



UNASUR
COSIPLAN

CARTERA DE PROYECTOS 2014



CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO



Foro Técnico IIRSA
Comité de Coordinación Técnica



V Reunión Ordinaria del COSIPLAN
Montevideo, Uruguay, 4 de diciembre de 2014

NOTA

La información relativa a los proyectos que aquí se presenta tiene como fuente la información existente al 18 de setiembre de 2014 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 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

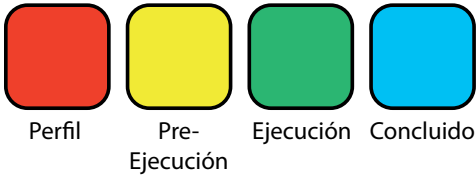
PROYECTOS

	Vial		Transporte multimodal
	Ferroviario		Navegabilidad de río
	Navegabilidad		Fluvial
	Línea de transmisión eléctrica		Gasífero
	Línea de telecomunicaciones		Puerto terrestre
	Oleoducto / Gasoducto		Infraestructura de telecomunicaciones
	Circunvalación vial		Central Termoeléctrica
	Circunvalación ferroviaria		Túnel
	Puerto		Puente
	Aeropuerto		Paso de Frontera
	Generación de energía eléctrica		Centro Logístico
	Programa de Manejo Ambiental		

REFERENCIAS GEOGRAFICAS

	Capital del país		Ferrovías existentes
	Ciudad		Hidrografía principal
	Límite de país		Área de Influencia del Eje de Integración y Desarrollo (EID)
	Vialidad existente		

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA DEL PROYECTO



EJES DE INTEGRACION Y DESARROLLO (EID's)



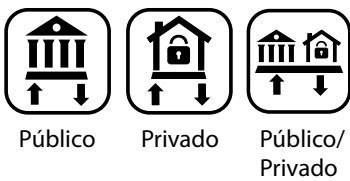
SECTORES



SUB-SECTORES



FINANCIAMIENTO



INDICE

Presentación	7
Resumen Ejecutivo	9
A. La Cartera de Proyectos del COSIPLAN en el proceso de integración física de América del Sur	13
1. Antecedentes y enfoque estratégico	13
2. El Plan de Acción Estratégico del COSIPLAN	14
3. La Cartera de Proyectos en 2014: actualización y mejora en la calidad de la información	15
B. La Planificación Territorial en América del Sur	17
1. El Territorio en el centro de la atención: los Ejes de Integración y Desarrollo	17
a. El concepto de Eje de Integración y Desarrollo	17
b. Los Ejes de Integración y Desarrollo y la infraestructura	21
2. La Metodología de Planificación Territorial Indicativa	19
a. El proceso de Planificación Territorial en el marco de IIRSA	19
b. El proceso de Planificación Territorial en el marco del COSIPLAN	21
c. Las Metodologías y Herramientas de Planificación del COSIPLAN	22
i. Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)	22
ii. Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg)	23
iii. Programas Territoriales de Integración (PTI)	24
iv. Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres (GRD) en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional	25
v. Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN	27
C. El avance de los Proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN durante 2014	31
1. Evolución de la Cartera de Proyectos entre 2004 y 2014	31
2. El progreso de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN durante 2014	32
a. Número de proyectos y monto de inversión estimada	32
b. Avance de los proyectos	35
c. Composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra	42
d. Tipo de financiamiento	45
e. Alcance territorial de los proyectos	47
f. Proyectos Ancla	49
D. Eje del Amazonas	51
E. Eje Andino	77
F. Eje de Capricornio	125
G. Eje del Escudo Guayanés	145
H. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	161
I. Eje Interoceánico Central	183
J. Eje MERCOSUR-Chile	203

K. Eje Perú-Brasil-Bolivia	227
L. Eje del Sur	241
Fuentes Consultadas	253
Sitios Web	253
Siglas y Abreviaturas	254
ANEXO 1: Indicadores de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014	255
ANEXO 2: Sistema de información de Proyectos del COSIPLAN	271

Este Cuarto Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, previsto en el Plan de Trabajo COSIPLAN-IIRSA 2014, se encuentra destinado a la consideración del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR y a la ciudadanía, y persigue un doble objetivo. Por un lado, reseña los resultados del trabajo realizado por los países durante el presente año en materia de planificación territorial. Por otro lado, presenta un balance general de la Cartera, incluyendo un detalle de la evolución de los proyectos.

El Capítulo A expone brevemente los antecedentes del proceso de integración física regional desarrollado en América del Sur. Se presenta el Plan de Acción Estratégico del COSIPLAN como sustento de los trabajos de este Consejo, y en particular de las acciones desarrolladas para consolidar su Cartera. Adicionalmente, incluye una sección que reseña los trabajos realizados durante el presente año con el propósito de mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera, y comunicar mejor sus avances y resultados.

El Capítulo B presenta el proceso de planificación territorial realizado en América del Sur. Se avanza sobre la importancia del territorio como espacio de desarrollo sostenible, y se presenta el concepto de Eje de Integración y Desarrollo. A continuación se describe la Metodología de Planificación Territorial Indicativa y su aplicación, que dio origen a la Cartera de Proyectos. El capítulo también recorre las metodologías y herramientas de planificación territorial del COSIPLAN, presentando sus objetivos y conceptos principales, con especial énfasis en los logros alcanzados en 2014.

El Capítulo C realiza un análisis del progreso de los proyectos de la Cartera entre los años 2013 y 2014. Las seis dimensiones seleccionadas con este propósito son: i) número de proyectos y monto de inversión estimada; ii) avance de los proyectos según las etapas de su ciclo de vida entre los años 2013 y 2014; iii) composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; iv) tipo de financiamiento; v) alcance territorial de los proyectos; y vi) Proyectos Ancla. Para cada una de estas dimensiones se examinan una serie de variables que tienen las siguientes fuentes: (i) información actualizada por los países en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN al 18 de setiembre de 2014; (ii) el Informe de Cartera de Proyectos del COSIPLAN del año 2013; y (iii) los resultados de las Reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, realizadas entre los días 22 y 24 de abril de 2014 en la ciudad de Bogotá, Colombia.

A partir del Capítulo D se presenta la información sobre cada uno de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, incluyendo la información de los Grupos de Proyectos que los componen, sus funciones estratégicas y el detalle de los proyectos involucrados. Al final de cada capítulo se ofrece la información consolidada del Eje, siguiendo la estructura de dimensiones de análisis utilizada para toda la Cartera de Proyectos del COSIPLAN.

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

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

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

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

La integración física suramericana reconoce antecedentes que se remontan a más de una década atrás. El hito destacado es la Primera Reunión de Presidentes Suramericanos en Brasilia en el año 2000. Desde entonces se han llevado a cabo doce cumbres suramericanas en las que se fue progresando hacia la conformación de la UNASUR. Las reuniones presidenciales fueron adquiriendo un creciente grado de formalización para culminar con la aprobación del Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas el 23 de mayo de 2008 en la ciudad de Brasilia.

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

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

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

Como parte del Plan de Trabajo 2014 en esta materia, 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; e (v) indicadores de avance de la API.

Con el propósito de llevar adelante las mejoras y actualizaciones descriptas anteriormente, se realizaron una serie de adecuaciones funcionales y de diseño al Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP). El SIP es una de las principales herramientas con las que cuenta el COSIPLAN para apoyar su misión de implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de UNASUR.

B. LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN AMÉRICA DEL SUR

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

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

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

Tanto las metodologías como las herramientas se encuentran incorporadas en el PAE, y los planes de trabajo anuales de COSIPLAN incluyen actividades para trabajar en el perfeccionamiento y aplicación de cada una de ellas: (i) Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE); (ii) Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg); (iii) Programas Territoriales de Integración (PTIs); (iv) Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres (GRD) en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional; y (v) Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN.

C. EL AVANCE LOS PROYECTOS DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN DURANTE 2014

Evolución de la Cartera de Proyectos: Uno de los objetivos del COSIPLAN establecido en su Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 consiste en revisar y actualizar la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa. La Cartera de Proyectos se crea en 2004 con un portafolio de 335 proyectos de infraestructura organizados en 40 Grupos de Proyectos, por una inversión estimada de US\$ 37.424,8 millones. Para el año 2014, la Cartera de Proyectos del COSIPLAN se compone de 579 proyectos de infraestructura para la integración en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, organizados en 48 Grupos de Proyectos y nueve Ejes de Integración y Desarrollo, que alcanzan una inversión estimada de US\$ 163.324,5 millones.

Avance de los Proyectos en 2014: De los 579 proyectos de la Cartera, 179 proyectos por un monto de inversión estimada de US\$72.990,7 millones (44,7%) se encuentra en etapa de ejecución; 137 proyectos se encuentran en etapa de perfil por un monto estimado de US\$19.234,3 millones (11,8% de la Cartera); 157 proyectos se encuentran en etapa de pre-ejecución por un monto estimado de US\$ 50.744,7 millones (31,1%); y 106 proyectos se encuentran concluidos por un monto de US\$20.354,8 millones (12,4% de la Cartera). Al analizar el año de ingreso a la Cartera de los proyectos que se encuentran en etapa de perfil, se observa que el 83,3% se incluyeron antes del año 2012.

Composición sectorial de la Cartera de Proyectos: El 89,1% de los proyectos y el 66,5% de las inversiones de esta Cartera corresponden a proyectos del sector transporte, en tanto los proyectos de energía explican el 9,3% y 33,5%, respectivamente. Los proyectos de transporte carretero priman en la Cartera con prácticamente la mitad de las iniciativas y más del 50% de la inversión del sector, seguidos por los proyectos de transporte ferroviario, marítimo y fluvial, en orden de importancia. La cartera del sector de comunicaciones no alcanza el 2% del número de proyectos y un monto de inversión que se estima en US\$ 41,6 millones.

Tipo de financiamiento de la Cartera de Proyectos: En cuanto al financiamiento de los proyectos, la fuente principal es el sector público (79,1%). La presencia privada y las asociaciones público/privadas representan el 12,8% y 8,1%, respectivamente.

El alcance territorial de la Cartera de Proyectos: por su localización territorial 477 proyectos de la Cartera del COSIPLAN son obras cuyo ámbito de implementación es exclusivamente nacional. Sin embargo, la mayoría de esos proyectos contribuye directamente a completar, mejorar o readecuar infraestructura para la integración y por lo tanto, generan un impacto con alcance regional. De los proyectos restantes, 95 son binacionales y 5 trinacionales. Existen únicamente dos proyectos multinacionales que son de telecomunicaciones entre Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela en el Grupo de Proyectos 10 del Eje Andino.

D. LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN POR EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

Las secciones individuales de los Ejes presentan un mapa de la ubicación y área de influencia del Eje y de sus Grupos de Proyectos; exponen sus funciones estratégicas; y enumeran los proyectos que los componen incluyendo la inversión estimada y la etapa de ejecución. Adicionalmente, se detalla información consolidada de cada Eje en función de las siguientes dimensiones: i) indicadores generales; ii) tipo de financiamiento; iii) proyectos API; iv) composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; v) avance de los proyectos; y vi) Proyectos Ancla.

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

El **Eje del Amazonas** está compuesto por 82 proyectos organizados en 8 Grupos de Proyectos con una inversión estimada de US\$25.070,2 millones. Si bien el 50% de sus proyectos son carreteros y fluviales, los proyectos ferroviarios implican un 47,8% de su inversión estimada.

El **Eje Andino** está compuesto por 64 proyectos organizados en 10 Grupos de Proyectos con una inversión estimada de US\$9.962,1 millones y priman los proyectos carreteros seguidos de los pasos de frontera. Su inversión estimada se explica en un 33,6% por los proyectos colombianos “Corredor vial Bogotá - Buenaventura” y “Corredor vial Bogotá - Cúcuta”.

El **Eje de Capricornio** está compuesto por 83 proyectos organizados en 5 Grupos de Proyectos con una inversión estimada de US\$17.929,5 millones. Más del 85% de su inversión estimada se concentra en los sectores carreteros y ferroviarios.

El **Eje del Escudo Guayanés** está compuesto por 20 proyectos organizados en 4 Grupos de Proyectos con una inversión estimada de US\$4.581,3 millones. Dos tercios de este monto pertenecen al proyecto de Suriname “Plan maestro integrado de proyección costera Albina - Nickerie”.

El **Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná** está compuesto por 95 proyectos organizados en 5 Grupos de Proyectos con una inversión estimada de US\$7.574,4 millones. Este EID es el segundo Eje en cuanto a cantidad de proyectos, sin embargo su inversión estimada solo representa un 5% del total de la Cartera ya que la mitad de sus proyectos son fluviales y no requieren grandes inversiones para ser implementados.

El **Eje Interoceánico Central** está compuesto por 61 proyectos organizados en 5 Grupos de Proyectos con una inversión estimada de US\$8.907,6 millones. El 50% de sus proyectos son carreteros y su inversión estimada se concentra en más de un 80% en proyectos carreteros y ferroviarios.

El **Eje MERCOSUR-Chile** está compuesto por 123 proyectos organizados en 6 Grupos de Proyectos con una inversión US\$54.608,3 millones. Los proyectos “Proyecto ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)” y “Construcción de la planta hidroeléctrica de Corpus Christi” explican el 17% de la inversión estimada del Eje.

El **Eje Perú-Brasil-Bolivia** está compuesto por 25 proyectos organizados en 3 Grupos de Proyectos con una inversión estimada de US\$32.131,9 millones. El 56,7% de la inversión estimada del Eje Perú-Brasil-Bolivia corresponde al proyecto brasileño “Complejo hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau)” que se encuentra en ejecución.

El **Eje del Sur** está compuesto por 28 proyectos organizados en 2 Grupos de Proyectos con una inversión estimada de US\$2.744,6 millones. Los proyectos de mayor inversión son “Ramal ferroviario Bahía Blanca - San Carlos de Bariloche” y “Construcción de interconexión a 500KV región Comahue - Cuyo” que implican un 27,3% del total estimado.

1. ANTECEDENTES Y ENFOQUE ESTRATÉGICO

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

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

En la Tercera Reunión de la UNASUR (Quito, agosto de 2009) los Presidentes suramericanos decidieron la creación, en dicho ámbito institucional, del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)². El Estatuto y el Reglamento del Consejo fueron aprobados por los Ministros del COSIPLAN en su primera reunión (Buenos Aires, diciembre de 2009). De acuerdo a su Estatuto, el COSIPLAN “es una instancia de discusión política y estratégica (...) para implementar la integración de la infraestructura regional de los países Miembros de la UNASUR”. En ocasión de la IV Reunión de Presidentes de la UNASUR (Georgetown, noviembre de 2010), los mandatarios auguraron “la pronta puesta en marcha de su Plan de Acción, de especial importancia para el futuro de la integración regional” y enfatizaron “la importancia de seleccionar un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional” (Declaración de la IV Reunión de la UNASUR, 2010).

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

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

¹ Para mayor información sobre IIRSA visitar <http://www.iirsa.org>

² Para mayor información sobre el COSIPLAN visitar <http://www.iirsa.org/cosiplan.asp>

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

2. EL PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO DEL COSIPLAN

Durante el año 2011 el COSIPLAN avanzó hacia la construcción de los dos instrumentos que estructurarán su trabajo en los próximos diez años: el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022³ y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)⁴.

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

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

El PAE recoge los desafíos que los Presidentes de América del Sur le presentan al COSIPLAN, siendo uno de los más relevantes lograr apoyo político y condiciones de financiamiento viables para los proyectos de la “Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana” (en adelante “Cartera de Proyectos del COSIPLAN”)⁵, y en particular para su Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

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

³ Para mayor información sobre el PAE visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/pae.asp>

⁴ Para mayor información sobre la API visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/api.asp>

⁵ Para mayor información sobre la Cartera de Proyectos del COSIPLAN visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/cartera.asp>

3. LA CARTERA DE PROYECTOS EN 2014: ACTUALIZACIÓN Y MEJORA EN LA CALIDAD DE LA INFORMACIÓN

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. Estas líneas de trabajo fueron acordadas en ocasión de la Reunión del GTE para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la API realizada en Bogotá, Colombia⁶, y se presentan a continuación:

Ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos: los campos de información de las fichas de los proyectos en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)⁷ fueron organizados en base a las dimensiones internacionalmente aceptadas sobre gestión de proyectos: alcance, costo y financiamiento, y estado de avance (plazos). Adicionalmente, se incorporaron en cada una de estas dimensiones nuevos campos de información:

- Alcance: se agregaron los campos “proyectos relacionados” y “descriptores por sector, sub-sector y tipo de obra”.
- Costo y financiamiento: se agregaron los campos “proyecto incluido en el presupuesto nacional” y “año” con el propósito de comunicar la prioridad recibida por el proyecto en el ejercicio anual de asignación de recursos.
- Estado de avance: se agregó el campo “fecha estimada de finalización” de la obra.

Descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra: los descriptores permiten identificar con claridad las metas de cada proyecto individual, reportar de forma agregada características técnicas relevantes, y producir indicadores de los proyectos por país, Grupo de Proyectos o Ejes de Integración y Desarrollo. Estos nuevos campos de información se encuentran divididos en “Principales” y “Secundarios” y se aplican a los proyectos en etapa de pre-ejecución y ejecución. El cronograma de carga de la información de los descriptores en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países, es el siguiente:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla en etapa de pre-ejecución y ejecución
- 2015: Proyectos de la Cartera en etapa de ejecución
- 2016: Proyectos de la Cartera en etapa de pre-ejecución

Indicadores de resultados para los proyectos concluidos: se incorporó una nueva sección con campos de información específicos para proyectos concluidos, que también se encuentran agrupados de acuerdo a las dimensiones alcance, costo y financiamiento, y plazos. Estos nuevos campos son: “indicadores de resultado de los proyectos concluidos por tipo de obra” (descriptores), “inversión final del proyecto en US\$”, “costo total de los estudios en US\$”, “fecha de inicio de la obra” y “fecha de entrega de la obra”. El cronograma de carga de la información de los campos específicos para proyectos concluidos en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países, es el siguiente:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla
- 2015: Resto de la Cartera de Proyectos

Aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos: el SMP permite registrar el avance de los proyectos de la API desde una perspectiva regional y generar información oportuna y confiable para la toma de decisiones por parte de las autoridades de gobierno competentes. Hasta el año 2013, este módulo de seguimiento estaba disponible solo para los proyectos de la API. Los países acordaron incorporar en forma gradual el SMP a todos los proyectos de la Cartera de acuerdo al siguiente cronograma:

- 2014: Proyectos Ancla
- 2015: Proyectos en ejecución
- 2016: Proyectos en pre-ejecución

⁶ GTE para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, 22 y 24 de abril de 2014, Bogotá, Colombia <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=247>

⁷ Para mayor información sobre el SIP visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/sip.asp>

Indicadores de Avance de la API: la información que contiene el SMP es de acceso restringido, disponible solamente para las Coordinaciones Nacionales y funcionarios autorizados por las mismas. Con el objetivo de comunicar y difundir al público en general el avance y los resultados logrados por la API, se decidió hacer pública en la ficha de los proyectos estructurados, la información sobre el avance de los mismos reflejada en el SMP.

Con el propósito de llevar adelante las mejoras y actualizaciones descritas anteriormente, se realizaron una serie de adecuaciones funcionales y de diseño al Sistema de Información de Proyectos (SIP). El SIP es una de las principales herramientas con las que cuenta el COSIPLAN para apoyar su misión de implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de UNASUR. Una descripción más acabada del SIP y de los trabajos realizados en 2014 en esa herramienta, se presentan en el Capítulo B, Sección 2.C.v y en el Anexo 2.

Finalmente, el resultado del análisis de los proyectos por Ejes de Integración y Desarrollo se describe en detalle en este documento, presentando el estado de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN al 18 de setiembre de 2014 y el progreso registrado respecto al 4 de octubre de 2013.

B. La Planificación Territorial en América del Sur

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

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

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

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

A) EL CONCEPTO DE EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

El concepto alrededor del cual se organizó la planificación territorial es el de Eje de Integración y Desarrollo (EID)¹. Un EID es una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos. Esta franja es articulada por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo.

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

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

¹ Para mayor información sobre los EIDs visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/eid.asp>

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

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

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

Mapa 1 • Ejes de Integración y Desarrollo



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

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

B) LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO Y LA INFRAESTRUCTURA

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

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

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

2. LA METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL INDICATIVA

En esta sección se reseña el proceso de aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa⁴. Este proceso se inició con la puesta en marcha de la Iniciativa IIRSA. En este marco, se describen los conceptos sobre los cuales se apoya la metodología y las dos grandes etapas en las que se llevó a cabo su aplicación.

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

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

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

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

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

⁴ Para mayor información sobre la Metodología de Planificación Territorial Indicativa visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/mpti.asp>

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

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

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

PRINCIPALES CONCEPTOS DE LA METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL INDICATIVA

Grupos de Proyectos

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

Función Estratégica

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

Proyecto Ancla

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 EID, o que articulan dos o más Grupos de Proyectos de un mismo Eje.

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

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

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

Con el propósito de responder a esta necesidad, en 2005 comenzó la **Segunda Etapa de Planificación Territorial**, enmarcada en el concepto de “profundización y salto de calidad en la planificación”. En este marco se realizaron talleres de capacitación en temas de integración física para los equipos nacionales⁵ y se crearon fondos no reembolsables para estudios de pre-inversión.⁶ Adicionalmente, se desarrollaron nuevas herramientas de análisis y metodologías de planificación territorial, entre las cuales se destacaron las siguientes:

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

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

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

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

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

⁵ Talleres de Capacitación sobre Integración Física: (i) Curso sobre Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Sudamericana, 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>)

⁶ 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.

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

La API consiste en un subconjunto de proyectos de la Cartera agrupados en 31 proyectos estructurados por un monto de inversión estimado en US\$ 21.172,6 millones, de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. Su objetivo es promover la conectividad de la región a partir de la construcción y operación eficiente de la infraestructura, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y equilibrio de los ecosistemas.

C) LAS METODOLOGÍAS Y HERRAMIENTAS DE PLANIFICACIÓN DEL COSIPLAN

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

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

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

Una de las acciones previstas en el PAE es la aplicación de la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)⁷. 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.

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

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

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

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

⁷ Para mayor información sobre EASE visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/ease.asp>

ASPECTOS DESTACADOS DE LA METODOLOGÍA EASE

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

ii. Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg)

Otra de las acciones del PAE relacionada con las metodologías de planeamiento territorial es revisar y aplicar la Metodología de Integración Productiva y Logística ⁸. El objetivo de la metodología es evaluar el potencial de integración productiva y del desarrollo de la logística en el área de influencia de un grupo de proyectos o de un proyecto de la API. Como resultado final permite articular un conjunto de acciones, con una lógica de relaciones interdependientes, para potenciar el impacto de la implementación de la infraestructura en el desarrollo de estas actividades.

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

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

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

En noviembre de 2011, en el marco del Plan de Trabajo del COSIPLAN se realizó una reunión del GTE sobre IPrLg ⁹, con el objeto de revisar esta metodología y proponer las adecuaciones necesarias para facilitar el procedimiento de aplicación y optimizar su impacto en la planificación de la infraestructura regional. Este trabajo se realizó durante el año 2012 y la metodología revisada fue aprobada por los Ministros de COSIPLAN en su Tercera Reunión Ordinaria ¹⁰.

⁸ Para mayor información sobre IPrLg visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/iprlg.asp>

⁹ GTE sobre IPrLg, 11 de octubre de 2011, Buenos Aires <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=180>

¹⁰ III Reunión del COSIPLAN, 16 de noviembre de 2012, Lima <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=204>

LECCIONES APRENDIDAS DE LAS APLICACIONES DE LA METODOLOGÍA IPRLG

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

iii. Programas Territoriales de Integración (PTIs)

El PAE prevé como otro de sus objetivos “diseñar estrategias regionales de planeamiento para el desarrollo de infraestructura”. Dentro de las acciones concretas a realizar para dar cumplimiento a este objetivo se incluye la definición de una metodología para la formulación de Programas Territoriales de Integración (PTI)¹¹ asociados a la API, y la formulación de los mismos.

Los Programas Territoriales de Integración tienen como objetivo avanzar sobre otros aspectos de la planificación territorial, a fin de optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, y mejorar los impactos locales de la infraestructura. Los estudios técnicos y las herramientas metodológicas desarrolladas (IPRLg y EASE, entre otras) sirven de insumo para la formulación de estos programas.

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

En la reunión del GTE sobre PTIs realizada en Buenos Aires en 2013¹², se analizó el documento “PTI, lineamientos conceptuales para su formulación”, el cual fue aprobado por los Ministros del COSIPLAN en su Cuarta Reunión Ordinaria¹³ ese mismo año. En dicha reunión, se incluyó en el Plan de Trabajo 2014 la tarea de aplicar en forma piloto estos lineamientos a proyectos de la API seleccionados por los países. En este sentido, Argentina y Chile solicitaron el apoyo del Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA para acordar el objetivo y el plan de trabajo para formular un PTI asociado al Proyecto Estructurado de la API “Túnel Binacional Agua Negra”.

¹¹ Para mayor información sobre PTI visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/pti.asp>

¹² GTE sobre PTI, 9 de abril de 2013, Buenos Aires <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=216>

¹³ IV Reunión del COSIPLAN, 29 de noviembre de 2013, Santiago de Chile <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=222>

En este marco, las Coordinaciones Nacionales de Argentina y Chile en conjunto con el CCT, se reunieron los días 3 y 4 de septiembre para acordar los lineamientos del plan de trabajo para avanzar en la formulación del programa. Posteriormente, los días 13 y 14 de noviembre se realizó un Taller Binacional de Argentina y Chile que contó con la participación de los equipos nacionales conformados por las Coordinaciones Nacionales COSIPLAN-IIRSA y funcionarios de las áreas de gobierno involucrados en las temáticas consideradas para el PTI, tanto del nivel central como regional/provincial. El objetivo de este Taller fue presentar y discutir el plan de trabajo para la formulación del PTI; acordar los lineamientos del Plan de Participación e identificar los expertos y actores clave; y consolidar una visión común del trabajo a ser desarrollado para la formulación del PTI Túnel Binacional Agua Negra.

Este primer ejercicio, previsto para ser desarrollado en 2015, podría utilizarse para establecer una guía de pasos básicos para el desarrollo de futuros PTIs. Los principales aspectos que deben tenerse en cuenta para la formulación de un PTI son:

PRINCIPALES ASPECTOS PARA LA FORMULACIÓN DE PTIS

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

iv. Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres (GRD) en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional

Otra de las acciones definidas en el PAE es diseñar una Metodología para la Gestión y Prevención de Riesgos y Catástrofes¹⁴ que permita contar con procedimientos claros para prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos (terremoto, maremotos, aluviones, inundaciones y erupciones volcánicas) que afecten las infraestructuras suramericanas, y establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública.

¹⁴ Para mayor información sobre la Metodología de Incorporación de GRD visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/grd.asp>

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

La primera versión de la “Metodología para Incorporar la GRD en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional de COSIPLAN–IIRSA” fue desarrollada en 2013. Este trabajo toma como base el intercambio de experiencias realizado en 2012 entre los países¹⁵, y tiene en cuenta la importancia de generar mecanismos de coordinación y colaboración de las instancias correspondientes en los gobiernos suramericanos. La metodología fue presentada a los países en la reunión del GTE que tuvo lugar el 25 de septiembre de 2013 en Santiago de Chile¹⁶.

Como parte del Plan de Trabajo 2014 se realizó un nuevo GTE en Buenos Aires¹⁷ donde se presentó una versión simplificada de la metodología y la versión preliminar del “Manual del Usuario” para su aplicación.

FASES DE LA METODOLOGÍA PARA INCORPORAR LA GRD EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE INTEGRACIÓN REGIONAL

- Fase 1 “screening”: identifica el objeto de estudio, es decir, de qué infraestructura o de qué amenaza se desea conocer el riesgo o la amenaza expuesta para su posterior gestión.
- Fase 2 “análisis de riesgo”: incluye 4 pasos que permiten conocer el riesgo y las medidas de mitigación: (i) definir objetivos de desempeño; (ii) identificar infraestructura y amenazas; (iii) nivel de profundidad de estudio y Términos de Referencia; y (iv) estudio de riesgo e identificación de acciones de mitigación.
- Fase 3 “gestionando el riesgo”: identifica las opciones de acción una vez estudiado el riesgo presente en determinada infraestructura.

Como resultado de la reunión, los países acordaron aplicar en forma piloto durante 2015 el Manual del Usuario al Grupo de Proyectos 5 “Conexiones del Eje al Pacífico: Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz” del Eje Interoceánico Central, zona de silencio sísmico, con recursos de Cooperación Técnica del BID. Además, resolvieron actualizar el Manual del Usuario en base a la experiencia de la aplicación piloto. Finalmente, determinaron articular e intercambiar información con otros Consejos e instancias de UNASUR que están trabajando en materia de riesgos de desastres a través de la Presidencia Pro Témpore de COSIPLAN y la Secretaría General de UNASUR.

¹⁵ Taller sobre Gestión de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura Suramericana, 18 y 19 de octubre de 2012, Santiago de Chile <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=209>

¹⁶ GTE sobre Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes, 25 de septiembre de 2013, Santiago de Chile <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=230>

¹⁷ GTE sobre Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes, 14 de octubre de 2014, Buenos Aires <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=250>

v. Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

Con el objetivo de consolidar la Cartera de Proyectos, el PAE prevé la actualización permanente de la Base de Datos de Proyectos. La primera versión de la Base de Datos de Proyectos se construyó en el año 2004 a partir de la conformación de la Cartera de Proyectos, con el objeto de consolidar en un único instrumento la información básica sobre cada uno de ellos. Posteriormente, entre los años 2007 y 2010 se incorporaron importantes mejoras a la herramienta informática y se realizaron regularmente revisiones de la consistencia de la información de las fichas de proyectos. Cada una de las fichas de proyectos es actualizada por un responsable por país o países dependiendo del ámbito del proyecto¹⁸.

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 este contexto, en 2013 se desarrolló el “Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN” conformado por tres componentes.

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROYECTOS DEL COSIPLAN

- Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

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

- Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API

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

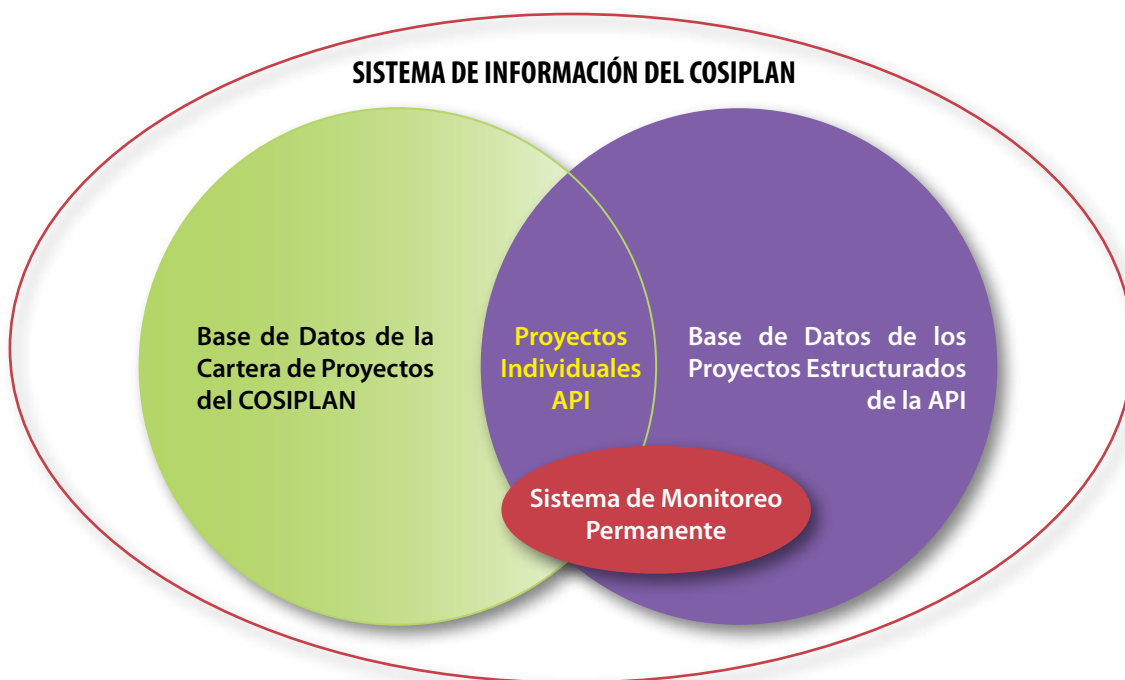
- Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) de la API

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

¹⁸ Proyectos nacionales, binacionales o multinacionales.

Los tres componentes del Sistema están interconectados, inclusive para el registro de la información, y se puede acceder a ellos desde la misma plataforma informática con sus respectivos botones de ingreso. Este Sistema se encuentra actualmente en línea ¹⁹ y fue presentado a los países en la Reunión del GTE sobre API y SMP realizada los días 27 y 28 de agosto de 2013 en la ciudad de Rio de Janeiro ²⁰.

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



Como fue reportado en el Capítulo A Sección 3, 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: (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; e (v) indicadores de Avance de la API.

Con el propósito de incorporar las mejoras y actualizaciones descritas anteriormente, se realizaron una serie de adecuaciones funcionales y de diseño al SIP que se presentan en el Anexo 2.

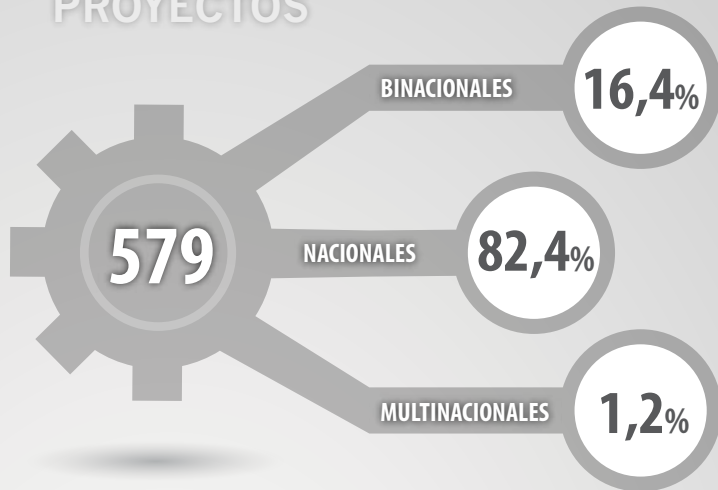
¹⁹ Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN www.iirsa.org/proyectos

²⁰ GTE sobre API y SMP, 27 y 28 de agosto de 2013, Rio de Janeiro <http://www.iirsa.org/Event/Detail?id=227>

CARTERA COSIPLAN



PROYECTOS



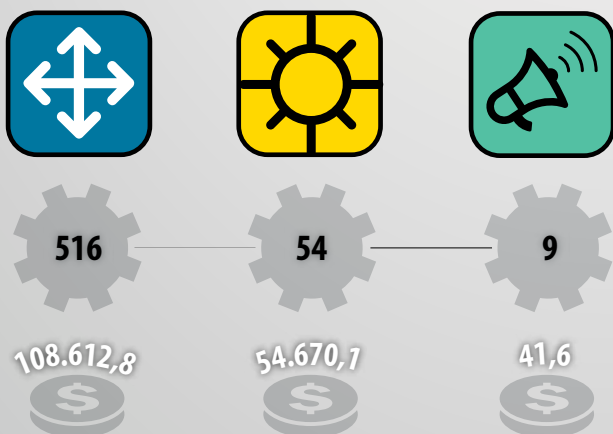
INVERSION ESTIMADA



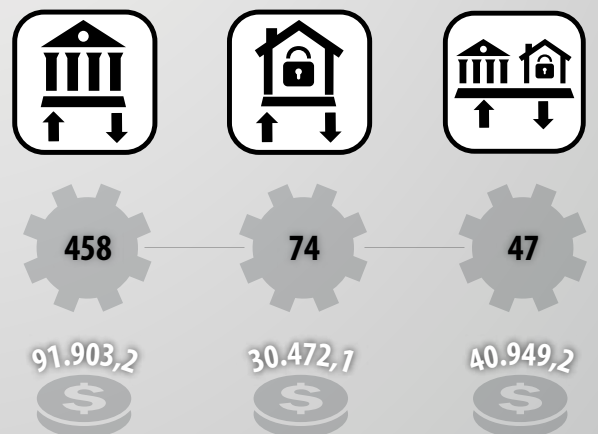
CARTERA DE PROYECTOS POR ETAPA



POR SECTOR



POR TIPO DE FINANCIAMIENTO



C. EL AVANCE DE LOS PROYECTOS DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN DURANTE 2014

En esta sección se presenta la evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN entre 2004 y 2014 y los principales indicadores de los proyectos que la componen. Asimismo se presenta un análisis detallado del progreso registrado de los proyectos de la Cartera entre 2013 y 2014 ¹, en seis dimensiones seleccionadas con este propósito: i) número de proyectos y monto de inversión estimada; ii) avance de los proyectos según las etapas del ciclo de vida entre los años 2013 y 2014; iii) composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; iv) tipo de financiamiento; v) alcance territorial de los proyectos; y vi) Proyectos Ancla.

1. EVOLUCIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS ENTRE 2004 Y 2014

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

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

Desde el año 2011, las reuniones de los GTEs de los 9 Ejes para la actualización de la Cartera se realizan anualmente como parte del Plan de Trabajo de COSIPLAN-IIRSA. A continuación se presenta la evolución de la Cartera de Proyectos en el período 2004-2014:

Cuadro C.1 • Cantidad de proyectos e inversión estimada 2004-2014

Año	Nº Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
2004	335	37.424,8
2007	349	60.522,6
2008	514	69.000,0
2009	510	74.542,3
2010	524	96.119,2
2011	531	116.120,6
2012	544	130.139,1
2013	583	157.730,5
2014	579	163.324,5

El Cuadro C.1 permite destacar la importancia adquirida por la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, que entre 2004 y 2014 se amplió más del 72%, en número de proyectos, y aumentó más de cuatro veces la inversión total estimada. Los países de la región continúan proactivamente identificando proyectos de integración estratégicos, aplicando para ello las metodologías y herramientas de planificación territorial desarrolladas en el marco del COSIPLAN para consensuar proyectos de infraestructura.

¹ El período considerado para realizar el análisis de evolución es octubre 2013 a septiembre 2014. Se ha tomado esta última referencia por cuanto es la fecha de corte para el levantamiento de la información disponible utilizada para la preparación de este informe.

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

2. EL PROGRESO DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN DURANTE 2014

A. NÚMERO DE PROYECTOS Y MONTO DE INVERSIÓN ESTIMADA

En la actualidad, la Cartera de Proyectos del COSIPLAN está compuesta por un portafolio de 579 proyectos de infraestructura para la integración en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, organizados en 48 grupos de proyectos y nueve Ejes de Integración y Desarrollo, que alcanzan una inversión estimada de US\$ 163.324,5 millones.

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

EID	N° Proyectos			Inversión Estimada (millones de US\$)		
	2013	2014	Variación	2013	2014	Variación
Eje del Amazonas	88	82	-6	28.948,9	25.070,2	-3.878,7
Eje Andino	65	64	-1	9.183,5	9.962,1	778,6
Eje de Capricornio	80	83	3	13.974,6	17.929,5	3.954,9
Eje del Escudo Guayanés	20	20	0	4.560,4	4.581,3	20,9
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	94	95	1	7.865,1	7.574,4	-290,7
Eje Interoceánico Central	62	61	-1	8.830,5	8.907,6	77,1
Eje MERCOSUR-Chile	122	123	1	52.701,1	54.608,3	1.907,2
Eje Perú-Brasil-Bolivia	26	25	-1	29.089,8	32.131,9	3.042,1
Eje del Sur	28	28	0	2.762,0	2.744,6	-17,4
TOTAL (*) (**)	583	579	-4	157.730,5	163.324,5	5.594,0

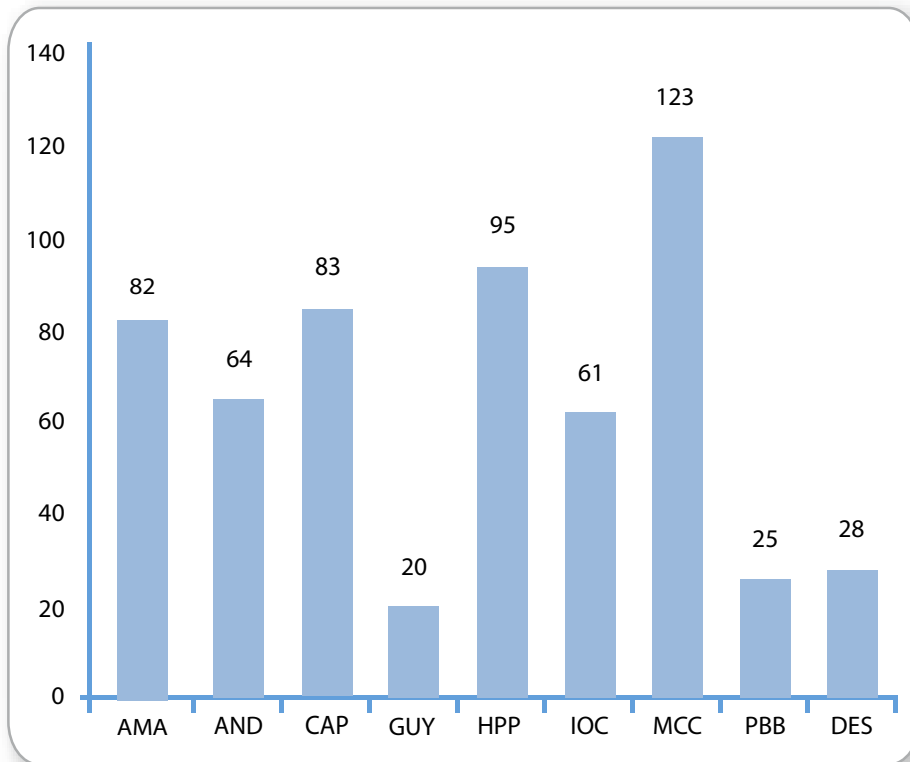
(*) No están consideradas las inversiones de dos proyectos existentes realizadas antes del inicio de la Iniciativa IIRSA. Estos proyectos son el Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua del Eje Andino; y el Sistema de Itaipú del Eje MERCOSUR-Chile.

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

Entre 2013 y 2014 la cantidad total de proyectos disminuyó de 583 a 579. Esto es resultado de la revisión realizada por los países en 2014 enfocada en los proyectos en etapa de perfil. Principalmente se analizaron aquellos proyectos cuyo año de ingreso a la Cartera era anterior a 2008 y no presentaban avances.

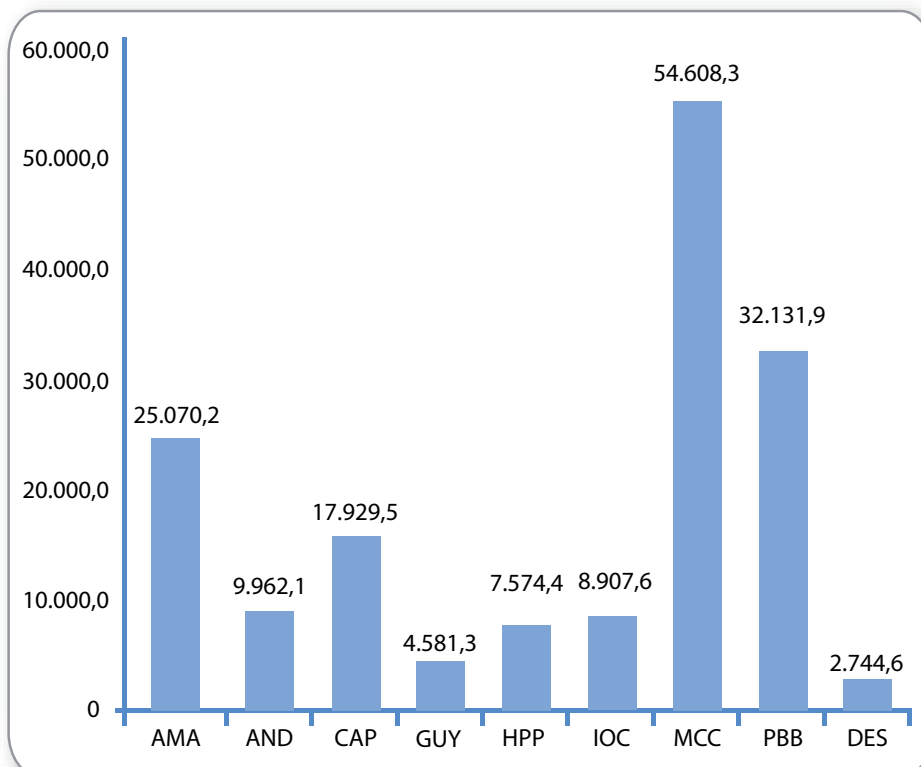
En el gráfico C.1 se observa que dos tercios del total de proyectos de la Cartera (383 proyectos) se concentran en los Ejes MERCOSUR-Chile, Hidrovía Paraguay-Paraná, Amazonas y Capricornio. Estos Ejes atraviesan la mayor parte del territorio de Argentina y Brasil que son los países que participan con una proporción considerable de los proyectos de la Cartera (178 y 110 proyectos respectivamente).

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



Dos tercios del total de los proyectos (383 proyectos) se encuentran en los Ejes MERCOSUR-Chile, Hidrovía Paraguay-Paraná, Amazonas y Capricornio.

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

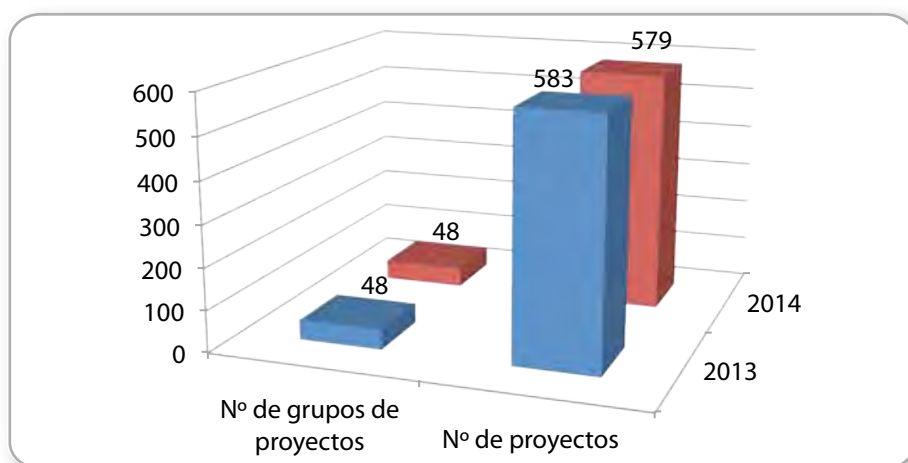


El 68,4% de la inversión estimada se concentra en los Ejes MERCOSUR-Chile, Amazonas y Perú-Brasil-Bolivia.

En el Eje MERCOSUR-Chile, el 17% de su inversión estimada se explica por los proyectos “Proyecto Ferroviario Los Andes (Chile) – Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)” y “Construcción de la planta hidroeléctrica de Corpus Christi”. En el Perú-Brasil-Bolivia, el 56,7% de la inversión del Eje se explica por el proyecto “Complejo hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e hidroeléctrica Jirau)” que por sí solo representa más del 11% de la inversión estimada total de la Cartera.

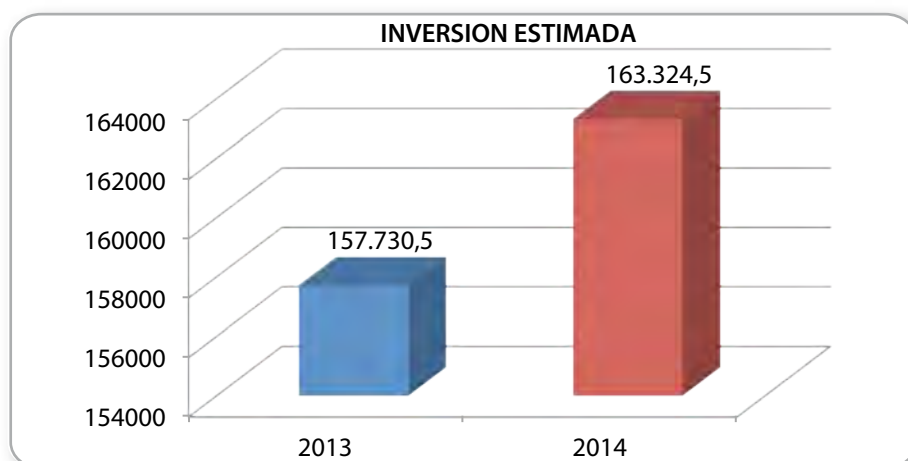
Los gráficos C.3 y C.4 presentan los datos actuales de la Cartera, comparados con los registros del año anterior.

