guayanés no fue realizada. Se solicitó a los países que actualizaran la información de sus proyectos directamente en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP).

2. La Cartera de Proyectos en 2015

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN: Respecto de la dimensión territorial de los proyectos, el 82,4% de la cartera son nacionales, mientras que solamente son binacionales y multinacionales el 16,4% y el 1,2% de los proyectos, respectivamente. Los proyectos ancla son 52, por una inversión estimada de US$ 19.780 millones, lo que implica el 11% del esfuerzo financiero de toda la cartera. En lo que concierne a su composición sub-sectorial, la cartera se compone en su mayoría por proyectos de transporte, siendo estos el 89% de la misma. Estas obras implican el 71% de la inversión estimada, y los proyectos de energía insumen el 29%. El 63% de las inversiones proviene del sector público, mientras que el resto se dividen entre el sector privado (19% del monto total), y las iniciativas público-privadas (el restante 18%). Respecto de las etapas de los proyectos, casi un tercio de todos los proyectos se encuentran en ejecución, y de ellos más del 90% son obras de transporte. La inversión estimada de las obras que se están ejecutando implica casi el 40% de toda la cartera.

La Cartera Activa: Los proyectos de la cartera activa, es decir los proyectos que se encuentran en desarrollo (perfil, pre-ejecución o ejecución) son 478 por una inversión estimada de US$ 156.323 millones. Los 10 proyectos con mayor inversión estimada suman el 42,5% de la inversión total estimada para este conjunto de proyectos. Los proyectos en perfil son 114, por una inversión estimada de US$ 30.974 millones. Tres cuartos de los proyectos se encuentran en perfil desde hace más de 3 años (desde antes de 2012). De los 124 proyectos que tienen información respecto de la fecha estimada de finalización, el 84% concluirá en los próximos 3 años (antes del final de 2018), lo que implica la ejecución de US$ 28.908 millones, de acuerdo a la inversión estimada de estos proyectos.

Los Proyectos Concluidos: Los proyectos concluidos de la cartera son 115, por una inversión total de US$ 26.113 millones. Esto significa que ya se concluyó cerca del 20% de los proyectos de integración física priorizados por los países. Respecto de las características de este grupo, cerca de la mitad de los proyectos concluidos (45%) son obras del sub-sector carretero, y respecto al monto de inversión, alcanzan al 40% del conjunto. El 82% de las obras concluidas fueron financiadas con fondos públicos. En términos de monto de inversión, el sector público aportó un 65%. Los proyectos concluidos son en su gran mayoría nacionales (83%) siendo el resto binacionales. La relación aumenta respecto del monto de inversión, donde la participación nacional alcanza el 94%. Sin embargo, varios proyectos nacionales se deben considerar en base a su aporte a conectividades transnacionales.

3. Los Ejes de Integración y Desarrollo

El **Eje del Amazonas** está compuesto por 74 proyectos organizados en 8 grupos de proyectos con una inversión estimada de US$ 22.421 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 57 proyectos, por una inversión estimada de US$ 15.992 millones. Se estima que a fines de 2018 se habrá ejecutado el 74% del monto estimado de inversión para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 17 por un total de US$ 6.429 millones de inversión ejecutada, equivalentes a casi el 30% del total de la cartera.

El **Eje Andino** está compuesto por 67 proyectos organizados en 10 grupos de proyectos con una inversión estimada de US$ 28.614. La cartera activa del Eje cuenta con 67 proyectos por una inversión estimada de US$ 27.784 millones. De ellos, 13 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018), ejecutándose el 8,9% del monto de inversión estimado para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 18 por US$ 830 millones.

El **Eje de Capricornio** está compuesto por 82 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de US$ 16.315 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 68 proyectos por una inversión estimada de US$ 14.176 millones. Se estima que a fines de 2018 se habrá ejecutado el 30% del monto estimado de inversión para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 14 por un total de US$ 2.139 millones de inversión ejecutada, equivalentes al 13% del total de inversión prevista.

El **Eje del Escudo Guayanés** está compuesto por 20 proyectos organizados en 4 grupos de proyectos con una inversión estimada de US$ 4.581 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 14 proyectos por una inversión estimada de US$ 4.495 millones. De ellos, 2 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018), ejecutándose el 17,3% del monto de inversión estimado para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 6 por un total de US$ 86 millones de inversión ejecutada, equivalentes a casi el 2% del total de la cartera.

El **Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná** está compuesto por 92 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de US$ 7.328 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 79 proyectos por una inversión estimada de US$ 5.697 millones. De ellos, 14 concluirán en los

próximos 4 años (2015-2018), ejecutándose el 43% del monto de inversión estimado para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 13 por un total de US$ 1.631 millones de inversión ejecutada.

El **Eje Interoceánico Central** está compuesto por 63 proyectos organizados en 5 grupos de proyectos con una inversión estimada de US$ 11.615 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 49 proyectos por una inversión estimada de US$ 11.392 millones. De ellos, 12 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018), ejecutándose el 61% del monto de inversión estimado para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 14 por un total de US$ 223 millones de inversión ejecutada.

El **Eje MERCOSUR-Chile** está compuesto por 124 proyectos organizados en 6 grupos de proyectos con una inversión US$ 56.169 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 101 proyectos por una inversión estimada de US$ 47.818 millones. De ellos, 19 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018), ejecutándose cerca del 25% del monto de inversión estimado para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 23 por US$ 8.351 millones.

El **Eje Perú-Brasil-Bolivia** está compuesto por 24 proyectos organizados en 3 grupos de proyectos con una inversión estimada de US$ 31.432 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 19 proyectos por una inversión estimada de US$ 25.452 millones. Si se consideran los 8 proyectos que se encuentran en ejecución, se estima que, una vez concluidos, se habrá ejecutado cerca del 80% de la inversión estimada para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 5 por un total de US$ 5.980 millones.

El **Eje del Sur** está compuesto por 49 proyectos organizados en 2 grupos de proyectos con una inversión estimada de US$ 4.147 millones. La cartera activa del Eje cuenta con 44 proyectos por una inversión estimada de US$ 3.704 millones. Si se consideran los 18 proyectos que finalizarían antes de 2018, y que se encuentran en ejecución, se estima que, una vez concluidos, se habrá ejecutado el 46% del monto de inversión estimada para la cartera del Eje. Los proyectos concluidos del Eje son 5 por un total de US$ 443 millones: 2 de ellos son interconexiones eléctricas que explican el 95% de las inversiones.

4. El territorio y la planificación de la infraestructura de integración

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

Para estructurar la planificación de la infraestructura, se utilizaron herramientas teórico-prácticas que vinculan el territorio con la infraestructura y permitieron conformar la Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración. Esto fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa. Esta metodología parte de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo, los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la cartera.

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

Para poder incorporar estos nuevos instrumentos, fue necesario realizar ajustes y nuevas programaciones técnicas e informáticas en la plataforma de la Base de Datos de Proyectos ya existente. En este contexto, en 2013 se desarrolló el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP) conformado por tres componentes interconectados en línea, tanto para el acceso, como para la carga de información.

En 2015 se realizaron pequeños ajustes al SIP para mejorar el desempeño de los nuevos elementos desarrollados el año anterior. Se creó una consulta avanzada con nuevos filtros de búsqueda, y una nueva metodología de selección de criterios. Se mejoraron algunos campos de información de las fichas de los proyectos, y se agregaron algunos campos, como por ejemplo Riesgos y Amenazas y Fecha Estimada de Finalización. Se optimizaron y se crearon varios reportes. Se modificaron los gráficos de los proyectos estructurados de la API, y se publicó el SMP de los Proyectos Estructurados de la API.

Introducción

La integración física suramericana reconoce antecedentes que se remontan a más de una década atrás. En efecto, desde el año 2000 los gobiernos de América del Sur han venido realizando un importante esfuerzo de cooperación con el propósito de alcanzar una mayor y más sustentable integración física de la región. La Primera Reunión de Presidentes Suramericanos en Brasilia, ese mismo año, marcó el inicio de un proceso de integración y cooperación, en diversos campos, entre los doce países independientes de América del Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela. Entre otras acciones se lanzó ese mismo año la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)[1].

En 2008 los presidentes suramericanos crearon la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los doce países de la región. En este ámbito institucional, en 2009 se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial, siendo uno de ellos el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) [2] . El Consejo se constituye en la instancia de discusión política y estratégica para planificar e implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la UNASUR.

En el 2012 los Presidentes aprobaron el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 [3] y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) [4] del COSIPLAN, los dos instrumentos que estructurarán su trabajo en los próximos diez años.

Los trabajos de IIRSA entre 2000 y 2010, y del COSIPLAN a partir de 2011, se orientaron desde su inicio a la planificación de proyectos de infraestructura como un componente clave del desarrollo de su territorio.

La Metodología de Planificación Territorial Indicativa fue el instrumento que permitió conformar una Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración (en adelante Cartera de Proyectos del COSIPLAN). Esta metodología parte de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo, los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos.

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN es un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional. Está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

Esta cartera es revisada y actualizada anualmente por los países de América del Sur y constituye una de las principales herramientas del COSIPLAN para implementar la integración de la infraestructura de América del Sur.

1 Para más información visitar http://www.iirsa.org
2 Para más información visitar http://www.iirsa.org/cosiplan.asp
3 Para más información visitar http://www.iirsa.org/pae.asp
4 Para más información visitar http://www.iirsa.org/api.asp

Capítulo 1

Evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

La integración física suramericana es un tema fundamental para los pueblos de la región, y una prioridad de las agendas gubernamentales. El COSIPLAN trabaja constantemente en la actualización y análisis de los proyectos, en la mejora de la calidad de su información, y en la difusión de sus resultados y beneficios.

En el presente capítulo se realiza un análisis del progreso de los proyectos de la cartera. En primer lugar, se desarrolla su evolución a lo largo de más de una década (2004-2015). En segundo lugar, se presentan los cambios registrados entre 2014 y 2015 como resultado del trabajo realizado por los países durante el proceso de actualización en el presente año.

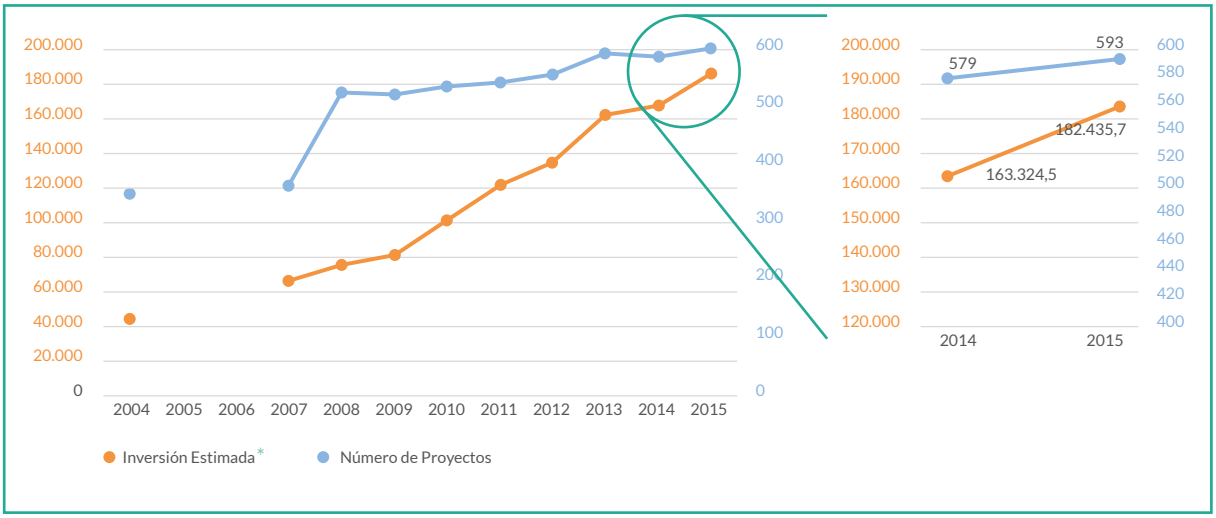
1.1. La evolución de la Cartera de Proyectos entre 2004 y 2015

A lo largo de la última década la conformación de la Cartera se modificó y fue atravesando actualizaciones como resultado del proceso de planificación territorial de los países. La cantidad de proyectos y la inversión estimada de la cartera se incrementaron año tras año, con excepción de 2014, año en que, como resultado de un análisis exhaustivo de los países, fueron excluidos proyectos que desde 2008 o antes no habían experimentado avances. En el 2015 la cantidad de proyectos volvió a aumentar.

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN incluye actualmente 593 proyectos de integración, por una inversión estimada de US$ 182.436 millones, distribuidos en todo el territorio Suramericano.

EVOLUCIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS 2014-2015

* En millones de US$



La cartera se incrementó a un promedio de 29 proyectos y US$ 16.110 millones por año, entre 2004 y 2015. Ese ritmo marca un crecimiento de la inversión estimada del 9% entre 2014 y 2015.

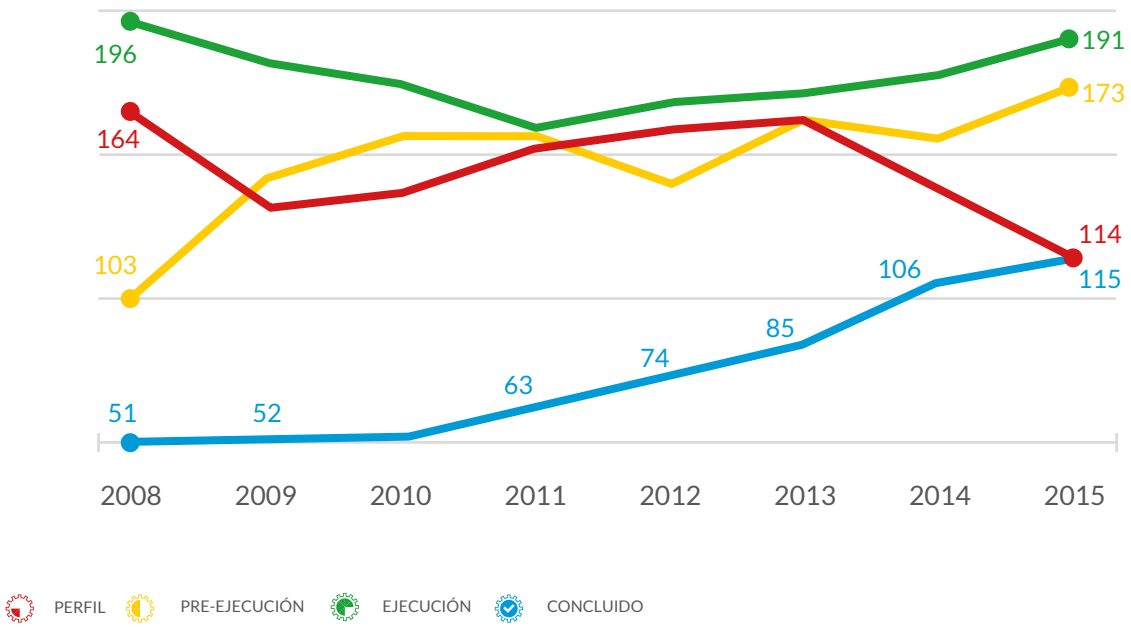
VARIACIONES ANUALES DE PROYECTOS POR EJE (2004-2015)

Ejes de Integración y Desarrollo										Total
	AMA	AND	CAP	GUY	HPP	IOC	MCC	PBB	DES	
	2003-2004									
N°	44	74	34	32		44	68	18	21	335
Millones de US$	2.011,0	4.975,0	2.031,0	366,0		3.306,0	12.076,0	11.588,0	1.072,0	37.425,0
	2005-2006									
N°	54	73	36	32		44	71	18	21	349
Millones de US$	2.382,0	4.975,0	2.031,0	366,0		3.306,0	12.161,0	11.588,0	1.071,0	37.880,0
	2007									
N°	57	65	63	32	98	49	91	23	26	504
Millones de US$	3.208,4	6.097,0	6.083,0	5.847,0	2.829,0	4.651,0	19.465,0	17.561,0	2.530,0	68.271,4
	2008-2009									
N°	57	65	69	25	88	54	105	23	26	510
Millones de US$	5.281,0	7.050,0	7.945,0	927,0	3.974,0	4.576,0	29.399,0	12.888,0	2.533,0	74.542,0
	2010									
N°	58	64	72	25	95	55	107	23	27	524
Millones de US$	5.401,9	7.478,0	9.421,4	1.694,9	6.677,4	5.525,1	35.836,2	21.402,3	2.713,0	96.119,2
	2011									
N°	64	64	76	18	93	61	105	25	27	531
Millones de US$	6.099,9	9.343,5	8.979,1	4.540,3	6.514,7	4.112,7	44.389,8	29.557,8	2.738,0	116.120,6
	2012									
N°	64	64	80	18	94	61	113	25	27	544
Millones de US$	8.867,6	8.692,4	11.959,1	4.465,4	8.460,7	5.209,2	50.974,4	28.878,7	2.817,0	130.139,1
	2013									
N°	88	65	80	20	94	62	122	26	28	583
Millones de US$	28.948,9	9.183,5	13.974,6	4.560,4	7.865,1	8.830,5	52.701,1	29.089,8	2.762,0	157.730,5
	2014									
N°	82	64	83	20	95	61	123	25	28	579
Millones de US$	25.070,2	9.962,1	17.929,5	4.581,3	7.574,4	8.907,6	54.608,3	32.131,9	2.744,6	163.324,5
	2015									
N°	74	67	82	20	92	63	124	24	49	593
Millones de US$	22.420,8	28.614,0	16.314,7	4.581,3	7.328,2	11.614,8	56.168,9	31.431,9	4.146,6	182.435,7

Respecto de la cantidad de proyectos, algunos Ejes se mantuvieron relativamente estables, como por ejemplo el Eje Andino y el Eje Perú-Brasil-Bolivia a partir de 2007. Otros Ejes fueron decreciendo paulatinamente, como es el caso del Eje del Escudo Guayanés, mientras que un tercer conjunto tuvo un crecimiento constante: el caso más ejemplar es el Eje MERCOSUR-Chile, que en el período considerado llegó casi a duplicar su cantidad de proyectos original.

Dado que la cartera no es un portafolio cerrado, el número total de proyectos cambia año tras año, tanto por la incorporación como por la exclusión de proyectos. Los nuevos proyectos pueden ingresar en distintas etapas del ciclo de vida [1], lo cual impide considerar el 2004 como línea de base para realizar comparaciones entre los distintos años y así analizar la evolución de la cartera.

VARIACIONES ANUALES DE PROYECTOS POR ETAPA (2008-2015)



Los proyectos de la cartera avanzan a diferentes ritmos en función de algunas características particulares que poseen estas obras de integración física:

- la dimensión y complejidad técnica de algunas de ellas.
- la necesidad de coordinación intergubernamental en el caso de proyectos bi o multinacionales.
- el monto de las obras y la restricción presupuestaria que enfrentan algunos gobiernos, así como la competencia con otras iniciativas dentro de los países por los recursos disponibles.
- la reformulación del alcance del proyecto que puede implicar un retroceso a etapas anteriores del ciclo de vida.

Adicionalmente, algunos proyectos pueden parecer estancados por encontrarse en la etapa de pre-ejecución durante mucho tiempo. Esto se debe a que, de acuerdo a lo convenido por los países, esta etapa incluye todos los estudios necesarios para definir el proyecto, y las gestiones correspondientes para la obtención de los recursos. Por consiguiente, esos proyectos podrían estar avanzando dentro de esa etapa, lo cual se registra en el Sistema de Monitoreo Permanente [2].

En consecuencia, una forma de medir el avance de la cartera es considerar las obras concluidas. Como se observa en el gráfico anterior, los proyectos concluidos aumentan cada año hasta más del doble en el período 2008-2015.

1 Las etapas del ciclo de vida de los proyectos de la cartera son: perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido. Para más información consultar el Capítulo 4 de este informe.
2 Para más información consultar el Capítulo 4 de este informe.

1.2 Resultados de la actualización de la Cartera de Proyectos en 2015

Los focos de la acción de los países respecto a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, se definen de manera conjunta mediante varias herramientas: el Plan de Acción Estratégico (PAE), los planes de trabajo anuales que se consensuan cada año, y las instancias de reunión del COSIPLAN. Durante el año 2015, los países hicieron hincapié especialmente en las siguientes tres acciones:

1.2.1. Reuniones virtuales

Por primera vez se realizaron reuniones virtuales para los Grupos Técnicos Ejecutivos de Actualización de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN. Las reuniones fueron convocadas por cada Eje de Integración y Desarrollo [3] y fueron realizadas mediante una herramienta de videoconferencia online. Las ventajas de esta nueva manera de trabajar son las siguientes:

- Ahorro considerable de recursos financieros y humanos en la logística de la organización en comparación con una reunión presencial.
- Participación de equipos técnicos multidisciplinarios.
- Optimización del tiempo para la actualización de la información por Eje, al realizarse las reuniones en diferentes semanas.

REUNIONES DE GTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LA CARTERA DEL COSIPLAN Y DE LA API 2015

Fecha	Eje	Países
26-may	Eje Andino	BO - CO - EC - PE - VE
28-may	Eje MERCOSUR-Chile	AR - BR - CH - PY - UY
02-jun	Eje Interoceánico Central y Perú-Brasil-Bolivia	BO - BR - CH - PE - PY
16-jun	Eje de Capricornio y del Sur	AR - BO - BR - CH - PY
18-jun	Eje del Amazonas	BR - CO - EC - PE
24-jun	Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	AR - BO - BR - PY - UY

Los objetivos principales de las reuniones fueron: i) revisar proyectos que se encuentran en perfil desde 2011; ii) revisar proyectos con fecha de actualización de la información anterior a 2013; iii) revisar proyectos que cuentan con fichas vacías o incompletas; y iv) analizar propuestas de altas y bajas de proyectos y, proyectos que requieran revisiones particulares.

1.2.2. Actualización del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

En preparación a las reuniones mencionadas, y posteriormente como resultado de los intercambios realizados en las mismas, los países se trabajaron en la actualización de los proyectos de la cartera en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN.

Al cierre de este informe el 71,5% de los proyectos se encuentran actualizados (424 de 593)[4] .

Asimismo, se avanzó en la incorporación de información relativa al ciclo de vida de cada proyecto en el Sistema de Monitoreo Permanente (SMP), y a los proyectos concluidos según lo convenido por los países en el 2014[5] .

3 Solamente la reunión del Eje del Escudo Guayanés no fue realizada. Se solicitó a los países que actualizaran la información de sus proyectos directamente en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP).
4 Fecha de corte de la información al 18 de agosto de 2015.
5 Como parte del Plan de Trabajo 2014 los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera y de la API, y comunicar mejor sus avances y resultados. Esto se tradujo en los siguientes trabajos: (i) ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos; (ii) descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra; (iii) indicadores de resultados para los proyectos concluidos; (iv) aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos; y (v) indicadores de avance de la API. Para más información sobre el SMP y el SIP véase el Anexo II del Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014.

1.2.3. Variación de la Cartera de Proyectos entre 2014 y 2015

Entre 2014 y 2015 la cantidad total de proyectos de la cartera aumentó de 579 a 593, dado que fueron excluidos 23 proyectos y fueron incluidos 37. En relación a la inversión estimada, el monto total se incrementó de US$ 163.325 millones a US$ 182.436 millones.

El incremento en la cantidad de proyectos está vinculado principalmente a la incorporación de proyectos en los Grupos 1 y 2 del Eje del Sur, lo cual amplió el área de influencia del Eje.

Por otro lado, el incremento del 12% en la inversión estimada de la cartera se explica, casi en su totalidad, por la inclusión de un proyecto en el Eje Andino: el Tren Eléctrico de Carga del Ecuador, que se encuentra en etapa de perfil con una inversión estimada de US$ 17.800 millones.

VARIACIÓN 2014-2015 DE LOS PROYECTOS POR EJE

* En millones de US$

	Nº Proyectos			Inversión Estimada*		
Eje	2014	2015	Variación	2014	2015	Variación
Eje del Amazonas	82	74	-8	25.070,2	22.420,8	-2.649,4
Eje Andino	64	67	3	9.962,1	28.614,0	18.651,9
Eje de Capricornio	83	82	-1	17.929,5	16.314,7	-1.614,8
Eje del Escudo Guayanés	20	20	0	4.581,3	4.581,3	0,0
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	95	92	-3	7.574,4	7.328,2	-246,2
Eje Interoceánico Central	61	63	2	8.907,6	11.614,8	2.707,2
Eje MERCOSUR-Chile	123	124	1	54.608,3	56.168,9	1.560,6
Eje Perú-Brasil-Bolivia	25	24	-1	32.131,9	31.431,9	-700,0
Eje del Sur	28	49	21	2.744,6	4.146,6	1.402,0
TOTAL (1)(2)	**579**	**593**	**14**	**163.324,5**	**182.435,7**	**19.111,2**

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

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

En relación a la variación de los proyectos en las etapas del ciclo de vida, se puede resaltar que:

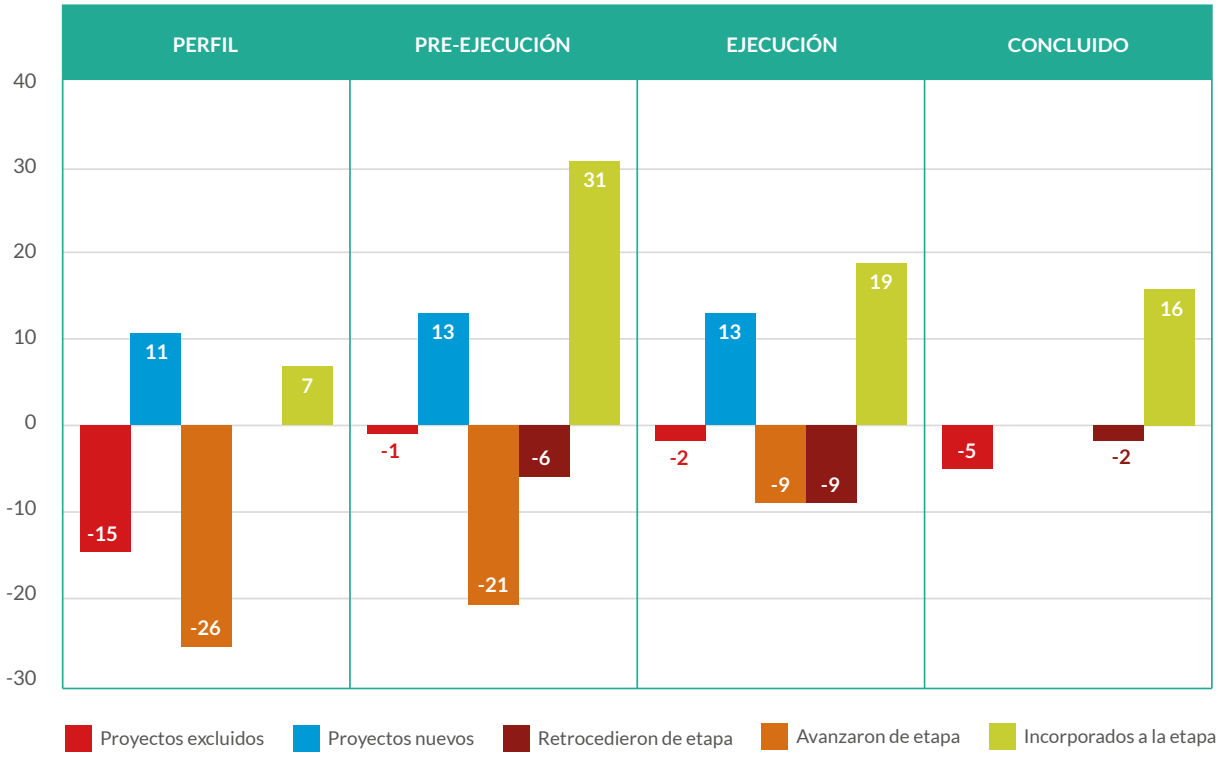
- 26 proyectos que se encontraban en etapa de perfil avanzaron: 23 a pre-ejecución y 3 a ejecución.
- 27 proyectos que se encontraban en pre-ejecución variaron de etapa: 21 avanzaron de etapa mientras que 6 sufrieron modificaciones en su alcance y se encuentran ahora en perfil.
- 18 proyectos que se encontraban en ejecución variaron de etapa: 9 se concluyeron y 9 sufrieron modificaciones en su alcance y se encuentran ahora en pre-ejecución.
- Existen 5 proyectos registrados como concluidos que fueron eliminados de la cartera, y 2 sufrieron modificaciones en su alcance y se encuentran ahora en ejecución.

VARIACIONES POR ETAPAS DE LA CARTERA DE PROYECTOS (2014-2015)

	Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido	Total
Proyectos en 2014	**137**	**157**	**179**	**106**	**579**
Proyectos excluidos	-15	-1	-2	-5	-23
Proyectos incluidos	11	13	13		37
Avanzaron de etapa	-26	-21	-9		-68
Retrocedieron de etapa		-6	-9	-2	
Incorporados a la etapa	7	31	19	16	68
Proyectos en 2015	**114**	**173**	**191**	**115**	**593**

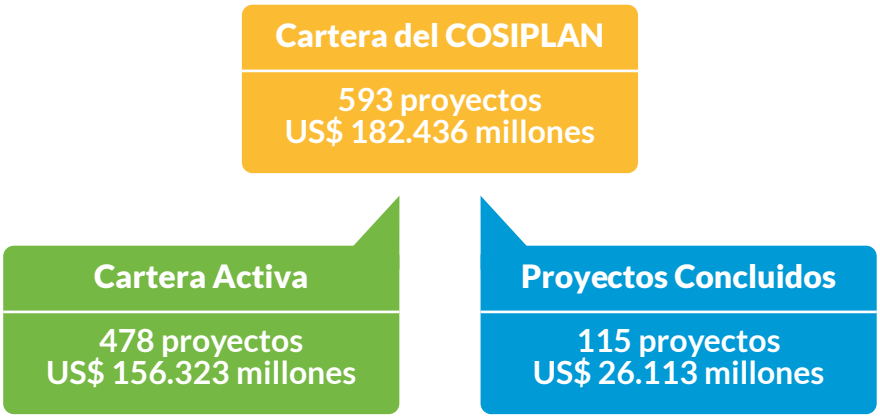
Abajo se puede apreciar la cantidad de proyectos que fueron incluidos, excluidos, incorporado a la etapa y que avanzaron. Cabe destacar que la mayoría de los proyectos incorporados a una etapa se incorporaron a pre-ejecución, y que la etapa que más proyectos restó del año pasado es la etapa de perfil, con 41 bajas totales. Asimismo, es necesario aclarar que se eliminaron de la Cartera 5 proyectos que ya estaban concluidos, porque el país (Brasil) no consideraba necesario su permanencia en el conjunto de obras.

MODIFICACIONES DE LA CARTERA DE PROYECTOS (2014-2015)



Capítulo 2
La Cartera de Proyectos en 2015

Este capítulo presenta la Cartera de Proyectos del COSIPLAN en tres secciones: i) la cartera total, con sus 593 proyectos; ii) la cartera activa, es decir, los proyectos que se encuentran en etapa de perfil, pre-ejecución o ejecución; y iii) los proyectos concluidos.



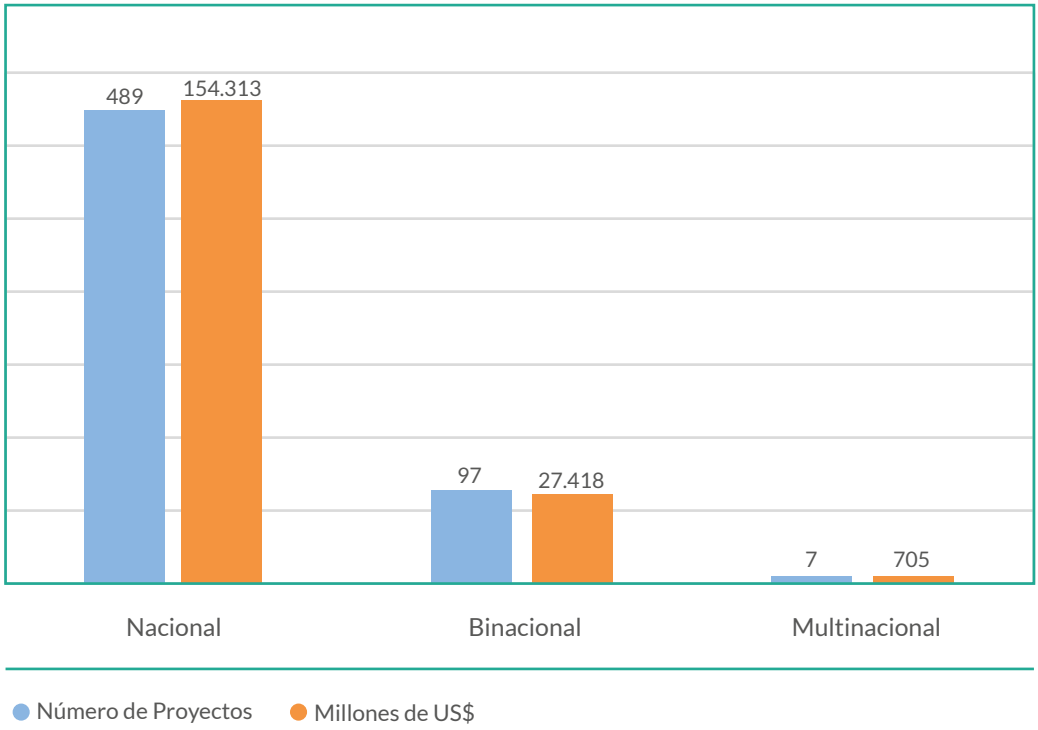
2.1 La Cartera de Proyectos del COSIPLAN

2.1.1. Dimensión territorial de los proyectos

El 83% de los proyectos de la cartera son nacionales, mientras que solamente son binacionales y multinacionales el 17% y el 1%, respectivamente. Aproximadamente los mismos porcentajes se presentan en las inversiones estimadas (84,6%, 15% y 0,4% respectivamente).

Muchos proyectos nacionales son indispensables para resolver conectividades transnacionales, y en muchos casos existen varios proyectos nacionales que en conjunto resuelven una misma conectividad, por ejemplo transfronteriza.

DIMENSIÓN TERRITORIAL DE LOS PROYECTOS



Los proyectos multinacionales involucran en primer lugar a Venezuela (que está incluido en 4 proyectos); en segundo lugar a Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú y Suriname (cada uno participa en 3 proyectos); y finalmente a Paraguay, que se encuentra incluido en 1 proyecto multinacional.

Respecto a los proyectos nacionales y binacionales, Argentina y Brasil tienen más proyectos que los demás países. Chile se encuentra en tercer lugar respecto de los proyectos nacionales. Perú y Paraguay también se destacan por la cantidad de proyectos nacionales y binacionales.

DIMENSIÓN TERRITORIAL DE LOS PROYECTOS POR PAÍS

	Nacional	Binacional	Multinacional
ARGENTINA	150	35	
BOLIVIA	31	19	3
BRASIL	71	25	3
CHILE	57	17	
COLOMBIA	18	15	3
ECUADOR	20	19	3
GUYANA	3	2	3
PARAGUAY	43	22	1
PERÚ	51	21	3
SURINAME	3	1	3
URUGUAY	33	9	
VENEZUELA	9	9	4

2.1.2. Los Proyectos Ancla

Los proyectos ancla dan sentido a la formación de los grupos y viabilizan las sinergias. Son aquellos identificados como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo, en beneficio del desarrollo económico y social. No necesariamente son los proyectos de mayor tamaño o inversión estimada.

Los proyectos ancla son 52, por una inversión estimada de US$ 19.781 millones, lo que implica el 11% del esfuerzo financiero de toda la Cartera.

Todos los grupos de proyectos cuentan con un proyecto ancla. Sin embargo, en algunos grupos los países identificaron dos proyectos ancla para articular efectivamente los demás proyectos del conjunto.

ETAPAS DE LOS PROYECTOS ANCLA

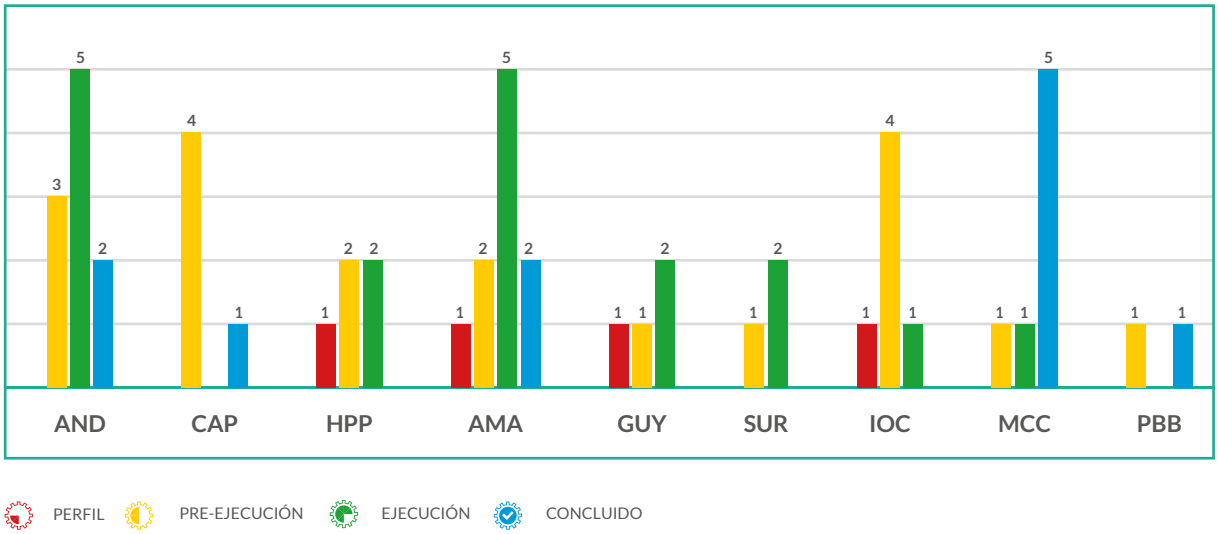
* En millones de US$

	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada*	% Inversión
PERFIL	4	7,7	300,8	1,5
PRE-EJECUCIÓN	19	36,5	8.215,4	41,5
EJECUCIÓN	18	34,6	7.822,6	39,5
CONCLUIDO	11	21,2	3.441,8	17,4
TOTAL	**52**	**100**	**19.780,5**	**100**

La mayor parte de los mismos (29) se encuentran en ejecución o ya fueron concluidos, y suman el 57% de la inversión estimada de este conjunto. Los proyectos ancla concluidos se concentran sobre todo en el Eje MERCOSUR-Chile, aunque también se encuentran en el Eje Andino, de Capricornio, del Amazonas y Perú-Brasil-Bolivia. La mayor cantidad de proyectos ancla en ejecución pertenecen al Eje Andino y del Amazonas.

ETAPAS DE LOS PROYECTOS ANCLA POR EJE

En Nº de Proyectos



Casi la totalidad de los mismos (50) son proyectos de transporte, incluyendo solo un proyecto de energía y uno de comunicaciones.

Respecto de los proyectos de transporte, la mayor cantidad pertenecen al sub-sector carretero (26), seguido por proyectos fluviales y pasos de frontera (8 proyectos por cada sub-sector), proyectos ferroviarios (6) y multimodales (2).

SUB-SECTORES DE LOS PROYECTOS ANCLA

* En millones de US$

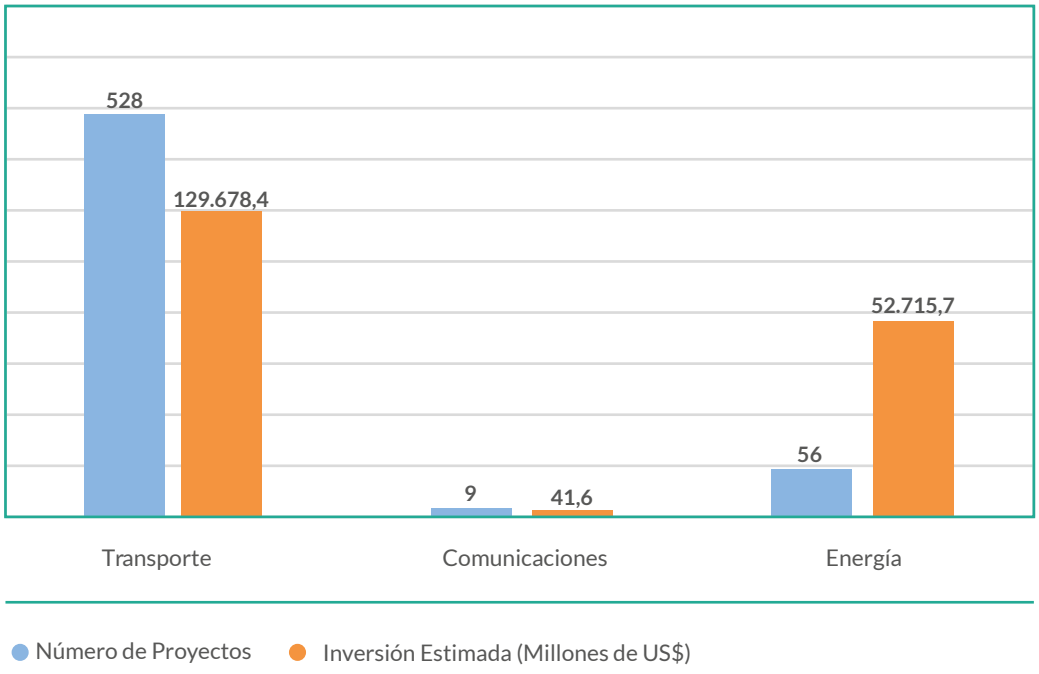
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada*	% Inversión
Carretero	26	50,0	7.549,4	38,2
Ferroviario	6	11,5	11.650,0	58,9
Fluvial	8	15,4	336,5	1,7
Multimodal	2	3,9	25,0	0,1
Pasos de Frontera	8	15,4	219,5	1,1
Generación Energética	1	1,9	0,0	0,0
Interconexión de comunicaciones	1	1,9	0,1	0,0
TOTAL	**52**	**100**	**19.780,5**	**100**

Si bien el sector carretero es el que mayor número de proyectos aporta al conjunto de proyectos ancla, es el sector ferroviario que conlleva el mayor esfuerzo financiero, ya que con sólo el 12% de los proyectos implica casi el 60% de la inversión total estimada.

2.1.3. Sectores y sub-sectores

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN se compone en su mayoría por proyectos de transporte, siendo estos el 89% de la misma. Sin embargo, las obras de transporte solamente implican el 71% de la inversión estimada, ya que los proyectos de energía insumen el 29%, por el alcance y la naturaleza de los mismos.

SECTORES DE LOS PROYECTOS



SUB-SECTORES DE LOS PROYECTOS

* En millones de US$

	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada*	% Inversión
Aéreo	25	4,2	6.929,5	3,8
Carretero	262	44,2	59.473,1	32,6
Ferroviario	67	11,3	47.903,4	26,3
Fluvial	75	12,7	2.887,0	1,6
Marítimo	38	6,4	10.944,5	6,0
Multimodal	14	2,4	623,7	0,3
Pasos de Frontera	47	7,9	917,3	0,5
Generación Energética	25	4,2	42.065,5	23,1
Interconexión Energética	31	5,2	10.650,2	5,8
Interconexión de comunicaciones	9	1,5	41,6	0,0
TOTAL	**593**	**100**	**182.435,7**	**100**

Sub-sector aéreo: más de la mitad de los proyectos aéreos pertenecen al Eje MERCOSUR-Chile y al Interoceánico Central (32% y 24% respectivamente), y en términos de inversión estimada el primer Eje concentra el 94% del monto total del sub-sector. Seis obras ya han sido finalizadas, y otras 11 están avanzadas en su ejecución, lo que implica que casi el 70% de los proyectos del sub-sector tiene un desarrollo satisfactorio. Se destaca el proyecto Ampliación del Aeropuerto de Campinas dado que es el 6° proyecto con mayor inversión estimada de toda la cartera.

Subsector carretero: es el sub-sector en el que se encuentran la mayor cantidad de obras de la cartera, casi la mitad del total, por un tercio de la inversión estimada.

Los proyectos se concentran en el Eje MERCOSUR-Chile y en el Eje de Capricornio. La mitad de las obras, y de la inversión, implican la rehabilitación, ampliación, o mantenimiento de carreteras existentes; mientras que el 34% de los proyectos son nuevas carreteras (por el 20% de inversión total del sub-sector). Además, se encuentran 28 puentes, 16 circunvalaciones y 2 túneles que completan el panorama. El 43% de los proyectos se encuentran en ejecución y el 20% ya está concluido. Solamente el 10% está en etapa de perfil, lo que implica un fuerte desarrollo de todas las obras de este tipo.

Sub-sector ferroviario: las obras ferroviarias, al revés de las carreteras, se encuentran principalmente en etapas tempranas de desarrollo (39% tanto en perfil como en pre-ejecución) Los proyectos restantes se reparten en partes iguales en las etapas de ejecución y concluidos. Casi la mitad de las obras son rehabilitaciones de ferrovías existentes, el 43% son obras nuevas y el restante 9% son circunvalaciones. Sin embargo, por la clara diferencia entre la naturaleza de los esfuerzos, más del 70% de las inversiones son asignadas a las ferrovías nuevas. El mayor monto de inversión estimada se encuentra en el Eje Andino (38%) pero respecto de la cantidad de proyectos, el Eje sólo representa el 3%, siendo mucho más relevante la presencia del sub-sector en el Eje de Capricornio (27%) y en la Hidrovía Paraguay-Paraná (21%).

Sub-sector fluvial: las obras fluviales se concentran, por la naturaleza del territorio, en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (56% de los proyectos por el 75% de la inversión) y del Amazonas (25% de los proyectos por el 13% de la inversión). Hay muy pocas obras concluidas, la mayoría de las mismas se encuentra en pre-ejecución (37%). Implica la construcción de 10 puertos, la adecuación de 32 puertos existentes y el mejoramiento de la navegabilidad de 33 tramos fluviales.

Sub-sector marítimo: de los 38 puertos incluidos, solamente 7 son obras nuevas, mientras que las demás son ampliaciones de la infraestructura terrestre existente. Los proyectos se concentran en el Eje del Amazonas y MERCOSUR-Chile, con 9 obras en cada Eje. El 40% de los puertos ya está en ejecución, y actualmente solo el 16% se encuentra concluido.

Sub-sector multimodal: no hay proyectos multimodales concluidos, y las obras se encuentran principalmente en fases tempranas de desarrollo (perfil y pre-ejecución). La mayoría de los centros multimodales se encuentran en el Eje del Amazonas. La inversión estimada se concentra entre unos pocos proyectos de los Ejes de la Hidrovía Paraguay-Paraná e Interoceánico Central.

Sub-sector pasos de frontera: los centros de control fronterizos nuevos son 34, mientras que las adecuaciones o ampliaciones de los existentes son 13. La concentración mayor de obras es en el Eje Andino debido a la naturaleza de su territorio. Sin embargo, la inversión es mayor en los proyectos del Eje MERCOSUR-Chile. El 34% de los pasos se encuentra en pre-ejecución, y ya se concluyeron el 23% de las obras.

Sub-sector generación energética: de los 25 proyectos del sub-sector, 21 se reparten en partes iguales en las etapas de pre-ejecución, ejecución y concluido. Sin embargo, más de la mitad de la inversión estimada se concentra en las obras en ejecución (54%). Casi la mitad de las centrales es de tipo hidroeléctrico, lo que favorece cambios en la matriz energética de la región. Más de la mitad de las obras se encuentra en el Eje MERCOSUR-Chile, aunque más de la mitad de los recursos está asignado a los únicos 3 proyectos que se encuentran en el Eje Perú-Brasil-Bolivia.

Sub-sector interconexión energética: las interconexiones energéticas están presentes sobre todo en el Eje Andino (32%), y prácticamente todas son nuevas conexiones, la mitad de las cuales ya está concluidas (el 51%, por un 77% de inversión ejecutada).

Sub-sector interconexión de comunicaciones: solamente se encuentran 9 proyectos, en 6 de los cuales participan dos o más países. Habitualmente estas obras no requieren de grandes esfuerzos financieros, pero el mismo está concentrado en las obras en ejecución, que son 3. Las obras se concentran en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (3).

2.1.4. El financiamiento de los proyectos

La cartera se encuentra financiada en su gran parte por el sector público (el 63% de las inversiones), mientras que el resto de las inversiones de las obras se dividen entre el sector privado (19% del monto total), y las iniciativas público-privadas (el restante 18%). En número de proyectos la participación del sector público es aún más evidente: el 81% de los mismos registran financiamiento público, seguido por el 12% privado y solamente el 7% público-privado.

Respecto de las fuentes de financiamiento, es importante destacar el rol de los tesoros nacionales en la ejecución de los proyectos de la cartera. Casi el 40% de todas las obras son financiadas por los mismos países, lo que demuestra el compromiso con el avance de la integración física regional.

En segundo lugar, se encuentran las iniciativas de los privados, que sostienen el 24% de las obras de la cartera; mientras que otro 26% de las inversiones todavía no tienen fuente asignada.

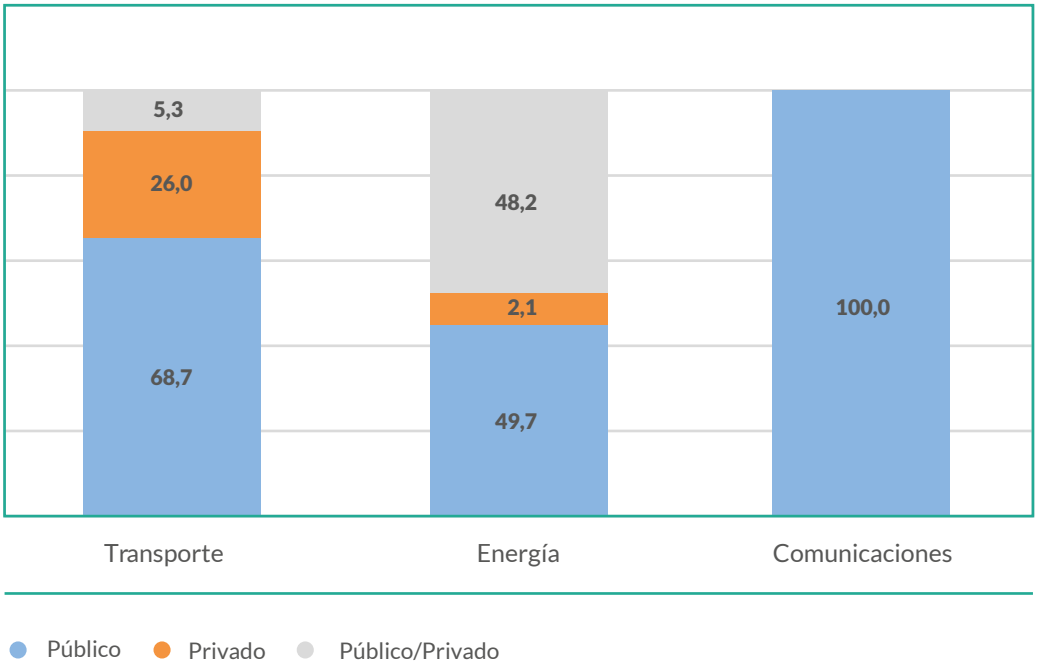
FUENTE DE FINANCIAMIENTO

* En millones de US$

	N° proyectos	Inversión Estimada*	Monto invertido en Proyectos Concluidos
Tesoro Nacional	330	69.735,6	13.747,6
Privados	85	42.900,1	4.650,3
BID	37	4.629,2	1.150,9
CAF	30	2.856,0	795,1
Varios	13	3.279,9	1.342,0
Binacional	11	5.847,8	1.408,8
Tesoro provincial	11	2.071,0	200,0
FOCEM	10	819,0	404,3
FONPLATA	6	298,9	0,0
Unión Europea	4	179,5	75,3
Bancos privados	3	118,0	0,0
Gobierno chino	3	400,0	0,0
Banco Mundial	3	172,5	68,5
BNDES	2	157,1	0,0
JBIC	2	185,9	0,0
Tesoro municipal	1	2.100,0	2.100,0
A definir	80	46.685,2	170,0
Total		**182.435,7**	**26.112,8**

Los proyectos de transporte son financiados principalmente por el sector público, mientras que en las obras de integración energética hay una participación similar del sector público e iniciativas público-privadas. El sector comunicaciones es cubierto completamente por el sector público.

TIPO DE FINANCIAMIENTO POR SECTOR



La participación más consistente del sector privado se encuentra en el sector transporte, sobre todo en el Eje MERCOSUR-Chile (casi el 40% de los recursos privados involucrados) y en el sub-sector ferroviario (más del 40%).

En términos de cantidad de proyectos, el Eje que más proyectos privados incluye es el Eje del Amazonas. Sin embargo, los proyectos privados del Amazonas, por ser en su mayoría fluviales, no implican de grandes montos.

También las iniciativas público-privadas se concentran más en el Eje MERCOSUR-Chile y del Amazonas. Sin embargo, si consideramos los montos de inversión asignados, el porcentaje más alto se otorga al Eje Perú-Brasil-Bolivia, con el 68% de todo el financiamiento de este tipo, en solo 2 proyectos. Esto se explica considerando que las dos obras en cuestión son el proyecto de mayor inversión estimada de la Cartera del COSIPLAN, el Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau), y un proyecto ya concluido de US$ 3.823 millones, la Línea de Transmisión entre las dos Centrales Hidroeléctricas del Río Madeira y el Sistema Central.

TIPO DE FINANCIAMIENTO POR EJE

	AMA	AND	CAP	DES	GUY	HPP	IOC	MCC	PBB
PRIVADO	28%	6%	10%	2%	0%	2%	22%	12%	21%
PÚBLICO	59%	82%	87%	96%	90%	98%	70%	79%	71%
PÚBLICO/PRIVADO	12%	12%	4%	2%	10%	0%	8%	9%	8%
N° proyectos	74	67	82	49	20	92	63	124	24

Nota: Tonos rojos: de 0% a 6% de la inversión. Tonos amarillos: de 7% a 30% de la inversión. Tonos verdes: de 31% a 100%.

2.1.5. Las etapas de los proyectos por sector

Casi un tercio de todos los proyectos se encuentran en ejecución, y de ellos más del 90% son de obras de transporte. La inversión estimada de las obras que se están ejecutando implica casi el 40% de toda la cartera.

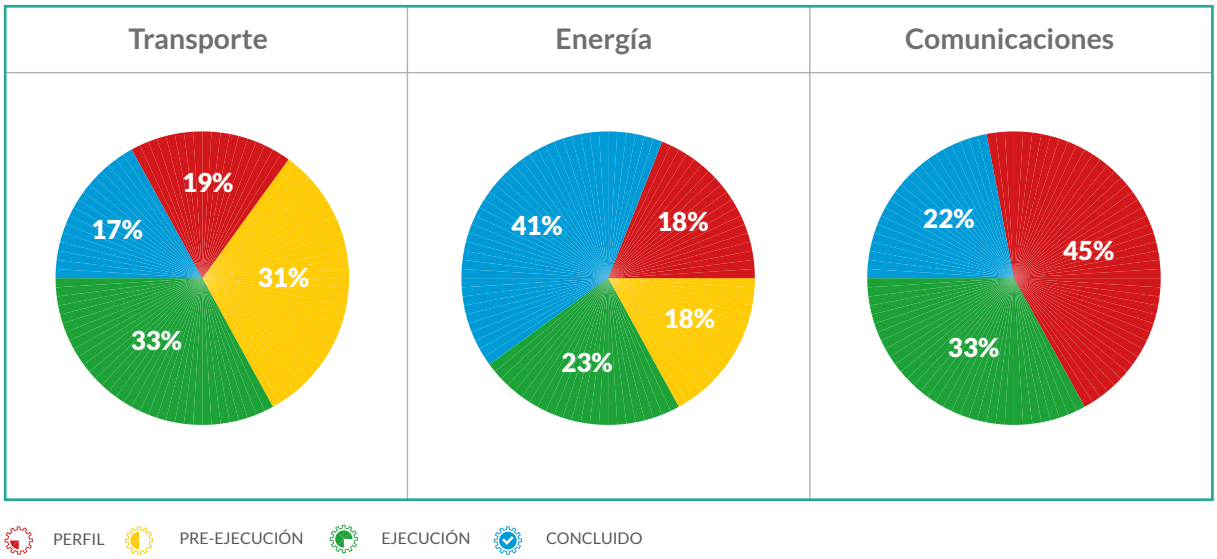
Los proyectos concluidos son casi el 20%, así como los proyectos en perfil. Entre los proyectos concluidos, el 78% son obras de transporte, el 20% de energía y solamente el 2% de comunicaciones.

Un tercio de los proyectos de transporte están siendo ejecutados, y si se consideran también los proyectos concluidos del sector, se suma exactamente la mitad de las obras. Casi la misma relación se encuentra en los proyectos de comunicaciones, ya que los proyectos en ejecución y los concluidos suman el 55% de las obras. Sin embargo, todo el resto (el 45%) se encuentra en etapa de perfil.

El sector energía tiene un gran porcentaje de obras concluidas (más del 40%) y si se suman los proyectos en ejecución se llega a casi tres cuartos de su totalidad.

ETAPAS DE LOS PROYECTOS POR SECTOR

	Proyectos					Inversión estimada	
	Transporte	Energía	Comunicacio-nes	Total	%	Millones de US$	%
Perfil	100	10	4	114	19,2	30.973,6	17,0
Pre-ejecución	163	10	0	173	29,2	53.666,0	29,4
Ejecución	175	13	3	191	32,2	71.683,4	39,3
Concluido	90	23	2	115	19,4	26.112,8	14,3
TOTAL	528	56	9	593	100,0	182.435,7	100,0



2.2 La Cartera Activa

Los proyectos de la cartera activa, es decir los proyectos que se encuentran en desarrollo (perfil, pre-ejecución o ejecución) son 478, por una inversión estimada de US$ 156.323 millones.

2.2.1. Los 10 proyectos con mayor inversión estimada

Los 10 proyectos con mayor inversión estimada suman el 42,5% de la inversión total estimada para la Cartera activa del COSIPLAN.

LOS 10 PROYECTOS EN ORDEN DE INVERSIÓN ESTIMADA

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países
PBB16	COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICA SANTO ANTONIO E HIDROELÉCTRICA JIRAU)	G03		18.209	BR
AND95	TREN ELÉCTRICO DE CARGA DEL ECUADOR	G05		17.800	EC
MCC33	PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL)	G03		5.100	AR - CH
PBB17	HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL	G03		5.000	BO - BR
MCC62	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE CORPUS CHRISTI	G05		4.200	AR - PY
IOC17	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - SANTOS (SP)	G02		3.700	BR
MCC06	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS	G01		3.550	BR
GUY40	PLAN MAESTRO INTEGRADO DE PROTECCIÓN COSTERA ALBINA – NICKERIE	G04		3.020	SU
AMA73	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO/ PECÉM - ELISEU MARTINS)	G05		3.000	BR
MCC132	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL DE SAN PABLO (TRAMO NORTE)	G01		2.810	BR
	Total			**66.389**	

De los 10 proyectos mencionados, es importante resaltar que los primeros 6 son obras hidroeléctricas o ferroviarias. 7 de los 10 pertenecen a alguno de estos dos sub-sectores, lo cual demuestra que las obras de estos sub-sectores requieren el mayor esfuerzo financiero.

Los otros tres proyectos son la ampliación de un aeropuerto, un plan integrado de protección costera, y la construcción de un anillo vial. Se detallarán a continuación los primeros tres proyectos en orden de inversión:

El **Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau)**, es el proyecto con el monto más elevado de inversión estimada entre los 593 de la Cartera del COSIPLAN, con US$ 18.209 millones. Este nuevo complejo en Brasil implica la construcción de dos usinas hidroeléctricas alimentadas por los recursos hídricos del Río Madeira, para diversificar la matriz energética del territorio. Tiene financiamiento del BNDES (Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil) y de un consorcio de bancos privados. Se encuentra en fase avanzada de ejecución, teniendo como fecha estimada de finalización octubre de 2016.

El **Tren Eléctrico de Carga del Ecuador** es un proyecto que fue agregado a la cartera en la última actualización de los proyectos del Eje Andino. Se encuentra en etapa de perfil y plantea la implementación de una red férrea eléctrica para el transporte de carga, que integre los actuales y futuros centros de producción de Ecuador, con los puertos del océano Pacífico y las conexiones fronterizas con Perú y Colombia.

El **Proyecto Ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)** es un proyecto con tipo de financiamiento privado, que se encuentra en pre-ejecución. Implica la construcción de un cruce ferroviario en la Cordillera de Los Andes, que una Luján de Cuyo, en la Provincia de Mendoza con Los Andes, en la V Región de Chile.

2.2.2. Los proyectos en perfil

Los proyectos en perfil son 114, por una inversión estimada de US$ 30.974 millones. Tres cuartos de los proyectos se encuentran en perfil desde hace más de 3 años (desde antes de 2012).
La mayor cantidad de proyectos en perfil son ferroviarios, carreteros y fluviales (el 23%, el 22% y el 20%, respectivamente).

AÑO DE INGRESO A LA CARTERA DE LOS PROYECTOS EN PERFIL

En perfil desde...	N° proyectos
2004	32
2007	25
2008	11
2009	3
2010	5
2011	9
2012	1
2013	4
2014	6
2015	18
Total	**114**

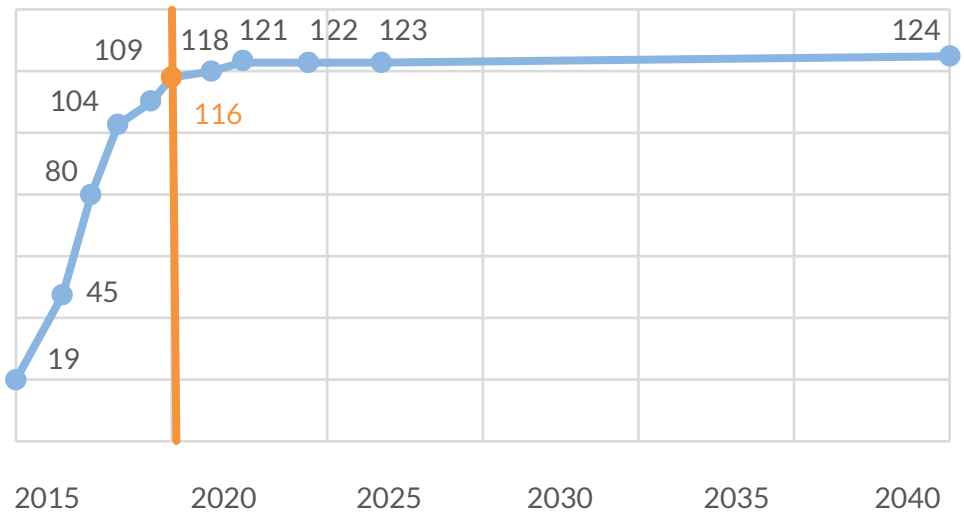
2.2.3. Estimación de finalización de los proyectos

El 26% de los 478 proyectos activos de la cartera tienen información respecto de la fecha estimada de finalización.