**Gráfico C.3 • Evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013-2014
(en número de grupos de proyectos y número de proyectos)**



La revisión de Cartera durante las reuniones de GTE resultó en una reducción de 4 proyectos. Se excluyeron 11 proyectos y se incorporaron 7, de los cuales 4 pertenecen a Paraguay.

**Gráfico C.4 • Evolución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013-2014
(en inversión estimada en millones de US\$)**



El aumento en la inversión estimada se explica por la revisión y actualización de los proyectos realizada por los países y por la inclusión de 7 proyectos nuevos.

B. AVANCE DE LOS PROYECTOS

El avance de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN se registra considerando las etapas de la programación del ciclo de vida y sus correspondientes fases, las cuales se detallan a continuación:

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

La distribución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014 entre las distintas etapas del ciclo de vida se ilustra en el siguiente cuadro:

**Cuadro C.3 • Proyectos de la Cartera según etapas del ciclo de vida
(en número de proyectos, millones de US\$ y en porcentajes)**

Etapas	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	137	23,7	19.234,3	11,8
Pre-Ejecución	157	27,1	50.744,7	31,1
Ejecución	179	30,9	72.990,7	44,7
Concluido	106	18,3	20.354,8	12,4
TOTAL	579	100,0	163.324,5	100,0

Al analizar los proyectos de la Cartera según sus etapas (Cuadro C.3) se observa que la Cartera Activa, es decir los proyectos que se encuentran en etapa de perfil, pre-ejecución y ejecución, representan el 81,7% en número de proyectos, y el 87,6% en inversión estimada del total de la Cartera. El 18,3% restante corresponde a los proyectos que están concluidos.

Cuadro C.4 • Cartera de Proyectos del COSIPLAN por etapas del ciclo de vida y EID

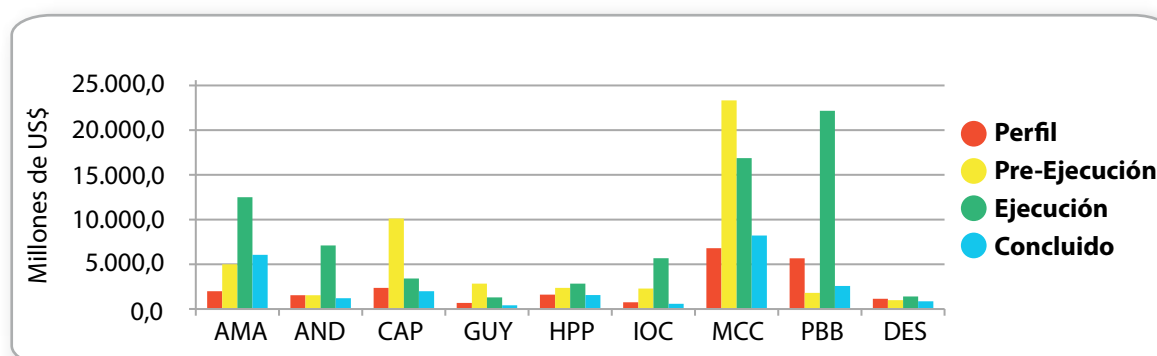
Eje	Perfil	Pre-Ejecución	Ejecución	Concluido	Total
Eje del Amazonas	19	21	25	17	82
Eje Andino	16	9	22	17	64
Eje de Capricornio	18	32	22	11	83
Eje del Escudo Guayanés	7	2	5	6	20
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	31	30	22	12	95
Eje Interoceánico Central	10	12	27	12	61
Eje MERCOSUR-Chile	24	38	39	22	123
Eje Perú-Brasil-Bolivia	7	6	8	4	25
Eje del Sur	6	7	10	5	28
TOTAL (*)	137	157	179	106	579
Porcentaje por etapa	23,7%	27,1%	30,9%	18,3%	

(*) Los totales de N° de Proyectos no se corresponden con la suma aritmética de los totales por EID debido a la existencia de dos proyectos rútila: (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.

Del análisis del cuadro anterior se observa que los Ejes Andino e Interoceánico Central cuentan con más del 60% de sus proyectos en etapa de ejecución y concluidos. En cuanto a la Cartera Activa de los Ejes de Capricornio, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile y del Sur, más del 60% del total de los proyectos se encuentran en las etapas de pre-ejecución y ejecución. Finalmente, los 9 EIDs presentan aproximadamente un cuarto de sus proyectos en etapa de perfil.

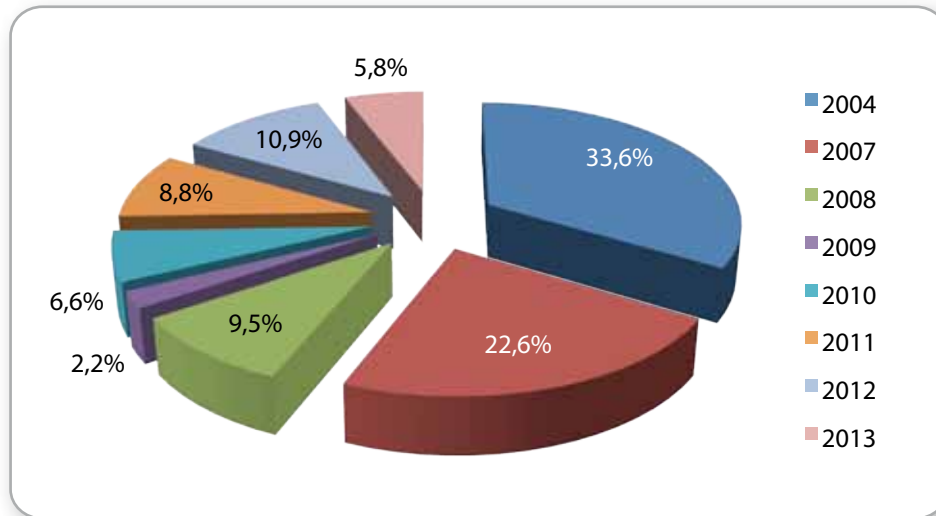
Los Ejes Amazonas, Andino y Perú-Brasil-Bolivia son los que concentran la mayor parte de su inversión estimada en proyectos que se encuentran en etapa de ejecución (ver Gráfico C.5).

Gráfico C.5 • Cartera de Proyectos COSIPLAN por EID y etapa de ejecución (en millones de US\$)



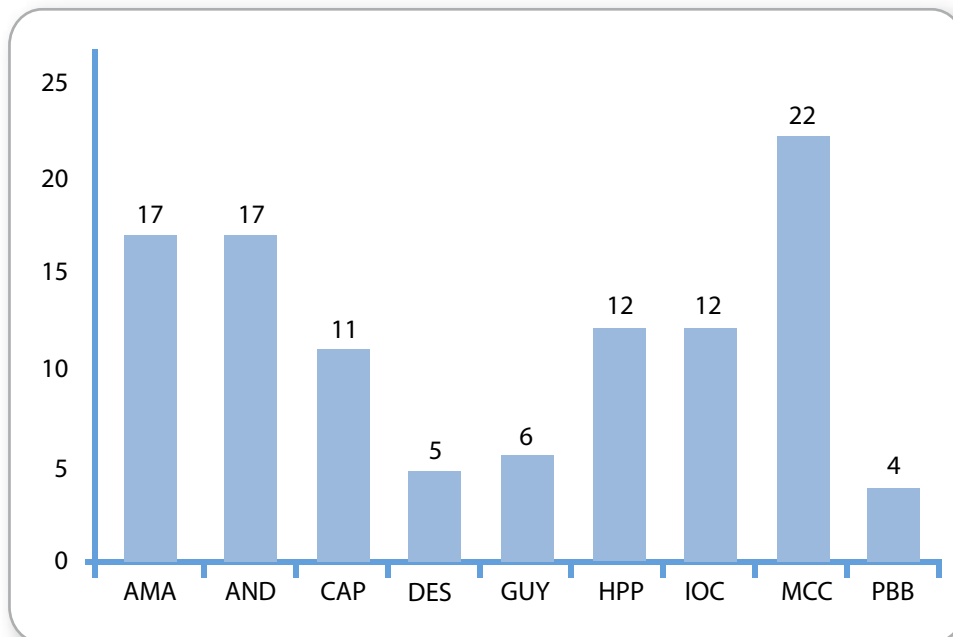
Al analizar el año de ingreso a la Cartera de los proyectos que se encuentran en etapa de perfil, se observa que el 83,3% se incorporaron con anterioridad al año 2012 (ver Gráfico C.6).

Gráfico C.6 • Número de proyectos en etapa de perfil por año de ingreso



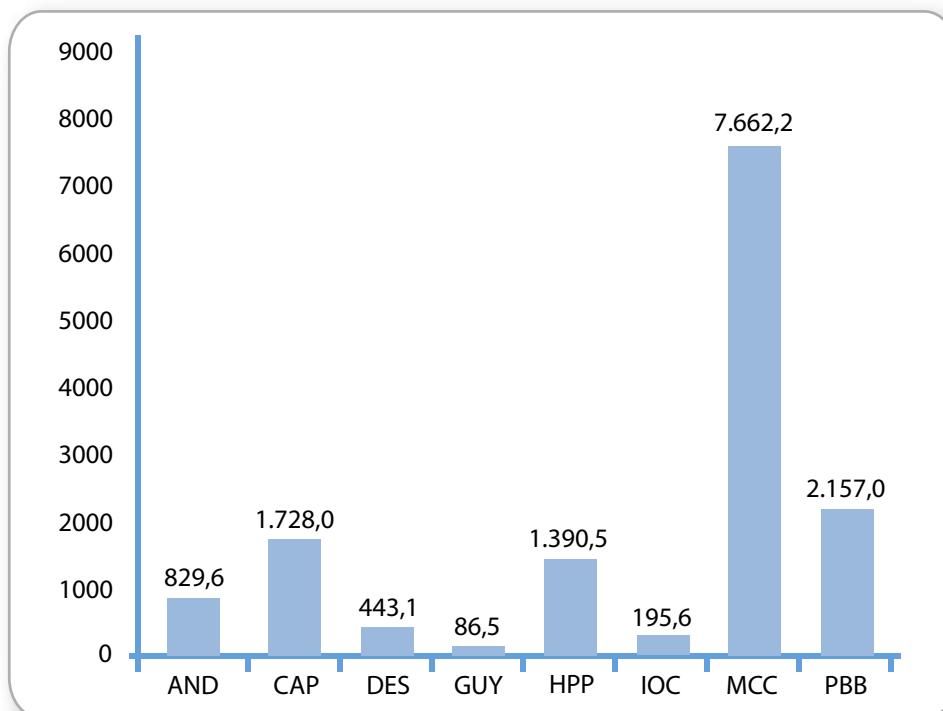
De los 106 proyectos concluidos, 83 son de transporte, 21 de energía y 2 de comunicaciones. Más de la mitad (52,8%) de los proyectos concluidos se encuentran concentrados en los Ejes MERCOSUR-Chile, Amazonas y Andino (ver Gráfico C.7).

Gráfico C.7 • Proyectos concluidos por EID



En lo que respecta a la inversión, más del 66% de la inversión de los proyectos concluidos se concentra en los Ejes MERCOSUR-Chile y Perú –Brasil – Bolivia (ver Gráfico C.8).

Gráfico C.8 • Proyectos concluidos por EID (en millones de US\$)



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

- Diecisiete proyectos que se encontraban en etapa de perfil avanzaron a pre-ejecución, cuatro a ejecución y uno se concluyó.
- Veinticinco proyectos que estaban en etapa de pre-ejecución pasaron a ejecución y seis proyectos retrocedieron a etapa de perfil.
- Veintidós proyectos que se encontraban en ejecución se concluyeron y tres pasaron a pre-ejecución.
- Existen dos proyectos que figuraban como concluidos y recibieron modificación en su etapa: uno pasó a ejecución y el otro se modificó a pre-ejecución.

Cuadro C.5 • Detalle de proyectos que presentaron avances en el año 2014

Perfil a Pre-Ejecución		
Amazonas	Autopista Lima - Ricardo Palma	Perú
Amazonas	Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Morona	Ecuador, Perú
Amazonas	Implementación del Nuevo Aeropuerto del Coca	Ecuador
Amazonas	IIRSA Centro, Tramo 3: Desvío Cerro de Pasco - Tingo María	Perú
Andino	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Río Mataje	Colombia, Ecuador
Andino	Mejoramiento de los Pasos de Frontera en el Departamento Norte de Santander y el Estado de Táchira	Colombia, Venezuela
Andino	Panamericana Sur, Ica - Frontera con Chile	Perú
Andino	Pavimentación y Mejoramiento del Tramo San Vicente del Caguán - San José de Fragua - El Porvenir	Colombia
Capricornio	Complejo de Control Integrado de Única Cabecera Paso San Francisco	Argentina, Chile
Capricornio	Construcción del Puente El Dorado - Mayor Otaño, con Centro de Frontera	Argentina, Paraguay
MERCOSUR-Chile	Corredor Vial Bahía Blanca - Paso Pehuenche	Argentina
MERCOSUR-Chile	Construcción del Nuevo Aeropuerto de la Cuarta Región	Chile
MERCOSUR-Chile	Nuevos Puentes Argentina - Brasil (Río Uruguay)	Argentina, Brasil
MERCOSUR-Chile	Paso de Frontera en el Corredor Montevideo - Chuy	Uruguay
MERCOSUR-Chile	Corredor Vial San Nicolás / Zárate - Paso Pehuenche	Argentina
MERCOSUR-Chile	Rehabilitación del Ramal Ferroviario Montevideo - Río Branco	Uruguay
MERCOSUR-Chile	Mejora Paso de Frontera de Paysandú	Uruguay
Perfil a Ejecución		
Amazonas	Muelle de Leticia	Colombia
Andino	Construcción del Puente Tienditas	Colombia, Venezuela
Interoceánico Central	Implementación del Sistema de Control Integrado Santa Rosa - Chacalluta	Chile, Perú
MERCOSUR-Chile	Mejoramiento de la Infraestructura del Puerto de Itajaí, SC (Recuperación del Muelle Norte y Dragado)	Brasil
Perfil a Concluido		
MERCOSUR-Chile	Cable Óptico entre Brasil y Uruguay	Brasil, Uruguay
Pre-Ejecución a Ejecución		
Amazonas	Construcción del Nuevo Puerto de Yurimaguas	Perú
Amazonas	Rehabilitación de la Carretera BR-222 Açailândia (MA) - Porto de Itaqui (MA)	Brasil
Amazonas	Pavimentación de la Carretera BR-230 Marabá (PA) - Itaituba (PA)	Brasil

Pre-Ejecución a Ejecución

Andino	Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación del Tramo Sullana - Aguas Verdes (Incluye Vía de Evitamiento de Tumbes)	Perú
Andino	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero	Bolivia, Perú
Capricornio	Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Meira, con Área de Control Integrado Paraguay - Brasil	Brasil, Paraguay
Capricornio	Mejoramiento del Puente Posadas - Encarnación (Puente San Roque González de la Santa Cruz)	Argentina, Paraguay
Capricornio	Concesión Ruta del Loa	Chile
Capricornio	Línea de Transmisión 500 kv (Yacretá - Villa Hayes)	Paraguay
Del Sur	Mejoramiento del Acceso al Paso Tromen - Mamuil Malal	Argentina, Chile
Hidrovía Paraguay-Paraná	Pavimentación de la Ruta Concepción - Vallemí (Rutas A06 y PY14)	Paraguay
Hidrovía Paraguay-Paraná	Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Tietê	Brasil
Hidrovía Paraguay-Paraná	Rehabilitación y Mejora del Tramo Ferroviario Piedra Sola - Salto Grande	Uruguay
Hidrovía Paraguay-Paraná	Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en el Río Uruguay	Argentina, Uruguay
Interoceánico Central	Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro	Bolivia, Paraguay
Interoceánico Central	Construcción del Tramo Vial Ruta 5 Bella Vista - Conexión a Puente sobre el Río Apa	Paraguay
Interoceánico Central	Construcción Complejo Fronterizo Chungará	Chile
MERCOSUR-Chile	Adecuación del Tramo Navegantes - Rio do Sul (BR-470 / SC)	Brasil
MERCOSUR-Chile	Reacondicionamiento de la Ferrovía entre Montevideo y Rivera	Uruguay
MERCOSUR-Chile	Instalación de Planta de Regasificación de Gas Natural Licuado (GNL) en Uruguay	Uruguay
MERCOSUR-Chile	Central Térmica de Ciclo Combinado Punta del Tigre II 500 MW	Uruguay
MERCOSUR-Chile	Repotenciación Central Nuclear Embalse	Argentina
MERCOSUR-Chile	Ampliación del Puerto Valparaíso	Chile
MERCOSUR-Chile	Dragado del Río Tacuarí	Brasil
MERCOSUR-Chile	Terminal Portuaria en la Charqueada y Dragado del Río Cebollati	Uruguay

Ejecución a Concluidos

Amazonas	Construcción del Nuevo Aeropuerto de Tena	Ecuador
Amazonas	Puerto de Paita	Perú
Amazonas	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	Ecuador
Amazonas	Mejoramiento de la Vía Puerto Bolívar - Santa Rosa - Balsas - Chaguarpamba - Loja - Zamora - Yantzaza - El Pangui - Gualaquiza - Gral. Leónidas Plaza - Méndez	Ecuador
Amazonas	Terminal de Embarque de Minerales del Callao	Perú
Amazonas	Patio Multimodal de Porto Franco (Ferrovía Norte-Sur)	Brasil
Amazonas	Línea de Transmisión de 500 KV de Tucuruí a Manaus	Brasil
Amazonas	Patio Multimodal de Palmas (Ferrovía Norte - Sur)	Brasil
Andino	Mejoramiento y Rehabilitación del Tramo Bella Unión - Gualaquiza	Ecuador
Andino	Construcción del Nuevo Puente Internacional de Rumichaca y Mejoramiento del Puente Existente	Colombia, Ecuador
Capricornio	Línea de Transmisión 500 KV (Itaipú - Villa Hayes)	Paraguay
Del Sur	Construcción del Complejo Fronterizo Hua Hum	Chile
Hidro vía Paraguay-Paraná	Pavimentación del Tramo Carretero San Estanislao - Puerto Rosario (rutas B11 y B09)	Paraguay
Hidro vía Paraguay-Paraná	Pavimentación del Tramo Carretero Santa Rosa - Puerto Antequera (Ruta Nacional N° 11)	Paraguay
Hidro vía Paraguay-Paraná	Proyecto Binacional Mejoramiento de la Navegabilidad en el Lago Itaipú	Brasil, Paraguay
Hidro vía Paraguay-Paraná	Línea de Alta Tensión Mercedes - Goya	Argentina
Interoceánico Central	Paso de Frontera San Matías - Cáceres (Porto Limão)	Bolivia, Brasil
MERCOSUR-Chile	Construcción e implantación de control integrado de carga en Paso de los Libres	Argentina
MERCOSUR-Chile	Adecuación del Corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rutas n° 1, 11, 8, 17, 18 y 26, Rutas 23 y 12	Uruguay
MERCOSUR-Chile	Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Rivera	Uruguay
Perú-Brasil-Bolivia	Línea de Transmisión San Gabán - Puerto Maldonado	Perú
Perú-Brasil-Bolivia	Tramo 1 de la Carretera Interoceánica IIRSA Sur: San Juan de Marcona - Abancay - Cusco - Urcos	Perú

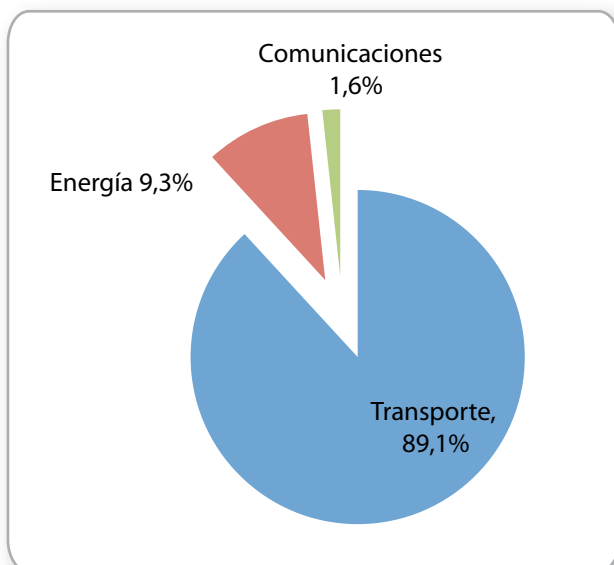
Cuadro C.6 • Cambios Registrados en la distribución de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por etapas 2013-2014

	Perfil	Pre-Ejecución	Ejecución	Concluido	Total
Proyectos 2013	162	164	172	85	583
Proyectos incluidos	-	4	3	-	7
Proyectos excluidos	-9	-1	-1	-	-11
Variación en etapas	-16	-10	5	21	0
Proyectos 2014	137	157	179	106	579

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

En la Cartera de Proyectos del COSIPLAN predominan los proyectos del sector transporte (89,1%). Estos proyectos contribuyen a mejorar la conectividad física regional y a disminuir los costos de transporte tanto internos como entre países, lo que implica un gran beneficio para las economías de la región. El restante 9,3% pertenece al sector energía y con menor participación se presentan los proyectos del sector de comunicaciones (1,6%). Se puede observar que si bien el sector energético tiene una participación menor en la composición de la Cartera de Proyectos, representa una inversión estimada del 33,5% del total de la misma, ya que son proyectos que demandan una alta inversión en relación a su tamaño y características técnicas.

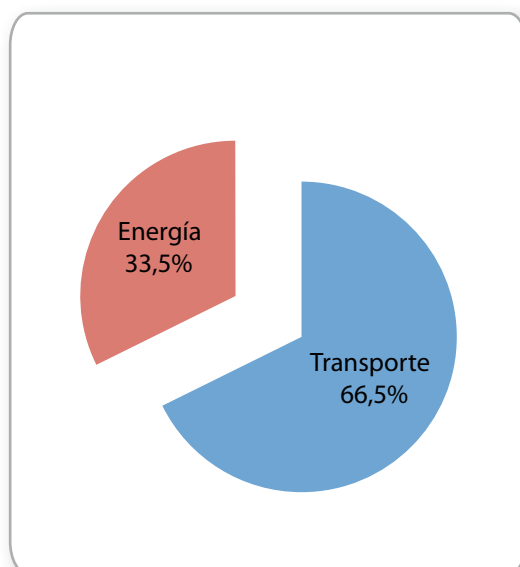
Gráfico C.8 • Composición sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN (en porcentaje del número de proyectos)



En número de proyectos la Cartera del COSIPLAN está concentrada en el sector transporte con 516 proyectos, y en particular en transporte carretero (241 proyectos).

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

Gráfico C.9 • **Composición sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN**
(en porcentaje de la inversión estimada)



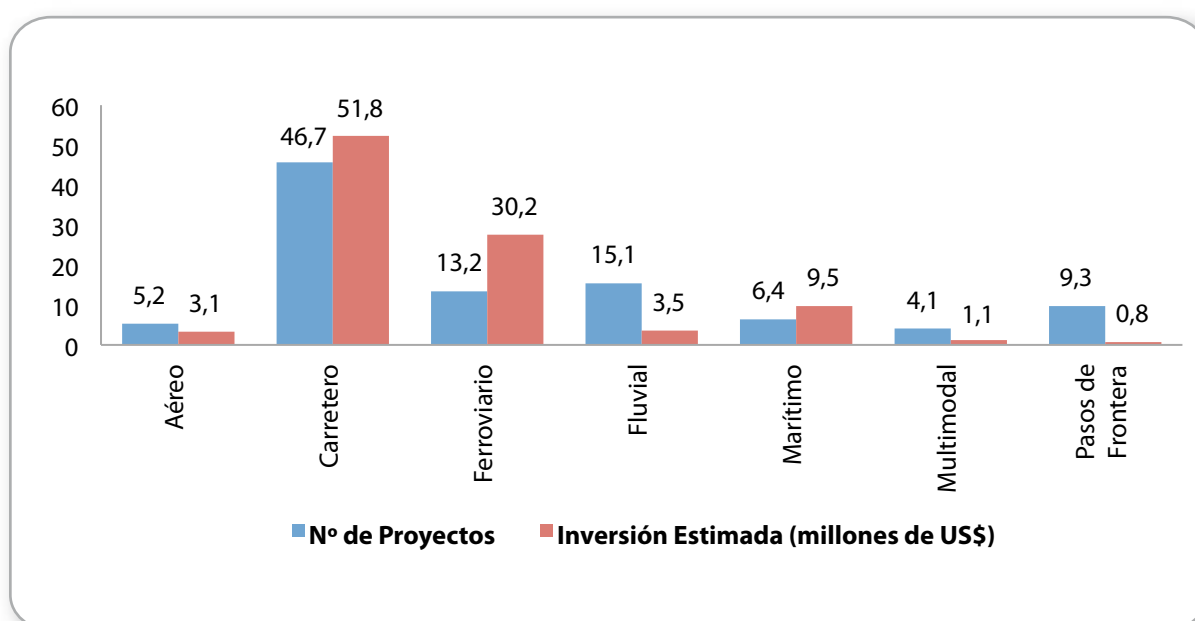
Los proyectos ferroviarios y carreteros explican más del 80% de la inversión del sector transporte.

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

Los 9 proyectos del sector de comunicaciones implican una inversión estimada de US\$41,6 millones.

Composición sub-sectorial del Sector Transporte: En cuanto a la composición sub-sectorial, se observa que los proyectos carreteros tienen una incidencia del 46,7% en los proyectos del sector transporte y demandan más de la mitad del monto total estimado del sector. Los proyectos ferroviarios, representan únicamente un 13,2% del total de los proyectos de transporte sin embargo, debido a su magnitud, implican una inversión del 30,2% de la inversión total del sector. Esto se contrapone a los proyectos fluviales dado que representan el 15,1% en cuanto al número de proyectos del sector, mientras que su inversión estimada sólo participa con el 3,5% del total del sector. Lo mismo sucede con los proyectos de pasos de frontera que representan un 9,3% en cuanto a número de proyectos, pero solamente requieren un 0,8% de la inversión estimada del sector para su implementación. Esto indica que los pasos fronterizos, por la naturaleza de los servicios que ofrecen (aduanas, controles migratorios, normas fitosanitarias, etc.), son proyectos más intensivos en inversiones de fortalecimiento y coordinación institucional, tanto a nivel nacional como binacional, que en inversiones de infraestructura.

Gráfico C.10 • **Composición sub-sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN**
como porcentaje del total de proyectos del Sector Transporte (en número de proyectos e inversión estimada)



Los **proyectos carreteros** se concentran principalmente en el Eje MERCOSUR-Chile, Capricornio y Andino, y se encuentran compuestos en su mayor parte por obras de pavimentación nueva (30,7%), seguidos de ampliación de carreteras con el 25,3% del total y rehabilitación de calzadas y estructuras con el 24,5%.

El 64,7% de los **proyectos ferroviarios** se encuentran en los Ejes de Capricornio, Hidrovía Paraguay-Paraná y del Amazonas, y están compuestos por rehabilitación de ferrovías y construcción de ferrovías en un 48,5% y un 42,6%, respectivamente. El 8,8% restante corresponde a obras de circunvalación ferroviaria.

Los proyectos de **transporte fluvial** se encuentran principalmente en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (56,4%) y en el Eje del Amazonas (23,1%). Estos proyectos involucran obras de adecuación de los puertos fluviales existentes y de mejoramiento de la navegabilidad en un 85,9%. El restante 14,1% pertenece a la construcción de nuevos puertos fluviales.

Los proyectos de **transporte marítimo** predominan en el Eje MERCOSUR-Chile y el Eje del Amazonas. El 29,3% de la inversión estimada de los proyectos marítimos se explica por el proyecto "Plan maestro integrado de protección costera Albina - Nickerie" del Eje del Escudo Guayanés. En este sub-sector, priman los proyectos relativos a la ampliación de infraestructura terrestre de los puertos marítimos existentes (78,8%), y la construcción de nuevos puertos marítimos, que representa el 21,2%.

Finalmente, al observar los proyectos de **pasos de frontera**, estos están ubicados en su mayoría en los Ejes Andino, Capricornio y MERCOSUR-Chile. El tipo de obra destacado en cuanto a estos proyectos es el desarrollo de infraestructura para la implantación de centros de control fronterizo que representan el 72,9% del total de los proyectos de este subsector.

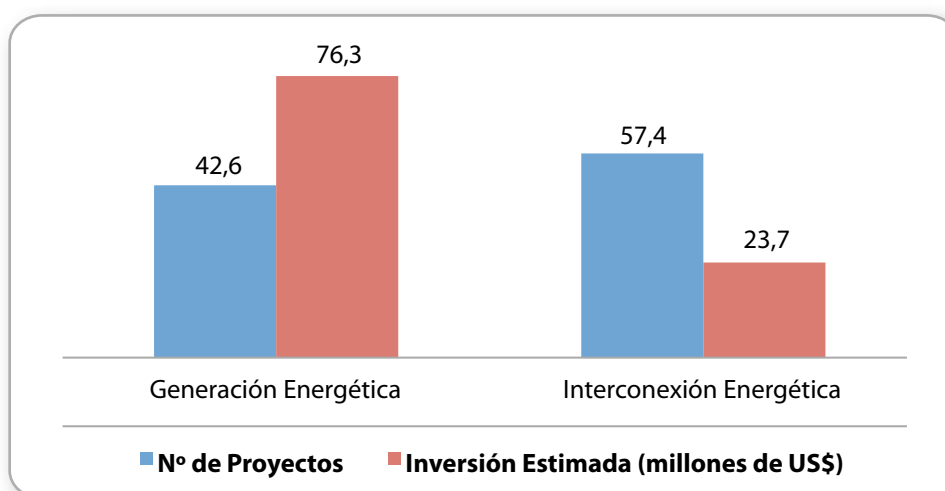
Cuadro C.7 • Variación en los Proyectos del Sector Transporte

Sub-sector	N° Proyectos			Inversión Estimada (millones de US\$)		
	2013	2014	Variación	2013	2014	Variación
Aéreo	27	27	0	3.473,1	3.427,2	-45,9
Carretero	235	241	6	58.523,6	56.305,7	-2.217,9
Ferrovionario	69	68	-1	29.412,4	32.770,4	3.358,0
Fluvial	79	78	-1	3.807,6	3.768,3	-39,3
Marítimo	33	33	0	10.340,7	10.306,7	-34,0
Multimodal	21	21	0	536,8	1.155,3	618,5
Pasos de Frontera	50	48	-2	761,4	879,2	117,8
TOTAL	514	516	40	106.855,6	108.612,8	1.757,2

En relación a la variación en la cantidad de proyectos de los diferentes sub-sectores de transporte, se destaca la incorporación de 6 proyectos carreteros y la exclusión de dos proyectos de pasos de frontera, uno ferroviario y uno fluvial.

Composición sub-sectorial del sector energético: La Cartera de energía comprende proyectos de **generación energética** en un 42,6%, donde priman los proyectos hidroeléctricos, e **interconexión energética** en un 57,4%. Los proyectos de generación energética son los que demandan la mayor inversión (76,3%).

Gráfico C.11 • **Composición sub-sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN como porcentaje del total de proyectos del Sector Energético (en número de proyectos e inversión estimada)**



Cambios registrados en de la cartera de energía: Durante 2014 la Cartera del sector energético se redujo en número de proyectos respecto del año anterior. Se excluyeron 7 proyectos que se encontraban en etapa de perfil con anterioridad al año 2008 y no presentaron avances. Se incluyeron los proyectos de interconexión energética “Construcción de Línea de Interconexión Eléctrica a 34.5 KV entre San Fernando de Atabapo (Venezuela) e Inírida Departamento de Guainia (Colombia)” y “Proyecto Ejecutivo Línea Aérea de Media Tensión en 33 kv y Fibra Óptica entre Bardas Blancas y el Paso Pehuenche”.

Cuadro C.8 • **Variación en los proyectos del sector energía**

Sub-sector	Nº Proyectos			Inversión Estimada (millones de US\$)		
	2013	2014	Variación	2013	2014	Variación
Generación Energética	27	23	-4	37.965,3	41.722,7	3.757,4
Interconexión Energética	32	31	-1	12.864,9	12.947,4	82,5
TOTAL	59	54	-5	50.830,2	54.670,1	3.839,9

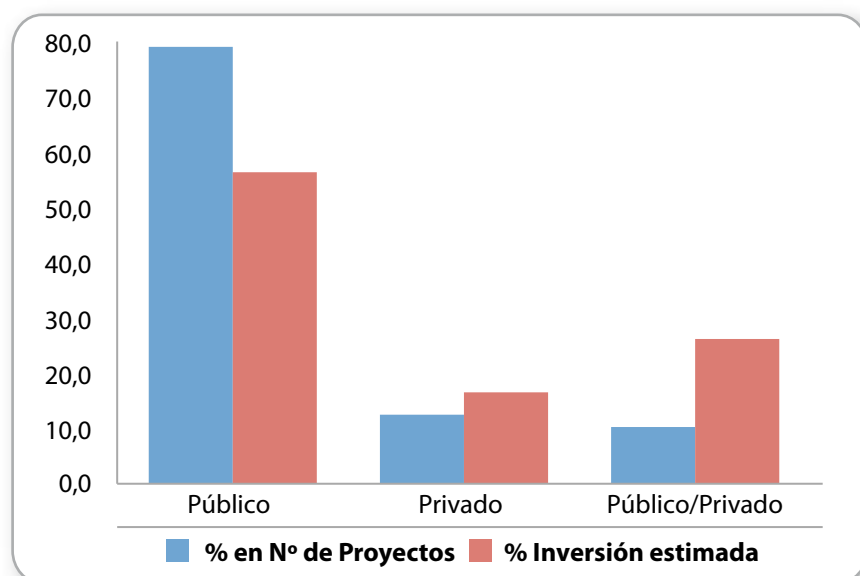
Cambios registrados en la cartera de comunicaciones: En lo que respecta al sector de comunicaciones, se excluyó el proyecto “Proyecto K4 “Frontera Sur” (Acceso a Servicios de Telecomunicaciones)”.

D. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Al tomar en consideración el tipo de financiamiento para la implementación de los proyectos, se aprecia que para el total de inversión estimada de la Cartera la fuente principal es el sector público (79,1%). La presencia privada y las asociaciones público/privadas representan el 12,8% y 8,1% respectivamente.

En el gráfico C.12 se presenta el número de proyectos y la inversión estimada de los proyectos de la Cartera por tipo de financiamiento.

Gráfico C.12 • Tipo de financiamiento de los proyectos de la Cartera
(en % del número de proyectos y en % de inversión estimada)



El sector público representa la principal fuente de financiamiento de los proyectos de la Cartera (79,1% del total)

Al observar el tipo de financiamiento por EID, se destaca que el Amazonas y el MERCOSUR-Chile son los que tienen el mayor número de proyectos que son financiados por el sector privado representando una inversión estimada del orden del 13% del total de la Cartera. El 45% de la inversión privada en el Eje del Amazonas, se explica por los proyectos de Brasil "Ferrovía Nova Transnordestina Fase I (Suape - Salgueiro/Pecém - Eliseu Martins)" y "Ferrovía de Integración Centro-Oeste Fase I (Campinorte - Lucas do Rio Verde)". En el Eje MERCOSUR-Chile, el proyecto binacional "Proyecto Ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarriil trasandino central)" implica la mitad de la inversión estimada del sector privado en el Eje.

Las asociaciones público/privadas se destacan como modalidad de financiamiento de los proyectos de energía en los Ejes MERCOSUR-Chile y Perú-Brasil-Bolivia, representando una inversión estimada del 18,3% del total de la Cartera. En el Eje MERCOSUR-Chile, la planta hidroeléctrica de Corpus Christi explica el 53,1% de las inversiones público/privadas del EID. En el Eje Perú-Brasil-Bolivia, el proyecto "Complejo hidroeléctrico del Río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau)" comprende el 82,6% de este tipo de inversiones.

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

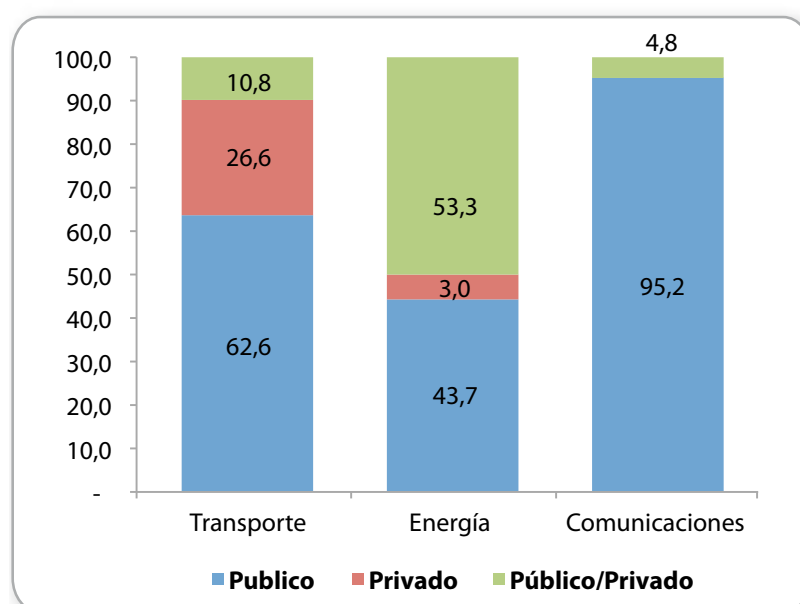
Cuadro C.9 • Tipo de financiamiento de los proyectos de la Cartera por EID
(en número de proyectos)

	AMA	AND	CAP	DES	GUY	HPP	IOC	MCC	PBB
Privado	27	5	6	1	1	3	11	15	5
Público	45	48	72	27	15	91	45	99	18
Público/Privado	10	11	5	0	4	1	5	9	2
TOTAL	82	64	83	28	20	95	61	123	25

Cuadro C.10 • Tipo de financiamiento de los proyectos de la Cartera por EID
(en millones de US\$)

	AMA	AND	CAP	DES	GUY	HPP	IOC	MCC	PBB
Privado	11.077,5	1.486,2	1.385,0	53,0	0	1.107,7	2.745,6	10.358,0	2.259,1
Público	11.362,0	6.573,8	14.181,6	2.691,6	860,4	6.402,7	5.840,5	36.335,3	7.840,8
Público/Privado	2.630,7	1.902,1	2.362,9	0	3.720,9	64,0	321,5	7.915,0	22.032,0
TOTAL	25.070,2	9.962,1	17.929,5	2.744,6	4.581,3	7.754,4	8.907,6	54.608,3	32.131,9

Gráfico C.13 • Tipo de financiamiento de los proyectos de la Cartera por Sector
(en porcentajes del monto de inversión)



El sector público financia la mayor parte de los proyectos del sector transporte, mientras que en el sector de energía predomina el financiamiento mediante asociaciones público/privadas. El sector privado centra el 94,6% de sus inversiones en el sector transporte.

Al analizar el tipo de financiamiento por sector (ver Gráfico C.13), se observa que el 62,6% de las inversiones estimadas del sector transporte son públicas, mientras que las asociaciones público/privadas son utilizadas mayormente en el sector energía (53,3%).

E. ALCANCE TERRITORIAL

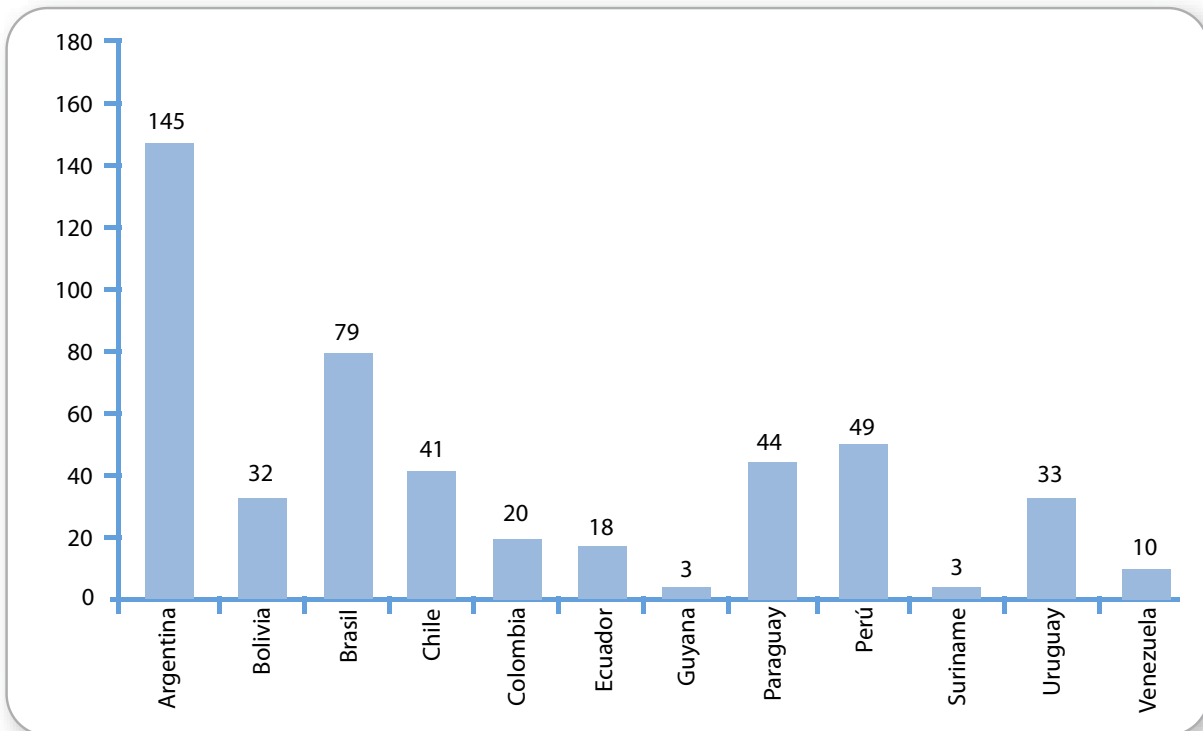
Como puede apreciarse en el Gráfico C.14, por su localización territorial 477 proyectos de la Cartera del COSIPLAN son obras cuyo ámbito de implementación es exclusivamente nacional. Sin embargo, la mayoría de esos proyectos contribuye directamente a completar, mejorar o readecuar infraestructura para la integración y por lo tanto generan un impacto con alcance regional. De los proyectos restantes, 95 son binacionales y 5 trinacionales. Existen únicamente dos proyectos multinacionales que son de telecomunicaciones entre Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela en el grupo de proyectos 10 del Eje Andino.

Gráfico C.14 • Alcance territorial de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN



La distribución de los proyectos de alcance nacional por país se presenta en el Gráfico C.15

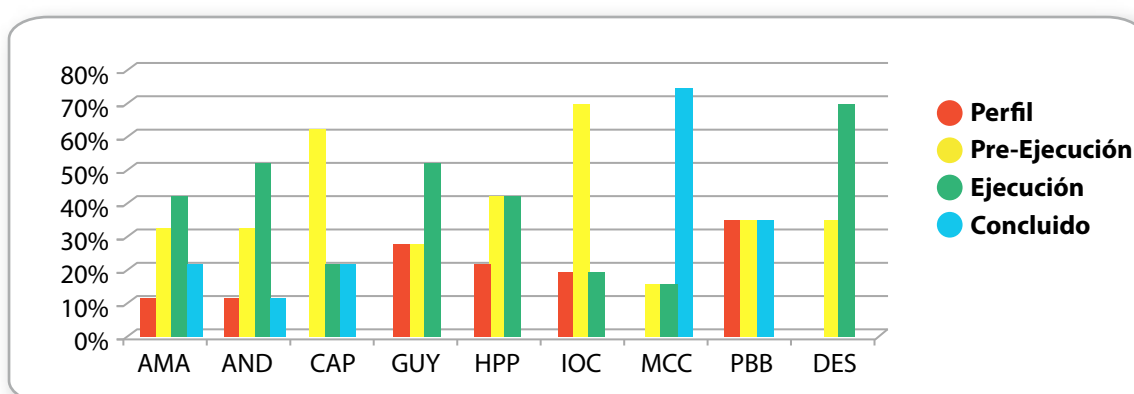
Gráfico C.15 • Proyectos Nacionales por país



F. 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. Producto del proceso de ordenamiento de la Cartera, los doce países identificaron cincuenta y tres proyectos ancla, siendo en su mayoría del sector transporte (96,2%) con una inversión estimada de US\$20.785,9 millones. De estos 53 proyectos, el 11,3% se encuentra en perfil, el 35,8% en pre-ejecución, el 34% en ejecución y un 18,9% concluidos.

Gráfico C.16 • **Proyectos Ancla por Etapa de Ejecución y por EID**
(como % del total de proyectos ancla)

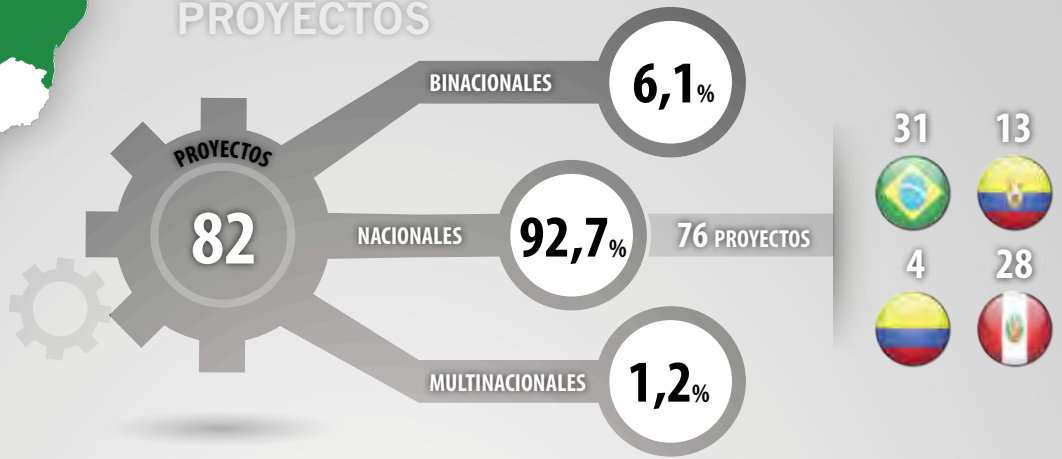


En el Gráfico C.16 se observa que más del 70% de los Proyectos Ancla del Eje MERCOSUR-Chile se encuentran concluidos. La mitad de los Proyectos Ancla de los Ejes del Escudo Guayanés y Andino se encuentran en ejecución y en el caso del Eje del Sur es superior al 60%.

EJE DEL AMAZONAS



PROYECTOS



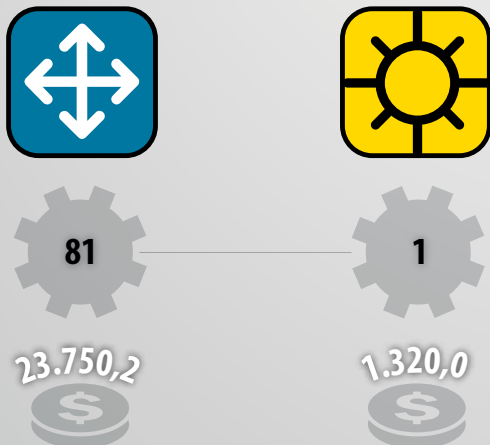
INVERSION ESTIMADA



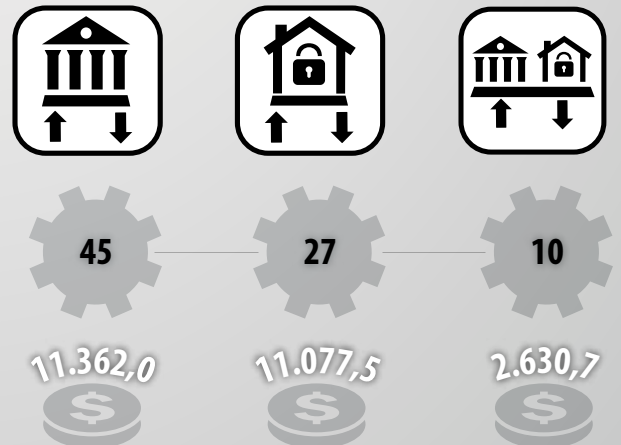
CARTERA DE PROYECTOS POR ETAPA



POR SECTOR

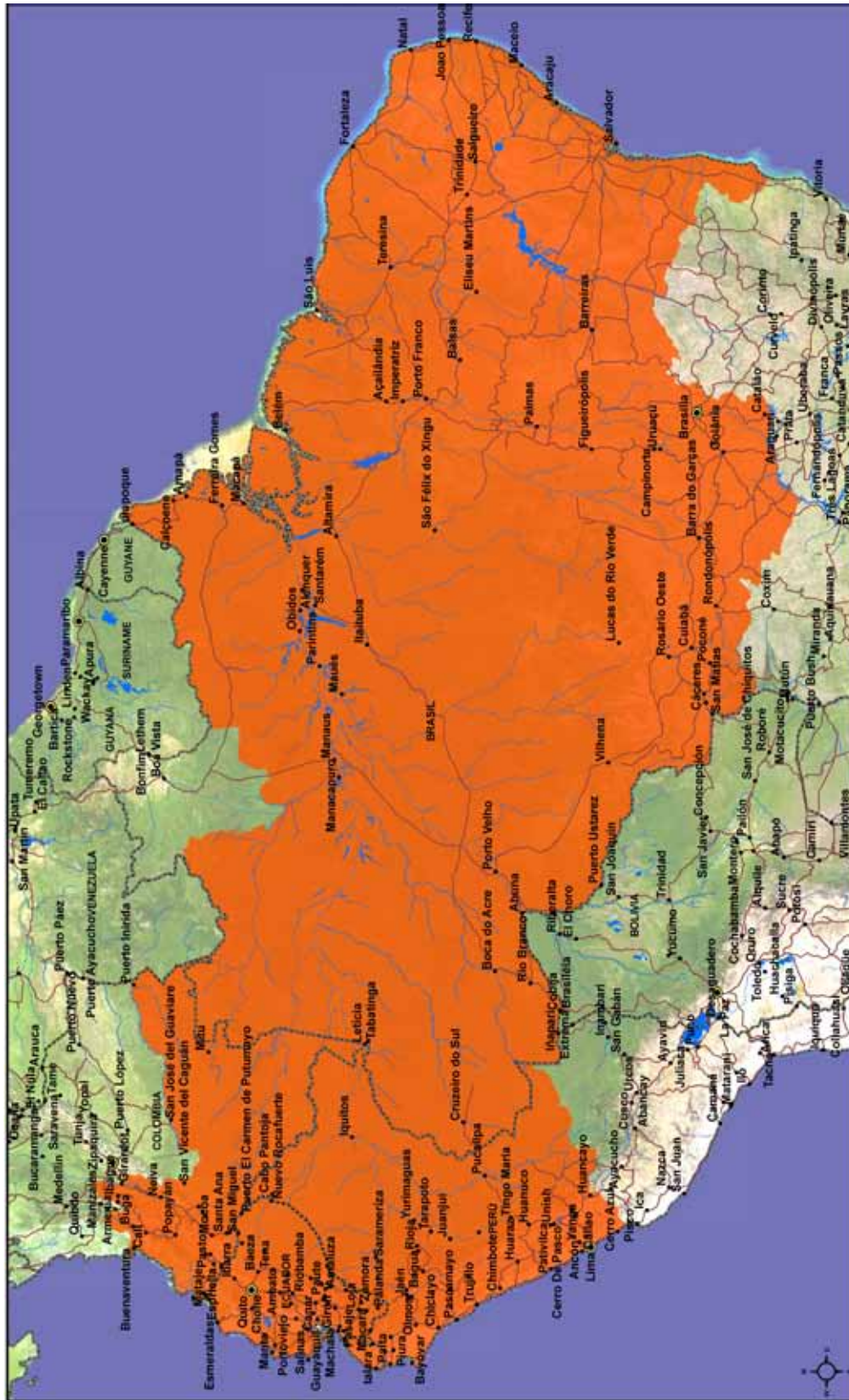


POR TIPO DE FINANCIAMIENTO

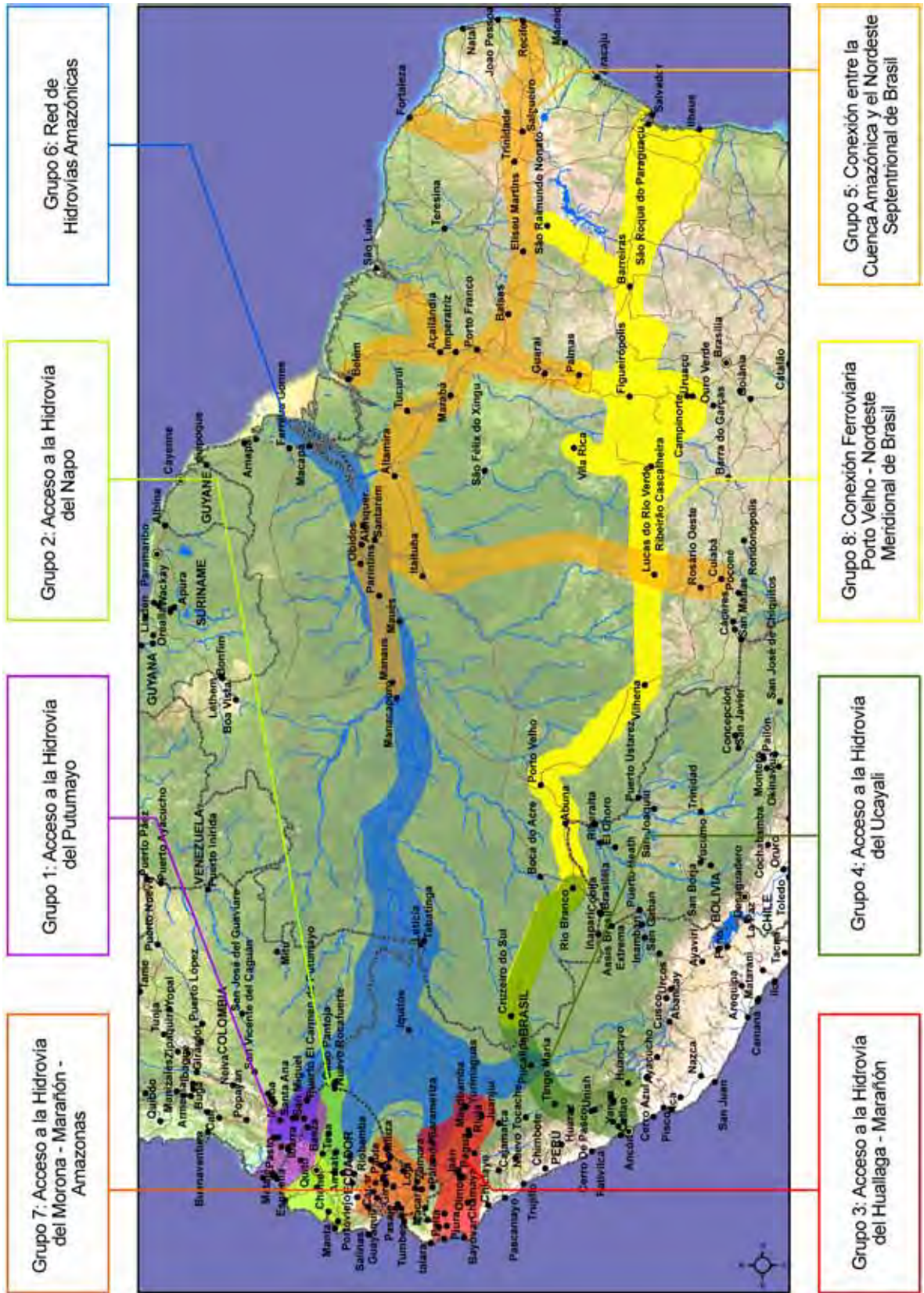


EJE AMAZONAS

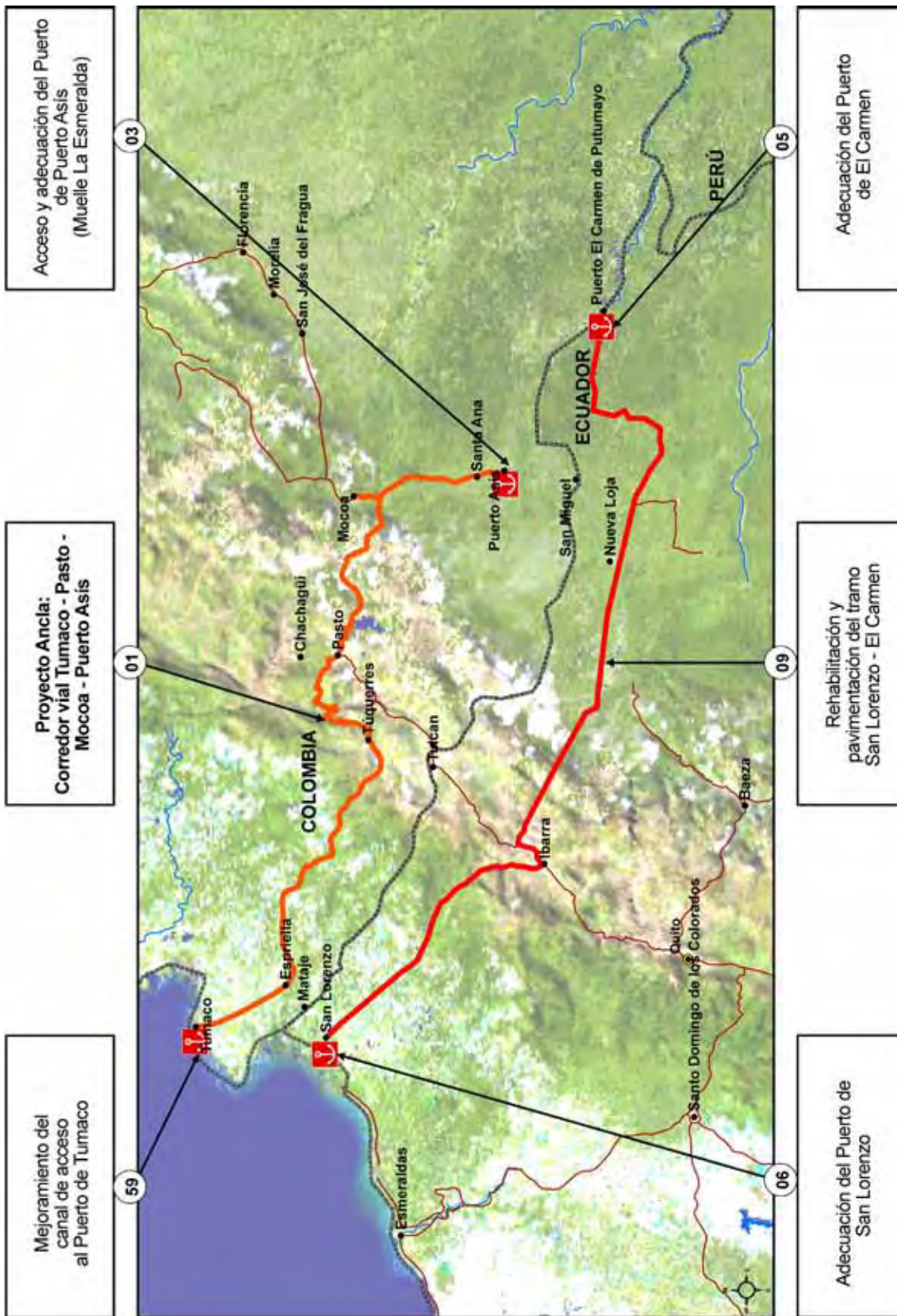
Área de influencia



Grupos de proyectos



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

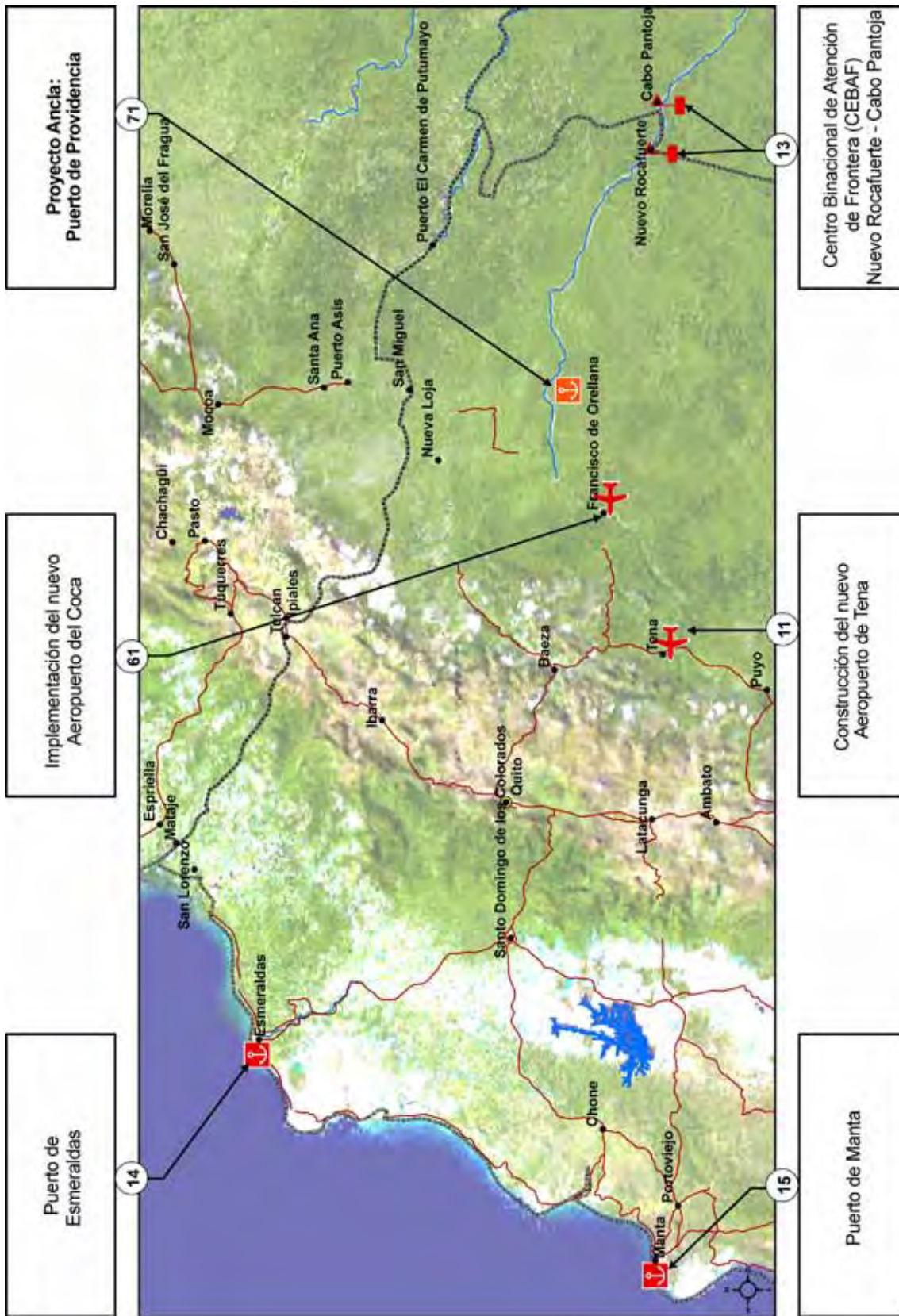


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA01	●	CORREDOR VIAL TUMACO - PASTO - MOCOA - PUERTO ASÍS (CO)	404,8
AMA03	●	ACCESO Y ADECUACIÓN DEL PUERTO DE PUERTO ASÍS (MUELLE LA ESMERALDA) (CO)	3,0
AMA05	●	ADECUACIÓN DEL PUERTO DE EL CARMEN (EC)	3,0
AMA06	●	ADECUACIÓN DEL PUERTO DE SAN LORENZO (EC)	6,0
AMA09	●	REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO SAN LORENZO - EL CARMEN (EC)	76,0
AMA59	●	MEJORAMIENTO DEL CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE TUMACO (CO)	5,0
TOTAL			497,8

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

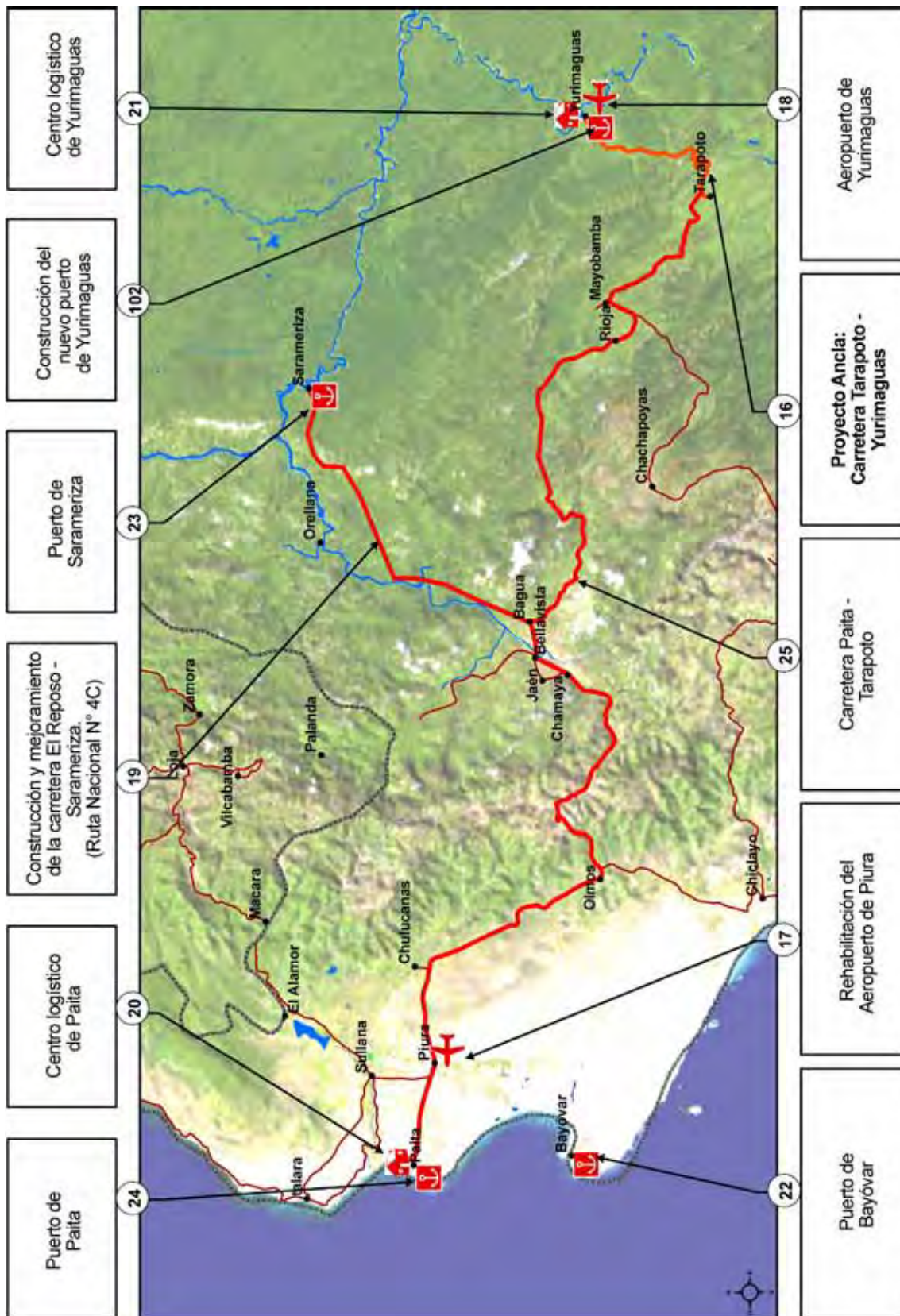


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA11	●	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE TENA (EC)	46,0
AMA13	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) NUEVO ROCAFUERTE - CABO PANTOJA (EC - PE)	10,0
AMA14	●	PUERTO DE ESMERALDAS (EC)	0,0
AMA15	●	PUERTO DE MANTA (EC)	0,0
AMA61	●	IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DEL COCA (EC)	17,1
AMA71	●	PUERTO DE PROVIDENCIA (EC)	25,0
TOTAL			98,1

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

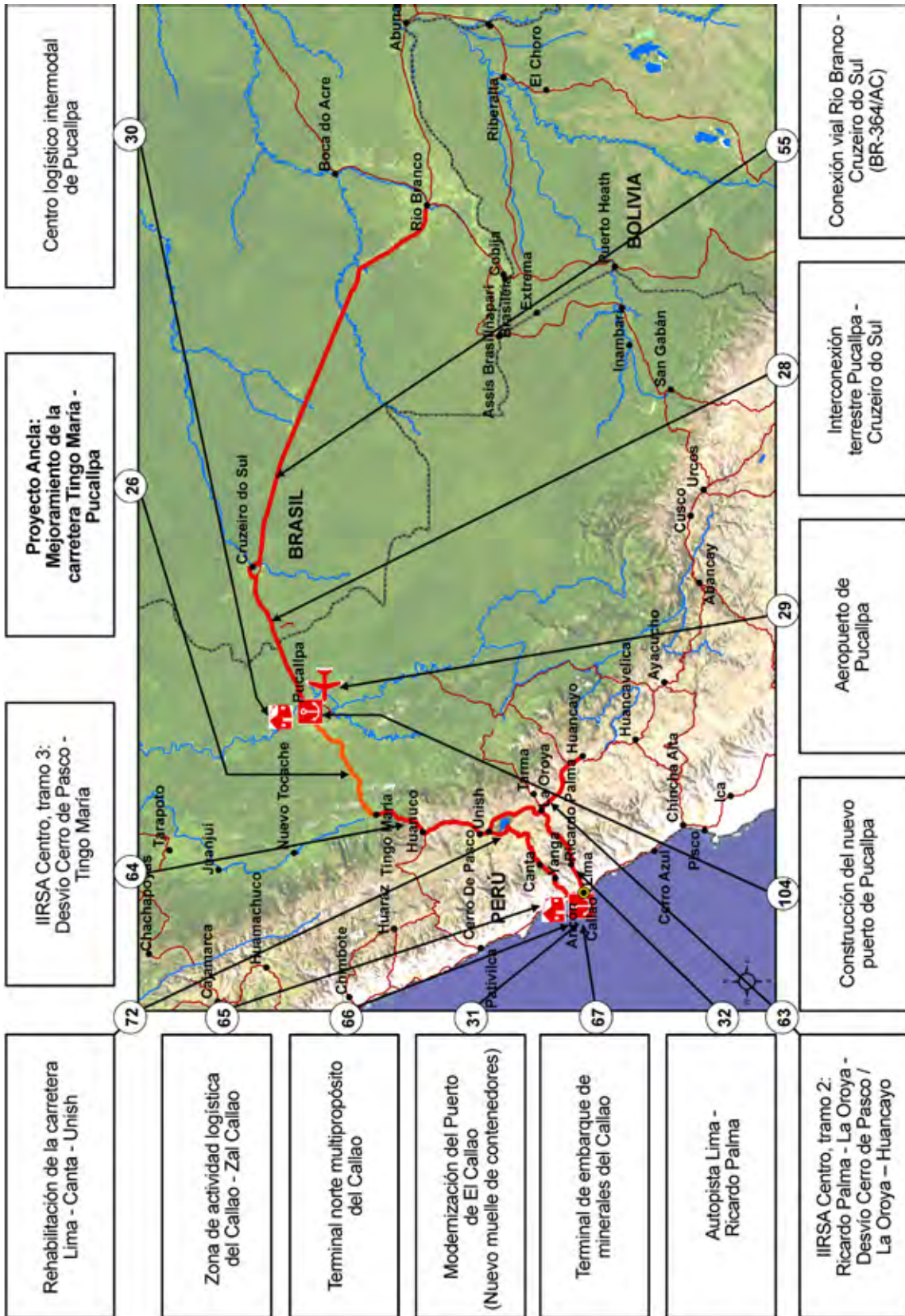


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- 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.

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA16	●	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS (PE)	231,7
AMA17	●	REHABILITACIÓN DEL AEROPUERTO DE PIURA (PE)	7,2
AMA18	●	AEROPUERTO DE YURIMAGUAS (PE)	15,7
AMA19	●	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EL REPOSO - SARAMIRIZA (RUTA NACIONAL N° 4C) (PE)	371,5
AMA20	●	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA (PE)	47,6
AMA21	●	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS (PE)	15,0
AMA22	●	PUERTO DE BAYÓVAR (PE)	70,0
AMA23	●	PUERTO DE SARAMIRIZA (PE)	3,5
AMA24	●	PUERTO DE PAITA (PE)	266,9
AMA25	●	CARRETERA PAITA - TARAPOTO (PE)	273,7
AMA102	●	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS (PE)	43,7
TOTAL			1.346,5

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



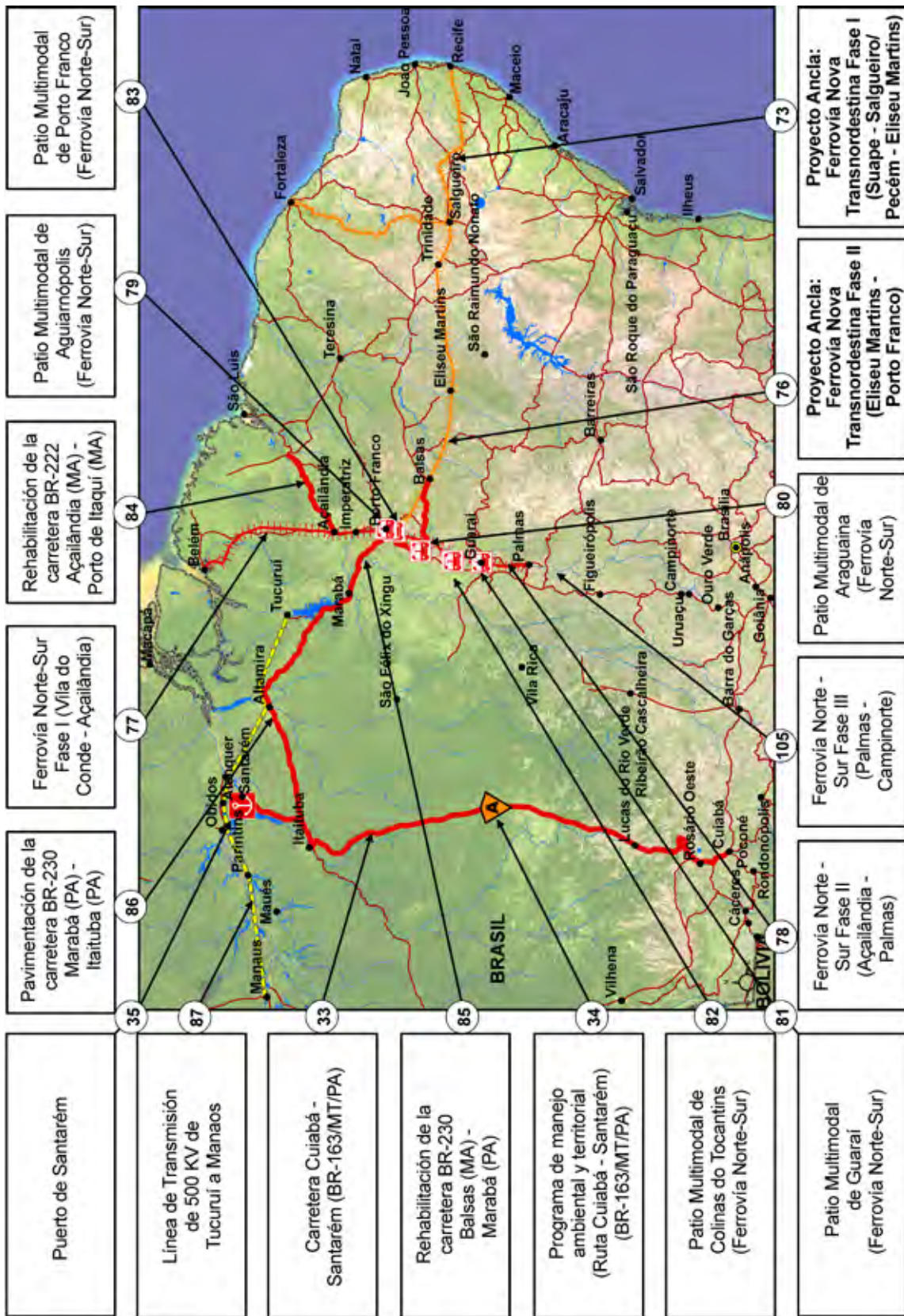
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- 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.

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA26	●	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA (PE)	438,4
AMA28	●	INTERCONEXIÓN TERRESTRE PUCALLPA - CRUZEIRO DO SUL (BR - PE)	0,0
AMA29	●	AEROPUERTO DE PUCALLPA (PE)	9,4
AMA30	●	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA (PE)	15,0
AMA31	●	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES) (PE)	704,8
AMA32	●	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA (PE)	242,0
AMA55	●	CONEXIÓN VIAL RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL (BR-364 / AC) (BR)	573,0
AMA63	●	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO (PE)	100,0
AMA64	●	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA (PE)	115,6
AMA65	●	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO (PE)	68,3
AMA66	●	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO (PE)	883,5
AMA67	●	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO (PE)	120,3
AMA72	●	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA LIMA - CANTA - UNISH (PE)	312,8
AMA104	●	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA (PE)	55,0
TOTAL			3.638,1

EJE AMAZONAS - Grupo 5:

Conexión entre la Cuenca Amazónica y el Nordeste Septentrional de Brasil

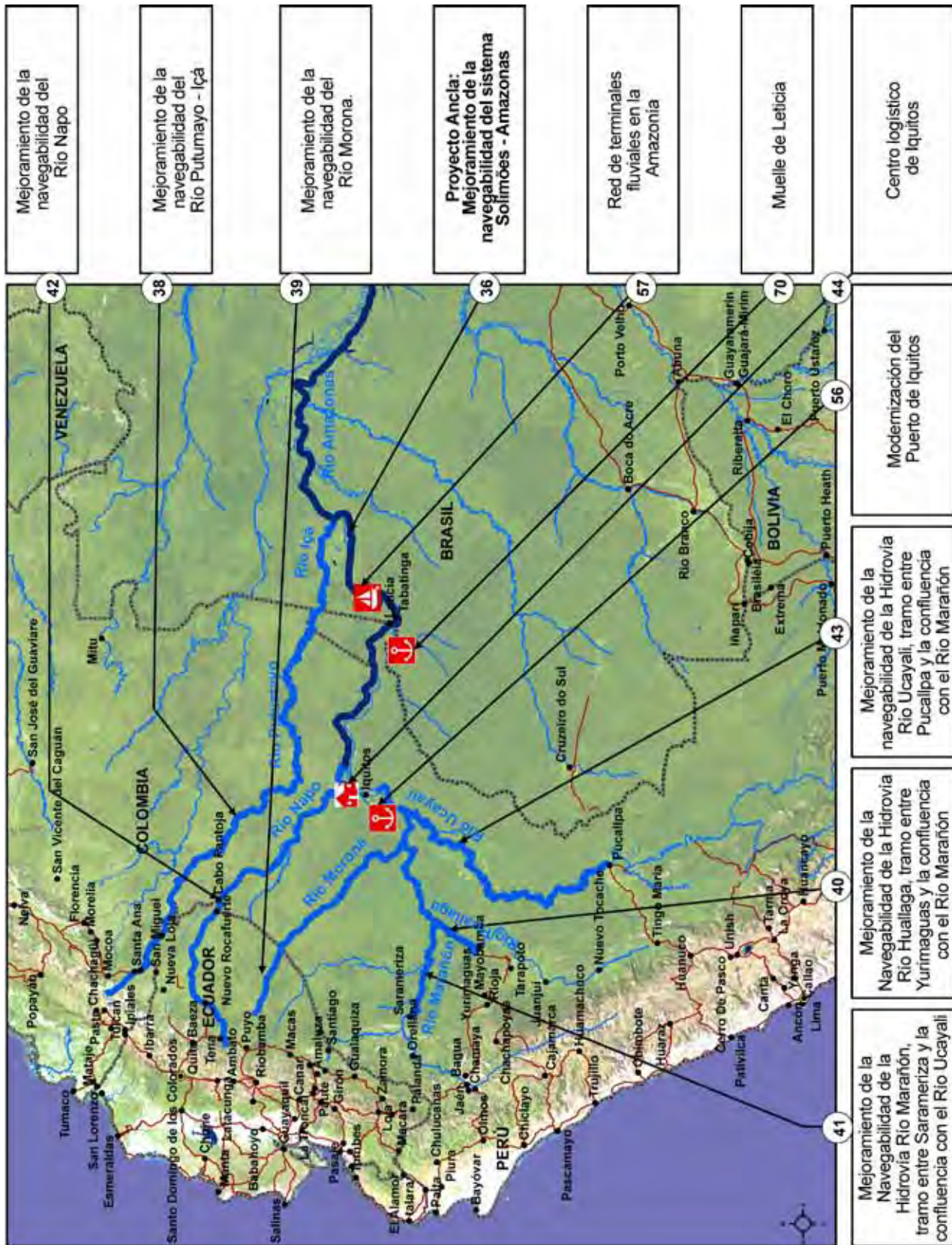


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA33	●	CARRETERA CUIABÁ - SANTARÉM (BR-163 / MT / PA) (BR)	1.000,0
AMA34	●	PROGRAMA DE MANEJO AMBIENTAL Y TERRITORIAL (RUTA CUIABÁ - SANTARÉM) (BR-163 / MT / PA) (BR)	12,0
AMA35	●	PUERTO DE SANTARÉM (BR)	85,0
AMA73	●	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO/PECÉM - ELISEU MARTINS) (BR)	3.000,0
AMA76	●	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE II (ELISEU MARTINS-PORTO FRANCO) (BR)	0,0
AMA77	●	FERROVÍA NORTE-SUR FASE I (VILA DO CONDE-AÇAILÂNDIA) (BR)	1.300,0
AMA78	●	FERROVÍA NORTE-SUR FASE II (AÇAILÂNDIA - PALMAS) (BR)	2.500,0
AMA79	●	PATIO MULTIMODAL DE AGUIARNÓPOLIS (FERROVÍA NORTE-SUR) (BR)	0,0
AMA80	●	PATIO MULTIMODAL DE ARAGUAINA (FERROVÍA NORTE-SUR) (BR)	35,0
AMA81	●	PATIO MULTIMODAL DE GUARAÍ (FERROVÍA NORTE-SUR) (BR)	447,0
AMA82	●	PATIO MULTIMODAL DE COLINAS DO TOCANTINS (FERROVÍA NORTE-SUR) (BR)	224,0
AMA83	●	PATIO MULTIMODAL DE PORTO FRANCO (FERROVÍA NORTE-SUR) (BR)	0,0
AMA84	●	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA BR-222 AÇAILÂNDIA (MA) - PORTO DE ITAQUI (MA) (BR)	300,0
AMA85	●	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA BR-230 BALSAS (MA) - MARABÁ (PA) (BR)	0,0
AMA86	●	PAVIMENTACIÓN DE LA CARRETERA BR-230 MARABÁ (PA) - ITAITUBA (PA) (BR)	1.000,0
AMA87	●	LÍNEA DE TRANSMISIÓN DE 500 KV DE TUCURUÍ A MANAOS (BR)	1.320,0
AMA105	●	FERROVÍA NORTE - SUR FASE III (PALMAS - CAMPINORTE) (BR)	600,0
TOTAL			11.823,0

EJE AMAZONAS - Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas

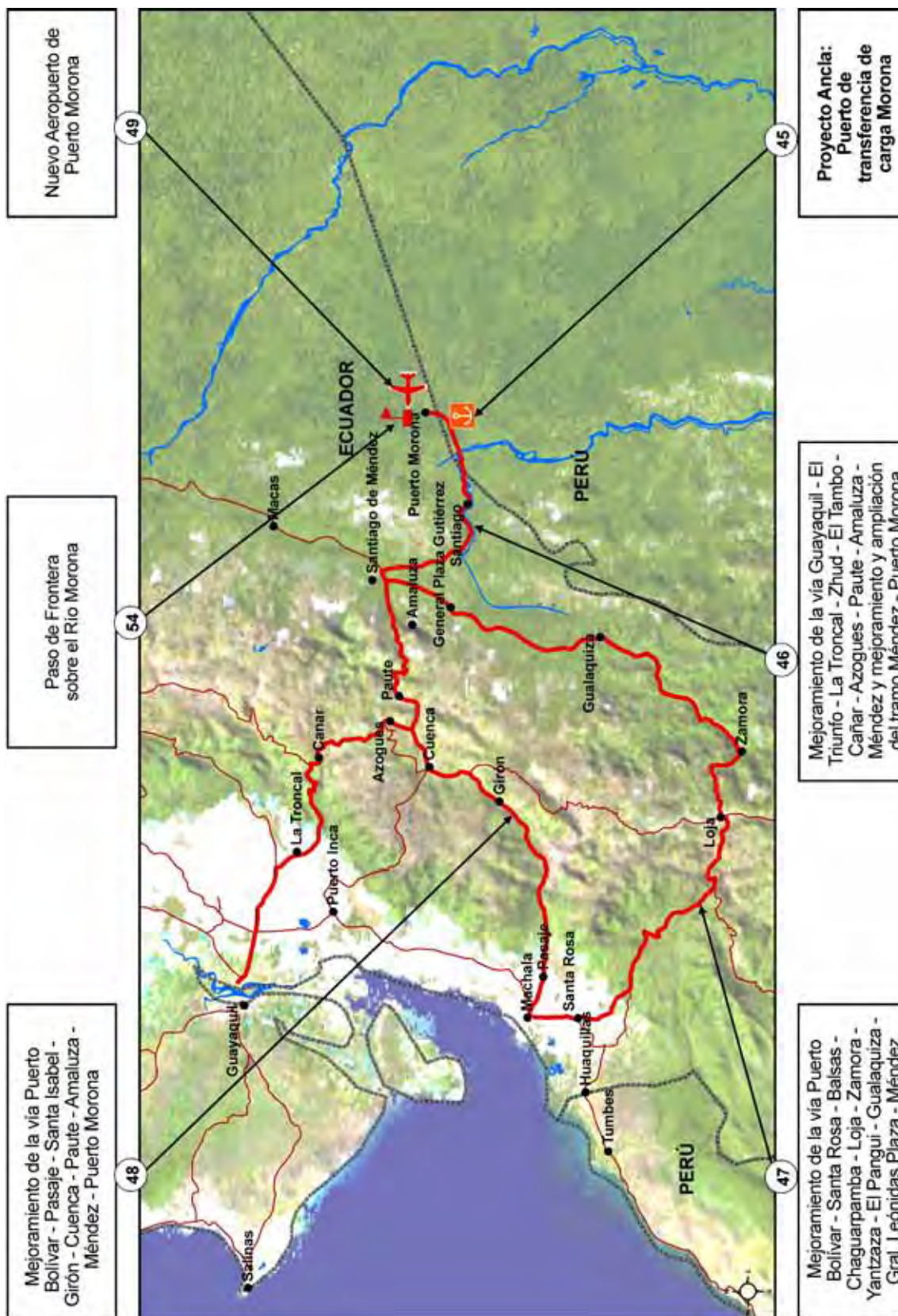


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- 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.

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 6	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA36	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL SISTEMA SOLIMÕES - AMAZONAS (BR)	8,0
AMA38	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO - IÇÁ (BR - CO - EC - PE)	15,0
AMA39	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA (EC - PE)	2,0
AMA40	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN (PE)	33,0
AMA41	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI (PE)	11,0
AMA42	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO (EC - PE)	5,7
AMA43	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN (PE)	19,0
AMA44	●	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS (PE)	15,0
AMA56	●	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS (PE)	39,6
AMA57	●	RED DE TERMINALES FLUVIALES EN LA AMAZONÍA (BR)	185,0
AMA70	●	MUELLE DE LETICIA (CO)	2,5
TOTAL			335,8

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

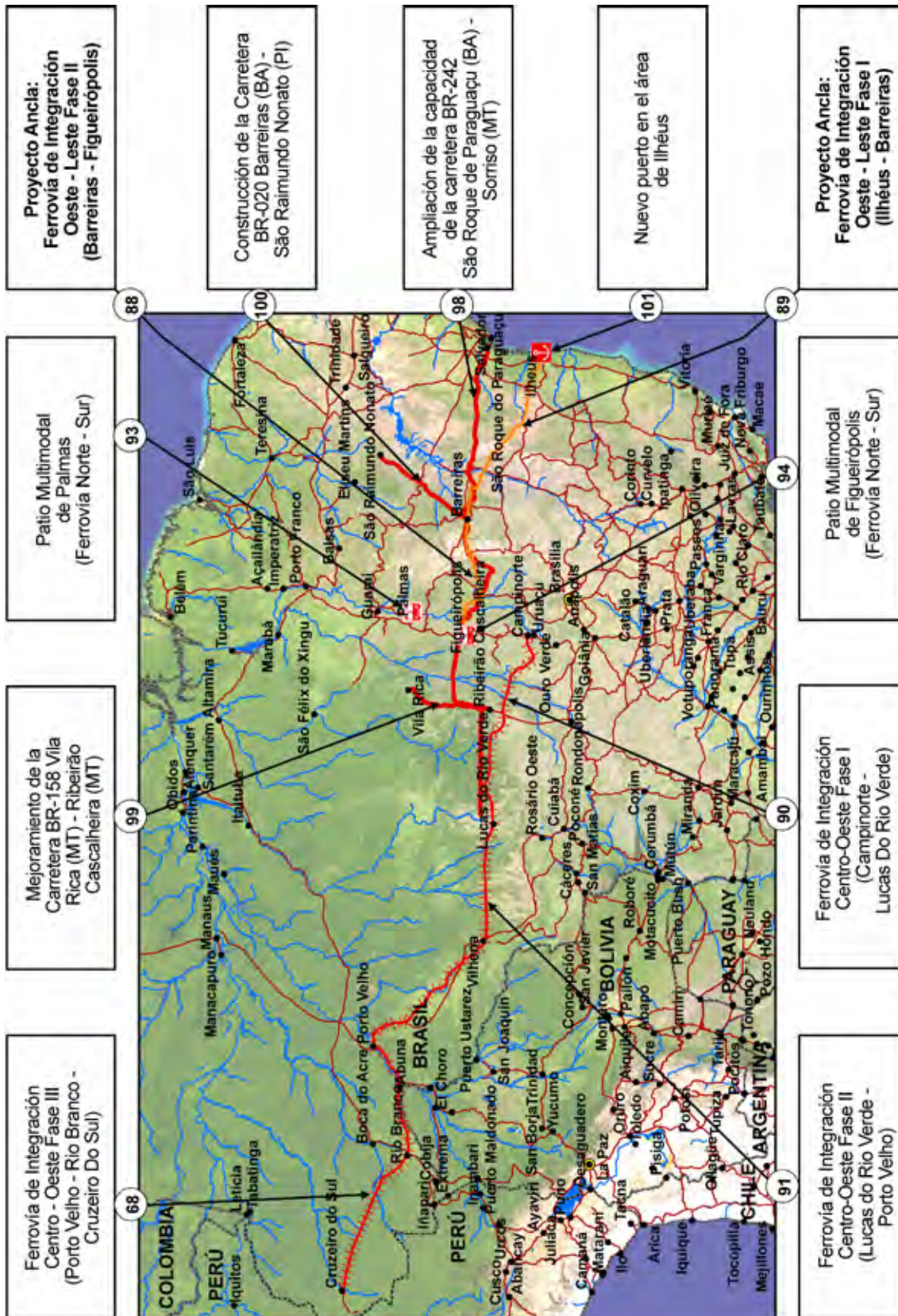


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- 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.

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 7	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA45	●	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA (EC)	5,0
AMA46	●	MEJORAMIENTO DE LA VÍA GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - ZHUD - EL TAMBO - CAÑAR - AZOGUES - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ Y MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL TRAMO MÉNDEZ - PUERTO MORONA (EC)	140,0
AMA47	●	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - SANTA ROSA - BALSAS - CHAGUARPAMBA - LOJA - ZAMORA - YANTZAZA - EL PANGUI - GUALAQUIZA - GRAL. LEÓNIDAS PLAZA - MÉNDEZ (EC)	167,7
AMA48	●	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - PASAJE - SANTA ISABEL - GIRÓN - CUENCA - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ - PUERTO MORONA (EC)	26,8
AMA49	●	NUEVO AEROPUERTO DE PUERTO MORONA (EC)	136,4
AMA54	●	PASO DE FRONTERA SOBRE EL RÍO MORONA (EC - PE)	2,0
TOTAL			477,9

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



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje del Amazonas: Grupo 8	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA68	●	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO - OESTE FASE III (PORTO VELHO - RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL) (BR)	0,0
AMA88	●	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE II (BARREIRAS - FIGUEIRÓPOLIS) (BR)	550,0
AMA89	●	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE I (ILHÉUS - BARREIRAS) (BR)	2.000,0
AMA90	●	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE I (CAMPINORTE - LUCAS DO RIO VERDE) (BR)	2.000,0
AMA91	●	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN CENTRO-OESTE FASE II (LUCAS DO RIO VERDE - PORTO VELHO) (BR)	0,0
AMA93	●	PATIO MULTIMODAL DE PALMAS (FERROVÍA NORTE - SUR) (BR)	0,0
AMA94	●	PATIO MULTIMODAL DE FIGUEIRÓPOLIS (FERROVÍA NORTE - SUR) (BR)	0,0
AMA98	●	AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA CARRETERA BR-242 SÃO ROQUE DE PARAGUAÇU (BA) - SORRISO (MT) (BR)	200,0
AMA99	●	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA BR-158 VILA RICA (MT) - RIBEIRÃO CASCALHEIRA (MT) (BR)	183,0
AMA100	●	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA BR-020 BARREIRAS (BA) - SÃO RAIMUNDO NONATO (PI) (BR)	520,0
AMA101	●	NUEVO PUERTO EN EL ÁREA DE ILHÉUS (BR)	1.400,0
TOTAL			6.853,0

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE DEL AMAZONAS

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje del Amazonas ochenta y dos proyectos con una inversión estimada de US\$ 25.070,2 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro D.1 • Indicadores Generales del Eje del Amazonas

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL PUTUMAYO	6	497,8
Grupo 2	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL NAPO	6	98,1
Grupo 3	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL HUALLAGA - MARAÑÓN	11	1.346,5
Grupo 4	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL UCAYALI	14	3.638,1
Grupo 5	CONEXIÓN ENTRE LA CUENCA AMAZÓNICA Y EL NORDESTE SEPTENTRIONAL DE BRASIL	17	11.823,0
Grupo 6	RED DE HIDROVÍAS AMAZÓNICAS	11	335,8
Grupo 7	ACCESO A LA HIDROVÍA DEL MORONA - MARAÑÓN - AMAZONAS	6	477,9
Grupo 8	CONEXIÓN FERROVIARIA PORTO VELHO - NORDESTE MERIDIONAL DE BRASIL	11	6.853,0
TOTAL		82	25.070,2

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

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

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	45	54,9	11.362,0	45,3
Privado	27	32,9	11.077,5	44,2
Público/Privado	10	12,2	2.630,7	10,5
TOTAL	82	100,0	25.070,2	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro D.3 · Proyectos API del Eje del Amazonas

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
1	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS (PE)	471,8
AMA16	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS (*) (PE)	231,7
AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA (PE)	47,6
AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS (PE)	15,0
AMA24	PUERTO DE PAITA (PE)	266,9
AMA25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO (*) (PE)	273,7
AMA40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN (PE)	33,0
AMA41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI (PE)	11,0
AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS (PE)	15,0
AMA56	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS (PE)	39,6
AMA102	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS (PE)	43,7
2	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS (PE)	2.761,9
AMA26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA (PE)	438,4
AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA (PE)	15,0
AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES) (PE)	704,8
AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA (PE)	242,0
AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN (PE)	19,0
AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO (PE)	100,0
AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA (PE)	115,6
AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO (PE)	68,3
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO (PE)	883,5
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO (PE)	120,3
AMA104	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA (PE)	55,0

Continúa en prox. página...