De estos 124 proyectos, el 84% concluirá en los próximos 3 años (antes del final de 2018), lo que implica la ejecución de US$ 28.908 millones, de acuerdo a la inversión estimada de estos proyectos.

Estas cifras se pueden representar gráficamente como se muestra a continuación. Para el período que va entre 2015 y 2020, la curva tiene un crecimiento acelerado debido a que se estima que se concluyan cerca de 100 proyectos en un lapso de 5 años. El resto de las obras que cuentan con información sobre su conclusión, se irán finalizando entre 2020 y 2040.

FINALIZACIÓN DE LOS PROYECTOS POR AÑO



2.3 Los Proyectos Concluidos

Los proyectos concluidos de la cartera son 115, por una inversión total de US$ 26.113 millones. Esto significa que ya se concluyó cerca del 20% de los proyectos de integración priorizados por los países.

2.3.1. Los proyectos concluidos por Eje y por país

Todos los Ejes cuentan con proyectos concluidos, así como 40 de los 48 grupos de proyectos. El Eje que más proyectos concluidos tiene es el MERCOSUR-Chile, que cuenta con 23 proyectos (el 20%). Respecto de su monto de inversión, ese Eje participa aún en mayor medida, alcanzando el 32% de toda la inversión de los proyectos concluidos.

La situación inversa se puede notar en el Eje Interoceánico Central: si bien tiene el 12% de los proyectos concluidos, ellos solamente implican el 1% de la inversión.

PROYECTOS CONCLUIDOS POR EJE[1]

* En millones de US$

	N° Grupos	N° Proyectos	% Proyectos (respecto al total de concluidos)	Monto de Inversión*	% Inversión (respecto al total de concluidos)
ANDINO	6	18	15,7	829,6	3,2
DE CAPRICORNIO	4	14	12,2	2.139,0	8,2
DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ	5	13	11,3	1.631,3	6,2
DEL AMAZONAS	7	17	14,8	6.428,8	24,6
DEL ESCUDO GUAYANÉS	3	6	5,2	86,5	0,3
DEL SUR	2	5	4,3	443,1	1,7
INTEROCEÁNICO CENTRAL	5	14	12,2	223,1	0,9
MERCOSUR-CHILE	6	23	20,0	8.351,3	32,0
PERÚ-BRASIL-BOLIVIA	2	5	4,3	5.980,0	22,9
TOTAL	**40**	**115**	**100**	**26.112,8**	**100**

PROYECTOS CONCLUIDOS POR PAÍS

* En millones de US$

	N° proyectos total	N° Proyectos concluidos	Monto de Inversión*
ARGENTINA	185	21	6.195,0
BOLIVIA	53	4	17,0
BRASIL	99	28	13.296,6
CHILE	74	20	960,7
COLOMBIA	36	10	556,2
ECUADOR	42	15	788,5
GUYANA	8	2	10,0
PARAGUAY	66	11	1.994,8
PERU	75	15	3.214,2
URUGUAY	7	7	481,2
VENEZUELA	42	2	125,2

1 No se consideran las inversiones del proyecto existente MCC61 - Sistema de Itaipú (existente) correspondiente al Eje MERCOSUR-Chile, cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

2.3.2. Características de los proyectos concluidos

Casi la mitad de los proyectos concluidos (45%) son obras del sub-sector carretero, y respecto al monto de inversión, alcanzan al 40% del conjunto. Las obras concluidas de interconexión energética representan cerca del 14% de los concluidos, sin embargo requirieron más del 30% del monto total ejecutado.

SUB-SECTORES DE LOS PROYECTOS CONCLUIDOS

* En millones de US$

	Nº Proyectos	% Proyectos	Monto de Inversión*	% Inversión
Aéreo	6	5,2	168,3	0,6
Carretero	52	45,2	10.490,6	40,2
Ferroviario	8	7,0	3.238,0	12,4
Fluvial	7	6,1	55,0	0,3
Marítimo	6	5,2	585,0	2,2
Pasos de Frontera	11	9,6	75,5	0,3
Generación Energética	7	6,1	3.324,0	12,7
Interconexión Energética	16	13,9	8.176,4	31,3
Interconexión de comunicaciones	2	1,7	0,0	0,0
TOTAL	**115**	**100**	**26.112,8**	**100**

El 82% de las obras concluidas fueron financiadas con fondos públicos. En términos de monto de inversión, el sector público aportó un 65%. El sector privado financió el 11% de los proyectos, por el mismo porcentaje de monto de inversión. Las iniciativas público-privadas financiaron el 7% de los proyectos, pero su aporte fue del 23% de todo el monto invertido.

TIPO DE FINANCIAMIENTO DE LOS PROYECTOS CONCLUIDOS

* En millones de US$

	Nº Proyectos	% Proyectos	Monto de Inversión*	% Inversión
Privado	13	11,3	3.026,0	11,6
Público	94	81,7	17.019,0	65,2
Público/Privado	8	7,0	6.067,8	23,2
	115	**100**	**26.112,8**	**100**

Los proyectos concluidos son en su gran mayoría nacionales (83%) siendo el resto binacionales. La relación aumenta respecto del monto de inversión, donde la participación nacional alcanza el 94%.

DIMENSIÓN TERRITORIAL DE LOS PROYECTOS CONCLUIDOS

* En millones de US$

	Nº Proyectos	% Proyectos	Monto de Inversión*	% Inversión
NACIONAL	95	82,6	24.586,1	94,2
BINACIONAL	20	17,4	1.526,6	5,8
	115	**100**	**26.112,8**	**100**

Varios proyectos nacionales se deben considerar en base a su aporte a conectividades transnacionales. Algunos ejemplos se detallan a continuación:

Conectividad Ecuador - Perú

Participan de esta conectividad proyectos del Eje del Amazonas y del Eje Andino, por un total de 7 proyectos concluidos sinérgicos, y dos más con un alto grado de avance.
En la conectividad, las carreteras concluidas consolidan el eje vial de la costa y, otras facilitan el acceso al resto de los centros de frontera. Cabe destacar asimismo que el Proyecto Ancla Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) Eje Vial N° 1 ya se encuentra en operación.

PROYECTOS CONCLUIDOS DE LA CONECTIVIDAD ECUADOR-PERÚ

* En millones de US$

Cod.	Nombre	Monto de Inversión*	Países	API	Gp	Sub-Sector
AMA46	MEJORAMIENTO DE LA VÍA GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - ZHUD - EL TAMBO - CAÑAR - AZOGUES - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ Y MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL TRAMO MÉNDEZ - PUERTO MORONA	140,0	EC		7	CARRETERO
AMA47	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - SANTA ROSA - BALSAS - CHAGUARPAMBA - LOJA - ZAMORA - YANTZAZA - EL PANGUI - GUALAQUIZA - GRAL. LEÓNIDAS PLAZA - MÉNDEZ	167,7	EC		7	CARRETERO
AMA48	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - PASAJE - SANTA ISABEL - GIRÓN - CUENCA - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ - PUERTO MORONA	26,8	EC		7	CARRETERO
AND21	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°1	15,9	EC - PE		5	PASOS DE FRONTERA
AND26	CARRETERA PUERTO INCA - HUAQUILLAS Y PUENTE INTERNACIONAL EN HUAQUILLAS - AGUAS VERDES, PASO LATERAL EN HUAQUILLAS	85,8	EC - PE		5	CARRETERO
AND88	CARRETERA SULLANA - EL ALAMOR	29,5	PE		5	CARRETERO
AND89	CARRETERA SULLANA - MACARA - LOJA	48,4	PE		5	CARRETERO
	INVERSIÓN TOTAL	**1,352.8**				

PROYECTOS EN EJECUCIÓN DE LA CONECTIVIDAD ECUADOR – PERÚ

* En millones de US$

Cod.	Nombre	Inversión Estimada*	Países	API	Gp	Sub-Sector
AND93	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°3 SULLANA - MACARÁ - LOJA	12,0	EC - PE		5	PASOS DE FRONTERA
AND100	REHABILITACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN LA CARREETERA SULLANA - TUMBES - DV. VARIANTE INTERNACIONAL	47,2	PE	8	5	CARRETERO

Conectividad Argentina - Chile (Paraguay y Bolivia)

La conectividad involucra a 10 proyectos concluidos del Grupo 1 del Eje de Capricornio de Argentina y Chile, que influyen también en la integración de Bolivia y Paraguay. Los mismos tienen una importancia estratégica para el desarrollo de áreas socio-económicas relegadas, y su implementación contribuye a cumplir con la función estratégica del grupo.

Respecto de las obras concluidas, cabe destacar que el Proyecto Ancla Accesos al Paso de Jama y el Control Integrado de Única Cabecera se encuentran concluidos. Este paso así como la Ruta Nacional N° 81 en Argentina, son importantes en el comercio por vía terrestre entre Paraguay y Chile. Importantes puertos sobre el Océano Pacífico completan esta red multimodal.

PROYECTOS CONCLUIDOS DE LA CONECTIVIDAD ARGENTINA – CHILE

* En millones de US$

Cod.	Nombre	Monto de Inversión*	Países	API	Gp	Sub-Sector
CAP01	ACCESOS AL PASO DE JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE)	54,0	AR		1	CARRETERO
CAP02	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO DE JAMA	4,0	AR - CH		1	PASOS DE FRONTERA
CAP03	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA NOA (NOROESTE ARGENTINO) - NEA (NORESTE ARGENTINO)	725,0	AR		1	INTERCONEXIÓN ENERGÉTICA
CAP06	RUTA NACIONAL N° 81: PAVIMENTACIÓN LAS LOMITAS - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34	100,0	AR		1	CARRETERO
CAP08	AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (FASE I)	120,0	CH		1	MARÍTIMO
CAP09	OBRAS DE ADECUACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA	18,0	CH		1	MARÍTIMO
CAP46	CONCESIÓN AUTOPISTA ANTOFAGASTA	370,0	CH		1	CARRETERO
CAP80	COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES	80,0	CH		1	MARÍTIMO
CAP88	AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA	28,0	CH		1	AÉREO
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA – SOCOMPA)	0,0	CH	11	1	FERROVIARIO
	INVERSIÓN TOTAL	**1,499.0**				

PROYECTOS EN EJECUCIÓN DE LA CONECTIVIDAD ARGENTINA – CHILE

* En millones de US$

Cod.	Nombre	Inversión estimada*	Países	API	Gp	Sub-Sector
CAP42	REHABILITACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 16: EMPALME RUTA NACIONAL N° 11 A EMPALME RUTA NACIONAL N° 34	350,0	AR		1	CARRETERO
CAP43	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 86: GRAL. GÜEMES - POZO HONDO	200,0	AR		1	CARRETERO
CAP44	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: EMPALME RUTA NACIONAL N° 81 - VILLA ÁNGELA	90,0	AR		1	CARRETERO
CAP47	CONCESIÓN RUTA DEL LOA	389,0	CH		1	CARRETERO
CAP04	REHABILITACIÓN OPERATIVA DEL FERROCARRIL BELGRANO CARGAS	350,0	AR		1	FERROVIARIO

Conectividad Argentina - Brasil - Uruguay

Esta conectividad incluye proyectos del Eje MERCOSUR-Chile y del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, por un total de 7 proyectos concluidos. Estos podrían identificarse en dos conectividades asociadas, una Uruguay-Brasil y otra Uruguay-Argentina. Otros 10 proyectos se encuentran con considerable grado de avance, y al concluirse contribuirán con los objetivos de la función estratégica de los grupos.

Cabe destacar que el proyecto ancla Adecuación del Corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira se encuentra concluido, y que en este conjunto, se consideran todos los sub-sectores del transporte para optimizar la red multimodal que conecta este territorio.

PROYECTOS CONCLUIDOS DE LA CONECTIVIDAD ARGENTINA - BRASIL – URUGUAY

* En millones de US$

Cod.	Nombre	Monto de Inversión*	Países	API	Gp	Sub-Sector
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	5,0	BR - UY	28	2	FERROVIARIO
MCC139	CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY	0,0	BR - UY		2	INTERCO-NEXIÓN COMUNICA-CIONES
MCC19	ADECUACIÓN DEL CORREDOR RÍO BRANCO - MON-TEVIDEO - COLONIA - NUEVA PALMIRA: RUTAS N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, RUTAS 23 Y 12	253,5	UY		2	CARRETERO
MCC26	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO DE PUN-TAS DEL TIGRE	170,0	UY		2	GENERACIÓN ENERGÉTICA
MCC86	EXPANSIÓN DEL PUERTO DE COLONIA (MUELLES, DRAGADO E INCORPORACIÓN DE ÁREAS)	14,0	UY		2	MARÍTIMO
HPP94	MEJORA DE ACCESOS E INFRAESTRUCTURA POR-TUARIA DEL PUERTO DE NUEVA PALMIRA	10,0	UY		5	MARÍTIMO
HPP95	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE PAYSANDÚ, ACCE-SOS Y ÁREA DE ALMACENAJE	6,0	UY		5	MARÍTIMO
	INVERSIÓN TOTAL	**458.5**				

PROYECTOS EN EJECUCIÓN DE LA CONECTIVIDAD ARGENTINA - BRASIL – URUGUAY

* En millones de US$

Cod.	Nombre	Inversión estimada*	Países	API	Gp	Sub-Sector
MCC157	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ	1.4	BR	27	2	FLUVIAL
MCC27	REACONDICIONAMIENTO DE LA RUTA MONTEVI-DEO - RIVERA	85.6	UY		2	CARRETERO
MCC20	ADECUACIÓN DEL TRAMO RÍO GRANDE - PELOTAS (BR-392 / RS)	500.0	BR		2	CARRETERO
MCC21	AMPLIACIÓN DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE RÍO GRANDE	435.7	BR		2	MARITIMO
MCC28	RUTA N° 26: REACONDICIONAMIENTO DEL TRAMO RÍO BRANCO - PAYSANDÚ	39.8	UY		2	CARRETERO
MCC29	REACONDICIONAMIENTO DE LA RUTA MONTEVI-DEO - FRAY BENTOS, RUTAS N° 1, 3, 11, 23, 12 Y 2	38.0	UY		2	CARRETERO
MCC70	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE MONTEVIDEO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	189.0	UY		2	MARÍTIMO
MCC87	AMPLIACIÓN DEL PUERTO SAUCE CON NUEVOS LU-GARES DE ATRAQUE, Y DE SU RECINTO PORTUARIO PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS	10.0	UY		2	MARÍTIMO
MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	134.9	UY	28	2	FERROVIARIO
HPP96	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE SALTO, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE	4.0	UY		5	MARÍTIMO

Conectividad Argentina – Brasil - Paraguay

La conectividad abarca proyectos del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná y del Eje MERCOSUR-Chile, por un total de 10 proyectos concluidos y otros 9 proyectos con destacados avances en su ejecución. Cabe destacar que es una de las principales conectividades para el intercambio comercial terrestre del Eje, y que el Proyecto Ancla Duplicación de la Ruta Nacional N° 14 entre Paso de los Libres y Gualeguaychú se encuentra concluido.

PROYECTOS CONCLUIDOS DE LA CONECTIVIDAD ARGENTINA – BRASIL – PARAGUAY

* En millones de US$

Cod.	Nombre	Monto de Inversión*	Países	API	Gp	Sub-Sector
HPP107	PUERTO DE ENCARNACIÓN	11.8	PY		4	FLUVIAL
HPP73	ACCESOS VIALES A ENCARNACIÓN	26.0	PY		4	CARRETERO
HPP77	DESVÍO DEL ARROYO AGUAPEY	64.0	PY		4	FLUVIAL
MCC01	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y GUALEGUAYCHÚ	780.0	AR		1	CARRETERO
MCC02	CONSTRUCCIÓN E IMPLANTACIÓN DE CONTROL INTEGRADO DE CARGA EN PASO DE LOS LIBRES	10.0	AR		1	PASO DE FRONTERA
MCC04	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE - SAN PABLO (BR-381 / SP / MG)	1,300.0	BR		1	CARRETERO
MCC12	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR)	2,700.0	BR		1	CARRETERO
MCC13	CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA	100.0	BR		1	CARRETERO
MCC14	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS)	30.0	BR		1	CARRETERO
MCC84	AEROPUERTO DE ENCARNACIÓN	12.0	PY		1	AÉREO
	INVERSIÓN TOTAL	**5,033.8**				

PROYECTOS EN EJECUCIÓN DE LA CONECTIVIDAD ARGENTINA – BRASIL – PARAGUAY

* En millones de US$

Cod.	Nombre	Inversión estimada*	Países	API	Gp	Sub-Sector
MCC05	ADECUACIÓN DEL TRAMO NAVEGANTES - RIO DO SUL (BR-470 / SC)	400.0	BR		1	CARRETERO
MCC06	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS	1,032.0	BR		1	AÉREO
MCC07	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GUARULHOS	970.0	BR		1	AÉREO
MCC08	AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE 401A, RECUPERACIÓN DE LOS MUELLES 101,102, 103 Y 201 Y DRAGADO DEL PUERTO)	131.6	BR		1	MARÍTIMO
MCC09	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE ITAJAÍ, SC (RECUPERACIÓN DEL MUELLE NORTE Y DRAGADO)	68.0	BR		1	MARÍTIMO
MCC11	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO SAN PABLO - CURITIBA (BR-116 / SP)	350.0	BR		1	CARRETERO
MCC132	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL DE SAN PABLO (TRAMO NORTE)	2,810.0	BR		1	CARRETERO
MCC15	DUPLICACIÓN DEL TRAMO PALHOÇA - OSORIO (BR-101 / SC / RS)	2,000.0	BR		1	CARRETERO
MCC18	RECUPERACIÓN DE PORTO ALEGRE - URUGUAIANA (BR-290 / RS)	250.0	BR		1	CARRETERO

CARTERA COSIPLAN

Inversión estimada

En millones de US$

182.435,7

82,5% Nacionales	16,3% Binacionales	1,2% Multinacionales
489	97	7

Proyectos por Sector

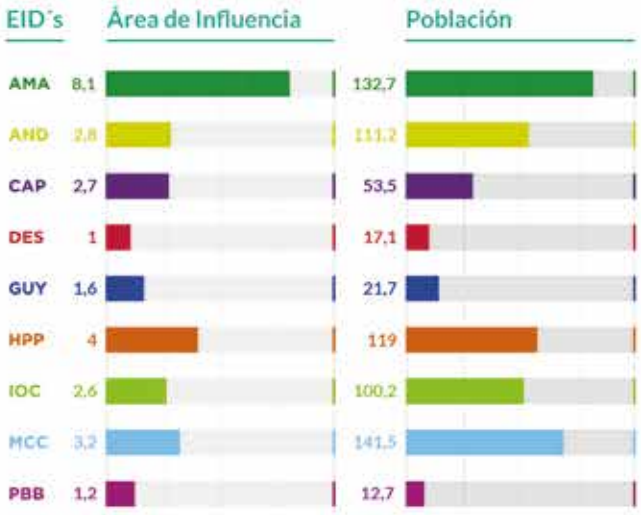
Transporte	Energía	Comunicaciones
528	56	9
129.678,4	52.715,7	41,6

Proyectos por Tipo de Financiamiento

Público	Privado	Público Privado
482	70	41
115.318,7	34.865,9	32.251,1

Proyectos por Etapas

Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
114	173	191	115
30.973,6	53.665,9	71.683,4	26.112,8



En millones de US$ Cantidad de proyectos

En millones de US$ Cantidad de proyectos

Proyectos por Sub-Sector

Transporte

		Aéreo	Carretero	Ferroviario	Fluvial	Marítimo	Multimodal	Pasos de Frontera
Cantidad de Proyectos	528	25	262	67	75	38	14	47
Inversión Estimada en millones de US$	129.678,4	6.929,5	59.473,1	47.903,4	2.887	10.944,5	623,7	917,3

Energía

		Interconexión Energética	Generación Energética
Cantidad de Proyectos	56	31	25
Inversión Estimada en millones de US$	54.715,7	10.650,2	42.065,5

Comunicaciones

		Interconexión en Comunicaciones
Cantidad de Proyectos	9	9
Inversión Estimada en millones de US$	41,6	41,6

Proyectos por Países

	ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	ECUADOR
Cantidad de Proyectos	185	53	99	74	36	42
Inversión Estimada en millones de US$	44.845,5	10.604,4	78.438	14.393,2	5.812,4	19.590,4

	GUYANA	PARAGUAY	PERÚ	SURINAME	URUGUAY	VENEZUELA
Cantidad de Proyectos	8	66	75	7	42	22
Inversión Estimada en millones de US$	911,9	14.197,6	11.534,8	3.831,9	5.040,7	2.077,9

Proyectos por Ejes

	AMAZONAS	ANDINO	CAPRICORNIO	DEL SUR	ESCUDO GUAYANÉS	HIDRO VÍA PARAGUAY PARANÁ
Cantidad de Proyectos	74	67	82	49	20	92
Inversión Estimada en millones de US$	22.420,8	28.613,9	16.314,7	4.146,6	4.581,3	7.328,2

	INTEROCEÁNICO CENTRAL	MERCOSUR CHILE	PERÚ BRASIL BOLIVIA
Cantidad de Proyectos	63	124	24
Inversión Estimada en millones de US$	11.614,8	56.168,9	31.413,9

AMAZONAS

EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Población:	132.687.257 habitantes
Densidad:	16,5 Hab./km²
Superficie:	8.059.085 km²
PBI:	US$ 844.689 millones

Servicios	75,1%
Industrias	13,0%
Minas y Canteras	6,1%
Agricultura	5,7%

BRASIL COLOMBIA ECUADOR PERÚ

Inversión estimada

En millones de US$

22.420,8

93,2% Nacionales	5,4% Binacionales	1,4% Multinacionales
69	4	1

Brasil	26
Colombia	5
Ecuador	17
Perú	33

Proyectos por Sector

Transporte	Energía
73	1
21.100,8	1.320,0

Proyectos por Tipo de Financiamiento

Público	Privado	Público Privado
44	21	9
10.993,9	8.981,2	2.445,7

Proyectos por Etapas

Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
17	16	24	17
197	4.570,1	11.224,9	6.428,8

En millones de US$ Cantidad de proyectos

En millones de US$ Cantidad de proyectos

Proyectos por Sub-Sector

PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE

* En millones de US$

Código	Nombre	Monto de Inversión*	Países
AMA78	FERROVÍA NORTE-SUR FASE II (AÇAILÂNDIA - PALMAS)	2.500,0	BR
AMA87	LÍNEA DE TRANSMISIÓN DE 500 KV DE TUCURUÍ A MANAOS	1.320,0	BR
AMA105	FERROVÍA NORTE - SUR FASE III (PALMAS - CAMPINORTE)	600,0	BR
AMA55	CONEXIÓN VIAL RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL (BR-364 / AC)	573,0	BR
AMA25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO	273,6	PE
AMA16	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS	231,7	PE
AMA24	PUERTO DE PAITA	176,7	PE
AMA47	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - SANTA ROSA - BALSAS - CHAGUARPAMBA - LOJA - ZAMORA - YANTZAZA - EL PANGUI - GUALAQUIZA - GRAL. LEÓNIDAS PLAZA - MÉNDEZ	167,7	EC
AMA46	MEJORAMIENTO DE LA VÍA GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - ZHUD - EL TAMBO - CAÑAR - AZOGUES - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ Y MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL TRAMO MÉNDEZ - PUERTO MORONA	140,0	EC
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	120,3	PE
AMA48	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - PASAJE - SANTA ISABEL - GIRÓN - CUENCA - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ - PUERTO MORONA	100,0	EC
AMA09	REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO SAN LORENZO - EL CARMEN	76,0	EC
AMA22	PUERTO DE BAYÓVAR	70,0	PE
AMA11	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE TENA	54,6	EC
AMA34	PROGRAMA DE MANEJO AMBIENTAL Y TERRITORIAL (RUTA CUIABÁ - SANTARÉM) (BR-163 / MT / PA)	12,0	BR
AMA36	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL SISTEMA SOLIMÕES - AMAZONAS	8,0	BR
AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA	5,2	EC - PE
17		6.428,8	

Presentación del Eje
AMAZONAS

El Eje del Amazonas[1] incluye las regiones Amazónica y nordestina junto a los estados de Goias y Tocantins en Brasil; el área centro sur de Colombia; toda la superficie continental del Ecuador y la porción centro norte del Perú.

El Eje es el más vasto de los 9 Ejes de la Cartera con un territorio equivalente al 45% de la superficie del continente Suramericano (8.059.085 km²), el 30% del cual tiene algún tipo de protección ambiental.

Además, es el segundo con mayor cantidad de habitantes y el quinto por Producto Bruto Interno (PBI), con el 32% de la población (132.687.257 habitantes) y el 19% del PBI de Suramérica (US$ 844.689 millones [2]).

MAPA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE DEL AMAZONAS

La infraestructura existente y la proyectada está signada en el caso de este Eje por la presencia de la Cordillera de Los Andes y de la inmensa Cuenca del Río Amazonas, la más grande del mundo.

De esta forma se configuran dos realidades bastante diferenciadas. Por un lado, un territorio enmarcado entre los Andes y la Costa del Océano Pacífico. Allí predominan el modo de transporte carretero, seguido de una baja proporción de ferrovías, todo lo cual permite la conectividad hacia una red de puertos principales ubicados a la largo de la costa pacífica que es común a Colombia, Ecuador y Perú. Por otro lado, la Cuenca del Río Amazonas, que se origina en la vertiente oriental de la Cordillera de los Andes y se proyecta a través de una vasta red de ríos navegables que desembocan en el Océano Atlántico.

1 Véase "Caracterización Socio-Económica y Ambiental del Eje del Amazonas", COSIPLAN-IIRSA, 2015. www.iirsa.org/amazonas.asp
2 A precios corrientes del año 2013.

En relación a la infraestructura, la **red vial** de los países que conforman el Eje Amazonas alcanza una longitud total de 2.012.551 km de carreteras, de las cuales el 12%, unos 238.414 km, se encuentran pavimentados. En lo que respecta a la **red ferroviaria**, esta alcanza los 36.984 km. El **sistema portuario** del Eje se conforma por 40 puertos principales, de los cuales 9 movilizan más de 10 millones de toneladas de graneles por año. El **transporte fluvial** en la región se concentra en la cuenca del Río Amazonas y sus afluentes de gran importancia, como son los ríos Negro, Putumayo, Ucayali, Madeira, Jurua, Purus y Madeira, entre otros. En relación a la **generación de energía eléctrica**, para el año 2012 los países que conforman el Eje alcanzaron en conjunto una potencia instalada del orden de los 147.186 MW.

Con respecto a las **comunidades originarias**, su presencia y diversidad es relevante en el Eje, ya que existen más de 200 pueblos que habitan en los 4 países, representando en cada uno de ellos una participación relativa de diversa importancia. En Perú, el más relevante, los pueblos originarios alcanzan al 34% de su población, en Ecuador el 7%, en Colombia el 3%, mientras que en Brasil menos del 1%.

En la actualidad existen más de dos mil unidades territoriales con algún grado de **protección ambiental** en el Eje. Se destacan en Brasil los Estados de Pará y Amazonas con más de 1.400.000 km² de territorio protegido, lo que constituye alrededor del 60% del área total protegida del Eje.

En los países de la región andina, las **amenazas naturales** más frecuentes son los terremotos, tsunamis y erupciones volcánicas. Por su parte, en la cuenca del Río Amazonas que compromete a los 4 países, son más recurrentes las grandes inundaciones.

Los países que integran el Eje del Amazonas planifican inversiones por US$ 22.421 millones en 74 proyectos de integración física.

En términos relativos, Ecuador involucra un 91% de su PBI en el Eje y Perú lo hace con un 73%. Brasil y Colombia son los que aportan en menor cuantía con un 24% y un 17% de su PBI, respectivamente. En términos absolutos, Brasil contribuye con un 63% al PBI agregado del Eje, seguido por Perú con un 18%, y por Ecuador y Colombia con un 11% y 8% respectivamente.

Una tendencia destacable del comportamiento económico global del Eje es su tasa de crecimiento en el período 2007-2013 que alcanza un promedio de un 5%, por sobre el valor para América Latina y el Caribe que corresponde a 3% en el mismo período.

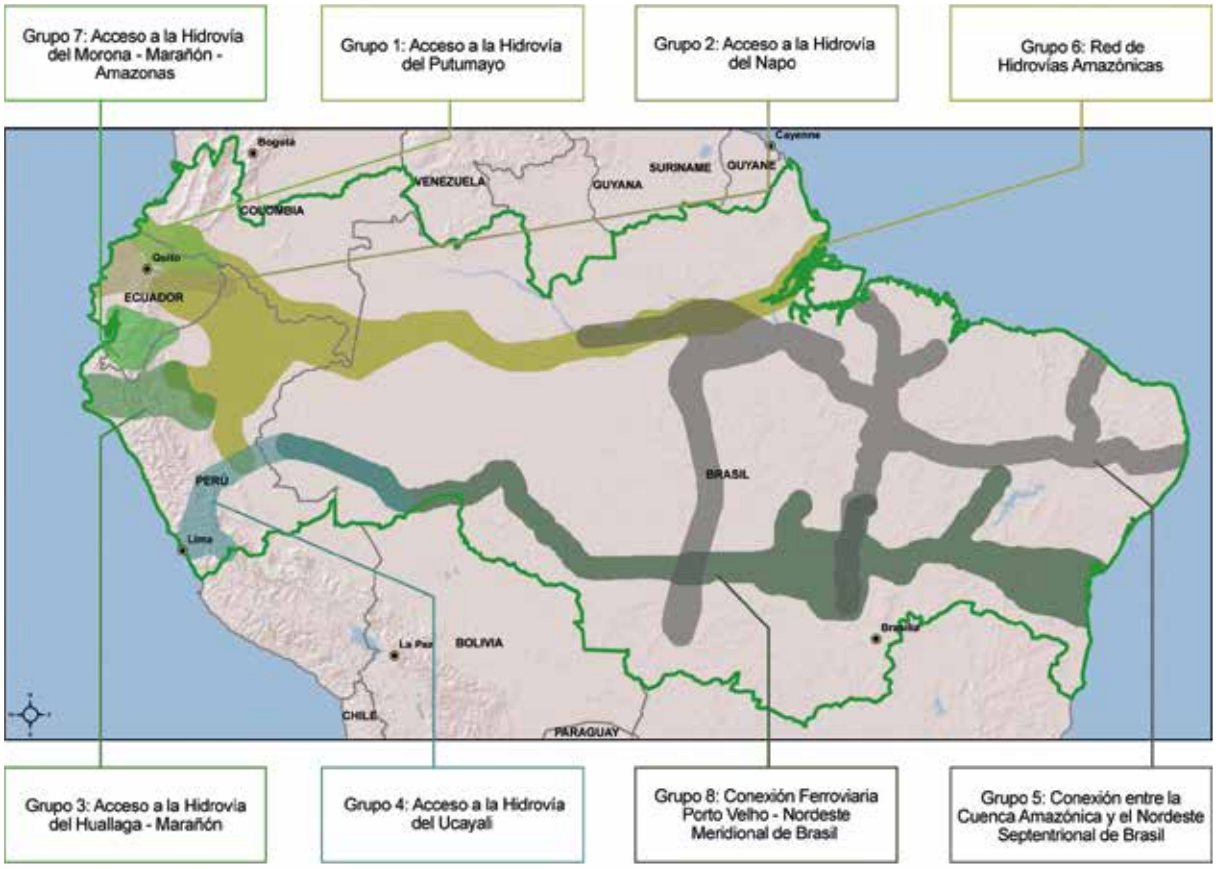
El Eje comparte regiones de su área de influencia con otros 5 Ejes: del Escudo Guayanés, de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Perú-Brasil-Bolivia, Andino, Interoceánico Central.

Cartera de Proyectos
AMAZONAS

El desarrollo del Eje del Amazonas depende de la conectividad fluvial, para lo cual se requiere mejorar estándares y consolidar la extensa red de ríos navegables que presenta el Eje. Desarrollar un sistema de hidrovías que estructure la red de carreteras, ferrovías y aeropuertos, permitirá la interconexión del interior del continente con las sierras y las costas, favoreciendo las economías locales.

Según lo expuesto, el conjunto de obras del Eje del Amazonas está orientado a: (i) potenciar la interconexión de un gran conjunto de territorios del Eje con la Cuenca del Río Amazonas, a través de seis hidrovías y un tren transcontinental que atraviese el nordeste meridional y septentrional de Brasil; (ii) mejorar las condiciones de navegabilidad de los ríos de la cuenca amazónica; (iii) fortalecer la conexión de territorios amazónicos con baja densidad de población, con sierras y costas más desarrolladas económicamente; (iv) ofrecer acceso a nuevos puertos y promover el comercio regional entre zonas económicamente complementarias; (v) incentivar el modo ferroviario potenciando los beneficios para el medio ambiente y la eficiencia energética; y (vi) trazar nuevas rutas y mejorar otras ya existentes.

MAPA DE LOS GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE AMAZONAS



GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL AMAZONAS

* En millones de US$

Grupo	Nombre	N° Proyectos	Inversión Estimada
1	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL PUTUMAYO	6	497,8
2	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL NAPO	6	104,5
3	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL HUALLAGA - MARAÑÓN	10	1.240,6
4	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL UCAYALI	14	3.633,4
5	CONEXIÓN ENTRE LA CUENCA AMAZÓNICA Y EL NORDESTE SEPTENTRIONAL DE BRASIL	12	9.517,0
6	RED DE HIDROVÍAS AMAZÓNICAS	12	159,8
7	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL MORONA - MARAÑÓN - AMAZONAS	5	414,7
8	CONEXIÓN FERROVIARIA PORTO VELHO - NORDESTE MERIDIONAL DE BRASIL	9	6.853,0
	TOTAL	**74**	**22.420,8**

La cartera activa del Eje cuenta con 57 proyectos, por una inversión estimada de US$ 15.992 millones.

De los 57 proyectos activos, 30 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 26 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018), siendo notable que todos pertenezcan a ámbitos nacionales, con predominio de Perú (17), seguido de Brasil (6) y Ecuador (3).

Se estima que a fines de 2018 se habrá ejecutado el 74% del monto estimado de inversión para la Cartera del Eje.

PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS 4 AÑOS

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Fecha Estimada de Finalización
AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA	2		25,0	EC	31/08/2015
AMA61	IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DEL COCA	2		14,9	EC	11/11/2015
AMA33	CARRETERA CUIABÁ - SANTARÉM (BR-163 / MT / PA)	5		1.000,0	BR	31/12/2015
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	4		883,5	PE	31/01/2016
AMA86	PAVIMENTACIÓN DE LA CARRETERA BR-230 MARABÁ (PA) - ITAITUBA (PA)	5		1.000,0	BR	30/03/2016
AMA89	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE I (ILHÉUS - BARREIRAS)	8		2.000,0	BR	30/05/2016
AMA72	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA LIMA - CANTA - UNISH	4		308,1	PE	31/07/2016
AMA26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA	4		438,4	PE	30/09/2016
AMA102	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS	3		43,7	PE	31/12/2016
AMA73	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO/PECÉM - ELISEU MARTINS)	5		3.000,0	BR	31/01/2017
AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO	4		100,0	PE	31/07/2017
AMA84	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA BR-222 AÇAILÂNDIA (MA) - PORTO DE ITAQUI (MA)	5		0,0	BR	15/11/2017
AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	3		47,7	PE	30/11/2017
AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	4		68,3	PE	30/11/2017
AMA57	RED DE TERMINALES FLUVIALES EN LA AMAZONÍA	6		0,0	BR	31/12/2017
AMA104	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA	4		55,0	PE	31/12/2017
AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	3		15,0	PE	31/12/2017
AMA40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	6		33,0	PE	31/12/2017
AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS	6		15,0	PE	31/12/2017
AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	4		704,8	PE	31/03/2018
AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	6		19,0	PE	31/05/2018
AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	4		15,0	PE	30/06/2018
AMA41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI	6		11,0	PE	31/08/2018
AMA15	PUERTO DE MANTA	2		0,0	EC	31/12/2018
AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	4		242,0	PE	31/12/2018
AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA	4		115,6	PE	31/12/2018

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Los tres proyectos con mayor inversión estimada pertenecen a etapas de la Ferrovía Transcontinental. Los dos siguientes corresponden a obras vinculadas a esta ferrovía (un puerto marítimo y una importante carretera) Estos 5 proyectos implican el 58% de la inversión estimada de la cartera activa del Eje.

Estos 5 proyectos se encuentran en etapa de pre-ejecución o ejecución, con financiamiento predominantemente del sector privado, y buscan integrar el nordeste meridional y septentrional de Brasil con el sistema de Hidrovías de la Cuenca del Amazonas.

LOS 5 PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada	Países	Tipo de Financiamiento
AMA73	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO/PECÉM - ELISEU MARTINS)	5		3.000,0	BR	PRIVADO
AMA89	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE I (ILHÉUS - BARREIRAS)	8		2.000,0	BR	PÚBLICO
AMA90	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE I (CAMPINORTE - LUCAS DO RIO VERDE)	8		2.000,0	BR	PRIVADO
AMA101	NUEVO PUERTO EN EL ÁREA DE ILHÉUS	8		1.400,0	BR	PRIVADO
AMA33	CARRETERA CUIABÁ - SANTARÉM (BR-163 / MT / PA)	5		1.000,0	BR	PÚBLICO

Los proyectos concluidos del Eje son 17 por un total de US$ 6.428 millones de inversión ejecutada, equivalentes a casi el 30% del total de la Cartera.

Entre los concluidos se encuentran dos Proyectos Ancla: Mejoramiento de la Navegabilidad del Sistema Solimões – Amazonas, de vital importancia porque se trata del tramo del Río Amazonas que conduce a Manaos y recibe el tráfico de la red de hidrovías; y el proyecto Carretera Tarapoto – Yurimaguas, que permite el acceso a una de las cinco hidrovías con proyectos en la Cartera.

Mejoramiento del canal de acceso al Puerto de Tumaco

Proyecto Ancla: Corredor vial Tumaco - Pasto - Mocoa - Puerto Asís

Acceso y adecuación del Puerto de Puerto Asís (Muelle La Esmeralda)

Adecuación del Puerto de San Lorenzo

Rehabilitación y pavimentación del tramo San Lorenzo - El Carmen

Adecuación del Puerto de El Carmen

AMA
Grupo 1

Función Estratégica

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

* En millones de US$

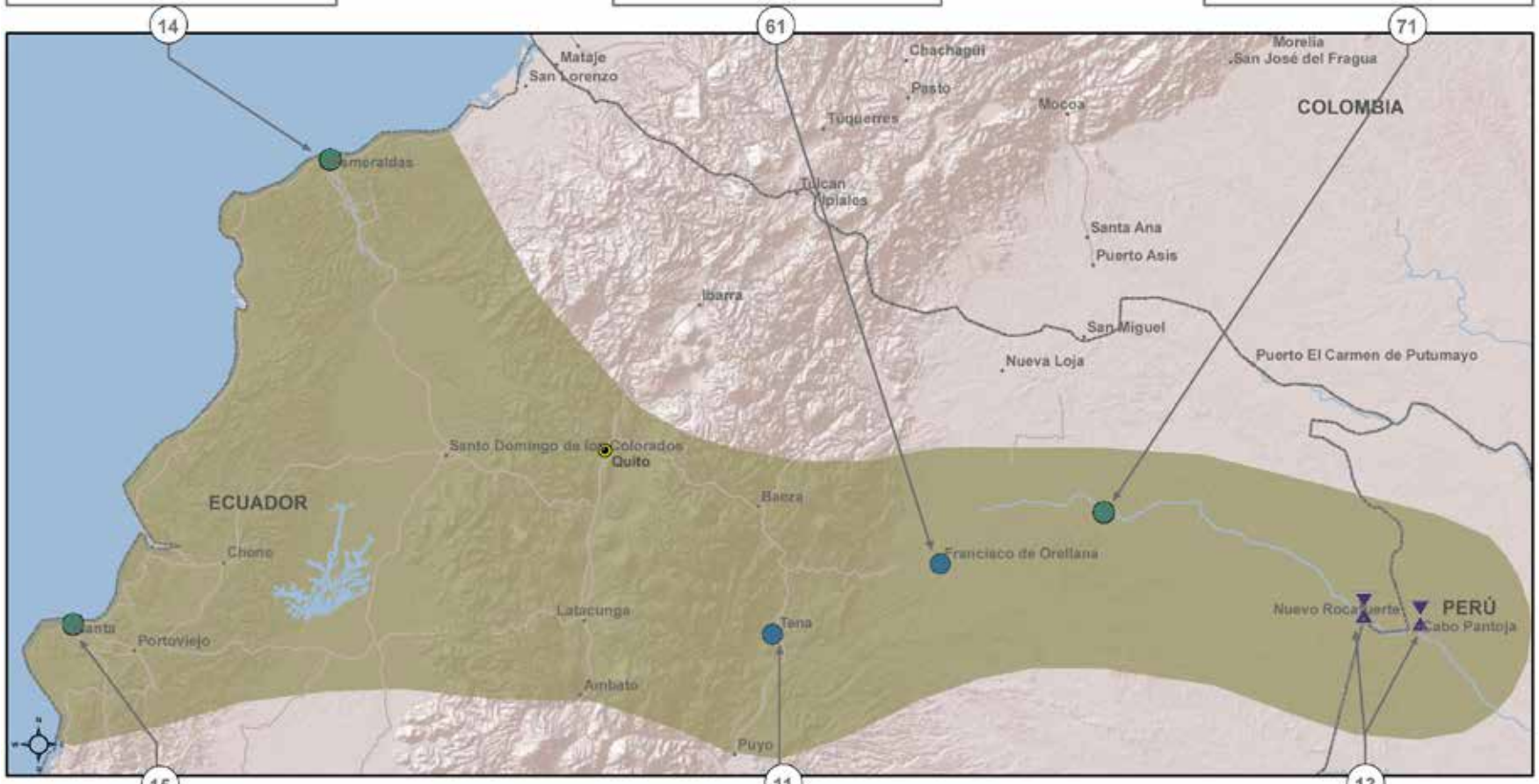
Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
AMA01	**CORREDOR VIAL TUMACO - PASTO - MOCOA - PUERTO ASÍS**		**404,9**	**CO**
AMA03	ACCESO Y ADECUACIÓN DEL PUERTO DE PUERTO ASÍS (MUELLE LA ESMERALDA)		3,0	CO
AMA05	ADECUACIÓN DEL PUERTO DE EL CARMEN		3,0	EC
AMA06	ADECUACIÓN DEL PUERTO DE SAN LORENZO		6,0	EC
AMA09	REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO SAN LORENZO - EL CARMEN		76,0	EC
AMA59	MEJORAMIENTO DEL CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE TUMACO		5,0	CO
6			**497,9**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Puerto de Esmeraldas

Implementación del nuevo Aeropuerto del Coca

Proyecto Ancla: Puerto de Providencia



Puerto de Manta

Construcción del nuevo Aeropuerto de Tena

Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Nuevo Rocafuerte - Cabo Pantoja

AMA
Grupo 2

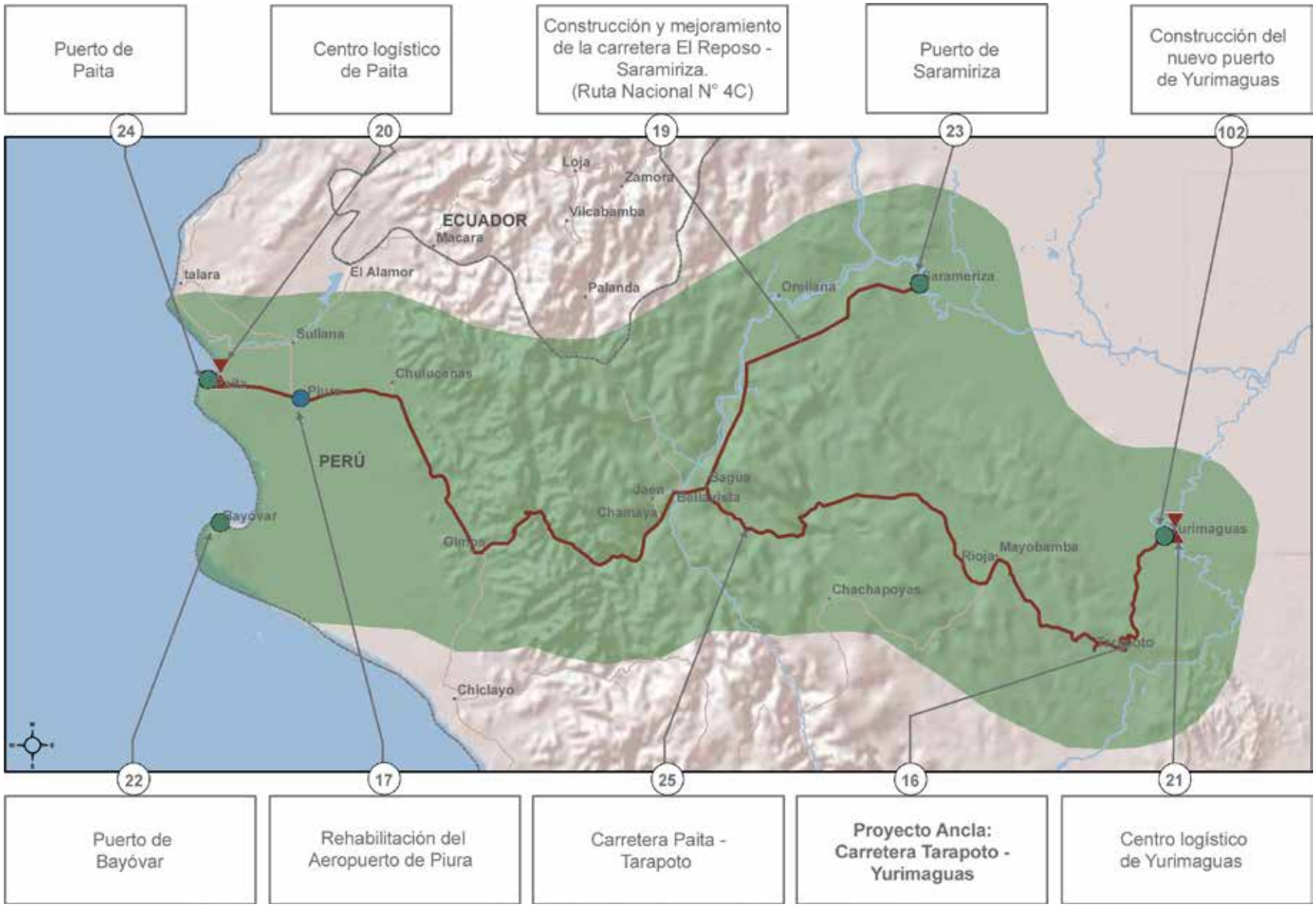
Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
AMA11	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE TENA		54,6	EC
AMA13	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) NUEVO ROCAFUERTE - CABO PANTOJA		10,0	EC - PE
AMA14	PUERTO DE ESMERALDAS		0,0	EC
AMA15	PUERTO DE MANTA		0,0	EC
AMA61	IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DEL COCA		14,9	EC
AMA71	**PUERTO DE PROVIDENCIA**		**25,0**	**EC**
6			**104,5**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO


Puerto de Paita
Centro logístico de Paita
Construcción y mejoramiento de la carretera El Reposo - Saramiriza. (Ruta Nacional N° 4C)
Puerto de Saramiriza
Construcción del nuevo puerto de Yurimaguas
24
20
19
23
102
ECUADOR
Loja
Zamora
Vilcabamba
Macara
El Alamor
talara
Palanda
Orellana
Saramiriza
Sullana
Chulucanas
Piura
PERÚ
Jaen
Bagua
Bellavista
Chamaya
Bayóvar
Olmos
Yurimaguas
Rioja
Mayobamba
Chachapoyas
Chiclayo
22
17
25
16
21
Puerto de Bayóvar
Rehabilitación del Aeropuerto de Piura
Carretera Paita - Tarapoto
Proyecto Ancla: Carretera Tarapoto - Yurimaguas
Centro logístico de Yurimaguas

AMA
Grupo 3

Función Estratégica

• Mejorar las condiciones de navegación y la logística de acceso a las Hidrovías del Huallaga y Marañón, para consolidar el Corredor como factor de integración de la Sierra con la Amazonía en el Perú y su complementariedad con los Estados de Amazonas y Pará de Brasil.
• Articular la Región Sur y Sur Este de Ecuador con la Amazonía Peruana y convertirse en la vía de interconexión con la Cuenca del Atlántico.

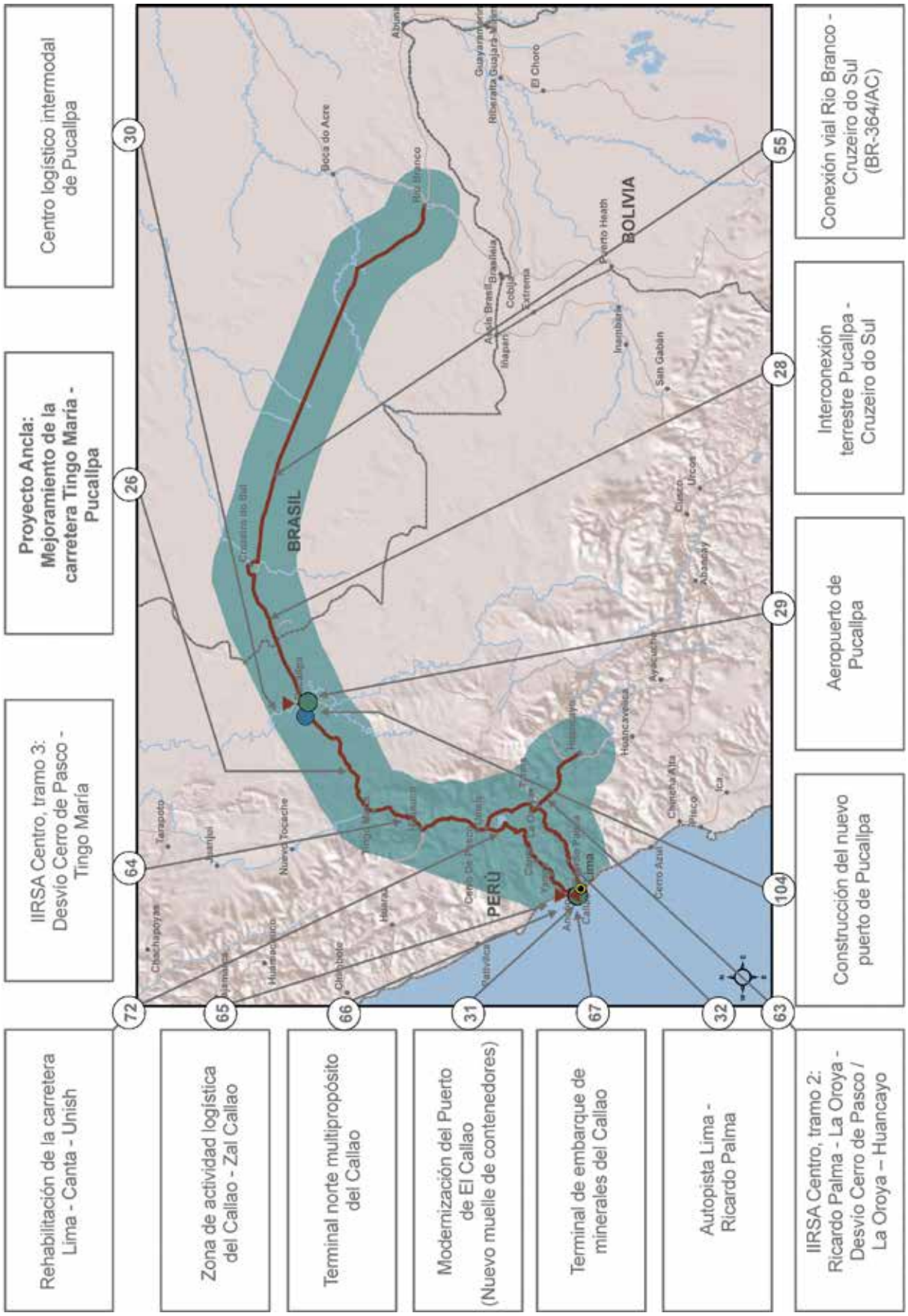
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
AMA16	**CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS**		**231,7**	**PE**
AMA17	REHABILITACIÓN DEL AEROPUERTO DE PIURA		7,2	PE
AMA19	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EL REPOSO - SARAMIRIZA (RUTA NACIONAL N° 4C)		371,5	PE
AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA		47,6	PE
AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS		15,0	PE
AMA22	PUERTO DE BAYÓVAR		70,0	PE
AMA23	PUERTO DE SARAMIRIZA		3,5	PE
AMA24	PUERTO DE PAITA		176,7	PE
AMA25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO		273,7	PE
AMA102	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS		43,7	PE
10			**1.240,6**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Acceso a la Hidrovía del Ucayali

Brasil - Perú



AMA
Grupo 4

Función Estratégica

• Consolidar la vinculación e integración de las Regiones Costa, Sierra y Selva del Perú e interconectar el principal Centro Urbano Industrial y el territorio central del país con la zona de los Estados de Amazonas y Pará en Brasil.
• Potenciar la interconexión de la zona centro oriental del continente con las cuencas del Pacífico y Atlántico.

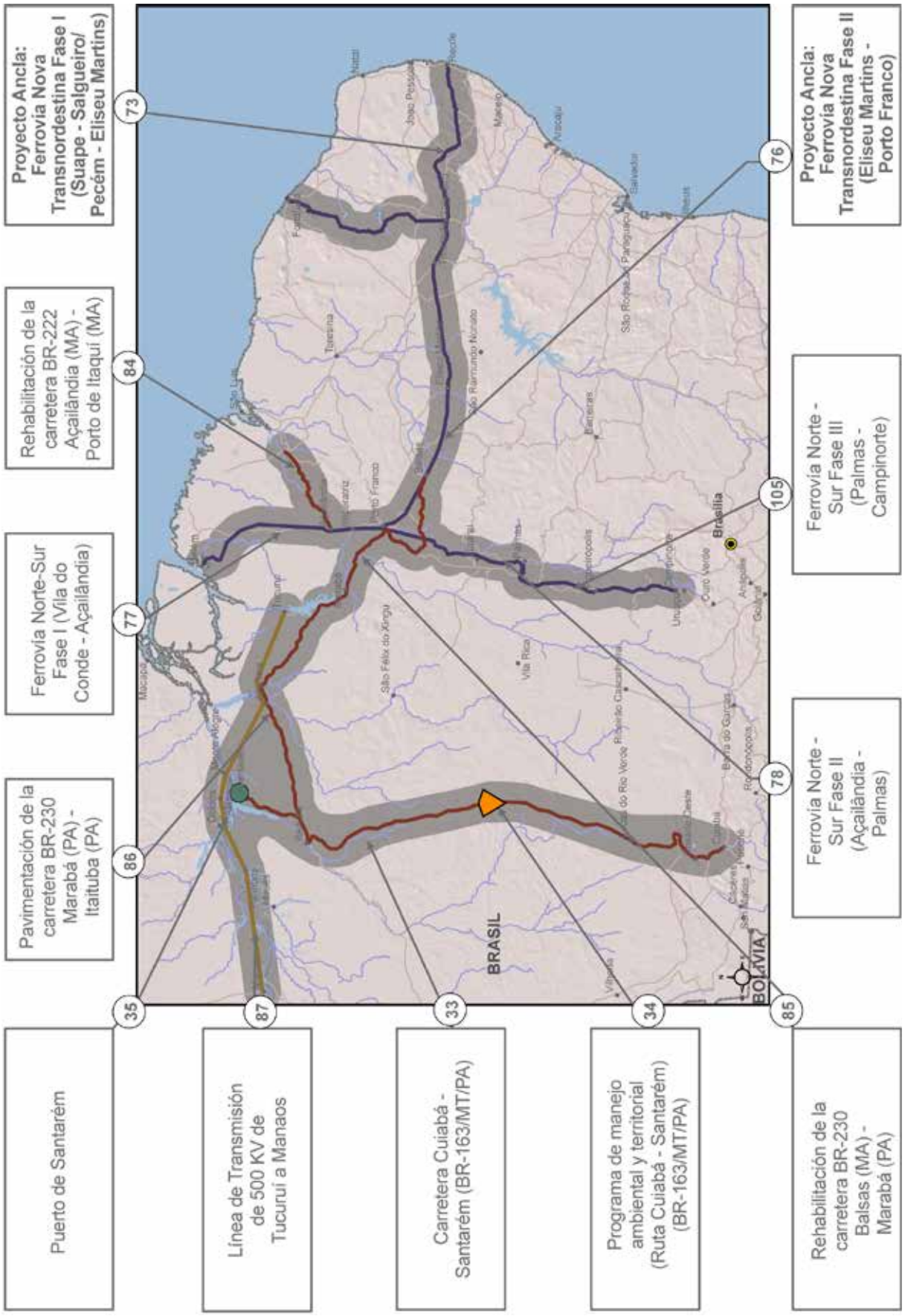
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
AMA26	**MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA**		**438,4**	**PE**
AMA28	INTERCONEXIÓN TERRESTRE PUCALLPA - CRUZEIRO DO SUL		0,0	BR - PE
AMA29	AEROPUERTO DE PUCALLPA		9,4	PE
AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA		15,0	PE
AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)		704,8	PE
AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA		242,0	PE
AMA55	CONEXIÓN VIAL RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL (BR-364 / AC)		573,0	BR
AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO		100,0	PE
AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA		115,6	PE
AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO		68,3	PE
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO		883,5	PE
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO		120,3	PE
AMA72	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA LIMA - CANTA - UNISH		308,1	PE
AMA104	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA		55,0	PE
14			**3.633,4**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Conexión entre la Cuenca Amazónica y el Nordeste Septentrional de Brasil

Brasil



AMA
Grupo 5

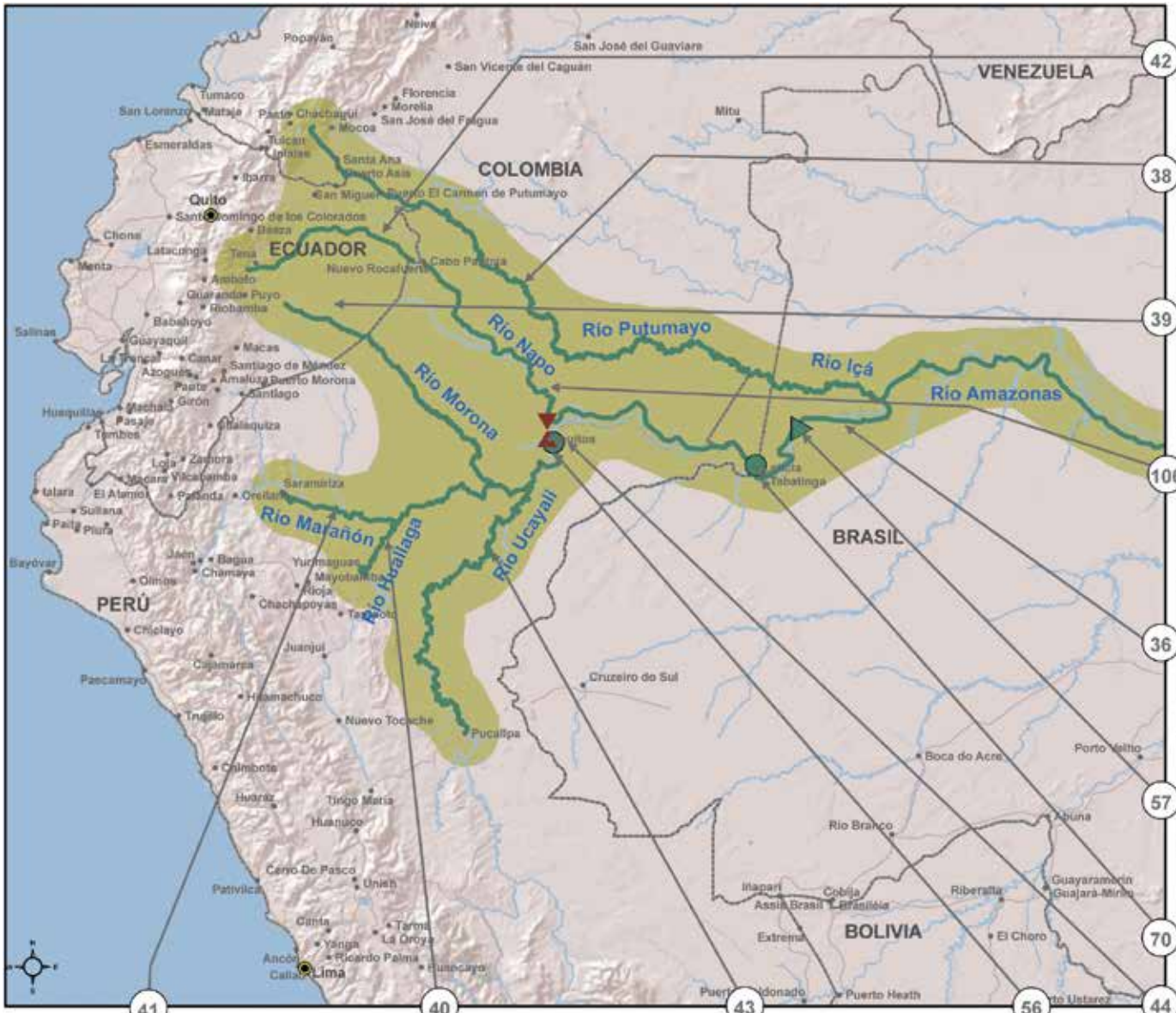
Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
AMA33	CARRETERA CUIABÁ - SANTARÉM (BR-163 / MT / PA)		1.000,0	BR
AMA34	PROGRAMA DE MANEJO AMBIENTAL Y TERRITORIAL (RUTA CUIABÁ - SANTARÉM) (BR-163 / MT / PA)		12,0	BR
AMA35	PUERTO DE SANTARÉM		85,0	BR
AMA73	**FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO/PECÉM - ELISEU MARTINS)**		**3.000,0**	**BR**
AMA76	**FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE II (ELISEU MARTINS-PORTO FRANCO)**		**0,0**	**BR**
AMA77	FERROVÍA NORTE-SUR FASE I (VILA DO CONDE-AÇAILÂNDIA)		0,0	BR
AMA78	FERROVÍA NORTE-SUR FASE II (AÇAILÂNDIA - PALMAS)		2.500,0	BR
AMA84	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA BR-222 AÇAILÂNDIA (MA) - PORTO DE ITAQUI (MA)		0,0	BR
AMA85	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA BR-230 BALSAS (MA) - MARABÁ (PA)		0,0	BR
AMA86	PAVIMENTACIÓN DE LA CARRETERA BR-230 MARABÁ (PA) - ITAITUBA (PA)		1.000,0	BR
AMA87	LÍNEA DE TRANSMISIÓN DE 500 KV DE TUCURUÍ A MANAOS		1.320,0	BR
AMA105	FERROVÍA NORTE - SUR FASE III (PALMAS - CAMPINORTE)		600,0	BR
12			**9.517,0**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO



42	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Napo (Tramo Ecuador)
38	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Putumayo - Içá
39	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Morona.
106	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Napo (Tramo Perú)
36	**Proyecto Ancla: Mejoramiento de la navegabilidad del sistema Solimões - Amazonas**
57	Red de terminales fluviales en la Amazonía
70	Muelle de Leticia
44	Centro logístico de Iquitos
56	Modernización del Puerto de Iquitos
43	Mejoramiento de la navegabilidad de la Hidrovía Río Ucayali, tramo entre Pucallpa y la confluencia con el Río Marañón
40	Mejoramiento de la Navegabilidad de la Hidrovía Río Huallaga, tramo entre Yurimaguas y la confluencia con el Río Marañón
41	Mejoramiento de la Navegabilidad de la Hidrovía Río Marañón, tramo entre Saramiriza y la confluencia con el Río Ucayali

AMA
Grupo 6

Función Estratégica

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

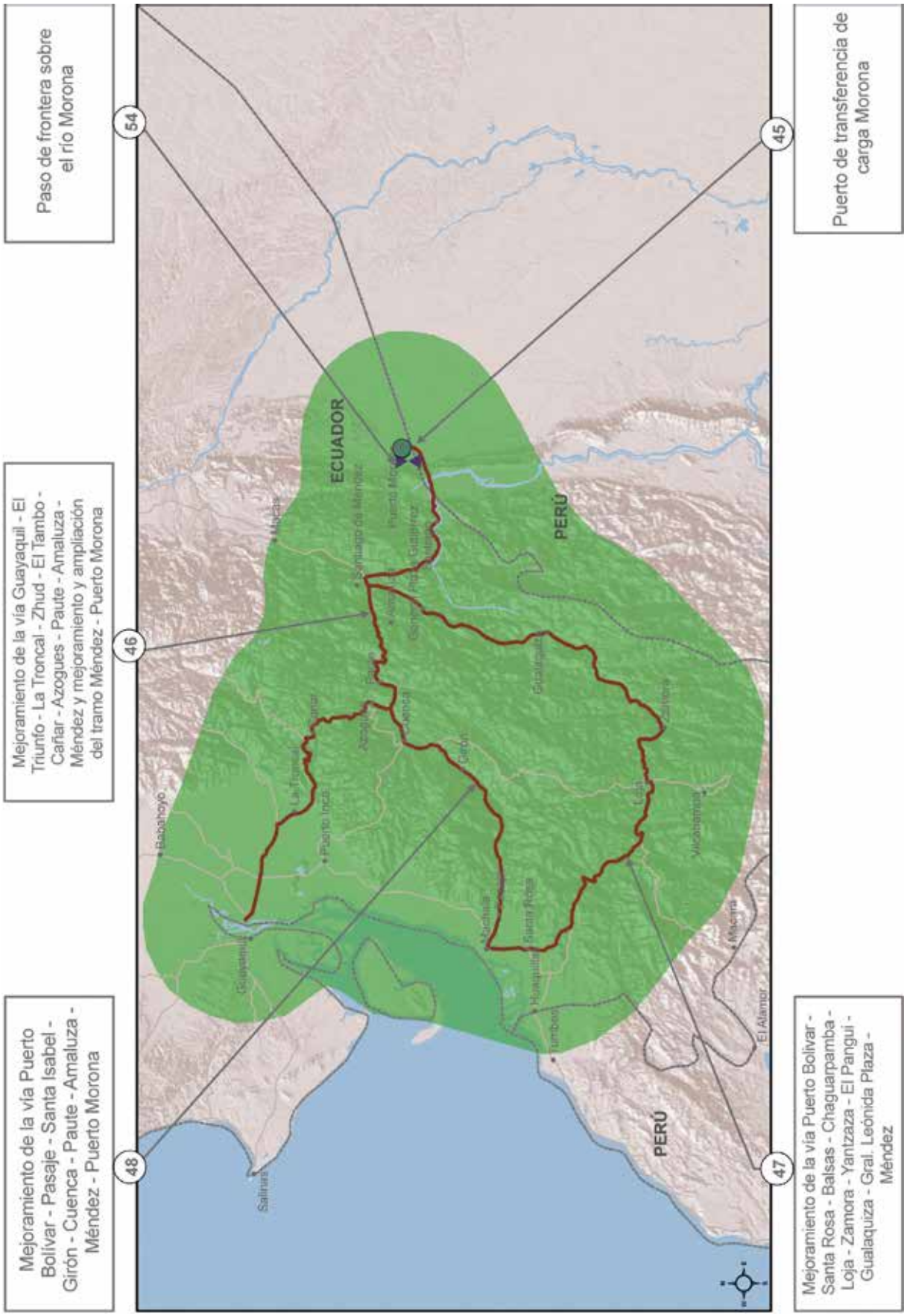
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
AMA36	**MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL SISTEMA SOLIMÕES - AMAZONAS**		**8,0**	**BR**
AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO - IÇÁ		15,0	BR - CO - EC - PE
AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA		5,2	EC - PE
AMA40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN		33,0	PE
AMA41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI		11,0	PE
AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO (TRAMO ECUADOR)		5,8	EC
AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN		19,0	PE
AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS		15,0	PE
AMA56	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS		39,5	PE
AMA57	RED DE TERMINALES FLUVIALES EN LA AMAZONÍA		0,0	BR
AMA70	MUELLE DE LETICIA		2,5	CO
AMA106	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO (TRAMO PERÚ)		5,8	PE
12			**159,8**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Acceso a la Hidrovía del Morona - Marañón - Amazonas

Ecuador – Perú



AMA
Grupo 7

Función Estratégica

• Mejorar la logística de integración entre las provincias del sur de Ecuador y del noreste de Perú con el estado de Amazonas de Brasil, a través de una vía fluvial hacia Manaos.