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
3	ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS (BR - CO - EC - PE)	52,8
AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO - IÇÁ (BR - CO - EC - PE)	15,0
AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA (EC - PE)	2,0
AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO (EC - PE)	5,8
AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA (EC)	5,0
AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA (EC)	25,0
TOTAL		3.286,4

Nota: (*): Estos dos proyectos individuales se encuentran concluidos con anterioridad a la creación de la API y fueron incorporados a la Agenda dado que complementan la red de conectividad del proyecto estructurado

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

Cuadro D.4 • Composición Sectorial del Eje del Amazonas

Subsector	Transporte				Energía			
	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	6	7,4	231,8	0,9				
Carretero	23	28,4	6.688,9	28,2				
Ferroviano	10	12,3	11.950,0	50,3				
Fluvial	18	22,2	545,0	2,3				
Marítimo	9	11,1	3.450,5	14,5				
Multimodal	13	16,1	872,0	3,7				
Pasos de Frontera	2	2,5	12,0	0,1				
Interconexión Energética					1	100,0	1.320,0	100,0
TOTAL	81	100,0	23.750,2	100,0	1	100,0	1.320,0	100,0

Cuadro D.5 • Transporte Aéreo

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación/ Adecuación de Aeropuertos	3	33,6
Nuevos aeropuertos	3	198,2
TOTAL	6	231,8

Cuadro D.6 • Transporte Carretero

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación de capacidad de la carretera	5	1.352,2
Rehabilitación de calzada y estructuras	12	2.231,7
Pavimentación (obra nueva)	6	3.105,0
TOTAL	23	6.688,9

Cuadro D.7 • Transporte Ferroviario

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Construcción de ferrovías	10	11.950,0
TOTAL	10	11.950,0

Cuadro D.8 • Transporte Fluvial

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Adecuación de puertos existentes fluviales (Ampliación)	6	161,5
Construcción de nuevos puertos fluviales	5	289,7
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	7	93,8
TOTAL	18	545,0

Cuadro D.9 • Pasos de Frontera

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	2	12,0
TOTAL	2	12,0

Cuadro D.10 • Transporte Marítimo

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	6	1.275,7
Nuevos puertos marítimos	3	2.174,8
TOTAL	9	3.450,5

Cuadro D.11 • Transporte Multimodal

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Estaciones de transferencia	13	872,0
TOTAL	13	872,0

Cuadro D.12 • Interconexión Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	1	1.320,0
TOTAL	1	1.320,0

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE AMAZONAS

Cuadro D.13 - **Proyectos por Etapa de Ejecución**

Etapa	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	19	23,2	1.643,3	6,6
Pre-Ejecución	21	25,6	5.000,6	19,9
Ejecución	25	30,5	12.564,0	50,1
Concluido	17	20,7	5.862,3	23,4
TOTAL	82	100,0	25.070,2	100,0

Cuadro D.14 - **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
AMA11	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE TENA (EC)	46,0
AMA16	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS (PE)	231,7
AMA22	PUERTO DE BAYÓVAR (PE)	70,0
AMA24	PUERTO DE PAITA (PE)	266,9
AMA25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO (PE)	273,7
AMA34	PROGRAMA DE MANEJO AMBIENTAL Y TERRITORIAL (RUTA CUIABÁ - SANTARÉM) (BR-163 / MT / PA) (BR)	12,0
AMA36	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL SISTEMA SOLIMÕES - AMAZONAS (BR)	8,0
AMA46	MEJORAMIENTO DE LA VÍA GUAYAQUIL - EL TRIUNFO - LA TRONCAL - ZHUD - EL TAMBO - CAÑAR - AZOGUES - PAUTE - AMALUZA - MÉNDEZ Y MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL TRAMO MÉNDEZ - PUERTO MORONA (EC)	140,0
AMA47	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PUERTO BOLÍVAR - SANTA ROSA - BALSAS - CHAGUARPAMBA - LOJA - ZAMORA - YANTZAZA - EL PANGUI - GUALAQUIZA - GRAL. LEÓNIDAS PLAZA - MÉNDEZ (EC)	167,7
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO (PE)	120,3
AMA78	FERROVÍA NORTE-SUR FASE II (AÇAILÂNDIA - PALMAS) (BR)	2.500,0
AMA80	PATIO MULTIMODAL DE ARAGUAINA (FERROVÍA NORTE-SUR) (BR)	35,0
AMA81	PATIO MULTIMODAL DE GUARÁÍ (FERROVÍA NORTE-SUR) (BR)	447,0
AMA82	PATIO MULTIMODAL DE COLINAS DO TOCANTINS (FERROVÍA NORTE-SUR) (BR)	224,0
AMA83	PATIO MULTIMODAL DE PORTO FRANCO (FERROVÍA NORTE-SUR) (BR)	0,0
AMA87	LÍNEA DE TRANSMISIÓN DE 500 KV DE TUCURUÍ A MANAOS (BR)	1.320,0
AMA93	PATIO MULTIMODAL DE PALMAS (FERROVÍA NORTE - SUR) (BR)	0,0
TOTAL		5.862,3

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje del Amazonas diez Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 6.663 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

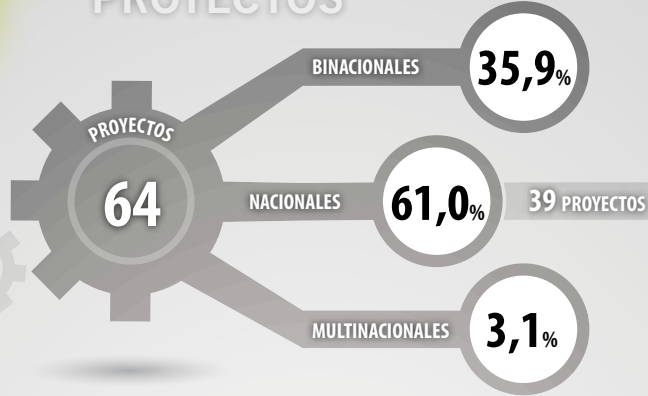
Cuadro D.15 • Proyectos Ancla

Grupo	Código	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	AMA01	CORREDOR VIAL TUMACO - PASTO - MOCOA - PUERTO ASÍS (CO)	404,9	Público/Privado	Nacional	Ejecución
2	AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA (EC)	25,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
3	AMA16	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS (PE)	231,7	Público/Privado	Nacional	Concluido
4	AMA26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA (PE)	438,4	Público	Nacional	Ejecución
5	AMA73	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO/PECÉM - ELISEU MARTINS) (BR)	3.000,0	Privado	Nacional	Ejecución
5	AMA76	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE II (ELISEU MARTINS-PORTO FRANCO) (BR)	0,0	Público	Nacional	Perfil
6	AMA36	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL SISTEMA SOLIMÕES - AMAZONAS (BR)	8,0	Público	Nacional	Concluido
7	AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA (EC)	5,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
8	AMA89	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE I (ILHÉUS - BARREIRAS) (BR)	2.000,0	Público	Nacional	Ejecución
8	AMA88	FERROVÍA DE INTEGRACIÓN OESTE - LESTE FASE II (BARREIRAS - FIGUEIRÓPOLIS) (BR)	550,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
TOTAL			6.663,0			

EJE ANDINO



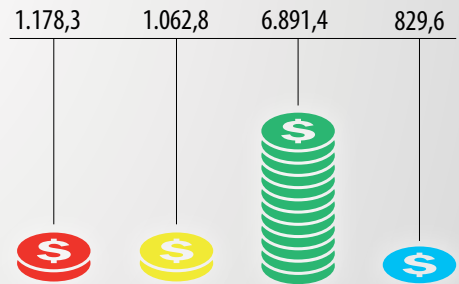
PROYECTOS



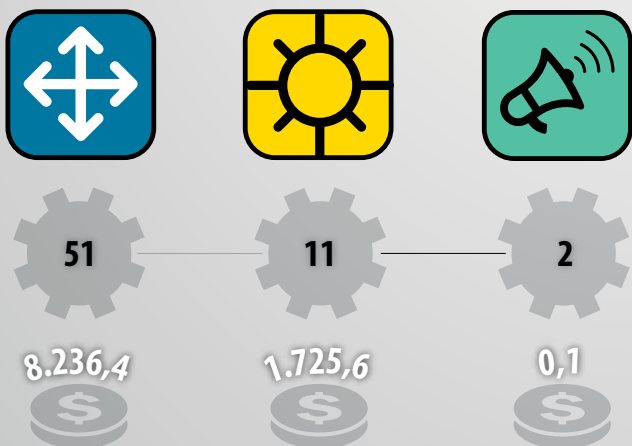
INVERSION ESTIMADA



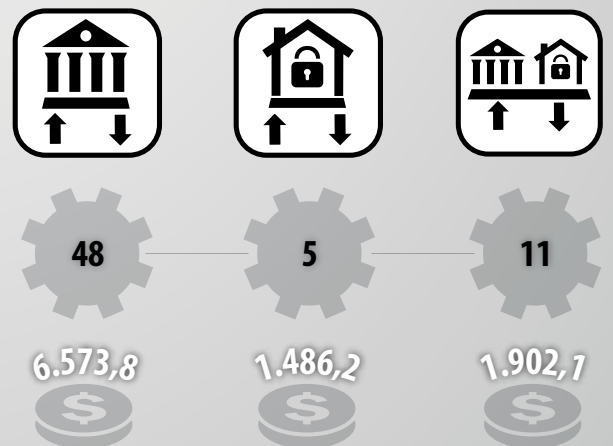
CARTERA DE PROYECTOS POR ETAPA



POR SECTOR



POR TIPO DE FINANCIAMIENTO

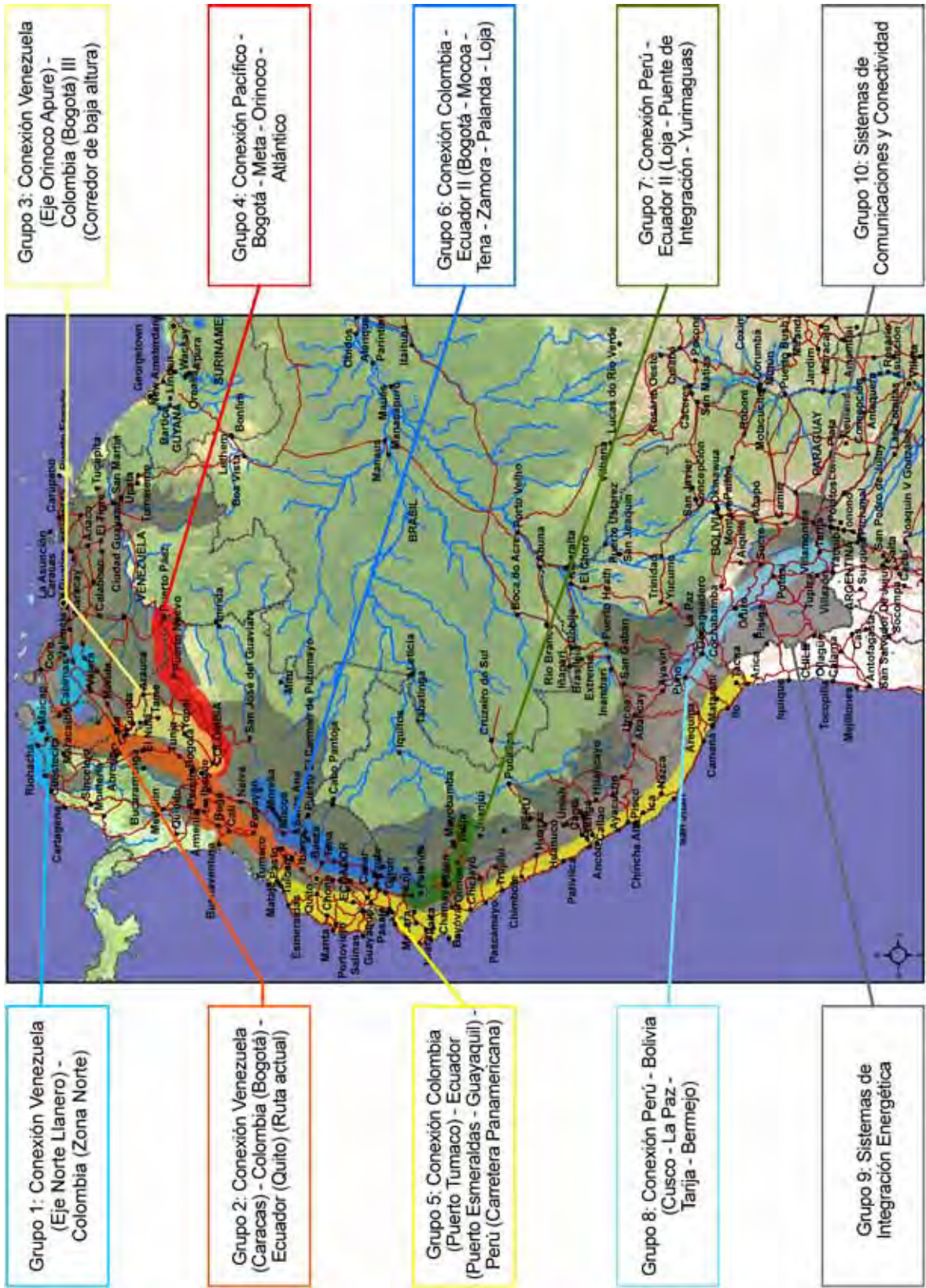


EJE ANDINO

Área de influencia



Grupos de proyectos



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



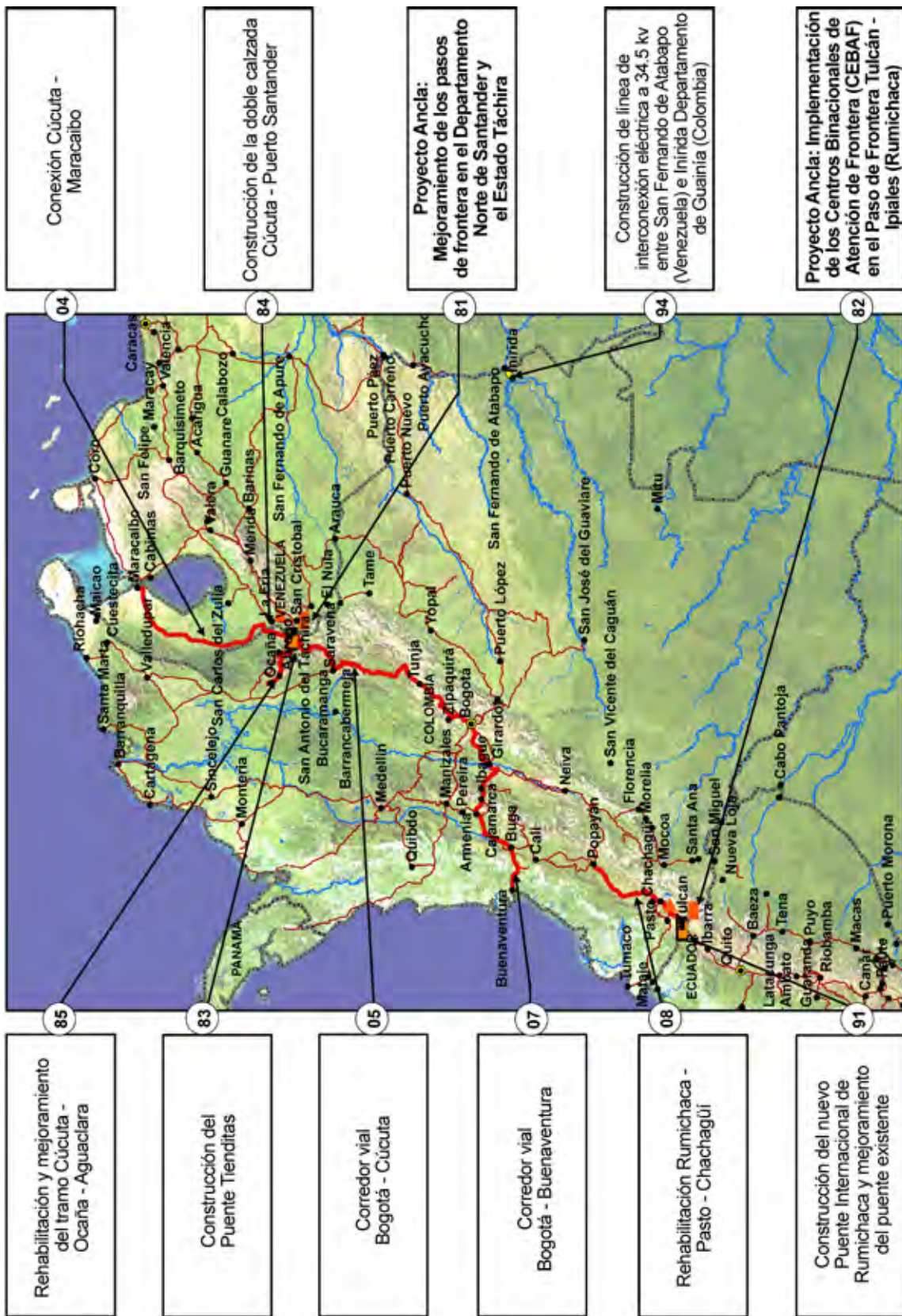
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND01	●	CORREDOR VIAL SANTA MARTA - PARAGUACHÓN - MARACAIBO - BARQUISIMETO - ACARIGUA (CO - VE)	411,2
AND02	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN (VE)	2,0
TOTAL			2,0

EJE ANDINO - Grupo 2:

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



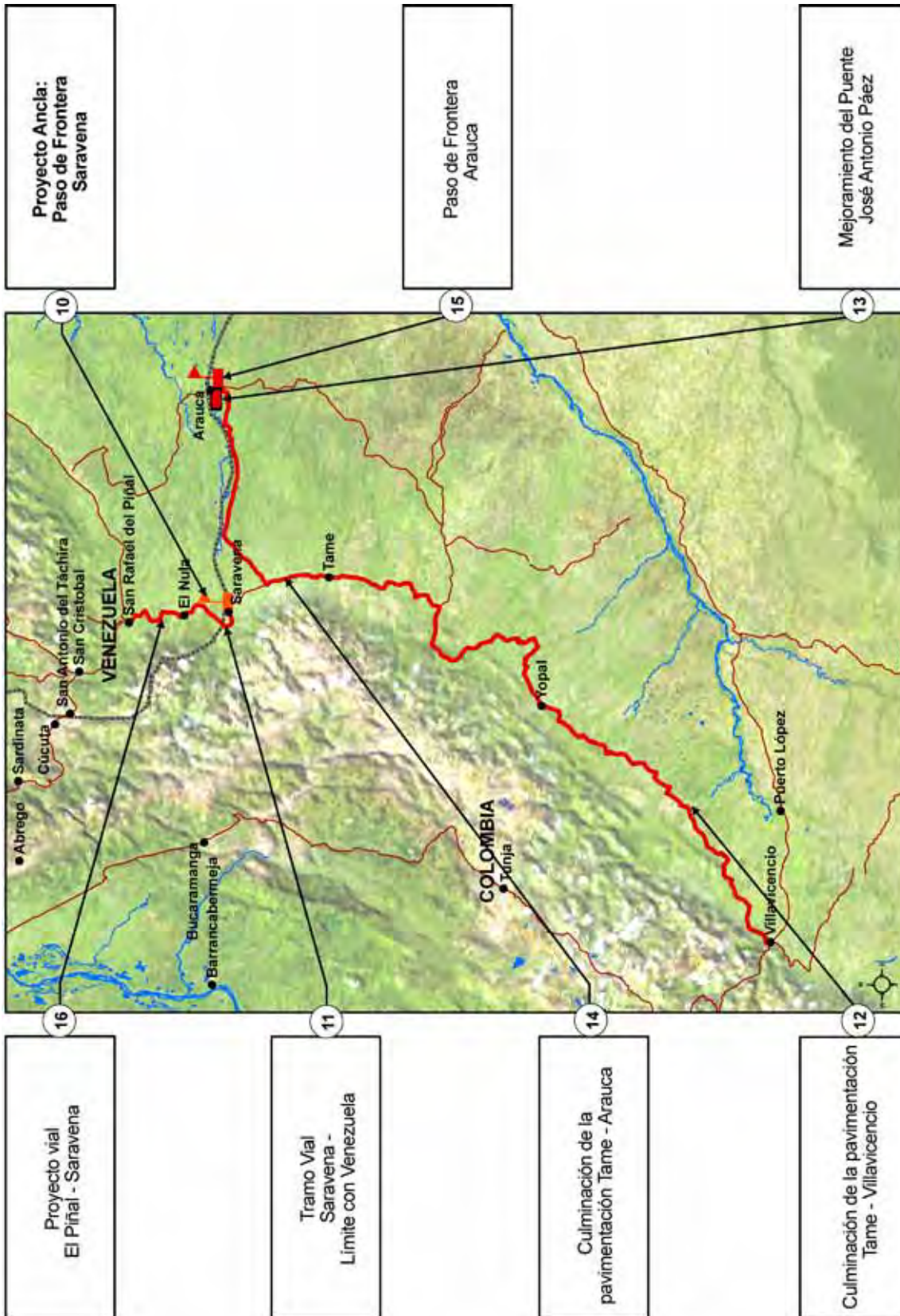
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Potenciar las relaciones 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.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND04	●	CONEXIÓN CÚCUTA - MARACAIBO (CO - VE)	0,3
AND05	●	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA (CO)	1.559,0
AND07	●	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA* (CO)	1.791,0
AND08	●	REHABILITACIÓN RUMICHACA - PASTO - CHACHAGÜÍ (CO)	221,0
AND81	●	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA (CO - VE)	2,0
AND82	●	IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA) (CO - EC)	65,0
AND83	●	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE TIENDITAS (CO - VE)	0,9
AND84	●	CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA CUCUTÁ - PUERTO SANTANDER (CO)	1,8
AND85	●	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL TRAMO CÚCUTA - OCAÑA - AGUACLARA (CO)	120,7
AND91	●	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMICHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE (CO - EC)	4,1
AND94	●	CONSTRUCCIÓN DE LÍNEA DE INTERCONEXION ELÉCTRICA A 34.5 KV ENTRE SAN FERNANDO DE ATABAPO (VENEZUELA) E INÍRIDA DEPARTAMENTO DE GUAINIA (COLOMBIA) (CO - VE)	0,0
TOTAL			3.765,8

EJE ANDINO - Grupo 3:

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



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND10	●	PASO DE FRONTERA SARAVERA (CO)	3,3
AND11	●	TRAMO VIAL SARAVERA - LÍMITE CON VENEZUELA (CO)	16,0
AND12	●	CULMINACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN TAME - VILLAVICENCIO (CO)	3,6
AND13	●	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ (CO)	1,3
AND14	●	CULMINACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN TAME - ARAUCA (CO)	10,6
AND15	●	PASO DE FRONTERA ARAUCA (VE)	2,0
AND16	●	PROYECTO VIAL EL PIÑAL - SARAVERA (VE)	6,8
TOTAL			43,6

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



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

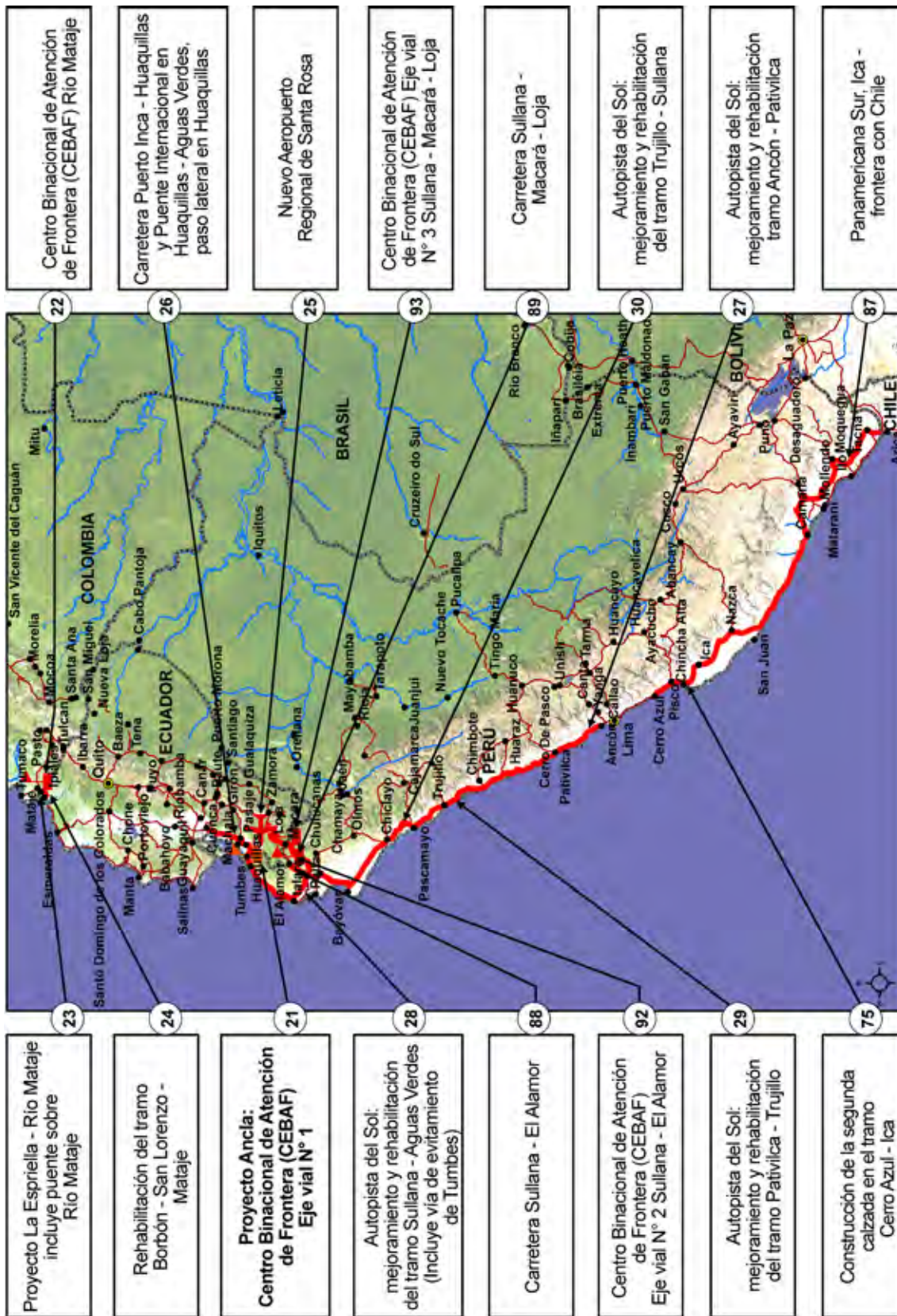
- Desarrollar un corredor bioceánico Pacífico - Bogotá - Meta - Orinoco - Atlántico para incentivar intercambios comerciales entre regiones de Colombia (Orinoquia, Andina, Pacífico) y Venezuela (Llanos, incluyendo los estados de Anzoátegui y Monagas, Guayana, Delta del Orinoco) y para proyectar estas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

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND07	●	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA(*) (CO)	1.791,0
AND17	●	PROYECTO MULTIMODAL PUERTO GAITÁN - PUERTO CARREÑO, INCLUYE MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO META (CO)	108,0
AND18	●	TRAMOS FALTANTES DE PAVIMENTACIÓN ENTRE VILLAVICENCIO Y PUERTO LÓPEZ (CO)	26,0
AND19	●	PASO DE FRONTERA PUERTO CARREÑO (VE)	1,0
TOTAL			1.926,0

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

EJE ANDINO - Grupo 5:

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

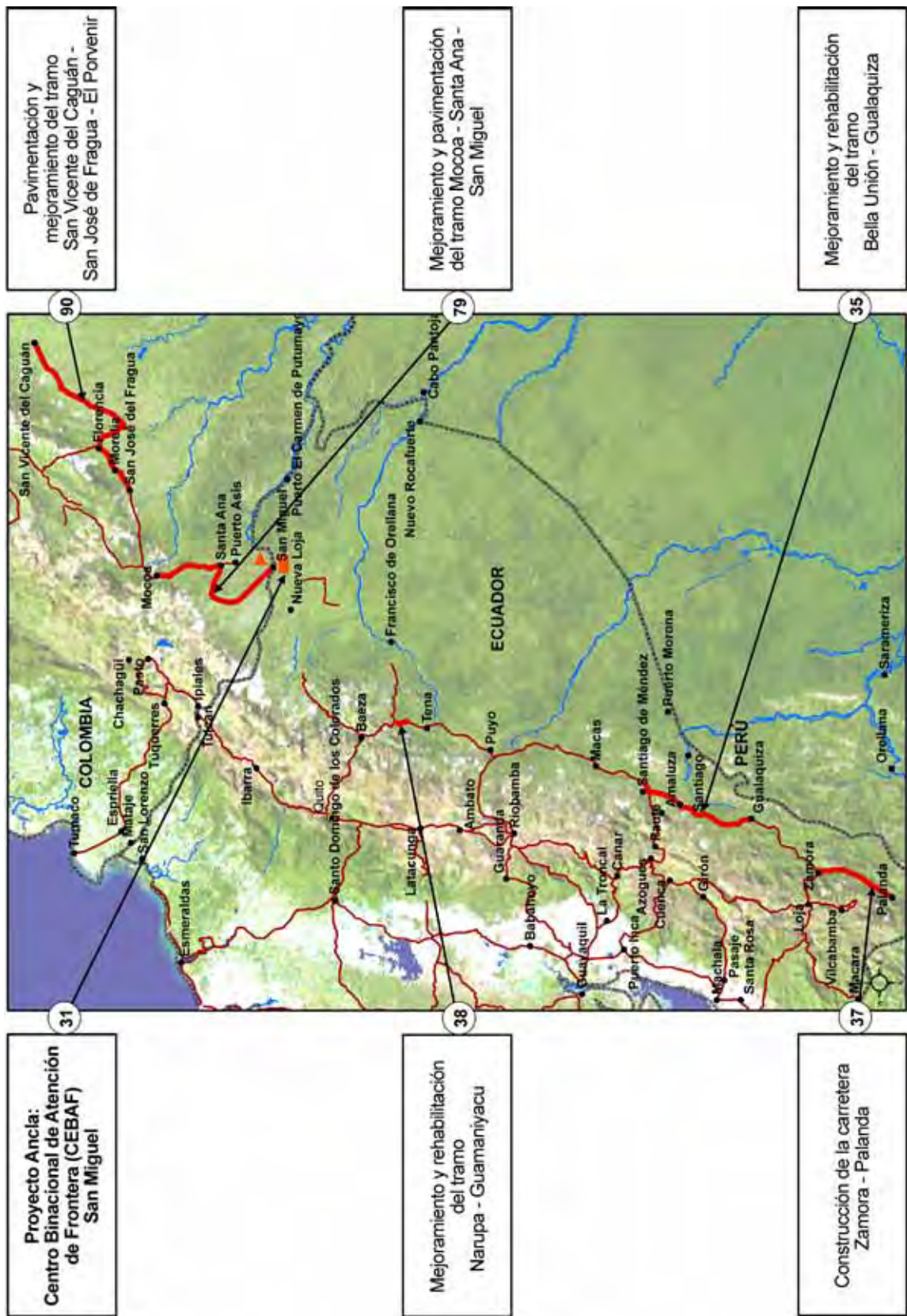


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Potenciar las relaciones comerciales y turísticas del principal corredor vial que articula las zonas costeras de Perú y Ecuador, así como del Pacífico Sur colombiano.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND21	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°1 (EC - PE)	15,9
AND22	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) RÍO MATAJE (CO - EC)	3,0
AND23	●	PROYECTO LA ESPRIELLA - RÍO MATAJE INCLUYE PUENTE SOBRE RÍO MATAJE (CO - EC)	25,0
AND24	●	REHABILITACIÓN DEL TRAMO BORBÓN - SAN LORENZO - MATAJE (EC)	5,3
AND25	●	NUEVO AEROPUERTO REGIONAL DE SANTA ROSA (EC)	47,1
AND26	●	CARRETERA PUERTO INCA - HUAQUILLAS Y PUENTE INTERNACIONAL EN HUAQUILLAS - AGUAS VERDES, PASO LATERAL EN HUAQUILLAS (EC - PE)	85,8
AND27	●	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO ANCÓN - PATIVILCA (PE)	75,0
AND28	●	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES) (PE)	515,5
AND29	●	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO PATIVILCA - TRUJILLO (PE)	401,6
AND30	●	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO TRUJILLO - SULLANA (PE)	441,2
AND75	●	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA EN EL TRAMO CERRO AZUL - ICA (PE)	394,2
AND87	●	PANAMERICANA SUR, ICA - FRONTERA CON CHILE (PE)	460,0
AND88	●	CARRETERA SULLANA - EL ALAMOR (PE)	29,5
AND89	●	CARRETERA SULLANA - MACARA - LOJA (PE)	48,4
AND92	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°2 SULLANA - EL ALAMOR (EC - PE)	20,0
AND93	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°3 SULLANA - MACARÁ - LOJA (EC - PE)	0,0
TOTAL			2.567,5

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

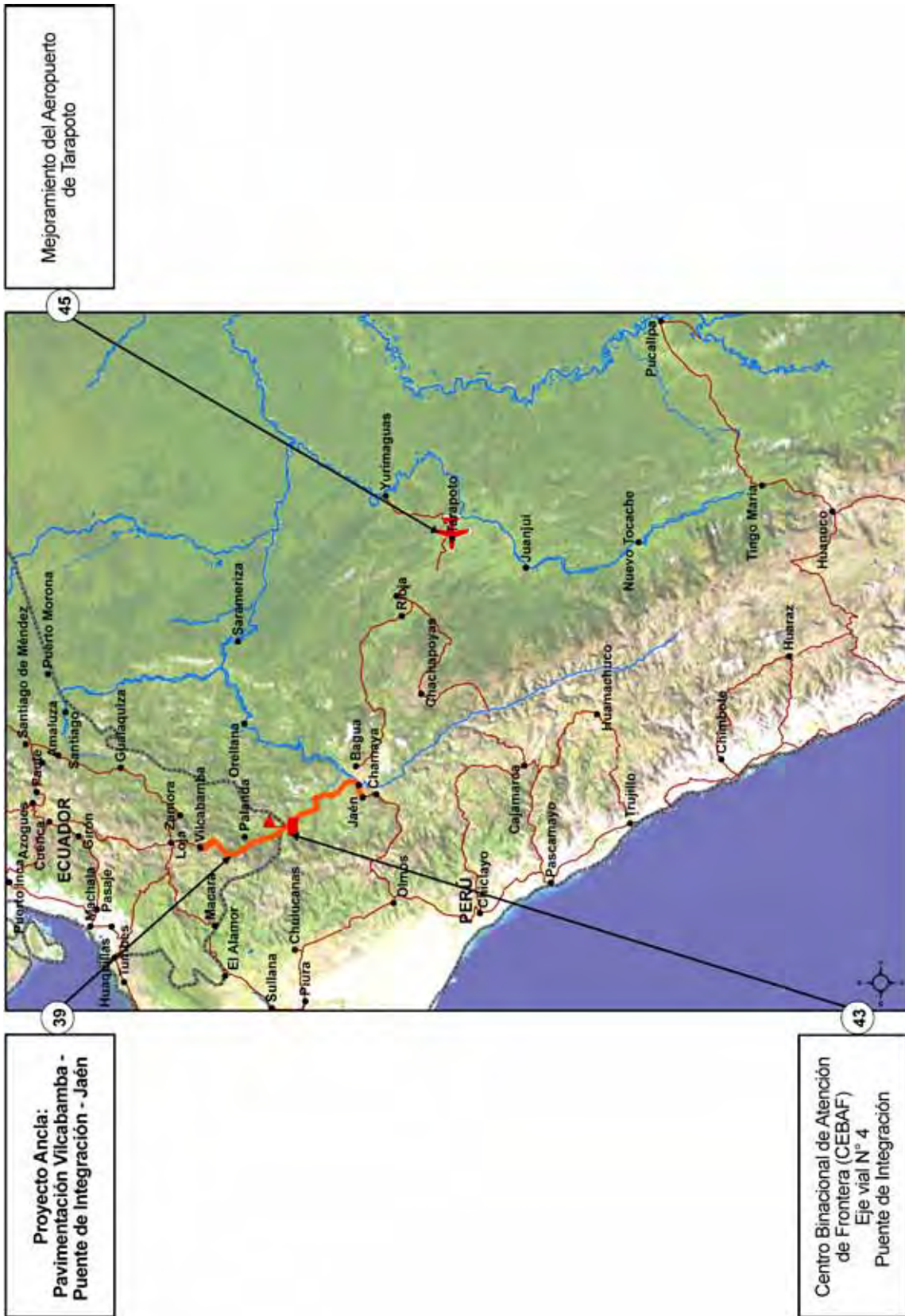


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 6	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND31	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL (CO - EC)	25,0
AND35	●	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO BELLA UNIÓN - GUALAQUIZA (EC)	23,2
AND37	●	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA ZAMORA - PALANDA (EC)	1,3
AND38	●	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO NARUPA - GUAMANIYACU (EC)	23,6
AND79	●	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL (CO)	133,6
AND90	●	PAVIMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL TRAMO SAN VICENTE DEL CAGUÁN - SAN JOSÉ DE FRAGUA - EL PORVENIR (CO)	239,3
TOTAL			446,0

EJE ANDINO - Grupo 7:
Conexión Perú - Ecuador II (Loja - Puente de Integración - Yurimaguas)



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.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 7	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND39	●	PAVIMENTACIÓN VILCABAMBA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - JAÉN (EC - PE)	337,9
AND43	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°4 PUENTE DE INTEGRACIÓN (EC - PE)	20,0
AND45	●	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE TARAPOTO (PE)	6,9
TOTAL			364,8

EJE ANDINO - Grupo 8:
 Conexión Perú - Bolivia (Cusco - La Paz - Tarija - Bermejo)

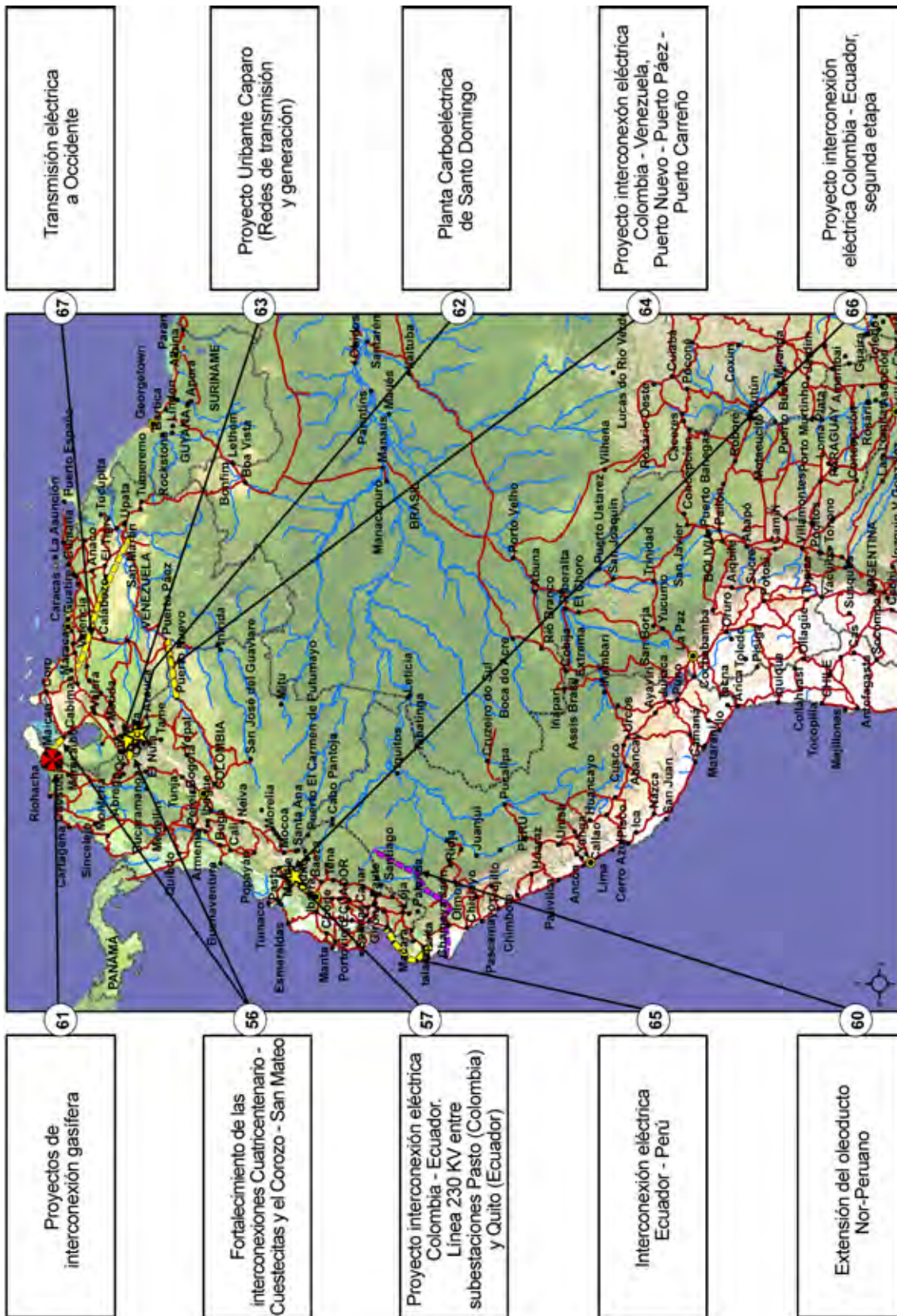


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- 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.