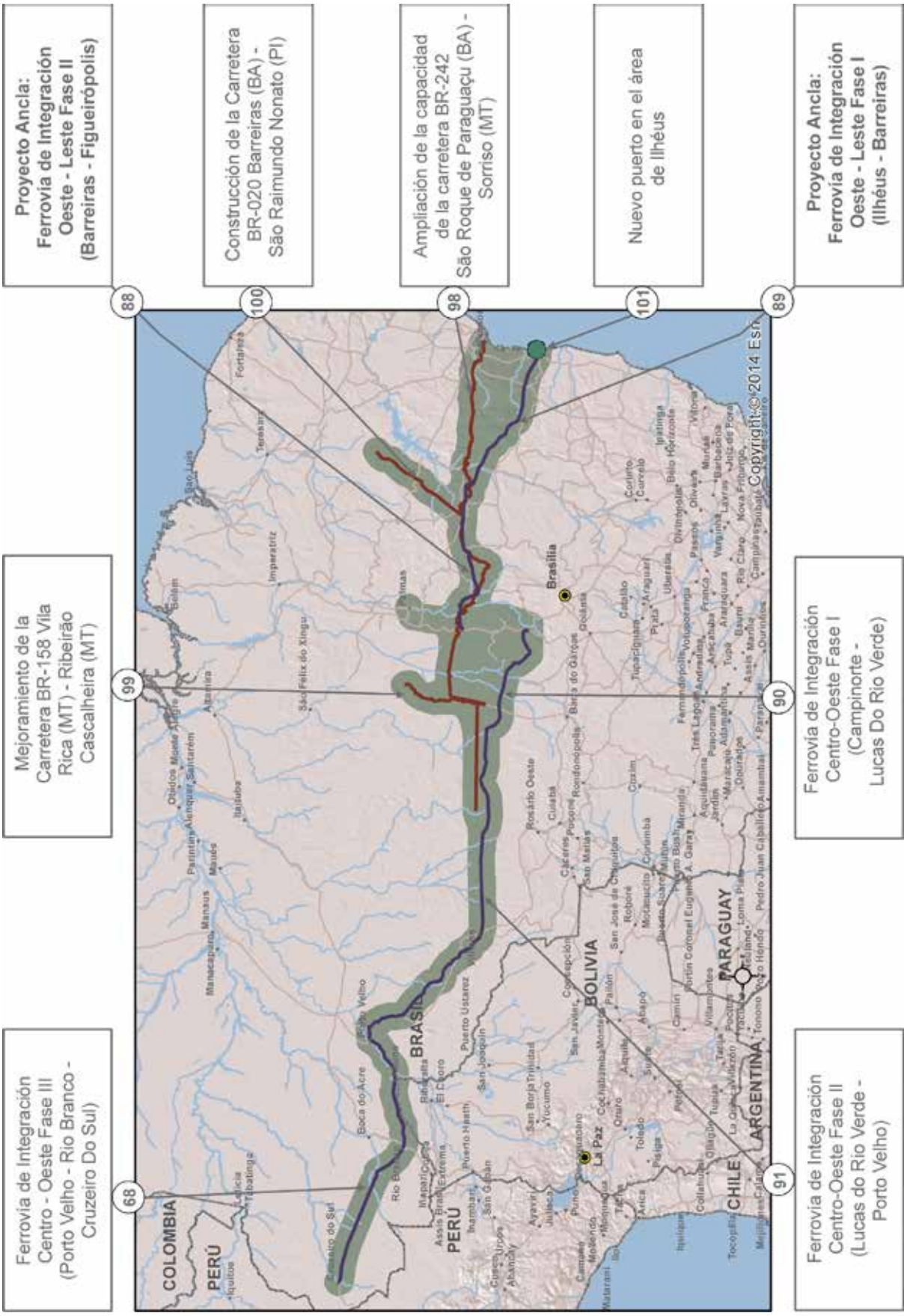
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
AMA45	**PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA**		**5,0**	**EC**
AMA46	MEJORAMIENTO DE LA VÍA GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - ZHUD - EL TAMBO - CAÑAR - AZOGUES - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ Y MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL TRAMO MÉNDEZ - PUERTO MORONA		140,0	EC
AMA47	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - SANTA ROSA - BALSAS - CHAGUARPAMBA - LOJA - ZAMORA - YANTZAZA - EL PANGUI - GUALAQUIZA - GRAL. LEÓNIDAS PLAZA - MÉNDEZ		167,7	EC
AMA48	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - PASAJE - SANTA ISABEL - GIRÓN - CUENCA - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ - PUERTO MORONA		100,0	EC
AMA54	PASO DE FRONTERA SOBRE EL RÍO MORONA		2,0	EC - PE
5			**414,7**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Conexión ferroviaria Porto Velho - Nordeste Meridional de Brasil

Brasil



AMA
Grupo 8

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
AMA68	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO - OESTE FASE III (PORTO VELHO - RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL)		0,0	BR
AMA88	**FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE II (BARREIRAS - FIGUEIRÓPOLIS)**		**550,0**	**BR**
AMA89	**FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE I (ILHÉUS - BARREIRAS)**		**2.000,0**	**BR**
AMA90	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE I (CAMPINORTE - LUCAS DO RIO VERDE)		2.000,0	BR
AMA91	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE II (LUCAS DO RIO VERDE - PORTO VELHO)		0,0	BR
AMA98	AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA CARRETERA BR-242 SÃO ROQUE DE PARAGUAÇU (BA) - SORRISO (MT)		200,0	BR
AMA99	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA BR-158 VILA RICA (MT) - RIBEIRÃO CASCALHEIRA (MT)		183,0	BR
AMA100	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA BR-020 BARREIRAS (BA) - SÃO RAIMUNDO NONATO (PI)		520,0	BR
AMA101	NUEVO PUERTO EN EL ÁREA DE ILHÉUS		1.400,0	BR
9			**6.853,0**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

ANDINO

EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Población:	111.195.797 habitantes
Densidad:	39,1 Hab./km^2
Superficie:	2.845.658 km^2
PBI:	US$ 857.037 millones

Servicios	62,9%
Minas y Canteras	16,8%
Industrias	13,5%
Agricultura	6,8%

BOLIVIA COLOMBIA ECUADOR PERÚ VENEZUELA

Inversión estimada

En millones de US$

28.613,9

59,7% Nacionales	37,3% Binacionales	3% Multinacionales
40	25	2

Bolivia	5
Colombia	31
Ecuador	25
Perú	24
Venezuela	15

Proyectos por Sector

Transporte	Energía	Comunicaciones
51	14	2
26.282,6	2.331,2	0,1

Proyectos por Tipo Financiamiento

Público	Privado	Público Privado
55	4	8
25.367,8	1.385,8	1.860,3

Proyectos por Etapas

Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
12	10	27	18
19.308,8	1.420,8	7.054,7	829,6

En millones de US$ Cantidad de proyectos

PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE

* En millones de US$

Código	Nombre	Monto de Inversión*	Países
AND12	CULMINACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN TAME - VILLAVICENCIO	3,6	CO
AND13	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ	1,3	CO
AND14	CULMINACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN TAME - ARAUCA	10,6	CO
AND18	TRAMOS FALTANTES DE PAVIMENTACIÓN ENTRE VILLAVICENCIO Y PUERTO LÓPEZ	26,0	CO
AND21	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°1	15,9	EC - PE
AND25	NUEVO AEROPUERTO REGIONAL DE SANTA ROSA	47,1	EC
AND26	CARRETERA PUERTO INCA - HUAQUILLAS Y PUENTE INTERNACIONAL EN HUAQUILLAS - AGUAS VERDES, PASO LATERAL EN HUAQUILLAS	85,8	EC - PE
AND31	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL	0,0	CO - EC
AND35	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO BELLA UNIÓN – GUALAQUIZA	23,2	EC
AND38	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO NARUPA – GUAMANIYACU	23,5	EC
AND56	FORTALECIMIENTO DE LAS INTERCONEXIONES CUATRICENTENARIO - CUESTECITAS Y EL COROZO - SAN MATEO	125,2	CO - VE
AND57	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - ECUADOR. LÍNEA 230 KV ENTRE SUBESTACIONES PASTO (COLOMBIA) Y QUITO (ECUADOR)	45,4	CO - EC
AND60	EXTENSIÓN DEL OLEODUCTO NOR-PERUANO	0,0	EC - PE
AND61	PROYECTOS DE INTERCONEXIÓN GASÍFERA	335,0	CO
AND64	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - VENEZUELA, PUERTO NUEVO - PUERTO PÁEZ - PUERTO CARREÑO	5,0	CO
AND88	CARRETERA SULLANA - EL ALAMOR	29,5	PE
AND89	CARRETERA SULLANA - MACARA - LOJA	48,4	PE
AND91	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE	4,1	CO - EC
18		829,6	

Presentación del Eje
ANDINO

El Eje Andino [1] abarca desde las costas del Mar Caribe en Venezuela y Colombia, hasta la frontera sur de Bolivia con Argentina, incluyendo la Cordillera de los Andes en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, la totalidad del territorio de Venezuela exceptuando el Estado de Amazonas, así como las costas del Pacífico de Colombia, Ecuador y Perú.

El Eje comprende el 14% de la superficie de Suramérica (2.845.658 km²) y el 28% de su población (111.195.797 habitantes), siendo el segundo más densamente poblado, después del Eje MERCOSUR-Chile. Además, posee el 19% del PBI de la región (US$ 857.037 millones [2]).

MAPA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE DEL ANDINO

1 Véase "Caracterización Socio-Económica y Ambiental del Eje del Andino", COSIPLAN-IIRSA, 2015. www.iirsa.org//andino.asp
2 A precios corrientes del año 2012.

La infraestructura del Eje está determinada por la presencia de la Cordillera de Los Andes, monumental accidente geográfico, a partir de la cual se generan dos espacios territoriales diferenciados.

Por un lado, la vertiente occidental a lo largo de la costa del Pacífico y también del Mar Caribe, donde se concentra una red de infraestructura con 30 puertos marítimos, una trama de carreteras que los vinculan entre sí y con el interior del país. Allí se asientan las capitales nacionales, importantes ciudades y polos de actividad económica. Por otro lado, la vertiente oriental de la Cordillera con proyección hacia la cuenca del Amazonas, presenta en general Unidades Administrativas (UA) con una limitada infraestructura de conectividad terrestre, y un desarrollo poblacional y económico significativamente menor.

Tanto la matriz de infraestructura de conectividad preexistente como la planificada, se concentra principalmente en el modo carretero y en menor medida en el ferroviario.

Si bien existe una presencia del modo de transporte fluvial, este tiene una expresión menor en el Eje ya que los ríos afluentes de la cuenca del Amazonas se presentan aquí en sus tramos nacientes, y por tanto con grandes limitaciones respecto al calado de las embarcaciones. De tal modo, cuando la profundidad permite el tránsito de naves mayores y con regularidad, se está circulando por el área de influencia del Eje del Amazonas.

Se destaca también en el Eje la presencia de una importante cantidad de puertos distribuidos a lo largo de la costa pacífica y atlántica, lo cual determina que por los menores costos y facilidades operacionales que depara el sistema marítimo, los flujos de mercancías se realicen principalmente por este medio de transporte.

El Eje Andino abarca a los dos grandes corredores viales norte - sur que vinculan las principales ciudades de los países que lo conforman (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela): la Carretera Panamericana; y la Carretera Marginal de la Selva. 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.

La red **vial** de los países que conforman el Eje Andino alcanza una longitud total de 443.588 km de carreteras, de las cuales el 16%, unos 69.986 km, se encuentran pavimentados. En lo que respecta a la red **ferroviaria**, alcanza los 11.216 km de los cuales aproximadamente un 75% se encuentra operativo. El sistema **portuario marítimo** del Eje Andino se constituye a través de 30 puertos principales, ubicados mayormente sobre las costas del Océano Pacífico, exceptuando los puertos venezolanos y colombianos del litoral caribe. El transporte **fluvial** en la región se concentra en las cuencas del Río Orinoco, la Cuenca del Río Magdalena y la Cuenca del Río Amazonas y sus afluentes. En relación a la generación de **energía**, para el año 2012 el conjunto de países que conforman el Eje alcanzan una potencia instalada del orden de los 53.747 MW.

Con respecto a las **comunidades originarias**, su presencia y diversidad es relevante en el Eje, ya que existen alrededor de 270 pueblos que habitan en los 5 países del Eje, alcanzando una población de aproximadamente 7.000.000 habitantes. Esta situación es muy importante en numerosas UA subnacionales donde la población supera el 70% del total.

En relación a las **áreas protegidas** existen en el Eje más de seiscientas UA con algún grado de protección, alcanzando aproximadamente 774.000 km2 de superficie, lo que constituye el 27% del área total del Eje. Muchas de estas áreas, cuentan a su vez con presencia de comunidades originarias y se destacan por su alta diversidad biológica, bajo grado de intervención humana y la presencia de elevadas tasas de endemismos de flora y fauna.

De las **amenazas** de origen natural que afectan al Eje se han considerado 4 de carácter global y/o regional como son los terremotos, volcanes, tsunamis e inundaciones de grandes cuencas. A ellos se suma una amenaza de tipo localizado pero muy frecuente y dañina en el territorio cordillerano como son los deslizamientos.

Los países que integran el Eje Andino planifican inversiones por casi US$ 29 mil millones en 67 proyectos de integración física. El Eje Andino es el tercero en orden de inversión estimada.

Ecuador contribuye con cerca del 95% de su PBI, Perú con casi el 90%, Venezuela con aproximadamente el 80%, Colombia con el 76% y Bolivia con el 54% al PBI del Eje. En términos absolutos Venezuela y Colombia aportan respectivamente un 35% y 33% al PBI agregado del Eje, Perú lo hace con un 21%, mientras que Ecuador y Bolivia sólo tienen un 9% y 2% de participación respectivamente.

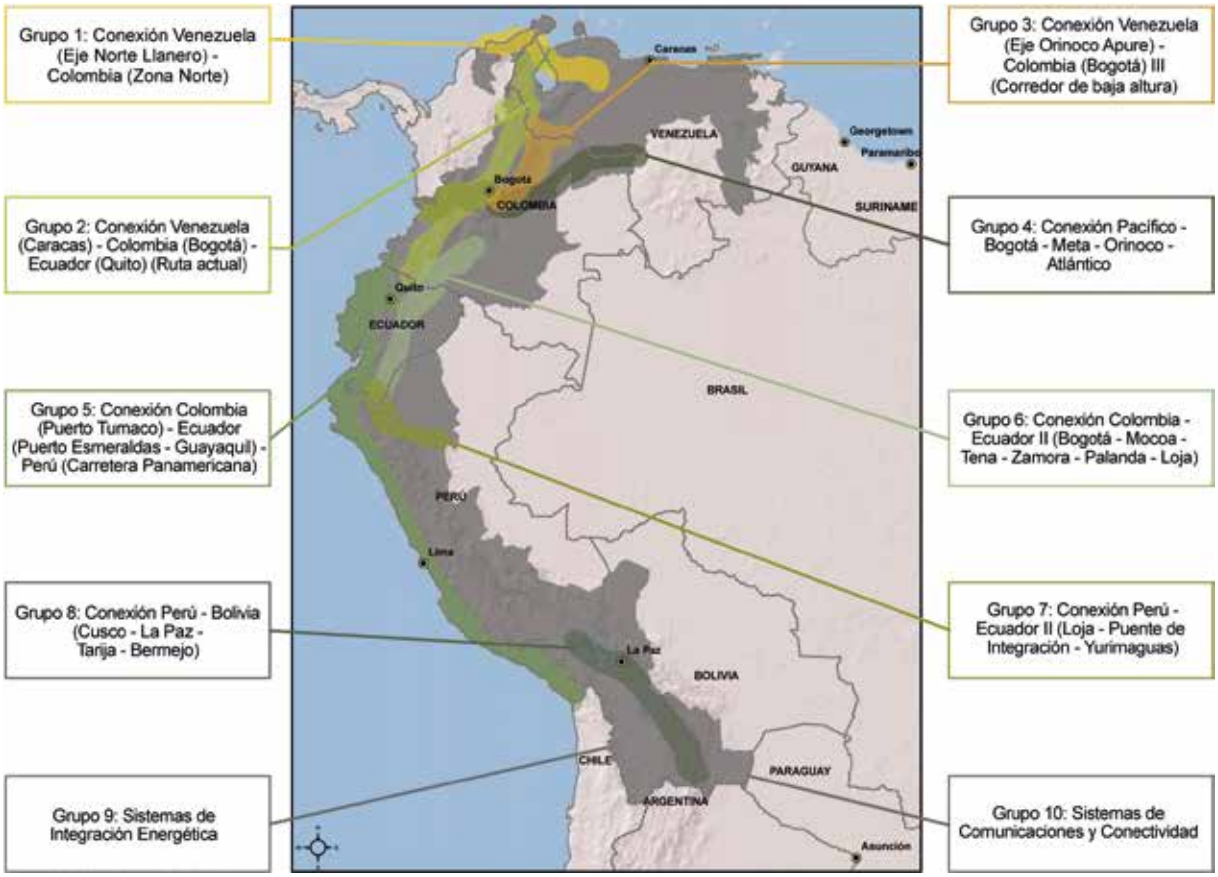
Una tendencia destacable del comportamiento económico global del Eje es su tasa de crecimiento que alcanza un promedio de 4% para el período 2008-2012.

El Eje comparte regiones de su área de influencia con otros 6 Ejes: del Amazonas, del Escudo Guayanés, Perú-Brasil-Bolivia, Interoceánico Central, de la Hidrovía Paraguay-Paraná, y Capricornio.

Cartera de Proyectos
ANDINO

El conjunto de obras del Eje está orientado a: (i) crear y mejorar corredores viales para potenciar el comercio regional y el turismo así como incorporar nuevas regiones al comercio internacional, como por ejemplo un corredor bioceánico; (ii) mejorar el funcionamiento de pasos de frontera entre Ecuador, Colombia y Venezuela que generan cuellos de botella en el tráfico de bienes y servicios; (iii) integrar los sistemas energéticos para impulsar el desarrollo de sectores de alto valor agregado, así como el desarrollo de las poblaciones fronterizas; (iv) eliminar déficits de cobertura telefónica y permitir la expansión de los servicios de valor agregado (gobierno electrónico, tele-educación, tele-salud, etc.), así como integrar centros poblados urbanos y rurales, que no cuentan con estos servicios.

MAPA DE LOS GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE ANDINO



GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE ANDINO

* En millones de US$

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión Estimada*
1	CONEXIÓN VENEZUELA (EJE NORTE LLANERO) - COLOMBIA (ZONA NORTE)	2	2,0
2	CONEXIÓN VENEZUELA (CARACAS) - COLOMBIA (BOGOTÁ) - ECUADOR (QUITO) (RUTA ACTUAL)	11	4.265,6
3	CONEXIÓN VENEZUELA (EJE ORINOCO APURE) - COLOMBIA (BOGOTÁ) III (CORREDOR DE BAJA ALTURA)	5	24,3
4	CONEXIÓN PACÍFICO - BOGOTÁ - META - ORINOCO - ATLÁNTICO	3	135,0
5	CONEXIÓN COLOMBIA (PUERTO TUMACO) - ECUADOR (PUERTO ESMERALDAS - GUAYAQUIL) - PERÚ (CARRETERA PANAMERICANA)	19	20.388,8
6	CONEXIÓN COLOMBIA - ECUADOR II (BOGOTÁ - MOCOA - TENA - ZAMORA - PALANDA - LOJA)	5	465,0
7	CONEXIÓN PERÚ - ECUADOR II (LOJA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - YURIMAGUAS)	3	153,6
8	CONEXIÓN PERÚ - BOLIVIA (CUSCO - LA PAZ - TARIJA - BERMEJO)	4	851,1
9	SISTEMAS DE INTEGRACIÓN ENERGÉTICA	13	2.328,4
10	SISTEMAS DE COMUNICACIONES Y CONECTIVIDAD	2	0,1
TOTAL		**67**	**28.613,9**

La Cartera activa del Eje cuenta con 49 proyectos por una inversión estimada de US$ 27.784 millones.

Estas obras están repartidos en 10 grupos que presentan dos características principales: conectividades terrestres para 8 grupos, y dos grupos que buscan reforzar la matriz energética y la red de comunicaciones del Eje.

De los 49 proyectos activos, 17 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 13 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018).

Se estima que al concluirse estos 13 proyectos se habrá ejecutado sólo el 9% del monto de inversión estimado para la Cartera del Eje, lo que es comprensible al considerar que casi el 70% de la inversión (US$ 19.489 millones) prevista para el Eje proviene de proyectos en etapa de perfil. Es decir, que el monto de inversión para proyectos con algún grado de avance es de US$ 9.125 millones.

PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS 4 AÑOS

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Fecha Estimada de Finalización
AND39	PAVIMENTACIÓN VILCABAMBA - PUENTE DE INTEGRACIÓN – JAÉN	7		126,7	EC - PE	31/10/2015
AND93	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°3 SULLANA - MACARÁ – LOJA	5		12,0	EC - PE	31/12/2015
AND47	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	8		29,9	BO - PE	31/01/2016
AND75	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN EL TRAMO CERRO AZUL - ICA	5		293,9	PE	06/05/2016
AND27	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO ANCÓN – PATIVILCA	5		75,1	PE	31/05/2016
AND100	REHABILITACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN LA CARRETERA SULLANA – TUMBES - DV. VARIANTE INTERNACIONAL	5		47,2	PE	30/06/2016
AND23	PROYECTO LA ESPRIELLA - RÍO MATAJE INCLUYE PUENTE SOBRE RÍO MATAJE	5		25,0	CO - EC	31/08/2016
AND79	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	6		179,0	CO	31/12/2016
AND22	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) RÍO MATAJE	5		4,0	CO - EC	31/03/2017
AND24	REHABILITACIÓN DEL TRAMO BORBÓN - SAN LORENZO – MATAJE	5		0,0	EC	15/05/2017
AND29	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO PATIVILCA – TRUJILLO	5		456,4	PE	31/12/2017
AND81	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA	2		14,0	CO - VE	31/12/2017
AND30	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO TRUJILLO – SULLANA	5		441,2	PE	31/12/2018

Los 5 proyectos con mayor inversión estimada representan el 80% de la inversión de la Cartera activa del Eje, y el primer proyecto con mayor inversión implica el 64% de la misma.

Se destaca que los proyectos son todos nacionales, y financiados casi completamente por el sector público. Uno de los proyectos mencionados es rótula, es decir que se encuentra en dos grupos del Eje, siendo una conectividad central para ambos. Se trata del Corredor Vial Bogotá – Buenaventura que será capaz de conectar los Océanos Pacífico y Atlántico, articulado con vías fluviales y proyectos multimodales.

Cuatro de estos 5 proyectos están en ejecución, mientras que el Tren Eléctrico de Carga del Ecuador, se encuentra en etapa de perfil. El análisis por sector y sub-sector muestra que dos proyectos son para generar energía: uno hidroeléctrico, que apunta a diversificar la matriz energética del Eje, y una planta carboeléctrica. Los restantes tres proyectos son de transporte: dos carreteros y uno ferroviario.

LOS 5 PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Tipo de financiamiento
AND95	TREN ELÉCTRICO DE CARGA DEL ECUADOR	5		17.800,0	EC	PÚBLICO
AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	2 -4		1.791,0	CO	PÚBLICO
AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA	2		1.559,0	CO	PÚBLICO
AND62	PLANTA CARBOELÉCTRICA DE SANTO DOMINGO	9		625,0	VE	PRIVADO
AND97	PROYECTO HIDROELÉCTRICO CHONTAL 194 MW	9		595,0	EC	PÚBLICO

PERFIL | PRE-EJECUCIÓN | EJECUCIÓN | CONCLUIDO

Los proyectos concluidos del Eje son 18 por un total de US$ 830 millones de inversión ejecutada.

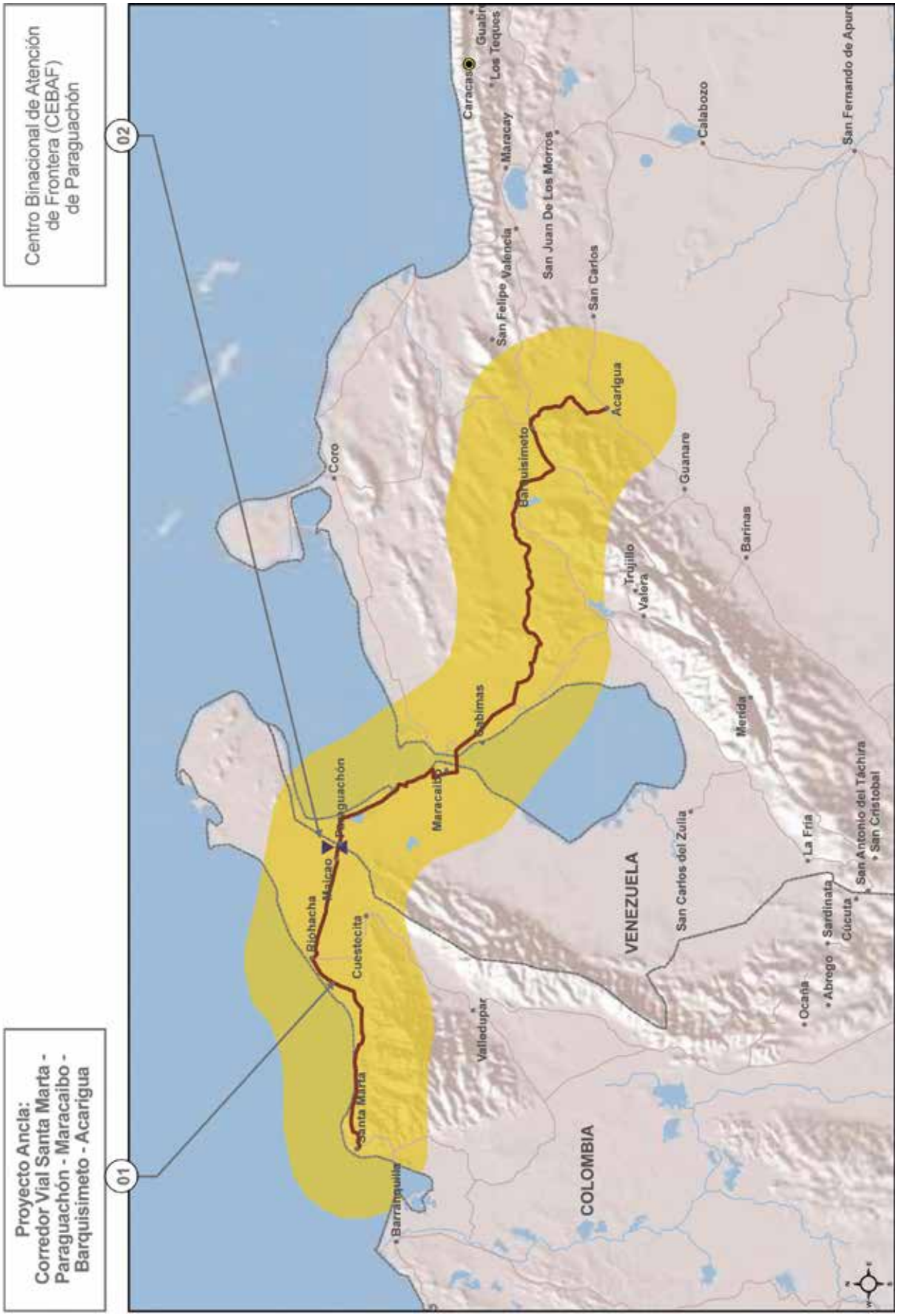
Unos 17 de ellos fueron realizados por el sector público, que destinó más de la mitad del monto ejecutado al sector energético, y el restante porcentaje a proyectos de transporte.

Entre los 18 proyectos concluidos, se encuentra un Centro Binacional categorizado como Proyecto Ancla, y 3 carreteras que presentan, junto con 3 carreteras del Eje del Amazonas, una conectividad regional entre Perú y Ecuador con importantes avances. Las carreteras concluidas de la misma consolidan el eje vial de la costa y, otras facilitan el acceso al resto de los centros de frontera.

Código	Nombre	Monto de inversión*	Países	Grupo	Sub-sector
AND21	**CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°1**	**15.9**	**EC - PE**	**5**	**PASOS DE FRONTERA**
AND26	CARRETERA PUERTO INCA - HUAQUILLAS Y PUENTE INTERNACIONAL EN HUAQUILLAS - AGUAS VERDES, PASO LATERAL EN HUAQUILLAS	85.8	EC - PE	5	CARRETERO
AND88	CARRETERA SULLANA - EL ALAMOR	29.5	PE	5	CARRETERO
AND89	CARRETERA SULLANA - MACARA - LOJA	48.4	PE	5	CARRETERO
AMA46	MEJORAMIENTO DE LA VÍA GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - ZHUD - EL TAMBO - CAÑAR - AZOGUES - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ Y MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL TRAMO MÉNDEZ - PUERTO MORONA	140.0	EC	7	CARRETERO
AMA47	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - SANTA ROSA - BALSAS - CHAGUARPAMBA - LOJA - ZAMORA - YANTZAZA - EL PANGUI - GUALAQUIZA - GRAL. LEÓNIDAS PLAZA - MÉNDEZ	167.7	EC	7	CARRETERO
AMA48	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - PASAJE - SANTA ISABEL - GIRÓN -CUENCA - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ - PUERTO MORONA	26.8	EC	7	CARRETERO
Total		**1,352.8**			

Conexión Venezuela (Eje Norte Llanero) Colombia (Zona Norte)

Colombia – Venezuela



AND
Grupo 1

Función Estratégica

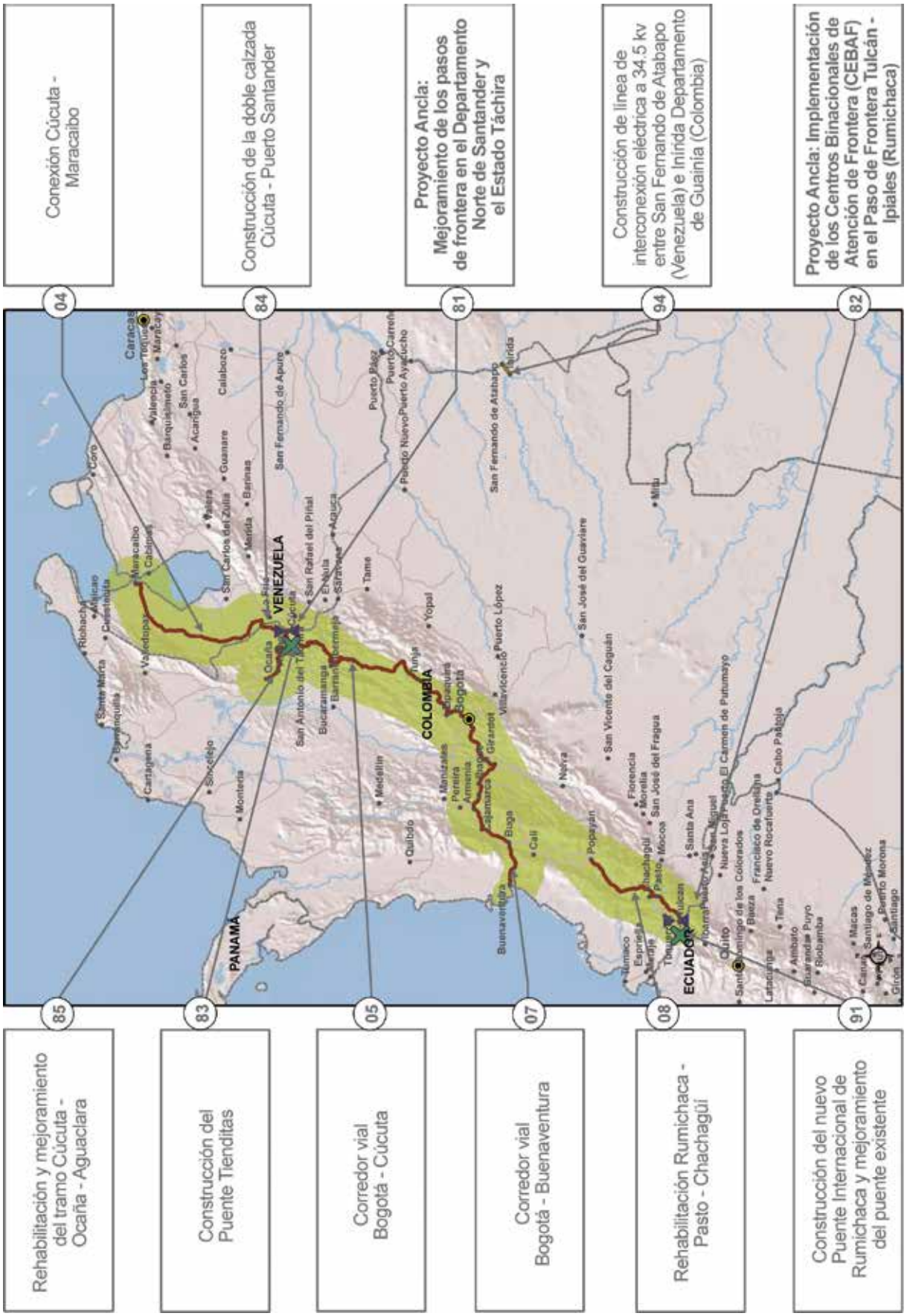
• Consolidar la integración económica de la zona norte atlántica de Colombia y la zona norte llanera de Venezuela por una vía terrestre pavimentada existente.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND01	CORREDOR VIAL SANTA MARTA - PARAGUACHÓN - MARACAIBO - BARQUISIMETO - ACARIGUA		0,0	CO - VE
AND02	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN		2,0	VE
2			2,0	

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

Colombia – Ecuador – Venezuela



AND
Grupo 2

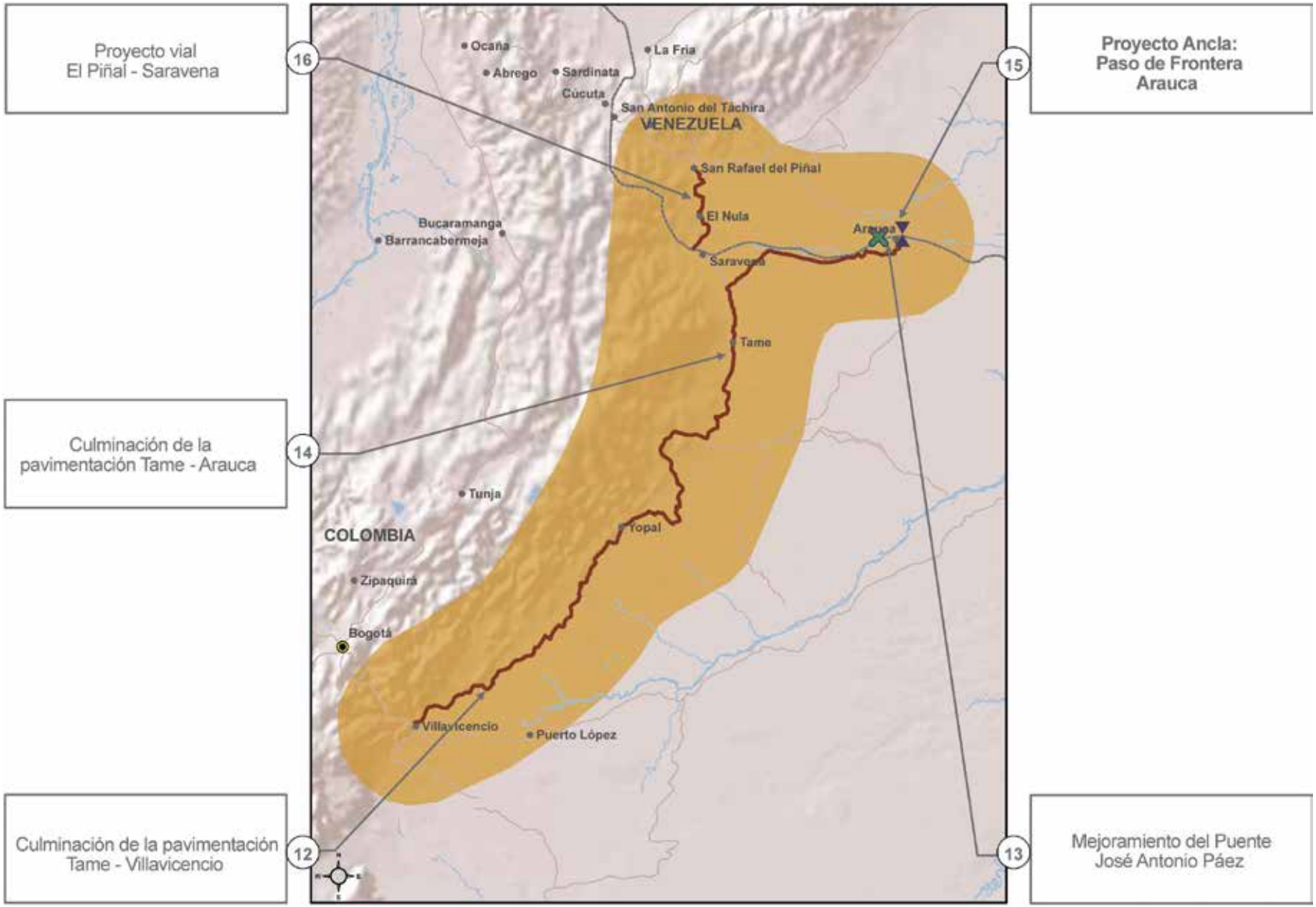
Función Estratégica

• Potenciar las relaciones socio-económicas de Ecuador, Colombia y Venezuela a través de vías pavimentadas existentes que requieren mejorar el funcionamiento de sus pasos de frontera y resolver cuellos de botella específicos.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND04	CONEXIÓN CÚCUTA - MARACAIBO		0,3	CO - VE
AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA		1.559,0	CO
AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA		1.791,0	CO
AND08	REHABILITACIÓN RUMICHACA - PASTO - CHACHAGÜÍ		221,0	CO
AND81	**MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA**		**14,0**	**CO - VE**
AND82	**IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA)**		**104,7**	**CO - EC**
AND83	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE TIENDITAS		0,9	CO - VE
AND84	CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA CUCUTÁ - PUERTO SANTANDER		1,8	CO
AND85	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL TRAMO CÚCUTA - OCAÑA - AGUACLARA		566,0	CO
AND91	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE		4,1	CO - EC
AND94	CONSTRUCCIÓN DE LÍNEA DE INTERCONEXION ELÉCTRICA A 34.5 KV ENTRE SAN FERNANDO DE ATABAPO (VENEZUELA) E INÍRIDA DEPARTAMENTO DE GUAINIA (COLOMBIA)		2,9	CO - VE
11			**4.265,7**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO


Proyecto vial
El Piñal - Saravena
16
Culminación de la
pavimentación Tame - Arauca
14
Culminación de la pavimentación
Tame - Villavicencio
12
Proyecto Ancla:
Paso de Frontera
Arauca
15
Mejoramiento del Puente
José Antonio Páez
13
Ocaña
La Fria
Abrego
Sardinata
Cúcuta
San Antonio del Táchira
VENEZUELA
San Rafael del Piñal
El Nula
Arauca
Saravena
Bucaramanga
Barrancabermeja
Tame
Tunja
COLOMBIA
Topal
Zipaquirá
Bogotá
Villavicencio
Puerto López

AND
Grupo 3

Función Estratégica

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

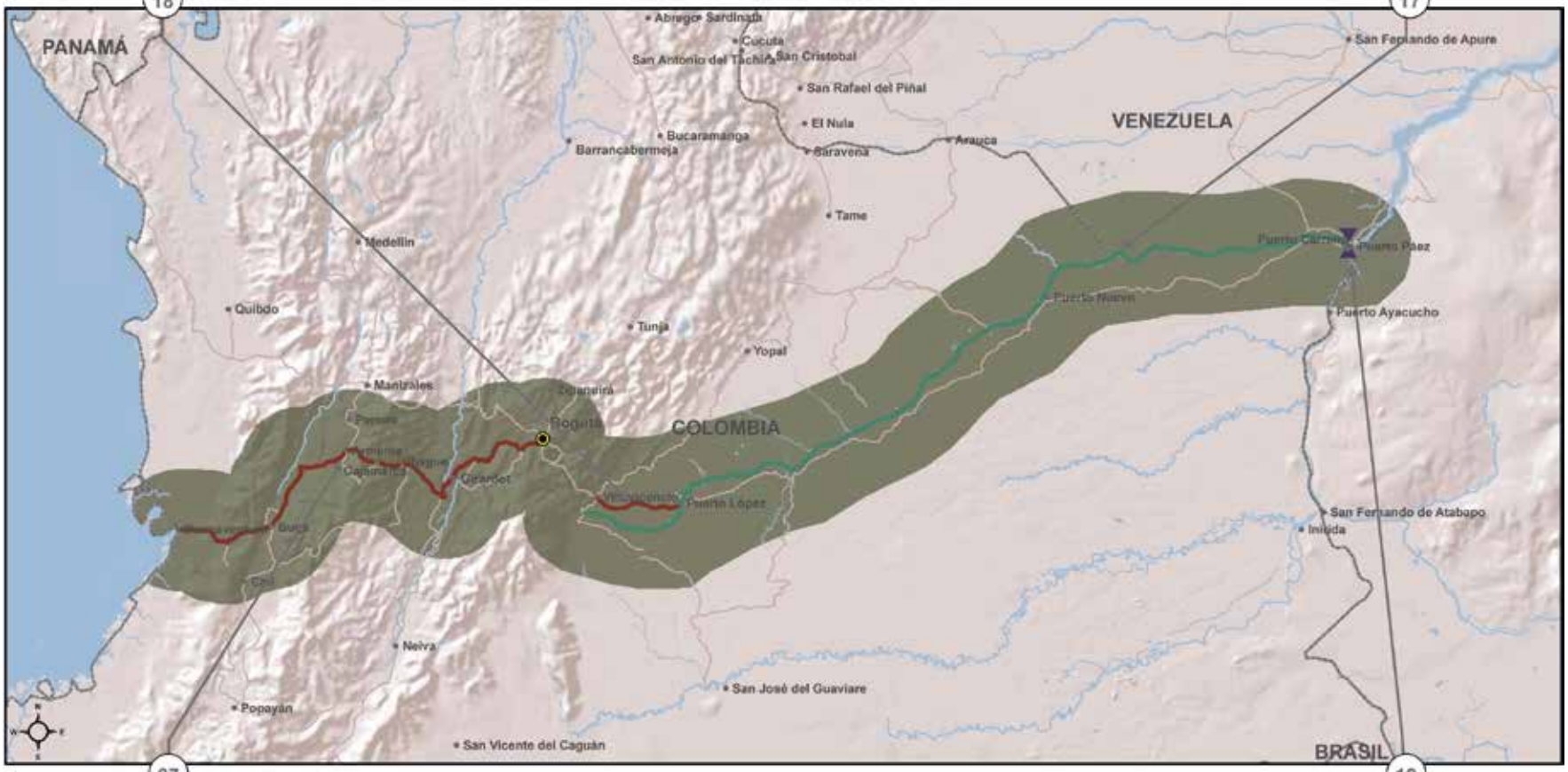
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND12	CULMINACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN TAME - VILLAVICENCIO		3,6	CO
AND13	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ		1,3	CO
AND14	CULMINACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN TAME - ARAUCA		10,5	CO
AND15	**PASO DE FRONTERA ARAUCA**		**2,0**	**CO - VE**
AND16	PROYECTO VIAL EL PIÑAL - SARAVENA		6,8	VE
5			**24,2**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Tramos faltantes de pavimentación entre Villavicencio y Puerto López

Proyecto Ancla:
Proyecto multimodal Puerto Gaitán - Puerto Carreño, incluye mejoramiento de la navegabilidad del Río Meta



Corredor vial
Bogotá - Buenaventura

Paso de Frontera
Puerto Carreño

AND
Grupo 4

Función Estratégica

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

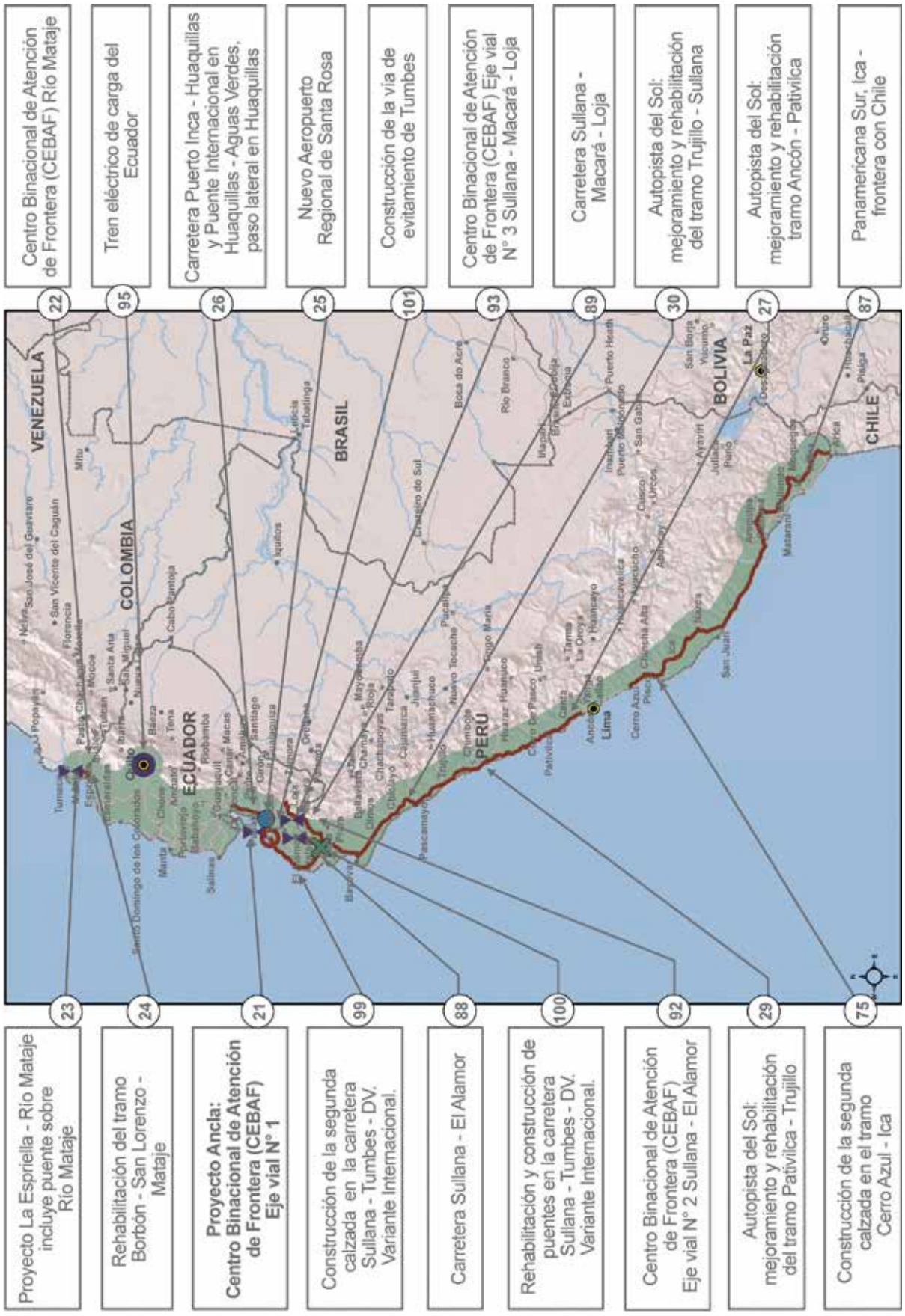
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA*		1.791,0	CO
AND17	**PROYECTO MULTIMODAL PUERTO GAITÁN - PUERTO CARREÑO, INCLUYE MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO META**		**108,0**	**CO**
AND18	TRAMOS FALTANTES DE PAVIMENTACIÓN ENTRE VILLAVICENCIO Y PUERTO LÓPEZ		26,0	CO
AND19	PASO DE FRONTERA PUERTO CARREÑO		1,0	VE
4			1.926,0	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Conexión Colombia (Puerto Tumaco) Ecuador (Puerto Esmeraldas - Guayaquil) - Perú (Carretera Panamericana)

Colombia – Ecuador - Perú



AND
Grupo 5

Función Estratégica

• Potenciar programas y proyectos del principal corredor vial que articula las zonas costeras del Perú y Ecuador, así como el Pacífico Sur Colombiano; para dinamizar la capacidad productiva y comercial y mejorar la calidad de vida de las poblaciones fronterizas.

* En millones de US$

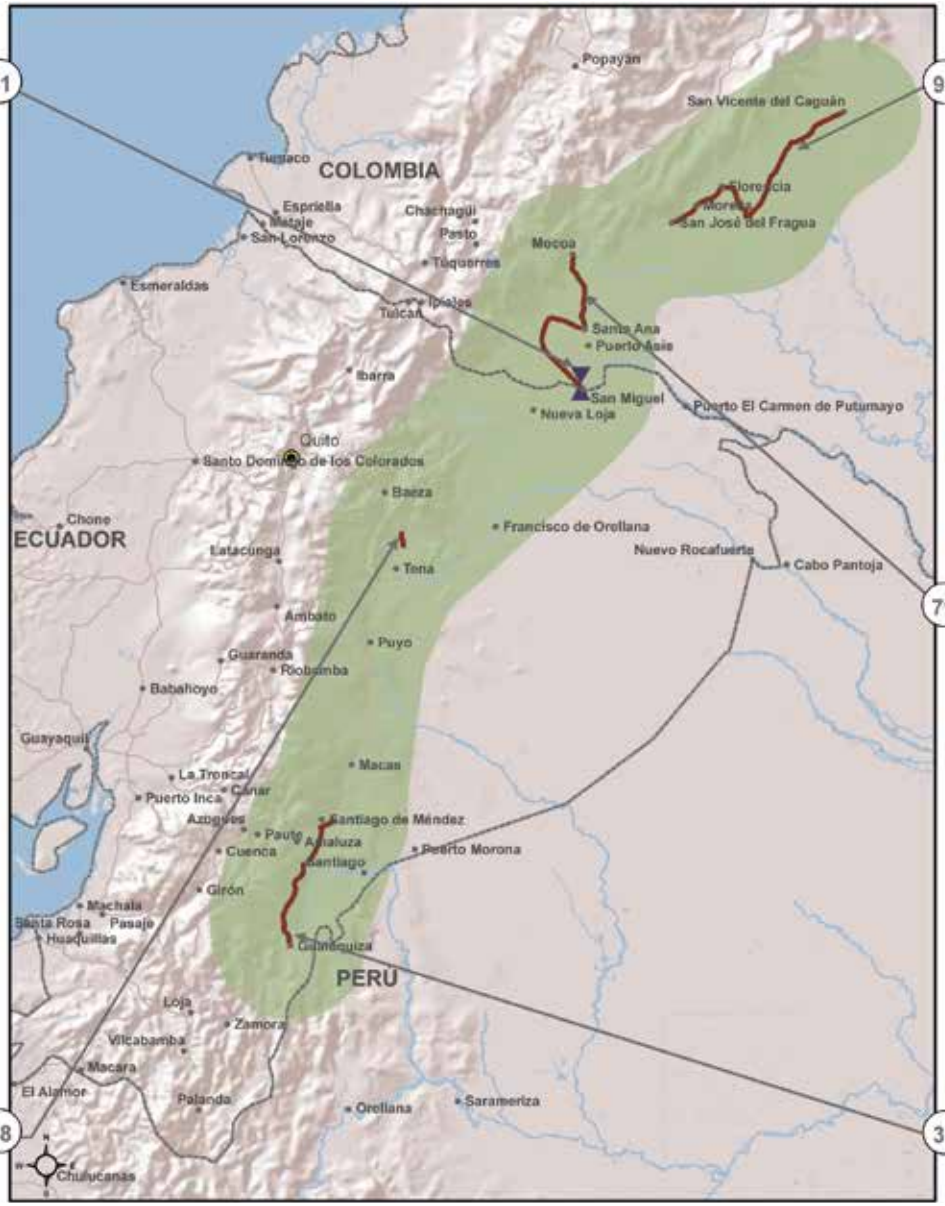
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada *	Países
AND21	**CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°1**		**15,9**	**EC - PE**
AND22	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) RÍO MATAJE		4,0	CO - EC
AND23	PROYECTO LA ESPRIELLA - RÍO MATAJE INCLUYE PUENTE SOBRE RÍO MATAJE		25,0	CO - EC
AND24	REHABILITACIÓN DEL TRAMO BORBÓN - SAN LORENZO - MATAJE		0,0	EC
AND25	NUEVO AEROPUERTO REGIONAL DE SANTA ROSA		47,1	EC
AND26	CARRETERA PUERTO INCA - HUAQUILLAS Y PUENTE INTERNACIONAL EN HUAQUILLAS - AGUAS VERDES, PASO LATERAL EN HUAQUILLAS		85,8	EC - PE
AND27	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO ANCÓN - PATIVILCA		75,0	PE
AND29	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO PATIVILCA - TRUJILLO		456,4	PE
AND30	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO TRUJILLO - SULLANA		441,2	PE
AND75	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN EL TRAMO CERRO AZUL - ICA		293,9	PE
AND87	PANAMERICANA SUR, ICA - FRONTERA CON CHILE		460,0	PE
AND88	CARRETERA SULLANA - EL ALAMOR		29,5	PE
AND89	CARRETERA SULLANA - MACARA - LOJA		48,4	PE
AND92	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°2 SULLANA - EL ALAMOR		20,0	EC - PE
AND93	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°3 SULLANA - MACARÁ - LOJA		12,0	EC - PE
AND95	TREN ELÉCTRICO DE CARGA DEL ECUADOR		17.800,0	EC
AND99	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN LA CARRETERA SULLANA – TUMBES – DV. VARIANTE INTERNACIONAL		472,4	PE
AND100	REHABILITACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN LA CARRETERA SULLANA – TUMBES - DV. VARIANTE INTERNACIONAL		47,2	PE
AND101	CONSTRUCCIÓN DE LA VIA DE EVITAMIENTO DE TUMBES		54,9	PE
19			20.388,7	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

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

Colombia – Ecuador

Proyecto Ancla:
Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel



31

90

79

38

35

Pavimentación y mejoramiento del tramo San Vicente del Caguán - San José de Fragua - El Porvenir

Mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel

Mejoramiento y rehabilitación del tramo Narupa - Guamaniyacu

Mejoramiento y rehabilitación del tramo Bella Unión - Gualaquiza

AND
Grupo 6

Función Estratégica

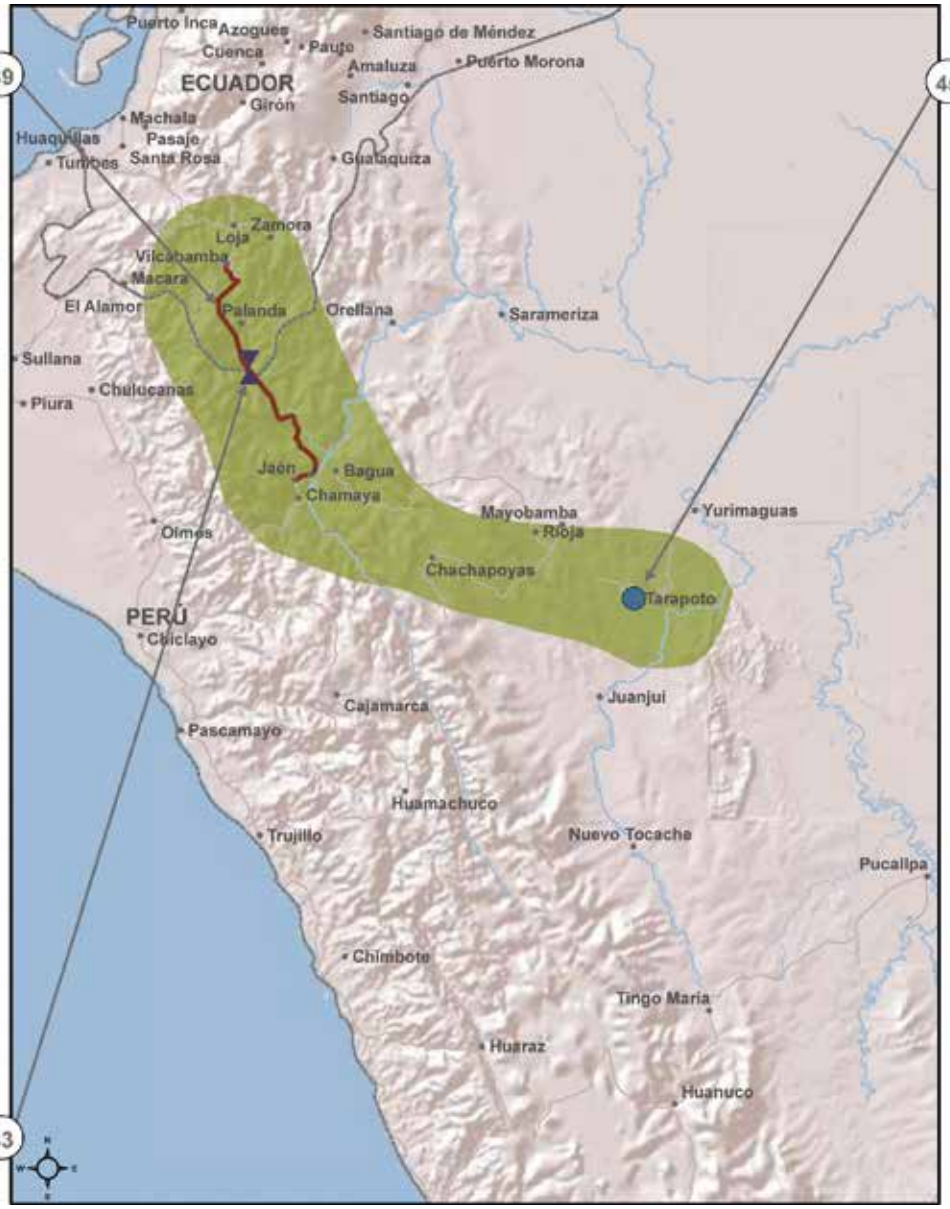
• Desarrollar un corredor que potencie las relaciones comerciales entre zonas del centro y sur de Colombia con el norte y centro amazónico de Ecuador.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND31	**CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL**		**0,0**	**CO - EC**
AND35	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO BELLA UNIÓN - GUALAQUIZA		23,2	EC
AND38	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO NARUPA - GUAMANIYACU		23,5	EC
AND79	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL		179,0	CO
AND90	PAVIMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL TRAMO SAN VICENTE DEL CAGUÁN - SAN JOSÉ DE FRAGUA - EL PORVENIR		239,3	CO
5			465,0	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Proyecto Ancla:
Pavimentación Vilcabamba -
Puente de Integración - Jaén



Mejoramiento del Aeropuerto
de Tarapoto

Centro Binacional de Atención
de Frontera (CEBAF)
Eje vial N° 4
Puente de Integración

Conexión Perú - Ecuador II
(Loja - Puente de Integración - Yurimaguas)
Ecuador – Perú

AND
Grupo 7

Función Estratégica

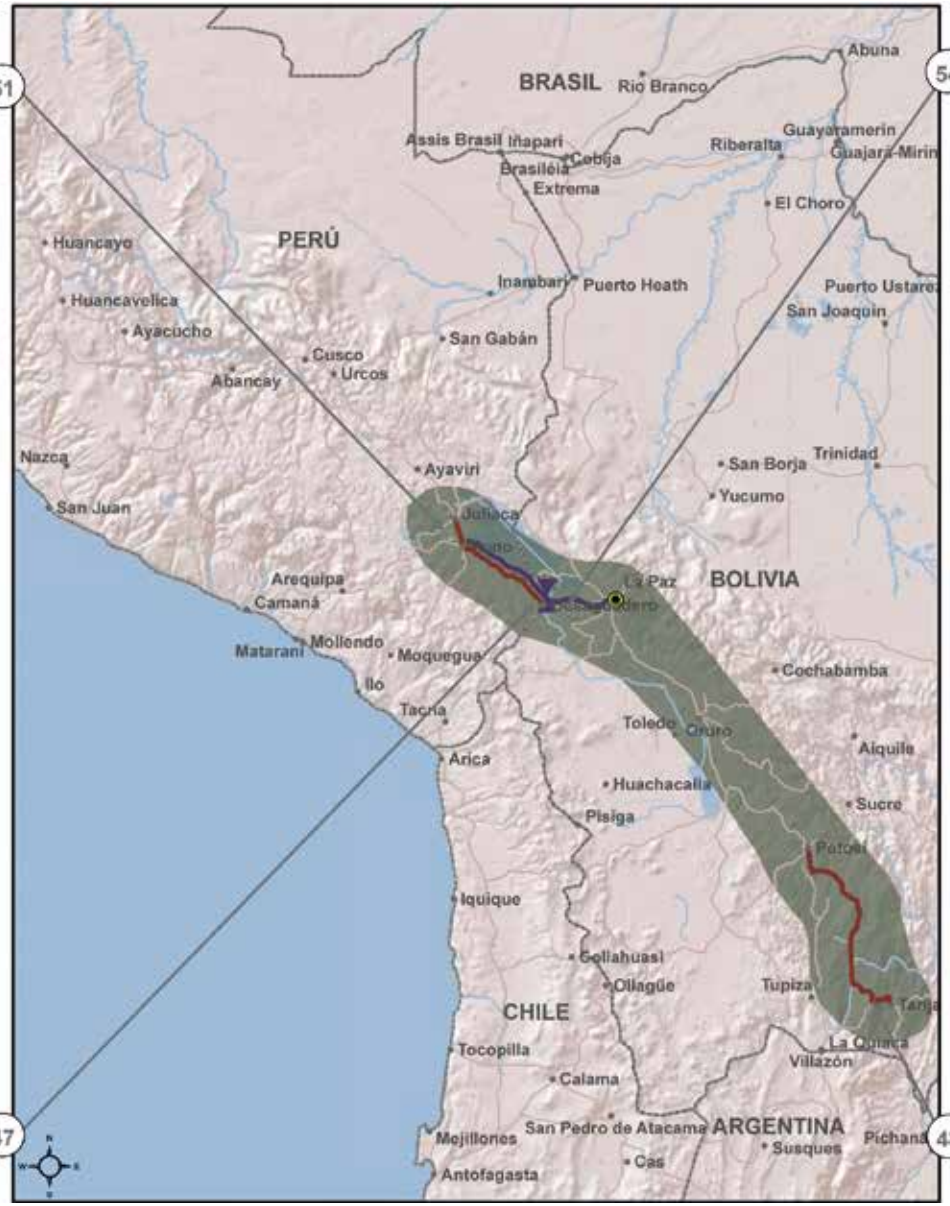
• Desarrollar un corredor internacional de comercio a partir del mejoramiento de las vías que unen las ciudades de Loja Vilcabamba, y Tarapoto y Yurimaguas. Este corredor integrara el sur andino de Ecuador con la selva norte de Perú y su proyección a las hidrovías amazónicas.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND39	**PAVIMENTACIÓN VILCABAMBA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - JAÉN**		**126,7**	**EC - PE**
AND43	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°4 PUENTE DE INTEGRACIÓN		20,0	EC - PE
AND45	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE TARAPOTO		6,9	PE
3			**153,6**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Ampliación y rehabilitación de la carretera Juliaca - Desaguadero



Construcción de la interconexión ferroviaria Bolivia - Perú

Proyecto Ancla: Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero

Culminación de pavimentación Potosí -Tarija

AND
Grupo 8

Función Estratégica

• Potenciar el turismo y las relaciones económicas entre las ciudades andinas de Perú (Cusco, Puno) y Bolivia (La Paz, Tarija) que operan a través de vías terrestres y ampliarlas hacia la zona andina central de Perú y al noroeste argentino.