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 8	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND47	●	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO (BO - PE)	40,3
AND48	●	CULMINACIÓN DE PAVIMENTACIÓN POTOSÍ - TARIJA (BO)	238,2
AND51	●	AMPLIACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA JULIACA - DESAGUADERO (PE)	243,2
AND54	●	CONSTRUCCIÓN DE LA INTERCONEXIÓN FERROVIARIA BOLIVIA - PERÚ (BO - PE)	390,0
TOTAL			911,7

EJE ANDINO - Grupo 9: Sistemas de Integración Energética



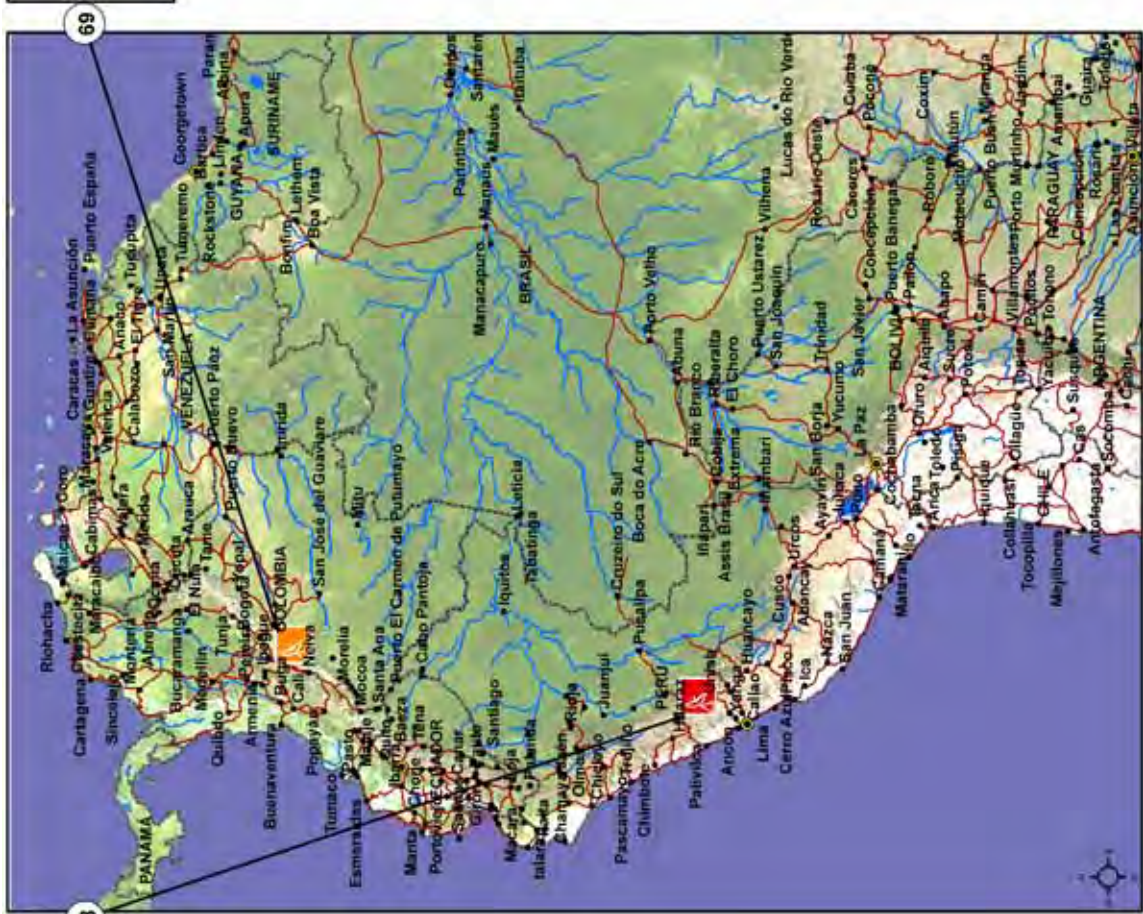
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 9	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND56	●	FORTALECIMIENTO DE LAS INTERCONEXIONES CUATRICENTENARIO - CUESTECITAS Y EL COROZO - SAN MATEO (CO - VE)	125,2
AND57	●	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - ECUADOR. LÍNEA 230 KV ENTRE SUBESTACIONES PASTO (COLOMBIA) Y QUITO (ECUADOR) (CO - EC)	45,4
AND60	●	EXTENSIÓN DEL OLEODUCTO NOR-PERUANO (EC - PE)	0,0
AND61	●	PROYECTOS DE INTERCONEXIÓN GASÍFERA (CO)	335,0
AND62	●	PLANTA CARBOELÉCTRICA DE SANTO DOMINGO (VE)	625,0
AND63	●	PROYECTO URIBANTE CAPARO (REDES DE TRANSMISIÓN Y GENERACIÓN) (VE)	0,0
AND64	●	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - VENEZUELA, PUERTO NUEVO - PUERTO PÁEZ - PUERTO CARREÑO (CO)	5,0
AND65	●	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ECUADOR - PERÚ (EC - PE)	0,0
AND66	●	PROYECTO INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA COLOMBIA - ECUADOR, SEGUNDA ETAPA (CO - EC)	0,0
AND67	●	TRANSMISIÓN ELÉCTRICA A OCCIDENTE (VE)	590,0
TOTAL			1.725,6

EJE ANDINO - Grupo 10: Sistemas de Comunicaciones y Conectividad

Cableado de fibra óptica para telecomunicaciones en redes de transmisión



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

FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Andino: Grupo 10	Inversión Estimada (millones de US\$)
AND68	●	APROVECHAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE Y DE LAS NUEVAS CONEXIONES PARA AUMENTAR LA INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES (BO - CO - EC - PE - VE)	0,1
AND69	●	CABLEADO DE FIBRA ÓPTICA PARA TELECOMUNICACIONES EN REDES DE TRANSMISIÓN (BO - CO - EC - PE - VE)	0,0
TOTAL			0,1

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE ANDINO

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje Andino sesenta y cuatro proyectos con una inversión estimada de US\$ 9.962,1 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro E.1 • Indicadores Generales del Eje Andino

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	CONEXIÓN VENEZUELA (EJE NORTE LLANERO) - COLOMBIA (ZONA NORTE)	2	2,0
Grupo 2	CONEXIÓN VENEZUELA (CARACAS) - COLOMBIA (BOGOTÁ) - ECUADOR (QUITO) (RUTA ACTUAL)	11	3.765,8
Grupo 3	CONEXIÓN VENEZUELA (EJE ORINOCO APURE) - COLOMBIA (BOGOTÁ) III (CORREDOR DE BAJA ALTURA)	7	43,6
Grupo 4	CONEXIÓN PACÍFICO - BOGOTÁ - META - ORINOCO - ATLÁNTICO	4	1.926,0
Grupo 5	CONEXIÓN COLOMBIA (PUERTO TUMACO) - ECUADOR (PUERTO ESMERALDAS - GUAYAQUIL) - PERÚ (CARRETERA PANAMERICANA)	16	2.567,5
Grupo 6	CONEXIÓN COLOMBIA - ECUADOR II (BOGOTÁ - MOCOA - TENA - ZAMORA - PALANDA - LOJA)	6	446,0
Grupo 7	CONEXIÓN PERÚ - ECUADOR II (LOJA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - YURIMAGUAS)	3	364,8
Grupo 8	CONEXIÓN PERÚ - BOLIVIA (CUSCO - LA PAZ - TARIJA - BERMEJO)	4	911,7
Grupo 9	SISTEMAS DE INTEGRACIÓN ENERGÉTICA	10	1.725,6
Grupo 10	SISTEMAS DE COMUNICACIONES Y CONECTIVIDAD	2	0,1
TOTAL		64	9.962,1

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

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

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

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	48	75,0	6.573,8	66,0
Privado	5	7,8	1.486,2	14,9
Público/Privado	11	17,2	1.902,1	19,1
TOTAL	64	100,0	9.962,1	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro E.3 • Proyectos Api del Eje Andino

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
4	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO (CO - EC - VE)	3.350,0
AND05	Corredor vial Bogotá - Cúcuta (CO)	1.559,0
AND07	Corredor vial Bogotá - Buenaventura (CO)	1.791,0
5	INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR (CO - EC)	227,7
AND31	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel (CO - EC)	25,0
AND79	Mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel (CO)	133,6
AND82	Implementación de los Centros Binacionales de Atención de Frontera (CEBAF) en el Paso de Frontera Tulcán - Ipiales (Rumichaca) (CO - EC)	65,0
AND91	Construcción del nuevo Puente Internacional de Rumichaca y mejoramiento del Puente existente (CO - EC)	4,1
6	SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA (CO - VE)	4,0
AND02	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) de Paraguachón (VE)	2,0
AND13	Mejoramiento del Puente José Antonio Páez (CO) (*)	1,3
AND81	Mejoramiento de los Pasos de Frontera en el departamento norte de Santander y el Estado de Táchira (CO - VE)	2,0
7	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO (BO - PE)	40,2
AND47	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero (BO - PE)	40,2
8	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	515,5
AND28	Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Sullana - Aguas Verdes (incluye vía de evitamiento de Tumbes) (PE)	515,5
TOTAL		4.137,4

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

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

Cuadro E.4 • Composición sectorial del Eje Andino

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	2	3,9	54,0	0,7								
Carretero	34	66,6	7.485,0	90,9								
Ferrovionario	1	2,0	390,0	4,7								
Fluvial	1	2,0	108,0	1,3								
Pasos de Frontera	13	25,5	199,4	2,4								
Generación Energética					1	9,1	625,0	36,2				
Interconexión Energética					10	90,9	1.100,6	63,8				
Interconexión de comunicaciones									2	100,0	0,1	100,0
TOTAL	51	100,0	8.236,4	100,0	11	100,0	1.725,6	100,0	2	100,0	0,1	100,0

Cuadro E.5 • Transporte Aéreo

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación/ Adecuación de Aeropuertos	1	6,9
Nuevos aeropuertos	1	47,1
TOTAL	2	54,0

Cuadro E.6 • Transporte Carretero

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación de capacidad de la carretera	12	5.890,2
Mantenimiento de carreteras	1	239,3
Pavimentación (obra nueva)	10	857,3
Puentes (nuevos y rehabilitación)	3	6,3
Rehabilitación de calzada y estructuras	8	491,9
TOTAL	34	7.485,0

Cuadro E.7 • Transporte Ferroviario

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Construcción de ferrovías	1	390,0
TOTAL	1	390,0

Cuadro E.8 • Transporte Fluvial

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	1	108,0
TOTAL	1	108,0

Cuadro E.9 • Pasos de Frontera

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	13	199,4
TOTAL	13	199,4

Cuadro E.10 • Generación Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Carboeléctrica	1	625,0
TOTAL	1	625,0

Cuadro E.11 • Interconexión Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	9	975,4
Adecuación de interconexiones energéticas	1	125,2
TOTAL	10	1.100,6

Cuadro E.12 • Interconexión de Comunicaciones

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Fibra óptica	2	0,1
TOTAL	2	0,1

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE ANDINO

Cuadro E.13 • Proyectos por etapa de ejecución

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	16	25,0	1.178,3	11,8
Pre-Ejecución	9	14,0	1.062,8	10,7
Ejecución	22	34,4	6.891,4	69,2
Concluido	17	26,6	829,6	8,3
TOTAL	64	100,0	9.962,1	100,0

Cuadro E.14 · Proyectos concluidos

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

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje Andino diez Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 597,4 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro E.15 • Proyectos Ancla

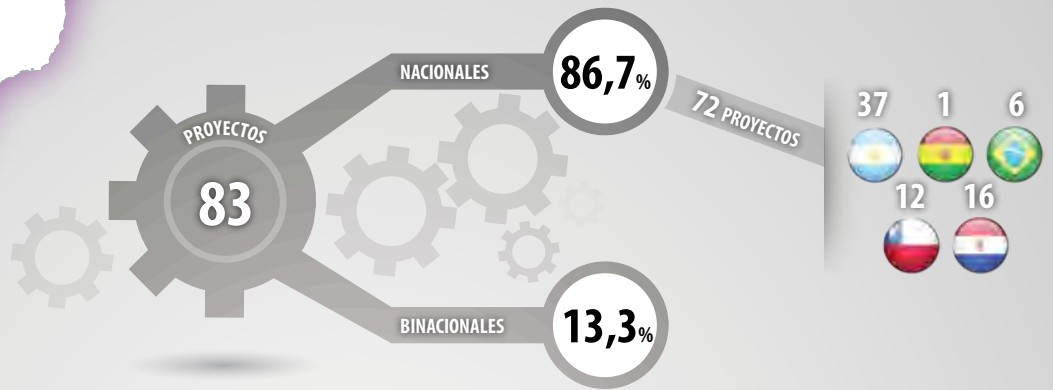
Grupo	Código Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	AND01 CORREDOR VIAL SANTA MARTA - PARAGUACHÓN - MARACAIBO - BARQUISIMETO - ACARIGUA (CO - VE)	411,2	Público/Privado	Binacional	Ejecución
2	AND82 IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA) (CO - EC)	65,0	Público	Binacional	Pre-Ejecución
2	AND81 MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TÁCHIRA (CO - VE)	2,0	Público	Binacional	Pre-Ejecución
3	AND10 PASO DE FRONTERA SARAVERA (CO)	3,3	Público	Nacional	Perfil
4	AND17 PROYECTO MULTIMODAL PUERTO GAITÁN - PUERTO CARREÑO, INCLUYE MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO META (CO)	108,0	Público	Nacional	Ejecución
5	AND21 CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°1 (EC - PE)	15,9	Público	Binacional	Concluido
6	AND31 CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL (CO - EC)	25,0	Público	Binacional	Pre-Ejecución
7	AND39 PAVIMENTACIÓN VILCABAMBA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - JAÉN (EC - PE)	337,9	Público	Binacional	Ejecución
8	AND47 CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO (BO - PE)	40,2	Público	Binacional	Pre-Ejecución
10	AND68 APROVECHAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE Y DE LAS NUEVAS CONEXIONES PARA AUMENTAR LA INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES (BO - CO - EC - PE - VE)	0,1	Público	Multi-nacional	Ejecución
TOTAL		597,4			

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

EJE DE CAPRICORNIO



PROYECTOS



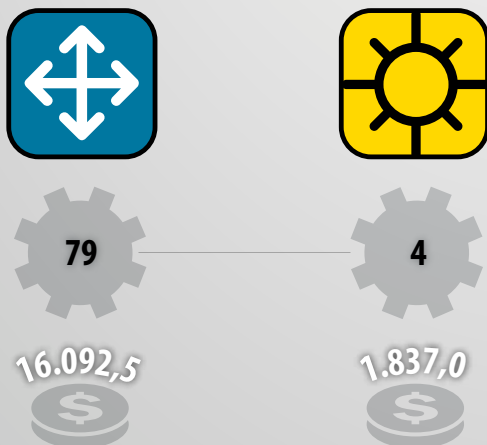
INVERSION ESTIMADA



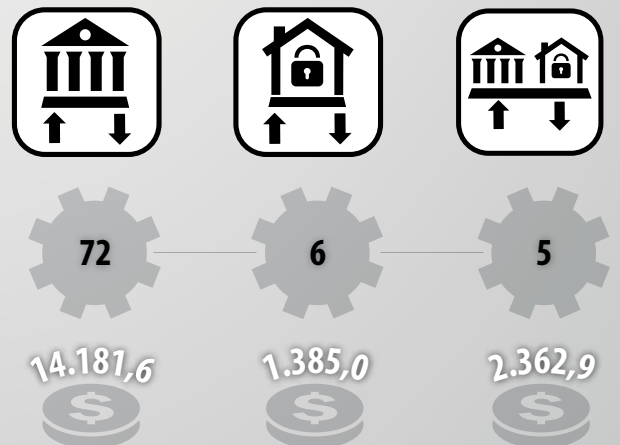
CARTERA DE PROYECTOS POR ETAPA



POR SECTOR

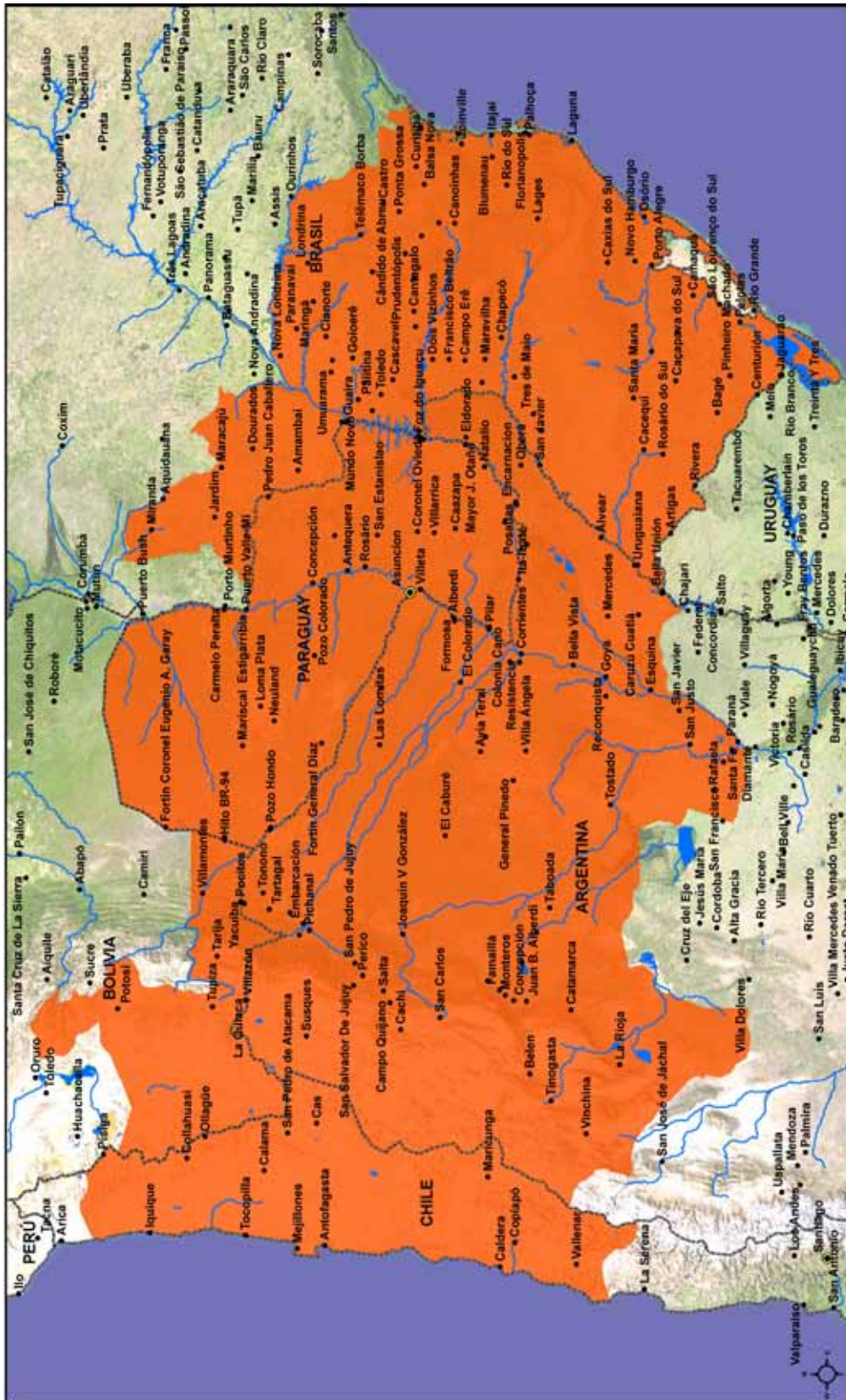


POR TIPO DE FINANCIAMIENTO

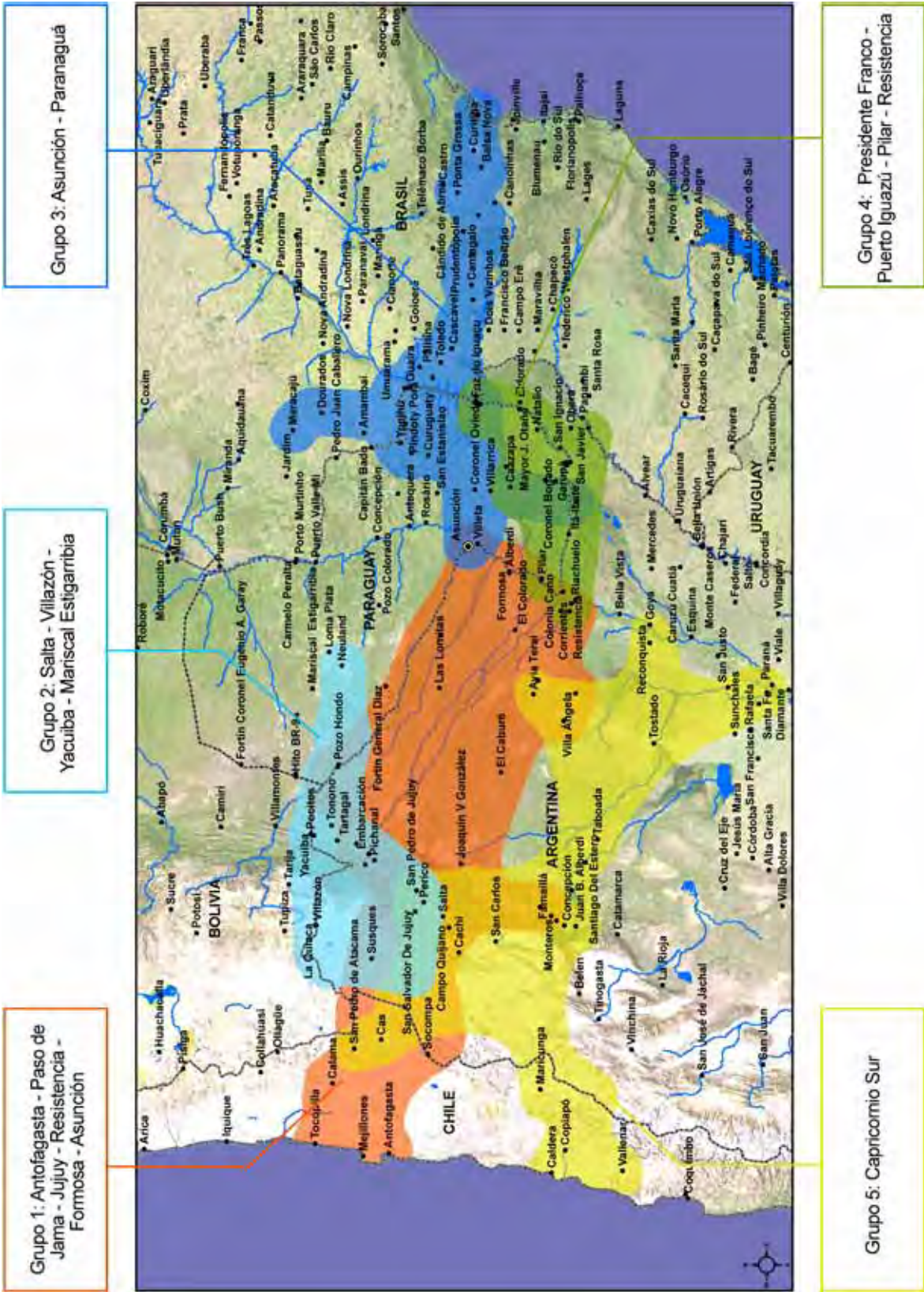


EJE DE CAPRICORNIO

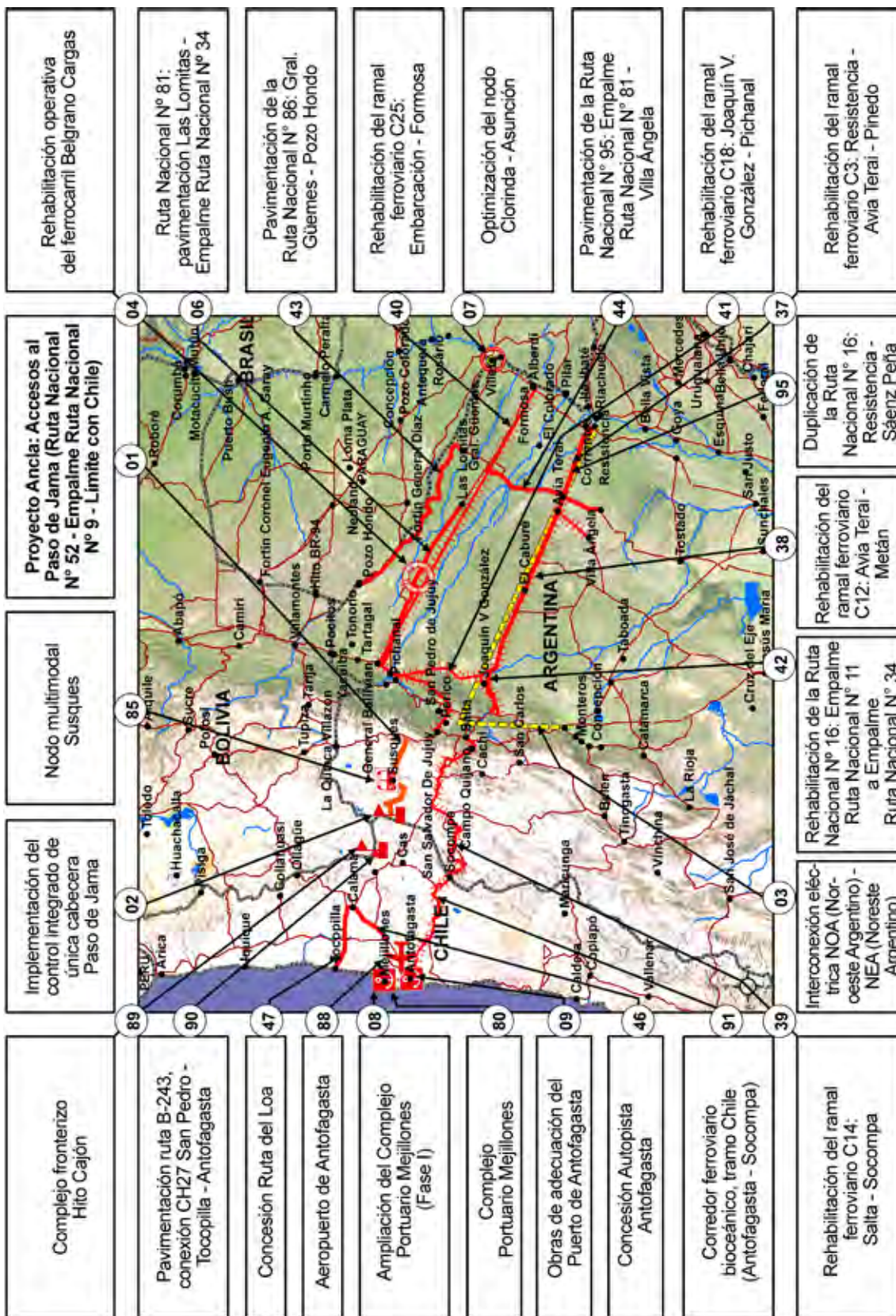
Área de influencia



Grupos de proyectos



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



Rehabilitación operativa del ferrocarril Belgrano Cargas

Proyecto Ancla: Accesos al Paso de Jama (Ruta Nacional N° 52 - Empalme Ruta Nacional N° 9 - Limite con Chile)

Nodo multimodal Susques

Implementación del control integrado de única cabecera Paso de Jama

Complejo fronterizo Hito Cajón

Ruta Nacional N° 81: pavimentación Las Lomitas - Empalme Ruta Nacional N° 34

Rehabilitación de la Ruta Nacional N° 86: Gral. Güemes - Pozo Hondo

Rehabilitación del ramal ferroviario C25: Embarcación - Formosa

Optimización del nodo Clorinda - Asunción

Pavimentación de la Ruta Nacional N° 95: Empalme Ruta Nacional N° 81 - Villa Angela

Rehabilitación del ramal ferroviario C18: Joaquín V. González - Pichanal

Duplicación de la Ruta Nacional N° 16: Resistencia - Sáenz Peña

Rehabilitación del ramal ferroviario C12: Avia Teral - Metán

Rehabilitación de la Ruta Nacional N° 11 a Empalme Ruta Nacional N° 34

Rehabilitación del ramal ferroviario C14: Salta - Socompa

Rehabilitación operativa del ferrocarril Belgrano Cargas

Duplicación de la Ruta Nacional N° 16: Resistencia - Sáenz Peña

Rehabilitación del ramal ferroviario C12: Avia Teral - Metán

Rehabilitación de la Ruta Nacional N° 11 a Empalme Ruta Nacional N° 34

Rehabilitación del ramal ferroviario C14: Salta - Socompa

Rehabilitación operativa del ferrocarril Belgrano Cargas

Duplicación de la Ruta Nacional N° 16: Resistencia - Sáenz Peña

Rehabilitación del ramal ferroviario C12: Avia Teral - Metán

Rehabilitación de la Ruta Nacional N° 11 a Empalme Ruta Nacional N° 34

Rehabilitación del ramal ferroviario C14: Salta - Socompa

Rehabilitación operativa del ferrocarril Belgrano Cargas

Duplicación de la Ruta Nacional N° 16: Resistencia - Sáenz Peña

Rehabilitación del ramal ferroviario C12: Avia Teral - Metán

Rehabilitación de la Ruta Nacional N° 11 a Empalme Ruta Nacional N° 34

Rehabilitación del ramal ferroviario C14: Salta - Socompa

Rehabilitación operativa del ferrocarril Belgrano Cargas

Duplicación de la Ruta Nacional N° 16: Resistencia - Sáenz Peña

Rehabilitación del ramal ferroviario C12: Avia Teral - Metán

Rehabilitación de la Ruta Nacional N° 11 a Empalme Ruta Nacional N° 34

Rehabilitación del ramal ferroviario C14: Salta - Socompa

Rehabilitación operativa del ferrocarril Belgrano Cargas

Duplicación de la Ruta Nacional N° 16: Resistencia - Sáenz Peña

Rehabilitación del ramal ferroviario C12: Avia Teral - Metán

Rehabilitación de la Ruta Nacional N° 11 a Empalme Ruta Nacional N° 34

Rehabilitación del ramal ferroviario C14: Salta - Socompa

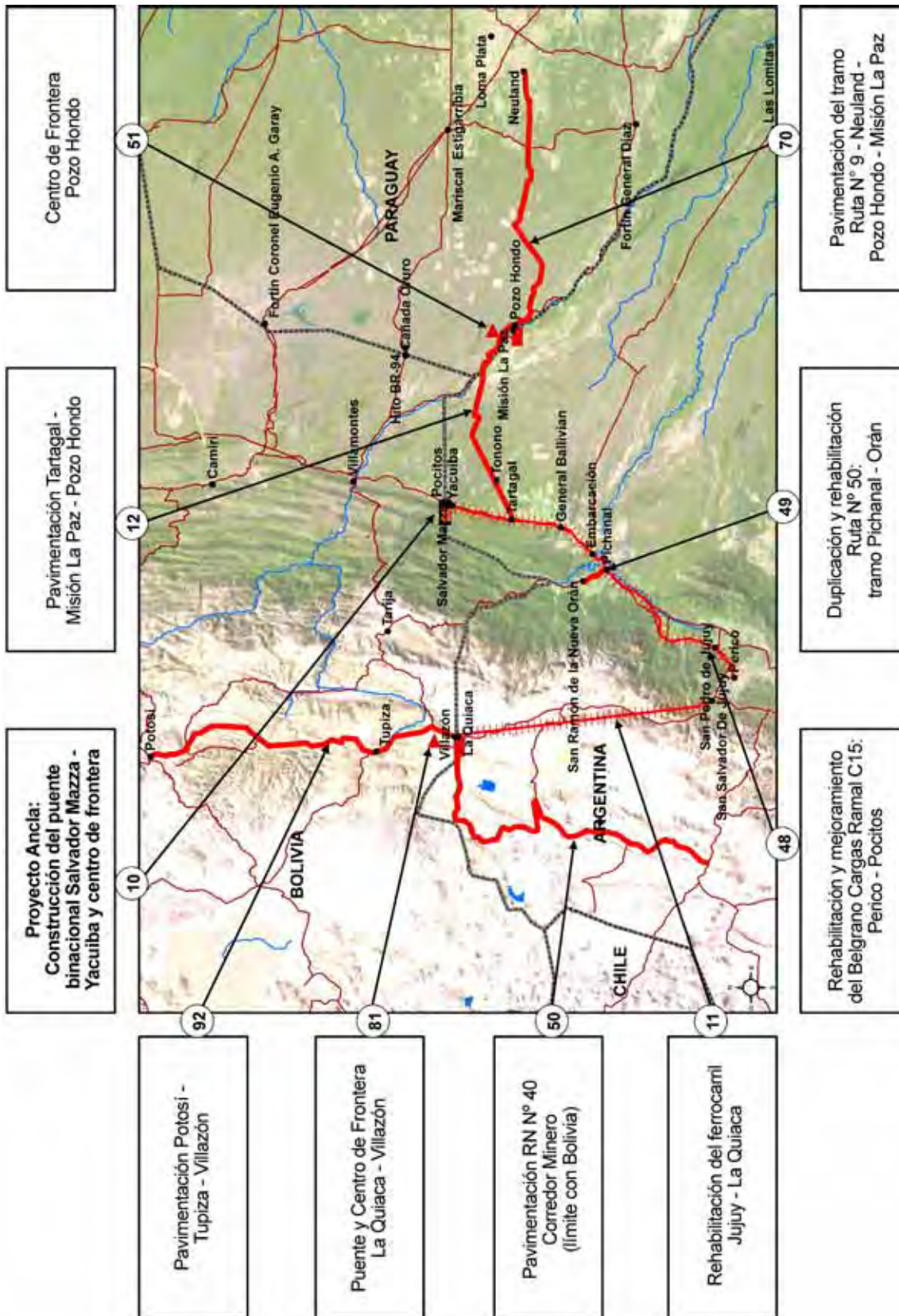
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Mejorar las condiciones de integración productiva y logística del noroeste argentino, sur de Bolivia, Paraguay y Chile.
- 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.

Código	Etapa	Eje de Capricornio: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP01	●	ACCESOS AL PASO DE JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE) (AR)	54,0
CAP02	●	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO DE JAMA (AR - CH)	4,0
CAP03	●	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA NOA (NOROESTE ARGENTINO) - NEA (NORESTE ARGENTINO) (AR)	725,0
CAP04	●	REHABILITACIÓN OPERATIVA DEL FERROCARRIL BELGRANO CARGAS (AR)	350,0
CAP06	●	RUTA NACIONAL N° 81: PAVIMENTACIÓN LAS LOMITAS - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34 (AR)	100,0
CAP07	●	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN (AR - PY)	101,2
CAP08	●	AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (FASE I) (CH)	120,0
CAP09	●	OBRAS DE ADECUACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA (CH)	18,0
CAP37	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAI - PINEDO (AR)	104,0
CAP38	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAI - METÁN (AR)	212,0
CAP39	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA (AR)	60,0
CAP40	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C25: EMBARCACIÓN - FORMOSA (AR)	64,0
CAP41	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C18: JOAQUÍN V. GONZÁLEZ - PICHANAL (AR)	50,0
CAP42	●	REHABILITACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 16: EMPALME RUTA NACIONAL N° 11 A EMPALME RUTA NACIONAL N° 34 (AR)	350,0
CAP43	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 86: GRAL. GÜEMES - POZO HONDO (AR)	200,0
CAP44	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: EMPALME RUTA NACIONAL N° 81 - VILLA ÁNGELA (AR)	90,0
CAP46	●	CONCESIÓN AUTOPISTA ANTOFAGASTA (CH)	370,0
CAP47	●	CONCESIÓN RUTA DEL LOA (CH)	389,0
CAP80	●	COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (CH)	80,0
CAP85	●	NODO MULTIMODAL SUSQUES (AR)	0,0
CAP88	●	AEROPUERTO DE ANTOFAGASTA (CH)	28,0
CAP89	●	COMPLEJO FRONTERIZO HITO CAJÓN (CH)	5,0
CAP90	●	PAVIMENTACIÓN RUTA B-243, CONEXIÓN CH27 SAN PEDRO - TOCOPILLA - ANTOFAGASTA (*) (CH)	3,0
CAP91	●	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA) (CH)	0,0
CAP95	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 16: RESISTENCIA - SÁENZ PEÑA (AR)	300,0
TOTAL			3.777,2

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

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



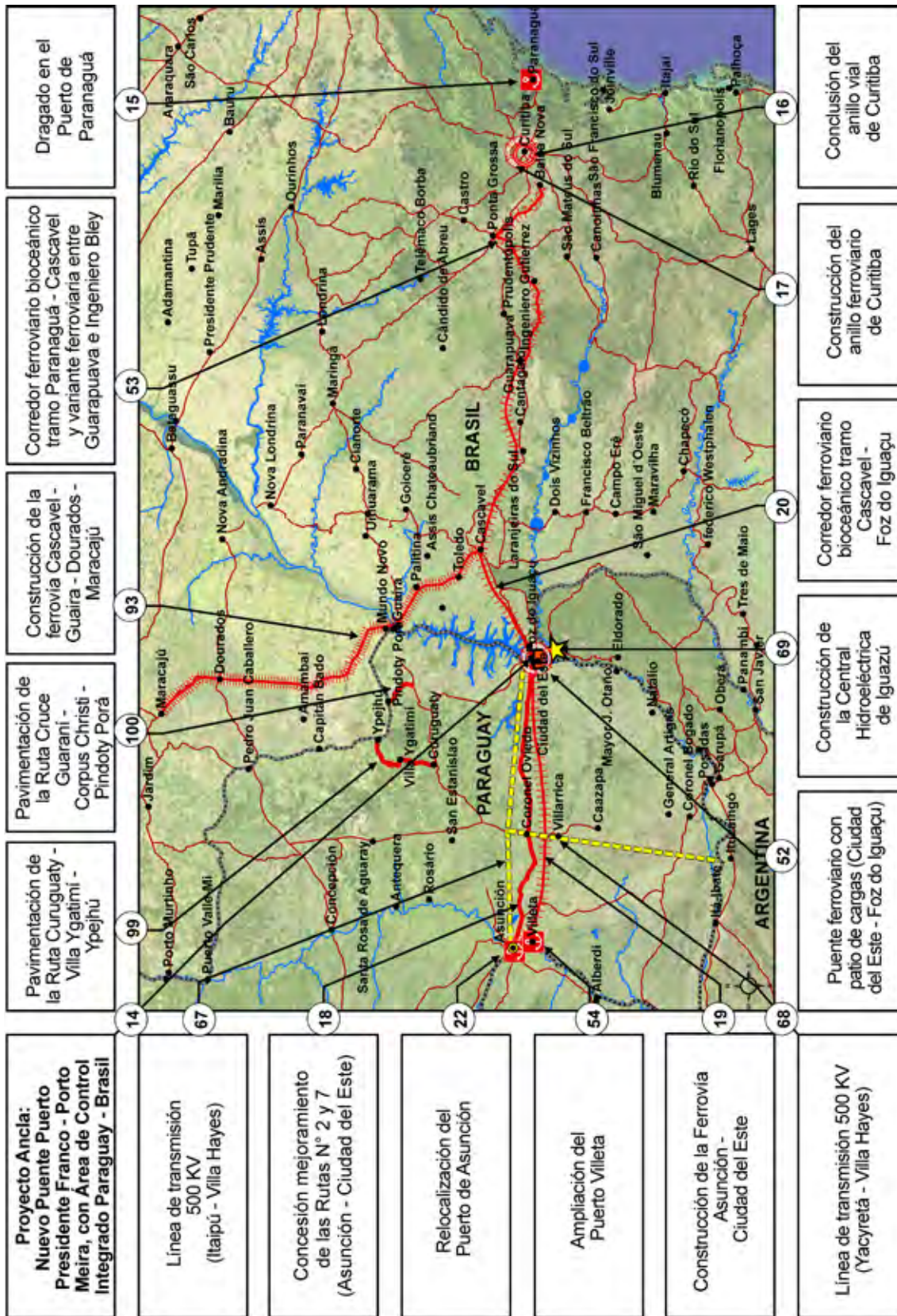
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Reducción de costos y mayor seguridad en el flujo de bienes y servicios entre Argentina, Bolivia y 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.

Código	Etapa	Eje de Capricornio: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP10	●	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA (AR - BO)	45,0
CAP11	●	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA (AR)	62,0
CAP12	●	PAVIMENTACIÓN TARTAGAL - MISIÓN LA PAZ - POZO HONDO (AR)	150,0
CAP48	●	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL BELGRANO CARGAS RAMAL C15: PERICO - POCITOS (AR)	60,0
CAP49	●	DUPLICACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA RUTA N° 50: TRAMO PICHANAL - ORÁN (AR)	30,0
CAP50	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA) (AR)	400,0
CAP51	●	CENTRO DE FRONTERA POZO HONDO (PY)	1,5
CAP70	●	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO RUTA N° 9 - NEULAND - POZO HONDO - MISIÓN LA PAZ (PY)	144,0
CAP81	●	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN (AR - BO)	15,0
CAP92	●	PAVIMENTACIÓN POTOSÍ - TUPIZA - VILLAZÓN (*) (BO)	180,4
TOTAL			1.087,9

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

EJE DE CAPRICORNIO - Grupo 3: Asunción - Paranaguá

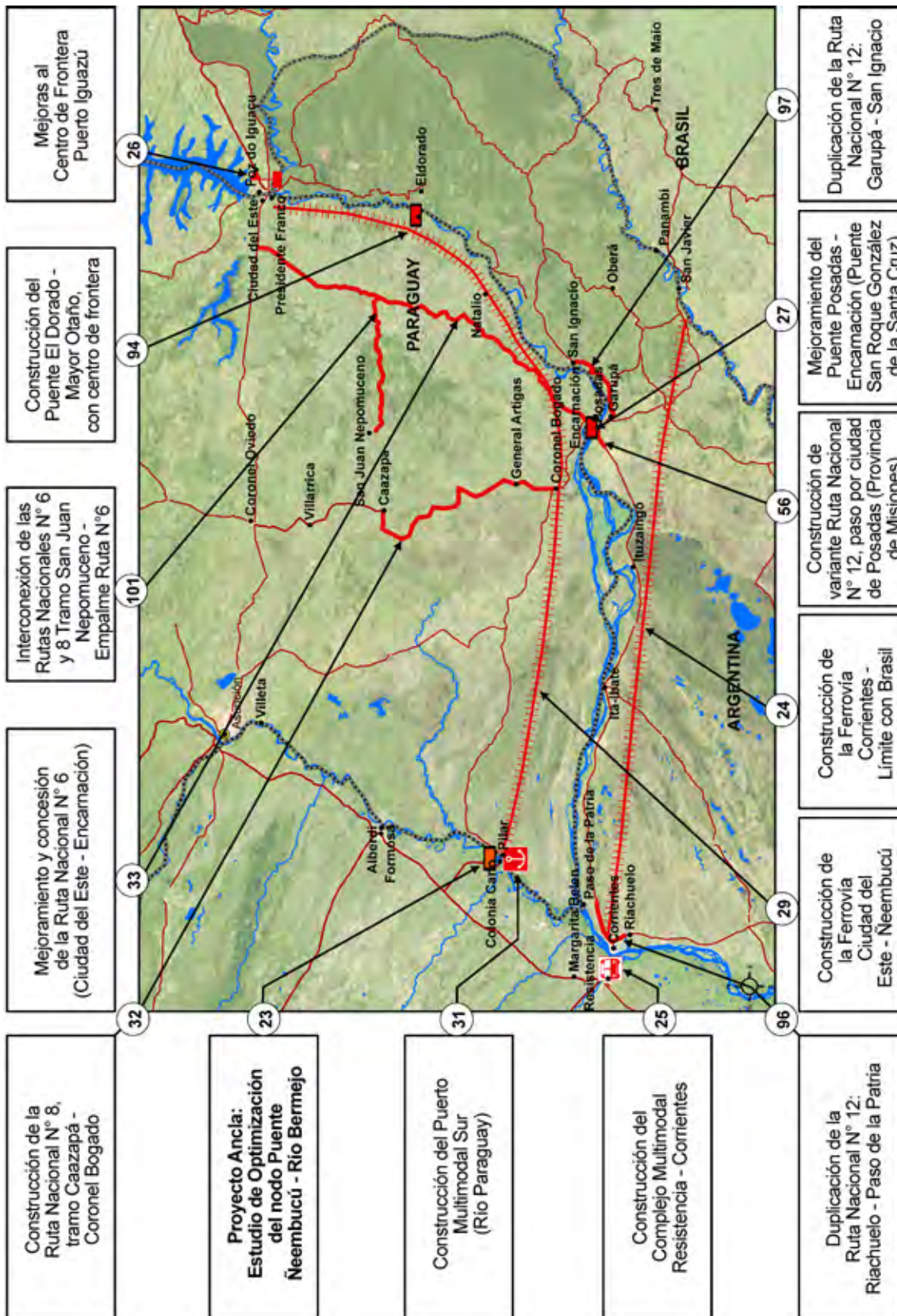


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapas	Eje de Capricornio: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP14	●	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL (BR - PY)	173,0
CAP15	●	DRAGADO EN EL PUERTO DE PARANAGUÁ (BR)	100,0
CAP16	●	CONCLUSIÓN DEL ANILLO VIAL DE CURITIBA (BR)	140,0
CAP17	●	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO FERROVIARIO DE CURITIBA (BR)	0,0
CAP18	●	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE) (PY)	500,0
CAP19	●	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE (PY)	500,0
CAP20	●	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU (BR)	324,0
CAP22	●	RELOCALIZACIÓN DEL PUERTO DE ASUNCIÓN (PY)	25,0
CAP52	●	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU) (BR - PY)	41,0
CAP53	●	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY (BR)	1.500,0
CAP54	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO VILLETA (PY)	30,0
CAP67	●	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES) (PY)	555,0
CAP68	●	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES) (PY)	297,0
CAP69	●	CONSTRUCCIÓN DE LA CENTRAL HIDROELÉCTRICA DE IGUAZÚ (PY)	260,0
CAP93	●	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CASCAVEL - GUAIRA - DOURADOS - MARACAJÚ (BR)	2.000,0
CAP99	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CURUGUATY - VILLA YGATIMÍ - YPEJHÚ CARRETERA (PY)	77,0
CAP100	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CRUCE GUARANÍ - CORPUS CHRISTI - PINDOTY PORÁ (PY)	43,0
TOTAL			6.565,0

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

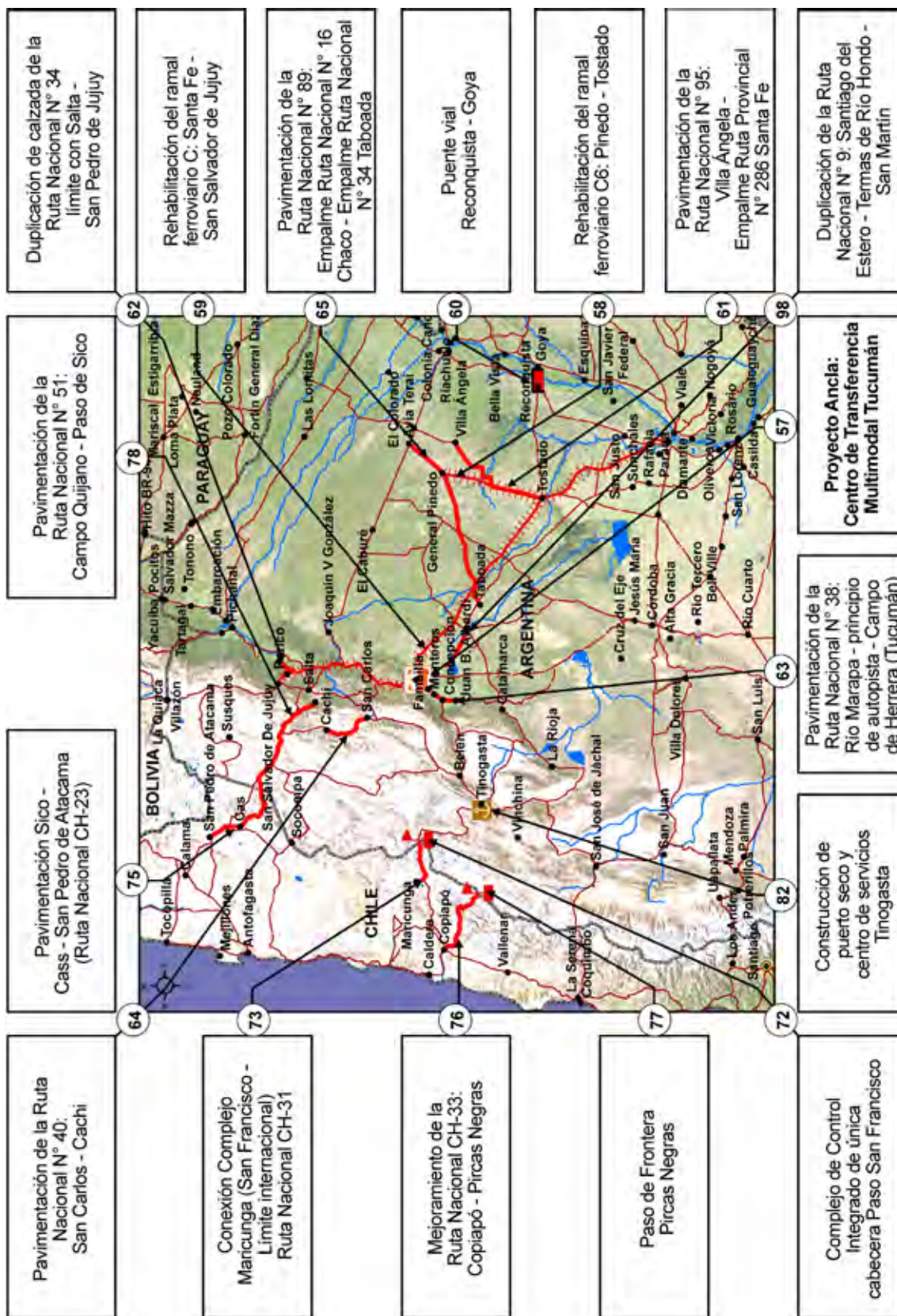


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje de Capricornio: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP23	●	ESTUDIO DE OPTIMIZACIÓN DEL NODO ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO (AR - PY)	61,2
CAP24	●	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CORRIENTES - LÍMITE CON BRASIL (AR)	0,0
CAP25	●	CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO MULTIMODAL RESISTENCIA - CORRIENTES (AR)	175,0
CAP26	●	MEJORAS AL CENTRO DE FRONTERA PUERTO IGUAZÚ (AR)	2,0
CAP27	●	MEJORAMIENTO DEL PUENTE POSADAS - ENCARNACIÓN (PUENTE SAN ROQUE GONZÁLEZ DE LA SANTA CRUZ) (AR - PY)	52,2
CAP29	●	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ (PY)	2.800,0
CAP31	●	CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO MULTIMODAL SUR (RÍO PARAGUAY) (PY)	120,0
CAP32	●	CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 8, TRAMO CAAZAPÁ - CORONEL BOGADO (PY)	212,0
CAP33	●	MEJORAMIENTO Y CONCESIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 6 (CIUDAD DEL ESTE - ENCARNACIÓN) (PY)	136,0
CAP56	●	CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE RUTA NACIONAL N° 12, PASO POR CIUDAD DE POSADAS (PROVINCIA DE MISIONES) (AR)	35,0
CAP94	●	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE EL DORADO - MAYOR OTAÑO, CON CENTRO DE FRONTERA (AR - PY)	0,0
CAP96	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°12: RIACHUELO - PASO DE LA PATRIA (AR)	80,0
CAP97	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°12: GARUPÁ - SAN IGNACIO (AR)	92,0
CAP101	●	INTERCONEXIÓN DE LAS RUTAS NACIONALES N° 6 Y 8 TRAMO SAN JUAN NEPOMUCENO - EMPALME RUTA N°6 (PY)	78,0
TOTAL			3.843,4

EJE DE CAPRICORNIO - Grupo 5: Capricornio Sur



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Articulación intermodal entre los Grupos del Eje de Capricornio, el Eje MERCOSUR-Chile, el Eje Interoceánico Central y el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Mejorar el desarrollo económico y social 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

Código	Etapa	Eje de Capricornio: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP57	●	CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL TUCUMÁN (AR)	20,0
CAP58	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C6: PINEDO - TOSTADO (AR)	100,0
CAP59	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C: SANTA FE - SAN SALVADOR DE JUJUY (AR)	270,0
CAP60	●	PUENTE VIAL RECONQUISTA - GOYA (AR)	850,0
CAP61	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: VILLA ÁNGELA - EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 286 SANTA FE (AR)	37,0
CAP62	●	DUPLICACIÓN DE CALZADA DE LA RUTA NACIONAL N° 34 LÍMITE CON SALTA - SAN PEDRO DE JUJUY (AR)	140,0
CAP63	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 38: RÍO MARAPA - PRINCIPIO DE AUTOPISTA - CAMPO DE HERRERA (TUCUMAN) (AR)	300,0
CAP64	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40: SAN CARLOS - CACHI (AR)	250,0
CAP65	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 89: EMPALME RUTA NACIONAL N° 16 CHACO - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34 TABOADA (AR)	95,0
CAP72	●	COMPLEJO DE CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO SAN FRANCISCO (AR - CH)	4,0
CAP73	●	CONEXIÓN COMPLEJO MARICUNGA (SAN FRANCISCO - LÍMITE INTERNACIONAL) RUTA NACIONAL CH-31 (CH)	70,0
CAP75	●	PAVIMENTACIÓN SICO - CASS - SAN PEDRO DE ATACAMA (RUTA NACIONAL CH-23) (CH)	30,0
CAP76	●	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL CH-33: COPIAPÓ - PIRCAS NEGRAS (CH)	30,0
CAP77	●	PASO DE FRONTERA PIRCAS NEGRAS (*) (AR - CH)	5,0
CAP78	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 51: CAMPO QUIJANO - PASO DE SICO (AR)	180,0
CAP82	●	CONSTRUCCIÓN DE PUERTO SECO Y CENTRO DE SERVICIOS TINOGASTA (AR)	0,0
CAP98	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°9: SANTIAGO DEL ESTERO - TERMAS DE RÍO HONDO - SAN MARTÍN (AR)	275,0
TOTAL			2.656,0

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

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE DE CAPRICORNIO

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje de Capricornio ochenta y tres proyectos con una inversión estimada de US\$ 17.929,5 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro F.1 - Indicadores Generales del Eje de Capricornio

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	ANTOFAGASTA - PASO DE JAMA - JUJUY - RESISTENCIA - FORMOSA - ASUNCIÓN	25	3.777,2
Grupo 2	SALTA - VILLAZÓN - YACUIBA - MARISCAL ESTIGARRIBIA	10	1.087,9
Grupo 3	ASUNCIÓN - PARANAGUÁ	17	6.565,0
Grupo 4	PRESIDENTE FRANCO - PUERTO IGUAZÚ - PILAR - RESISTENCIA	14	3.843,4
Grupo 5	CAPRICORNIO SUR	17	2.656,0
TOTAL		83	17.929,5

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro F.2 - Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje de Capricornio

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	72	86,8	14.181,6	79,1
Privado	6	7,2	1.385,0	7,7
Público/Privado	5	6,0	2.362,9	13,2
TOTAL	83	100,0	17.929,5	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro F.3 - Proyectos Api del Eje de Capricornio

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
9	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA (AR - BO)	45,0
CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA (AR - BO)	45,0
10	CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA (AR - BO)	477,0
CAP11	REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL JUJUY - LA QUIACA (AR)	62,0
CAP50	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 CORREDOR MINERO (LÍMITE CON BOLIVIA) (AR)	400,0
CAP81	PUENTE Y CENTRO DE FRONTERA LA QUIACA - VILLAZÓN (AR- BO)	15,0
11	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA (AR - BR - CH - PY)	5.102,2
CAP20	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU (BR)	324,0
CAP23	ESTUDIO DE OPTIMIZACIÓN DEL NODO ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO (AR - PY)	61,2
CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ (PY)	2.800,0
CAP37	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAÍ - PINEDO (AR)	104,0
CAP38	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C12: AVIA TERAÍ - METÁN (AR)	212,0
CAP39	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO C14: SALTA - SOCOMPA (AR)	60,0
CAP52	PUENTE FERROVIARIO CON PATIO DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU) (BR - PY)	41,0
CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY (BR)	1.500,0
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA – SOCOMPA) (*) (CH)	0,0
12	CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA (AR - BR - PY)	774,2
CAP07	OPTIMIZACIÓN DEL NODO CLORINDA - ASUNCIÓN (AR - PY)	101,2
CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL (BR - PY)	173,0
CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE) (PY)	500,0
13	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA) (BR - PY)	852,0
CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES) (PY)	555,0
CAP68	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (YACYRETÁ - VILLA HAYES) (PY)	297,0
TOTAL		7.250,4

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

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

Cuadro F.4 • Composición sectorial del Eje de Capricornio

Subsector	Transporte				Energía			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	1	1,2	28,0	0,2				
Carretero	40	50,6	6.871,8	42,7				
Ferrovionario	19	24,1	8.497,0	52,8				
Fluvial	3	3,8	175,0	1,1				
Marítimo	4	5,1	318,0	2,0				
Multimodal	3	3,8	20,0	0,1				
Pasos de Frontera	9	11,4	182,7	1,1				
Generación Energética					1	25,0	260,0	14,2
Interconexión Energética					3	75,0	1.577,0	85,8
TOTAL	79	100,0	16.092,5	100,0	4	100,0	1.837,0	100,0

Cuadro F.5 • Transporte Aéreo

Tipología de Proyectos	Proyectos	Inversión Estimada
	N°	Millones de US\$
Nuevos aeropuertos	1	28,0
TOTAL	1	28,0

Cuadro F.6 • Transporte Carretero

Tipología de Proyectos	Proyectos	Inversión Estimada
	N°	Millones de US\$
Ampliación de capacidad de la carretera	9	2.176,0
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	2	175,0
Mantenimiento de carreteras	1	90,0
Pavimentación (obra nueva)	17	2.266,4
Puentes (nuevos y rehabilitación)	6	1.311,4
Rehabilitación de calzada y estructuras	5	853,0
TOTAL	40	6.871,8

Cuadro F.7 • Transporte Ferroviario

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Circunvalación ferroviaria	1	0,0
Construcción de ferrovías	8	7.165,0
Rehabilitación de ferrovías	10	1.332,0
TOTAL	19	8.497,0

Cuadro F.8 • Transporte Fluvial

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Adecuación de puertos existentes fluviales (Ampliación)	2	55,0
Construcción de nuevos puertos fluviales	1	120,0
TOTAL	3	175,0

Cuadro F.9 • Transporte Marítimo

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	4	318,0
TOTAL	4	318,0

Cuadro F.10 • Transporte Multimodal

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Estaciones de transferencia	2	20,0
Transporte multimodal	1	0,0
TOTAL	3	20,0

Cuadro F.11 • Pasos de Frontera

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Adecuación/Ampliación infraestructura existente en centros de control fronterizo	5	149,7
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	4	33,0
TOTAL	9	182,7

Cuadro F.12 • Generación Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	1	260,0
TOTAL	1	260,0

Cuadro F.13 • Interconexión Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	3	1.577,0
TOTAL	3	1.577,0

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE DE CAPRICORNIO

Cuadro F.14 • Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	18	21,7	1.870,0	10,4
Pre-Ejecución	32	38,6	10.633,9	59,3
Ejecución	22	26,5	3.697,6	20,6
Concluido	11	13,2	1.728,0	9,7
TOTAL	83	100,0	17.929,5	100,0

Cuadro F.15 • **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
CAP01	ACCESOS AL PASO DE JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE) (AR)	54,0
CAP02	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO DE JAMA (AR - CH)	4,0
CAP03	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA NOA (NOROESTE ARGENTINO) - NEA (NORESTE ARGENTINO) (AR)	725,0
CAP06	RUTA NACIONAL N° 81: PAVIMENTACIÓN LAS LOMITAS - EMPALME RUTA NACIONAL N° 34 (AR)	100,0
CAP08	AMPLIACIÓN DEL COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (FASE I) (CH)	120,0
CAP09	OBRAS DE ADECUACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA (CH)	18,0
CAP56	CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE RUTA NACIONAL N° 12, PASO POR CIUDAD DE POSADAS (PROVINCIA DE MISIONES) (AR)	35,0
CAP61	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 95: VILLA ÁNGELA - EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 286 SANTA FE (AR)	37,0
CAP67	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - VILLA HAYES) (PY)	555,0
CAP80	COMPLEJO PORTUARIO MEJILLONES (CH)	80,0
CAP91	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO, TRAMO CHILE (ANTOFAGASTA – SOCOMPA) (CH)	0,0
TOTAL		1.728,0

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje de Capricornio cinco Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 353,2 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

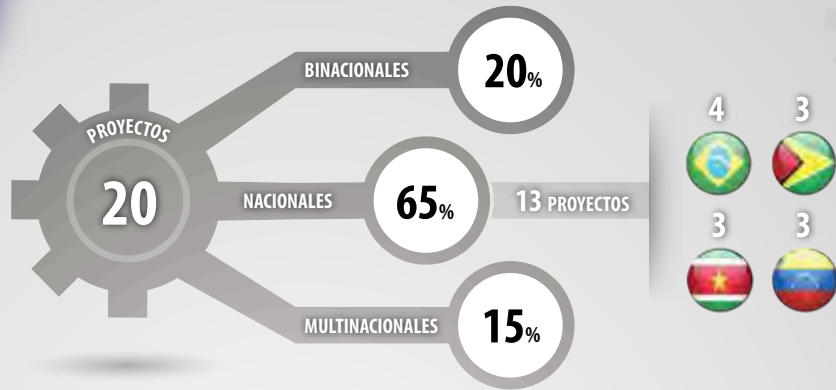
Cuadro F.16 • **Proyectos Ancla**

Grupo	Código	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	CAP01	ACCESOS AL PASO DE JAMA (RUTA NACIONAL N° 52 - EMPALME RUTA NACIONAL N° 9 - LÍMITE CON CHILE) (AR)	54,0	Público	Nacional	Concluido
2	CAP10	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA (AR - BO)	45,0	Público	Binacional	Pre-Ejecución
3	CAP14	NUEVO PUENTE PUERTO PRESIDENTE FRANCO PORTO MEIRA, CON ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PARAGUAY - BRASIL (BR - PY)	173,0	Público	Binacional	Ejecución
4	CAP23	ESTUDIO DE OPTIMIZACIÓN DEL NODO ÑEEMBUCÚ - RÍO BERMEJO (AR - PY)	61,2	Público	Binacional	Pre-Ejecución
5	CAP57	CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL TUCUMÁN (AR)	20,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
TOTAL			353,2			



EJE DEL ESCUDO GUAYANES

PROYECTOS



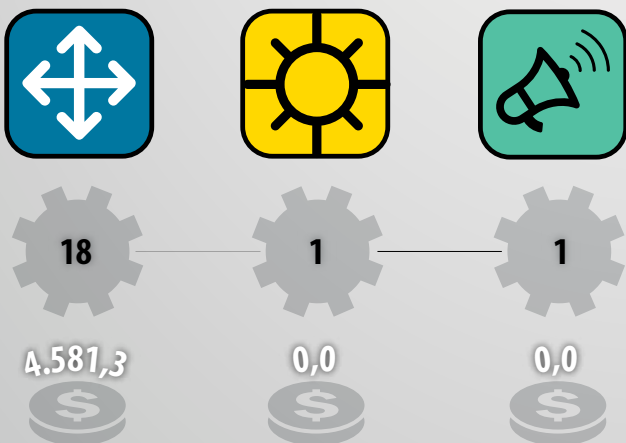
INVERSION ESTIMADA



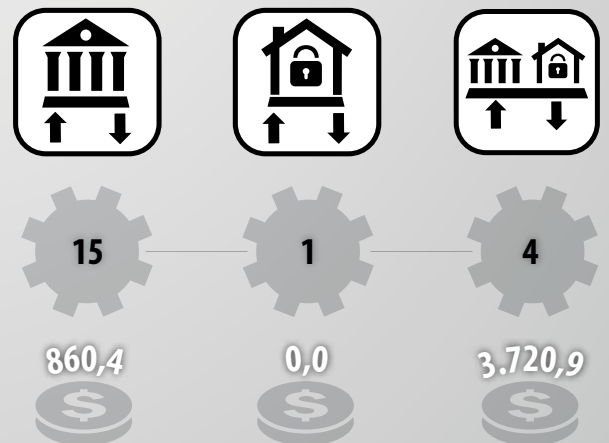
CARTERA DE PROYECTOS POR ETAPA



POR SECTOR

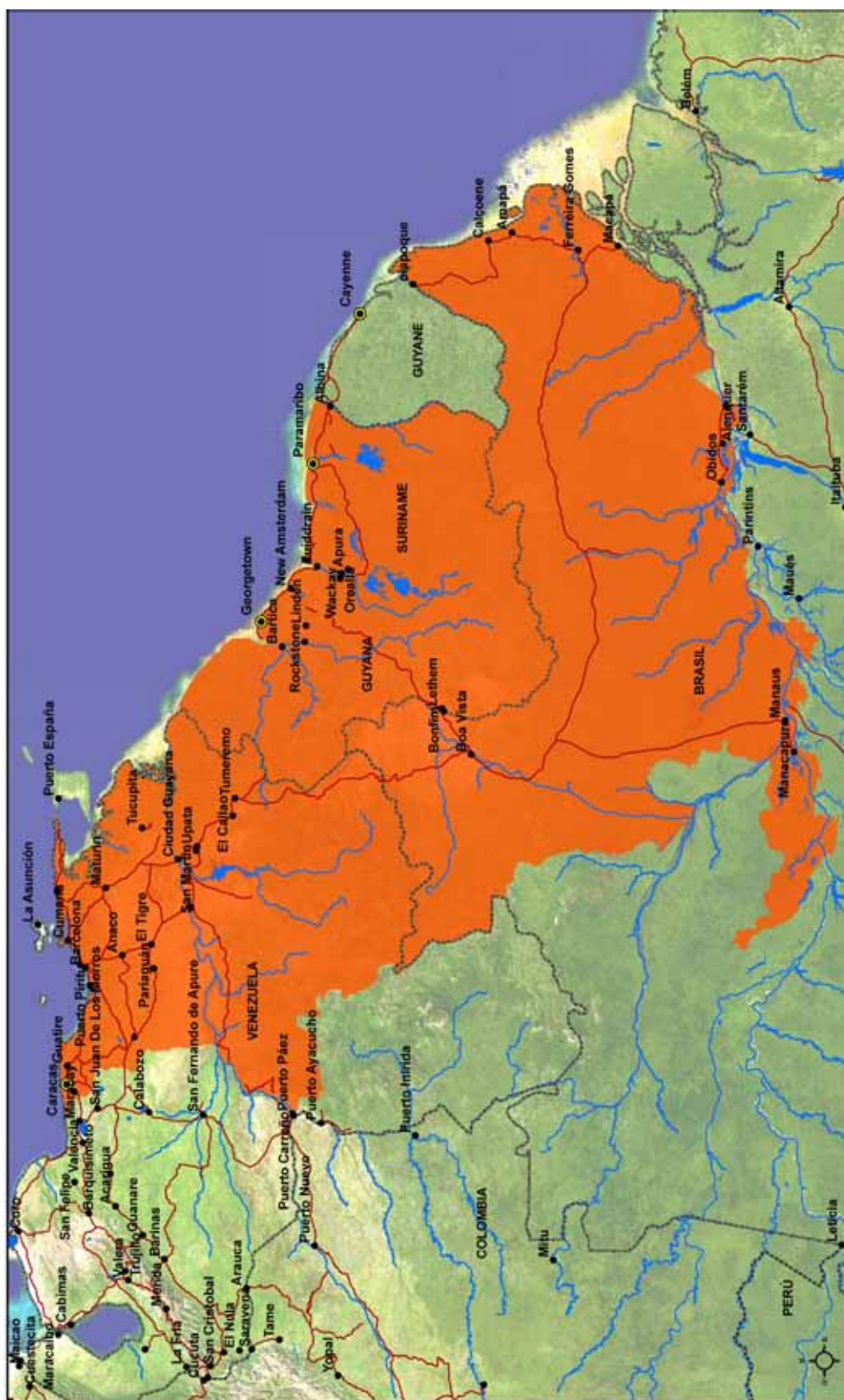


POR TIPO DE FINANCIAMIENTO

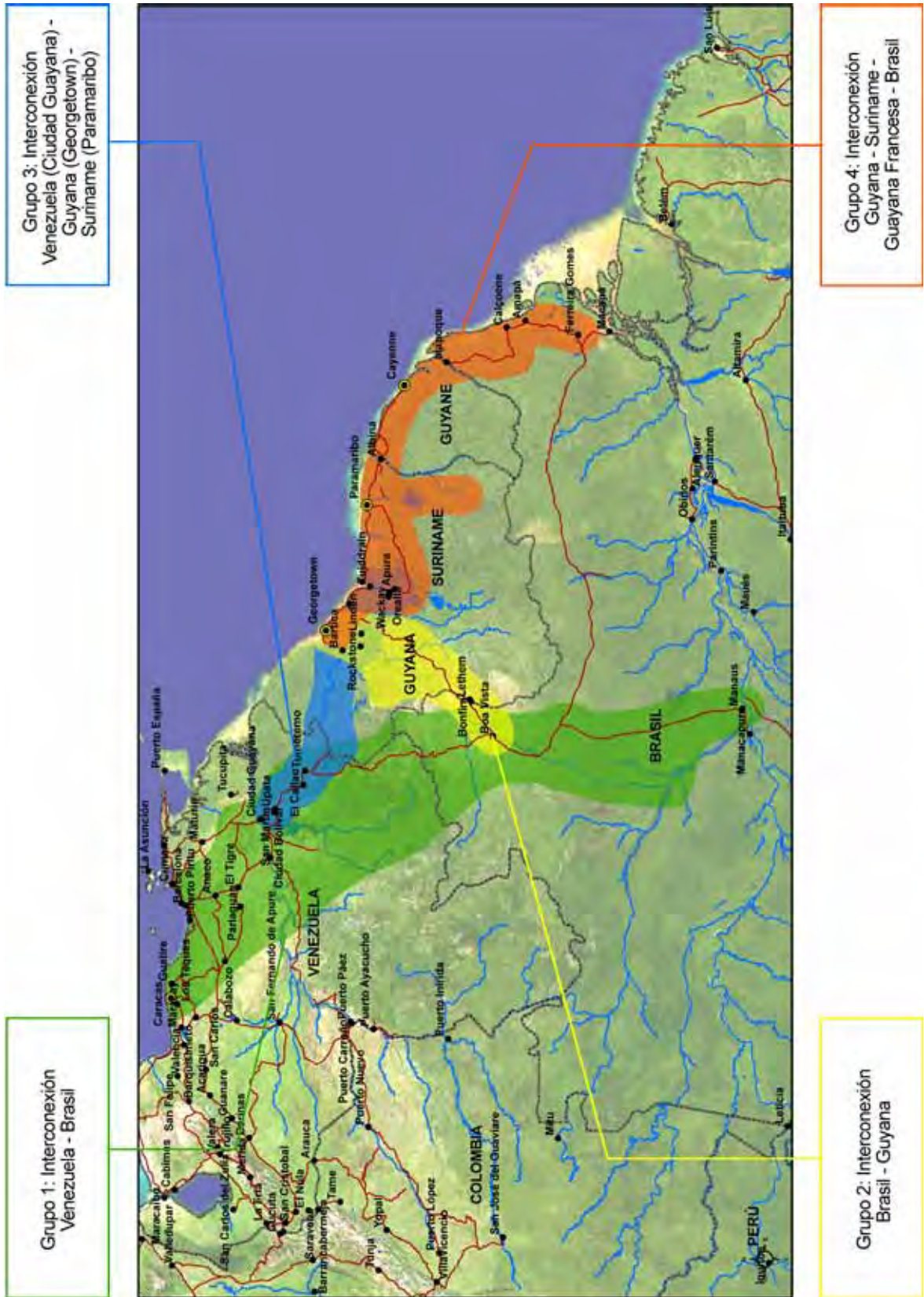


EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

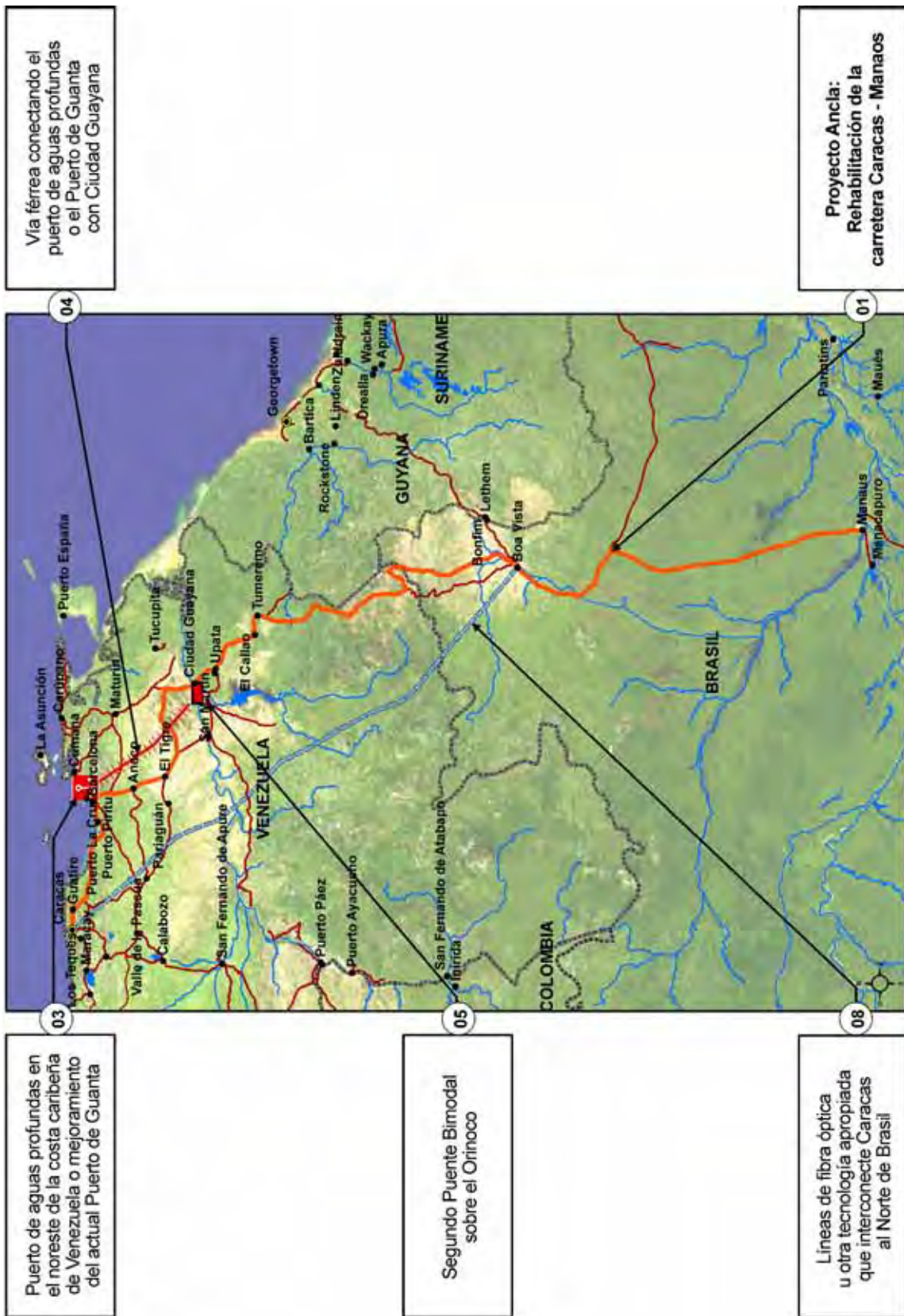
Área de influencia



Grupos de proyectos



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

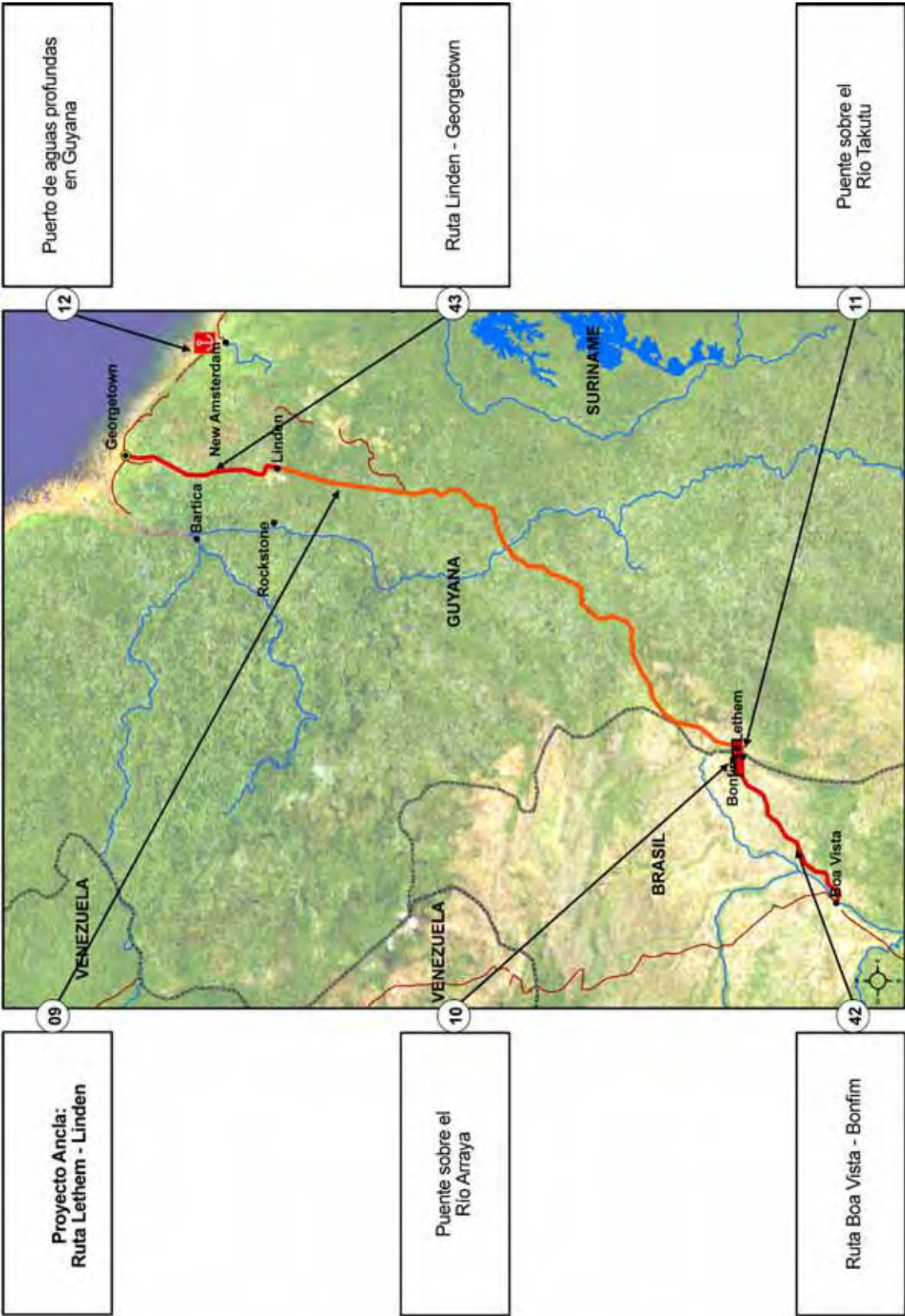


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje del Escudo Guayanés: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
GUY01	●	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS (BR - VE)	407,0
GUY03	●	PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN EL NORESTE DE LA COSTA CARIBEÑA DE VENEZUELA O MEJORAMIENTO DEL ACTUAL PUERTO DE GUANTA (VE)	0,0
GUY04	●	VÍA FÉRREA CONECTANDO EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS O EL PUERTO DE GUANTA CON CIUDAD GUAYANA (VE)	0,0
GUY05	●	SEGUNDO PUENTE BIMODAL SOBRE EL ORINOCO (VE)	0,0
GUY08	●	LÍNEAS DE FIBRA ÓPTICA U OTRA TECNOLOGÍA APROPIADA QUE INTERCONECTE CARACAS AL NORTE DE BRASIL (BR - VE)	0,0
TOTAL			407,0

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

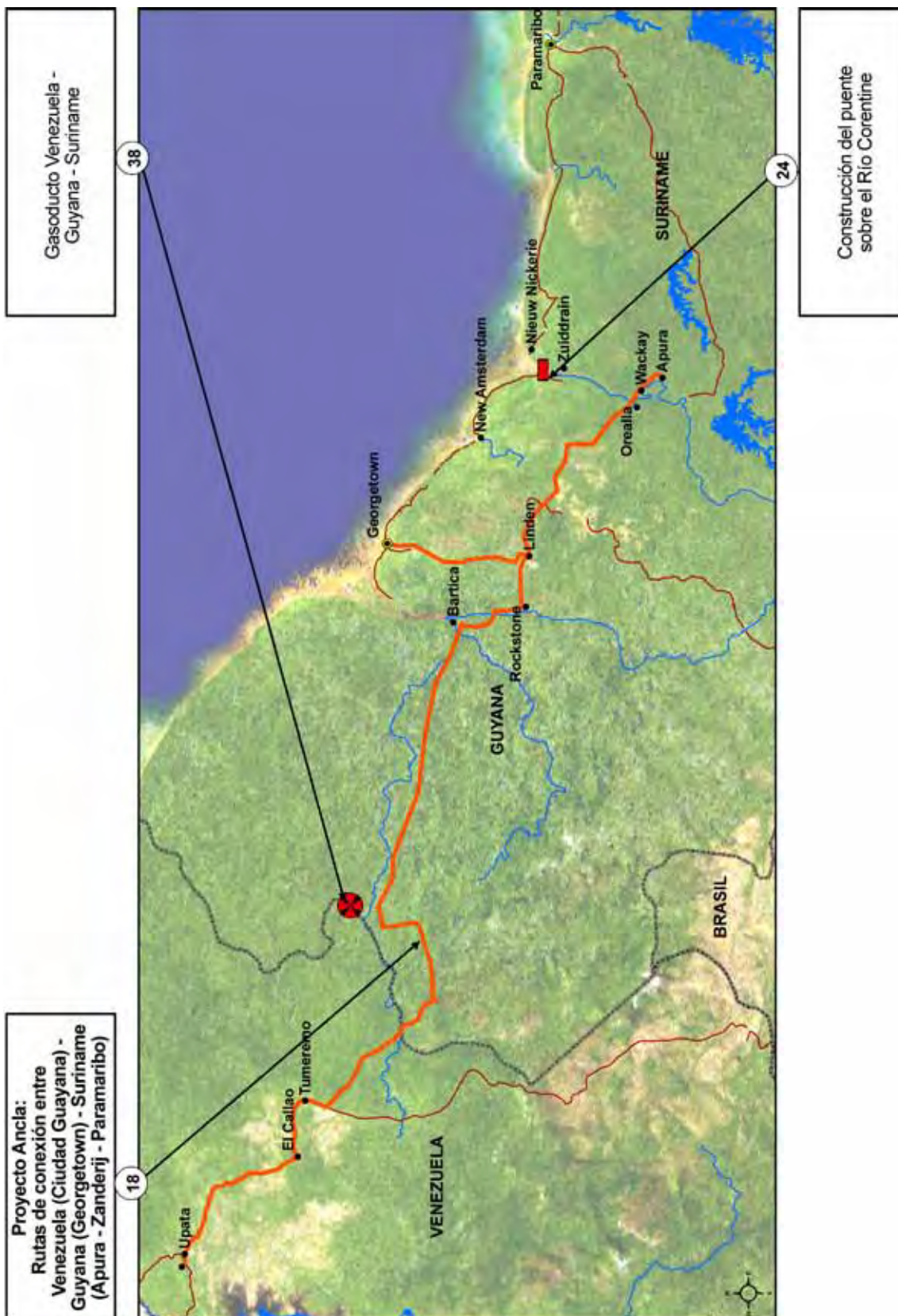


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje del Escudo Guayanés: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
GUY09	●	RUTA LETHEM - LINDEN (GU)	250,0
GUY10	●	PUENTE SOBRE EL RÍO ARRAYA (BR)	1,5
GUY11	●	PUENTE SOBRE EL RÍO TAKUTU (BR - GU)	10,0
GUY12	●	PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN GUYANA (GU)	0,0
GUY42	●	RUTA BOA VISTA - BONFIM (BR)	15,0
GUY43	●	RUTA LINDEN - GEORGETOWN (GU)	0,0
TOTAL			276,5

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

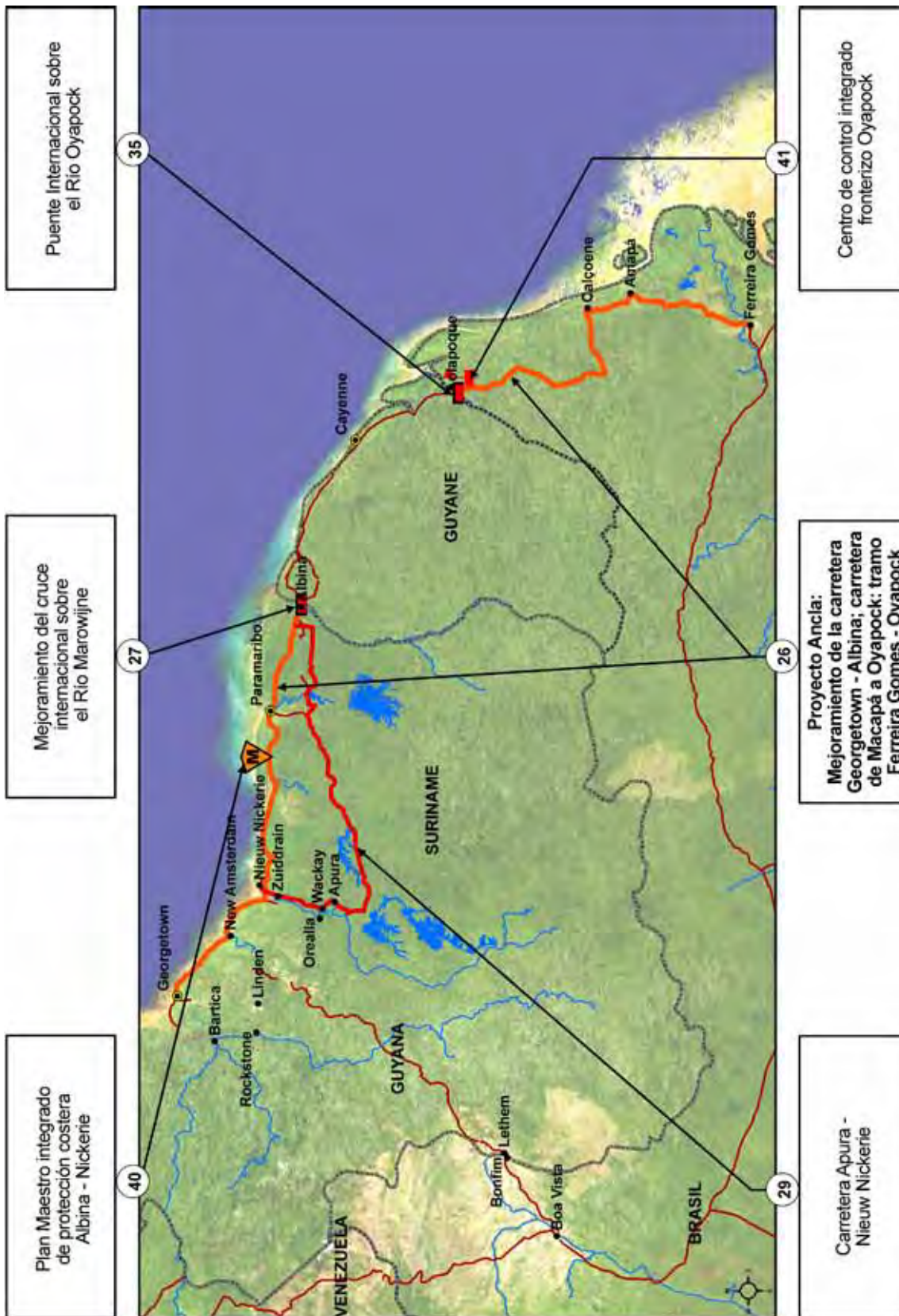


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapas	Eje del Escudo Guayanés: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
GUY18	●	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO) (GU - SU - VE)	300,8
GUY24	●	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE (GU - SU)	1,0
GUY38	●	GASODUCTO VENEZUELA - GUYANA - SURINAME (GU - SU - VE)	0,0
TOTAL			301,8

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



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapas	Eje del Escudo Guayanés: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
GUY26	●	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA GEORGETOWN - ALBINA; CARRETERA DE MACAPÁ A OYAPOCK: TRAMO FERREIRA GOMES - OYAPOCK (BR - GU - SU)	350,1
GUY27	●	MEJORAMIENTO DEL CRUCE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO MAROWIJNE (SU)	50,0
GUY29	●	CARRETERA APURA - NIEUW NICKERIE (SU)	110,0
GUY35	●	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO OYAPOCK (BR)	60,0
GUY40	●	PLAN MAESTRO INTEGRADO DE PROTECCIÓN COSTERA ALBINA - NICKERIE (SU)	3.020,0
GUY41	●	CENTRO DE CONTROL INTEGRADO FRONTERIZO OYAPOCK (BR)	5,9
TOTAL			3.596,0

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje del Escudo Guayanés veinte proyectos con una inversión estimada de US\$ 4.581,3 millones tal como se resume a continuación:

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

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	INTERCONEXIÓN VENEZUELA - BRASIL	5	407,0
Grupo 2	INTERCONEXIÓN BRASIL - GUYANA	6	276,5
Grupo 3	INTERCONEXIÓN VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (PARAMARIBO)	3	301,8
Grupo 4	INTERCONEXIÓN GUYANA - SURINAME - GUAYANA FRANCESA - BRASIL	6	3.596,0
TOTAL		20	4.581,3

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

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

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	15	75,0	860,4	18,8
Privado	1	5,0	0,0	0,0
Público/Privado	4	20,0	3.720,9	81,2
TOTAL	20	100,0	4.581,3	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

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

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
14	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS (BR - VE)	407,0
GUY01	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS (BR - VE)	407,0
15	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN (BR - GU)	250,0
GUY09	RUTA LETHEM - LINDEN (GU)	250,0
GUY42	RUTA BOA VISTA - BONFIM (BR)	0,0
GUY43	RUTA LINDEN - GEORGETOWN (GU)	0,0
16	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE (GU - SU - VE)	301,8
GUY18	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO) (GU - SU - VE)	300,8
GUY24	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE (GU - SU)	1,0
TOTAL		958,8

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

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

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Carretero	13	72,2	1.555,4	34,0								
Ferroviano	1	5,6	0,0	0,0								
Marítimo	3	16,6	3.020,0	66,0								
Pasos de Frontera	1	5,6	5,9	0,1								
Generación Energética					1	100,0	0,0	100,0				
Interconexión de comunicaciones									1	100,0	0,0	100,0
TOTAL	18	100,0	4.581,3	100,0	1	100,0	0,0	100,0	1	100,0	0,0	100,0

Cuadro G.5 • Transporte Carretero

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Mantenimiento de carreteras	1	407,0
Pavimentación (obra nueva)	4	565,8
Puentes (nuevos y rehabilitación)	6	122,5
Rehabilitación de calzada y estructuras	2	460,1
TOTAL	13	1.555,4

Cuadro G.6 • Transporte Ferroviario

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Construcción de ferrovías	1	0,0
TOTAL	1	0,0

Cuadro G.7 • Transporte Marítimo

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	1	3.020,0
Nuevos puertos marítimos	2	0,0
TOTAL	3	3.020,0

Cuadro G.8 • Pasos de Frontera

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	1	5,9
TOTAL	1	5,9

Cuadro G.9 • Generación Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Otras infraestructuras energéticas	1	0,0
TOTAL	1	0,0

Cuadro G.10 • Interconexión de Comunicaciones

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Fibra óptica	1	0,0
TOTAL	1	0,0

AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

Cuadro G.11 • Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	7	35,0	351,8	7,7
Pre-Ejecución	2	10,0	3.270,0	71,3
Ejecución	5	25,0	873,0	19,1
Concluido	6	30,0	86,5	1,9
TOTAL	20	100,0	4.581,3	100,0

Cuadro G.12 • **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
GUY08	LÍNEAS DE FIBRA ÓPTICA U OTRA TECNOLOGÍA APROPIADA QUE INTERCONECTE CARACAS AL NORTE DE BRASIL (BR - VE)	0,0
GUY10	PUENTE SOBRE EL RÍO ARRAYA (BR)	1,5
GUY11	PUENTE SOBRE EL RÍO TAKUTU (BR - GU)	10,0
GUY35	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO OYAPOCK (BR)	60,0
GUY42	RUTA BOA VISTA - BONFIM (BR)	15,0
GUY43	RUTA LINDEN - GEORGETOWN (GU)	0,0
TOTAL		86,5

VI. PROYECTOS ANCLA

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

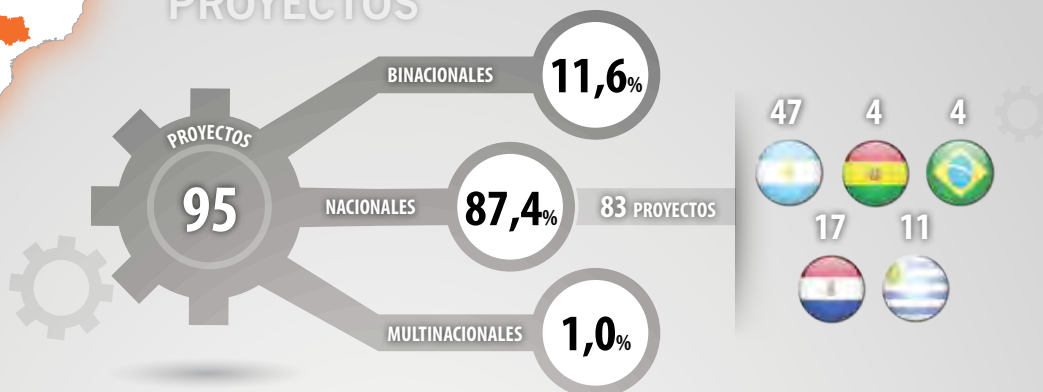
Cuadro G.13 • **Proyectos Ancla**

Grupo	Código Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	GUY01 REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS (BR - VE)	407,0	Público	Binacional	Ejecución
2	GUY09 RUTA LETHEM - LINDEN (GU)	250,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
3	GUY18 RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO) (GU - SU - VE)	300,8	Público/ Privado	Trinacional	Perfil
4	GUY26 MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA GEORGETOWN - ALBINA; CARRETERA DE MACAPÁ A OYAPOCK: TRAMO FERREIRA GOMES - OYAPOCK (BR - GU - SU)	350,1	Público/ Privado	Trinacional	Ejecución
TOTAL		1.307,9			