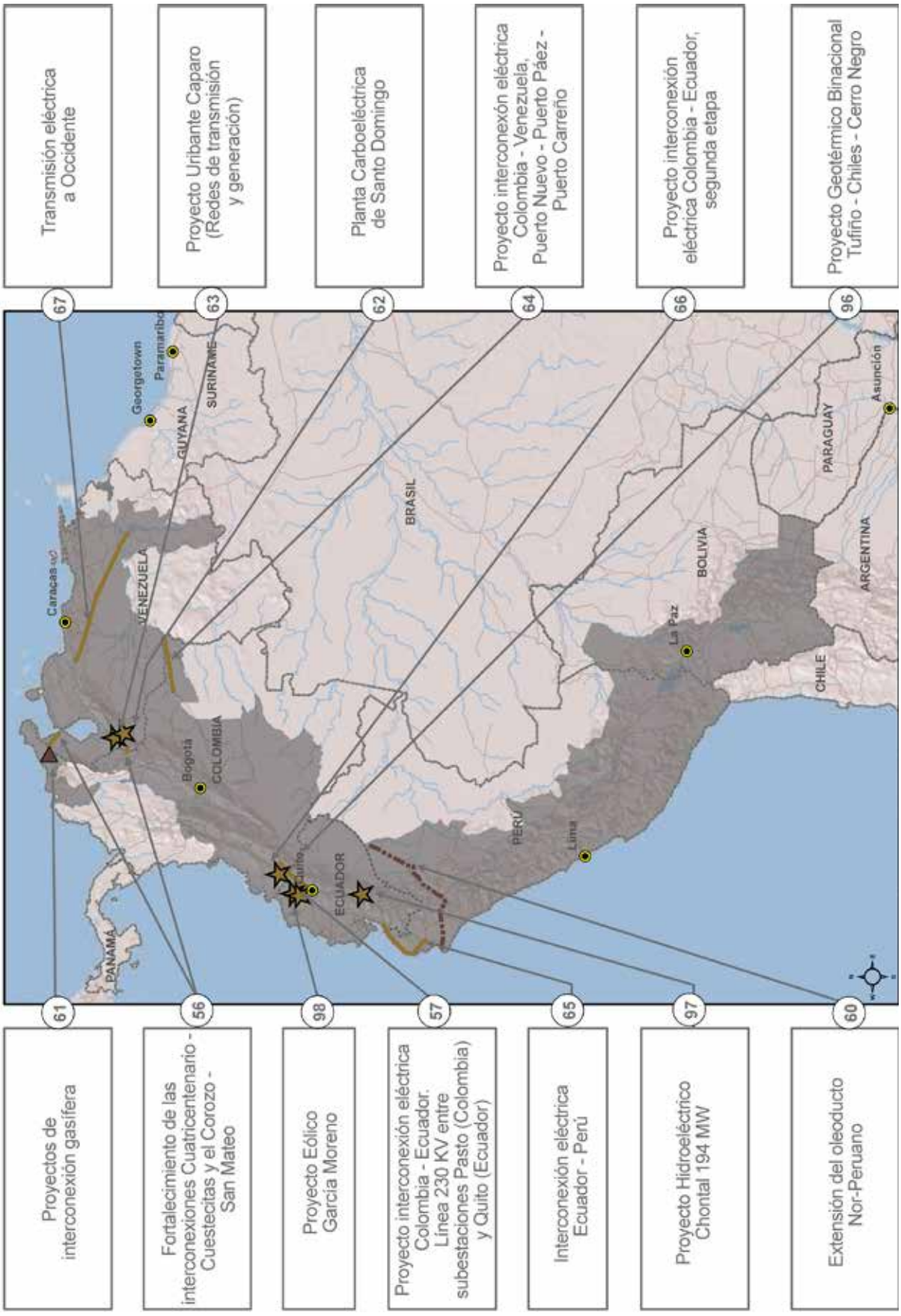
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND47	**CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO**		**29,9**	**BO - PE**
AND48	CULMINACIÓN DE PAVIMENTACIÓN POTOSÍ - TARIJA		238,2	BO
AND51	AMPLIACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA JULIACA - DESAGUADERO		193,0	PE
AND54	CONSTRUCCIÓN DE LA INTERCONEXIÓN FERROVIARIA BOLIVIA - PERÚ		390,0	BO - PE
4			**851,1**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Sistemas de Integración Energética

Colombia – Ecuador – Perú - Venezuela



AND
Grupo 9

Función Estratégica

• Integrar los sistemas energéticos para mejorar la eficiencia y la confiabilidad en la generación, transmisión y distribución de la energía a fin de impulsar el desarrollo de sectores de alto valor agregado, así como el desarrollo de las poblaciones de las zonas fronterizas.

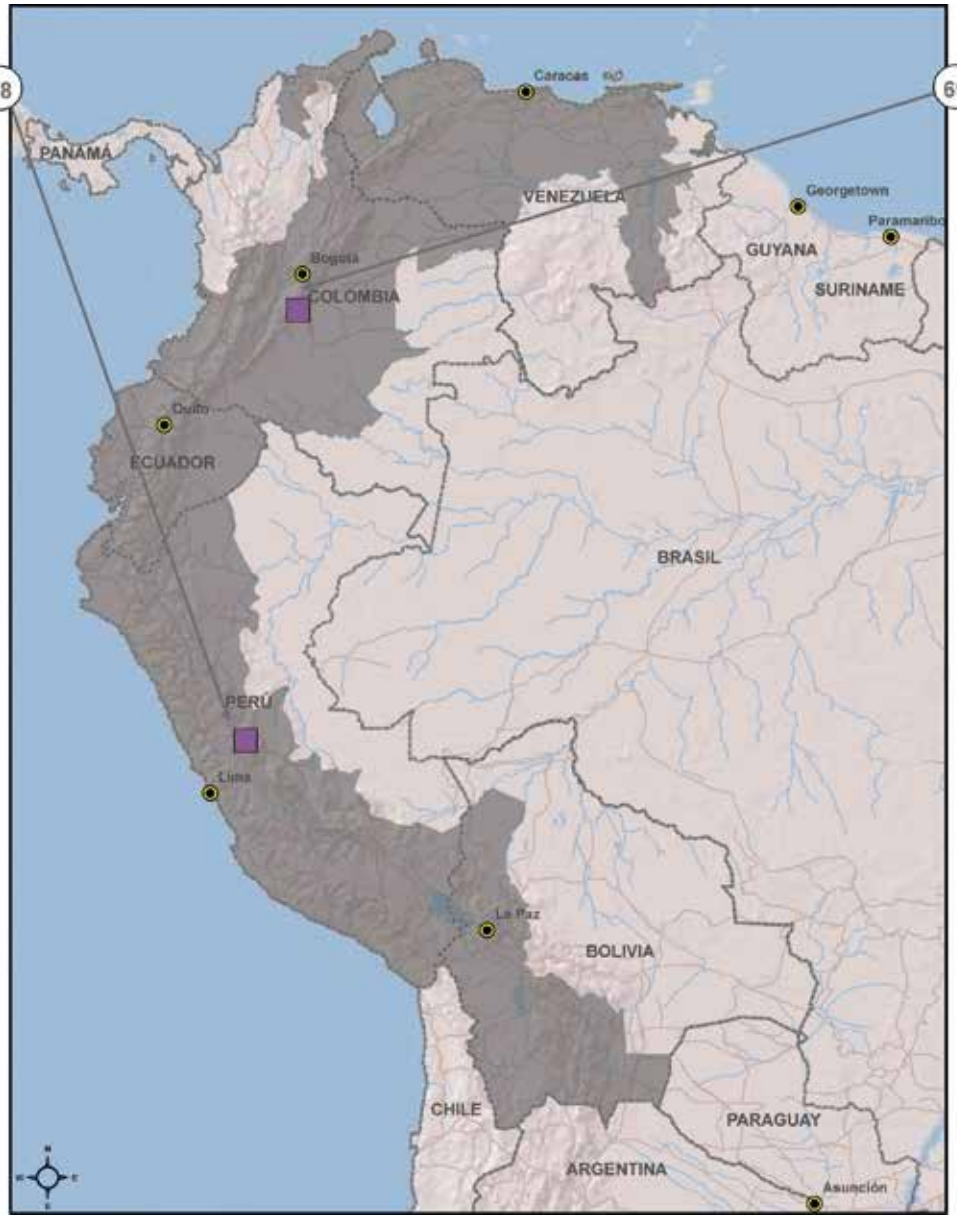
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND56	FORTALECIMIENTO DE LAS INTERCONEXIONES CUATRICENTENARIO CUESTECITAS Y EL COROZO - SAN MATEO		125,2	CO - VE
AND57	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - ECUADOR. LÍNEA 230 KV ENTRE SUBESTACIONES PASTO (COLOMBIA) Y QUITO (ECUADOR)		45,4	CO - EC
AND60	EXTENSIÓN DEL OLEODUCTO NOR-PERUANO		0,0	EC - PE
AND61	PROYECTOS DE INTERCONEXIÓN GASÍFERA		335,0	CO
AND62	PLANTA CARBOELÉCTRICA DE SANTO DOMINGO		625,0	VE
AND63	PROYECTO URIBANTE CAPARO (REDES DE TRANSMISIÓN Y GENERACIÓN)		0,0	VE
AND64	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - VENEZUELA, PUERTO NUEVO - PUERTO PÁEZ - PUERTO CARREÑO		5,0	CO
AND65	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ECUADOR - PERÚ		0,0	EC - PE
AND66	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - ECUADOR, SEGUNDA ETAPA		0,0	CO - EC
AND67	TRANSMISIÓN ELÉCTRICA A OCCIDENTE		590,0	VE
AND96	PROYECTO GEOTÉRMICO BINACIONAL TUFIÑO – CHILES – CERRO NEGRO		6,9	CO - EC
AND97	PROYECTO HIDROELÉCTRICO CHONTAL 194 MW		595,0	EC
AND98	PROYECTO EÓLICO GARCÍA MORENO		0,9	EC
13			2.328,4	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Proyecto Ancla:
Aprovechamiento de la infraestructura existente y de las nuevas conexiones para aumentar la infraestructura de comunicaciones

68



69

Cableado de fibra óptica para telecomunicaciones en redes de transmisión

AND
Grupo 10

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AND68	APROVECHAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE Y DE LAS NUEVAS CONEXIONES PARA AUMENTAR LA INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES		0,1	BO - CO EC - PE VE
AND69	CABLEADO DE FIBRA ÓPTICA PARA TELECOMUNICACIONES EN REDES DE TRANSMISIÓN		0,0	BO - CO EC - PE VE
2			0,1	

CAP

CAPRICORNIO

EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Población:	53.509.280 habitantes
Densidad:	19,7 Hab./km²
Superficie:	2.722.534 km²
PBI:	US$ 575.422 millones
Servicios	75,0%
Industrias	13,9%
Agricultura	5,9%
Minas y Canteras	5,2%

ARGENTINA BOLIVIA BRASIL CHILE PARAGUAY

Inversión estimada

En millones de US$

16.314,7

82
Proyectos

86,6%
Nacionales

71

Argentina	43
Bolivia	3
Brasil	8
Chile	18
Paraguay	21

13,4%
Binacionales

11

Proyectos por Sector

Transporte	Energía
79	3
14.737,7	1.577

Proyectos por Tipo de Financiamiento

Público	Privado	Público Privado
71	8	3
14.131,1	1.861,7	322

Proyectos por Etapas

Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
12	37	19	14
2.689	8.803,1	2.683,7	2.139

En millones de US$ ● Cantidad de proyectos ●

PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE

* En millones de US$

Código	Nombre	Monto de inversión*	Países
CAP01	ACCESOS AL PASO DE JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE)	54,0	AR
CAP02	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO DE JAMA	4,0	AR - CH
CAP03	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA NOA (NOROESTE ARGENTINO) - NEA (NORESTE ARGENTINO)	725,0	AR
CAP06	RUTA NACIONAL N° 81: PAVIMENTACIÓN LAS LOMITAS - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34	100,0	AR
CAP08	AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (FASE I)	120,0	CH
CAP09	OBRAS DE ADECUACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA	18,0	CH
CAP46	CONCESIÓN AUTOPISTA ANTOFAGASTA	370,0	CH
CAP56	CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE RUTA NACIONAL N° 12, PASO POR CIUDAD DE POSADAS (PROVINCIA DE MISIONES)	35,0	AR
CAP61	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: VILLA ÁNGELA - EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 286 SANTA FE	37,0	AR
CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES)	555,0	PY
CAP80	COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES	80,0	CH
CAP88	AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA	28,0	CH
CAP89	COMPLEJO FRONTERIZO HITO CAJÓN	13,0	CH
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA – SOCOMPA)	0,0	CH
14		2.139,0	

Presentación del Eje
CAPRICORNIO

El Eje de Capricornio[1] se extiende por la costa del Pacífico de Chile, atraviesa la región andina de Bolivia, avanza por el norte de Argentina, incorpora toda la República de Paraguay e involucra a los Estados de Brasil en la costa atlántica. Posee el 14% de la superficie (2.722.534 km²), el 14% de la población (53.509.280 habitantes), y el 13% del Producto Bruto Interno (PBI) de Suramérica, por un total de US$ 575.422 millones. [2]

El Eje es el sexto considerando su participación en la población, superficie y PBI de Suramérica.

MAPA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE DE CAPRICORNIO

La **red vial** de los países que conforman el Eje alcanza una longitud total de 2.117.539 km, de los cuales sólo un 15% se encuentran pavimentados. Se destacan varios corredores viales que vinculan a los centros de producción agrícola y de extracción de minerales del centro del Eje con puertos de salida sobre los Ríos Paraguay y Paraná, y puertos ubicados en la costa atlántica brasileña. La **red ferroviaria** alcanza los 61.424 km de los cuales aproximadamente un 87% se encuentra en condiciones de operar. Existen importantes conexiones ferroviarias, en distintos estados de conservación y operatividad que transcurren mayormente de este a oeste, vinculando los puertos de ambos océanos con el interior de los países. Sin embargo, es necesaria la vinculación entre los tramos existentes para conectar los puertos de Paranaguá en el Atlántico y Antofagasta en el Pacífico. El **sistema portuario marítimo y fluvial** se constituye por 25 puertos principales, 4 con movimientos mayores a 10.000.000 toneladas, ubicados mayormente sobre las costas del Océano Atlántico, y los Ríos Paraná y Paraguay, a los cuales se suman los puertos chilenos del litoral pacífico. El **transporte fluvial** en la región se concentra en los Ríos Paraná y Paraguay que conjuntamente constituyen las principales vías de comunicación fluvial de la región, de especial importancia para producciones agrícolas originadas en Paraguay y Bolivia que buscan salida a ultramar. El **sistema aeroportuario** consta de 39 aeropuertos principales, de los cuales 17 ostentan la categoría de internacional. El servicio de pasajeros es adecuado, con buenas

1 Véase "Caracterización Socio-Económica y Ambiental del Eje de Capricornio", COSIPLAN-IIRSA, 2014. www.iirsa.org/capricornio.asp
2 A precios corrientes de 2013.

infraestructuras aeroportuarias y numerosas conexiones a las principales ciudades al interior de los países. El transporte de carga por vía aérea es muy limitado, y está orientado principalmente a la importación de manufacturas de origen industrial de países fuera del Eje. En relación a la **generación de energía eléctrica** en el Eje, para el año 2013 los países que lo conforman en su conjunto alcanzan una potencia instalada del orden de los 184.656 MW.

La presencia de **comunidades originarias** en el territorio del Eje Capricornio es muy relevante, principalmente en Bolivia y la zona norte de Argentina y en menor medida en el este de Paraguay, siendo acotada su presencia en Brasil y Chile.

En la actualidad existen en el Eje alrededor de cuatrocientas **Unidades Administrativas con algún grado de protección,** alcanzando aproximadamente 162.000 km^2 de superficie, valor que representa el 6% del área total del Eje.

Las **amenazas de origen natural** que afectan al Eje Capricornio corresponden a sismos con carácter de terremotos, volcanes, tsunamis e inundaciones de grandes cuencas. Se consideran también los deslizamientos, que si bien tienen un carácter localizado, tienen una alta frecuencia y poder destructivo.

Los países que integran el Eje de Capricornio planifican inversiones por 16 mil millones de dólares, en 82 proyectos de integración física.

Paraguay participa con el 100% de su economía mientras que los restantes países contribuyen con alrededor del 14% y del 17% de sus PBI. En términos absolutos, Brasil aporta el 68% del PBI agregado del Eje, seguido por Argentina con un 19%, Chile con un 7%, y Paraguay y Bolivia con un 4% y un 1%, respectivamente.
Brasil y Argentina concentran más del 74% del intercambio comercial que se produce entre los países del Eje. En particular Brasil es el principal destino de las exportaciones de los cuatro países restantes, quienes orientan sus envíos en más de un 60% a dicho socio comercial. Para Brasil el principal destino de sus exportaciones es Argentina, hacia donde se concentra el 68% de sus envíos.

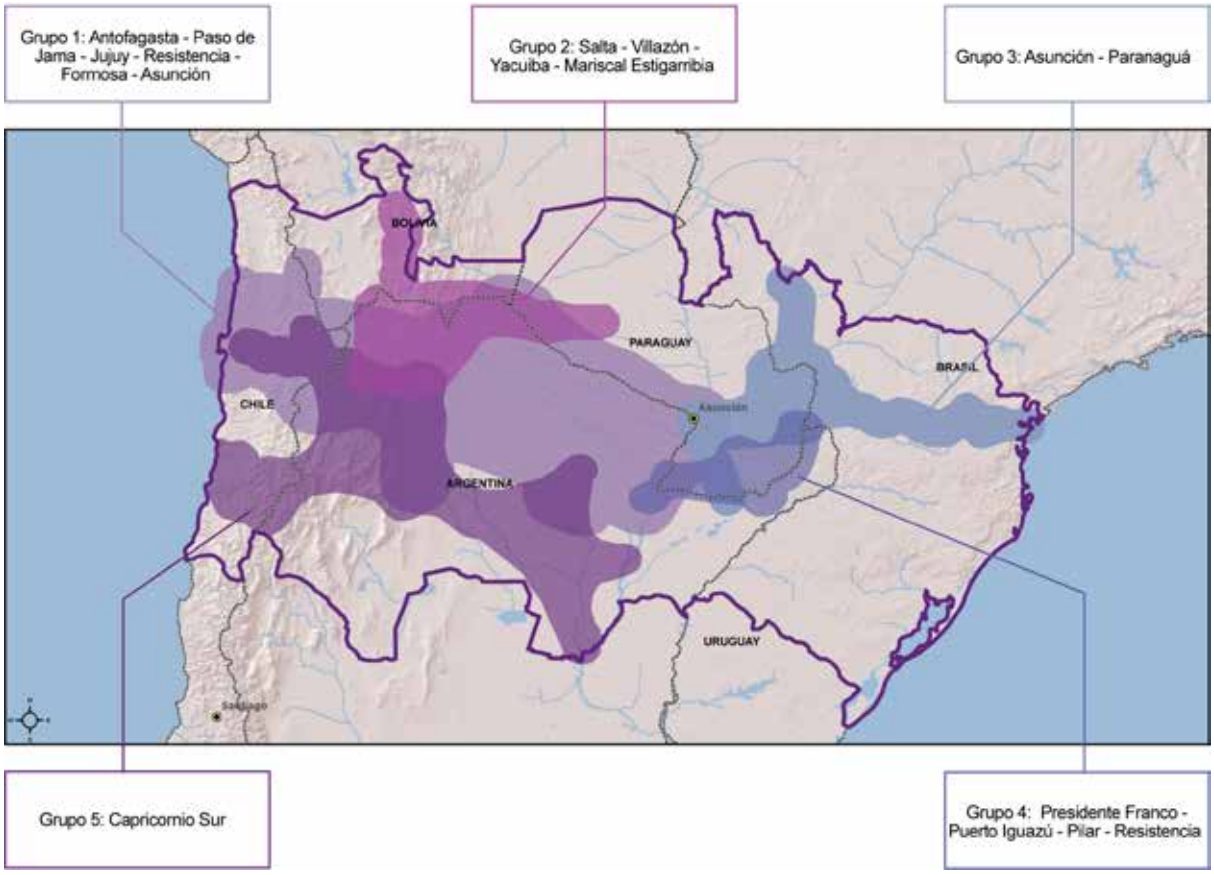
El Eje comparte parte de su área de influencia con los Ejes MERCOSUR-Chile, Interoceánico Central, y de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Cartera de Proyectos
CAPRICORNIO

El conjunto de obras del Eje está orientado a: (i) fortalecer la conectividad de los territorios involucrados hacia el Pacífico y hacia la Hidrovía Paraguay-Paraná; (ii) mejorar las condiciones de integración productiva y competitivas del Noroeste de Argentina, Sur de Bolivia y Paraguay; (iii) reforzar el desarrollo socioeconómico de los territorios involucrados; y (iv) aprovechar las complementariedades para el desarrollo del turismo integrado (Noroeste de Argentina, Sur de Bolivia y Norte de Chile).

Un porcentaje importante de los proyectos de tipo vial y ferroviario se localiza sobre territorio argentino, lo cual expresa la voluntad de apoyar las regiones con menor desarrollo relativo de dicho país (NOA y NEA), así como de promover el proceso de integración del Eje en su condición bioceánica. Asimismo, los proyectos buscan articular las conectividades del Eje de Capricornio, el Eje MERCOSUR-Chile, el Eje Interoceánico Central y el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

MAPA DE LOS GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE CAPRICORNIO



GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL CAPRICORNIO

* En millones de US$

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión estimada
1	ANTOFAGASTA - PASO DE JAMA - JUJUY - RESISTENCIA - FORMOSA - ASUNCIÓN	25	3.879,2
2	SALTA - VILLAZÓN - YACUIBA - MARISCAL ESTIGARRIBIA	10	1.289,6
3	ASUNCIÓN - PARANAGUÁ	16	4.264,5
4	PRESIDENTE FRANCO - PUERTO IGUAZÚ - PILAR - RESISTENCIA	13	4.110,5
5	CAPRICORNIO SUR	18	2.771,0
TOTAL		**82**	**16.314,7**

La cartera activa del Eje cuenta con 68 proyectos por una inversión estimada de US$ 14.175,7 millones.

El 83,8% de los proyectos del Eje en la Cartera activa está dedicado al transporte, siendo el sub-sector carretero el que implica la mayor cantidad de proyectos e inversión estimada, seguido de cerca por el sub-sector ferroviario en inversión estimada, con una cantidad notoriamente inferior en cantidad de proyectos (21% menos).

De los 68 proyectos activos, 21 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 15 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018), siendo notable que casi todos (13) pertenezcan a ámbitos nacionales: en primer lugar está Argentina (10), seguida de Paraguay (5) y Brasil (1).

Se estima que a fines de 2018 se habrá ejecutado el 29,9% del monto estimado de inversión para la Cartera del Eje, contra el 13,1% actual.

PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS 4 AÑOS

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada	Países	Fecha estimada de finalización
CAP26	MEJORAS AL CENTRO DE FRONTERA PUERTO IGUAZÚ	4		2,0	AR	29/07/2016
CAP32	CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 8, TRAMO CAAZAPÁ - CORONEL BOGADO	4		212,0	PY	30/09/2016
CAP100	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CRUCE GUARANÍ - CORPUS CHRISTI - PINDOTY PORÁ	3		43,0	PY	28/02/2017
CAP43	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 86: GRAL. GÜEMES - POZO HONDO	1		200,0	AR	31/05/2017
CAP63	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 38: RÍO MARAPA - PRINCIPIO DE AUTOPISTA - CAMPO DE HERRERA (TUCUMAN)	5		300,0	AR	31/05/2017
CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES)	3		297,0	PY	31/08/2017
CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL	3		173,0	BR - PY	31/12/2017
CAP42	REHABILITACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 16: EMPALME RUTA NACIONAL N° 11 A EMPALME RUTA NACIONAL N° 34	1		350,0	AR	31/05/2018
CAP78	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 51: CAMPO QUIJANO - PASO DE SICO	5		180,0	AR	31/05/2018
CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	2		45,0	AR - BO	31/12/2018
CAP33	MEJORAMIENTO Y CONCESIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 6 (CIUDAD DEL ESTE - ENCARNACIÓN)	4		136,0	PY	31/12/2018

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada	Países	Fecha estimada de finalización
CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAI - PINEDO	1		100,0	AR	31/12/2018
CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAI - METÁN	1		200,0	AR	31/12/2018
CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA	1		100,0	AR	31/12/2018
CAP50	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA)	2		400,0	AR	31/12/2018

Los primeros dos proyectos con mayor inversión estimada implican la construcción de corredores ferroviarios. Los siguientes dos corresponden a proyectos carreteros. En quinto lugar, figura otra ferrovía. Todos los proyectos son nacionales, con participación de Paraguay (3), Brasil (1) y Argentina (1), y financiamiento predominantemente público. Los 5 proyectos implican el 43% de la inversión estimada de la Cartera activa del Eje.

La Ferrovía Ciudad del Este – Ñeembucú es el proyecto con mayor inversión estimada del Eje y se encuentra en pre-ejecución. Su objetivo es diversificar la infraestructura del Eje, en conexión con el segundo puente entre Paraguay y Brasil, el Aeropuerto "Guaraní" en la ciudad de Minga Guazú, el Puente Ñeembucú – Río Bermejo, y el Puerto Multimodal previsto para dicha zona.

El Corredor Ferroviario Bioceánico Tramo Paranaguá - Cascavel y Variante Ferroviaria entre Guarapuava e Ingeniero Bley es la segunda obra con mayor inversión estimada del Eje, por aproximadamente la mitad del monto de la primera. Se encuentra en etapa de perfil y su objetivo es integrar la región meridional de Brasil para promover el desarrollo de las regiones productoras de grano del país.

LOS 5 PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión estimada	Países	Tipo de financiamiento
CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ	4		2.800,0	PY	Público
CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	3		1.500,0	BR	Público
CAP60	PUENTE VIAL RECONQUISTA - GOYA	5		850,0	AR	Público
CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	3		500,0	PY	Privado
CAP19	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE	3		500,0	PY	Público

Los proyectos concluidos del Eje son 14 por un total de US$ 2.139 millones de inversión ejecutada, equivalentes al 13% del total de inversión prevista para los proyectos del Eje, en Cartera.

De ellos, 10 por US$ 1.500 millones participan de una conectividad con importancia estratégica para el desarrollo de áreas socioeconómicas relegadas de Chile, Paraguay y del norte de Argentina.

Las obras concluidas que mayor inversión demandaron permitieron la interconexión eléctrica del norte argentino y el tendido de una línea de transmisión de 500kv en territorio paraguayo. Por otro lado, se pavimentaron más de 200 km de carreteras que conducen al segundo paso de frontera más importante entre Chile y Argentina, el Paso de Jama. Esta carretera es el Proyecto Ancla del grupo, que combinado con la implementación del Control Integrado de Única Cabecera, mejoró el acceso de Jujuy y de todas las provincias del NOA y el NEA de Argentina, así como del Sur de Bolivia, Paraguay y Sur de Brasil, a los puertos de aguas profundas del Pacífico en tres regiones (Tarapacá, Antofagasta y Atacama) Las restantes 6 obras mejoran puertos en dos de estas regiones (Atacama y Antofagasta), así como un aeropuerto, tramos de ferrocarril y carretera.

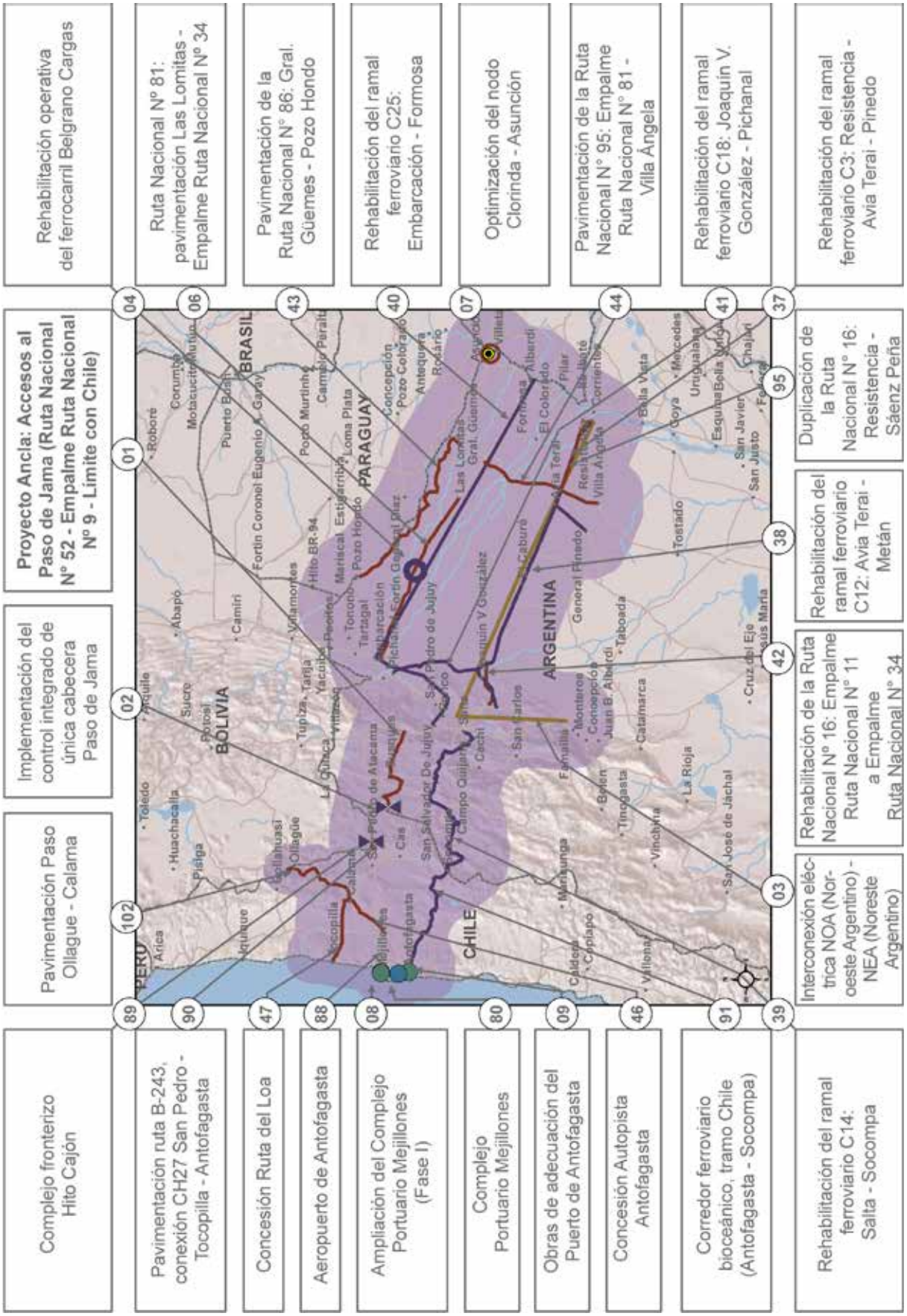
Código	Nombre	Inversión estimada	Países	Sub-sector
CAP01	ACCESOS AL PASO DE JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE)	54,0	AR	Carretero
CAP02	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO DE JAMA	4,0	AR - CH	Pasos de frontera
CAP03	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA NOA (NOROESTE ARGENTINO) - NEA (NORESTE ARGENTINO)	725,0	AR	Interconexión energética
CAP06	RUTA NACIONAL N° 81: PAVIMENTACIÓN LAS LOMITAS - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34	100,0	AR	Carretero
CAP08	AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (FASE I)	120,0	CH	Marítimo
CAP09	OBRAS DE ADECUACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA	18,0	CH	Marítimo
CAP46	CONCESIÓN AUTOPISTA ANTOFAGASTA	370,0	CH	Carretero
CAP80	COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES	80,0	CH	Marítimo
CAP88	AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA	28,0	CH	Aéreo
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA – SOCOMPA)	0,0	CH	Ferroviario
Total		**1,499.0**		

Otros proyectos activos por us$ 2.294 Millones que integran esta conectividad.

Código	Nombre	Inversión estimada	Etapa	Países	Sub-sector
CAP42	REHABILITACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 16: EMPALME RUTA NACIONAL N° 11 A EMPALME RUTA NACIONAL N° 34	350,0		AR	Carretero
CAP43	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 86: GRAL. GÜEMES - POZO HONDO	200,0		AR	Carretero
CAP44	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: EMPALME RUTA NACIONAL N° 81 - VILLA ÁNGELA	90,0		AR	Carretero
CAP47	CONCESIÓN RUTA DEL LOA	389,0		CH	Carretero

Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia Formosa - Asunción

Argentina – Chile – Paraguay



CAP
Grupo 1

Función Estratégica

- Mejorar las condiciones de integración productiva y competitivas del noroeste argentino, sur de Bolivia y Paraguay.
- Fortalecer la conectividad de los territorios involucrados hacia el Pacífico y hacia la Hidrovía Paraná – Paraguay.
- Aprovechamiento de las complementariedades para el desarrollo del turismo integrado
- (NOA argentino, Sur de Bolivia y Norte de Chile).
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada	Países
CAP01	**ACCESOS AL PASO DE JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE)**		**54,0**	**AR**
CAP02	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO DE JAMA		4,0	AR - CH
CAP03	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA NOA (NOROESTE ARGENTINO) - NEA (NORESTE ARGENTINO)		725,0	AR
CAP04	REHABILITACIÓN OPERATIVA DEL FERROCARRIL BELGRANO CARGAS		350,0	AR
CAP06	RUTA NACIONAL N° 81: PAVIMENTACIÓN LAS LOMITAS - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34		100,0	AR
CAP07	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN		101,2	AR - PY
CAP08	AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (FASE I)		120,0	CH
CAP09	OBRAS DE ADECUACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA		18,0	CH
CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAI - PINEDO		100,0	AR
CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAI - METÁN		200,0	AR
CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA		100,0	AR
CAP40	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C25: EMBARCACIÓN - FORMOSA		64,0	AR
CAP41	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C18: JOAQUÍN V. GONZÁLEZ - PICHANAL		50,0	AR
CAP42	REHABILITACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 16: EMPALME RUTA NACIONAL N° 11 A EMPALME RUTA NACIONAL N° 34		350,0	AR
CAP43	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 86: GRAL. GÜEMES - POZO HONDO		200,0	AR
CAP44	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: EMPALME RUTA NACIONAL N° 81 - VILLA ÁNGELA		90,0	AR
CAP46	CONCESIÓN AUTOPISTA ANTOFAGASTA		370,0	CH
CAP47	CONCESIÓN RUTA DEL LOA		389,0	CH
CAP80	COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES		80,0	CH
CAP88	AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA		28,0	CH
CAP89	COMPLEJO FRONTERIZO HITO CAJÓN		13,0	CH
CAP90	PAVIMENTACIÓN RUTA B-243, CONEXIÓN CH27 SAN PEDRO - TOCOPILLA - ANTOFAGASTA		3,0	CH

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada	Países
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA – SOCOMPA)		0,0	CH
CAP95	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 16: RESISTENCIA - SÁENZ PEÑA		300,0	AR
CAP102	PAVIMENTACIÓN PASO OLLAGÜE-CALAMA		70,0	CH
25			**3.879,2**	

Proyecto Ancla: Construcción del puente binacional Salvador Mazza - Yacuiba y centro de frontera

Pavimentación Tartagal - Misión La Paz - Pozo Hondo

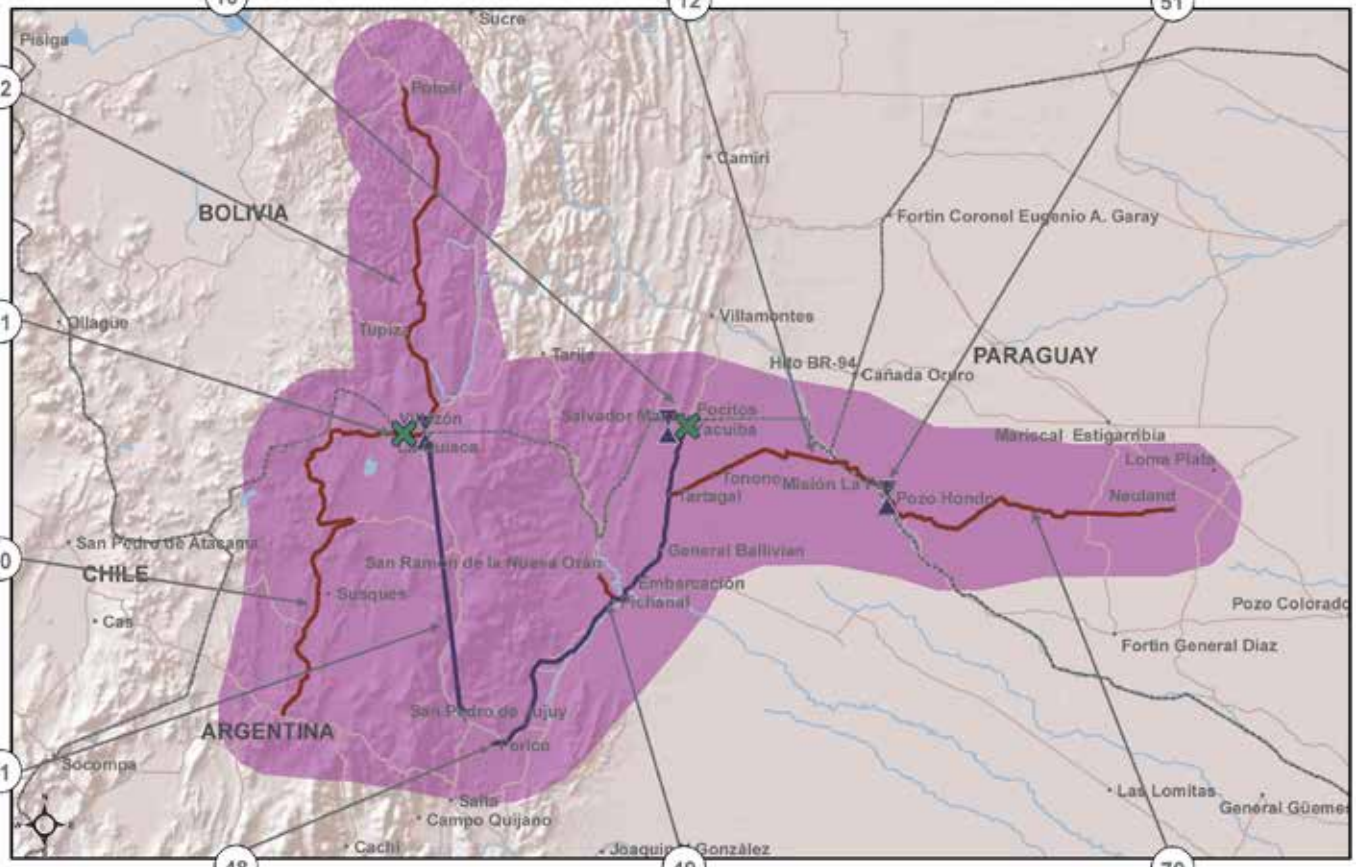
Centro de Frontera Pozo Hondo

Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón

Puente y Centro de Frontera La Quiaca - Villazón

Pavimentación RN Nº 40 Corredor Minero (límite con Bolivia)

Rehabilitación del ferrocarril Jujuy - La Quiaca



Rehabilitación y mejoramiento del Belgrano Cargas Ramal C15: Perico - Pocitos

Duplicación y rehabilitación Ruta Nº 50: tramo Pichanal - Orán

Pavimentación del tramo cruce Centinela - Mariscal Estigarribia - Pozo Hondo - Misión La Paz

CAP
Grupo 2

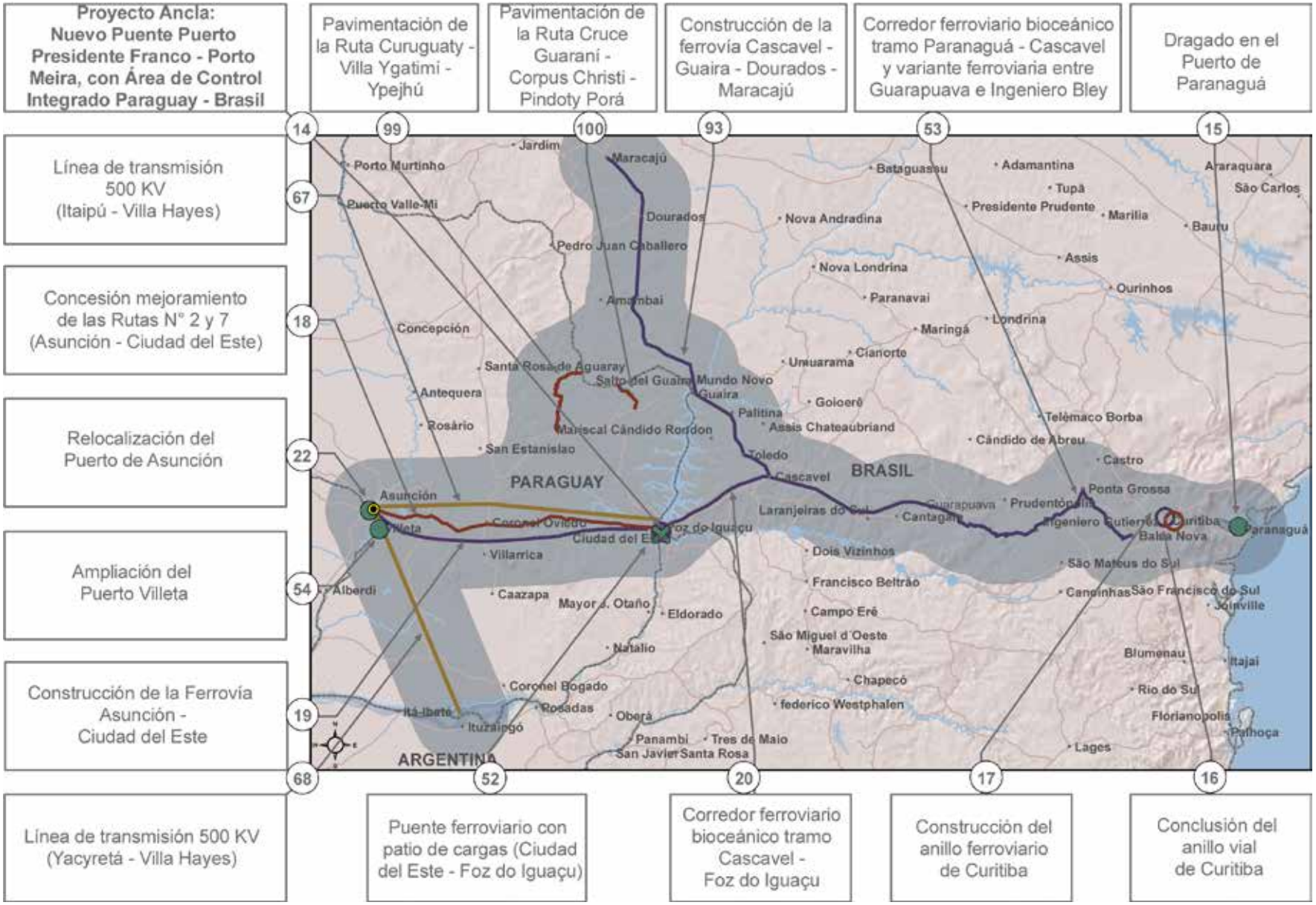
Función Estratégica

- Reducción de costos y mayor seguridad en el flujo de bienes y servicios entre Argentina - Bolivia – Paraguay.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.
- Articulación entre los Ejes Interoceánico Central y de Capricornio.
- Ordenamiento de la dinámica territorial y disminución del impacto ambiental de la misma.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
CAP10	**CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA**		**45,0**	**BO - PE**
CAP11	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA		62,0	BO - PE
CAP12	PAVIMENTACIÓN TARTAGAL - MISIÓN LA PAZ - POZO HONDO		150,0	BO - PE
CAP48	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL BELGRANO CARGAS RAMAL C15: PERICO - POCITOS		60,0	BO - PE
CAP49	DUPLICACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA RUTA N° 50: TRAMO PICHANAL - ORÁN		35,0	CH
CAP50	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA)		400,0	BO - PE
CAP51	CENTRO DE FRONTERA POZO HONDO		1,5	BO - PE
CAP70	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CRUCE CENTINELA - MARISCAL ESTIBARRIBIA - POZO HONDO - MISION LA PAZ		340,7	BO - PE
CAP81	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN		15,0	BO - PE
CAP92	PAVIMENTACIÓN POTOSÍ - TUPIZA - VILLAZÓN		180,4	CH
10			**1.289,6**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO


Proyecto Ancla:
Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Meira, con Área de Control Integrado Paraguay - Brasil
Pavimentación de la Ruta Curuguaty - Villa Ygatimi - Ypejhú
Pavimentación de la Ruta Cruce Guaraní - Corpus Christi - Pindoty Porá
Construcción de la ferrovía Cascavel - Guaira - Dourados - Maracajú
Corredor ferroviario bioceánico tramo Paranaguá - Cascavel y variante ferroviaria entre Guarapuava e Ingeniero Bley
Dragado en el Puerto de Paranaguá
Línea de transmisión 500 KV (Itaipú - Villa Hayes)
Concesión mejoramiento de las Rutas N° 2 y 7 (Asunción - Ciudad del Este)
Relocalización del Puerto de Asunción
Ampliación del Puerto Villeta
Construcción de la Ferrovía Asunción - Ciudad del Este
Línea de transmisión 500 KV (Yacyretá - Villa Hayes)
Puente ferroviario con patio de cargas (Ciudad del Este - Foz do Iguaçu)
Corredor ferroviario bioceánico tramo Cascavel - Foz do Iguaçu
Construcción del anillo ferroviario de Curitiba
Conclusión del anillo vial de Curitiba
14
99
100
93
53
15
67
18
22
54
19
68
52
20
17
16
PARAGUAY
BRASIL
ARGENTINA
Asunción
Villeta
Ciudad del Este
Foz do Iguaçu
Pedro Juan Caballero
Amambai
Concepción
Santa Rosa del Aguaray
Salto del Guaira
Mundo Novo
Guaira
Antequera
Mariscal Cándido Rondon
Toledo
Cascavel
Maracajú
Dourados
Nova Andradina
Bataguassu
Adamantina
Tupã
Presidente Prudente
Marília
Araraquara
São Carlos
Bauru
Assis
Nova Londrina
Paranavaí
Ourinhos
Maringá
Londrina
Umuarama
Cianorte
Goioerê
Palotina
Assis Chateaubriand
Telêmaco Borba
Cândido de Abreu
Castro
Ponta Grossa
Guarapuava
Prudentópolis
Laranjeiras do Sul
Cantagalo
Engenheiro Gutierrez
Curitiba
Balsa Nova
Paranaguá
Dois Vizinhos
São Mateus do Sul
Francisco Beltrão
Cascavel
São Francisco do Sul
Joinville
Campo Erê
São Miguel d'Oeste
Maravilha
Blumenau
Itajaí
Chapecó
Rio do Sul
federico Westphalen
Florianopolis
Palhoça
Lages
Coronel Bogado
Rosadas
Oberá
Panambi
Tres de Maio
San Javier
Santa Rosa
Itá-Ibaté
Ituzaingó
Villarrica
Caazapa
Mayor J. Otaño
Eldorado
Natalio
Alberdi
Coronel Oviedo
Rosário
San Estanislao

CAP
Grupo 3

Función Estratégica

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

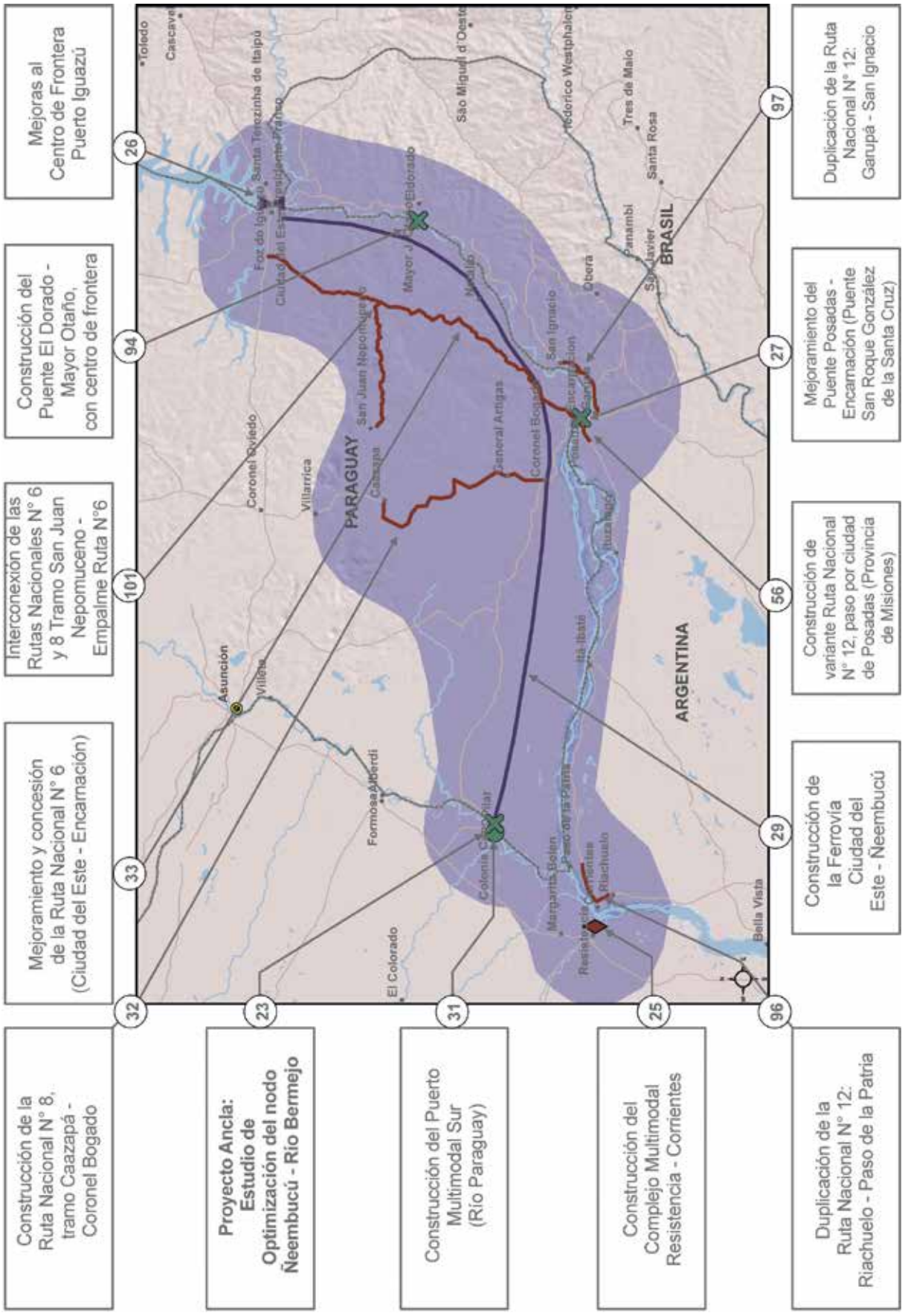
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
CAP14	**NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL**		**173,0**	**BR - PY**
CAP15	DRAGADO EN EL PUERTO DE PARANAGUÁ		100,0	BR
CAP16	CONCLUSIÓN DEL ANILLO VIAL DE CURITIBA		140,0	BR
CAP17	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO FERROVIARIO DE CURITIBA		0,0	BR
CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)		500,0	PY
CAP19	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE		500,0	PY
CAP20	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU		324,0	BR
CAP22	RELOCALIZACIÓN DEL PUERTO DE ASUNCIÓN		25,0	PY
CAP52	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)		0,0	BR - PY
CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY		1.500,0	BR
CAP54	AMPLIACIÓN DEL PUERTO VILLETA		30,0	PY
CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES)		555,0	PY
CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES)		297,0	PY
CAP93	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CASCAVEL - GUAIRA - DOURADOS - MARA-CAJÚ		0,0	BR
CAP99	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CURUGUATY - VILLA YGATIMÍ - YPEJHÚ CARRE-TERA		77,5	PY
CAP100	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CRUCE GUARANÍ - CORPUS CHRISTI - PINDOTY PORÁ		43,0	PY
16			**4.264,5**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Presidente Franco - Puerto Iguazú - Pilar – Resistencia

Argentina - Paraguay



CAP
Grupo 4

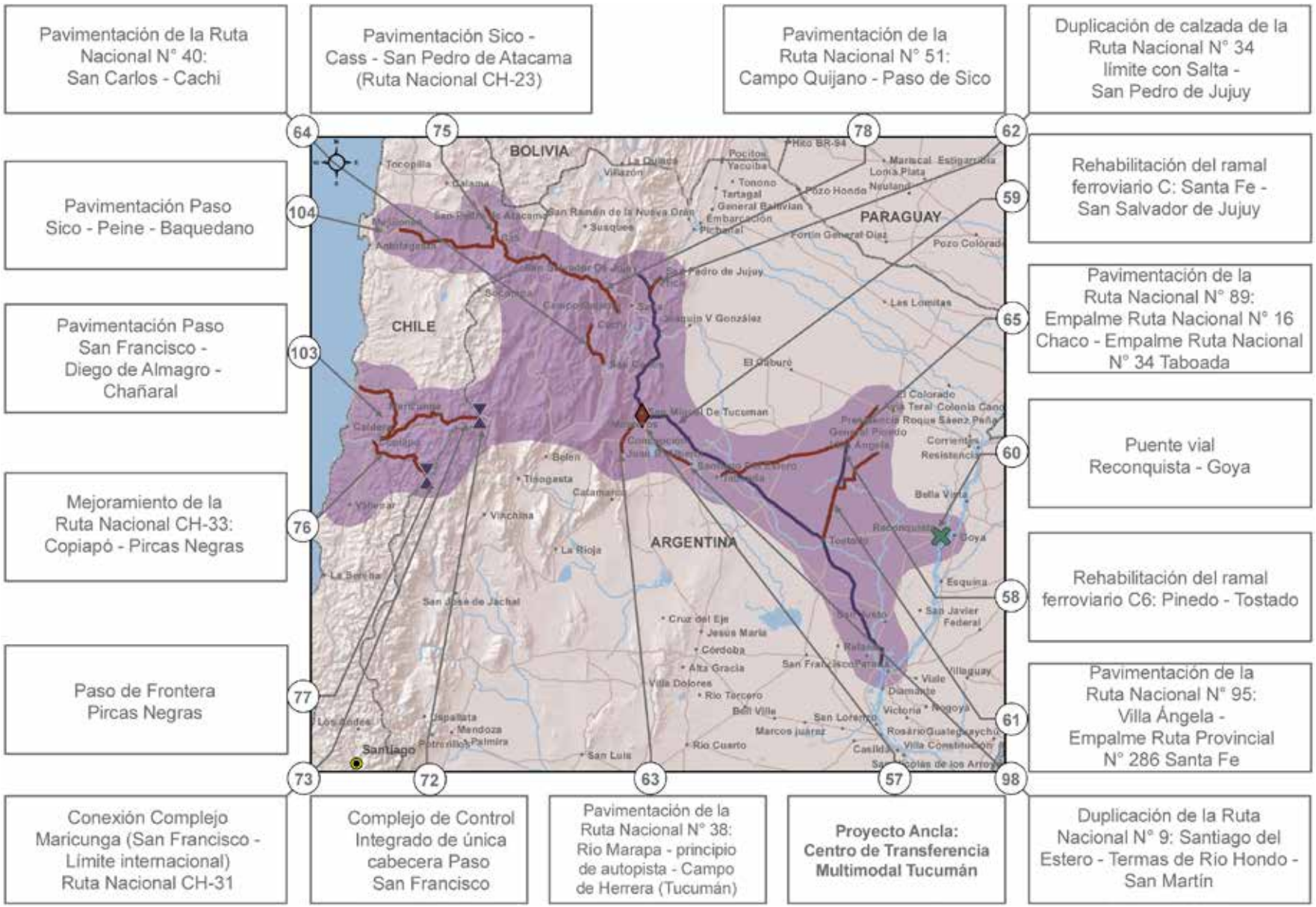
Función Estratégica

- Dinamizar el desarrollo económico intrarregional.
- Mejorar opciones de salida para los productos de la región hacia el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Brindar las condiciones de base a la facilitación fronteriza.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
CAP23	**ESTUDIO DE OPTIMIZACIÓN DEL NODO ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO**		**301,2**	**AR - PY**
CAP25	CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO MULTIMODAL RESISTENCIA - CORRIENTES		175,0	AR
CAP26	MEJORAS AL CENTRO DE FRONTERA PUERTO IGUAZÚ		2,0	AR
CAP27	MEJORAMIENTO DEL PUENTE POSADAS - ENCARNACIÓN (PUENTE SAN ROQUE GONZÁLEZ DE LA SANTA CRUZ)		52,3	AR - PY
CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ		2.800,0	PY
CAP31	CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO MULTIMODAL SUR (RÍO PARAGUAY)		120,0	PY
CAP32	CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 8, TRAMO CAAZAPÁ - CORONEL BOGADO		212,0	PY
CAP33	MEJORAMIENTO Y CONCESIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 6 (CIUDAD DEL ESTE - ENCARNACIÓN)		136,0	PY
CAP56	CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE RUTA NACIONAL N° 12, PASO POR CIUDAD DE POSADAS (PROVINCIA DE MISIONES)		35,0	AR
CAP94	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE EL DORADO - MAYOR OTAÑO, CON CENTRO DE FRONTERA		0,0	AR - PY
CAP96	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°12: RIACHUELO - PASO DE LA PATRIA		80,0	AR
CAP97	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°12: GARUPÁ - SAN IGNACIO		92,0	AR
CAP101	INTERCONEXIÓN DE LAS RUTAS NACIONALES N° 6 Y 8 TRAMO SAN JUAN NEPOMUCENO - EMPALME RUTA N°6		105,0	PY
13			**4.110,5**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO


Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40: San Carlos - Cachi
Pavimentación Sico - Cass - San Pedro de Atacama (Ruta Nacional CH-23)
Pavimentación de la Ruta Nacional N° 51: Campo Quijano - Paso de Sico
Duplicación de calzada de la Ruta Nacional N° 34 límite con Salta - San Pedro de Jujuy
Pavimentación Paso Sico - Peine - Baquedano
Rehabilitación del ramal ferroviario C: Santa Fe - San Salvador de Jujuy
Pavimentación Paso San Francisco - Diego de Almagro - Chañaral
Pavimentación de la Ruta Nacional N° 89: Empalme Ruta Nacional N° 16 Chaco - Empalme Ruta Nacional N° 34 Taboada
Mejoramiento de la Ruta Nacional CH-33: Copiapó - Pircas Negras
Puente vial Reconquista - Goya
Paso de Frontera Pircas Negras
Rehabilitación del ramal ferroviario C6: Pinedo - Tostado
Pavimentación de la Ruta Nacional N° 95: Villa Ángela - Empalme Ruta Provincial N° 286 Santa Fe
Conexión Complejo Maricunga (San Francisco - Límite internacional) Ruta Nacional CH-31
Complejo de Control Integrado de única cabecera Paso San Francisco
Pavimentación de la Ruta Nacional N° 38: Rio Marapa - principio de autopista - Campo de Herrera (Tucumán)
Proyecto Ancla: Centro de Transferencia Multimodal Tucumán
Duplicación de la Ruta Nacional N° 9: Santiago del Estero - Termas de Rio Hondo - San Martín
64
75
78
62
104
59
103
65
76
60
77
58
61
73
72
63
57
98
BOLIVIA
CHILE
ARGENTINA
PARAGUAY
Santiago
San Miguel De Tucuman
Goya
Reconquista
Resistencia
Corrientes
Santiago del Estero
La Rioja
Córdoba
Mendoza
San Luis
Rio Cuarto
Villa Constitución
San Nicolás de los Arroyos

CAP
Grupo 5

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
CAP57	**CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL TUCUMÁN**		**20,0**	**AR**
CAP58	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C6: PINEDO - TOSTADO		100,0	AR
CAP59	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C: SANTA FE - SAN SALVADOR DE JUJUY		270,0	AR
CAP60	PUENTE VIAL RECONQUISTA - GOYA		850,0	AR
CAP61	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: VILLA ÁNGELA - EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 286 SANTA FE		37,0	AR
CAP62	DUPLICACIÓN DE CALZADA DE LA RUTA NACIONAL N° 34 LÍMITE CON SALTA - SAN PEDRO DE JUJUY		140,0	AR
CAP63	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 38: RÍO MARAPA - PRINCIPIO DE AUTOPISTA - CAMPO DE HERRERA (TUCUMAN)		300,0	AR
CAP64	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40: SAN CARLOS - CACHI		250,0	AR
CAP65	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 89: EMPALME RUTA NACIONAL N° 16 CHACO - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34 TABOADA		95,0	AR
CAP72	COMPLEJO DE CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO SAN FRANCISCO		4,0	AR - CH
CAP73	CONEXIÓN COMPLEJO MARICUNGA (SAN FRANCISCO - LÍMITE INTERNACIONAL) RUTA NACIONAL CH-31		70,0	CH
CAP75	PAVIMENTACIÓN SICO - CASS - SAN PEDRO DE ATACAMA (RUTA NACIONAL CH-23)		30,0	CH
CAP76	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL CH-33: COPIAPÓ - PIRCAS NEGRAS		30,0	CH
CAP77	PASO DE FRONTERA PIRCAS NEGRAS (*)		5,0	AR - CH
CAP78	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 51: CAMPO QUIJANO - PASO DE SICO		180,0	AR
CAP98	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°9: SANTIAGO DEL ESTERO - TERMAS DE RÍO HONDO - SAN MARTÍN		275,0	AR
CAP103	PAVIMENTACIÓN PASO SAN FRANCISCO-DIEGO DE ALMAGRO-CHAÑARAL		25,0	CH
CAP104	PAVIMENTACIÓN PASO SICO-PEINE-BAQUEDANO		90,0	CH
18			**2.771,0**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

DES

DEL SUR

EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Población	6.473.238 habitantes
Densidad	9,4 Hab./km²
Superficie	686.527 km²
PBI	US$ 238.141 millones
Servicios	72,5%
Industrias	13,8%
Minas y Canteras	6,5%
Agricultura	7,2%

ARGENTINA CHILE

Inversión estimada

En millones de US$

4.146,6

89,8%
Nacionales

44

Argentina 35
Chile 19

10,2%
Binacionales

5

Proyectos por Sector

Transporte	Energía
46	3
3.696,6	450

Proyectos por Tipo de Financiamiento

Público	Privado	Público Privado
47	1	1
3.803,6	53	290

Proyectos por Etapas

Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
12	14	18	5
1.143,5	1.112	1.448	443,1

En millones de US$ ● Cantidad de proyectos ●

En millones de US$ Cantidad de proyectos

Proyectos por Sub-Sector

PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE

* En millones de US$

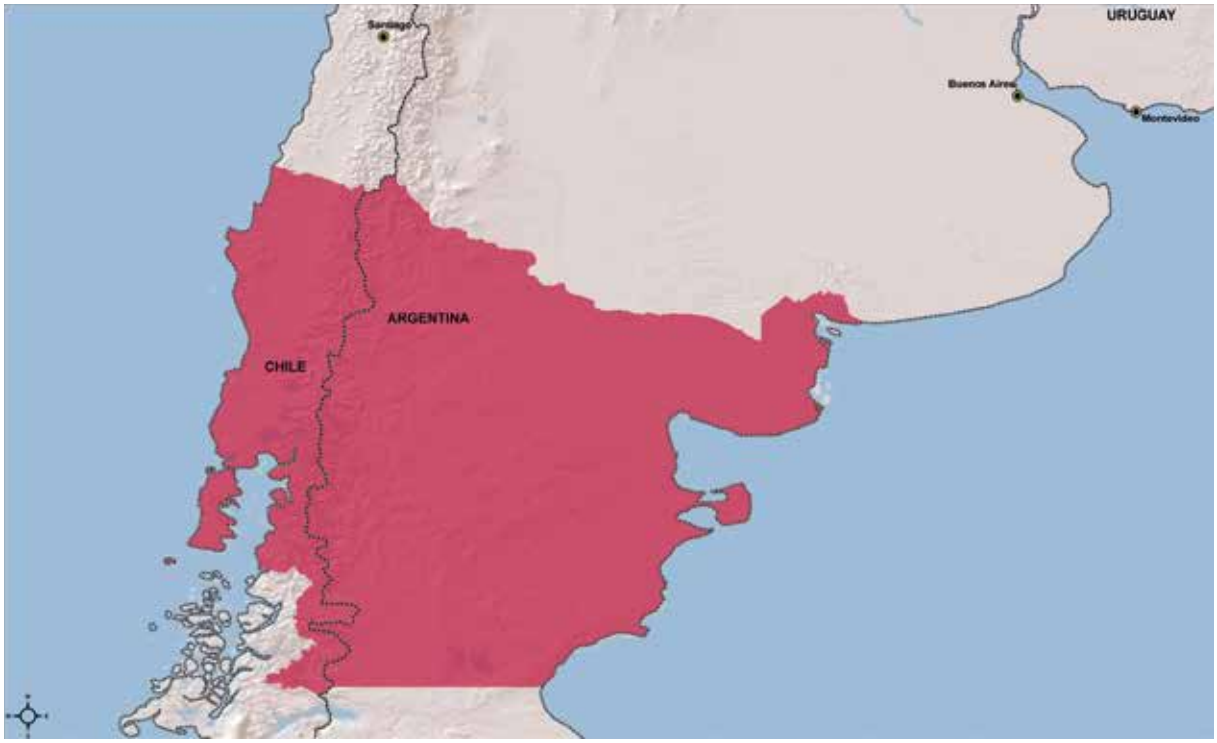
Código	Nombre	Grupo	Monto de Inversión*	Países
DES06	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV REGIÓN COMAHUE - CUYO	1	350,0	AR
DES07	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV TRAMO CHOELE CHOEL - PUERTO MADRYN	1	70,0	AR
DES11	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO HASTA LA FRONTERA CON ARGENTINA, ACCESO A PINO HACHADO RUTA CH-181	1	5,0	CH
DES13	REPARACIÓN DEL TÚNEL LAS RAÍCES	1	10,5	CH
DES28	CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO FRONTERIZO HUA HUM	2	7,6	CH
5			443.1	

Presentación del Eje
DEL SUR

El Eje del Sur [1] se extiende por regiones y provincias del Sur de Argentina y de Chile.

El Eje posee el 3% de la superficie (686.527 km²), el 2% de la población (6.473.238 habitantes), y el 5% del PBI de Suramérica (US$ 238.141 millones[2]), siendo respectivamente el último y anteúltimo de los Ejes de acuerdo a estas dimensiones. Además es el Eje menos densamente poblado con 9,4 Hab./km.²

MAPA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE DEL SUR



En relación a la infraestructura, la **red vial** de los países que conforman el Eje del Sur alcanza una longitud total de 323.009 km, de los cuales un 27% se encuentran asfaltados. En lo que respecta a la red **ferroviaria**, alcanza los 34.857 km. El sistema **portuario marítimo** del Eje del Sur se constituye a través de 12 puertos principales distribuidos en las costas de los Océanos Pacífico y Atlántico. De este conjunto de puertos, 4 mueven más de 5 millones de toneladas por año. El **sistema aeroportuario** cuenta con 17 aeropuertos, 6 de los cuales son internacionales y 11 de cabotaje. En relación a la generación de **energía**, para el año 2012 el conjunto de los países que conforman el Eje alcanzaron una potencia instalada del orden de los 53.141 MW.

Los países que integral el Eje del Sur planifican inversiones por US$ 4.147 millones, en 49 proyectos de integración física.

Argentina involucra el 37% de su economía en el Eje y Chile, el 13%. En términos absolutos, Argentina aporta el 85% del PBI del Eje, mientras que Chile el resto.

El Eje comparte parte de su área de influencia con el Eje Andino.

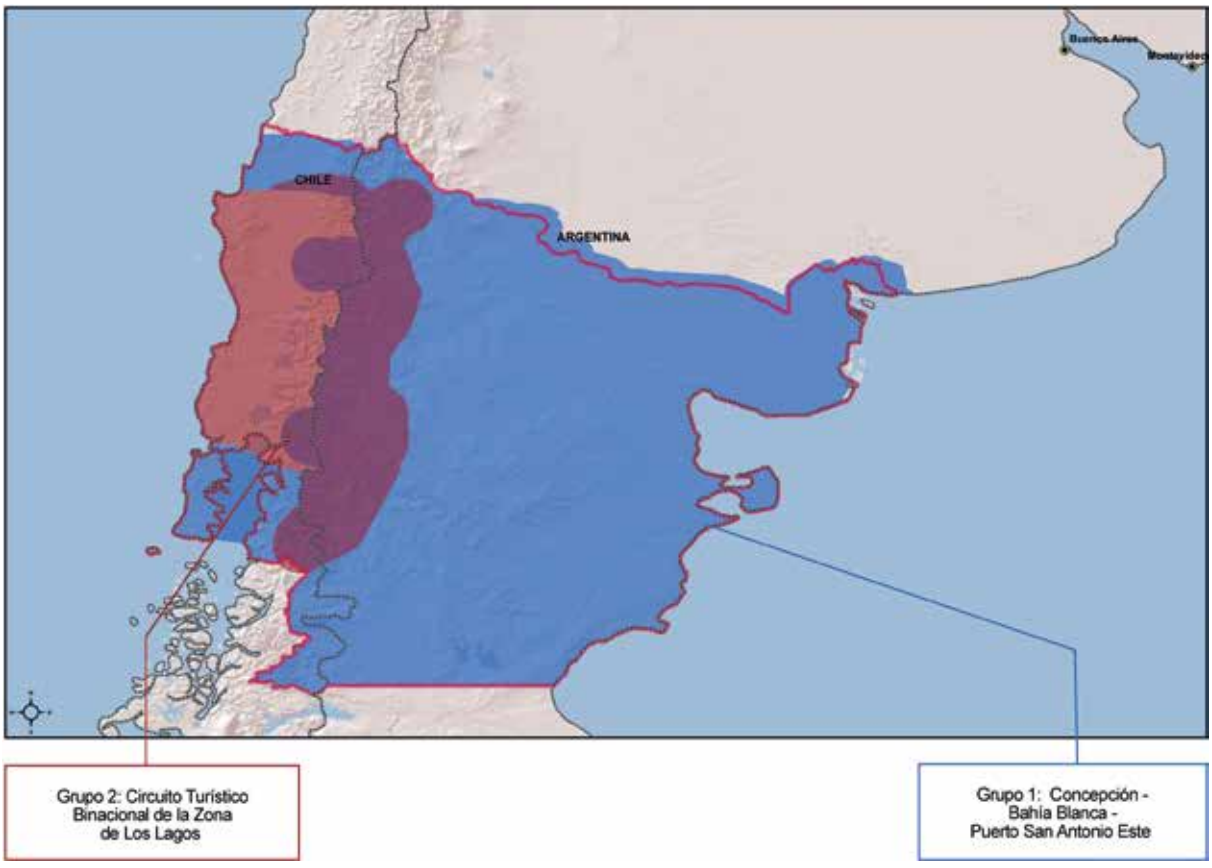
1 Véase "Caracterización Socio-Económica y Ambiental del Eje del Sur", COSIPLAN-IIRSA, 2015. www.irsa.org/del-sur.asp
2 A precios corrientes de 2013.

Cartera de Proyectos
DEL SUR

El conjunto de obras del Eje del Sur está orientado a reducir costos de transporte para ampliar el intercambio de bienes y servicios entre Argentina y Chile, contemplando la conservación de los recursos ambientales y el fortalecimiento de un sistema turístico binacional en torno a la zona de los lagos.

Cabe destacar que, en la última reunión de los Grupos Técnicos Ejecutivos del Eje del Sur para la Actualización de la Cartera del COSIPLAN y de la API, las Coordinaciones Nacionales de Argentina y Chile extendieron el área de influencia del Eje, incorporando la provincia de Chubut (Argentina) y a la Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo hasta la Provincia de Coihaique (Chile).

MAPA DE LOS GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL SUR



GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL SUR

* En millones de US$

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión Estimada*
1	CONCEPCIÓN - BAHÍA BLANCA - PUERTO SAN ANTONIO ESTE	27	2.288,0
2	CIRCUITO TURÍSTICO BINACIONAL DE LA ZONA DE LOS LAGOS	22	1.858,6
TOTAL		**49**	**4.146,6**

La Cartera activa del Eje cuenta con 44 proyectos por una inversión estimada de US$ 3.704 millones.

De los 44 proyectos activos, solamente 2 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización; ambos concluirán en los próximos 3 años (2015-2017). La Ruta Nacional 3 en el tramo que conecta el Puerto de Bahía Blanca y San Antonio Este abarca unos 259 km por los que circulan 8.000 vehículos por día, en promedio anual. Está previsto finalizar su mejoramiento a mediados de 2016.

El mejoramiento de la Ruta Interlagos en sus 300 km de extensión facilitará el proceso de inserción internacional de regiones de Chile y Argentina que se distinguen por poseer centros de atracción turística con un alto estándar de calidad. Hacia mediados de 2017, las mejoras en la conectividad impulsarán más el desarrollo de actividades productivas y comerciales conexas al turismo, así como el turismo mismo.

Estos dos proyectos, junto con otros 16 en etapa de ejecución, más unos 5 concluidos, representan el 46% del monto de inversión estimada para la Cartera del Eje. Es decir que más de la mitad de la inversión prevista corresponde a 26 proyectos en fases tempranas de avance (perfil y pre-ejecución).

PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS 4 AÑOS

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Fecha Estimada de Finalización
DES09	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 3 ENTRE BAHÍA BLANCA Y CARMEN DE PATAGONES	1		68,0	AR	31/05/2016
DES18	ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN ARGENTINA	2		200,0	AR	31/05/2017

Los 5 proyectos con mayor inversión estimada representan el 40% de la inversión de la Cartera activa del Eje.

Se destaca que la mayoría (3) se encuentran en fases tempranas de desarrollo: el Ramal Ferroviario Bahía Blanca – San Carlos de Bariloche se encuentra en perfil, y la Ampliación del Puerto de Bahía Blanca y la Circunvalación y Accesos Ferroviarios al Puerto de Bahía Blanca están en pre-ejecución. Cabe destacar que los tres proyectos se concentran en reforzar la conectividad en el nodo de Bahía Blanca, ambos hacia la Cordillera de los Andes y hacia los mercados internacionales.

Los otros dos proyectos se encuentran en ejecución y buscan reforzar conectividades terrestres, ambos en Argentina y en Chile.
Todos los proyectos son de transporte, con participación de los subsectores carretero, ferroviario, y marítimo. Asimismo, todos son nacionales, con mayor participación de Argentina (4) respecto que Chile (1). Casi todos los proyectos tienen financiamiento público, a excepción del Puerto de Bahía Blanca cuya inversión es público-privada.

LOS 5 PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

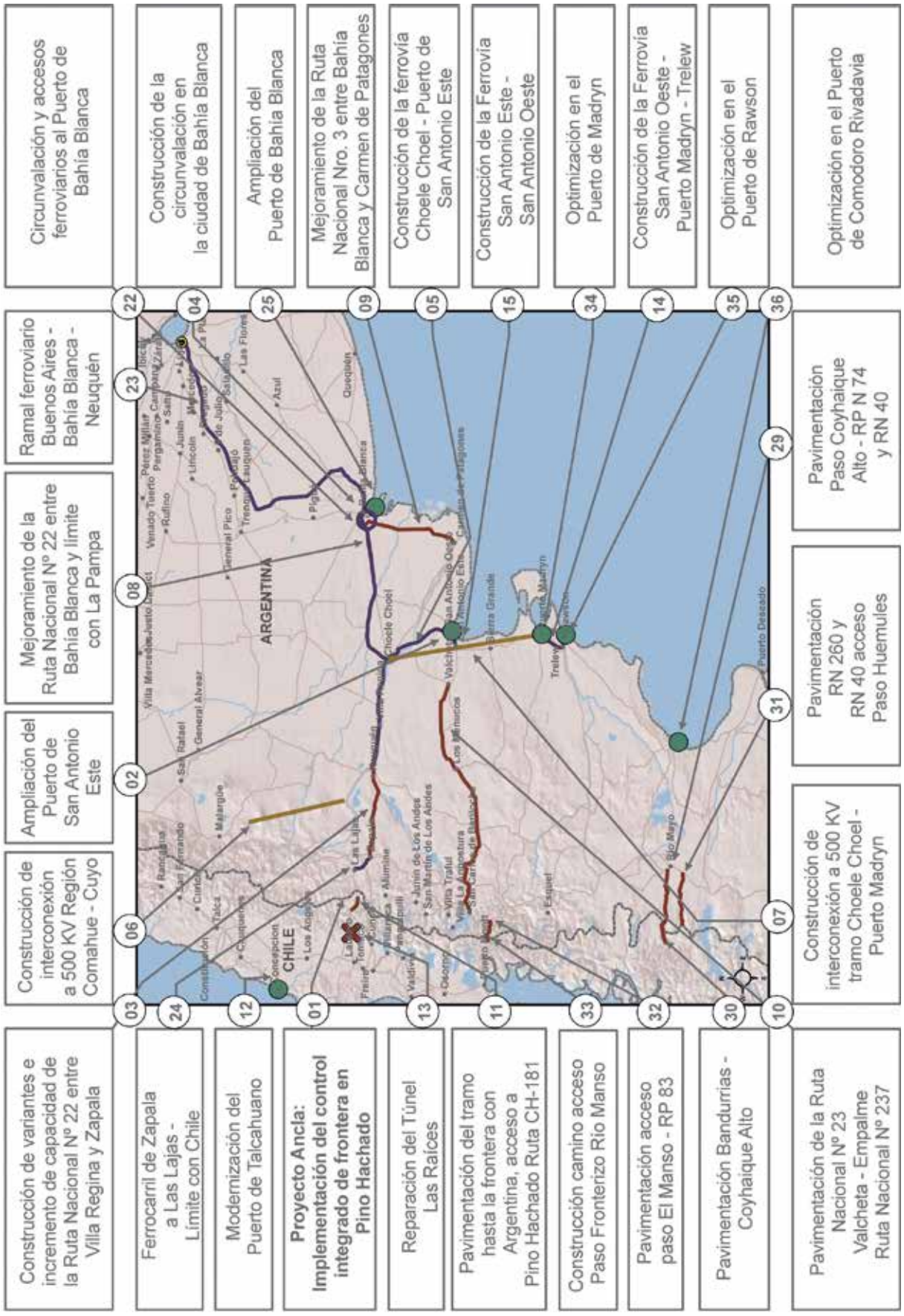
Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Tipo de financiamiento
DES26	RAMAL FERROVIARIO BAHÍA BLANCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE	2		400,0	AR	PÚBLICO
DES46	MEJORAMIENTO RUTA 181 CH CURACAUTÍN-PINO HACHADO Y READECUACIÓN TÚNEL LAS RAÍCES	2		303,0	CH	PÚBLICO
DES25	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA	1		290,0	AR	PÚBLICO PRIVADO
DES22	CIRCUNVALACIÓN Y ACCESOS FERROVIARIOS AL PUERTO DE BAHÍA BLANCA	1		250,0	AR	PÚBLICO
DES10	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 23 VALCHETA - EMPALME RUTA NACIONAL N° 237	1		225,0	AR	PÚBLICO

Los proyectos concluidos del Eje son 5 por un total de US$ 443 millones: 2 de ellos son interconexiones eléctricas que explican el 95% de las inversiones.

El Eje tiene en su Cartera sólo un proyecto más para el sector energía y también es una interconexión eléctrica, que se encuentra en etapa de perfil.
La interconexión entre Comahue y Cuyo por US$ 350 millones constituye la segunda obra en orden de inversión prevista u ejecutada de la Cartera del Eje, considerando los 49 proyectos. Se trata de una línea de transmisión de 707 km en 500 KW, ya concluida, que disminuyó drásticamente los riesgos de colapso por aislamiento y los precios de la energía en el área Cuyo. Asimismo, se incrementaron las posibilidades de interconexión con el Sistema Central de Chile.
La siguiente obra por US$ 70 millones es un tramo de 350 km en 500KW entre Choele Choel y Puerto Madryn, que puede extenderse en un futuro hasta la localidad de Pico Truncado, en Santa Cruz.
Las restantes 3 obras son de transporte y están localizadas en la frontera entre Chile y Argentina, del lado chileno, y favorecen el flujo de bienes, servicios y personas entre ambos países.

Concepción - Bahía Blanca – Puerto San Antonio Este

Argentina – Chile



DES
Grupo 1

Función Estratégica

- Reducir costos de transporte para ampliar el intercambio de bienes y servicios entre los países y la complementariedad económica.
- Generación de oportunidades de desarrollo económico sustentable y social.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.

* En millones de US$

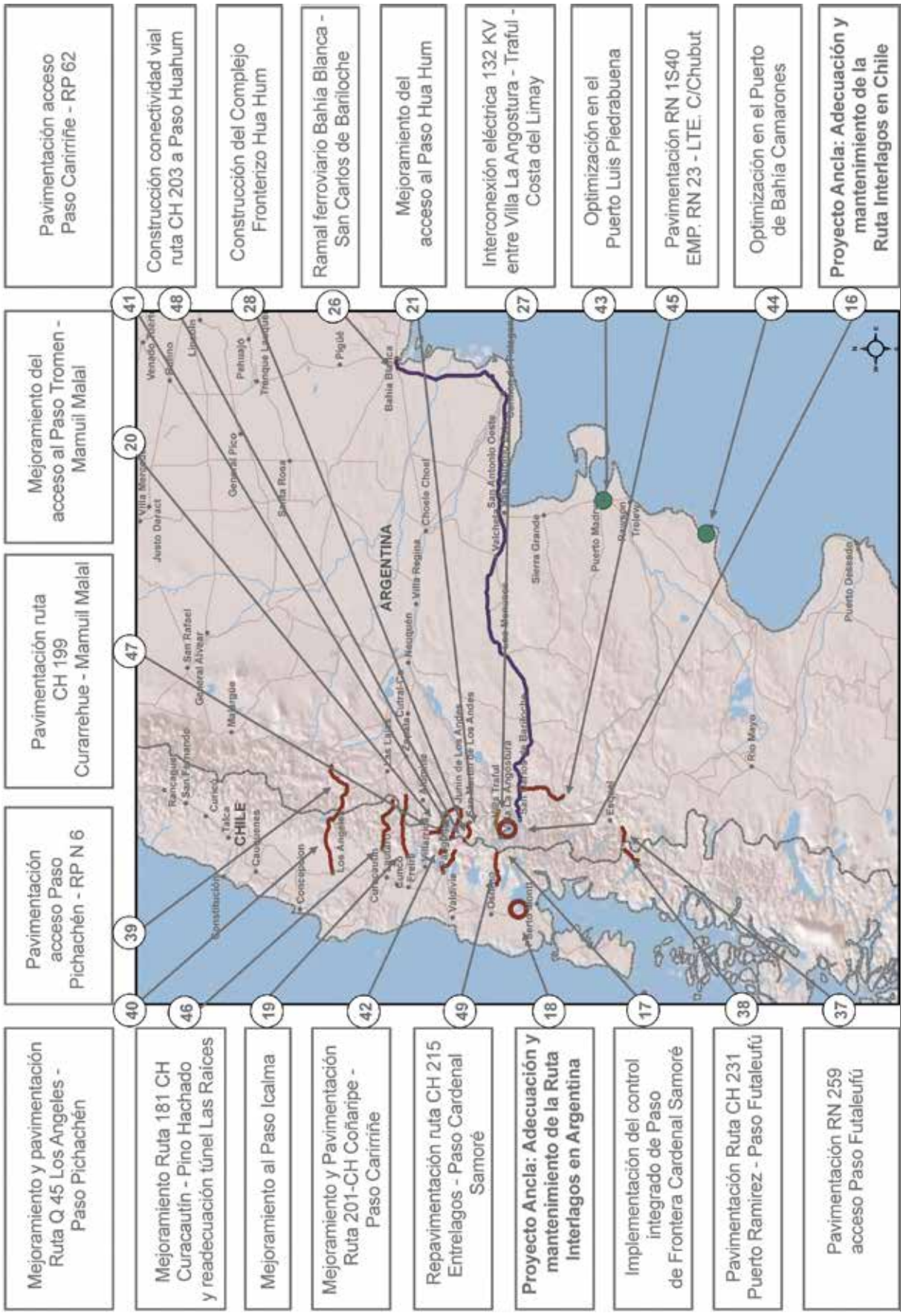
Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
DES01	**IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE FRONTERA EN PINO HACHADO**		**8,0**	**AR - CH**
DES02	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE		0,0	AR
DES03	CONSTRUCCIÓN DE VARIANTES E INCREMENTO DE CAPACIDAD DE LA RUTA NACIONAL N° 22 ENTRE VILLA REGINA Y ZAPALA		100,0	AR
DES04	CONSTRUCCIÓN DE LA CIRCUNVALACIÓN EN LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA		8,0	AR
DES05	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CHOELE CHOEL - PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE		40,0	AR
DES06	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV REGIÓN COMAHUE - CUYO		350,0	AR
DES07	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV TRAMO CHOELE CHOEL - PUERTO MADRYN		70,0	AR
DES08	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 22 ENTRE BAHÍA BLANCA Y LÍMITE CON LA PAMPA		30,0	AR
DES09	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 3 ENTRE BAHÍA BLANCA Y CARMEN DE PATAGONES		68,0	AR
DES10	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 23 VALCHETA - EMPALME RUTA NACIONAL N° 237		225,0	AR
DES11	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO HASTA LA FRONTERA CON ARGENTINA, ACCESO A PINO HACHADO RUTA CH-181		5,0	CH
DES12	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE TALCAHUANO		53,0	CH
DES13	REPARACIÓN DEL TÚNEL LAS RAÍCES		10,5	CH
DES14	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA SAN ANTONIO OESTE - PUERTO MADRYN - TRELEW		48,0	AR
DES15	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA SAN ANTONIO ESTE - SAN ANTONIO OESTE		8,5	AR
DES22	CIRCUNVALACIÓN Y ACCESOS FERROVIARIOS AL PUERTO DE BAHÍA BLANCA		250,0	AR
DES23	RAMAL FERROVIARIO BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - NEUQUÉN		180,0	AR
DES24	FERROCARRIL DE ZAPALA A LAS LAJAS - LÍMITE CON CHILE		70,0	AR
DES25	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA		290,0	AR
DES29	PAVIMENTACIÓN ACCESO PASO COYHAIQUE ALTO – RP N 74 Y RN 40		5,0	AR
DES30	PAVIMENTACIÓN BANDURRIAS-COYHAIQUE ALTO		36,0	CH
DES31	PAVIMENTACIÓN RN 260 Y RN 40 ACCESO PASO HUEMULES		24,0	AR
DES32	PAVIMENTACIÓN ACCESO PASO EL MANSO – RP 83		112,0	AR
DES33	CONSTRUCCIÓN CAMINO ACCESO PASO FRONTERIZO RIO MANSO		51,0	CH

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
DES34	OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO DE MADRYN		85,0	AR
DES35	OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO DE RAWSON		7,0	AR
DES36	OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO DE COMODORO RIVADAVIA		154,0	AR
27			2.288,0	

Circuito Turístico Binacional de la Zona de Los Lagos

Argentina – Chile



DES
Grupo 2

Función Estratégica

- Fortalecimiento de un sistema turístico binacional en torno a la zona de los lagos.
- Generación de oportunidades de desarrollo económico sustentable y social.
- Favorecer la conservación de los recursos ambientales de la zona.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
DES16	**ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN CHILE**		**175,0**	**CH**
DES17	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE PASO DE FRONTERA CARDENAL SAMORÉ		**2,0**	**AR - CH**
DES18	**ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN ARGENTINA**		200,0	AR
DES19	MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO ICALMA		18,0	AR - CH
DES20	MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO TROMEN - MAMUIL MALAL		45,0	AR - CH
DES21	MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO HUA HUM		42,0	AR - CH
DES26	RAMAL FERROVIARIO BAHÍA BLANCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE		400,0	AR
DES27	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA 132 KV ENTRE VILLA LA ANGOSTURA - TRAFUL - COSTA DEL LIMAY		30,0	AR
DES28	CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO FRONTERIZO HUA HUM		7,6	CH
DES37	PAVIMENTACIÓN RN 259 ACCESO PASO FUTALEUFÚ		18,0	AR
DES38	PAVIMENTACIÓN RUTA CH 231 PUERTO RAMIREZ – PASO FUTALEUFÚ		71,0	CH
DES39	PAVIMENTACIÓN ACCESO PASO PICHACHÉN – RP N 6		162,0	AR
DES40	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN RUTA Q 45 LOS ANGELES- PASO PICHACHÉN		91,0	CH
DES41	PAVIMENTACIÓN ACCESO PASO CARIRRIÑE – RP 62		3,0	AR
DES42	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN RUTA 201-CH COÑARIPE -PASO CARIRRIÑE		54,0	CH
DES43	OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO LUIS PIEDRABUENA		17,0	AR
DES44	OPTIMIZACIÓN EN EL PUERTO DE BAHÍA CAMARONES		75,0	AR
DES45	PAVIMENTACIÓN RN 1S40 EMP. RN 23 – LTE. C/CHUBUT		3,0	AR
DES46	MEJORAMIENTO RUTA 181 CH CURACAUTÍN-PINO HACHADO Y READECUACIÓN TÚNEL LAS RAÍCES		303,0	CH
DES47	PAVIMENTACIÓN RUTA CH 199 CURARREHUE-MAMUIL MALAL		45,0	CH
DES48	CONSTRUCCIÓN CONECTIVIDAD VIAL RUTA CH 203 A PASO HUAHUM		42,0	CH
DES49	REPAVIMENTACIÓN RUTA CH 215 ENTRELAGOS – PASO CARDENAL SAMORÉ		55,0	CH
22			**1.858,6**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

GUY

ESCUDO GUAYANÉS

EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Población:	17.100.505 habitantes
Densidad:	10,7 Hab./km²
Superficie:	1.603.643 km²
PBI:	333.851 millones
Servicios	76,7%
Industrias	11,2%
Minas y Canteras	6,5%
Agricultura	5,6%

BRASIL GUYANA SURINAME VENEZUELA

Inversión estimada

En millones de US$

4.581,3

20
Proyectos

65% Nacionales	20% Binacionales	15% Multinacionales
13	4	3

Argentina	8
Brasil	8
Paraguay	7
Uruguay	7

Proyectos por Sector

Transporte	Energia	Comunicaciones
18	1	1
4.581,3		

Proyectos por Tipo de Financiamiento

Público	Privado
18	2
3.930,4	650,9

Proyectos por Etapas

Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
7	2	5	6
351,8	3.270	873	86,5

En millones de US$ Cantidad de proyectos

PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE

* En millones de US$

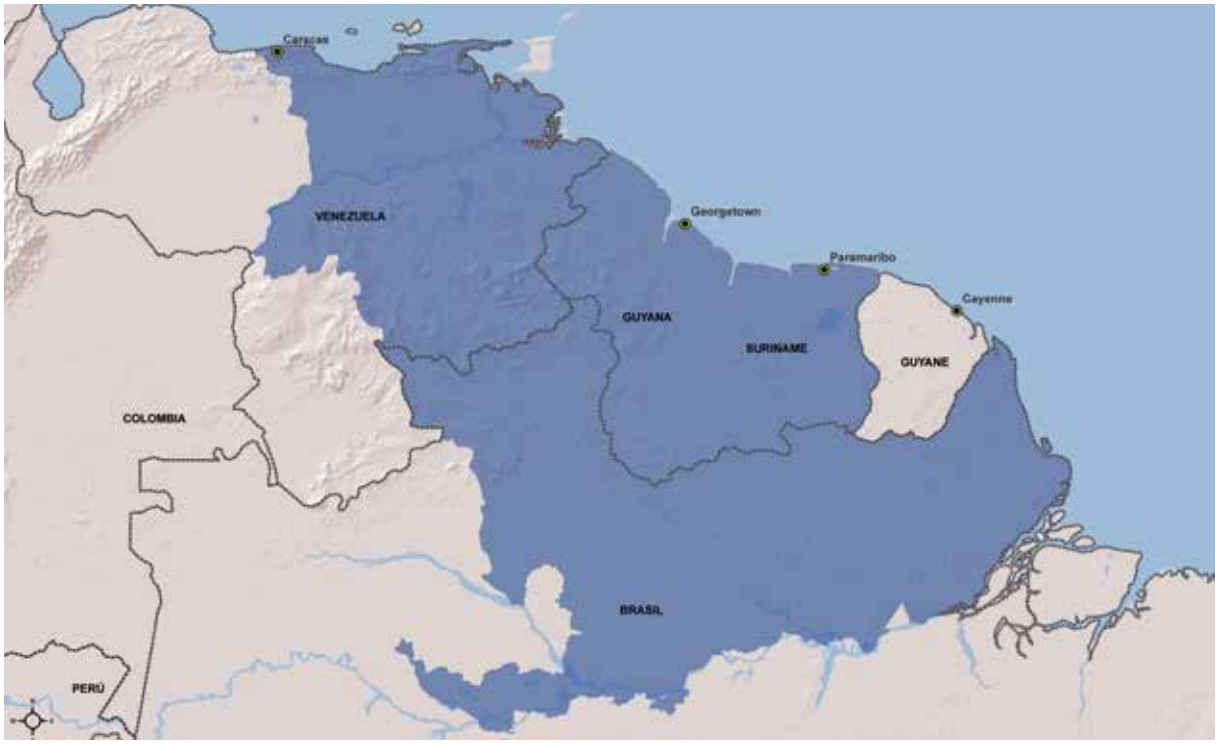
Código	Nombre	Monto de inversión*	Países
GUY08	LÍNEAS DE FIBRA ÓPTICA U OTRA TECNOLOGÍA APROPIADA QUE INTERCONECTE CARACAS AL NORTE DE BRASIL	0,0	BR - VE
GUY10	PUENTE SOBRE EL RÍO ARRAYA	1,5	BR
GUY11	PUENTE SOBRE EL RÍO TAKUTU	10,0	BR - GU
GUY35	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO OYAPOCK	60,0	BR
GUY42	RUTA BOA VISTA - BONFIM	15,0	BR
GUY43	RUTA LINDEN - GEORGETOWN	0,0	GU
6		86,5	

Presentación del Eje
EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

El Eje del Escudo Guayanés [1] 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 Eje posee el 8% de la superficie (1.603.643 km²) y el 4% de la población de Suramérica (17.100.505 habitantes), siendo en consecuencia el segundo Eje con la menor densidad de población con poco menos de 11 Hab./km². El PBI de los países que integran el Eje equivale al 7% del de la región (US$ 333.851 millones [2]).

MAPA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL ESCUDO GUAYANÉS



En relación a la infraestructura, la **red vial** de los países que conforman el Eje del Escudo Guayanés alcanza una longitud total de 1.705.747 km de carreteras, de las cuales el 25% se encuentran pavimentados. En lo que respecta a la **red ferroviaria**, esta alcanza los 30.608 km. El **sistema portuario** del Eje se conforma por 28 puertos principales, de los cuales 3 movilizan más de 3 millones de toneladas por año, destacándose Porto Trombetas con más de 17 millones de toneladas en Brasil. El **transporte fluvial** en la región se concentra en la cuenca del Río Amazonas, y en ríos con salida al Océano Atlántico. El **sistema aeroportuario** cuenta con 30 aeropuertos, 15 de los cuales se encuentran en territorio venezolano. Del conjunto de 30 aeropuertos, 9 son internacionales y 21 de cabotaje. En relación a la **generación de energía eléctrica**, para el año 2012 los países que conforman el Eje alcanzaron en conjunto una potencia instalada del orden de los 249.541MW. De ese monto, el 51% es aportado por Venezuela y el 49% por Brasil.

1 Véase "Caracterización Socio-Económica y Ambiental del Eje del Escudo Guayanés", COSIPLAN-IIRSA, 2015. www.iirsa.org/escudo-guayanes.asp
2 A precios corrientes de 2013.

Los países que integran el Eje del Escudo Guayanés planifican inversiones por US$ 4.500 millones en 20 proyectos de integración física.

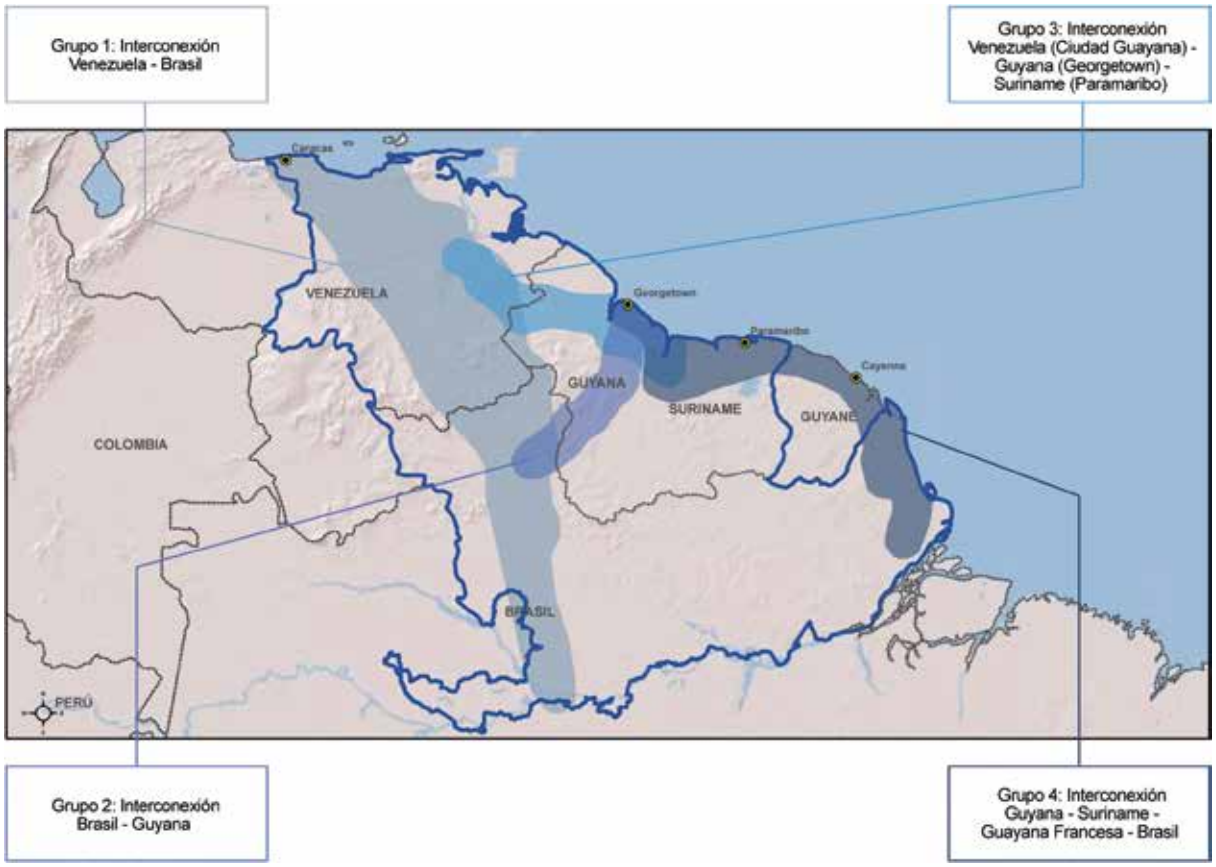
Guyana y Suriname involucran el 100% de sus economías en el Eje; Venezuela, el 40%; y Brasil, el 4%. En términos absolutos Venezuela aporta el 69% al PBI agregado del Eje; Brasil, el 29%; Suriname, el 2%; y Guyana, el 1%.

El Eje comparte parte de su área de influencia con los Ejes del Amazonas y Andino.

Cartera de Proyectos
EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

El conjunto de obras del Eje del Escudo Guayanés está orientado a consolidar una conexión física para promover el desarrollo sostenible y la integración de los sectores económicos con potencial, tales como la industria pesada, bienes durables, minería y joyería, agronegocios y turismo (tanto de tipo ecológico como del tipo caribeño). Las conectividades involucradas son las siguientes: i) Venezuela – Brasil (Caracas y Manaos, Guri y Boa Vista, Manaos y el sur de Venezuela); ii) Brasil-Guyana (Amazonas y Roarima, y Guyana); Venezuela – Guyana – Suriname; iv) Guyana - Suriname - Guayana Francesa – Brasil (en particular los estados de Amapá y Pará).

MAPA DE LOS GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS



GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE GUAYANÉS

* En millones de US$

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión Estimada*
1	INTERCONEXIÓN VENEZUELA – BRASIL	5	407,0
2	INTERCONEXIÓN BRASIL – GUYANA	6	276,5
3	INTERCONEXIÓN VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (PARAMARIBO)	3	301,8
4	INTERCONEXIÓN GUYANA - SURINAME - GUAYANA FRANCESA - BRASIL	6	3.596,0
	TOTAL	**20**	**4.581,3**

La Cartera activa del Eje cuenta con 14 proyectos por una inversión estimada de US$ 4.495 millones.

De los 14 proyectos activos, 3 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 2 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018). Se estima que, al concluirse estos 2 proyectos, se habrá ejecutado el 17% del monto de inversión estimado para la Cartera del Eje. Si a estos proyectos se agregan los que se encuentran en fases avanzadas de realización, es decir, en ejecución, el porcentaje de inversión ejecutada sube al 28%.

PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS 4 AÑOS

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Fecha Estimada de Finalización
GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	1		407,0	BR - VE	31/12/2015
GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	3		300,8	GU - SU - VE	30/09/2018

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Los 5 proyectos con mayor inversión estimada representan el 96% de la inversión de la Cartera activa del Eje compuesta por 14 proyectos. Entre ellos, solamente el primer proyecto, el Plan Maestro Integrado de Protección Costera Albina – Nickerie, implica el 67%.

Los 4 proyectos restantes presentan inversiones considerablemente menores: el segundo proyecto del grupo, la Rehabilitación de la Carretera Caracas – Manaos, tiene una inversión que solamente implica el 13% de la inversión del Plan Maestro.
Se destaca que la mayoría de los proyectos son binacionales, a excepción del Plan Maestro que es nacional de Suriname, y de la Ruta Lethem-Linden que es de Guyana.
El primer proyecto es marítimo, mientras que los otros 4 son todos proyectos de transporte carretero. Para las 5 obras se considera tanto financiamiento público como público/privado.

LOS 5 PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Tipo de financiamiento
GUY40	PLAN MAESTRO INTEGRADO DE PROTECCIÓN COSTERA ALBINA – NICKERIE	4		3.020,0	SU	PÚBLICO
GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS – MANAOS	1		407,0	BR - VE	PÚBLICO
GUY26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA GEORGETOWN - ALBINA; CARRETERA DE MACAPÁ A OYAPOCK: TRAMO FERREIRA GOMES – OYAPOCK	4		350,1	BR - GU - SU	PÚBLICO PRIVADO
GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	3		300,8	GU - SU - VE	PÚBLICO/PRIVADO
GUY09	RUTA LETHEM – LINDEN	2		250,0	GU	PÚBLICO

Los proyectos concluidos del Eje son 6 por un total de US$ 87 millones de inversión ejecutada, equivalentes a casi el 2% del total de la Cartera.

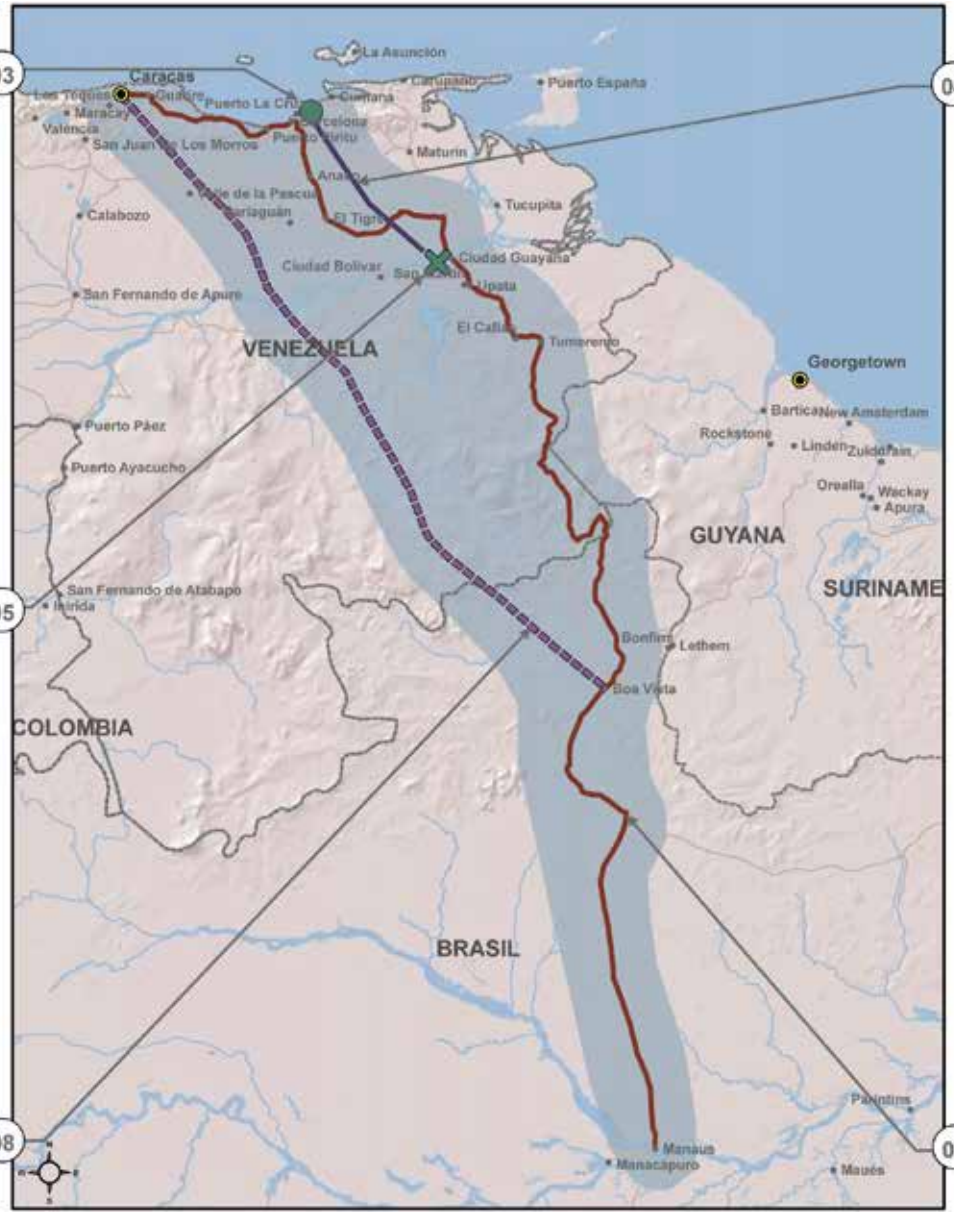
Todos los proyectos concluidos tienen financiamiento público y pertenecen o involucran a Brasil, salvo por una obra que pertenece a Guyana. Además, 5 de 6 pertenecen al sector transporte y al subsector carretero. Unos 3 proyectos son puentes construidos sobre ríos, mientras que 2 son tramos de carreteras.

Puerto de aguas profundas en el noreste de la costa caribeña de Venezuela o mejoramiento del actual Puerto de Guanta

03

Vía férrea conectando el puerto de aguas profundas o el Puerto de Guanta con Ciudad Guayana

04



Segundo Puente Bimodal sobre el Orinoco

05

Líneas de fibra óptica u otra tecnología apropiada que interconecte Caracas al Norte de Brasil

08

Proyecto Ancla: Rehabilitación de la carretera Caracas - Manaos

01

GUY
Grupo 1

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
GUY01	**REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS**		**407,0**	**BR - VE**
GUY03	PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN EL NORESTE DE LA COSTA CARIBEÑA DE VENEZUELA O MEJORAMIENTO DEL ACTUAL PUERTO DE GUANTA		0,0	VE
GUY04	VÍA FÉRREA CONECTANDO EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS O EL PUERTO DE GUANTA CON CIUDAD GUAYANA		0,0	VE
GUY05	SEGUNDO PUENTE BIMODAL SOBRE EL ORINOCO		0,0	VE
GUY08	LÍNEAS DE FIBRA ÓPTICA U OTRA TECNOLOGÍA APROPIADA QUE INTER-CONECTE CARACAS AL NORTE DE BRASIL		0,0	BR - VE
5			**407,0**	

PERFIL PREEJECUCION EJECUCION CONCLUIDO

Proyecto Ancla:
Ruta Lethem - Linden

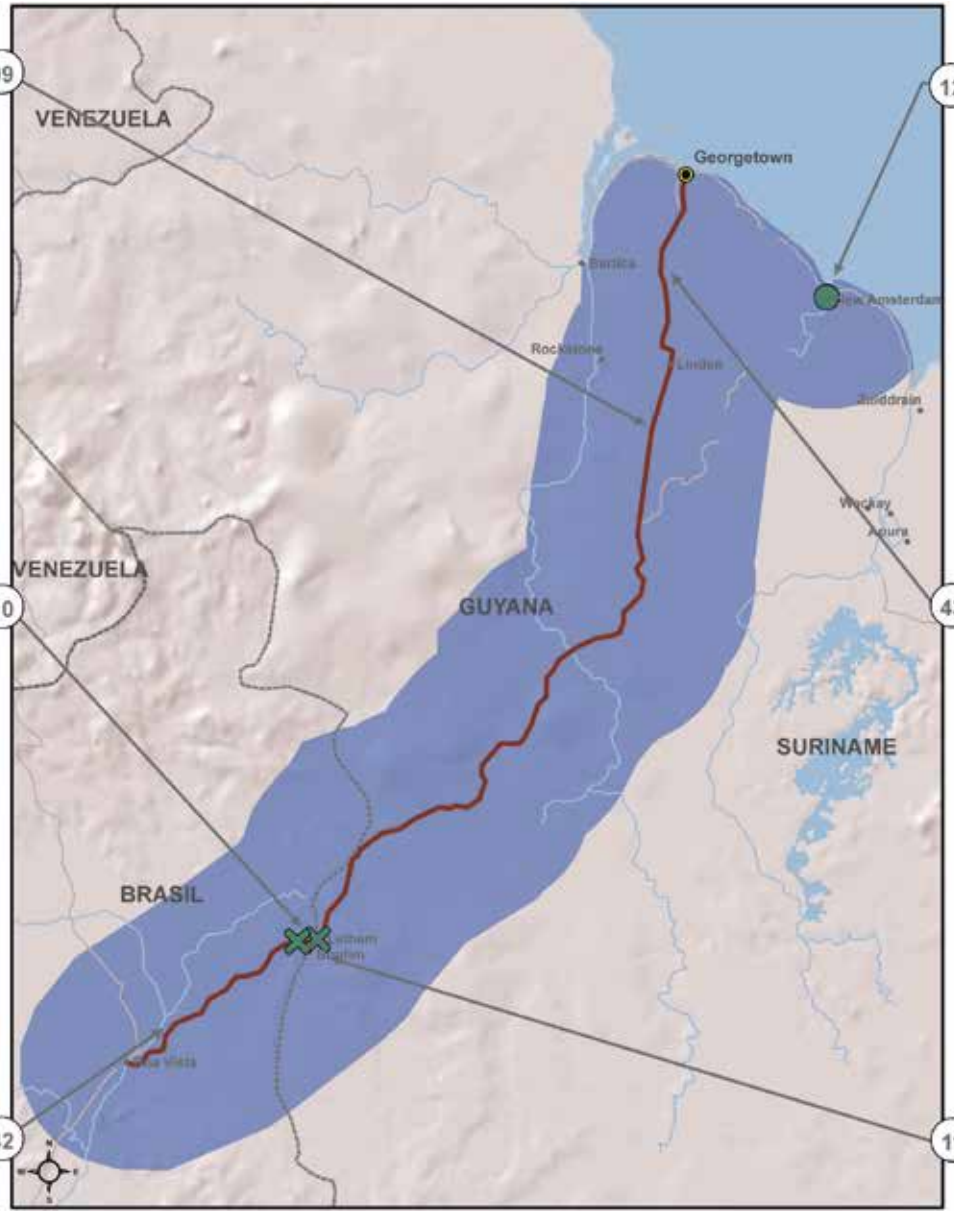
Puente sobre el
Río Arraya

Ruta Boa Vista - Bonfim

Puerto de aguas profundas
en Guyana

Ruta Linden - Georgetown

Puente sobre el
Río Takutu



GUY
Grupo 2

Función Estratégica

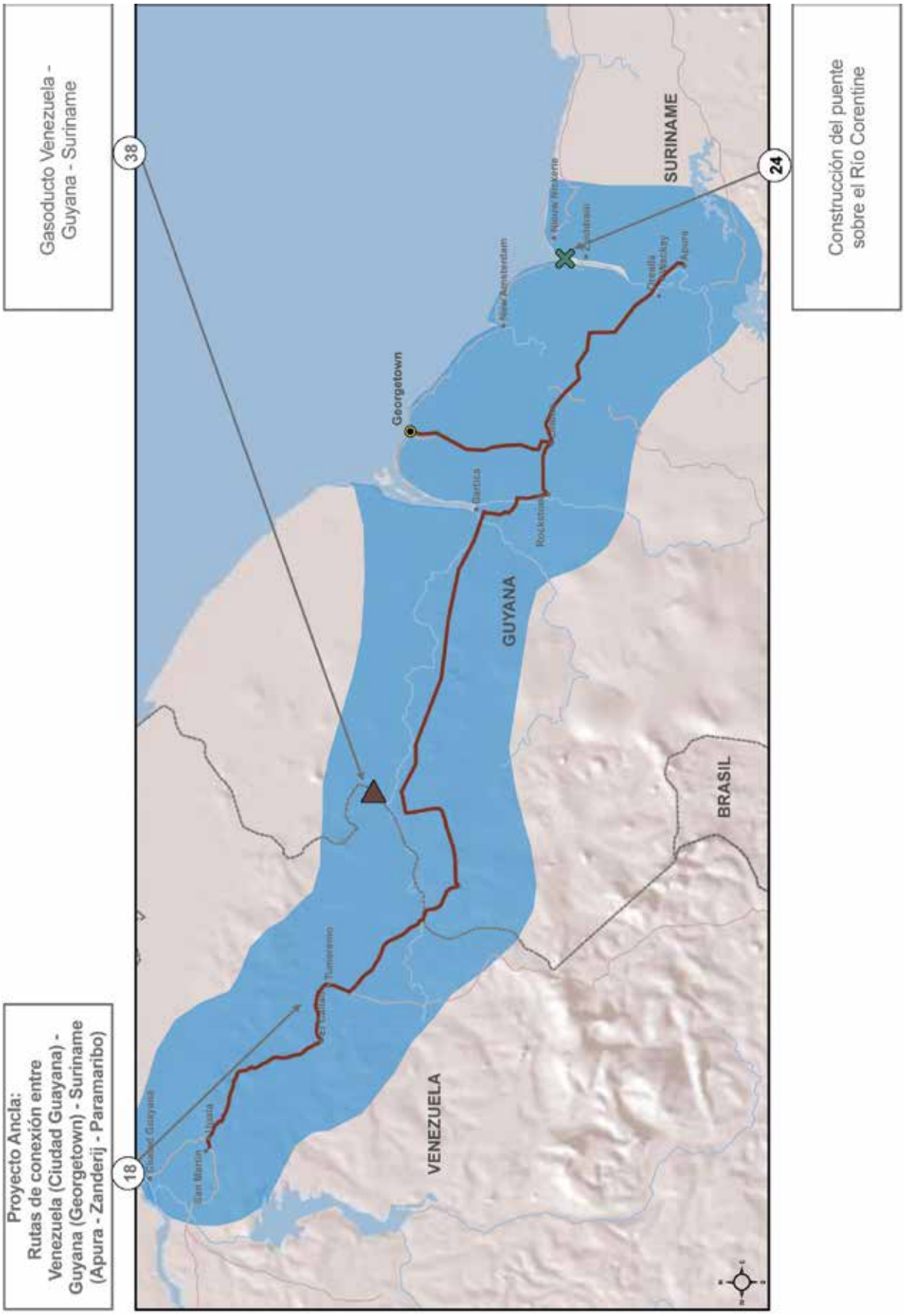
• Apoyar el desarrollo sostenible y la integración entre los estados brasileños de Amazonas y Roraima, y Guyana, mediante la consolidación de la infraestructura que une a los dos países.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
GUY09	RUTA LETHEM - LINDEN		250,0	GU
GUY10	PUENTE SOBRE EL RÍO ARRAYA		1,5	BR
GUY11	PUENTE SOBRE EL RÍO TAKUTU		10,0	BR - GU
GUY12	PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN GUYANA		0,0	GU
GUY42	RUTA BOA VISTA - BONFIM		15,0	BR
GUY43	RUTA LINDEN - GEORGETOWN		0,0	GU
6			276,5	

Interconexión Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo)

Guyana – Suriname – Venezuela



GUY
Grupo 3

Función Estratégica

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

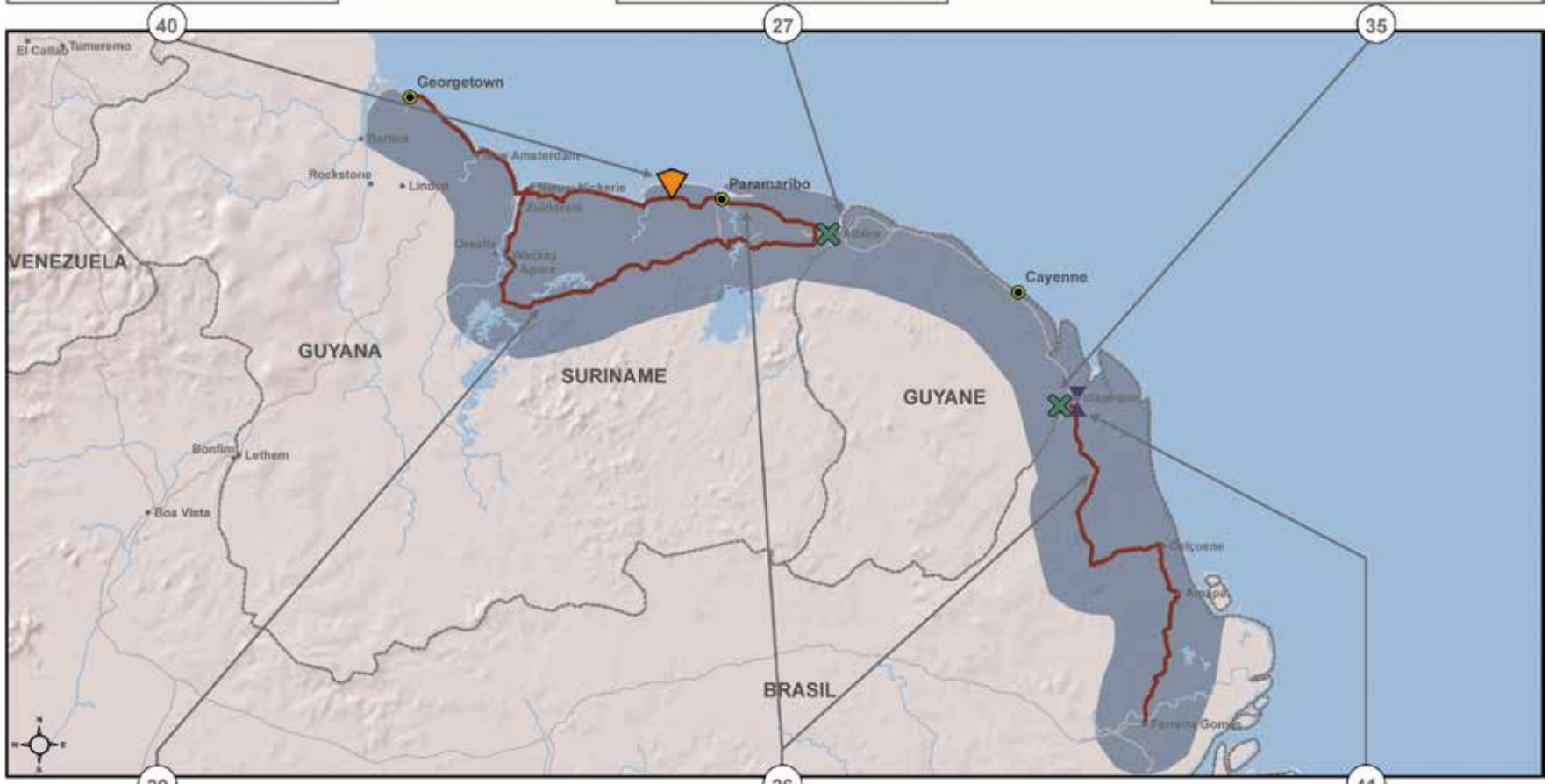
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)		300,8	GU - SU - VE
GUY24	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE		1,0	GU - SU
GUY38	GASODUCTO VENEZUELA - GUYANA - SURINAME		0,0	GU - SU - VE
3			301,8	

Plan Maestro integrado de protección costera Albina - Nickerie

Mejoramiento del cruce internacional sobre el Río Marowijne

Puente Internacional sobre el Río Oyapock



Carretera Apura - Nieuw Nickerie

Proyecto Ancla: Mejoramiento de la carretera Georgetown - Albina; carretera de Macapá a Oyapock: tramo Ferreira Gomes - Oyapock

Centro de control integrado fronterizo Oyapock

GUY
Grupo 4

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
GUY26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA GEORGETOWN - ALBINA; CARRETERA DE MACAPÁ A OYAPOCK: TRAMO FERREIRA GOMES - OYAPOCK		350,1	BR - GU - SU
GUY27	MEJORAMIENTO DEL CRUCE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO MAROWIJNE		50,0	SU
GUY29	CARRETERA APURA - NIEUW NICKERIIE		110,0	SU
GUY35	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO OYAPOCK		60,0	BR
GUY40	PLAN MAESTRO INTEGRADO DE PROTECCIÓN COSTERA ALBINA - NICKERIE		3.020,0	SU
GUY41	CENTRO DE CONTROL INTEGRADO FRONTERIZO OYAPOCK		5,9	BR
6			3.596,0	

PERFIL PREEJECUCION EJECUCION CONCLUIDO

HPP

HIDROVÍA PARAGUAY PARANÁ

EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

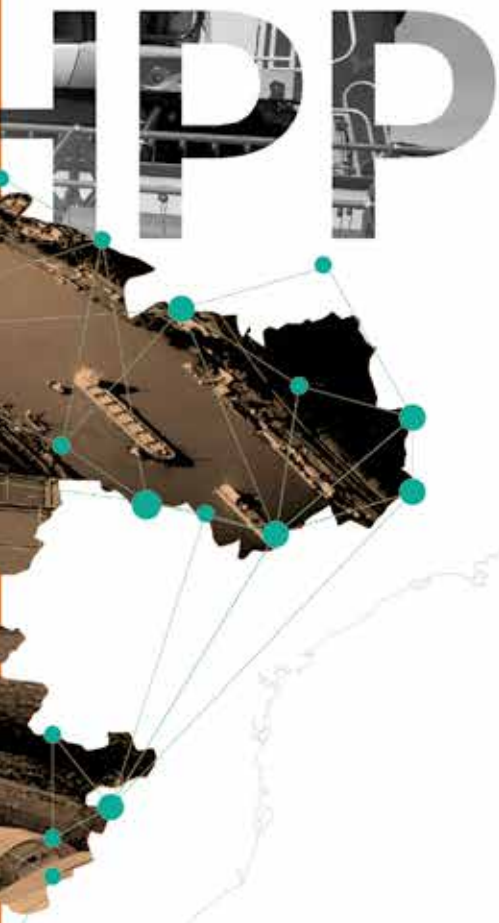
Población:	119.035.634 habitantes
Densidad:	29,5 Hab./km²
Superficie:	4.036.541 km²
PBI:	US$ 1.539.355 millones
Servicios	75,5 %
Industrias	14,1 %
Agricultura	6,2 %
Minas y Canteras	4,2 %

ARGENTINA BOLIVIA BRASIL PARAGUAY URUGUAY

Inversión estimada

En millones de US$

7.328,2



87% Nacionales	12% Binacionales	1% Multinacionales
80	11	1

Argentina	51
Bolivia	7
Brasil	7
Paraguay	27
Uruguay	13

Proyectos por Sector

Transporte	Energia	Comunicaciones
82	7	3
5.922,2	1.369	37

Proyectos por Tipo de Financiamiento

Público	Privado
90	2
6.423,3	904,9

Proyectos por Etapas

Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
26	32	21	13
793,1	2.261,1	2.642,7	1.631,3

En millones de US$ Cantidad de proyectos

En millones de US$ Cantidad de proyectos

Proyectos por Sub-Sector

PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE

* En millones de US$

Código	Nombre	Monto de Inversión*	Países
HPP34	CENTRAL TERMOELÉCTRICA BELGRANO EN CAMPANA	650,0	AR
HPP35	CENTRAL TERMOELÉCTRICA SAN MARTÍN EN TIMBÚES	500,0	AR
HPP56	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE SANTA FE	200,0	AR
HPP10	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SAN ESTANISLAO - PUERTO ROSARIO (RUTAS B11 Y B09)	66,5	PY
HPP77	DESVÍO DEL ARROYO AGUAPEY	64,0	PY
HPP11	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA - PUERTO ANTEQUERA (RUTA NACIONAL N° 11)	47,0	PY
HPP73	ACCESOS VIALES A ENCARNACIÓN	26,0	PY
HPP36	ESTACIÓN TRANSFORMADORA EN MERCEDES	25,0	AR
HPP116	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - GOYA	25,0	AR
HPP107	PUERTO DE ENCARNACIÓN	11,8	PY
HPP94	MEJORA DE ACCESOS E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL PUERTO DE NUEVA PALMIRA	10,0	UY
HPP95	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE PAYSANDÚ, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE	6,0	UY
HPP29	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL LAGO ITAIPÚ	0,0	BR - PY
13		1.631,3	

Presentación del Eje
HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná [1] integra porciones de Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay en torno a las cuencas de los Ríos Paraguay, Paraná, y Uruguay, todas tributarias de la gran Cuenca del Río de la Plata, que desemboca en el estuario del mismo nombre. **La densidad poblacional es baja** (29 Hab./km²) a excepción de los departamentos de Asunción y Central en Paraguay.

El Eje es el segundo más vasto con el 20% de la superficie de Suramérica (4.036.541 km²) y el segundo con mayor porcentaje de PBI de la región, con el 34% (1.491.033 millones [2]). Es además el tercero con más población, con el 30% (119.035.634 habitantes).

MAPA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

1 Véase "Caracterización Socio-Económica y Ambiental del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná", COSIPLAN-IIRSA, 2014. iirsa.org/hidrovia-paraguay-parana.asp
2 A precios corrientes de 2013.

La infraestructura existente y proyectada para el Eje está estructurada por el cauce de los Ríos Paraguay y Paraná, que tienen salida al Océano Atlántico.

En consecuencia la trama de proyectos de mejoras en la navegación y/o de accesibilidad a la Hidrovía desde vías laterales de tipo carretero o ferroviario, se sitúan a lo largo y en las proximidades de esta vía.

La **red vial** de los países que conforman el Eje alcanza una longitud total de 2.108.784 km, de los cuales sólo un 14% se encuentra pavimentado. La **red ferroviaria** de los países que conforman el Eje alcanza los 62.359 km, de los cuales 87% aproximadamente se encuentra en condiciones de operar. El **sistema portuario marítimo y fluvial** del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná se constituye por 40 puertos principales y numerosos terminales privados, ubicados mayormente sobre los Ríos Paraná, Paraguay y la porción final del Río Uruguay, los que se complementan con los puertos de ultramar del litoral atlántico. D esos puertos, 7 tienen movimientos mayores a 10 millones de toneladas al año, entre ellos, el puerto brasileño de Santos con casi 100 millones de toneladas seguido por Paranaguá con alrededor de 42 millones de toneladas. El **transporte fluvial** cuenta con una ruta principal de aproximadamente 3.300 km, conformada por la Hidrovía Paraguay- Paraná, que es utilizada para el tránsito de cargas hacia los puertos de aguas profundas del tramo inferior de la hidrovía, y del Río de La Plata, donde se realiza el trasbordo hacia los buques de ultramar. Este transporte se lleva a cabo principalmente por trenes de barcazas de bajo calado que son empujadas por remolcadores y que en su conjunto pueden transportar hasta 52.000 toneladas por viaje. Existen además unos 65 **aeropuertos principales**, distribuidos de forma uniforme a lo largo de todo el territorio del Eje. El servicio de pasajeros es adecuado, con buenas infraestructuras aeroportuarias y numerosas conexiones al interior de los países. La **potencia instalada** del Eje es del orden de los 169.311 MW, 70% de la cual es aportada por Brasil.

En relación a la presencia de **comunidades originarias** en el territorio del Eje, ésta es muy relevante, principalmente en Bolivia, el Estado de Mato Grosso en Brasil, la zona norte de Argentina, y en el este de Paraguay, siendo acotada su presencia en el sur de Brasil y Uruguay. En general, las comunidades se dedican a actividades por fuera del circuito económico regional como agricultura y ganadería de subsistencia, actividades complementarias como elaboración de artesanías en regiones turísticas, o como asalariados rurales y en algunos casos, donde se poseen tierras, a la agricultura también de subsistencia.

En relación a las **áreas protegidas** existen en el Eje alrededor de 460 Unidades Administrativas con algún grado de protección, alcanzando aproximadamente 410.000 km^2 de superficie, un 8% del área total del Eje.

En relación a las **amenazas de origen natural** el Eje está expuesto a inundaciones y deslizamientos, que se ven potenciadas por el fenómeno del Niño Oscilación Sur (ENOS) y abarcan extensas superficies en el primer caso o territorios más discretos en el segundo.

Los países que integran el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná planifican inversiones por US$ 7.328 millones en 92 proyectos de integración física. Este es el segundo Eje con mayor cantidad de proyectos de la Cartera del COSIPLAN, después del MERCOSUR-Chile. Por otro lado, según monto de inversión estimada ocupa el séptimo lugar. La razón de esta disparidad tiene que ver con que las obras fluviales demandan, en comparación con el carretero y otros sub-sectores, menores inversiones.

Paraguay participa con el 100% de su economía mientras que los restantes países involucran entre el 38% y el 51% de sus PBI. En términos absolutos, Brasil aporta un 77% al PBI agregado del Eje, seguido de Argentina con un 19%, y de Bolivia, Paraguay y Uruguay que aportan en conjunto un 4% del PBI del Eje.

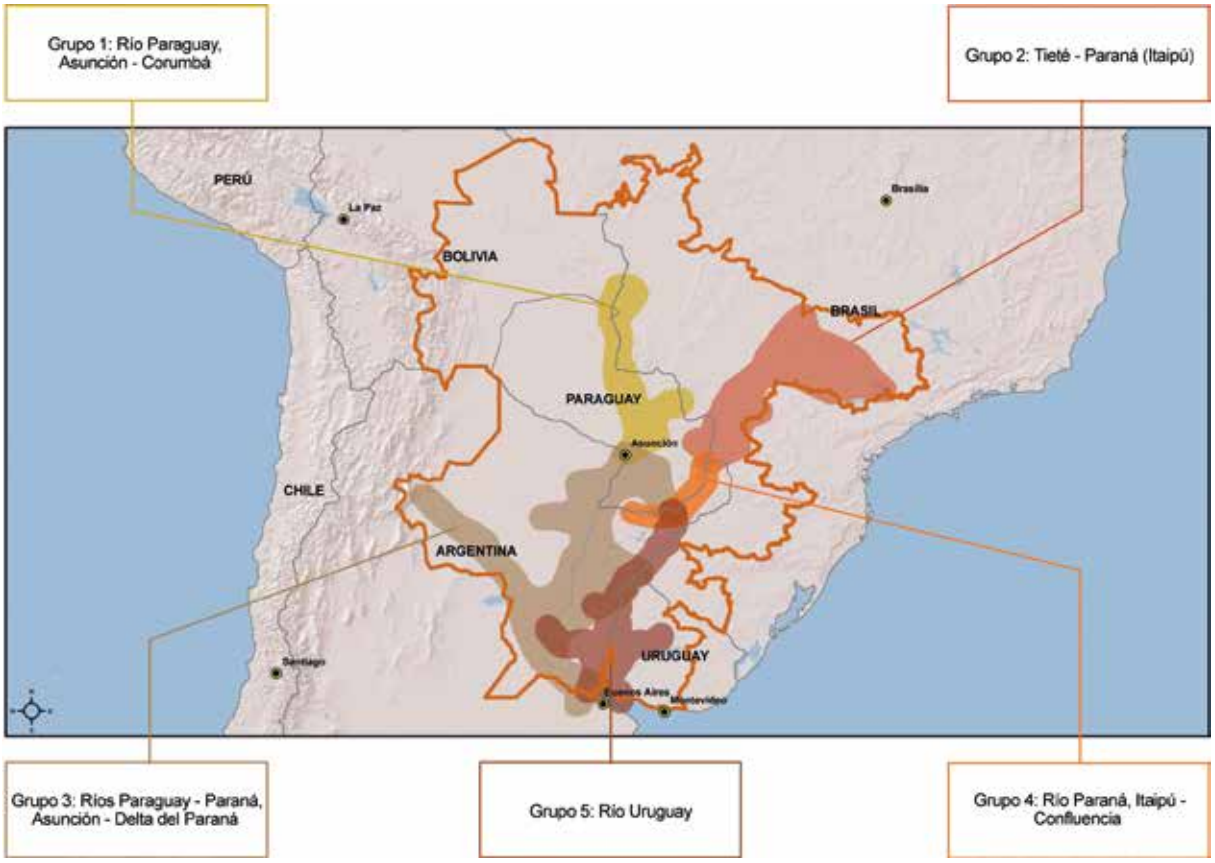
Brasil y Argentina concentran más del 77% del intercambio comercial que se produce entre los países del Eje. En particular Brasil es el principal destino de las exportaciones de los cuatro restantes países los cuales orientan sus envíos en más de un 61% a dicho socio comercial, destacando en ello Argentina que orienta más del 80% de sus exportaciones en el Eje a Brasil. Para Brasil el principal destino de sus exportaciones es Argentina, hacia donde se concentra el 75% de sus envíos, seguido de Paraguay hacia donde orienta el 11% de sus despachos.

El Eje comparte regiones de su área de influencia con otros 3 Ejes: el Inteorceánico Central, el De Capricornio y el MERCOSUR-Chile, con los que está vinculado por medio de corredores viales y ferroviarios.

Cartera de Proyectos
HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

El conjunto de obras del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná está orientado a: (i) fortalecer la competitividad de los países y regiones mediterráneas mediante una conexión eficiente con el Atlántico; (ii) fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas y de consumo a lo largo del Eje; (iii) facilitar los flujos de habitantes entre los países del Grupo.

MAPA DE LOS GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ



GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

* En millones de US$

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión Estimada*
1	RÍO PARAGUAY, ASUNCIÓN - CORUMBÁ	11	734,1
2	TIETÊ - PARANÁ (ITAIPÚ)	9	1.747,5
3	RÍOS PARAGUAY - PARANÁ, ASUNCIÓN - DELTA DEL PARANÁ	40	3.093,5
4	RÍO PARANÁ, ITAIPÚ - CONFLUENCIA	14	592,7
5	RÍO URUGUAY	18	1.160,3
	TOTAL	**92**	**7.328,2**

La Cartera activa del Eje cuenta con 79 proyectos por una inversión estimada de US$ 5.697 millones.

De los 79 proyectos activos, 17 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 14 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018) y a excepción de un proyecto binacional de Argentina y Paraguay, todos son nacionales. Se estima que al concluirse esos 14 proyectos, y considerando los proyectos ya concluidos, se habrá ejecutado el 43% del monto de inversión estimado para la Cartera del Eje.

PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS 4 AÑOS

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Fecha Estimada de Finalización
HPP117	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - PASO DE LOS LIBRES	3		15,0	AR	28/09/2015
HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)	2		15,0	BR	30/11/2015
HPP41	REORDENAMIENTO DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A LA CIUDAD DE SANTA FE	3		0,0	AR	28/12/2015
HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN	3		45,5	AR - PY	31/12/2015
HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA	3		110,0	AR	31/12/2015
HPP125	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA - CAPITÁN BADO (RUTA NACIONAL N° 11 - FRONTERA CON BRASIL)	1		122,5	PY	30/06/2016
HPP12	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CONCEPCIÓN - VALLEMÍ (RUTAS A06 Y PY14)	1		113,0	PY	31/10/2016
HPP96	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE SALTO, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE	5		4,0	UY	30/12/2016
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÊ	2		800,0	BR	28/02/2017
HPP64	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO VILLETA - ALBERDI	3		51,0	PY	28/02/2017
HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE	5		127,3	UY	31/03/2017
HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	5		15,0	UY	31/12/2017
HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS	5		100,0	UY	31/03/2018
HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO	1		10,5	BO	30/06/2018

PERFIL PREEJECUCION EJECUCION CONCLUIDO

Los 5 proyectos con mayor inversión estimada pertenecen al sector transporte y representan el 47% de la inversión estimada de la Cartera activa del Eje. El primer proyecto con mayor inversión implica el 16% de la misma.

Se destaca que esos proyectos son nacionales a excepción de un proyecto binacional de Argentina y Uruguay. El primer proyecto en inversión estimada pertenece al sub-sector carretero y cuenta con financiamiento privado. Los restantes cuatro proyectos tienen financiamiento público y tres son para el sub-sector fluvial, y uno para el carretero.

LOS 5 PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Tipo de financiamiento
HPP27	SP-270: OURINHOS - PRESIDENTE EPITÁCIO	2		900,0	BR	Privado
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÊ	2		800,0	BR	Público
HPP115	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NEGRO	5		350,0	UY	Público
HPP124	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°11: RESISTENCIA - FORMOSA – CLORINDA	3		330,0	AR	Público
HPP87	CONCLUSIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS ESCLUSAS DE SALTO GRANDE	5		300,0	AR - UY	Público

Los proyectos concluidos del Eje son 13 por un total de US$ 1.631 millones de inversión ejecutada.

Algunos proyectos del grupo 4 y 5, en conjunto con otros concluidos del Eje MERCOSUR-Chile, participan de dos conectividades regionales que presentan importantes avances, que se detallan a continuación.

Conectividad Argentina - Brasil - Paraguay

Tres proyectos concluidos del Grupo 4 "Río Paraná, Itaipú - Confluencia" integran, junto con otros 7 proyectos del Grupo 1 del Eje MERCOSUR-Chile, una de las principales conectividades para el intercambio comercial terrestre del Eje.

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Monto de inversión*	Países	Sub-sector
HPP107	PUERTO DE ENCARNACIÓN	4	11,8	PY	FLUVIAL
HPP73	ACCESOS VIALES A ENCARNACIÓN	4	26,0	PY	CARRETERO
HPP77	DESVÍO DEL ARROYO AGUAPEY	4	64,0	PY	FLUVIAL
MCC01	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y GUALEGUAYCHÚ	1	780,0	AR	CARRETERO
MCC02	CONSTRUCCIÓN E IMPLANTACIÓN DE CONTROL INTEGRADO DE CARGA EN PASO DE LOS LIBRES	1	10,0	AR	PASOS DE FRONTERA
MCC04	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE - SAN PABLO (BR-381 / SP / MG)	1	1.300,0	BR	CARRETERO
MCC12	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR)	1	2.700,0	BR	CARRETERO
MCC13	CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA	1	100,0	BR	CARRETERO
MCC14	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS)	1	30,0	BR	CARRETERO
MCC84	AEROPUERTO DE ENCARNACIÓN	1	12,0	PY	AÉREO
	Total		**5.033,80**		

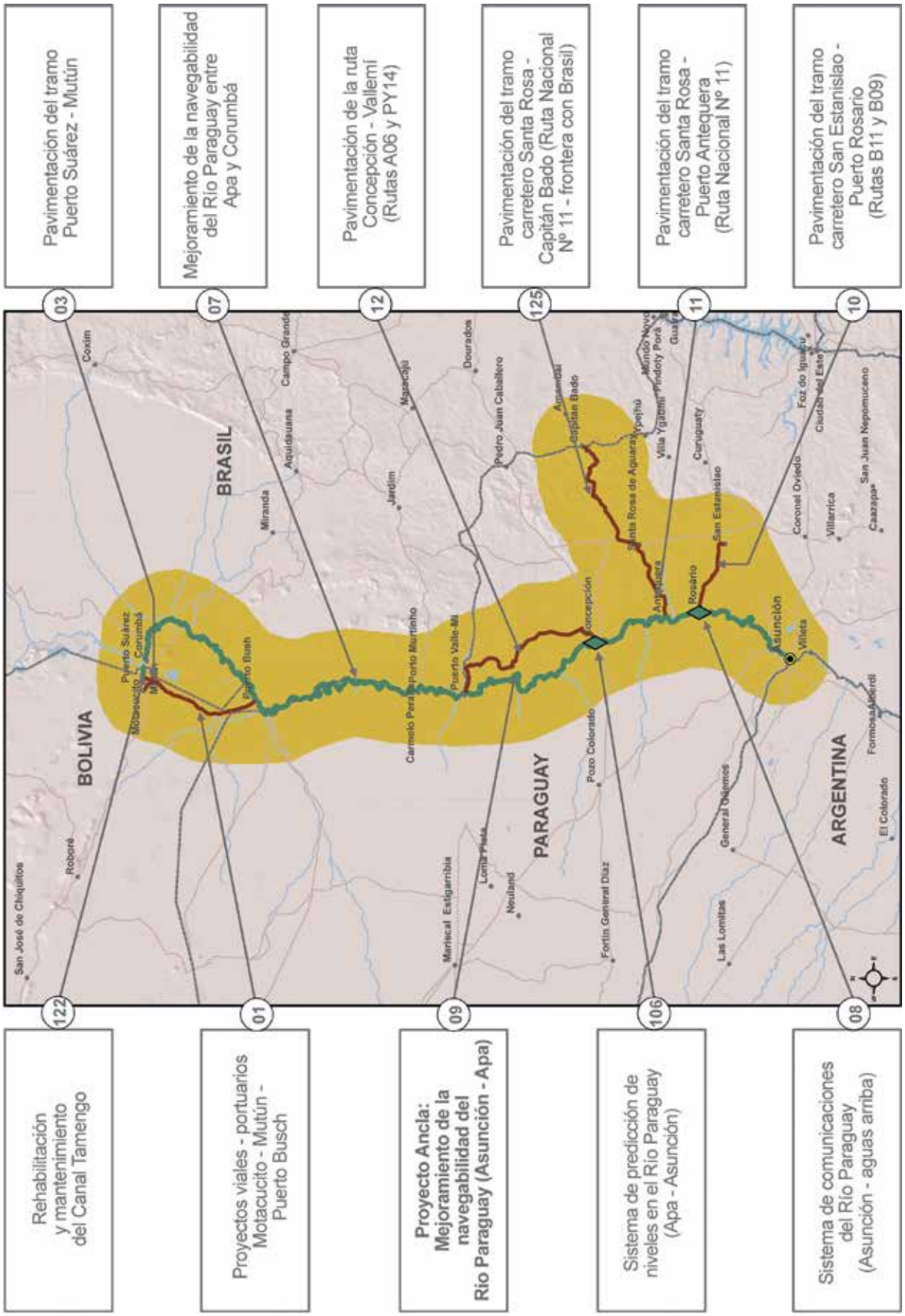
Conectividad Argentina – Brasil – Uruguay

Los dos proyectos concluidos del grupo 5 "Río Uruguay" integran una conexión más amplia, que involucra al Eje de MERCOSUR-Chile con otros 5 proyectos concluidos en el Grupo 5.

Código	Nombre	Grupo	Monto de inversión*	Países	Sub-sector
HPP94	MEJORA DE ACCESOS E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL PUERTO DE NUEVA PALMIRA	5	10	UY	MARÍTIMO
HPP95	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE PAYSANDÚ, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE	5	6	UY	MARÍTIMO
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	2	5	BR - UY	FERROVIARIO
MCC139	CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY	2	0	BR - UY	INTERCONEXIÓN DE COMUNICACIONES
MCC19	ADECUACIÓN DEL CORREDOR RÍO BRANCO - MONTEVIDEO - COLONIA - NUEVA PALMIRA: RUTAS N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, RUTAS 23 Y 12	2	253,5	UY	CARRETERO
MCC26	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO DE PUNTAS DEL TIGRE	2	170	UY	GENERACIÓN ENERGÉTICA
MCC86	EXPANSIÓN DEL PUERTO DE COLONIA (MUELLES, DRAGADO E INCORPORACIÓN DE ÁREAS)	2	14	UY	MARÍTIMO
	TOTAL		**458,5**		

Río Paraguay, Asunción – Corumbá

Bolivia - Brasil - Paraguay



HPP
Grupo 1

Función Estratégica

• Mejorar la integración económica y social de forma sustentable en las regiones de Paraguay, Bolivia y Brasil que comparten la cuenca.
• Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.
• Fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas a lo largo del Eje.
• Fortalecer la competitividad de los países y regiones mediterráneas mediante una conexión eficiente con el Atlántico.

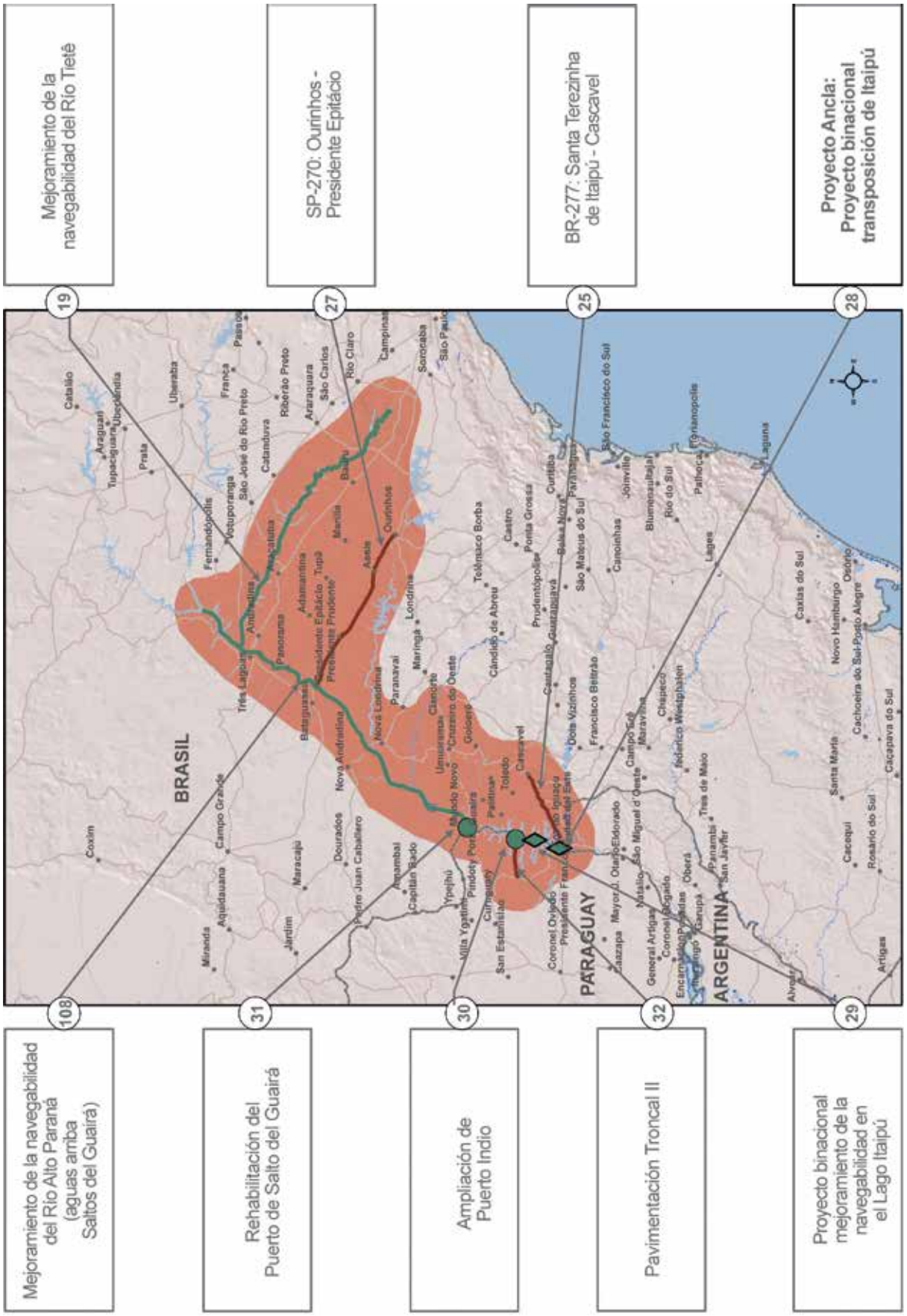
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
HPP01	PROYECTOS VIALES - PORTUARIOS MOTACUCITO - MUTÚN - PUERTO BUSCH		202,8	BO
HPP03	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO PUERTO SUÁREZ - MUTÚN		18,8	BO
HPP07	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ		39,0	BO - BR PY
HPP08	SISTEMA DE COMUNICACIONES DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - AGUAS ARRIBA)		4,0	BO - PY
HPP09	**MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)**		**110,0**	**PY**
HPP10	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SAN ESTANISLAO PUERTO ROSARIO (RUTAS B11 Y B09)		66,5	PY
HPP11	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)		47,0	PY
HPP12	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA PUERTO ANTEQUERA (RUTA NACIONAL N° 11)		113,0	PY
HPP106	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CONCEPCIÓN - VALLEMÍ (RUTAS A06 Y PY14)		0,0	BO - PY
HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO		10,5	BO
HPP125	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA - CAPITÁN BADO (RUTA NACIONAL N° 11 - FRONTERA CON BRASIL)		122,5	PY
11			**734,1**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Tietê - Paraná (Itaipú)

Brasil - Paraguay



HPP
Grupo 2

Función Estratégica

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

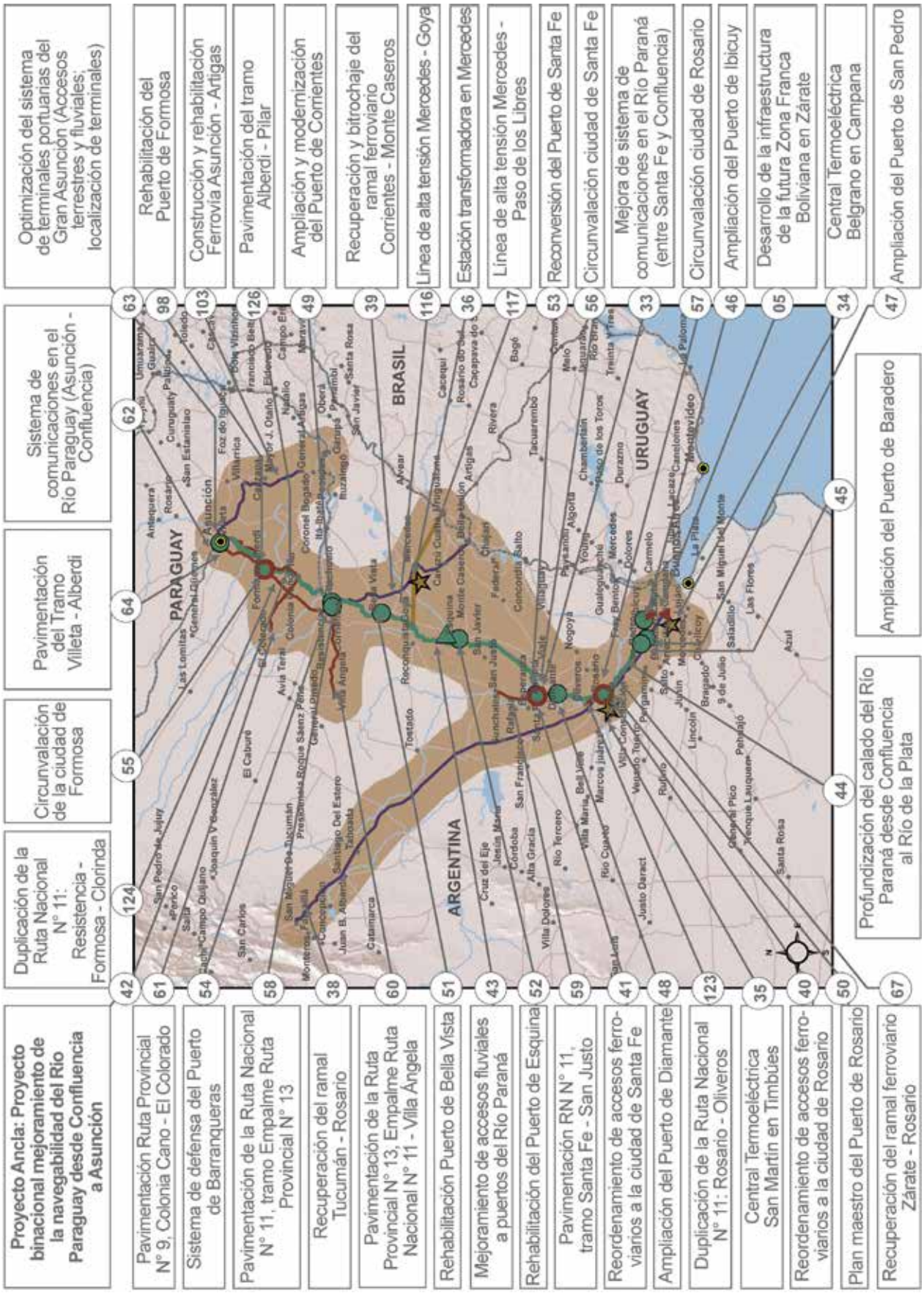
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÊ		800,0	BR
HPP25	BR-277: SANTA TEREZINHA DE ITAIPÚ - CASCAVEL		4,9	BR
HPP27	SP-270: OURINHOS - PRESIDENTE EPITÁCIO		900,0	BR
HPP28	**PROYECTO BINACIONAL TRANSPOSICIÓN DE ITAIPÚ**		**0,0**	**BR - PY**
HPP29	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL LAGO ITAIPÚ		0,0	BR - PY
HPP30	AMPLIACIÓN DE PUERTO INDIO		1,2	PY
HPP31	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE SALTO DEL GUAIRÁ		0,8	PY
HPP32	PAVIMENTACIÓN TRONCAL II		25,6	PY
HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)		15,0	BR
9			**1.747,5**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Ríos Paraguay - Paraná, Asunción - Delta del Paraná

Argentina - Bolivia - Paraguay



HPP
Grupo 3

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
HPP05	DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA FUTURA ZONA FRANCA BOLIVIANA EN ZÁRATE		0,0	BO
HPP33	MEJORA DE SISTEMA DE COMUNICACIONES EN EL RÍO PARANÁ (ENTRE SANTA FE Y CONFLUENCIA)		30,0	AR
HPP34	CENTRAL TERMOELÉCTRICA BELGRANO EN CAMPANA		650,0	AR
HPP35	CENTRAL TERMOELÉCTRICA SAN MARTÍN EN TIMBÚES		500,0	AR
HPP36	ESTACIÓN TRANSFORMADORA EN MERCEDES		25,0	AR
HPP38	RECUPERACIÓN DEL RAMAL TUCUMÁN - ROSARIO		200,0	AR
HPP39	RECUPERACIÓN Y BITROCHAJE DEL RAMAL FERROVIARIO CORRIENTES - MONTE CASEROS		0,0	AR
HPP40	REORDENAMIENTO DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A LA CIUDAD DE ROSARIO		92,0	AR
HPP41	REORDENAMIENTO DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A LA CIUDAD DE SANTA FE		0,0	AR
HPP42	**PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN**		**45,5**	**AR - PY**
HPP43	MEJORAMIENTO DE ACCESOS FLUVIALES A PUERTOS DEL RÍO PARANÁ		15,0	AR
HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA		110,0	AR
HPP45	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BARADERO		0,0	AR
HPP46	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE IBICUY		3,0	AR
HPP47	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN PEDRO		36,0	AR
HPP48	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE DIAMANTE		20,0	AR
HPP49	AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE CORRIENTES		12,0	AR
HPP50	PLAN MAESTRO DEL PUERTO DE ROSARIO		8,0	AR
HPP51	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE BELLA VISTA		10,0	AR
HPP52	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE ESQUINA		7,0	AR
HPP53	RECONVERSIÓN DEL PUERTO DE SANTA FE		110,0	AR
HPP54	SISTEMA DE DEFENSA DEL PUERTO DE BARRANQUERAS		15,0	AR
HPP55	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE FORMOSA		8,0	AR
HPP56	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE SANTA FE		200,0	AR

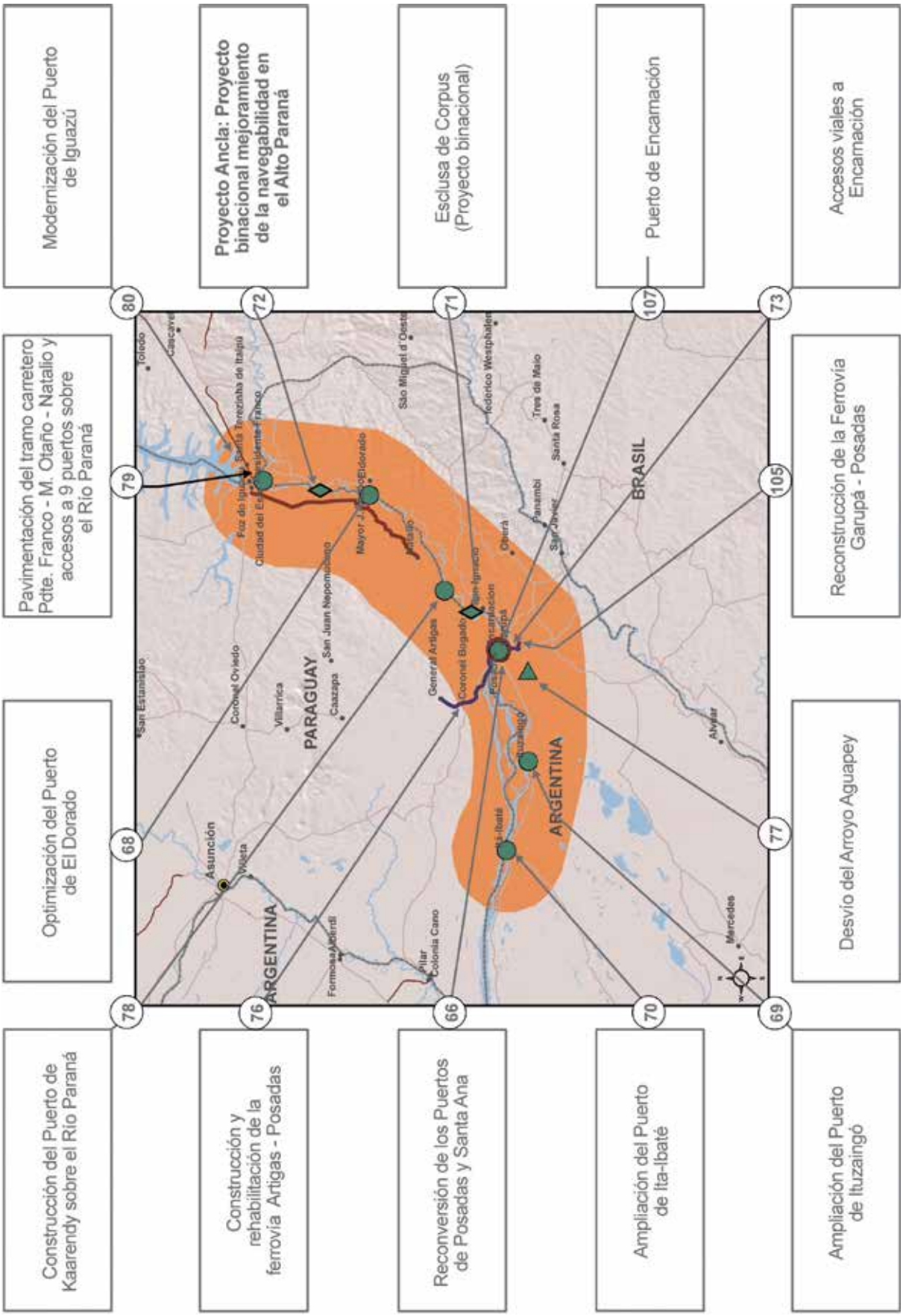
PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
HPP57	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE ROSARIO		80,0	AR
HPP58	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 11, TRAMO EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 13		100,0	AR
HPP59	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 11: TRAMO SANTA FE - SAN JUSTO		40,0	AR
HPP60	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 13, EMPALME RUTA NACIONAL N° 11 - VILLA ÁNGELA		100,0	AR
HPP61	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 9: COLONIA CANO - EL COLORADO		60,0	AR
HPP62	SISTEMA DE COMUNICACIONES EN EL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - CONFLUENCIA)		3,0	AR - PY
HPP63	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE TERMINALES PORTUARIAS DEL GRAN ASUNCIÓN (ACCESOS TERRESTRES Y FLUVIALES; LOCALIZACIÓN DE TERMINALES)		0,0	PY
HPP64	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO VILLETA - ALBERDI		51,0	PY
HPP67	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - ROSARIO		42,0	AR
HPP98	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE FORMOSA		6,0	AR
HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - ARTIGAS		0,0	PY
HPP116	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - GOYA		25,0	AR
HPP117	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - PASO DE LOS LIBRES		15,0	AR
HPP123	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°11: ROSARIO - OLIVEROS		45,0	AR
HPP124	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°11: RESISTENCIA - FORMOSA - CLORINDA		330,0	AR
HPP126	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO ALBERDI - PILAR		100,0	PY
40			3.093,5	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Río Paraná, Itaipú - Confluencia

Argentina - Paraguay



HPP
Grupo 4

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
HPP66	RECONVERSIÓN DE LOS PUERTOS DE POSADAS Y SANTA ANA		10,0	AR
HPP68	OPTIMIZACIÓN DEL PUERTO DE EL DORADO		0,0	AR
HPP69	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ITUZAINGÓ		27,0	AR
HPP70	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ITÁ-IBATÉ		18,0	AR
HPP71	ESCLUSA DE CORPUS (PROYECTO BINACIONAL)		0,0	AR - PY
HPP72	**PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ**		**0,0**	**AR - PY**
HPP73	ACCESOS VIALES A ENCARNACIÓN		26,0	PY
HPP76	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS - POSADAS		150,0	AR - PY
HPP77	DESVÍO DEL ARROYO AGUAPEY		64,0	PY
HPP78	CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE KAARENDY SOBRE EL RÍO PARANÁ		9,9	PY
HPP79	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO PRESIDENTE FRANCO - M. OTAÑO - NATALIO Y ACCESOS A 9 PUERTOS SOBRE EL RÍO PARANÁ		176,0	PY
HPP80	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IGUAZÚ		0,0	AR
HPP105	RECONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA GARUPÁ - POSADAS		100,0	AR
HPP107	PUERTO DE ENCARNACIÓN		11,8	PY
14			**592,7**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Ramal ferroviario Federal - Concordia

Ampliación y rehabilitación del Aeropuerto de Concordia

Proyecto Ancla: Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Río Uruguay

Reactivación del Puerto de Salto, accesos y área de almacenaje

Conclusión de las obras de construcción de las esclusas de Salto Grande

Reactivación del Puerto de Paysandú, accesos y área de almacenaje

Rehabilitación y mejora del tramo ferroviario Piedra Sola - Salto Grande

Mejoras en el Puerto de Concepción del Uruguay

Diseño y construcción del canal alternativo Casa Blanca

Ramal ferroviario Paraná - Concepción del Uruguay

Rehabilitación del ramal ferroviario Algorta - Fray Bentos

Recuperación del ramal ferroviario Zárate - Posadas

Gasoducto Paysandú - Colonia

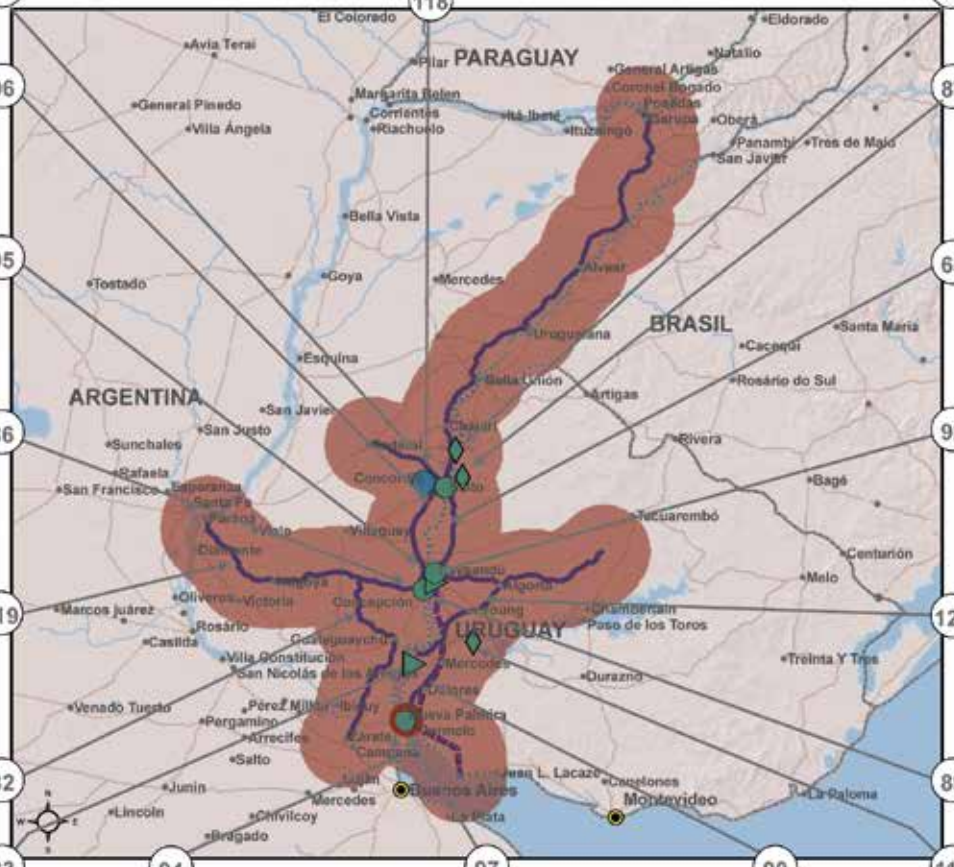
Mejora en los accesos fluviales a Puertos Uruguayos en el Río Uruguay

Mejora de accesos e infraestructura portuaria del Puerto de Nueva Palmira

Circunvalación vial de Nueva Palmira y sistema de accesos terrestres al puerto

Construcción del ramal ferroviario Mercedes - Puerto de Nueva Palmira

Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Negro



HPP
Grupo 5

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA SALTO GRANDE		127,3	UY
HPP82	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS		0,0	AR
HPP83	MEJORA EN LOS ACCESOS FLUVIALES A PUERTOS URUGUAYOS EN EL RÍO URUGUAY		1,0	UY
HPP86	MEJORAS EN EL PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY		8,0	AR
HPP87	CONCLUSIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS ESCLUSAS DE SALTO GRANDE		300,0	AR - UY
HPP88	**PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY**		**40,0**	**AR - UY**
HPP89	GASODUCTO PAYSANDÚ - COLONIA		90,0	UY
HPP90	CONSTRUCCIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO MERCEDES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA		90,0	UY
HPP92	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL CANAL ALTERNATIVO CASA BLANCA		3,0	UY
HPP94	MEJORA DE ACCESOS E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL PUERTO DE NUEVA PALMIRA		10,0	UY
HPP95	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE PAYSANDÚ, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE		6,0	UY
HPP96	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE SALTO, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE		4,0	UY
HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO		15,0	UY
HPP115	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NEGRO		350,0	UY
HPP118	AMPLIACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL AEROPUERTO DE CONCORDIA		0,0	AR
HPP119	RAMAL FERROVIARIO PARANÁ - CONCEPCIÓN DEL URUGUAY		8,0	AR
HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS		100,0	UY
HPP121	RAMAL FERROVIARIO FEDERAL - CONCORDIA		8,0	AR
18			**1.160,3**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

IOC

INTEROCEÁNICO CENTRAL

EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Población:	100.150.302 habitantes
Densidad:	37,9 Hab./km²
Superficie:	2.642.262 km²
PBI:	US$ 1.348.366 millones
Servicios	77,3%
Industrias	11,5%
Agricultura	5,7%
Minas y Canteras	5,5%

BOLIVIA BRASIL CHILE PARAGUAY PERÚ

Inversión estimada

En millones de US$

11.614,8

84,1%
Nacionales

53

Bolivia	26
Brasil	12
Chile	17
Paraguay	10
Perú	8

15,9%
Binacionales

10

Proyectos por Sector

Transporte	Energía	Comunicaciones
59	2	2
11.288,6	321,7	4,5

Proyectos por Tipo de Financiamiento

Público	Privado	Público Privado
44	14	5
4.600,2	5.910,2	1.104,5

Proyectos por Etapas

Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
10	13	26	14
614	5.750,7	5.027,1	223,1

En millones de US$ ● Cantidad de proyectos ●

PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE

* En millones de US$

Código	Nombre	Monto de Inversión*	Países
IOC66	REHABILITACIÓN Y CONCESIÓN DEL FERROCARRIL ARICA - LA PAZ (TRAMO CHILENO)	50,0	CH
IOC36	PAVIMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA IQUIQUE – COLCHANE	42,0	CH
IOC13	CONTORNO FERROVIARIO DE CAMPO GRANDE	31,0	BR
IOC20	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - CAMPO GRANDE (FERROVÍA DEL PANTANAL)	22,0	BR
IOC69	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE	16,6	CH
IOC30	PAVIMENTACIÓN PORTO LIMÃO - FRONTERA CON BOLIVIA (SAN MATÍAS)	13,0	BR
IOC74	MEJORAMIENTO DEL TRAMO CONCEPCIÓN - PEDRO JUAN CABALLERO	12,5	PY
IOC33	PASO DE FRONTERA PISIGA - COLCHANE	10,0	BO - CH
IOC34	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE ARICA	10,0	CH
IOC15	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CORUMBÁ	8,0	BR
IOC39	REHABILITACIÓN DEL PUENTE DE LA AMISTAD (PUENTE EISENHOWER)	3,0	BO
IOC25	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	2,0	BO - BR
IOC29	PASO DE FRONTERA SAN MATÍAS - CÁCERES (PORTO LIMÃO)	2,0	BO - BR
IOC86	MEJORAMIENTO COMPLEJO FRONTERIZO CHACALLUTA	1,0	CH
14		223,1	

Presentación del Eje
INTEROCEÁNICO CENTRAL

El Eje Interoceánico Central [1] atraviesa Suramérica de costa a costa, vinculando importantes puertos en el Pacífico y en el Atlántico, así como diversos nodos de transporte que conectan Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú.

El Eje posee el 13% de la superficie (2.642.262 km²), y el 26% de la población de Suramérica (100.150.302 habitantes), siendo uno de los tres Ejes más densamente poblados, con 38 Hab./km². Es también el tercer Eje con mayor PBI, con casi el 30% del PBI de la región (US$ 1.348.336 millones [2]).

MAPA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

1 Véase "Caracterización Socio-Económica y Ambiental del Eje Interoceánico Central", COSIPLAN-IIRSA, 2015. iirsa.org/interoceanico-central.asp
2 A precios corrientes de 2013.

En relación a la infraestructura, la **red vial** de los países que conforman el Eje Interoceánico Central alcanza una longitud total de 1.854.372 km de carreteras, de las cuales el 14% se encuentran pavimentados. En lo que respecta a la red ferroviaria, esta alcanza los 40.146 km. El **sistema portuario marítimo y fluvial** del Eje se conforma a través de 29 puertos principales, 18 de ellos ubicados sobre los Ríos Paraguay y Paraná, y 10 sobre las costas marítimas. De ellos, 6 mueven más de 2 millones de toneladas. Los puertos de Santos y Paranaguá, en la costa Atlántica de Brasil, movilizan 100 y 40 millones de toneladas respectivamente. El **sistema aeroportuario** cuenta con 29 aeropuertos. De ellos, 17 son de cabotaje y 12 internacionales, la mayoría localizados en Brasil y Bolivia. En relación a la **generación de energía eléctrica**, la potencia instalada en los países que integran el Eje alcanza los 159.262 MW, de los cuales Brasil aporta el 76%.

Los países que integran el Eje Interoceánico Central planifican inversiones por 11 mil millones de dólares, en 63 proyectos de integración física.

Paraguay participa con el 100% de su economía; Bolivia con el 99%; Brasil con el 52%; Chile con el 13%; y Perú con el 10%. En términos absolutos, Brasil aporta el 91% al PBI agregado del Eje, y el resto de los países entre el 3% y el 2%.

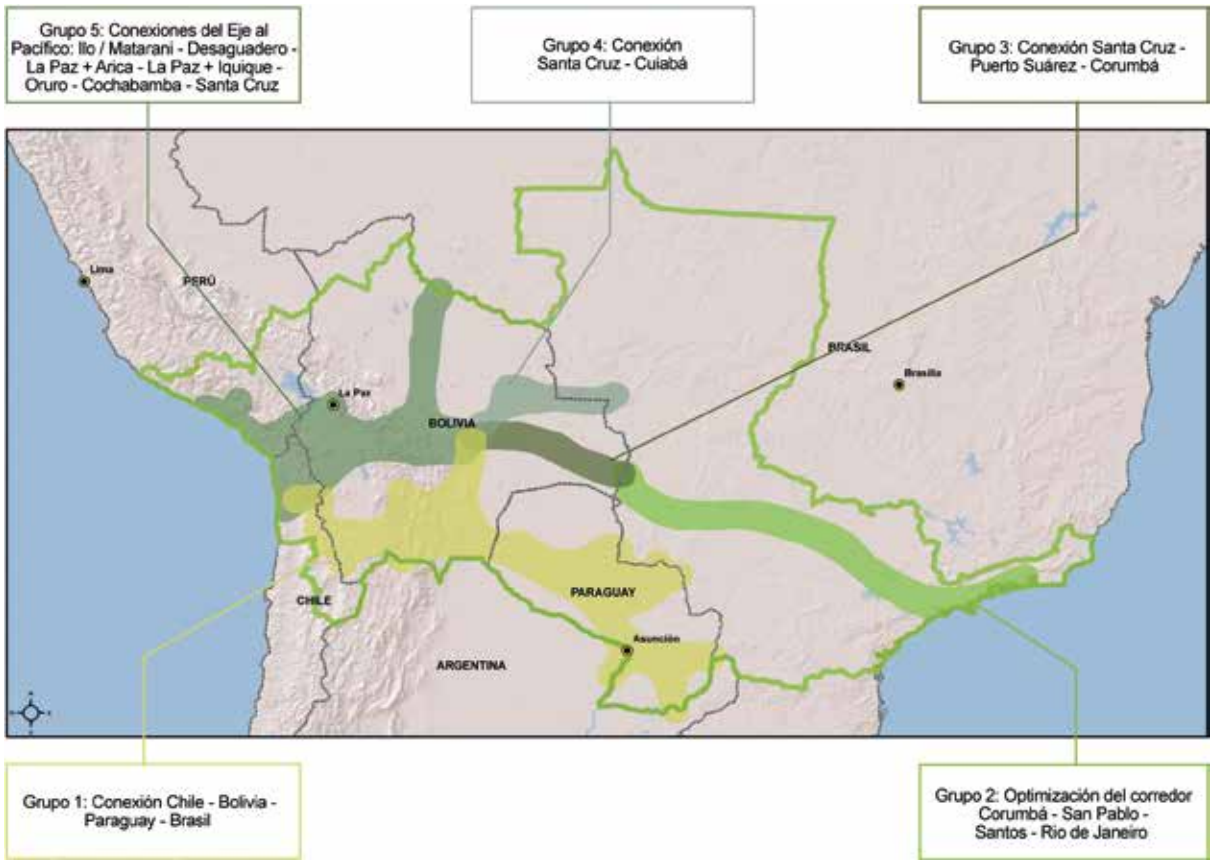
El Eje comparte parte de su área de influencia con 7 de los 10 Ejes: MERCOSUR-Chile, Andino, Perú-Brasil-Bolivia, Amazonas, Hidrovía de Paraná-Paraguay y Capricornio.

Cartera de Proyectos
INTEROCEÁNICO CENTRAL

El conjunto de obras del Eje Interoceánico Central está orientado a aumentar la infraestructura ferroviaria para reducir los costos del transporte regional, en las siguientes conectividades:

- de los territorios aislados al hinterland al Pacífico;
- de los países hacia el Atlántico;
- de la región oriental de Bolivia a Mato Grosso, y de estas regiones hacia el Atlántico y el Pacífico.

MAPA DE LOS GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL



GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

* En millones de US$

Grupo	Nombre	N° proyectos	Inversión Estimada*
1	CONEXIÓN CHILE - BOLIVIA - PARAGUAY – BRASIL	17	1.907,1
2	OPTIMIZACIÓN DEL CORREDOR CORUMBÁ - SAN PABLO - SANTOS - RIO DE JANEIRO	8	6.313,9
3	CONEXIÓN SANTA CRUZ - PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	4	433,5
4	CONEXIÓN SANTA CRUZ – CUIABÁ	5	141,2
5	CONEXIONES DEL EJE AL PACÍFICO: ILO / MATARANI - DESAGUADERO - LA PAZ + ARICA - LA PAZ + IQUIQUE - ORURO - COCHABAMBA - SANTA CRUZ	29	2.819,2
TOTAL		**63**	**11.614,8**

La Cartera activa del Eje cuenta con 49 proyectos por una inversión estimada de US$ 11.392 millones.

De los 49 proyectos activos, 13 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 12 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018).
Se estima que, al concluirse estos 12 proyectos, se habrá ejecutado el 61% del monto de inversión estimado para la Cartera del Eje.

PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS 4 AÑOS

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Fecha Estimada de Finalización
IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA	5		130,5	BO	31/12/2015
IOC89	SISTEMA DE RECEPCIÓN, ALMACENAMIENTO Y EMBARQUE DE CONCENTRADOS DE MINERALES EN EL PUERTO DE MATARANI	5		174,4	PE	31/12/2015
IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE	2		18,5	BR	26/02/2016
IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	1		1,9	BO - PY	30/04/2016
IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ	5		269,0	BO	31/08/2016
IOC42	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CAMANÁ - MATARANI - ILO	5		473,0	PE	31/01/2017
IOC75	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO VIAL RUTA 5 BELLA VISTA - CONEXIÓN A PUENTE SOBRE EL RÍO APA	1		48,5	PY	31/07/2017
IOC16	ARCO VIAL DE RIO DE JANEIRO Y ACCESO VIAL AL PUERTO DE ITAGUAÍ	2		1.200,0	BR	30/09/2017
IOC17	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - SANTOS (SP)	2		3.700,0	BR	31/12/2017
IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	3		20,0	BO	31/12/2017
IOC01	PAVIMENTACIÓN CARMELO PERALTA - LOMA PLATA	1		255,5	PY	28/02/2018
IOC72	MEJORAMIENTO DE LA RUTA 9 TRANSCHACO (INFANTE RIVAROLA - ASUNCIÓN)	1		598,5	PY	31/07/2018

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Los 5 proyectos con mayor inversión estimada representan el 60% de la inversión de la Cartera activa del Eje.

Se destaca que los primeros tres proyectos son nacionales de Brasil con monto de inversión elevado, y los dos restantes también son nacionales de Paraguay y Perú.
Para el total de las obras se está considerando financiamiento tanto público como privado (2 proyectos públicos, 2 proyectos privados y 1 público/privado). Cabe destacar que el primer proyecto, el Mejoramiento del Tramo Ferroviario Corumbá - Santos (SP), es de financiamiento privado. Todas las obras consideradas pertenecen al sector transporte, 3 corresponden a obras carreteras y 2 a proyectos ferroviarios.

LOS 5 PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada*	Países	Tipo de financiamiento
IOC17	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - SANTOS (SP)	2		3.700,0	BR	PRIVADO
IOC16	ARCO VIAL DE RIO DE JANEIRO Y ACCESO VIAL AL PUERTO DE ITAGUAÍ	2		1.200,0	BR	PÚBLICO
IOC11	ANILLO FERROVIARIO DE SAN PABLO	2		1.000,0	BR	PRIVADO
IOC72	MEJORAMIENTO DE LA RUTA 9 TRANSCHACO (INFANTE RIVAROLA - ASUNCIÓN)	1		598,5	PY	PÚBLICO PRIVADO
IOC42	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CAMANÁ - MATARANI – ILO	5		473,0	PE	PÚBLICO

Los proyectos concluidos del Eje son 14 por un total de US$ 223 millones de inversión ejecutada.

Todos los proyectos concluidos pertenecen al sector transporte, con financiamiento predominantemente público, distribuido en 4 sub-sectores: ferroviario, vial, aéreo, y pasos de frontera. La mayoría de los proyectos son de carácter nacional con participación equilibrada de Chile (5) y Brasil (4). Paraguay ha concluido un proyecto y Bolivia participa en tres proyectos concluidos binacionales, dos con Brasil y uno con Chile.