EJE DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA



PROYECTOS



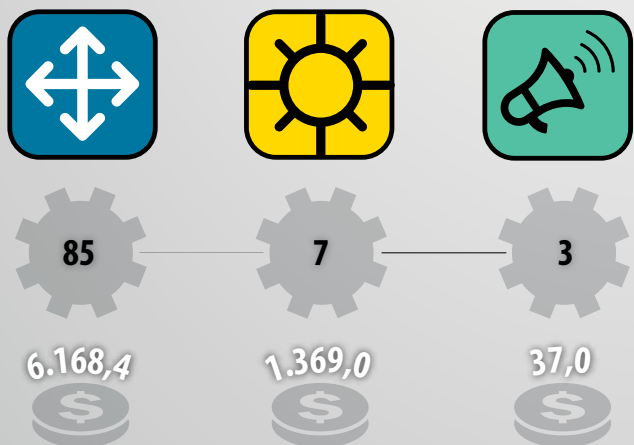
INVERSION ESTIMADA



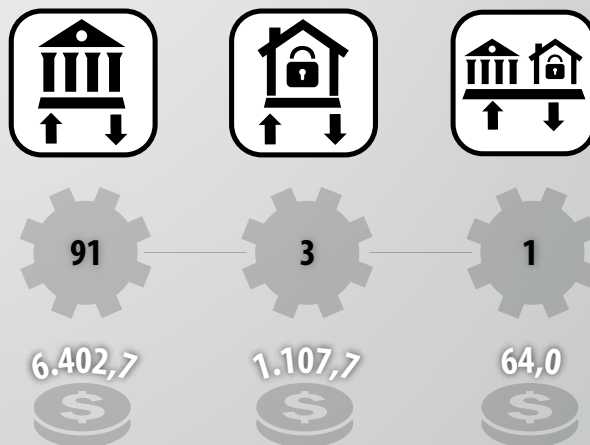
CARTERA DE PROYECTOS POR ETAPA



POR SECTOR

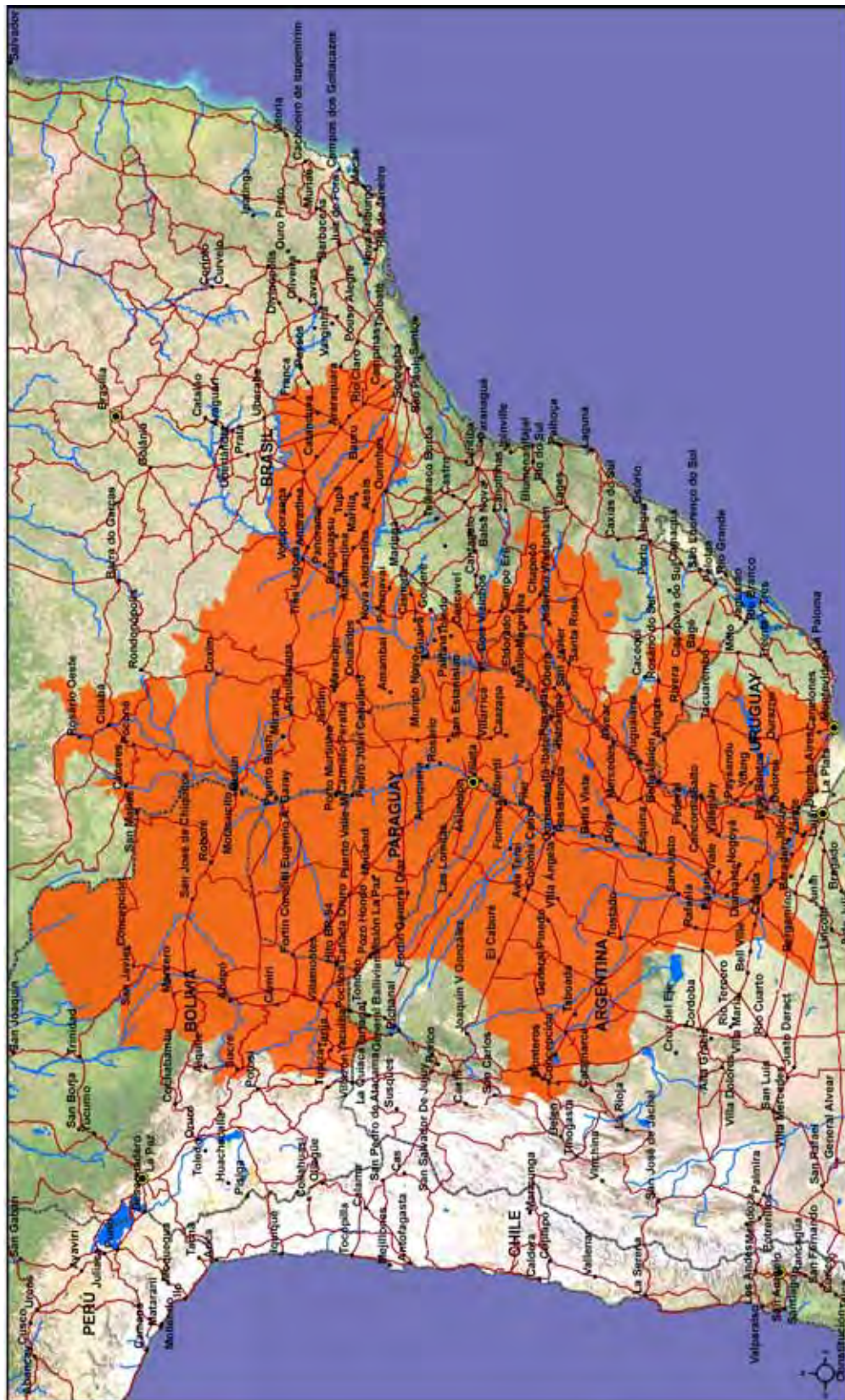


POR TIPO DE FINANCIAMIENTO

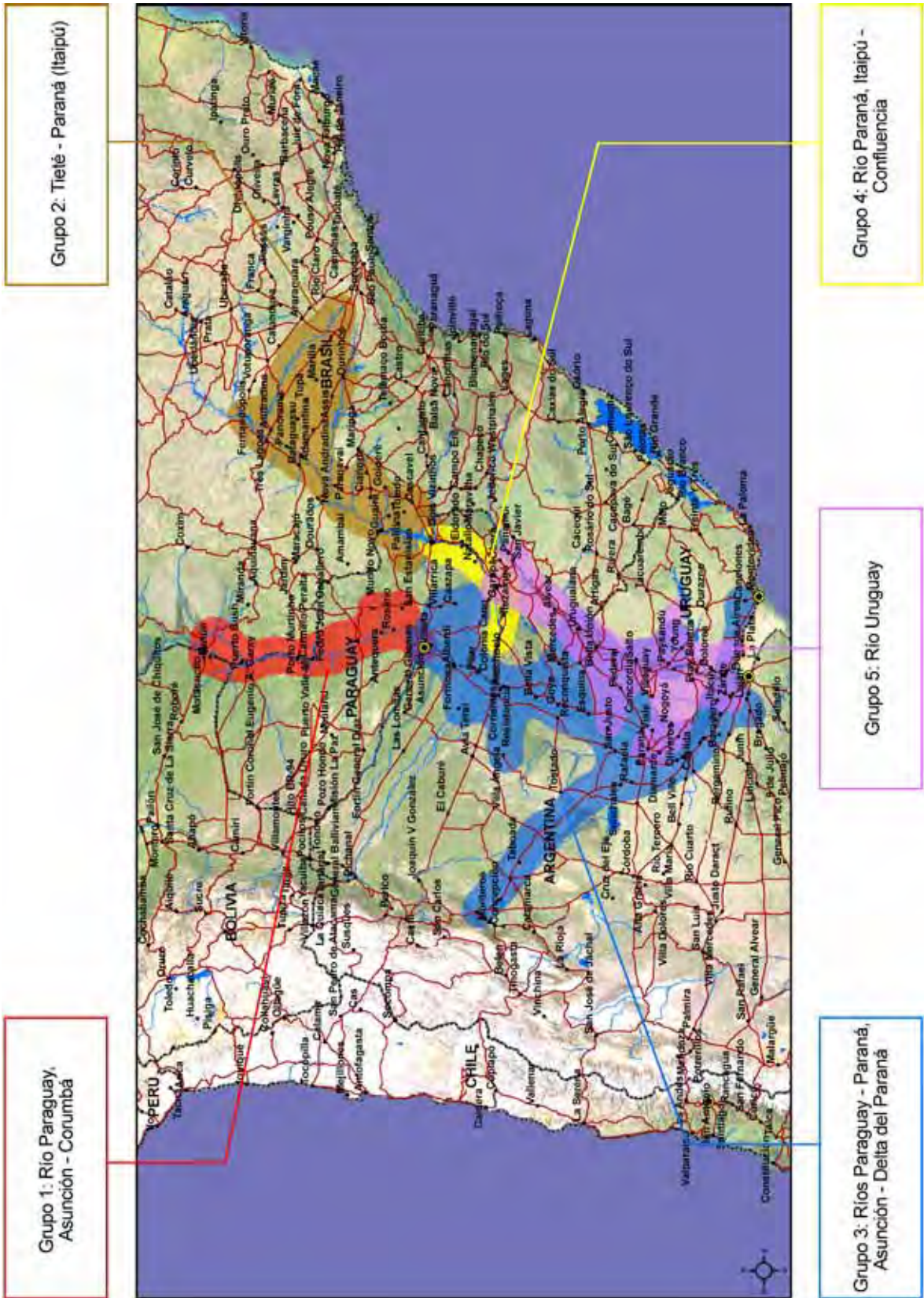


EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

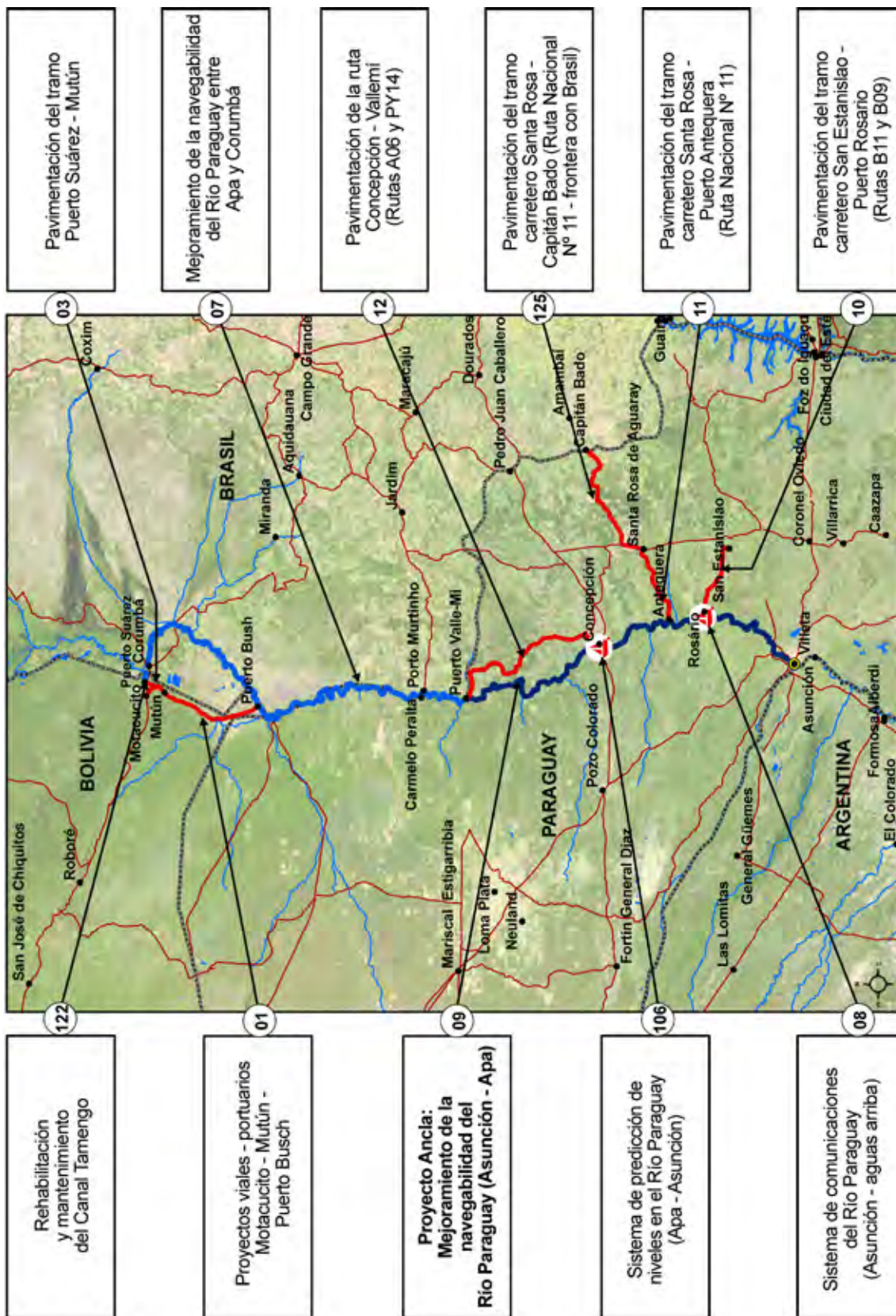
Área de influencia



Grupos de proyectos



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

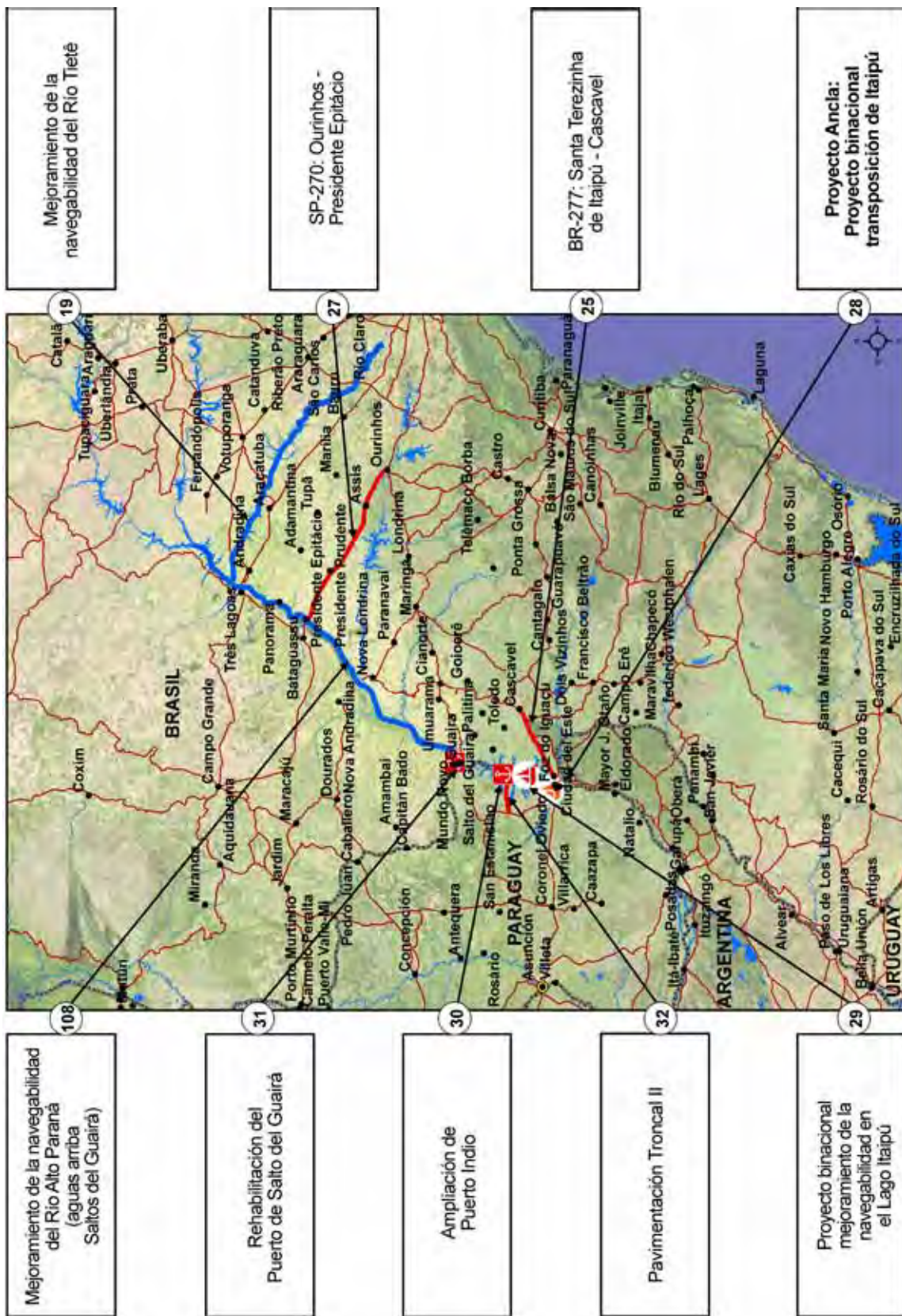


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- 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.

Código	Etapas	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP01	●	PROYECTOS VIALES - PORTUARIOS MOTACUCITO - MUTÚN - PUERTO BUSCH (BO)	202,9
HPP03	●	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO PUERTO SUÁREZ - MUTÚN (BO)	18,8
HPP07	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ (BO - BR - PY)	39,0
HPP08	●	SISTEMA DE COMUNICACIONES DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - AGUAS ARRIBA) (BO - PY)	4,0
HPP09	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA) (PY)	110,0
HPP10	●	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SAN ESTANISLAO - PUERTO ROSARIO (RUTAS B11 Y B09) (PY)	66,5
HPP11	●	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA - PUERTO ANTEQUERA (RUTA NACIONAL N° 11) (PY)	0,0
HPP12	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA CONCEPCIÓN - VALLEMÍ (RUTAS A06 Y PY14) (PY)	113,0
HPP106	●	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN) (BO - PY)	0,0
HPP122	●	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO (BO)	10,5
HPP125	●	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA - CAPITÁN BADO (RUTA NACIONAL N° 11 - FRONTERA CON BRASIL) (PY)	122,5
TOTAL			687,2

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

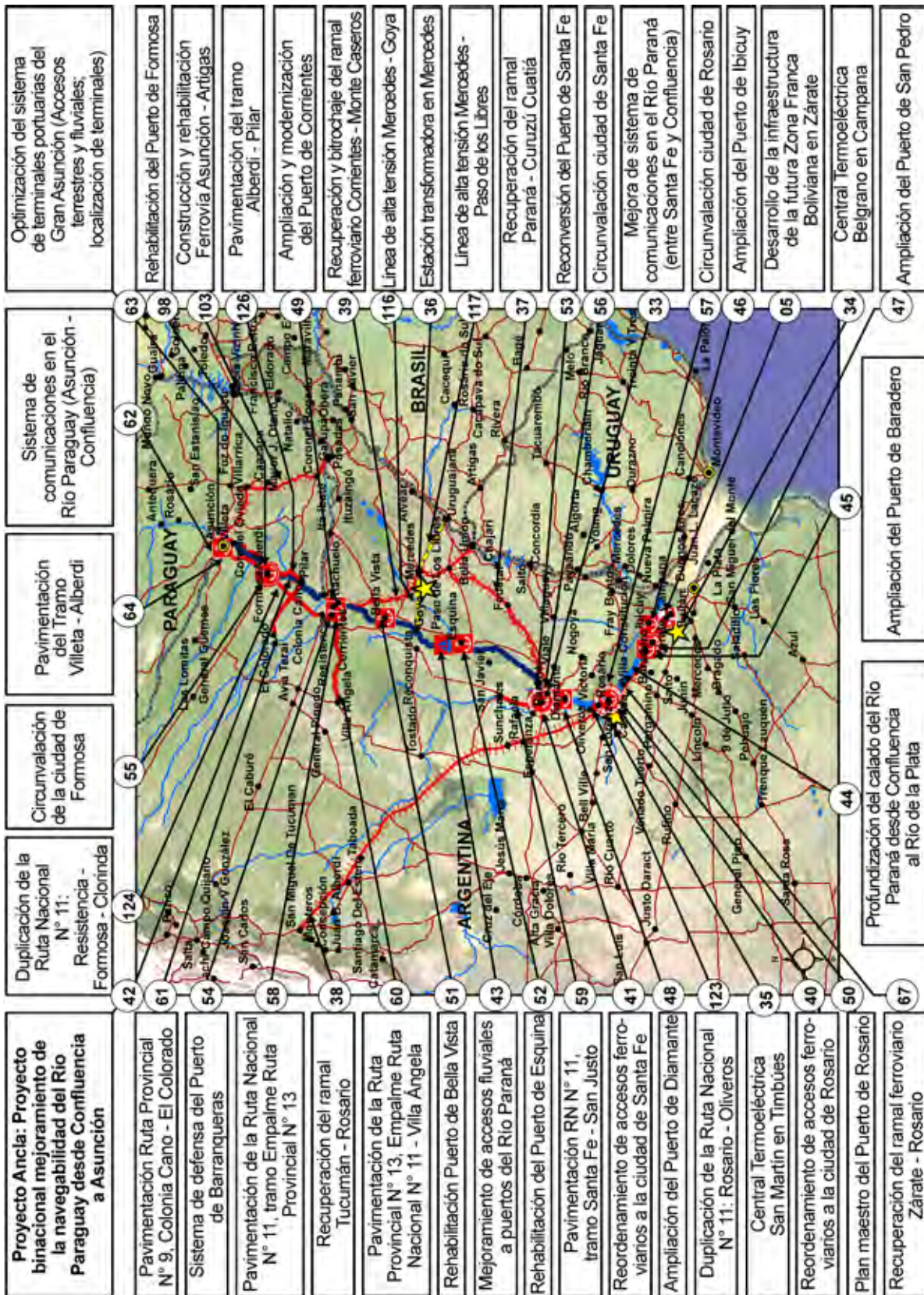


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP19	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÊ (BR)	800,0
HPP25	●	BR-277: SANTA TEREZINHA DE ITAIPÚ - CASCAVEL (BR)	4,9
HPP27	●	SP-270: OURINHOS - PRESIDENTE EPITÁCIO (BR)	900,0
HPP28	●	PROYECTO BINACIONAL TRANSPOSICIÓN DE ITAIPÚ (BR - PY)	0,0
HPP29	●	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL LAGO ITAIPÚ (BR - PY)	0,0
HPP30	●	AMPLIACIÓN DE PUERTO INDIO (PY)	1,2
HPP31	●	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE SALTO DEL GUAIRÁ (PY)	0,8
HPP32	●	PAVIMENTACIÓN TRONCAL II (PY)	25,6
HPP108	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ) (BR)	15,0
TOTAL			1.747,5

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



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

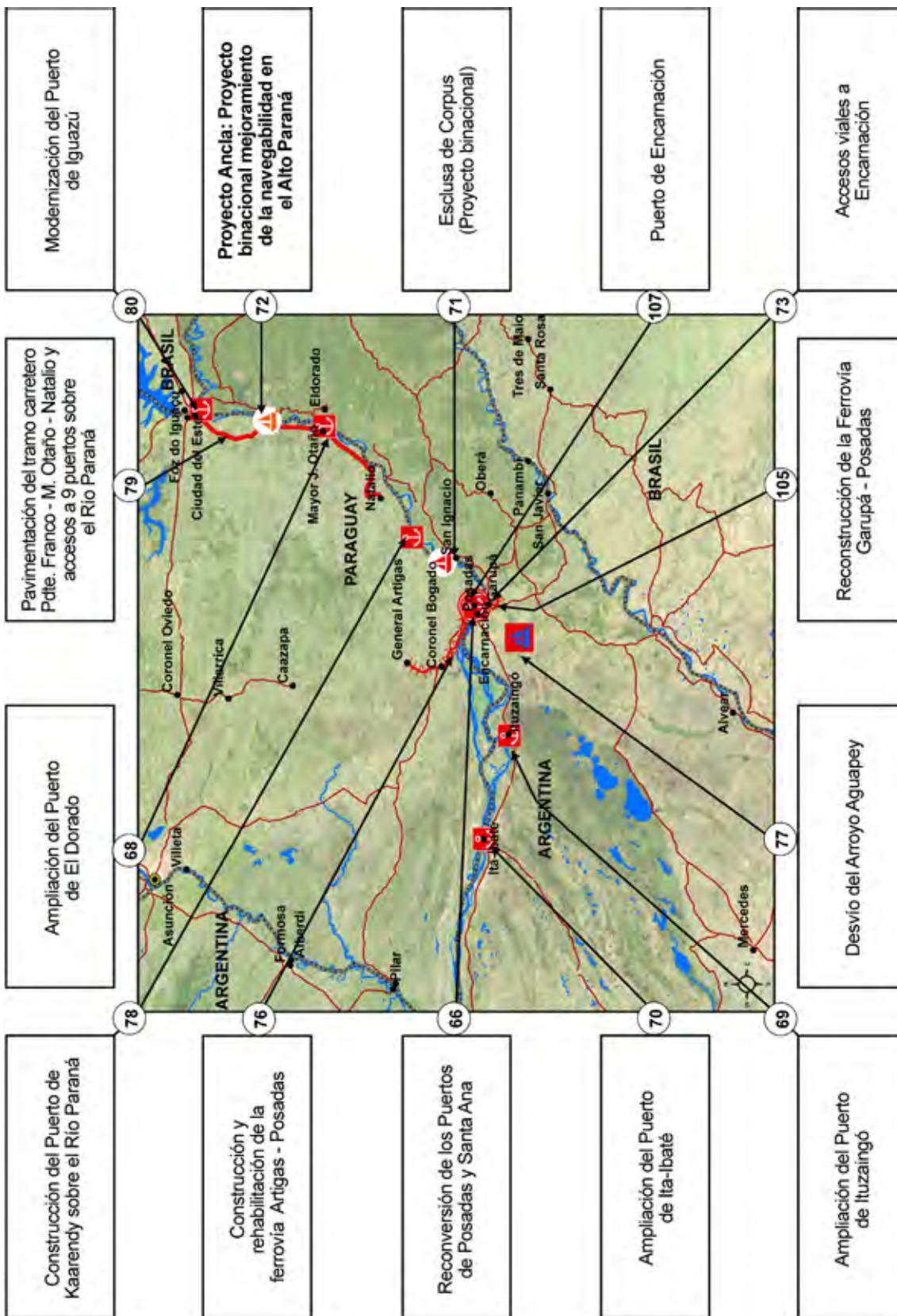
- Fortalecer y estimular la integración de las cadenas productivas a lo largo del Eje.
- Facilitar la integración de los países y regiones mediterráneas a los mercados globales mediante una conexión eficiente con el Atlántico.
- Mejorar la eficiencia del sistema productivo de la región y la calidad de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

Código	Etapa	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP05	●	DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA FUTURA ZONA FRANCA BOLIVIANA EN ZÁRATE (*) (BO)	0,0
HPP33	●	MEJORA DE SISTEMA DE COMUNICACIONES EN EL RÍO PARANÁ (ENTRE SANTA FE Y CONFLUENCIA) (AR)	30,0
HPP34	●	CENTRAL TERMOELÉCTRICA BELGRANO EN CAMPANA (AR)	650,0
HPP35	●	CENTRAL TERMOELÉCTRICA SAN MARTÍN EN TIMBÚES (AR)	500,0
HPP36	●	ESTACIÓN TRANSFORMADORA EN MERCEDES (AR)	25,0
HPP37	●	RECUPERACIÓN DEL RAMAL PARANÁ - CURUZÚ CUATÍÁ (AR)	0,0
HPP38	●	RECUPERACIÓN DEL RAMAL TUCUMÁN - ROSARIO (AR)	200,0
HPP39	●	RECUPERACIÓN Y BITROCHAJE DEL RAMAL FERROVIARIO CORRIENTES - MONTE CASEROS (AR)	0,0
HPP40	●	REORDENAMIENTO DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A LA CIUDAD DE ROSARIO (AR)	92,0
HPP41	●	REORDENAMIENTO DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A LA CIUDAD DE SANTA FE (AR)	0,0
HPP42	●	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN (AR - PY)	45,5
HPP43	●	MEJORAMIENTO DE ACCESOS FLUVIALES A PUERTOS DEL RÍO PARANÁ (AR)	15,0
HPP44	●	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA (AR)	110,0
HPP45	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BARADERO (AR)	0,0
HPP46	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE IBICUY (AR)	3,0
HPP47	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN PEDRO (AR)	36,0
HPP48	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE DIAMANTE (AR)	20,0
HPP49	●	AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE CORRIENTES (AR)	12,0
HPP50	●	PLAN MAESTRO DEL PUERTO DE ROSARIO (AR)	8,0
HPP51	●	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE BELLA VISTA (AR)	10,0
HPP52	●	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE ESQUINA (AR)	7,0
HPP53	●	RECONVERSIÓN DEL PUERTO DE SANTA FE (AR)	110,0

Continúa en la próxima página...

Código	Etapas	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP54	●	SISTEMA DE DEFENSA DEL PUERTO DE BARRANQUERAS (AR)	10,0
HPP55	●	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE FORMOSA (AR)	8,0
HPP56	●	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE SANTA FE (AR)	200,0
HPP57	●	CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE ROSARIO (AR)	80,0
HPP58	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 11, TRAMO EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 13 (AR)	100,0
HPP59	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 11: TRAMO SANTA FE - SAN JUSTO (AR)	40,0
HPP60	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 13, EMPALME RUTA NACIONAL N° 11 - VILLA ÁNGELA (AR)	100,0
HPP61	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 9: COLONIA CANO - EL COLORADO (AR)	60,0
HPP62	●	SISTEMA DE COMUNICACIONES EN EL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - CONFLUENCIA)(AR - PY)	3,0
HPP63	●	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE TERMINALES PORTUARIAS DEL GRAN ASUNCIÓN (ACCESOS TERRESTRES Y FLUVIALES; LOCALIZACIÓN DE TERMINALES)(PY)	0,0
HPP64	●	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO VILLETA - ALBERDI (PY)	51,0
HPP67	●	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - ROSARIO (AR)	42,0
HPP98	●	REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE FORMOSA (AR)	6,0
HPP103	●	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - ARTIGAS (PY)	300,0
HPP116	●	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - GOYA (AR)	25,0
HPP117	●	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - PASO DE LOS LIBRES (AR)	15,0
HPP123	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°11: ROSARIO - OLIVEROS (AR)	45,0
HPP124	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°11: RESISTENCIA - FORMOSA - CLORINDA (AR)	330,0
HPP126	●	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO ALBERDI - PILAR (PY)	100,0
TOTAL			3.388,5

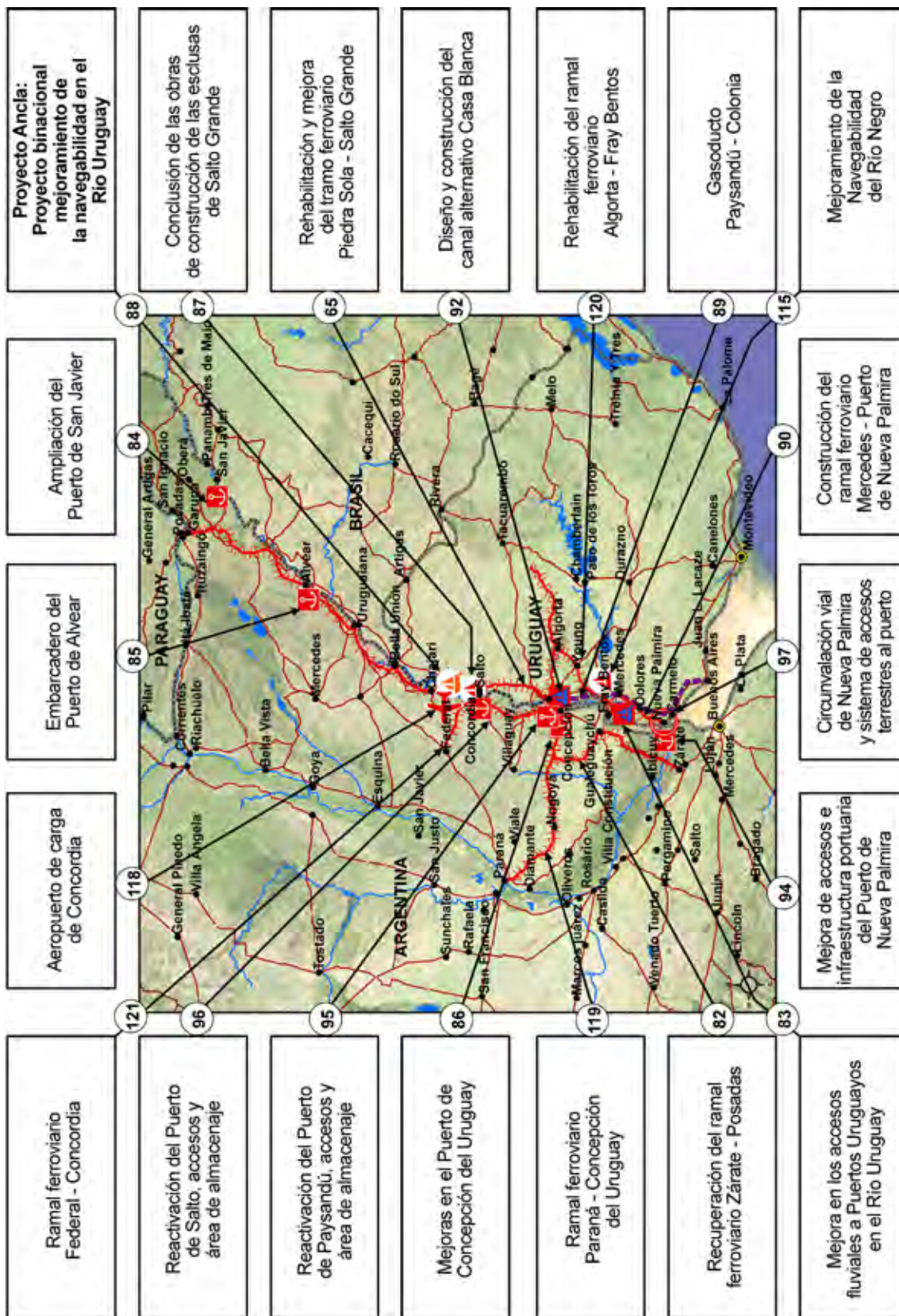
EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ - Grupo 4: Río Paraná, Itaipú - Confluencia



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP66	●	RECONVERSIÓN DE LOS PUERTOS DE POSADAS Y SANTA ANA (AR)	10,0
HPP68	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE EL DORADO (AR)	0,0
HPP69	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ITUZAINGÓ (AR)	27,0
HPP70	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ITÁ-IBATÉ (AR)	10,0
HPP71	●	ESCLUSA DE CORPUS (PROYECTO BINACIONAL) (AR - PY)	0,0
HPP72	●	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ (AR - PY)	0,0
HPP73	●	ACCESOS VIALES A ENCARNACIÓN (PY)	26,0
HPP76	●	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS - POSADAS (AR - PY)	150,0
HPP77	●	DESVÍO DEL ARROYO AGUAPEY (PY)	64,0
HPP78	●	CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE KAARENDY SOBRE EL RÍO PARANÁ (PY)	9,9
HPP79	●	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO PRESIDENTE FRANCO - M. OTAÑO - NATALIO Y ACCESOS A 9 PUERTOS SOBRE EL RÍO PARANÁ (PY)	176,0
HPP80	●	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IGUAZÚ (AR)	0,0
HPP105	●	RECONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA GARUPÁ - POSADAS (AR)	100,0
HPP107	●	PUERTO DE ENCARNACIÓN (PY)	18,0
TOTAL			590,9



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP65	●	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE (UY)	127,3
HPP82	●	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS (AR)	0,0
HPP83	●	MEJORA EN LOS ACCESOS FLUVIALES A PUERTOS URUGUAYOS EN EL RÍO URUGUAY (UY)	1,0
HPP84	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN JAVIER (AR)	0,0
HPP85	●	EMBARCADERO DEL PUERTO DE ALVEAR (AR)	0,0
HPP86	●	MEJORAS EN EL PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY (AR)	8,0
HPP87	●	CONCLUSIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS ESCLUSAS DE SALTO GRANDE (AR - UY)	300,0
HPP88	●	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY (AR - UY)	40,0
HPP89	●	GASODUCTO PAYSANDÚ - COLONIA (UY)	90,0
HPP90	●	CONSTRUCCIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO MERCEDES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA (UY)	90,0
HPP92	●	DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL CANAL ALTERNATIVO CASA BLANCA (UY)	3,0
HPP94	●	MEJORA DE ACCESOS E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL PUERTO DE NUEVA PALMIRA (UY)	10,0
HPP95	●	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE PAYSANDÚ, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE (UY)	6,0
HPP96	●	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE SALTO, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE (UY)	4,0
HPP97	●	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO (UY)	15,0
HPP115	●	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NEGRO (UY)	350,0
HPP118	●	AEROPUERTO DE CARGA DE CONCORDIA (AR)	0,0
HPP119	●	RAMAL FERROVIARIO PARANÁ - CONCEPCIÓN DEL URUGUAY (AR)	8,0
HPP120	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS (UY)	100,0
HPP121	●	RAMAL FERROVIARIO FEDERAL - CONCORDIA (AR)	8,0
TOTAL			1.160,3

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná noventa y cinco proyectos con una inversión estimada de US\$ 7.574,4 millones tal como se resume a continuación:

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

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	RÍO PARAGUAY, ASUNCIÓN - CORUMBÁ	11	687,2
Grupo 2	TIETÉ - PARANÁ (ITAIPÚ)	9	1.747,5
Grupo 3	RÍOS PARAGUAY - PARANÁ, ASUNCIÓN - DELTA DEL PARANÁ	41	3.388,5
Grupo 4	RÍO PARANÁ, ITAIPÚ - CONFLUENCIA	14	590,9
Grupo 5	RÍO URUGUAY	20	1.160,3
TOTAL		95	7.574,4

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

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

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	91	95,8	6.402,7	84,5
Privado	3	3,2	1.107,7	14,6
Público/Privado	1	1,0	64,0	0,8
TOTAL	95	100,0	7.574,4	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

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

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
17	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA (AR - BO - BR - PY - UY)	1.170,0
HPP07	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ (BO - BR - PY)	39,0
HPP09	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA) (PY)	110,0
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ (BR)	800,0
HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN (AR - PY)	45,5
HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RÍO DE LA PLATA (AR)	110,0
HPP72	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ (AR - PY)	0,0
HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY (AR - UY)	40,0
HPP106	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN) (BO - PY)	0,0
HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ) (BR)	15,0
HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO (BO)	10,5
18	INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY (AR - PY - UY)	577,3
HPP65	REHABILITACIÓN Y MEJORA DEL TRAMO FERROVIARIO PIEDRA SOLA - SALTO GRANDE (UY)	127,3
HPP76	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ARTIGAS - POSADAS (AR - PY)	150,0
HPP82	RECUPERACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ZÁRATE - POSADAS (AR)	0,0
HPP103	CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA FERROVÍA ASUNCIÓN - ARTIGAS (PY)	300,0
19	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS (UY)	100,0
HPP120	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO ALGORTA - FRAY BENTOS (UY)	100,0
20	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO (UY)	15,0
HPP97	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO (UY)	15,0
TOTAL		1.862,3

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

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

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	1	1,2	0,0	0,0								
Carretero	23	27,0	2.582,3	41,9								
Ferrovionario	15	17,6	1.217,3	19,7								
Fluvial	44	51,8	2.165,9	35,1								
Multimodal	2	2,4	202,9	3,3								
Generación Energética					3	42,9	1.214,0	88,7				
Interconexión Energética					4	57,1	155,0	11,3				
Interconexión de comunicaciones									3	100,0	37,0	100,0
TOTAL	85	100,0	6.168,4	100,0	7	100,0	1.369,0	100,0	3	100,0	37,0	100,0

Cuadro H.5 • Transporte Aéreo

Tipología de Proyectos	Proyectos	Inversión Estimada
	N°	Millones de US\$
Nuevos aeropuertos	1	0,0
TOTAL	1	0,0

Cuadro H.6 • Transporte Carretero

Tipología de Proyectos	Proyectos	Inversión Estimada
	N°	Millones de US\$
Ampliación de capacidad de la carretera	7	1.445,5
Rehabilitación de calzada y estructuras	5	329,0
Pavimentación (obra nueva)	10	807,8
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	1	0,0
TOTAL	23	2.582,3

Cuadro H.7 · Transporte Ferroviario

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Circunvalación ferroviaria	2	92,0
Construcción de ferrovías	3	106,0
Rehabilitación de ferrovías	10	1.019,3
TOTAL	15	1.217,3

Cuadro H.8 · Transporte Fluvial

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Adecuación de puertos existentes fluviales (Ampliación)	24	299,0
Construcción de nuevos puertos fluviales	2	27,9
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	18	1.839,0
TOTAL	44	2.165,9

Cuadro H.9 · Transporte Multimodal

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Estaciones de transferencia	1	0,0
Transporte multimodal	1	202,9
TOTAL	2	202,9

Cuadro H.10 · Generación Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	1	64,0
Termoeléctrica	2	1.150,0
TOTAL	3	1.214,0

Cuadro H.11 • Interconexión Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	4	155,0
TOTAL	4	155,0

Cuadro H.12 • Interconexión en Comunicaciones

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Fibra óptica	3	37,0
TOTAL	3	37,0

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

Cuadro H.13 • Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	31	32,6	1.218,2	16,1
Pre-Ejecución	30	31,6	2.026,7	26,8
Ejecución	22	23,2	2.939,0	38,8
Concluido	12	12,6	1.390,5	18,3
TOTAL	95	100,0	7.574,4	100,0

Cuadro H.14 - **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
HPP10	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SAN ESTANISLAO - PUERTO ROSARIO (RUTAS B11 Y B09) (PY)	66,5
HPP11	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO CARRETERO SANTA ROSA - PUERTO ANTEQUERA (RUTA NACIONAL N° 11) (PY)	0,0
HPP29	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL LAGO ITAIPÚ (BR - PY)	0,0
HPP34	CENTRAL TERMOELÉCTRICA BELGRANO EN CAMPANA (AR)	650,0
HPP35	CENTRAL TERMOELÉCTRICA SAN MARTÍN EN TIMBÚES (AR)	500,0
HPP36	ESTACIÓN TRANSFORMADORA EN MERCEDES (AR)	25,0
HPP73	ACCESOS VIALES A ENCARNACIÓN (PY)	26,0
HPP77	DESVÍO DEL ARROYO AGUAPEY (PY)	64,0
HPP94	MEJORA DE ACCESOS E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL PUERTO DE NUEVA PALMIRA (UY)	10,0
HPP95	REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE PAYSANDÚ, ACCESOS Y ÁREA DE ALMACENAJE (UY)	6,0
HPP107	PUERTO DE ENCARNACIÓN (PY)	18,0
HPP116	LÍNEA DE ALTA TENSIÓN MERCEDES - GOYA (AR)	25,0
TOTAL		1.390,5

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná cinco Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 195,5 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro H.15 - **Proyectos Ancla**

Grupo	Código	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	HPP09	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA) (PY)	110,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
2	HPP28	PROYECTO BINACIONAL TRANSPOSICIÓN DE ITAIPÚ (BR - PY)	0,0	Público	Binacional	Pre-Ejecución
3	HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA A ASUNCIÓN (AR - PY)	45,5	Público	Binacional	Ejecución
4	HPP72	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ (AR - PY)	0,0	Público	Binacional	Perfil
5	HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY (AR - UY)	40,0	Público	Binacional	Ejecución
TOTAL			195,5			

EJE INTEROCEANICO CENTRAL



PROYECTOS



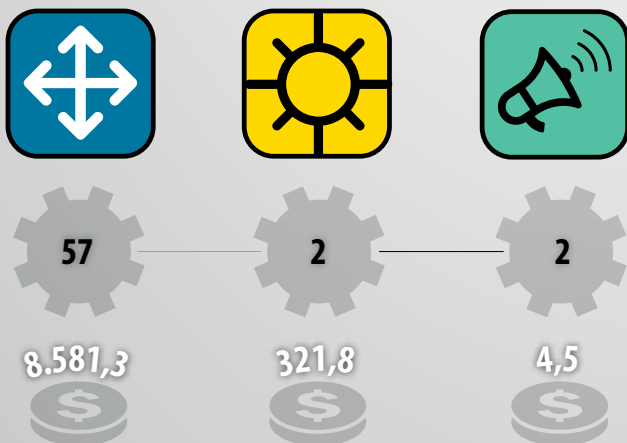
INVERSION ESTIMADA



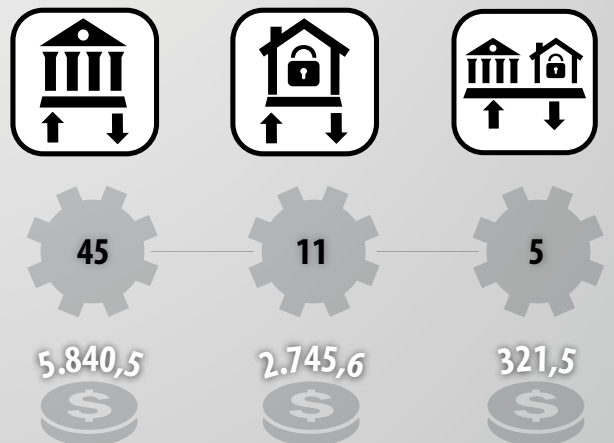
CARTERA DE PROYECTOS POR ETAPA



POR SECTOR

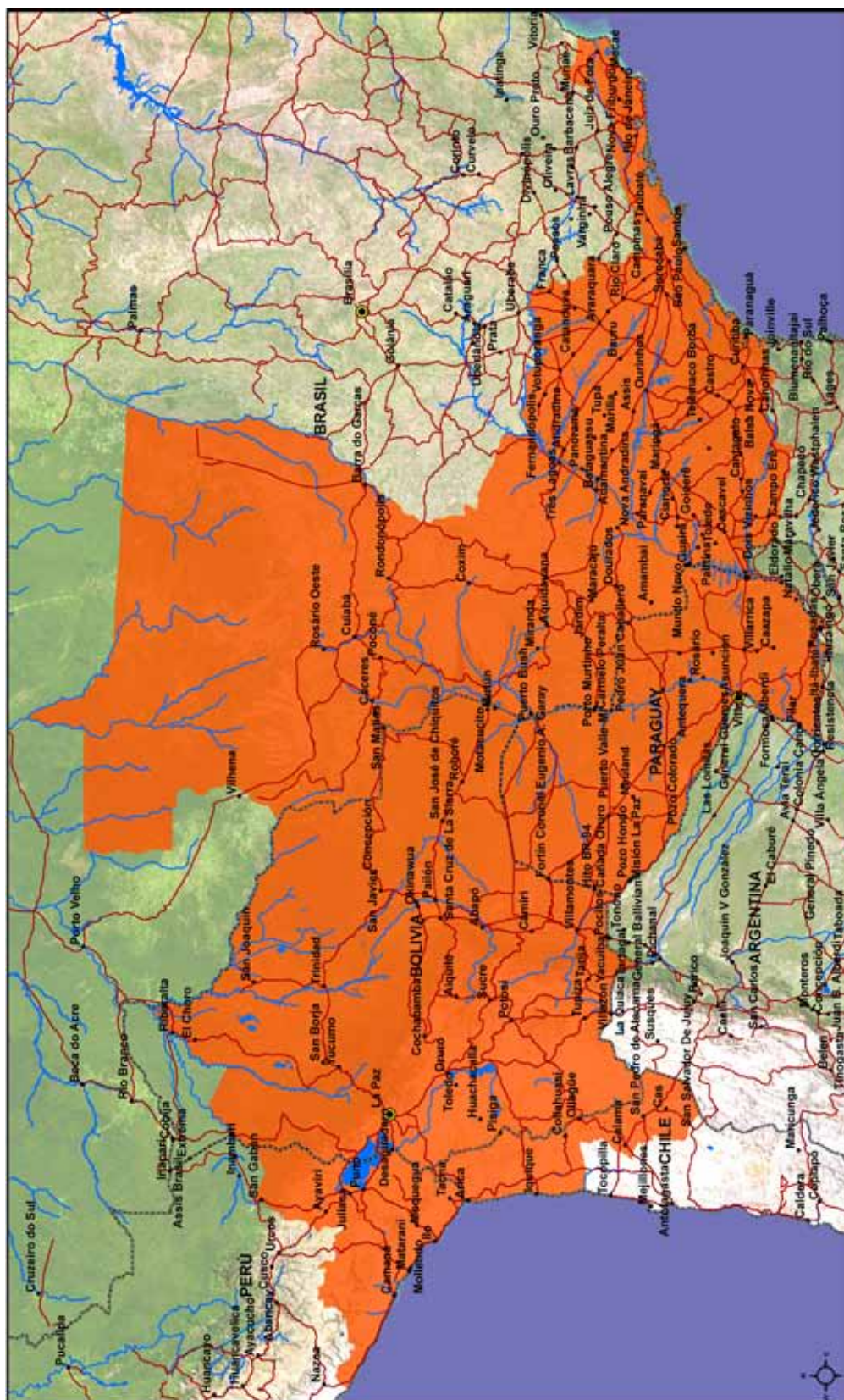


POR TIPO DE FINANCIAMIENTO

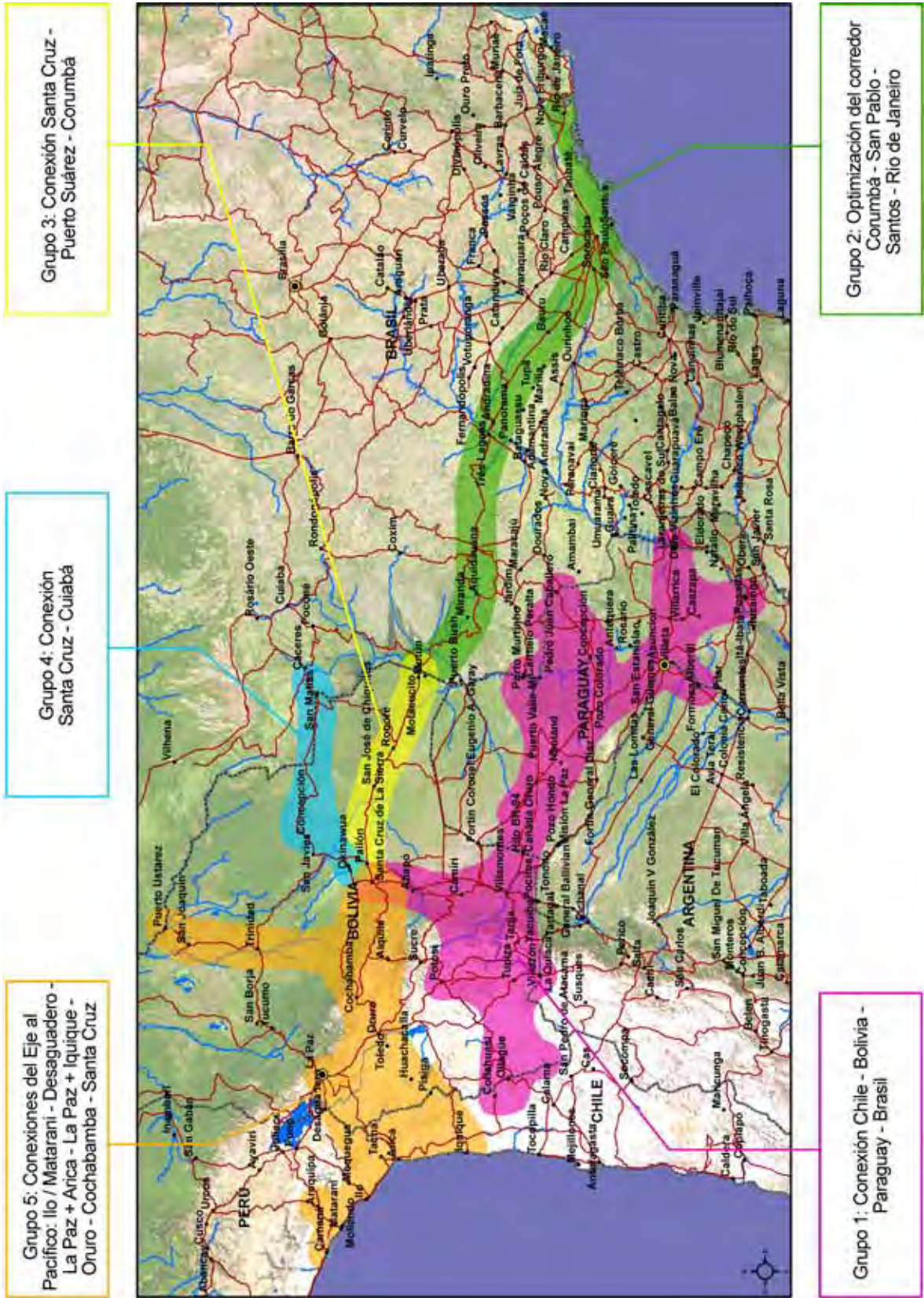


EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

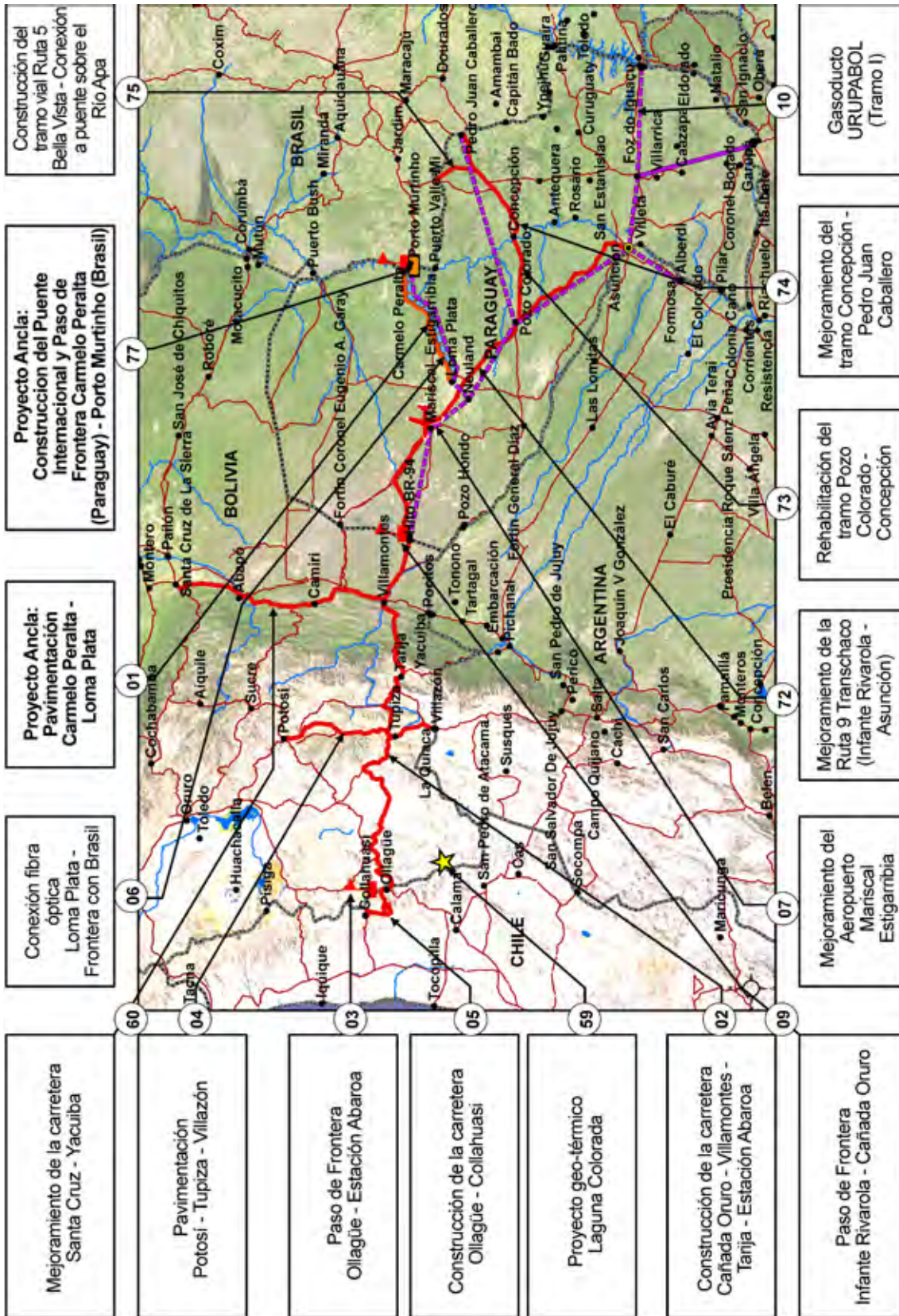
Área de influencia



Grupos de proyectos



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

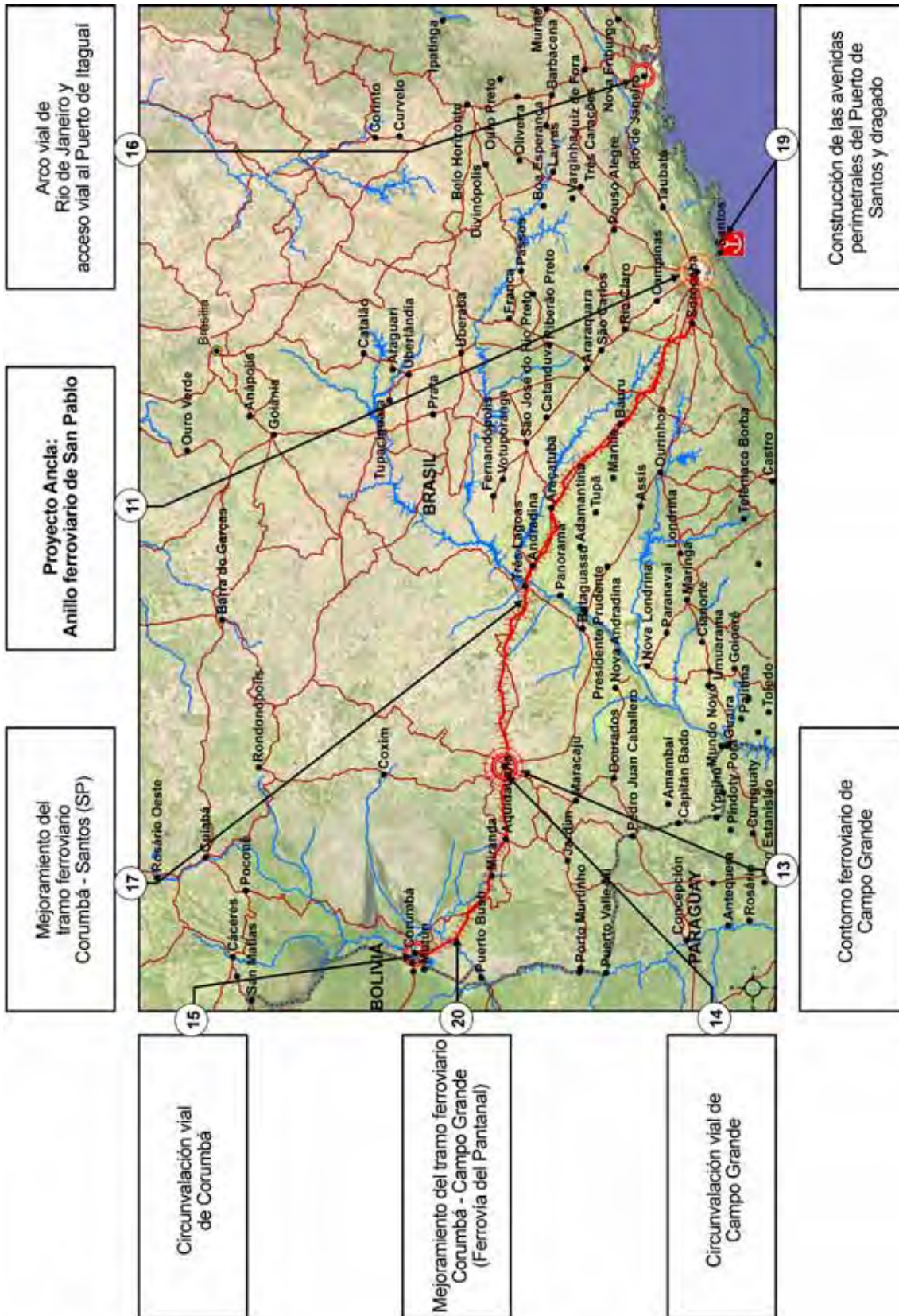


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Interoceánico Central: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC01	●	PAVIMENTACIÓN CARMELO PERALTA - LOMA PLATA (PY)	127,5
IOC02	●	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA CAÑADA ORURO - VILLAMONTES - TARIJA - ESTACIÓN ABAROA (BO)	210,0
IOC03	●	PASO DE FRONTERA OLLAGÜE - ESTACIÓN ABAROA (BO - CH)	5,0
IOC04	●	PAVIMENTACIÓN POTOSÍ - TUPIZA - VILLAZÓN (BO)	180,4
IOC05	●	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA OLLAGÜE - COLLAHUASI (CH)	40,0
IOC06	●	CONEXIÓN FIBRA ÓPTICA LOMA PLATA - FRONTERA CON BRASIL (PY)	2,0
IOC07	●	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO MARISCAL ESTIGARRIBIA (PY)	30,0
IOC09	●	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO (BO - PY)	1,9
IOC10	●	GASODUCTO URUPABOL (TRAMO I) (*) (BO - PY)	0,0
IOC59	●	PROYECTO GEO-TÉRMICO LAGUNA COLORADA (BO)	321,7
IOC60	●	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA SANTA CRUZ - YACUIBA (BO)	104,0
IOC72	●	MEJORAMIENTO DE LA RUTA 9 TRANSCHACO (INFANTE RIVAROLA - ASUNCIÓN) (PY)	170,0
IOC73	●	REHABILITACIÓN DEL TRAMO POZO COLORADO - CONCEPCIÓN (PY)	47,0
IOC74	●	MEJORAMIENTO DEL TRAMO CONCEPCIÓN - PEDRO JUAN CABALLERO (PY)	12,5
IOC75	●	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO VIAL RUTA 5 BELLA VISTA - CONEXIÓN A PUENTE SOBRE EL RÍO APA (PY)	48,0
IOC77	●	CONSTRUCCION DEL PUENTE INTERNACIONAL Y PASO DE FRONTERA CARMELO PERALTA (PARAGUAY) - PORTO MURTINHO (BRASIL) (BR - PY)	0,0
TOTAL			1.300,0

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

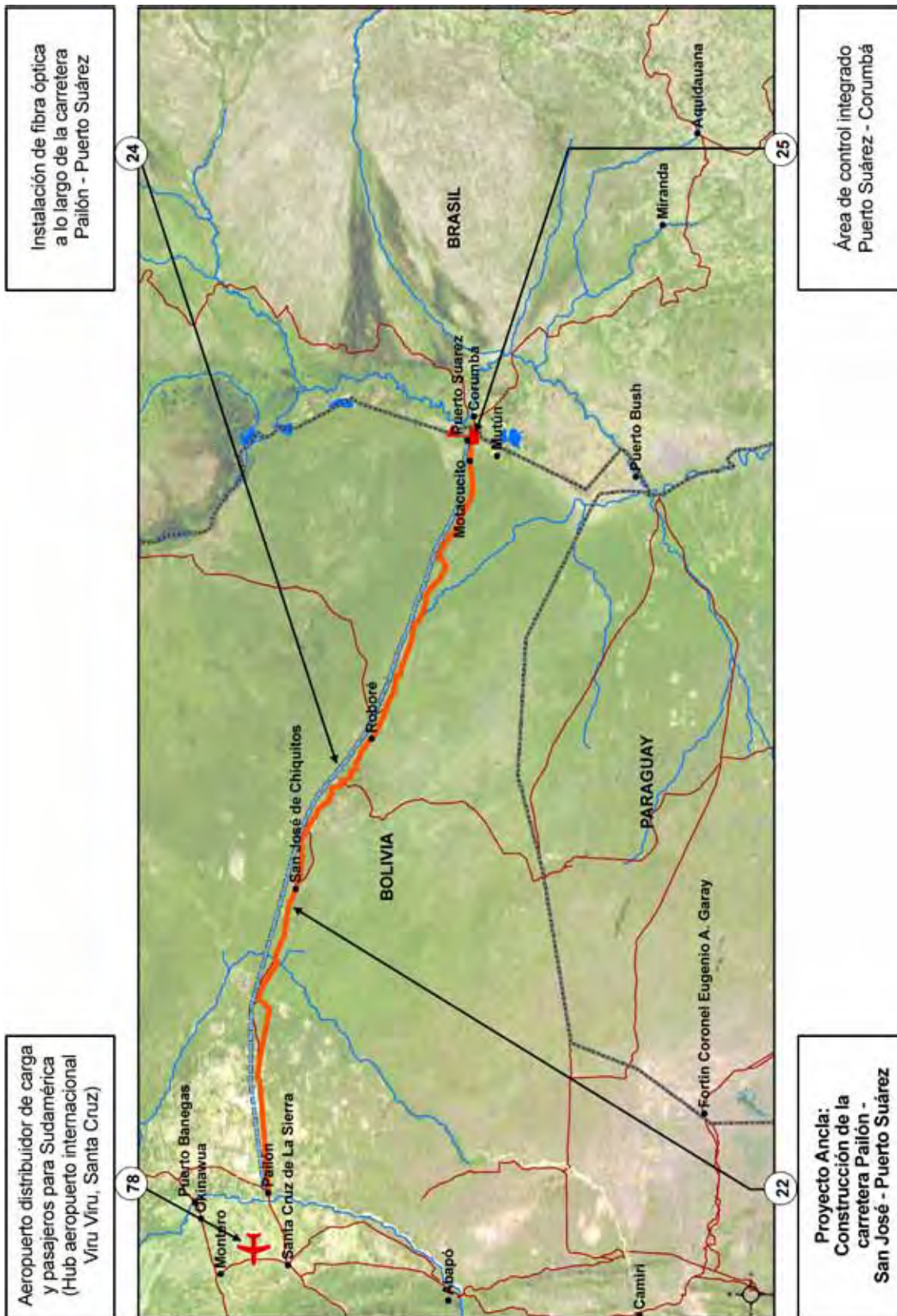


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Interoceánico Central: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC11	●	ANILLO FERROVIARIO DE SAN PABLO (BR)	1.500,0
IOC13	●	CONTORNO FERROVIARIO DE CAMPO GRANDE (BR)	31,0
IOC14	●	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE (BR)	30,0
IOC15	●	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CORUMBÁ (BR)	8,0
IOC16	●	ARCO VIAL DE RIO DE JANEIRO Y ACCESO VIAL AL PUERTO DE ITAGUAÍ (BR)	614,0
IOC17	●	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - SANTOS (SP) (BR)	2.250,0
IOC19	●	CONSTRUCCIÓN DE LAS AVENIDAS PERIMETRALES DEL PUERTO DE SANTOS Y DRAGADO (BR)	334,4
IOC20	●	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - CAMPO GRANDE (FERROVÍA DEL PANTANAL) (BR)	22,0
TOTAL			4.789,4

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

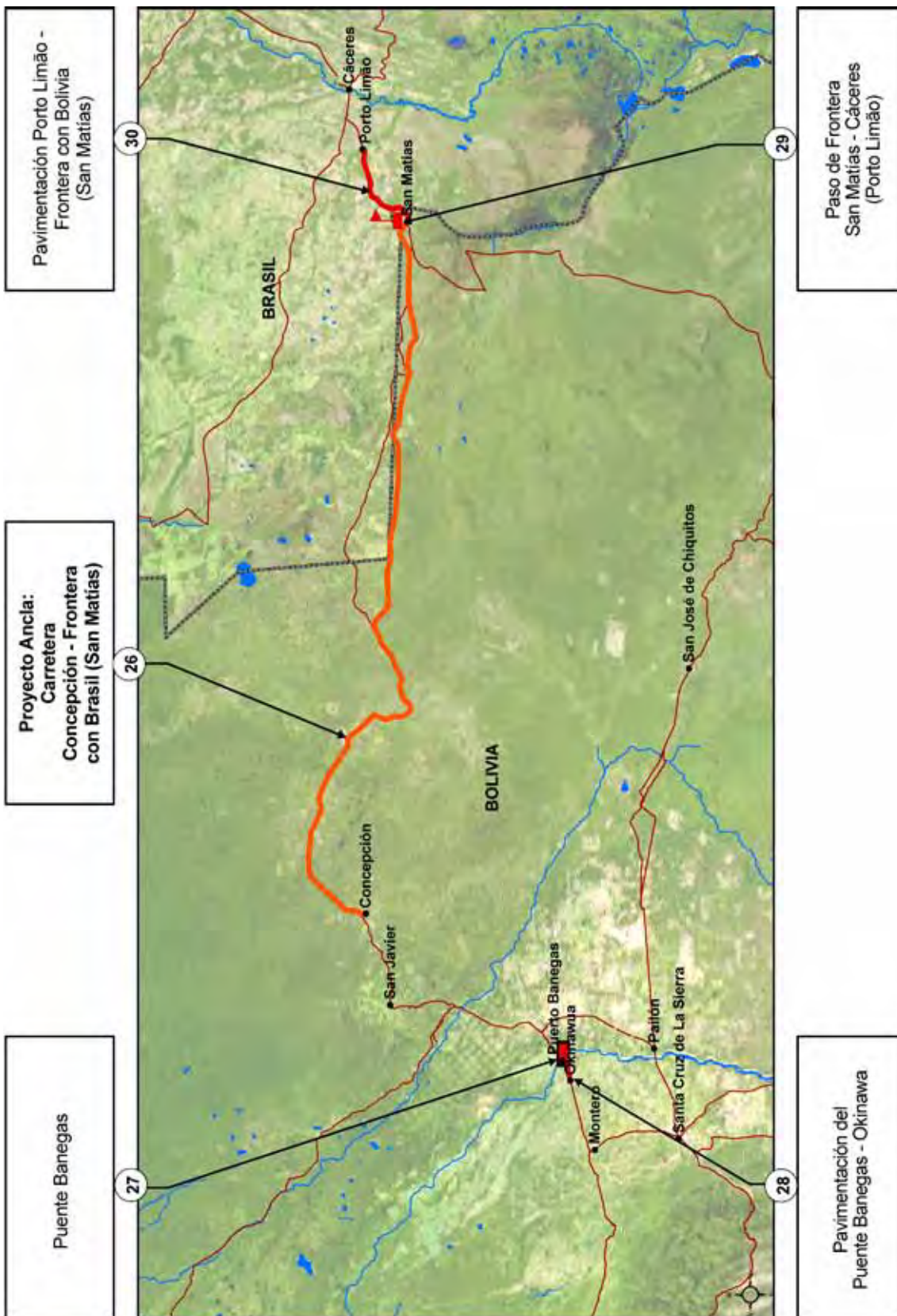


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etap	Eje Interoceánico Central: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC22	●	CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA PAILÓN - SAN JOSÉ - PUERTO SUÁREZ (BO)	409,0
IOC24	●	INSTALACIÓN DE FIBRA ÓPTICA A LO LARGO DE LA CARRETERA PAILÓN - PUERTO SUÁREZ (BO)	2,5
IOC25	●	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ (BO - BR)	2,0
IOC78	●	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)(BO)	20,0
TOTAL			433,5

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



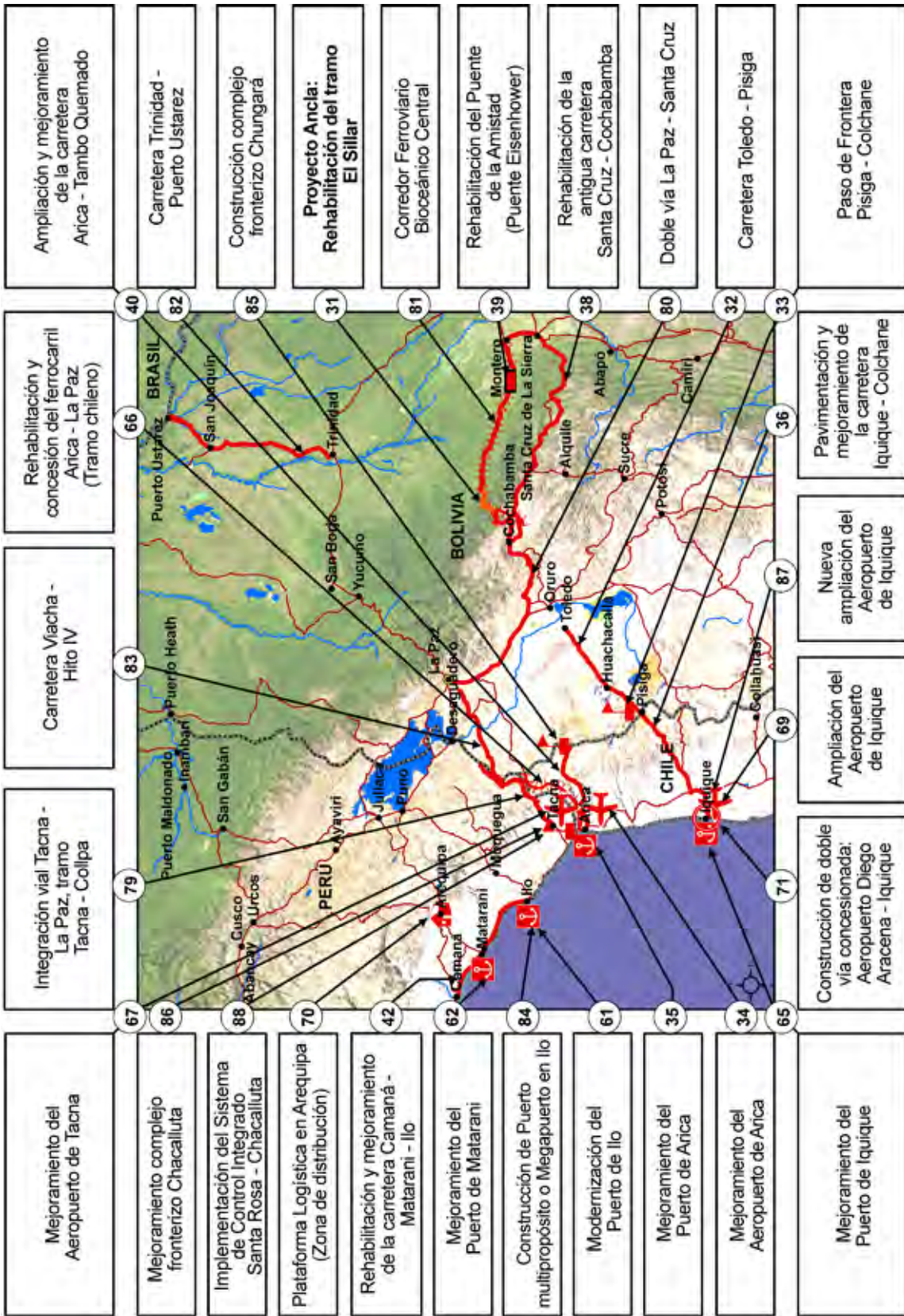
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Interoceánico Central: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC26	●	CARRETERA CONCEPCIÓN - FRONTERA CON BRASIL (SAN MATÍAS) (BO)	79,5
IOC27	●	PUENTE BANEGAS (BO)	41,0
IOC28	●	PAVIMENTACIÓN DEL PUENTE BANEGAS - OKINAWA (BO)	0,0
IOC29	●	PASO DE FRONTERA SAN MATÍAS - CÁCERES (PORTO LIMÃO) (BO - BR)	2,0
IOC30	●	PAVIMENTACIÓN PORTO LIMÃO - FRONTERA CON BOLIVIA (SAN MATÍAS) (BR)	13,0
TOTAL			135,5

EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL - Grupo 5:

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



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Incrementar el intercambio comercial y turístico, promover la integración productiva entre las ciudades ubicadas en el ámbito de influencia del Eje, proveer una conexión física al MERCOSUR; así como elevar su competitividad a través de la reducción de los costos del comercio exterior y modernización tecnológica de los Pasos de Frontera.

Código	Etapa	Eje Interoceánico Central: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC31	●	REHABILITACIÓN DEL TRAMO EL SILLAR (BO)	122,5
IOC32	●	CARRETERA TOLEDO - PISIGA (BO)	130,5
IOC33	●	PASO DE FRONTERA PISIGA - COLCHANE (BO - CH)	10,0
IOC34	●	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE ARICA (CH)	10,0
IOC35	●	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE ARICA (CH)	50,0
IOC36	●	PAVIMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA IQUIQUE - COLCHANE (CH)	42,0
IOC38	●	REHABILITACIÓN DE LA ANTIGUA CARRETERA SANTA CRUZ - COCHABAMBA (BO)	35,0
IOC39	●	REHABILITACIÓN DEL PUENTE DE LA AMISTAD (PUENTE EISENHOWER) (BO)	3,0
IOC40	●	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ARICA - TAMBO QUEMADO (CH)	50,0
IOC42	●	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CAMANÁ - MATARANI - ILO (PE)	482,3
IOC61	●	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE ILO (PE)	100,0
IOC62	●	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE MATARANI (PE)	37,0
IOC65	●	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE IQUIQUE (CH)	33,0
IOC66	●	REHABILITACIÓN Y CONCESIÓN DEL FERROCARRIL ARICA - LA PAZ (TRAMO CHILENO) (CH)	50,0
IOC67	●	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE TACNA (PE)	51,5
IOC69	●	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE (CH)	16,6
IOC70	●	PLATAFORMA LOGÍSTICA EN AREQUIPA (ZONA DE DISTRIBUCIÓN) (PE)	33,5
IOC71	●	CONSTRUCCIÓN DE DOBLE VÍA CONCESIONADA: AEROPUERTO DIEGO ARACENA - IQUIQUE (CH)	232,0
IOC79	●	INTEGRACIÓN VIAL TACNA - LA PAZ, TRAMO TACNA - COLLPA (BO - PE)	183,1
IOC80	●	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ (BO)	269,0
IOC81	●	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (BO)	6,7
IOC82	●	CARRETERA TRINIDAD - PUERTO USTAREZ (BO)	226,0
IOC83	●	CARRETERA VIACHA HITO IV (BO)	16,0
IOC84	●	CONSTRUCCIÓN DE PUERTO MULTIPROPÓSITO O MEGAPUERTO EN ILO (BO)	10,0
IOC85	●	CONSTRUCCIÓN COMPLEJO FRONTERIZO CHUNGARÁ (CH)	37,0
IOC86	●	MEJORAMIENTO COMPLEJO FRONTERIZO CHACALLUTA (CH)	1,0
IOC87	●	NUEVA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE (CH)	10,0
IOC88	●	IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTEGRADO SANTA ROSA - CHACALLUTA (CH - PE)	1,5
TOTAL			2.249,2

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

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

Cuadro I.1 - **Indicadores Generales del Eje Interoceánico Central**

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	CONEXIÓN CHILE - BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL	16	1.300,0
Grupo 2	OPTIMIZACIÓN DEL CORREDOR CORUMBÁ - SAN PABLO - SANTOS - RIO DE JANEIRO	8	4.789,4
Grupo 3	CONEXIÓN SANTA CRUZ - PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ	4	433,5
Grupo 4	CONEXIÓN SANTA CRUZ - CUIABÁ	5	135,5
Grupo 5	CONEXIONES DEL EJE AL PACÍFICO: ILO / MATARANI - DESAGUADERO - LA PAZ + ARICA - LA PAZ + IQUIQUE - ORURO - COCHABAMBA - SANTA CRUZ	28	2.249,2
TOTAL		61	8.907,6

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro I.2 - **Tipo de financiamiento de los proyectos Eje Interoceánico Central**

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	45	73,8	5.840,5	65,6
Privado	11	18,0	2.745,6	30,8
Público/Privado	5	8,2	321,5	3,6
TOTAL	61	100,0	8.907,6	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

Cuadro I.3 · Proyectos API del Eje Interoceánico Central

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
21	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ) (BO)	20,0
IOC78	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ) (BO)	20,0
22	MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL (BO - BR)	431,5
IOC14	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CAMPO GRANDE (BR)	30,0
IOC25	ÁREA DE CONTROL INTEGRADO PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ (BO - BR)	2,0
IOC32	CARRETERA TOLEDO - PISIGA (BO)	130,5
IOC80	DOBLE VÍA LA PAZ - SANTA CRUZ (BO)	269,0
23	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO (BO - PY)	1,9
IOC09	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO (BO - PY)	1,9
24	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO) (BO)	6,7
IOC81	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (BO)	6,7
TOTAL		460,1

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

Cuadro I.4 · Composición sectorial del Eje Interoceánico Central

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	6	10,5	138,1	1,6								
Carretero	30	52,6	3.925,2	45,7								
Ferroviano	6	10,5	3.859,7	45,0								
Fluvial	1	1,8	10,0	0,1								
Marítimo	5	8,8	554,4	6,5								
Multimodal	1	1,8	33,5	0,4								
Pasos de Frontera	8	14,0	60,4	0,7								
Generación Energética					1	50,0	321,8	100,0				
Interconexión Energética					1	50,0	0,0	0,0				
Interconexión de comunicaciones									2	100,0	4,5	100,0
TOTAL	57	100,0	8.581,3	100,0	2	100,0	321,8	100,0	2	100,0	4,5	100,0

Cuadro I.5 · Transporte Aéreo

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación/ Adecuación de Aeropuertos	6	138,1
TOTAL	6	138,1

Cuadro I.6 · Transporte Carretero

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación de capacidad de la carretera	3	684,0
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	3	652,0
Pavimentación (obra nueva)	13	1.583,9
Puentes (nuevos y rehabilitación)	3	44,0
Rehabilitación de calzada y estructuras	8	961,3
TOTAL	30	3.925,2

Cuadro I.7 · Transporte Ferroviario

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Circunvalación ferroviaria	2	1.531,0
Construcción de ferrovías	1	6,7
Rehabilitación de ferrovías	3	2.322,0
TOTAL	6	3.859,7

Cuadro I.8 · Transporte Fluvial

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Construcción de nuevos puertos fluviales	1	10,0
TOTAL	1	10,0

Cuadro I.9 · Transporte Marítimo

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	4	454,4
Nuevos puertos marítimos	1	100,0
TOTAL	5	554,4

Cuadro I.10 · Transporte Multimodal

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Estaciones de transferencia	1	33,5
TOTAL	1	33,5

Cuadro I.11 · Pasos de Frontera

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Adecuación/Ampliación infraestructura existente en centros de control fronterizo	4	6,5
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	4	53,9
TOTAL	8	60,4

Cuadro I.12 · Generación Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Otras infraestructuras energéticas	1	321,8
TOTAL	1	321,8

Cuadro I.13 - **Interconexión Energética**

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	1	0,0
TOTAL	1	0,0

Cuadro I.14 - **Interconexión de Comunicaciones**

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Fibra óptica	2	4,5
TOTAL	2	4,5

V. CICLO DE VIDA DE LOS PROYECTOS

Cuadro I.15 - **Proyectos por Etapa de Ejecución**

Etapas	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	10	16,3	444,0	5,0
Pre-Ejecución	12	19,7	2.417,0	27,1
Ejecución	27	44,3	5.851,0	65,7
Concluido	12	19,7	195,6	2,2
TOTAL	61	100,0	8.907,6	100,0

Cuadro I.16 • **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
IOC13	CONTORNO FERROVIARIO DE CAMPO GRANDE (BR)	31,0
IOC15	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE CORUMBÁ (BR)	8,0
IOC20	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - CAMPO GRANDE (FERROVÍA DEL PANTANAL) (BR)	22,0
IOC29	PASO DE FRONTERA SAN MATÍAS - CÁCERES (PORTO LIMÃO) (BO - BR)	2,0
IOC30	PAVIMENTACIÓN PORTO LIMÃO - FRONTERA CON BOLIVIA (SAN MATÍAS) (BR)	13,0
IOC33	PASO DE FRONTERA PISIGA - COLCHANE (BR - CH)	10,0
IOC34	MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE ARICA (CH)	10,0
IOC36	PAVIMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA IQUIQUE - COLCHANE (CH)	42,0
IOC39	REHABILITACIÓN DEL PUENTE DE LA AMISTAD (PUENTE EISENHOWER) (BO)	3,0
IOC62	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE MATARANI (PE)	37,0
IOC69	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE (CH)	16,6
IOC86	MEJORAMIENTO COMPLEJO FRONTERIZO CHACALLUTA (CH)	1,0
TOTAL		195,6

VI. PROYECTOS ANCLA

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

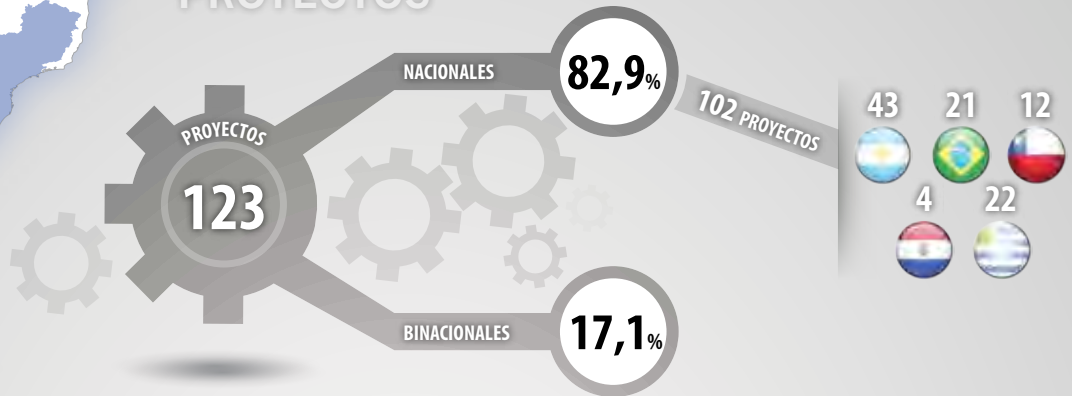
Cuadro I.17 • **Proyectos Ancla**

Grupo	Código Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	IOC77	0,0	Público	Binacional	Perfil
1	IOC01	127,5	Público	Nacional	Pre-Ejecución
2	IOC11	1.500,0	Público	Nacional	Pre-Ejecución
3	IOC22	409,0	Público	Nacional	Ejecución
4	IOC26	79,5	Público/ Privado	Nacional	Pre-Ejecución
5	IOC31	122,5	Público	Nacional	Pre-Ejecución
TOTAL		2.238,5			

EJE MERCOSUR - CHILE



PROYECTOS



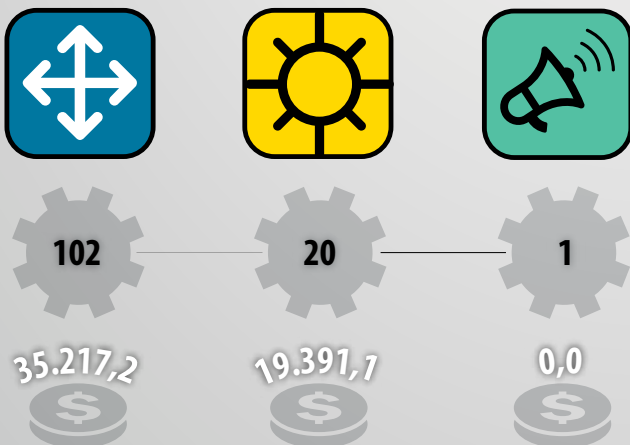
INVERSION ESTIMADA



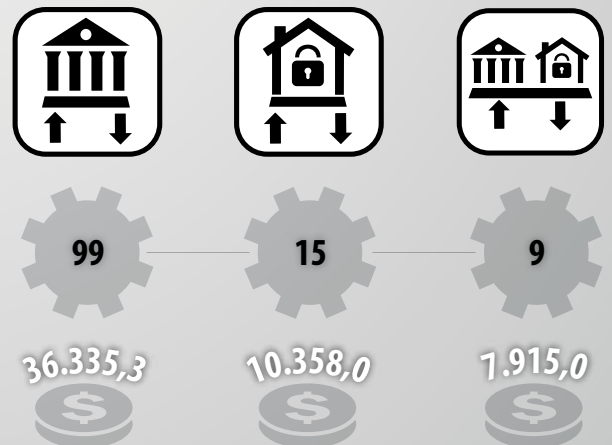
CARTERA DE PROYECTOS POR ETAPA



POR SECTOR

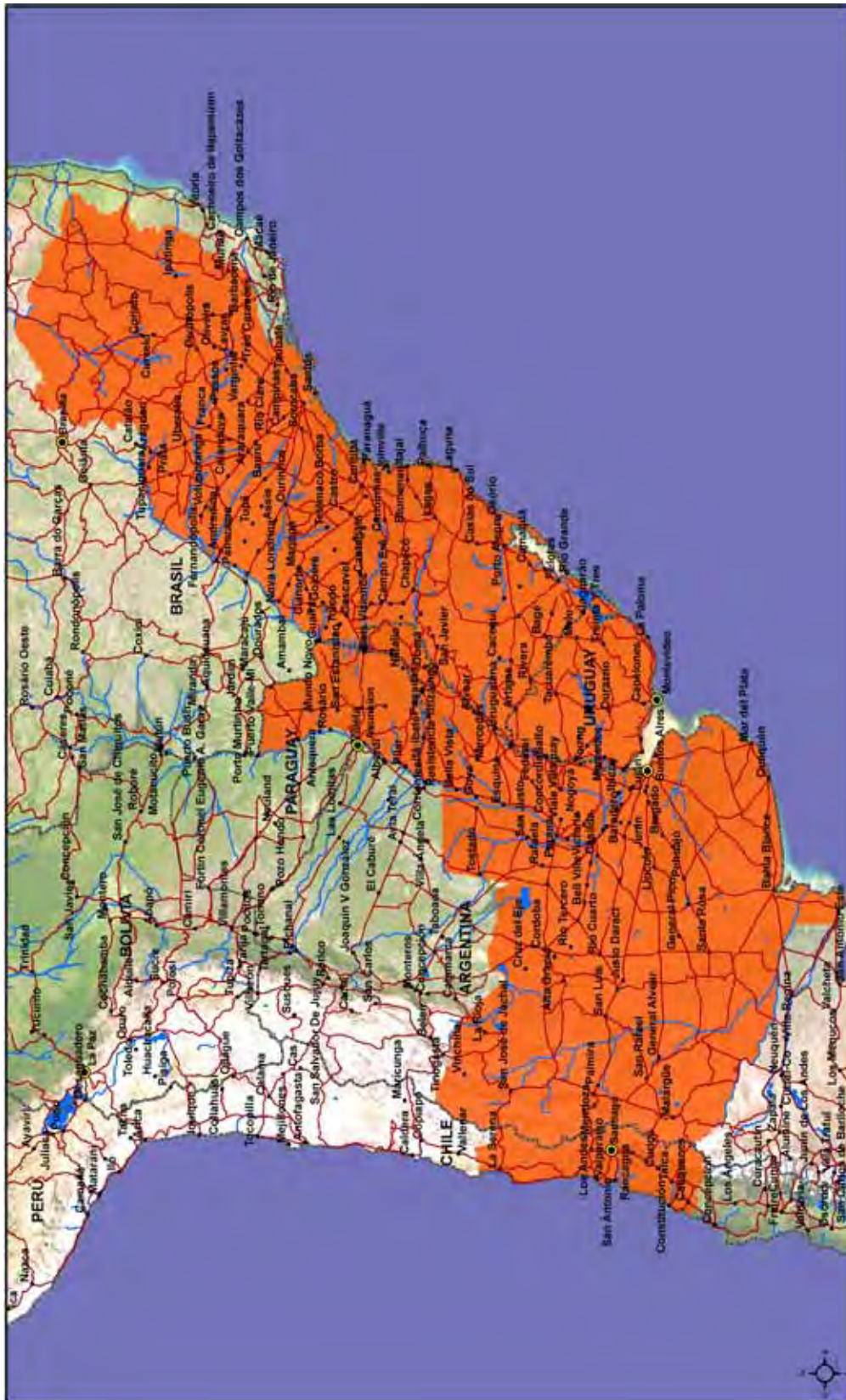


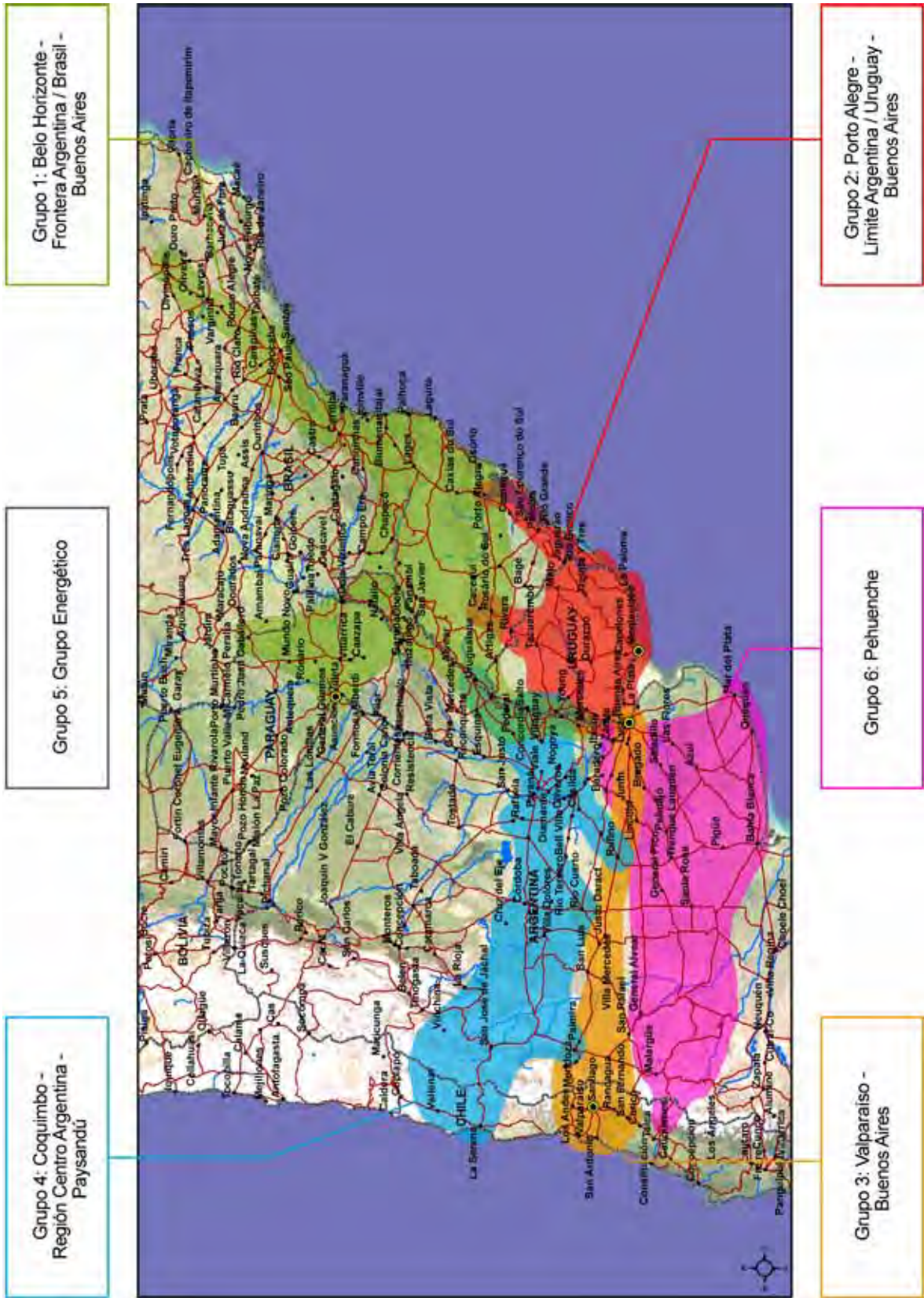
POR TIPO DE FINANCIAMIENTO



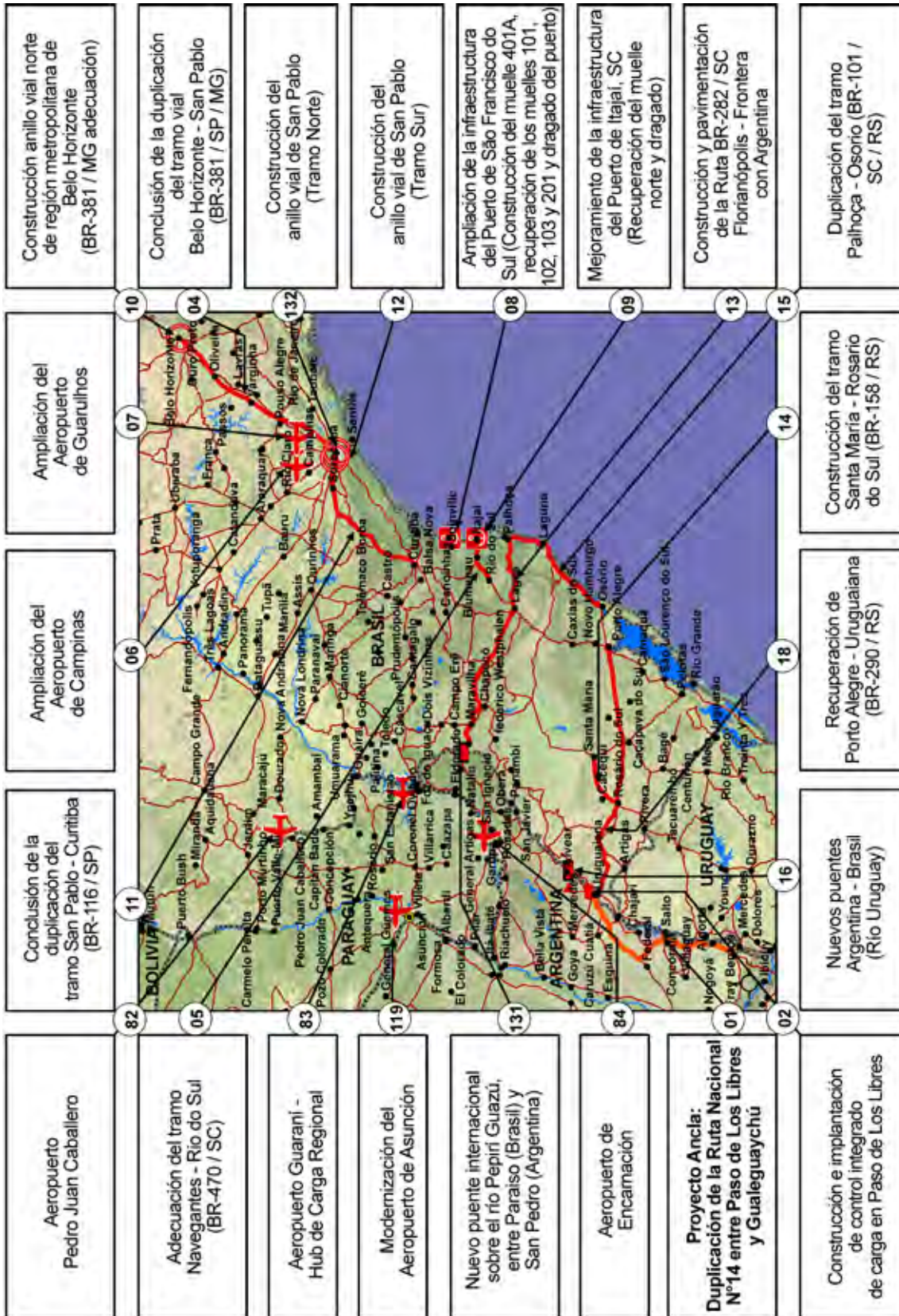
EJE MERCOSUR-CHILE

Área de influencia





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

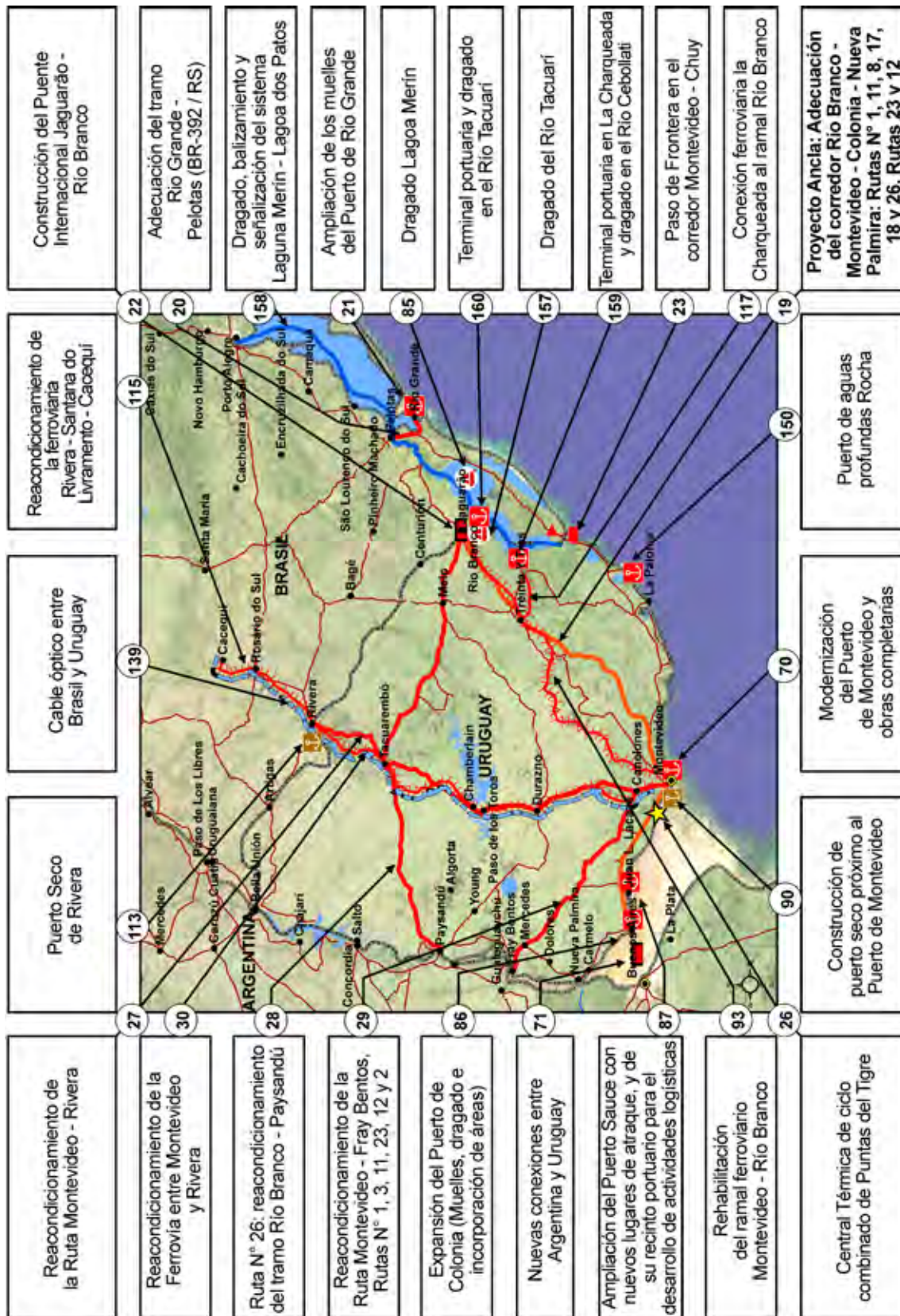


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Alcanzar, consolidar y mejorar los estándares de infraestructura y logística necesarios para un buen desempeño de la región en los mercados 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.

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC01	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y GUALEGUAYCHÚ (AR)	780,0
MCC02	●	CONSTRUCCIÓN E IMPLANTACIÓN DE CONTROL INTEGRADO DE CARGA EN PASO DE LOS LIBRES (AR)	10,0
MCC04	●	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE - SAN PABLO (BR-381 / SP / MG) (BR)	1.300,0
MCC05	●	ADECUACIÓN DEL TRAMO NAVEGANTES - RIO DO SUL (BR-470 / SC) (BR)	400,0
MCC06	●	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS (BR)	1.032,0
MCC07	●	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GUARULHOS (BR)	970,0
MCC08	●	AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE 401A, RECUPERACIÓN DE LOS MUELLES 101,102, 103 Y 201 Y DRAGADO DEL PUERTO) (BR