Mejoramiento de la carretera Santa Cruz - Yacuiba

Conexión fibra óptica Loma Plata - Frontera con Brasil

Proyecto Ancla: Pavimentación Carmelo Peralta - Loma Plata

Proyecto Ancla: Construcción del Puente Internacional y Paso de Frontera Carmelo Peralta (Paraguay) - Porto Murtinho (Brasil)

Construcción del tramo vial Ruta 5 Bella Vista - Conexión a puente sobre el Río Apa

Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón

Ruta Cancosa - Iquique

Paso de Frontera Ollagüe - Estación Abaroa

Construcción de la carretera Ollagüe - Collahuasi

Proyecto geo-térmico Laguna Colorada

Construcción de la carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa

Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro

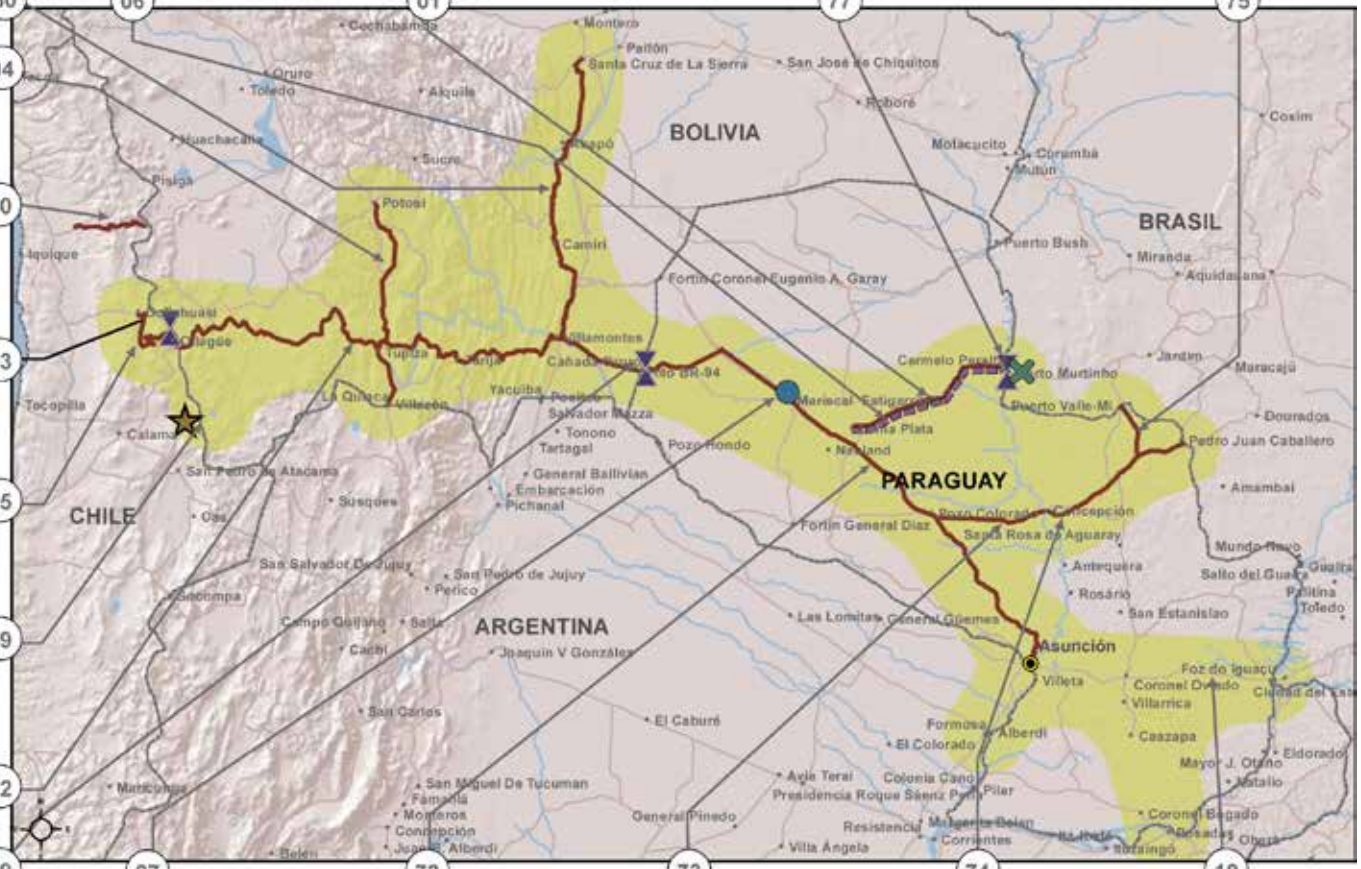
Mejoramiento del Aeropuerto Mariscal Estigarribia

Mejoramiento de la Ruta 9 Transchaco (Infante Rivarola - Asunción)

Rehabilitación del tramo Pozo Colorado - Concepción

Mejoramiento del tramo Concepción - Pedro Juan Caballero

Gasoducto URUPABOL (Tramo I)



IOC
Grupo 1

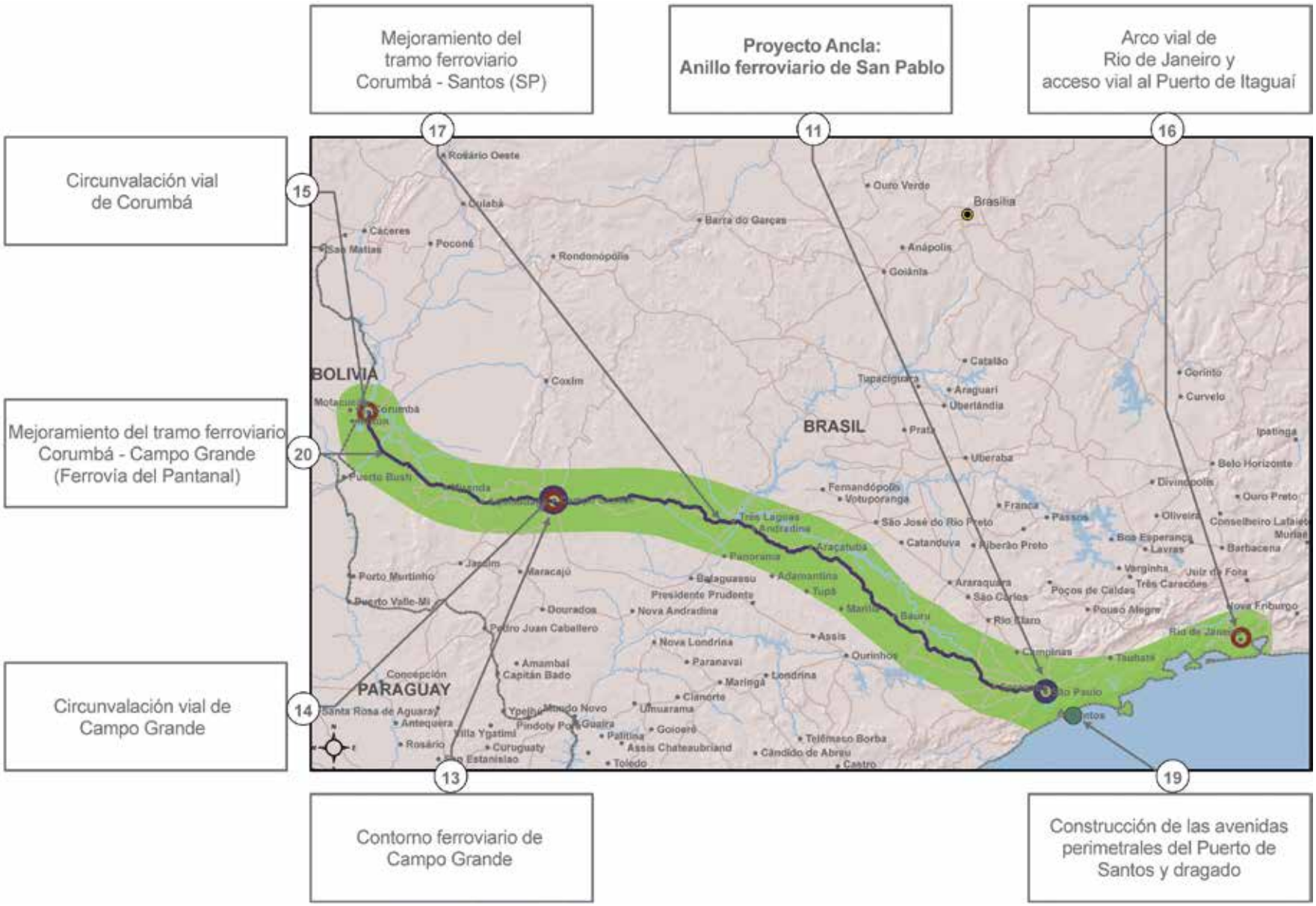
Función Estratégica

- Interconexión de zonas productivas regionales (transporte, energía y comunicaciones).
- Nuevo acceso del hinterland al Pacífico, articulando territorios aislados.
- Aumento de la complementariedad económica entre los países.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC01	**PAVIMENTACIÓN CARMELO PERALTA - LOMA PLATA**		**255,5**	**PY**
IOC02	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA CAÑADA ORURO - VILLAMONTES TARIJA - ESTACIÓN ABAROA		210,0	BO
IOC03	PASO DE FRONTERA OLLAGÜE - ESTACIÓN ABAROA		5,0	BO - CH
IOC04	PAVIMENTACIÓN POTOSÍ - TUPIZA - VILLAZÓN		180,4	BO
IOC05	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA OLLAGÜE - COLLAHUASI		40,0	CH
IOC06	CONEXIÓN FIBRA ÓPTICA LOMA PLATA - FRONTERA CON BRASIL		2,0	PY
IOC07	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO MARISCAL ESTIGARRIBIA		30,0	PY
IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO		1,9	BO - PY
IOC10	GASODUCTO URUPABOL (TRAMO I) (*)		0,0	BO - PY
IOC59	PROYECTO GEO-TÉRMICO LAGUNA COLORADA		321,8	BO
IOC60	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA SANTA CRUZ - YACUIBA		104,0	BO
IOC72	MEJORAMIENTO DE LA RUTA 9 TRANSCHACO (INFANTE RIVAROLA - ASUNCIÓN)		598,5	PY
IOC73	REHABILITACIÓN DEL TRAMO POZO COLORADO - CONCEPCIÓN		47,0	PY
IOC74	MEJORAMIENTO DEL TRAMO CONCEPCIÓN - PEDRO JUAN CABALLERO		12,5	PY
IOC75	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO VIAL RUTA 5 BELLA VISTA - CONEXIÓN A PUENTE SOBRE EL RÍO APA		48,5	PY
IOC77	**CONSTRUCCION DEL PUENTE INTERNACIONAL Y PASO DE FRONTERA CARMELO PERALTA (PARAGUAY) - PORTO MURTINHO (BRASIL)**		**0,0**	**BR - PY**
IOC90	RUTA CANCOSA-IQUIQUE		50,0	CH
17			**1.907,1**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO


Mejoramiento del tramo ferroviario Corumbá - Santos (SP)
17
Proyecto Ancla: Anillo ferroviario de San Pablo
11
Arco vial de Rio de Janeiro y acceso vial al Puerto de Itaguaí
16
Circunvalación vial de Corumbá
15
Mejoramiento del tramo ferroviario Corumbá - Campo Grande (Ferrovia del Pantanal)
20
Circunvalación vial de Campo Grande
14
Contorno ferroviario de Campo Grande
13
Construcción de las avenidas perimetrales del Puerto de Santos y dragado
19
BOLIVIA
BRASIL
PARAGUAY
Corumbá
Puerto Suarez
Puerto Quijarro
Puerto Murtinho
Puerto Valle-Mi
Concepción
Santa Rosa de Aguaray
Pedro Juan Caballero
Amambai
Capitán Bado
Jardim
Maracajú
Dourados
Rosário Oeste
Cuiabá
Cáceres
Poconé
São Matias
Rondonópolis
Barra do Garças
Coxim
Ouro Verde
Brasília
Anápolis
Goiânia
Catalão
Tupaciguara
Araguari
Uberlândia
Prata
Uberaba
Fernandópolis
Votuporanga
São José do Rio Preto
Catanduva
Ribeirão Preto
Araçatuba
Panorama
Três Lagoas
Andradina
Presidente Prudente
Nova Andradina
Bataguassu
Adamantina
Tupã
Marília
Bauru
Araraquara
São Carlos
Rio Claro
Assis
Ourinhos
Nova Londrina
Paranavaí
Maringá
Londrina
Umuarama
Cianorte
Goioerê
Palotina
Toledo
Assis Chateaubriand
Telêmaco Borba
Cândido de Abreu
Castro
Guaíra
Mundo Novo
Ypejhú
Pindoty Porã
Villa Ygatimi
Curuguaty
Antequera
Rosário
São Estanislao
Franca
Passos
Poços de Caldas
Pouso Alegre
Varginha
Três Corações
Juiz de Fora
Oliveira
Conselheiro Lafaiete
Mariana
Barbacena
Lavras
Boa Esperança
Divinópolis
Belo Horizonte
Ipatinga
Ouro Preto
Curvelo
Corinto
Nova Friburgo
Rio de Janeiro
Campinas
Taubaté
São Paulo
Santos

IOC
Grupo 2

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC11	**ANILLO FERROVIARIO DE SAN PABLO**		**1.000,0**	**BR**
IOC13	CONTORNO FERROVIARIO DE CAMPO GRANDE		31,0	BR
IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE		18,5	BR
IOC15	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CORUMBÁ		8,0	BR
IOC16	ARCO VIAL DE RIO DE JANEIRO Y ACCESO VIAL AL PUERTO DE ITAGUAÍ		1.200,0	BR
IOC17	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - SANTOS (SP)		3.700,0	BR
IOC19	CONSTRUCCIÓN DE LAS AVENIDAS PERIMETRALES DEL PUERTO DE SANTOS Y DRAGADO		334,4	BR
IOC20	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - CAMPO GRANDE (FERROVÍA DEL PANTANAL)		22,0	BR
8			**6.313,9**	

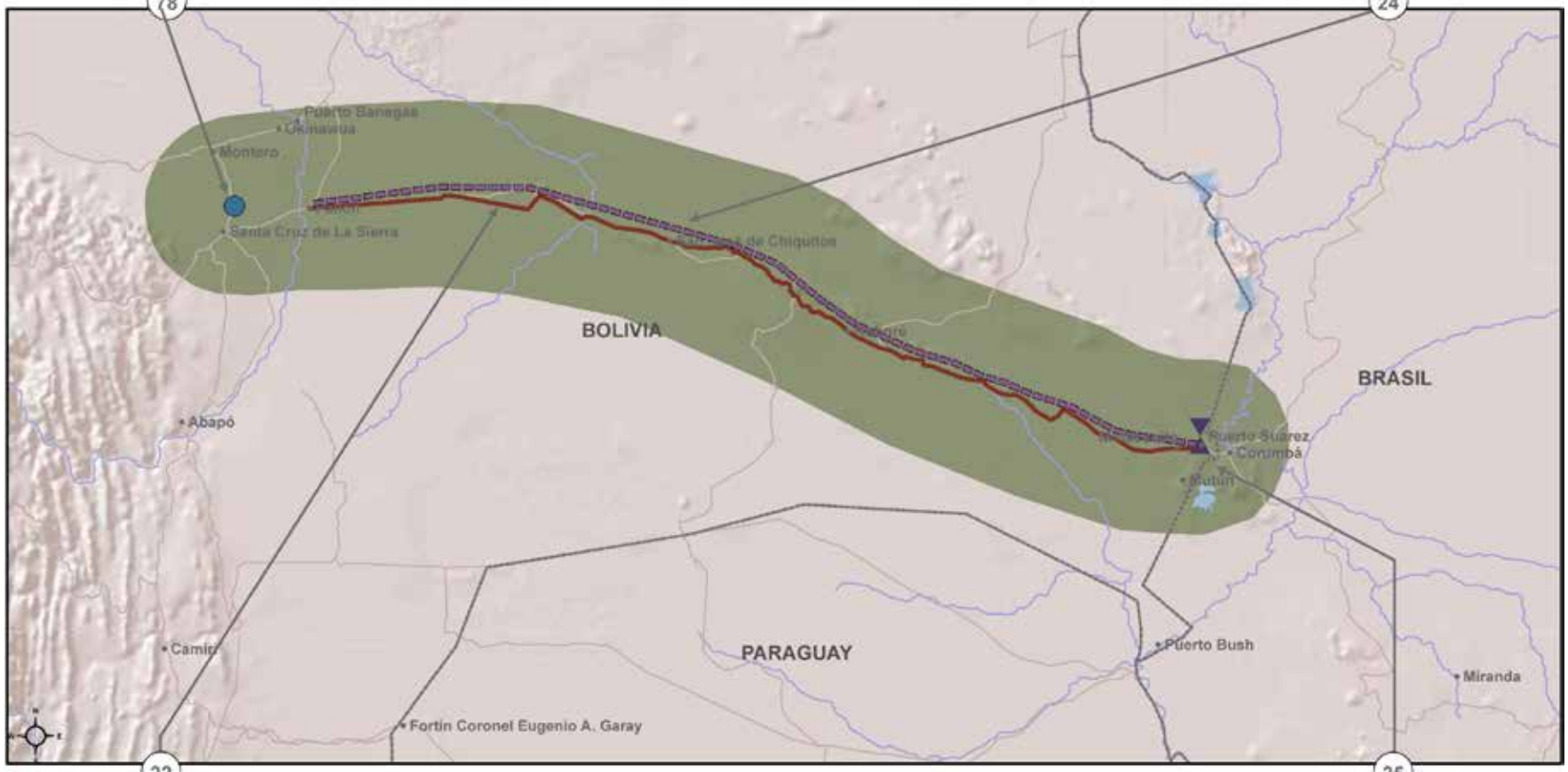
PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub aeropuerto internacional Viru Viru, Santa Cruz)

78

Instalación de fibra óptica a lo largo de la carretera Pailón - Puerto Suárez

24



22

Proyecto Ancla: Construcción de la carretera Pailón - San José - Puerto Suárez

25

Área de control integrado Puerto Suárez - Corumbá

IOC
Grupo 3

Función Estratégica

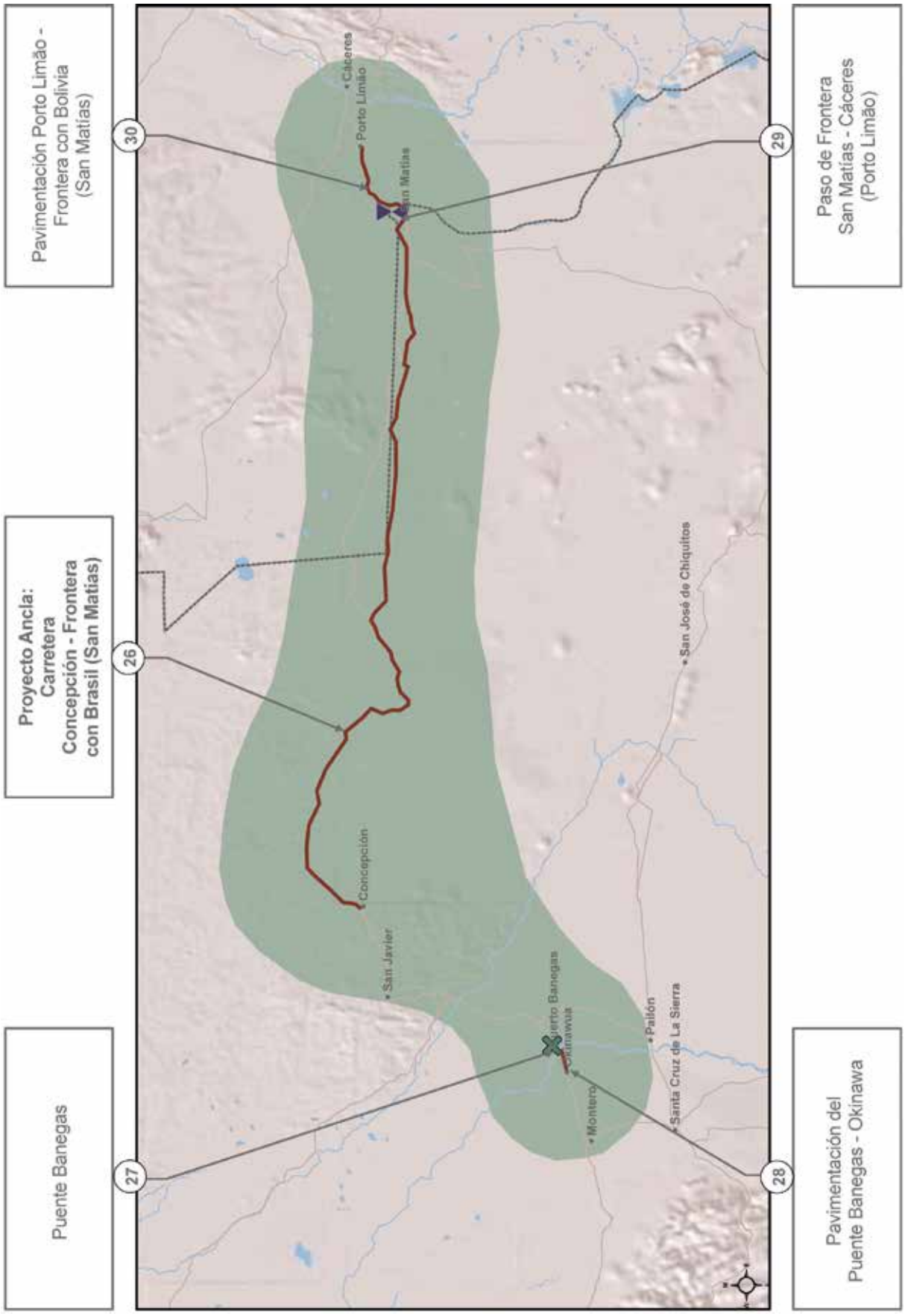
- Completar la conexión vial y ferroviaria a lo largo del Eje.
- Reducción significativa de costos de transporte para cargas brasileñas, bolivianas, chilenas, paraguayas y peruanas, hacia el Atlántico, el Pacífico y entre los países mismos.
- Aumento de complementariedad económica entre los países.
-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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC22	**CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA PAILÓN - SAN JOSÉ - PUERTO SUÁREZ**		**409,0**	**BO**
IOC24	INSTALACIÓN DE FIBRA ÓPTICA A LO LARGO DE LA CARRETERA PAILÓN - PUERTO SUÁREZ		2,5	BO
IOC25	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ		2,0	BO - BR
IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)		20,0	BO
4			**433,5**	

Conexión Santa Cruz – Cuiabá

Bolivia – Brasil



IOC
Grupo 4

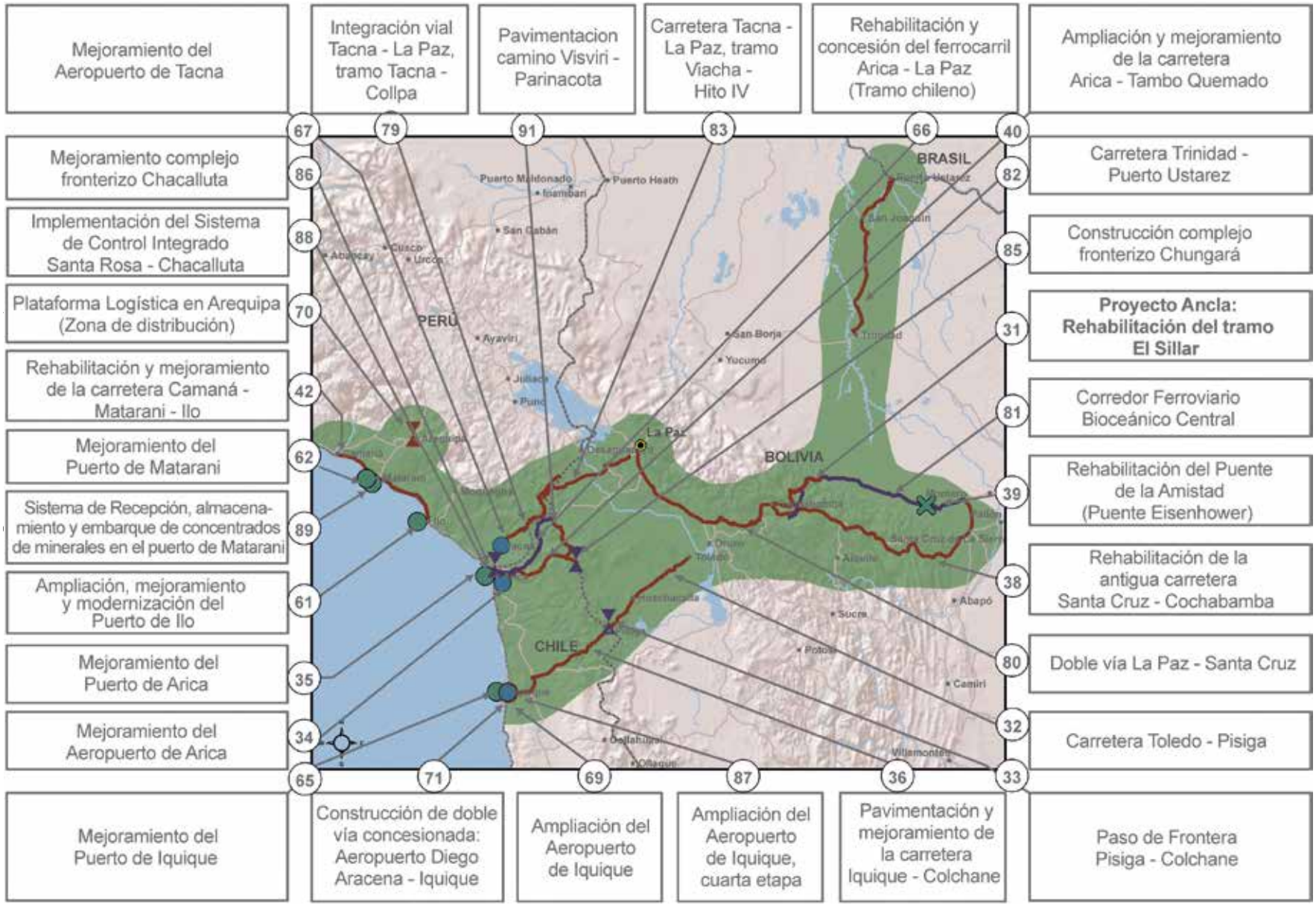
Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC26	**CARRETERA CONCEPCIÓN - FRONTERA CON BRASIL (SAN MATÍAS)**		**79,5**	**BO**
IOC27	PUENTE BANEGAS		46,7	BO
IOC28	PAVIMENTACIÓN DEL PUENTE BANEGAS - OKINAWA		0,0	BO
IOC29	PASO DE FRONTERA SAN MATÍAS - CÁCERES (PORTO LIMÃO)		2,0	BO - BR
IOC30	PAVIMENTACIÓN PORTO LIMÃO - FRONTERA CON BOLIVIA (SAN MATÍAS)		13,0	BR
5			**141,2**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO


Mejoramiento del Aeropuerto de Tacna
Integración vial Tacna - La Paz, tramo Tacna - Collpa
Pavimentacion camino Visviri - Parinacota
Carretera Tacna - La Paz, tramo Viacha - Hito IV
Rehabilitación y concesión del ferrocarril Arica - La Paz (Tramo chileno)
Ampliación y mejoramiento de la carretera Arica - Tambo Quemado
Mejoramiento complejo fronterizo Chacalluta
Implementación del Sistema de Control Integrado Santa Rosa - Chacalluta
Plataforma Logística en Arequipa (Zona de distribución)
Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Camaná - Matarani - Ilo
Mejoramiento del Puerto de Matarani
Sistema de Recepción, almacenamiento y embarque de concentrados de minerales en el puerto de Matarani
Ampliación, mejoramiento y modernización del Puerto de Ilo
Mejoramiento del Puerto de Arica
Mejoramiento del Aeropuerto de Arica
Mejoramiento del Puerto de Iquique
Construcción de doble vía concesionada: Aeropuerto Diego Aracena - Iquique
Ampliación del Aeropuerto de Iquique
Ampliación del Aeropuerto de Iquique, cuarta etapa
Pavimentación y mejoramiento de la carretera Iquique - Colchane
Paso de Frontera Pisiga - Colchane
Carretera Trinidad - Puerto Ustarez
Construcción complejo fronterizo Chungará
Proyecto Ancla: Rehabilitación del tramo El Sillar
Corredor Ferroviario Bioceánico Central
Rehabilitación del Puente de la Amistad (Puente Eisenhower)
Rehabilitación de la antigua carretera Santa Cruz - Cochabamba
Doble vía La Paz - Santa Cruz
Carretera Toledo - Pisiga
67
79
91
83
66
40
86
82
88
85
70
31
42
81
62
39
89
38
61
80
35
32
34
65
71
69
87
36
33
PERÚ
BOLIVIA
CHILE
BRASIL
La Paz
Puerto Maldonado
Puerto Heath
Iñapari
San Gabán
Cusco
Urcos
Abancay
Ayaviri
Juliaca
Puno
San Borja
Yucumo
Trinidad
San Joaquín
Oruro
Sucre
Potosí
Abapó
Camiri
Villamontes
Ollagüe
Collahuasi

IOC
Grupo 5

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
IOC31	**REHABILITACIÓN DEL TRAMO EL SILLAR**		**122,5**	**BO**
IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA		130,5	BO
IOC33	PASO DE FRONTERA PISIGA - COLCHANE		10,0	BO - CH
IOC34	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE ARICA		10,0	CH
IOC35	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE ARICA		50,0	CH
IOC36	PAVIMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA IQUIQUE - COLCHANE		42,0	CH
IOC38	REHABILITACIÓN DE LA ANTIGUA CARRETERA SANTA CRUZ - COCHABAMBA		35,0	BO
IOC39	REHABILITACIÓN DEL PUENTE DE LA AMISTAD (PUENTE EISENHOWER)		3,0	BO
IOC40	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ARICA - TAMBO QUEMADO		50,0	CH
IOC42	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA AMANÁ - MATARANI - ILO		473,0	PE
IOC61	AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE ILO		230,0	BO - PE
IOC62	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE MATARANI		297,0	PE
IOC65	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE IQUIQUE		33,0	CH
IOC66	REHABILITACIÓN Y CONCESIÓN DEL FERROCARRIL ARICA - LA PAZ (TRAMO CHILENO)		50,0	CH
IOC67	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE TACNA		51,5	PE
IOC69	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE		16,6	CH
IOC70	PLATAFORMA LOGÍSTICA EN AREQUIPA (ZONA DE DISTRIBUCIÓN)		33,5	PE
IOC71	CONSTRUCCIÓN DE DOBLE VÍA CONCESIONADA: AEROPUERTO DIEGO ARACENA - IQUIQUE		232,0	CH
IOC79	INTEGRACIÓN VIAL TACNA - LA PAZ, TRAMO TACNA - COLLPA		183,0	BO - PE
IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ		269,0	BO
IOC81	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL		6,7	BO
IOC82	CARRETERA TRINIDAD - PUERTO USTAREZ		226,0	BO
IOC83	CARRETERA TACNA - LA PAZ, TRAMO VIACHA - HITO IV		16,0	BO
IOC85	CONSTRUCCIÓN COMPLEJO FRONTERIZO CHUNGARÁ		37,0	CH
IOC86	MEJORAMIENTO COMPLEJO FRONTERIZO CHACALLUTA		1,0	CH
IOC87	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE, CUARTA ETAPA		10,0	CH
IOC88	IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTEGRADO SANTA ROSA - CHACALLUTA		1,5	CH - PE
IOC89	SISTEMA DE RECEPCIÓN, ALMACENAMIENTO Y EMBARQUE DE CONCENTRADOS DE MINERALES EN EL PUERTO DE MATARANI		174,4	PE
IOC91	PAVIMENTACIÓN CAMINO VISVIRI-PARINACOTA		25,0	CH
29			**2.819,2**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

MERCOSUR - CHILE

EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Población:	141.453.273 habitantes
Densidad:	44 Hab./km²
Superficie:	3.216.623 km²
PBI:	US$ 1.973.411 millones
Servicios	75,0%
Industrias	14,0%
Agricultura	6,0%
Minas y Canteras	5,0%

ARGENTINA BRASIL CHILE PARAGUAY URUGUAY

Inversión estimada

En millones de US$

56.168,9

83,1% Nacionales	16,9% Binacionales
103	21

Argentina	57
Brasil	30
Chile	21
Paraguay	8
Uruguay	29

Proyectos por Sector

Transporte	Energía	Comunicaciones
103	20	1
39.077,8	17.091,1	

Proyectos por Tipo de Financiamiento

Público	Privado	Público Privado
98	15	11
39.113,2	13.510	3.545,7

Proyectos por Etapas

Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
13	44	44	23
846,3	25.172,5	21.798,8	8.351,3

En millones de US$ Cantidad de proyectos

PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE

* En millones de US$

Código	Nombre	Monto de Inversión*	Países
MCC12	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR)	2.700,0	BR
MCC04	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE SAN PABLO (BR-381 / SP / MG)	1.300,0	BR
MCC64	REPRESA HIDROELÉCTRICA DE YACYRETÁ. LLENADO A COTA 83	1.200,0	AR - PY
MCC01	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y GUALEGUAYCHÚ	780,0	AR
MCC101	CENTRAL NUCLEAR DE ATUCHA 2	740,0	AR
MCC03	LÍNEA DE TRANSMISIÓN YACYRETÁ - BUENOS AIRES	600,0	AR
MCC19	ADECUACIÓN DEL CORREDOR RÍO BRANCO - MONTEVIDEO - COLONIA - NUEVA PALMIRA: RUTAS N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, RUTAS 23 Y 12	276,2	UY
MCC26	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO DE PUNTAS DEL TIGRE	170,0	UY
MCC66	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ITAIPÚ - LONDRINA - ARARAQUARA	149,1	BR
MCC46	MEJORAS AL ACCESO VIAL PUERTO DE VALPARAÍSO	105,0	CH
MCC13	CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA	100,0	BR
MCC47	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO PUENTE ARMERILLO - PASO PEHUENCHE (RUTA CH-115)	60,0	CH
MCC52	RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 168: TÚNEL SUBFLUVIAL ENTRE PARANÁ Y SANTA FE	40,0	AR
MCC14	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS)	30,0	BR
MCC41	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE FERROVIARIA LAGUNA LA PICASA	30,0	AR
MCC40	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE VIAL LAGUNA LA PICASA	20,0	AR
MCC86	EXPANSIÓN DEL PUERTO DE COLONIA (MUELLES, DRAGADO E INCORPORACIÓN DE ÁREAS)	14,0	UY
MCC84	AEROPUERTO DE ENCARNACIÓN	12,0	PY
MCC02	CONSTRUCCIÓN E IMPLANTACIÓN DE CONTROL INTEGRADO DE CARGA EN PASO DE LOS LIBRES	10,0	AR
MCC48	PUERTO TERRESTRE LOS SAUCES (LOS ANDES)	10,0	CH
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	5,0	BR - UY
MCC139	CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY	0,0	BR - UY
MCC61	SISTEMA DE ITAIPÚ (EXISTENTE)	0,0	BR - PY
23		8.351,3	

Presentación del Eje
MERCOSUR-CHILE

El Eje MERCOSUR-Chile[1] integra una porción importante de Argentina, Brasil y Paraguay, la totalidad de Uruguay y la zona central de Chile. Su área de influencia corresponde al 18% de la superficie del continente suramericano (3.216.623 km²).

Es el Eje más poblado con el 35% de la población (141.453.273 habitantes), y el que cuenta con el mayor porcentaje del PBI de Suramérica (48%), por un total de US$ 1.973.411 millones[2].

MAPA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE MERCOSUR-CHILE

El Eje MERCOSUR-Chile posee una **malla compleja y densa de infraestructura**, situada sobre la Cuenca del Río de La Plata y los Estados Brasileños que participan en él. Sin considerar las obras proyectadas, la red vial de los países que conforman el Eje alcanza una longitud total de 1.973.802 km, de los cuales sólo un 6%, se encuentran pavimentados. **La red ferroviaria** de los países que conforman el Eje alcanza los 61.424 km, de los cuales aproximadamente un 87% se encuentra en condiciones de operar. **El sistema portuario marítimo y fluvial** del Eje MERCOSUR-Chile se constituye por 46 puertos principales, ubicados mayormente sobre las costas del Océano Atlántico, el Río de la Plata y los Ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, a los cuales se suman los puertos chilenos del litoral pacífico. El **transporte fluvial** en la región se concentra principalmente en los ríos Paraná y Paraguay y en menor medida en el Río Uruguay. Existen además rutas de **cabotaje marítimo** consolidadas entre Brasil y Argentina, orientadas principalmente al comercio de vehículos y autopartes. En relación a la **generación de energía eléctrica** en el Eje, para el año 2012 los países que lo conforman alcanzaron en su conjunto una potencia instalada del orden de los 190.131 MW.

1 Véase "Caracterización Socio-Económica y Ambiental del Eje MERCOSUR-Chile", COSIPLAN-IIRSA, 2014. www.iirsa.org/mercosur-chile.asp
2 A en precios corrientes del año 2012.

La presencia de **comunidades originarias** en el territorio del Eje MERCOSUR-Chile es baja, alcanzando el 1,09% de la población total de los países involucrados. En relación a las **áreas protegidas**, existen en el Eje alrededor de 600 unidades territoriales con algún grado de protección ambiental, las cuales suman aproximadamente 193.000 km², equivalentes a un 6% del territorio del Eje.

Los países que integran el **Eje MERCOSUR-Chile** planifican inversiones por **56 mil millones de dólares en 124 proyectos** de integración física. Este es el Eje con mayor cantidad de proyectos y monto de inversión estimada de la Cartera del COSIPLAN.

El Eje MERCOSUR-Chile involucra al 100% de la economía de Uruguay; al 97% de la de Paraguay; a más del 86% de la economía Argentina; y al 60% de las economías de Chile y Brasil, aproximadamente. En términos absolutos, el producto bruto agregado del Eje se compone por un 67% del PBI de Brasil; un 21% del de Argentina; un 9% del de Chile; y un 3% del de Uruguay y Paraguay, en conjunto.

El Eje MERCOSUR-Chile comparte regiones de su área de influencia con el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, el Eje del Sur, y el Eje de Capricornio.

Cartera de Proyectos
MERCOSUR-Chile

El conjunto de obras del Eje MERCOSUR-Chile está orientado a: (i) desarrollar infraestructura y logística para incrementar el comercio entre los mercados locales, regionales y globales; (ii) incrementar la competitividad de las cadenas productivas existentesy desarrollar nuevas a nivel regional; (iii) optimizar los flujos de bienes y servicios, así como promover el desarrollo del turismo y facilitar la circulación de personas; y (iv) aumentar la capacidad y confiabilidad de los sistemas eléctricos y gasíferos , y diversificar la matriz energética. El territorio de este Eje presenta condiciones de escala atractivas para nuevas inversiones públicas, privadas o mixtas.

MAPA DE LOS GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE MERCOSUR-CHILE

GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE MERCOSUR-CHILE

* En millones de US$

Grupo	Nombre	N° Proyectos	Inversión Estimada*
1	BELO HORIZONTE - FRONTERA ARGENTINA / BRASIL - BUENOS AIRES	22	16.852,1
2	PORTO ALEGRE - LÍMITE ARGENTINA / URUGUAY - BUENOS AIRES	26	3.312,4
3	VALPARAÍSO - BUENOS AIRES	23	10.538,0
4	COQUIMBO - REGIÓN CENTRO ARGENTINA - PAYSANDÚ	21	5.314,8
5	GRUPO ENERGÉTICO	18	16.921,1
6	PEHUENCHE	14	3.230,5
	TOTAL	**124**	**56.168,9**

La cartera activa del Eje cuenta con 101 proyectos por una inversión estimada de US$ 47.818 millones.

De los 101 proyectos activos, 23 cuentan con información respecto de su fecha estimada de finalización. De ellos, 19 concluirán en los próximos 4 años (2015-2018).

PROYECTOS QUE SE CONCLUIRÁN EN LOS PRÓXIMOS 4 AÑOS

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Monto de Inversión	Países	Fecha Estimada de Finalización
MCC159	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI	2		7,0	UY	31/01/2015
MCC157	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ	2		1,4	BR	30/09/2015
MCC35	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO PEHUENCHE	6		30,0	AR - CH	28/12/2015
MCC161	PROYECTO EJECUTIVO LÍNEA AÉREA DE MEDIA TENSIÓN EN 33 KV Y FIBRA ÓPTICA ENTRE BARDAS BLANCAS Y EL PASO PEHUENCHE	6		0,0	AR	30/12/2015
MCC76	CORREDOR VIAL SAN NICOLÁS / ZÁRATE - PASO PEHUENCHE	6		1.000,0	AR	30/12/2015
MCC100	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 19: TRAMO RUTA NACIONAL N° 11 - CÓRDOBA	4		529,0	AR	30/05/2016
MCC20	ADECUACIÓN DEL TRAMO RÍO GRANDE - PELOTAS (BR-392 / RS)	2		500,0	BR	31/05/2016
MCC85	DRAGADO LAGOA MERIN	2		2,9	BR	30/06/2016
MCC94	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 150: TRAMO ISCHIGUALASTO - LÍMITE CON CHILE (PASO AGUA NEGRA)	4		73,0	AR	30/06/2016
MCC160	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI	2		7,0	UY	30/09/2016
MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA	2		134,9	UY	30/11/2016
MCC153	NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	3		84,0	CH	30/06/2017
MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	2		93,5	BR - UY	31/07/2017
MCC129	REPOTENCIACIÓN CENTRAL NUCLEAR EMBALSE	5		1.780,0	AR	04/08/2017
MCC151	CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	3		90,0	AR	31/12/2017
MCC152	CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	3		80,0	AR	31/12/2017
MCC05	ADECUACIÓN DEL TRAMO NAVEGANTES - RIO DO SUL (BR-470 / SC)	1		400,0	BR	31/05/2018
MCC154	READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	3		4,0	AR - CH	31/12/2018
MCC155	SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)	3		14,0	AR - CH	31/12/2018

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Se estima que, al concluirse estos 19 proyectos, se habrá ejecutado cerca del 25% del monto de inversión estimado para la Cartera del Eje.

Los 5 proyectos con mayor inversión estimada representan el 38% de la inversión de la cartera activa del Eje.

Se destacan proyectos binacionales con montos de inversión elevados, y para el total de las obras se está considerando financiamiento tanto público como privado. Dos proyectos pertenecen al sector energético y buscan contribuir a diversificar la matriz energética del Eje. El resto de los proyectos son de transporte, de diferentes sub-sectores: un corredor ferroviario, un aeropuerto y un anillo vial.

LOS 5 PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada *	Paises	Tipo de Financiamiento
MCC33	PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL)	3		5.100	AR - CH	PRIVADO
MCC62	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE CORPUS CHRISTI	5		4.200	AR - PY	PÚBLICO
MCC06	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS	1		3.550	BR	PRIVADO
MCC132	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL DE SAN PABLO (TRAMO NORTE)	1		2.810	BR	PÚBLICO
MCC63	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE GARABÍ	5		2.728	AR - BR	PÚBLICO

Los proyectos concluidos del Eje son 23 por US$ 8.351 millones.

Los proyectos concluidos se distribuyen en los 6 grupos del Eje. Los grupos 1 y 2 cuentan con la mayor cantidad de proyectos concluidos, los cuales participan de dos conectividades regionales que presentan importantes avances, que se detallan a continuación.

Conectividad Argentina - Brasil - Paraguay

Entre los 7 proyectos concluidos del Grupo 1 "Belo horizonte – Frontera Argentina / Brasil – Buenos Aires" se encuentra el Proyecto Ancla "Duplicación de la Ruta Nacional N° 14 entre Paso de los Libres y Gualeguaychú". Este conjunto de proyectos integra, junto con otros 3 proyectos concluidos del Grupo 4 del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, una de las principales conectividades para el intercambio comercial terrestre del Eje.
Otros 9 proyectos del Grupo 1 muestran importantes avances en sus etapas de ejecución, lo que contribuirá a la consolidación de esta conectividad en los próximos años.

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Monto de inversión *	Países	Sub-Sector
MCC01	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y GUALEGUAYCHÚ	1	780,0	AR	CARRETERO
MCC02	CONSTRUCCIÓN E IMPLANTACIÓN DE CONTROL INTEGRADO DE CARGA EN PASO DE LOS LIBRES	1	10,0	AR	PASO DE FRONTERA
MCC04	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE - SAN PABLO (BR-381 / SP / MG)	1	1.300,0	BR	CARRETERO
MCC12	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR)	1	2.700,0	BR	CARRETERO
MCC13	CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA	1	100,0	BR	CARRETERO
MCC14	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS)	1	30,0	BR	CARRETERO
MCC84	AEROPUERTO DE ENCARNACIÓN	1	12,0	PY	AÉREO
HPP107	PUERTO DE ENCARNACIÓN	4	11,8	PY	FLUVIAL
HPP73	ACCESOS VIALES A ENCARNACIÓN	4	26,0	PY	CARRETERO
HPP77	DESVÍO DEL ARROYO AGUAPEY	4	64,0	PY	FLUVIAL
10			5.033,8		

Conectividad Argentina – Brasil – Uruguay

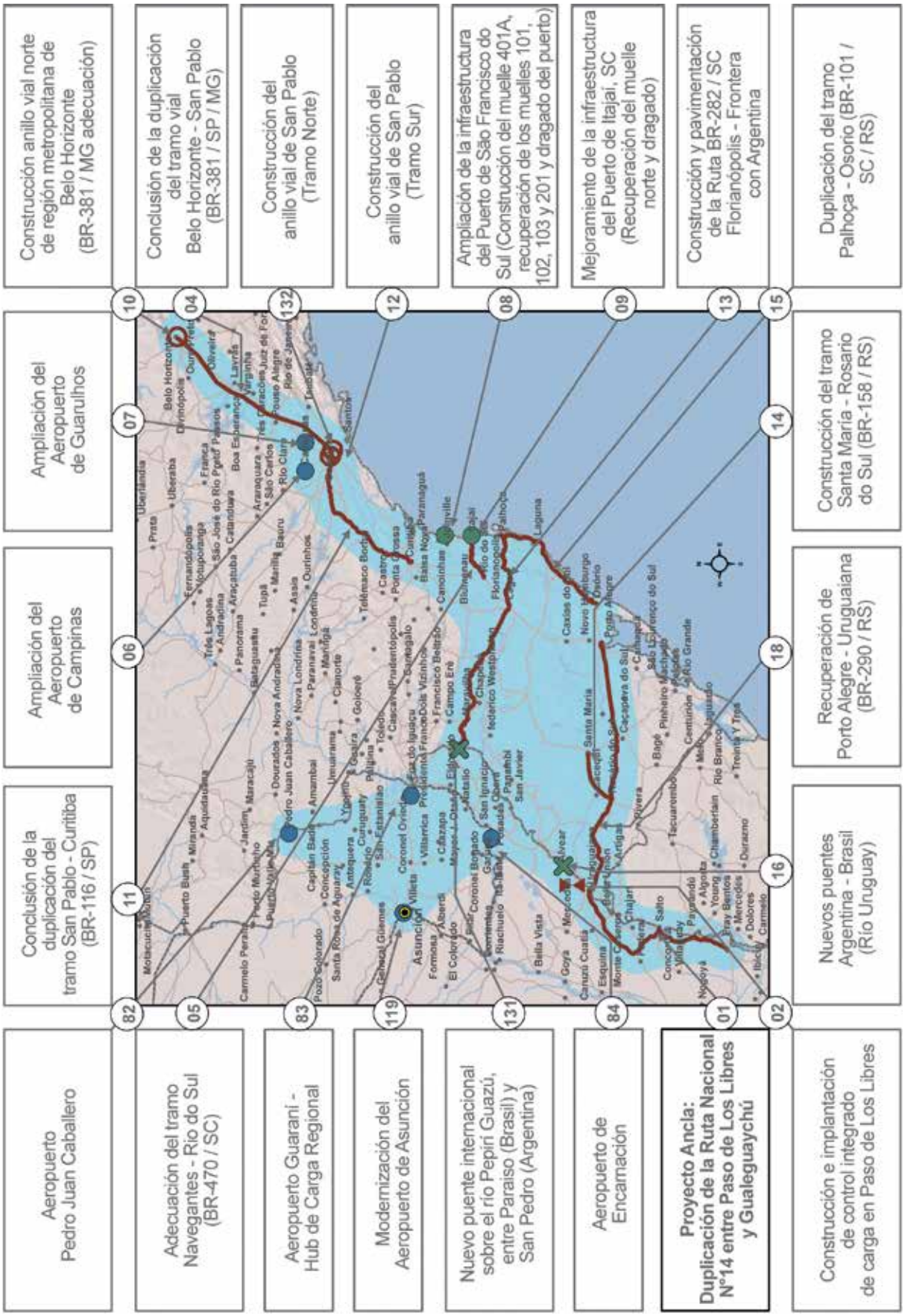
Entre los 5 proyectos concluidos del Grupo 2 "Porto Alegre - Límite Argentina / Uruguay - Buenos Aires" se destaca el proyecto Ancla "Adecuación del Corredor Río Branco - Montevideo -Colonia - Nueva Palmira". Este conjunto de proyectos integra una conexión más amplia, que involucra al Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná con otros 2 proyectos concluidos en el Grupo 5. Otros 12 proyectos del Grupo 2 muestran avances en sus etapas de ejecución, lo que contribuirá a la consolidación de esta conectividad en los próximos años.

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Monto de inversión*	Países	Sub-Sector
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI	2	5,0	BR - UY	FERROVIARIO
MCC139	CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY	2	0,0	BR - UY	INTERCONEXIÓN COMUNICACIONES
MCC19	ADECUACIÓN DEL CORREDOR RÍO BRANCO - MONTEVIDEO - COLONIA - NUEVA PALMIRA: RUTAS N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, RUTAS 23 Y 12	2	253,5	UY	CARRETERO
MCC26	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO DE PUNTAS DEL TIGRE	2	170,0	UY	GENERACIÓN ENERGÉTICA
MCC86	EXPANSIÓN DEL PUERTO DE COLONIA (MUELLES, DRAGADO E INCORPORACIÓN DE ÁREAS)	2	14,0	UY	MARÍTIMO
HPP94	MEJORA DE ACCESOS E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL PUERTO DE NUEVA PALMIRA	5	10,0	UY	MARÍTIMO
HPP95	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE PAYSANDÚ, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE	5	6,0	UY	MARÍTIMO
7			458,5		

Belo Horizonte - Frontera Argentina / Brasil - Buenos Aires

Argentina – Brasil – Paraguay



MCC
Grupo 1

Función Estratégica

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

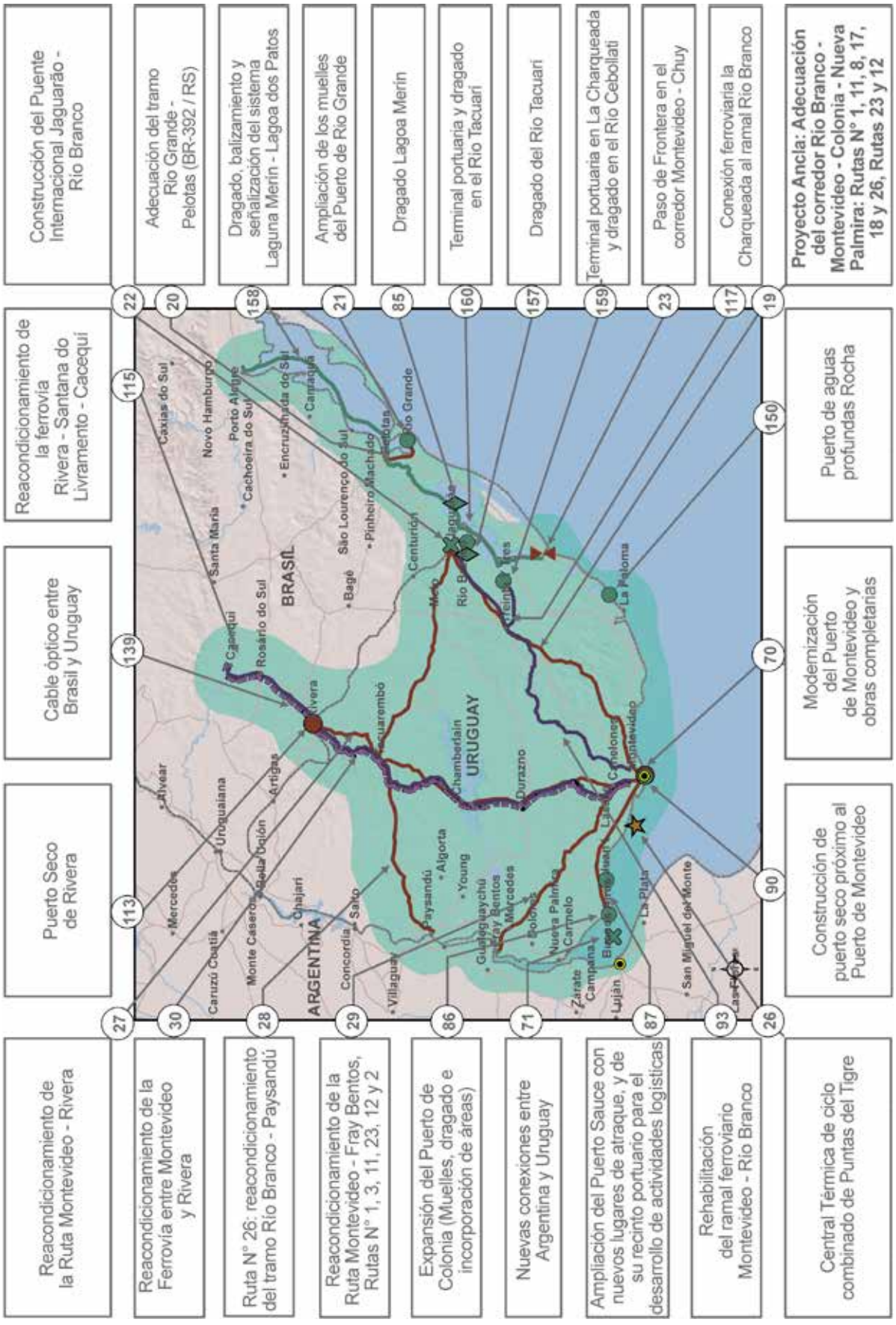
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
MCC01	**DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y GUALEGUAYCHÚ**		**780,0**	**AR**
MCC02	CONSTRUCCIÓN E IMPLANTACIÓN DE CONTROL INTEGRADO DE CARGA EN PASO DE LOS LIBRES		10,0	AR
MCC04	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE - SAN PABLO (BR-381 / SP / MG)		1.300,0	BR
MCC05	ADECUACIÓN DEL TRAMO NAVEGANTES - RIO DO SUL (BR-470 / SC)		400,0	BR
MCC06	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS		3.550,0	BR
MCC07	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GUARULHOS		1.900,0	BR
MCC08	AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE 401A, RECUPERACIÓN DE LOS MUELLES 101,102, 103 Y 201 Y DRAGADO DEL PUERTO)		131,6	BR
MCC09	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE ITAJAÍ, SC (RECUPERACIÓN DEL MUELLE NORTE Y DRAGADO)		68,0	BR
MCC10	CONSTRUCCIÓN ANILLO VIAL NORTE DE REGIÓN METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (BR-381 / MG ADECUACIÓN)		200,0	BR
MCC11	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO SAN PABLO - CURITIBA (BR-116 / SP)		350,0	BR
MCC12	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR)		2.700,0	BR
MCC13	CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA		100,0	BR
MCC14	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS)		30,0	BR
MCC15	DUPLICACIÓN DEL TRAMO PALHOÇA - OSORIO (BR-101 / SC / RS)		2.000,0	BR
MCC16	NUEVOS PUENTES ARGENTINA - BRASIL (RÍO URUGUAY)		0,0	AR - BR
MCC18	RECUPERACIÓN DE PORTO ALEGRE - URUGUAIANA (BR-290 / RS)		250,0	BR
MCC82	AEROPUERTO PEDRO JUAN CABALLERO		2,5	PY
MCC83	AEROPUERTO GUARANÍ - HUB DE CARGA REGIONAL		50,0	PY
MCC84	AEROPUERTO DE ENCARNACIÓN		12,0	PY
MCC119	MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO DE ASUNCIÓN		200,0	PY
MCC131	NUEVO PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO PEPIRI GUAZU, ENTRE PARAISO (BRASIL) Y SAN PEDRO (ARGENTINA)		8,0	AR - BR
MCC132	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL DE SAN PABLO (TRAMO NORTE)		2.810,0	BR
22			16.852,1	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Porto Alegre – Límite Argentina / Uruguay – Buenos Aires

Argentina – Brasil – Uruguay



MCC
Grupo 2

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada	Países
MCC19	**ADECUACIÓN DEL CORREDOR RÍO BRANCO - MONTEVIDEO - COLONIA - NUEVA PALMIRA: RUTAS N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, RUTAS 23 Y 12**		**276,2**	**UY**
MCC20	ADECUACIÓN DEL TRAMO RÍO GRANDE - PELOTAS (BR-392 / RS)		500,0	BR
MCC21	AMPLIACIÓN DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE RÍO GRANDE		435,7	BR
MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO		93,5	BR - UY
MCC23	PASO DE FRONTERA EN EL CORREDOR MONTEVIDEO - CHUY		15,0	UY
MCC26	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO DE PUNTAS DEL TIGRE		170,0	UY
MCC27	REACONDICIONAMIENTO DE LA RUTA MONTEVIDEO - RIVERA		85,6	UY
MCC28	RUTA N° 26: REACONDICIONAMIENTO DEL TRAMO RÍO BRANCO - PAYSANDÚ		39,8	UY
MCC29	REACONDICIONAMIENTO DE LA RUTA MONTEVIDEO - FRAY BENTOS, RUTAS N° 1, 3, 11, 23, 12 Y 2		38,0	UY
MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA		134,9	UY
MCC70	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE MONTEVIDEO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS		189,0	UY
MCC71	NUEVAS CONEXIONES ENTRE ARGENTINA Y URUGUAY		0,5	AR - UY
MCC85	DRAGADO LAGOA MERIN		2,9	BR
MCC86	EXPANSIÓN DEL PUERTO DE COLONIA (MUELLES, DRAGADO E INCORPORACIÓN DE ÁREAS)		14,0	UY
MCC87	AMPLIACIÓN DEL PUERTO SAUCE CON NUEVOS LUGARES DE ATRAQUE, Y DE SU RECINTO PORTUARIO PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS		10,0	UY
MCC90	CONSTRUCCIÓN DE PUERTO SECO PRÓXIMO AL PUERTO DE MONTEVIDEO		25,0	UY
MCC93	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO MONTEVIDEO - RÍO BRANCO		200,0	UY
MCC113	PUERTO SECO DE RIVERA		2,0	UY
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI		5,0	BR - UY
MCC117	CONEXIÓN FERROVIARIA LA CHARQUEADA AL RAMAL RÍO BRANCO		40,0	UY
MCC139	CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY		0,0	BR - UY

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada	Países
MCC150	PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS ROCHA		1.000,0	UY
MCC157	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ		1,4	BR
MCC158	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERÍN - LAGOA DOS PATOS		20,0	BR
MCC159	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI		7,0	UY
MCC160	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI		7,0	UY
26			3.312,5	

Sistema Binacional de Control de Gestión del Paso Cristo Redentor (optimización Sistema Cristo Redentor)

Nuevo complejo fronterizo Los Libertadores (optimización Sistema Cristo Redentor)

Centro Único de Control de Cargas de Uspallata (optimización Sistema Cristo Redentor)

Repavimentación de la Ruta Nacional N° 7 Potrerillos - Límite con Chile

Duplicación de la Ruta Nacional N° 8: Río Cuarto - Villa Mercedes

Ruta Nacional N° 7: construcción de variante vial Laguna La Picasa

Ruta Nacional N° 7: duplicación del tramo Luján - Empalme Ruta Nacional N° 188 (Junín)

155 153 151 39 142 40 43

Centro de Control de Pasajeros de Los Horcones (optimización Sistema Cristo Redentor) — 152

Readecuación Túnel Cristo Redentor y Caracoles (optimización Sistema Cristo Redentor) — 154

Puerto terrestre Los Sauces (Los Andes) — 48

Ruta internacional CH-60 (Sector Valparaíso - Los Andes) — 45

Mejoras al acceso vial Puerto de Valparaíso — 46

Ampliación del Puerto Valparaíso — 134

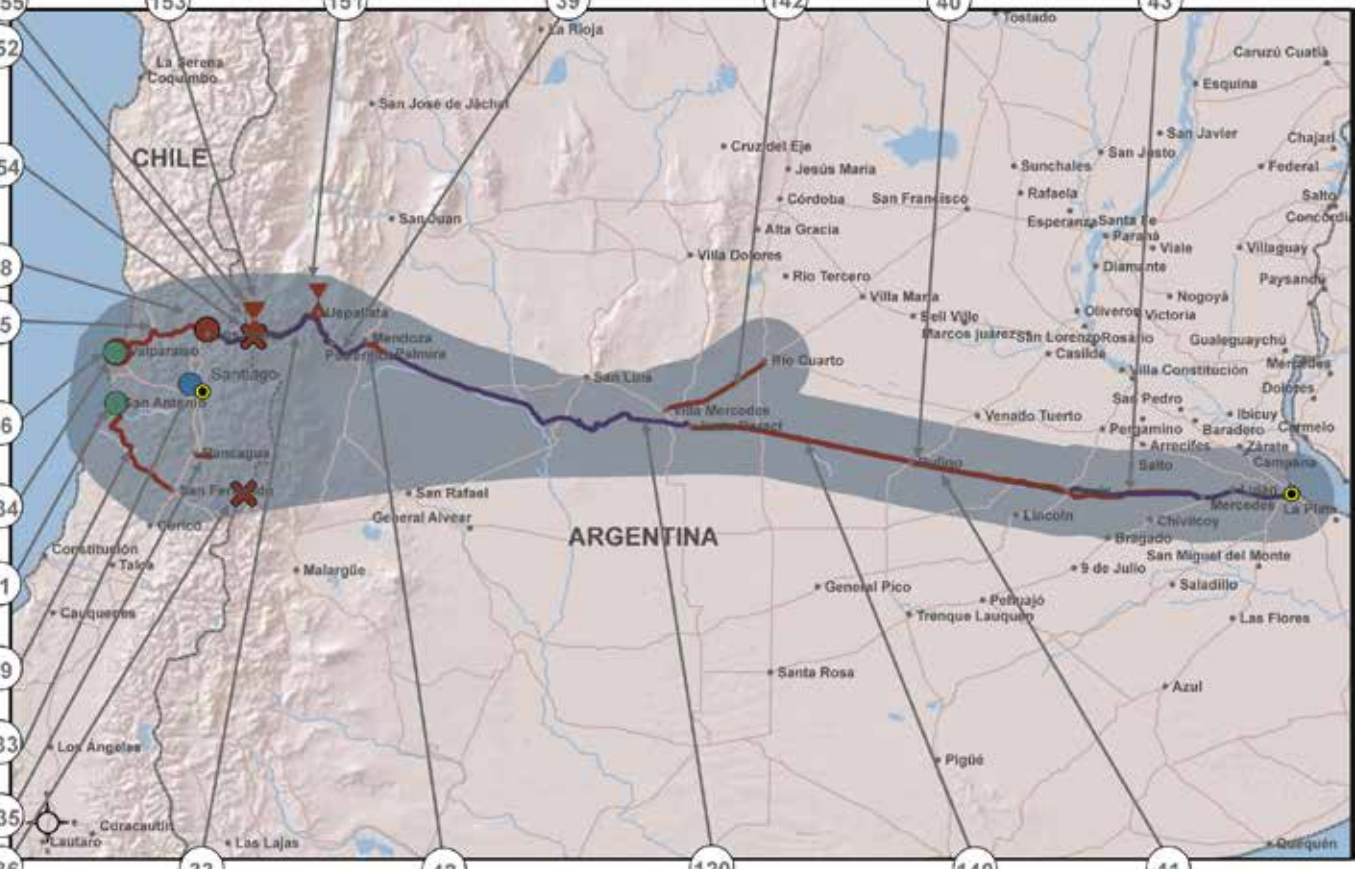
Mejoras en el Puerto de San Antonio — 51

Ruta de La Fruta: San Antonio - San Fernando — 49

Ampliación del aeropuerto Arturo Merino Benítez (Santiago) — 133

Pavimentación camino Rancagua - Coya, Paso Las Leñas — 135

136



33 42 120 140 41

Túnel binacional Las Leñas

Proyecto Ancla: Proyecto ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)

Ruta Nacional N° 7: construcción de variante Palmira - Empalme Ruta Nacional N° 40 S

Mejoramiento y reconstrucción del Ferrocarril San Martín (Mendoza - Buenos Aires)

Duplicación de la Ruta Nacional N° 7: Junín - Límite San Luis

Ruta Nacional N° 7: construcción de variante ferroviaria Laguna La Picasa

MCC
Grupo 3

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
MCC33	**PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL)**		**5.100,0**	**AR - CH**
MCC39	REPAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 7 POTRERILLOS - LÍMITE CON CHILE		52,0	AR
MCC40	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE VIAL LAGUNA LA PICASA		20,0	AR
MCC41	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE FERROVIARIA LAGUNA LA PICASA		30,0	AR
MCC42	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE PALMIRA - EMPALME RUTA NACIONAL N° 40 S		25,0	AR
MCC43	RUTA NACIONAL N° 7: DUPLICACIÓN DEL TRAMO LUJÁN - EMPALME RUTA NACIONAL N° 188 (JUNÍN)		237,0	AR
MCC45	RUTA INTERNACIONAL CH-60 (SECTOR VALPARAÍSO - LOS ANDES)		351,0	CH
MCC46	MEJORAS AL ACCESO VIAL PUERTO DE VALPARAÍSO		105,0	CH
MCC48	PUERTO TERRESTRE LOS SAUCES (LOS ANDES)		10,0	CH
MCC49	RUTA DE LA FRUTA: SAN ANTONIO - SAN FERNANDO		360,0	CH
MCC51	MEJORAS EN EL PUERTO DE SAN ANTONIO		350,0	CH
MCC120	MEJORAMIENTO Y RECONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL SAN MARTÍN (MENDOZA - BUENOS AIRES)		90,0	AR
MCC133	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ (SANTIAGO)		696,0	CH
MCC134	AMPLIACIÓN DEL PUERTO VALPARAISO		400,0	CH
MCC135	PAVIMENTACIÓN CAMINO RANCAGUA - COYA, PASO LAS LEÑAS		200,0	CH
MCC136	TÚNEL BINACIONAL LAS LEÑAS		1.200,0	AR - CH
MCC140	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°7: JUNÍN - LÍMITE SAN LUIS		800,0	AR
MCC142	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 8: RÍO CUARTO - VILLA MERCEDES		240,0	AR
MCC151	CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)		90,0	AR
MCC152	CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)		80,0	AR

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

MCC153	NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)		84,0	CH
MCC154	READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)		4,0	AR - CH
MCC155	SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR)		14,0	AR - CH
23			**10.538,0**	

108 – Paso de Frontera Pircas Negras

95 – Pavimentación de la Ruta Nacional N° 76: Vinchina - Paso de Pircas Negras, Provincia de La Rioja

96 – Mejoramiento de la conexión Córdoba - Patquía (Ruta Nacional N° 38) y by-pass al norte de las sierras de Córdoba

100 – Duplicación de la Ruta Nacional N° 19: tramo Ruta Nacional N° 11 - Córdoba

144 – Duplicación de la Ruta Nacional N° 34: Rosario - Sunchales

112 – Mejoramiento de la Ruta Nacional N° CH-41 - Paso del Agua Negra

121 – Nuevo enlace físico entre Paraná y Santa Fe

163 – Doble calzada La Serena - Vallenar

137 – Construcción del nuevo aeropuerto de la Cuarta Región

52 – **Proyecto Ancla: Reconstrucción y ampliación de la Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe**

162 – Ruta 43 La Serena - Ovalle

110 – Túnel binacional Agua Negra

122 – Mejoramiento y duplicación Ruta Nacional N° 127 entre Paso de los Libres y Paraná

94 – Pavimentación de la Ruta Nacional N° 150: tramo Ischigualasto - Límite con Chile (Paso Agua Negra)

145 – Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40: Acceso Aeropuerto de Mendoza - Límite San Juan

99 – Mejora Paso de Frontera de Paysandú

97 – Renovación y rehabilitación de los ramales A2, A10, A7 del Ferrocarril Belgrano para cargas

57 – Duplicación y repavimentación de la Ruta Nacional N° 158: tramo San Francisco - Río Cuarto

59 – Duplicación de la Ruta Nacional N° 18: Empalme Ruta Nacional N° 12 - Ruta Nacional N° 14

143 – Duplicación de la Ruta Nacional N° 33: Rufino - Rosario

53 – Ampliación de la Ruta Provincial N° 26: tramo Victoria - Nogoyá

MCC
Grupo 4

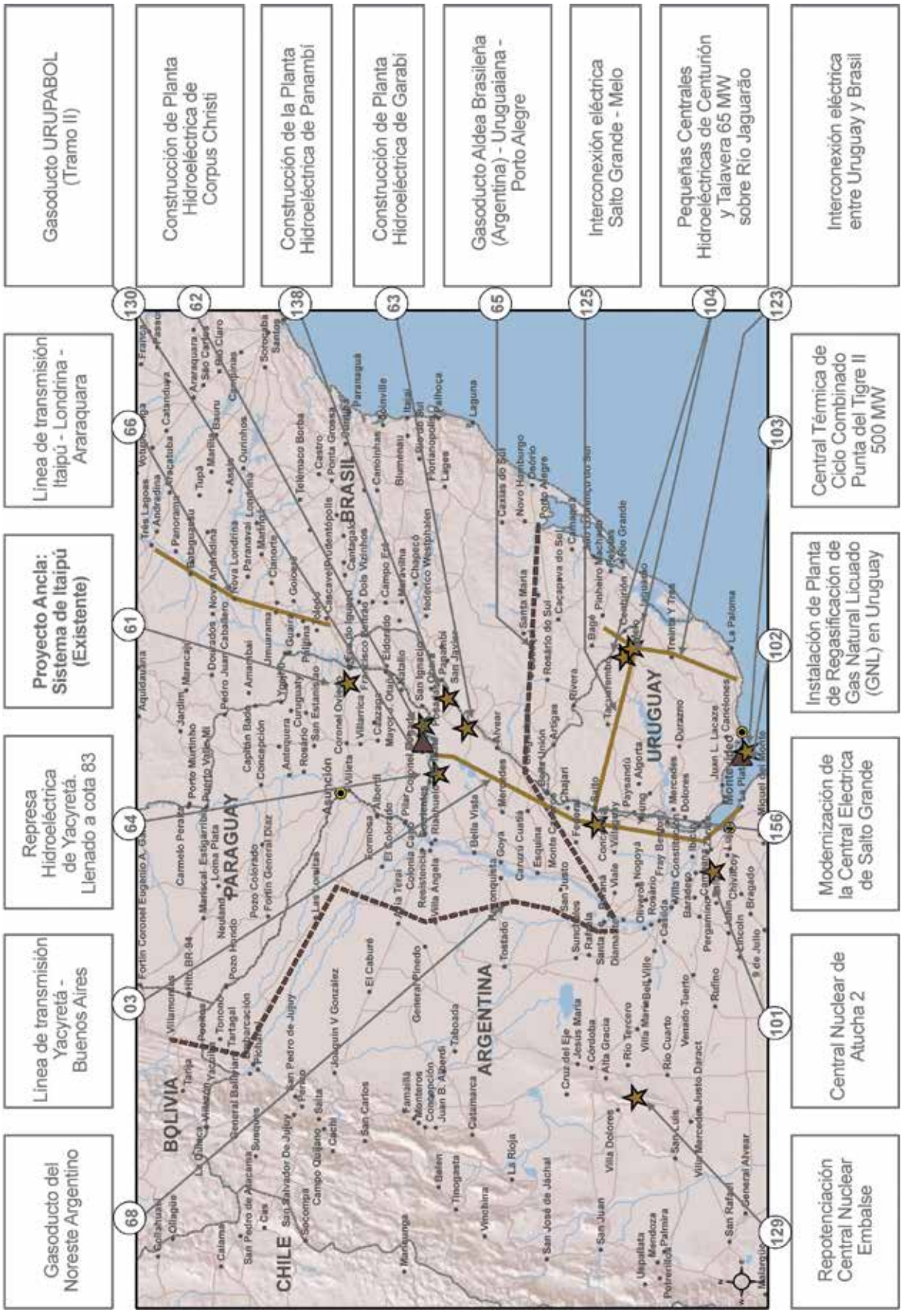
Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
MCC52	**RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 168: TÚNEL SUBFLUVIAL ENTRE PARANÁ Y SANTA FE**		**40.0**	**AR**
MCC53	AMPLIACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 26: TRAMO VICTORIA - NOGOYÁ		6.0	AR
MCC57	DUPLICACIÓN Y REPAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 158: TRAMO SAN FRANCISCO - RÍO CUARTO		400.0	AR
MCC59	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 18: EMPALME RUTA NACIONAL N° 12 - RUTA NACIONAL N° 14		250.0	AR
MCC94	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 150: TRAMO ISCHI-GUALASTO - LÍMITE CON CHILE (PASO AGUA NEGRA)		73.0	AR
MCC95	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 76: VINCHINA - PASO DE PIRCAS NEGRAS, PROVINCIA DE LA RIOJA		120.0	AR
MCC96	MEJORAMIENTO DE LA CONEXIÓN CÓRDOBA - PATQUÍA (RUTA NACIONAL N° 38) Y BY-PASS AL NORTE DE LAS SIERRAS DE CÓRDOBA		100.0	AR
MCC97	RENOVACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LOS RAMALES A2, A10, A7 DEL FERROCARRIL BELGRANO PARA CARGAS		225.0	AR
MCC99	MEJORA PASO DE FRONTERA DE PAYSANDÚ		12.0	UY
MCC100	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 19: TRAMO RUTA NACIONAL N° 11 - CÓRDOBA		529.0	AR
MCC108	PASO DE FRONTERA PIRCAS NEGRAS (*)		5.0	AR - CH
MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA		1,600.0	AR - CH
MCC112	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° CH-41 - PASO DEL AGUA NEGRA		60.0	CH
MCC121	NUEVO ENLACE FÍSICO ENTRE PARANÁ Y SANTA FE		1.8	AR
MCC122	MEJORAMIENTO Y DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 127 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y PARANÁ		40.0	AR
MCC137	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA CUARTA REGIÓN		75.0	CH
MCC143	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°33: RUFINO - ROSARIO		500.0	AR
MCC144	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 34: ROSARIO - SUNCHALES		500.0	AR
MCC145	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40: ACCESO AL AEROPUERTO DE MENDOZA - LÍMITE SAN JUAN		210.0	AR
MCC162	RUTA 43 LA SERENA-OVALLE		223.0	CH
MCC163	DOBLE CALZADA LA SERENA-VALLENAR		345.0	CH
21			**5,314.8**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO


Gasoducto URUPABOL (Tramo II)
Construcción de Planta Hidroeléctrica de Corpus Christi
Construcción de la Planta Hidroeléctrica de Panambí
Construcción de Planta Hidroeléctrica de Garabi
Gasoducto Aldea Brasileña (Argentina) - Uruguaiana - Porto Alegre
Interconexión eléctrica Salto Grande - Melo
Pequeñas Centrales Hidroeléctricas de Centurión y Talavera 65 MW sobre Rio Jaguarão
Interconexión eléctrica entre Uruguay y Brasil
Linea de transmisión Itaipú - Londrina - Araraquara
Proyecto Ancia: Sistema de Itaipú (Existente)
Represa Hidroeléctrica de Yacyretá. Llenado a cota 83
Linea de transmisión Yacyretá - Buenos Aires
Gasoducto del Noreste Argentino
Central Térmica de Ciclo Combinado Punta del Tigre II 500 MW
Instalación de Planta de Regasificación de Gas Natural Licuado (GNL) en Uruguay
Modernización de la Central Electrica de Salto Grande
Central Nuclear de Atucha 2
Repotenciación Central Nuclear Embalse
130
62
138
63
65
125
104
123
66
61
103
64
102
03
156
101
68
129
BOLIVIA
PARAGUAY
BRASIL
URUGUAY
ARGENTINA
CHILE

MCC
Grupo 5

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
MCC03	LÍNEA DE TRANSMISIÓN YACYRETÁ - BUENOS AIRES		600,0	AR
MCC61	**SISTEMA DE ITAIPÚ (EXISTENTE)**		**0,0**	**BR - PY**
MCC62	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE CORPUS CHRISTI		4.200,0	AR - PY
MCC63	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE GARABÍ		2.728,0	AR - BR
MCC64	REPRESA HIDROELÉCTRICA DE YACYRETÁ. LLENADO A COTA 83		1.200,0	AR - PY
MCC65	GASODUCTO ALDEA BRASILEÑA (ARGENTINA) - URUGUAIANA - PORTO ALEGRE		510,0	BR
MCC66	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ITAIPÚ - LONDRINA - ARARAQUARA		149,1	BR
MCC68	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO		1.000,0	AR
MCC101	CENTRAL NUCLEAR DE ATUCHA 2		740,0	AR
MCC102	INSTALACIÓN DE PLANTA DE REGASIFICACIÓN DE GAS NATURAL LICUADO (GNL) EN URUGUAY		500,0	UY
MCC103	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO PUNTA DEL TIGRE II 500 MW		531,0	UY
MCC104	PEQUEÑAS CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DE CENTURIÓN Y TALAVERA 65 MW SOBRE RÍO JAGUARÃO		60,0	UY
MCC123	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ENTRE URUGUAY Y BRASIL		349,0	BR - UY
MCC125	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA SALTO GRANDE - MELO		100,0	UY
MCC129	REPOTENCIACIÓN CENTRAL NUCLEAR EMBALSE		1.780,0	AR
MCC130	GASODUCTO URUPABOL (TRAMO II) (*)		0,0	PY - UY
MCC138	CONSTRUCCIÓN DE LA PLANTA HIDROELÉCTRICA DE PANAMBÍ		2.474,0	AR - BR
MCC156	MODERNIZACIÓN DE LA CENTRAL ELÉCTRICA DE SALTO GRANDE		0,0	AR - UY
18			**16.921,1**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Corredor vial San Nicolás / Zárate - Paso Pehuenche (76)

Pavimentación de la Ruta Nacional N° 40 Sur, tramo Malargüe - Límite con Neuquén (38)

Implementación del control integrado de única cabecera Paso Pehuenche (35)

Proyecto Ancla: Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche (Ruta CH-115) (47)

Proyecto Ancla: Pavimentación de la Ruta Nacional N° 145: Empalme Ruta Nacional N° 40 Sur - acceso al Paso Pehuenche (37)

Proyecto Ejecutivo Línea Aérea de Media Tensión en 33 Kv y Fibra Óptica entre Bardas Blancas y el Paso Pehuenche (161)

Corredor vial Bahía Blanca - Paso Pehuenche (118)

Duplicación de la Ruta Nacional N° 5: Luján - Acceso Bragado (147)

Duplicación de la Ruta Nacional N° 205: Empalme con Ruta Nacional N° 3 - Saladillo (149)

Duplicación de la Ruta Nacional N° 3: San Miguel del Monte - Las Flores - Azul (146)

Corredores ferroviarios acceso a los Puertos de Mar del Plata y Quequén (77)

Mejoramiento del Puerto de Mar del Plata (78)

Mejoramiento del Puerto de Quequén (79)

Duplicación de la Ruta Nacional N° 33: Pigüé - Bahía Blanca (148)

MCC
Grupo 6

Función Estratégica

- Brindar alternativas de conectividad y servicios asociados a los flujos de los bienes y servicios entre los países del MERCOSUR y Chile.
- Dinamizar el desarrollo intrarregional.
- Facilitar los flujos de personas entre los países del Grupo.
- Promover el desarrollo del turismo integrado en la Región.

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión Estimada*	Países
MCC35	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO PEHUENCHE		30,0	AR - CH
MCC37	**PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 145: EMPALME RUTA NACIONAL N° 40 SUR - ACCESO AL PASO PEHUENCHE**		**63,0**	**AR**
MCC38	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 SUR, TRAMO MALARGÜE - LÍMITE CON NEUQUÉN		90,0	AR
MCC47	**PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO PUENTE ARMERILLO PASO PEHUENCHE (RUTA CH-115)**		**60,0**	**CH**
MCC76	CORREDOR VIAL SAN NICOLÁS / ZÁRATE - PASO PEHUENCHE		1.000,0	AR
MCC77	CORREDORES FERROVIARIOS ACCESO A LOS PUERTOS DE MAR DEL PLATA Y QUEQUÉN		35,0	AR
MCC78	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA		6,5	AR
MCC79	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE QUEQUÉN		40,0	AR
MCC118	CORREDOR VIAL BAHÍA BLANCA - PASO PEHUENCHE		1.000,0	AR
MCC146	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 3: SAN MIGUEL DEL MONTE LAS FLORES - AZUL		166,0	AR
MCC147	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 5: LUJÁN - ACCESO BRAGADO		240,0	AR
MCC148	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 33: PIGÜÉ - BAHIA BLANCA		260,0	AR
MCC149	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 205: EMPALME CON RUTA NACIONAL N°3 - SALADILLO		240,0	AR
MCC161	PROYECTO EJECUTIVO LÍNEA AÉREA DE MEDIA TENSIÓN EN 33 KV Y FIBRA ÓPTICA ENTRE BARDAS BLANCAS Y EL PASO PEHUENCHE		0,0	AR
14			3.230,5	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

PBB

PERÚ
BRASIL
BOLIVIA

EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Población:	12.730.732 habitantes
Densidad:	11,0 Hab./km²
Superficie:	1.159.504 km²
PBI:	US$ 71.116 millones
Servicios	77,9%
Industrias	11,4%
Agricultura	5,8%
Minas y Canteras	5,2%

BOLIVIA BRASIL PERÚ

Inversión estimada

En millones de US$

31.431,9

70,8%
Nacionales

17

Bolivia	13
Brasil	8
Peru	10

29,2%
Binacionales

7

Proyectos por Sector

Transporte	Energia
19	5
3.176,3	28.255,6

Proyectos por Tipo de Financiamiento

Público	Privado	Público Privado
17	5	2
7.140,7	2.259,1	22.032

Proyectos por Etapas

Perfil	Pre Ejecución	Ejecución	Concluido
6	5	8	5
5.035	1.305,8	19.111,1	5.980

En millones de US$ Cantidad de proyectos

PROYECTOS CONCLUIDOS DEL EJE

* En millones de US$

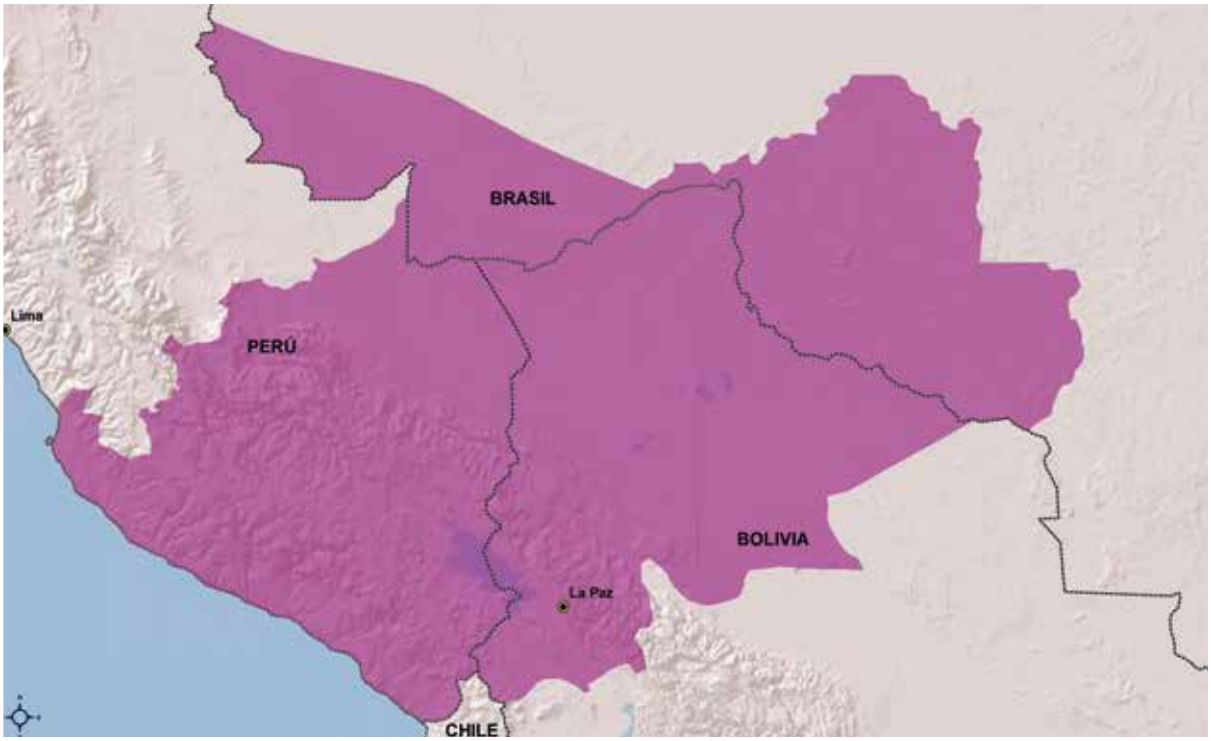
Código	Nombre	Monto de inversión*	Países
PBB18	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ENTRE LAS DOS CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DEL RÍO MADEIRA Y EL SISTEMA CENTRAL	3.823,0	BR
PBB01	PAVIMENTACIÓN IÑAPARI - PUERTO MALDONADO - INAMBARI, INAMBARI - JULIACA / INAMBARI - CUSCO	1.976,0	PE
PBB63	TRAMO 1 DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA IIRSA SUR: SAN JUAN DE MARCONA - ABANCAY - CUSCO - URCOS	145,4	PE
PBB59	LÍNEA DE TRANSMISIÓN SAN GABÁN - PUERTO MALDONADO	23,6	PE
PBB03	PUENTE SOBRE EL RÍO ACRE	12,0	BR - PE
TOTAL		**5.980,0**	

Presentación del Eje
PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

El Eje de Perú-Brasil-Bolivia [1] se extiende por departamentos de Perú (Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurimac, Cusco, Madre de Dios y Puno), de Bolivia (Pando, Beni y La Paz) y por estados de Brasil (Acre y Rondônia).

El Eje abarca el equivalente al 6% de la superficie de Suramérica (1.159.504 km²), y el 3% de su población (12.730.732 habitantes). Además posee el 2% del PBI de Suramérica (US$ 71.116 millones [2]).

MAPA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA



En relación a la infraestructura, la **red vial** de los países que conforman el Eje de Perú-Brasil-Bolivia alcanza una longitud de 1.742.580 km, de los cuales el 11% están asfaltados. Respecto a la **red ferroviaria**, esta alcanza los 35.070 km. El **sistema portuario** del Eje se conforma de 6 puertos principales, 2 de los cuales operan con más de un millón y medio de toneladas por año. El **sistema aeroportuario** posee 19 aeropuertos, 11 de los cuales son de cabotaje. Respecto a la **generación de energía eléctrica**, los países que integran el Eje posee una capacidad instalada de 132.326 MW, de los cuales Brasil aporta un 91%.

1 Véase "Caracterización Socio-Económica y Ambiental del Eje Perú-Brasil-Bolivia", COSIPLAN-IIRSA, 2015. www.iirsa.org/peru-brasil-bolivia.asp
2 A en precios corrientes del año 2013.

Los países que integran el Eje planifican inversiones por 31 mil millones de dólares, en 24 proyectos de integración física, 5 de los cuales pertenecen al sector energía e implican el 90% de las inversiones. Este monto ubica al Eje de Perú-Brasil-Bolivia como el segundo con mayores inversiones previstas para proyectos de la Cartera del COSIPLAN.

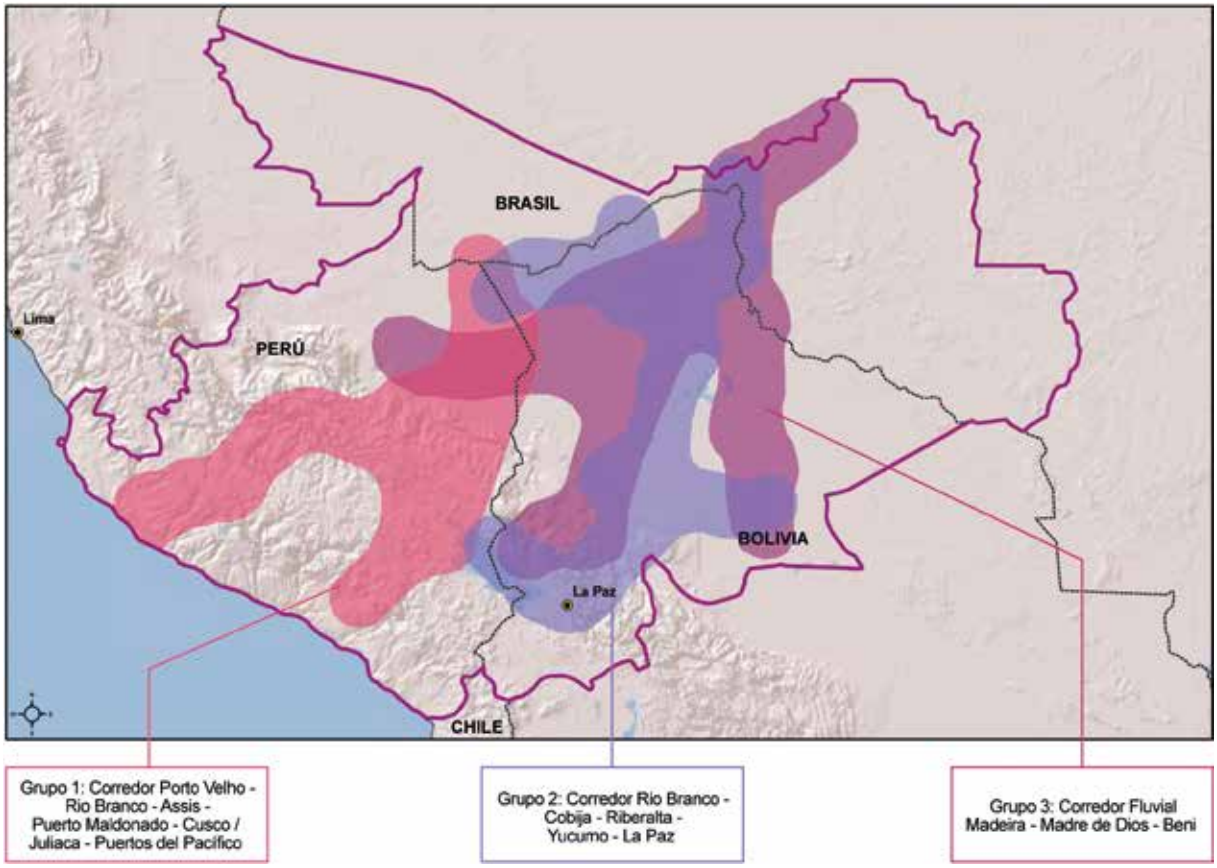
El Eje involucra el 28% de la economía de Bolivia; el 20% de la de Perú; y el 1% de la de Brasil. En términos absolutos, Perú aporta el 57% del PBI agregado del Eje, seguido por Brasil con un 30%, y Bolivia con un 14%.

El Eje comparte regiones de su área de influencia con los Ejes del Amazonas, Andino e Interoceánico Central.

Cartera de Proyectos
PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

El conjunto de obras del Eje Perú-Brasil-Bolivia está orientado a diversificar la matriz energética de la región y a consolidar una vía fluvial internacional, para generar nuevas posibilidades de desarrollo socio-económico.

MAPA DE LOS GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA



GRUPOS DE PROYECTOS DEL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

* En millones de US$

Grupo	Nombre	N° Proyectos	Inversión Estimada*
1	CORREDOR PORTO VELHO - RIO BRANCO - ASSIS - PUERTO MALDONADO - CUSCO / JULIACA - PUERTOS DEL PACÍFICO	8	2.320,0
2	CORREDOR RIO BRANCO - COBIJA - RIBERALTA - YUCUMO - LA PAZ	9	879,9
3	CORREDOR FLUVIAL MADEIRA - MADRE DE DIOS - BENI	7	28.232,0
	TOTAL	**24**	**31.431,9**

La Cartera activa del Eje cuenta con 19 proyectos por una inversión estimada de US$ 25.452 millones.

De los 19 proyectos activos, solamente uno cuenta con información respecto de su fecha estimada de finalización: el proyecto Puente sobre el Río Madeira en Abuna (BR-364/RO), que es el único proyecto API del Eje. El mismo se encuentra en ejecución con fecha estimada de finalización en 2017.
Si se consideran los 8 proyectos que se encuentran en ejecución, se estima que, una vez concluidos, se habrá ejecutado cerca del 80% de la inversión estimada para la Cartera del Eje.

Los 5 proyectos con mayor inversión estimada representan el 80% de la inversión de la Cartera activa del Eje.

El Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau), es el proyecto con mayor inversión estimada de los 593 de la Cartera del COSIPLAN, con un monto de US$ 18.209 millones.

Este nuevo Complejo en Brasil implica la construcción de dos usinas hidroeléctricas alimentadas por los recursos hídricos del Río Madeira, para diversificar la matriz energética del territorio. Tiene financiamiento del BNDES (Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil) y de un consorcio de bancos privados, y se encuentra en fase avanzada de ejecución, teniendo como fecha estimada de finalización octubre de 2016.
La existencia de este proyecto explica que el Eje, aun teniendo solamente el 4% de los proyectos de toda la Cartera, contribuya con el 17% de su inversión estimada total.

Respecto de los demás 4 proyectos con mayor inversión estimada, cabe destacar que sus inversiones estimadas conjuntas representan un 38% de la inversión del primer proyecto mencionado, y tienen todos fuente de financiamiento público. Así como el primer proyecto, también el segundo y el tercero proponen la construcción de centrales hidroeléctricas, sin embargo éstos todavía no tienen estudios de pre-factibilidad realizados, por lo tanto su inversión estimada se actualizará en cuanto estén los resultados de los mismos. El cuarto y el quinto proyecto son carreteros, y se encuentran en ejecución.

LOS 5 PROYECTOS DE LA CARTERA ACTIVA CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

* En millones de US$

Código	Nombre	Grupo	Etapa	Inversión Estimada *	Paises	Tipo de Financiamiento
PBB16	COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICA SANTO ANTONIO E HIDROELÉCTRICA JIRAU)	3		18.209,0	BR	PÚBLICO PRIVADO
PBB17	HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL	3		5.000,0	BO - BR	PÚBLICO
PBB12	HIDROELÉCTRICA CACHUELA ESPERANZA (RÍO MADRE DE DIOS - BOLIVIA)	3		1.200,0	BO	PÚBLICO
PBB05	CARRETERA GUAYARAMERÍN - RIBERALTA / YUCUMO - LA PAZ	2		594,0	BO	PÚBLICO
PBB64	PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO)	2		85,4	BR	PÚBLICO

Los proyectos concluidos del Eje son 5 por un total de US$ 5.980 millones.

Recientemente se concluyó la línea de transmisión entre las dos centrales hidroeléctricas del Río Madeira y el Sistema Central por US$ 3.823 millones, que consolida la distribución de energía renovable en la región.

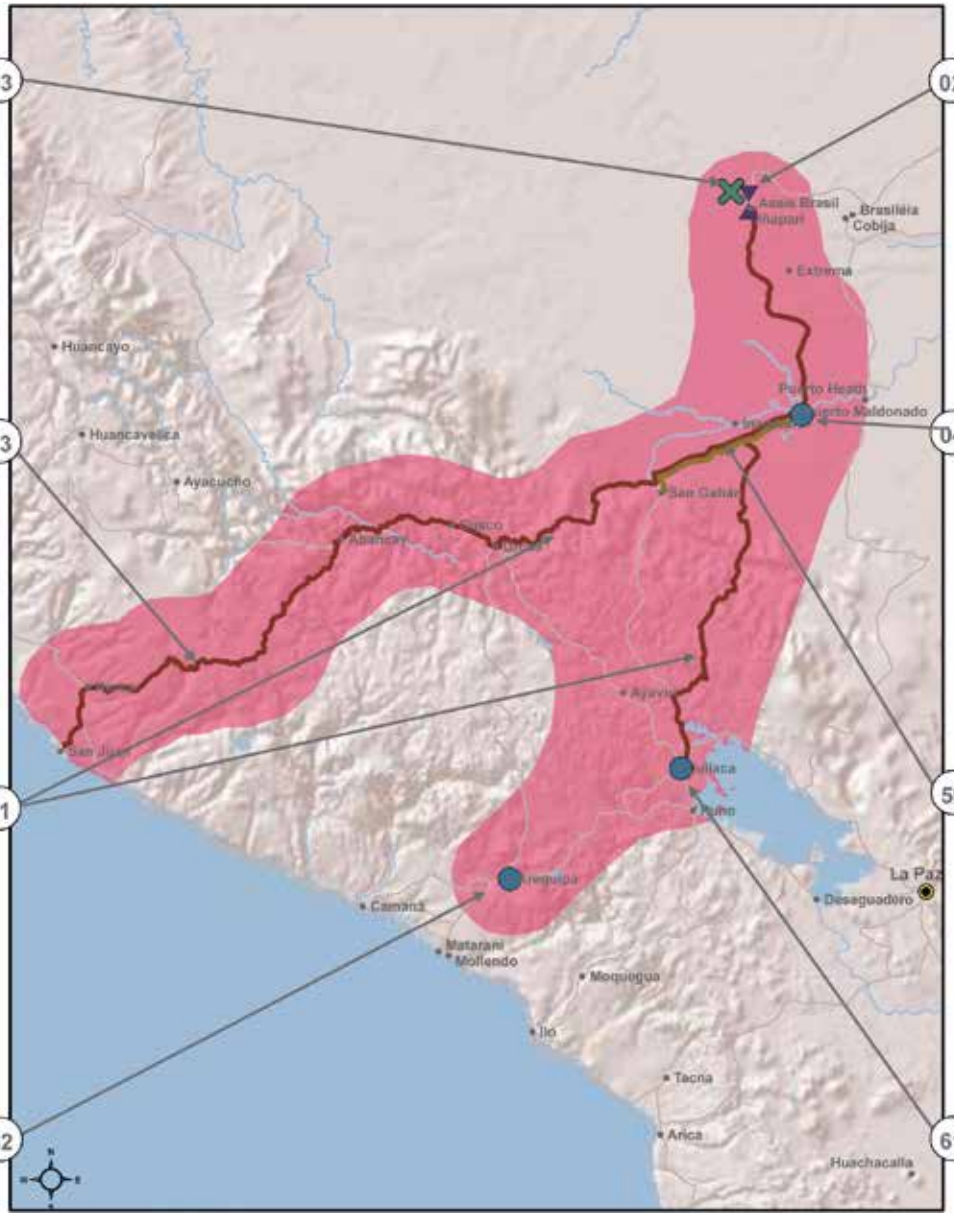
Además, fue concluido el proyecto ancla Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari – Cusco. La pavimentación de este tramo por casi US$ 2.000 millones, fue acompañada además por otras obras, entre las que se concluyeron el puente sobre el Río Acre, en territorio brasileño, y el tramo 1 de la Carretera Interoceánica IIRSA Sur. Todas estas obras hicieron sostenible el corredor que vincula la costa de Perú con Brasil y la frontera con Bolivia, que actualmente verifica un aumento del flujo de bienes y habitantes. El proyecto en ejecución Puente sobre el Río Madeira en Abuna se integra en este mismo corredor, y busca unificar los tramos del corredor interrumpidos por el Río Madeira, que actualmente es cruzado en balsas.

Puente sobre el Río Acre

03

Paso de Frontera y construcción del Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Perú - Brasil

02



Tramo 1 de la Carretera Interoceánica IIRSA Sur: San Juan de Marcona - Abancay - Cusco - Urcos

63

04

Mejoramiento del Aeropuerto de Puerto Maldonado

Proyecto Ancla: Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco

01

59

Línea de transmisión San Gabán - Puerto Maldonado

Mejoramiento del Aeropuerto de Arequipa

62

61

Mejoramiento del Aeropuerto de Juliaca

PBB
Grupo 1

Función Estratégica

• Consolidar el desarrAollo socioeconómico de la macro región del Sur del Perú y los Estados de Acre y Rondonia de Brasil, facilitando el intercambio comercial y turístico; y brindar servicios logísticos que garanticen el acceso de dichos Estados Brasileños y de la Macro Región Sur del Perú hacia los mercados internacionales; impulsando el proceso de integración.

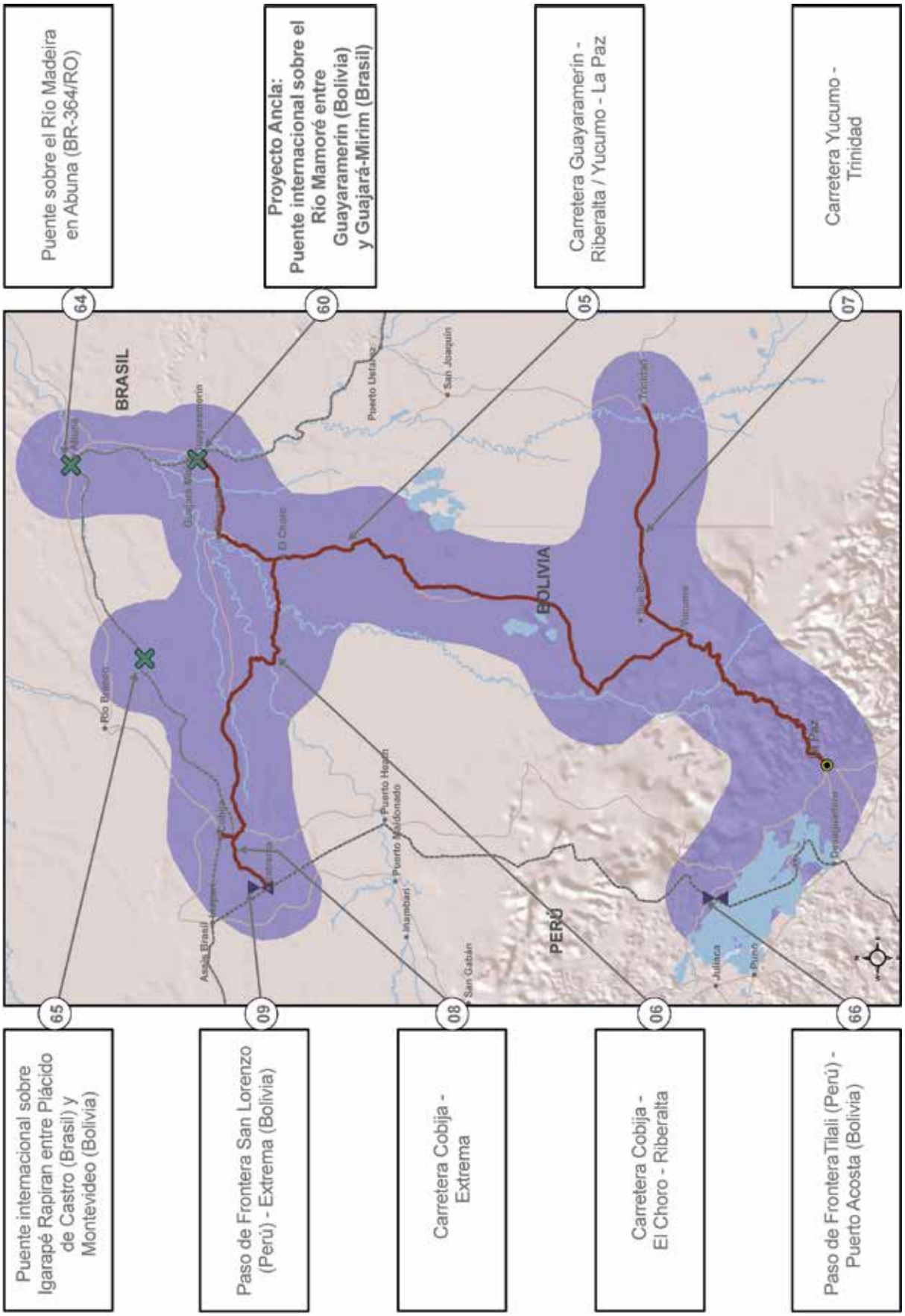
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
PBB01	**PAVIMENTACIÓN IÑAPARI - PUERTO MALDONADO - INAMBARI, INAMBARI - JULIACA / INAMBARI - CUSCO**		**1.976,0**	**PE**
PBB02	PASO DE FRONTERA Y CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) PERÚ - BRASIL		25,3	BR - PE
PBB03	PUENTE SOBRE EL RÍO ACRE		12,0	BR - PE
PBB04	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO		42,4	PE
PBB59	LÍNEA DE TRANSMISIÓN SAN GABÁN - PUERTO MALDONADO		23,6	PE
PBB61	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE JULIACA		44,2	PE
PBB62	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE AREQUIPA		51,2	PE
PBB63	TRAMO 1 DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA IIRSA SUR: SAN JUAN DE MARCONA - ABANCAY - CUSCO - URCOS		145,4	PE
8			**2.320,1**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta Yucumo - La Paz

Bolivia – Brasil – Perú



PBB
Grupo 2

Función Estratégica

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

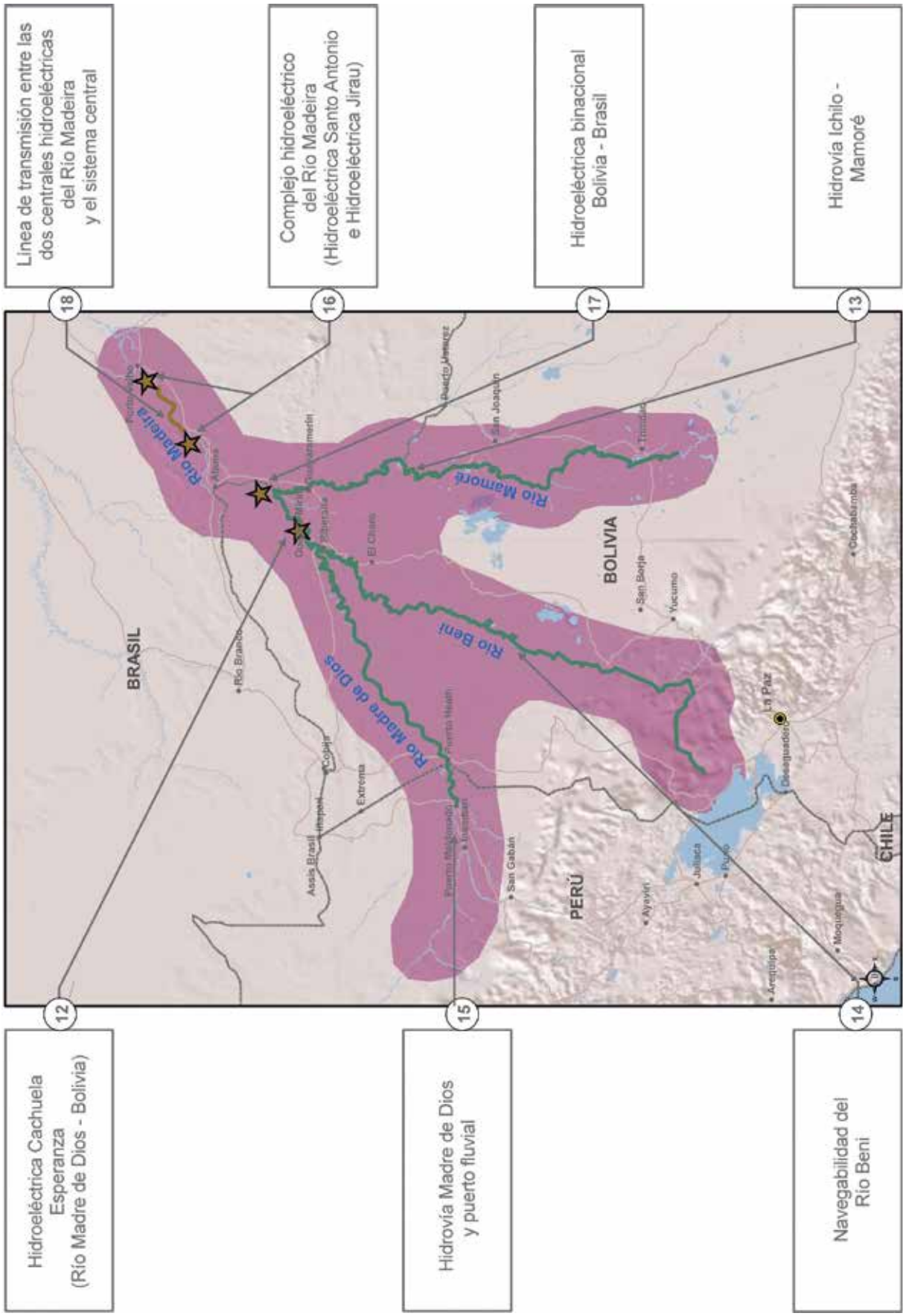
* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
PBB05	CARRETERA GUAYARAMERÍN - RIBERALTA / YUCUMO - LA PAZ		594	BO
PBB06	CARRETERA COBIJA - EL CHORO - RIBERALTA		56	BO
PBB07	CARRETERA YUCUMO - TRINIDAD		5,5	BO
PBB08	CARRETERA COBIJA - EXTREMA		29	BO
PBB09	PASO DE FRONTERA SAN LORENZO (PERÚ) - EXTREMA (BOLIVIA)		15	BO - PE
PBB60	**PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO MAMORÉ ENTRE GUAYARAMERÍN (BOLIVIA) Y GUAJARÁ-MIRIM (BRASIL)**		**75**	**BO - BR**
PBB64	PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO)		85,3	BR
PBB65	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE IGARAPÉ RAPIRAN ENTRE PLÁCIDO DE CASTRO (BRASIL) Y MONTEVIDEO (BOLIVIA)		0	BO - BR
PBB66	PASO DE FRONTERA TILALI (PERÚ) - PUERTO ACOSTA (BOLIVIA)		20	BO - PE
9			**879,8**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Corredor Fluvial Madeira - Madre de Dios - Beni

Argentina - Chile



PBB
Grupo 3

Función Estratégica

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

* En millones de US$

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
PBB12	HIDROELÉCTRICA CACHUELA ESPERANZA (RÍO MADRE DE DIOS - BOLIVIA)		1.200,0	BO
PBB13	HIDROVÍA ICHILO - MAMORÉ		0,0	BO
PBB14	NAVEGABILIDAD DEL RÍO BENI		0,0	BO
PBB15	HIDROVÍA MADRE DE DIOS Y PUERTO FLUVIAL		0,0	BO
PBB16	**COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICA SANTO ANTONIO E HIDROELÉCTRICA JIRAU)**		**18.209,0**	**BR**
PBB17	HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL		5.000,0	BO - BR
PBB18	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ENTRE LAS DOS CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DEL RÍO MADEIRA Y EL SISTEMA CENTRAL		3.823,0	BR
7			**28.232,0**	

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

Capítulo 4

El territorio y la planificación de la infraestructura de integración

Los gobiernos de América del Sur han venido realizando desde hace más de una década un importante esfuerzo de cooperación y diálogo con el propósito de alcanzar una mayor y más sustentable integración física de la región. La Iniciativa IIRSA durante los primeros 10 años, y el trabajo del COSIPLAN desde 2011, se orientan a la planificación de proyectos de infraestructura como un componente clave para para alcanzar la integración física y el desarrollo del territorio suramericano.

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

Para estructurar la planificación de la infraestructura, se utilizaron herramientas teórico-prácticas que vinculan el territorio con la infraestructura y permitieron conformar la **Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración**. Esto fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la **Metodología de Planificación Territorial Indicativa**. Esta metodología parte de la identificación de **Ejes de Integración y Desarrollo**, los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la cartera.

4.1. Los Ejes de Integración y Desarrollo

Un Eje de Integración y Desarrollo [1] es una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos. Esta franja es articulada por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo.

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

a. Cobertura geográfica de países y regiones: los Ejes agrupan territorios que permiten la presencia y participación de los doce países suramericanos en el proceso de integración física. En el área de influencia de los Ejes se observan regiones de distinta densidad geográfica que comprenden también las principales concentraciones de población.

b. Identificación de los flujos de comercio, tanto existentes como potenciales: los Ejes son un ámbito por donde transitan los principales flujos comerciales intrarregionales, según los patrones históricos de comercio, que es viabilizado por la infraestructura existente, y también toma en cuenta el potencial productivo de los espacios regionales.

c. Inversiones en las áreas de influencia de los Ejes: se ha considerado el volumen de las inversiones recientes, aquellas en ejecución y también de las que se proyectaban en el corto plazo dentro del área de influencia de cada Eje.

d. Interés y presencia de la población local y los sectores productivos en el desarrollo del territorio, en los proyectos logísticos y en la infraestructura.

e. Sostenibilidad social y ambiental: habida cuenta de la diversidad de los ecosistemas de cada región, se han identificado las reservas forestales, las zonas de fragilidad ecológica, y los derechos y oportunidades de las poblaciones locales.

1 Para más información visitar http://www.iirsa.org/eid.asp

Se definieron 10 Ejes de Integración y Desarrollo [2] , cuyas áreas de influencia pueden solaparse entre sí:

Una vez establecido el ámbito geográfico de los Ejes de acuerdo a los criterios señalados, un aspecto clave ha sido el nexo entre los mismos y la infraestructura. A partir de la caracterización económica, social y ambiental del área de influencia de los Ejes se busca articular de manera directa a los proyectos con el territorio, mediante la Metodología de Planificación Territorial Indicativa.

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

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

4.2 La Metodología de Planificación Territorial Indicativa

El proceso de aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa [3] se inició con la puesta en marcha de la Iniciativa IIRSA. Este trabajo se llevó a cabo a través de las reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) bajo un esquema de trabajo participativo de los doce países de América del Sur, y se realizó en dos etapas.

Durante los años 2003 y 2004 se concretó la Primera Etapa de la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa, que tuvo como resultado la conformación y ordenamiento de la Cartera de Proyectos con una visión regional integradora de las visiones nacionales.

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN es un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional. Está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

Este proceso de planificación se realizó en dos fases. En la primera fase, y en base al concepto de sinergias, se definieron para cada Eje los grupos de proyectos, sus proyectos ancla y funciones estratégicas.

Grupos de Proyectos

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

Función Estratégica

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

Proyecto Ancla

Los proyectos ancla dan sentido a la formación de los grupos y viabilizan las sinergias. Son aquellos identificados como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo, en beneficio del desarrollo económico y social. No necesariamente son los proyectos de mayor tamaño o inversión estimada.

Proyecto Rótula

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

3 Para más información visitar http://www.iirsa.org/mpti.asp

La segunda fase consistió en la definición de una estructura de factores de análisis que capturen los atributos de cada grupo de proyectos en términos de sus impactos para la integración y desarrollo regional, y las condiciones de factibilidad de su implementación. Sobre la base de estas dos dimensiones, se realizó la evaluación de los grupos de proyectos con el objetivo de ordenar las prioridades de inversión.

La Segunda Etapa de aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa (2005-2010), se inició en 2006 con la aprobación de un plan de acción orientado a promover un salto de calidad en el proceso de planificación territorial y de la Cartera de Proyectos, con los siguientes objetivos:

- Articular e incorporar iniciativas y políticas de desarrollo económico, social y ambiental en los Ejes de Integración y Desarrollo, complementarios a los proyectos de infraestructura de integración identificados.

- Incrementar el sustento técnico de los grupos de proyectos de la cartera, a través de la ampliación del conocimiento sobre la situación económica, social y ambiental del territorio y los efectos potenciales de los proyectos de infraestructura sobre el desarrollo sostenible (potencial de integración productiva, impactos socio-ambientales, etc.).

- Mejorar la capacidad de formulación, preparación y evaluación de los proyectos de integración para fortalecer la calidad intrínseca de los mismos.

En este sentido se realizaron talleres de capacitación en temas de integración física para los equipos nacionales [4] y se crearon fondos no reembolsables para estudios de pre-inversión [5] . Adicionalmente, se desarrollaron nuevas metodologías de planificación territorial [6] y herramientas de análisis [7] , entre las cuales se destacaron las siguientes: la Metodologías de Integración Productiva y Logística (IPrLg) [8] , la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE) [9] y la Base de Datos de la Cartera de Proyectos (actualmente el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN – SIP).

Con la creación del COSIPLAN, se da continuidad a este trabajo y se amplía el uso y difusión de estas herramientas y metodologías. Uno de los objetivos del Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) consiste en "perfeccionar, difundir y aplicar metodologías y herramientas de Planeamiento Territorial".

Es así que se continúa con los trabajos en marcha y se suman instrumentos para profundizar y enriquecer el proceso de planificación sostenible de la infraestructura en América del Sur, como los Programas Territoriales de Integración [10] , la Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres en los Proyectos de Infraestructuras de Integración Regional [11] , el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP) [12], y el Sistema de Información Georreferenciada del COSIPLAN (SIG) [13] .

Tanto las metodologías como las herramientas nombradas se encuentran incorporadas en el PAE. Los planes de trabajo anual del COSIPLAN incluyen actividades para trabajar en el perfeccionamiento y aplicación de cada una de ellas.

4 Talleres de Capacitación sobre Integración Física: (i) Curso sobre Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Suramericana, octubre de 2008 (http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=122); y (ii) Taller de Capacitación Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Suramericana, setiembre de 2009 (http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=136)

5 BID, CAF y FONPLATA destinaron partidas específicas para apoyar estudios de pre-inversión para proyectos de integración física, con especial énfasis en los proyectos de la cartera.

6 Estas metodologías tienen el propósito de incorporar aspectos ambientales, sociales, de integración productiva y logística, de gestión del riesgo de catástrofes, normativos y de regulación, entre otros, al proceso de planificación de los proyectos.

7 Estas herramientas tienen el objetivo de apoyar y facilitar el análisis del territorio a través de la sistematización de la información de los proyectos.

8 Para más información visitar http://www.iirsa.org/iprlg.asp

9 Para más información visitar http://www.iirsa.org/ease.asp

10 Para más información visitar http://www.iirsa.org/pti.asp

11 Para más información visitar http://www.iirsa.org/grd.asp

12 Para más información visitar http://www.iirsa.org/sip.asp

13 Para más información visitar http://www.iirsa.org/sig.asp

Programas Territoriales de Integración (PTI)

El objetivo de los PTI es identificar e implementar un conjunto de acciones complementarias a los proyectos de la API con el objetivo de potenciar su impacto en el desarrollo de los territorios involucrados, considerando aspectos económicos, sociales y ambientales.

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

El objetivo de la metodología es identificar acciones complementarias para potenciar, desde el punto de vista social, ambiental y cultural, los efectos positivos de los proyectos y minimizar sus impactos negativos. La misma utiliza como unidad de análisis el área de influencia de los grupos de proyectos de la cartera y/o los proyectos de la API.

Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg)

El objetivo de la metodología es evaluar el potencial de integración productiva y del desarrollo de la logística en el área de influencia de un grupo de proyectos o de un proyecto de la API. Como resultado final permite articular un conjunto de acciones, con una lógica de relaciones interdependientes, para potenciar el impacto de la implementación de la infraestructura en el desarrollo de estas actividades.

Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres (GRD)

El objetivo de esta metodología es prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos (terremotos, maremotos, aluviones, inundaciones y erupciones volcánicas) que afecten las infraestructuras sudamericanas, y establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública.

Con el objetivo de consolidar la Cartera de Proyectos, el PAE prevé la actualización permanente de los proyectos incluidos en la cartera. Una de las herramientas indispensables para la actualización, la calidad de información de los proyectos y su difusión es el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP).

4.3 Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

El Sistema de Información de Proyectos (SIP) es la herramienta de apoyo a la planificación y análisis de la infraestructura de integración que contiene la información sistematizada de los proyectos del COSIPLAN.

Este instrumento permite acceder a la ficha de cada uno de los proyectos con información sobre el mismo (datos generales del proyecto, alcance, costo y financiamiento, estado, etc.) y generar reportes de acuerdo a la búsqueda realizada.
La información contenida en las fichas de los proyectos es actualizada por un responsable por país o países dependiendo de la dimensión territorial de los proyectos (14) . Los informes de avance anuales se hacen a partir de la información obtenida en este sistema.

La primera versión de la Base de Datos de Proyectos se construyó en el año 2004. Posteriormente, entre los años 2007 y 2010 se incorporaron importantes mejoras a la herramienta informática y se realizaron regularmente revisiones de la consistencia de la información de las fichas de proyectos.

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

Para poder incorporar estos nuevos instrumentos, fue necesario realizar ajustes y nuevas programaciones técnicas e informáticas en la plataforma de la Base de Datos de Proyectos ya existente. En

14 Proyectos nacionales, binacionales o multinacionales.

este contexto, en 2013 [15] se desarrolló el "Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN" [16] conformado por tres componentes interconectados en línea desde 2013, tanto para el acceso, como para la carga de información.

Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

Contiene las fichas de cada uno de los proyectos de la Cartera (denominados "proyectos individuales" a los fines del Sistema) con información general sobre el mismo organizada de manera modular. Permite generar búsquedas y reportes de acuerdo a la consulta realizada. Cada una de las fichas de proyectos es actualizada por un responsable por país o países dependiendo del ámbito del proyecto.

Base de Datos de los Proyectos de la API

Contiene las fichas de los 31 proyectos estructurados de la API. La información de estas fichas se presenta organizada con un diseño similar a la de los proyectos individuales. Tanto las fichas de los proyectos estructurados como las fichas de los proyectos individuales están vinculadas. Adicionalmente, en la Base de Datos de los Proyectos de la API se incorporaron una serie de reportes relativos a esa Agenda.

Sistema de Monitoreo Permanente (SMP)

El SMP es un módulo, en la ficha de los proyectos, que se creó en función de la Metodología de Programación del Ciclo de Vida, una herramienta que permite seguir el progreso del proyecto a lo largo del ciclo de vida del mismo. Este módulo SMP monitorea a los proyectos de la Cartera del COSIPLAN individualmente, y a los proyectos estructurados de la API a través del seguimiento a los proyectos individuales que los integran.

Como fuera mencionado en el párrafo anterior, y con el propósito de registrar el estado y evolución a lo largo del tiempo de los proyectos de la API, entre los años 2012 y 2013 también se desarrolló la Metodología de Programación del Ciclo de Vida de los proyectos individuales de la API [17] , que es la metodología sobre la cual se basa el SMP.

La Metodología de Programación del Ciclo de Vida parte de las cuatro etapas del ciclo de vida de los proyectos acordadas por los países en 2008: perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido.

Dadas las características técnicas de los proyectos y de las obras que los componen, las etapas de pre-ejecución y ejecución de un proyecto insumen la mayor parte del tiempo en su ciclo de vida. Es por esto que ambas etapas se sub-dividieron, a fin de apreciar con mayor precisión los avances del proyecto.

PROGRAMACIÓN DEL CICLO DE VIDA DE LOS PROYECTOS

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

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

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

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

• PERFIL: se trata del punto de partida del ciclo de vida.

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

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

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

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

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

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

• EJECUCIÓN: se encuentra sub-dividida en cuartos de obra, ya sea en función de tiempos, costos o hitos en el desarrollo de las obras, dependiendo de cada proyecto.

• CONCLUIDO: se considera que el proyecto está concluido cuando las obras terminadas son recibidas por las autoridades competentes y son puestas en funcionamiento.

En **2014** los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos, y comunicar mejor sus avances y resultados. Esto se tradujo en los siguientes trabajos que redundaron en modificaciones y nuevas programaciones en el SIP: (i) ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos; (ii) descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra; (iii) indicadores de resultados para los proyectos concluidos; (iv) aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a todos los proyectos de la cartera; y (v) indicadores de avance de la API.

En **2015** se realizaron pequeños ajustes al SIP para mejorar el desempeño de los nuevos elementos desarrollados el año anterior. Se creó una consulta avanzada con nuevos filtros de búsqueda, y una nueva metodología de selección de criterios. Se mejoraron algunos campos de información de las fichas de los proyectos, y se agregaron algunos campos, como por ejemplo Riesgos y Amenazas y Fecha Estimada de Finalización. Se optimizaron y se crearon varios reportes. Se modificaron los gráficos de los proyectos estructurados de la API, y se publicó el SMP de los Proyectos Estructurados de la API.

FUENTES CONSULTADAS

Comunicado de Brasilia. Primera Reunión de Presidentes de América del Sur. 1 de Setiembre de 2000. Brasilia, Brasil.

COSIPLAN-IIRSA. Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Diciembre de 2014. Montevideo, Uruguay.

_____. Informe de Avance de la API 2014. Diciembre de 2014. Montevideo.

_____. Informe de Actividades 2015. Diciembre de 2015. Montevideo.

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

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

Declaración de Paramaribo. VII Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 30 de agosto de 2013. Paramaribo, Suriname.

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

Informe de la XXVII Reunión de Coordinadores Nacionales de COSIPLAN-IIRSA. 19 de agosto de 2015. Montevideo.

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

Informes de las reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) para Actualización de la Cartera y de la API 2015. Reuniones virtuales.

Informes de las reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) sobre la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) y el Sistema de Monitoreo Permanente (SMP). 27 y 28 de Agosto de 2013. Rio de Janeiro, Brasil.

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

Reglamento del COSIPLAN. I Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 18 de Junio de 2010. Quito.

Tratado Constitutivo de la Unión Suramericana de Naciones. I Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 23 de mayo de 2008. Brasilia.

SITIOS WEB

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

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

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AMA	Eje del Amazonas
AND	Eje Andino
API	Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
AR	Argentina
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BO	Bolivia
BR	Brasil
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina
CAP	Eje de Capricornio
CCT	Comité de Coordinación Técnica
CEBAF	Centro Binacional de Atención de Frontera
CENAF	Centro Nacional de Atención de Frontera
CH	Chile
CO	Colombia
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
EASE	Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico
EC	Ecuador
EID	Eje de Integración y Desarrollo
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
GRD	Gestión de Riesgos de Desastres
GTE	Grupo Técnico Ejecutivo
GU	Guyana
GUY	Eje del Escudo Guayanés
HPP	Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
IOC	Eje Interoceánico Central
IPRLG	Integración Productiva y Logística
MCC	Eje MERCOSUR-Chile
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
NEA	Región Noreste de Argentina
NOA	Región Noroeste de Argentina
PAE	Plan de Acción Estratégico 2012-2022
PBB	Eje Perú-Brasil-Bolivia
PBI	Producto Bruto Interno
PCV	Programación del Ciclo de Vida de los Proyectos
PTI	Programas Territoriales de Integración
PY	Paraguay
RN	Ruta Nacional
SIP	Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN
SMP	Sistema de Monitoreo Permanente
UNASUR	Unión de Naciones Suramericanas
UY	Uruguay
VE	Venezuela

UNASUR
COSIPLAN

BID

CAF BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

FONPLATA

VI Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN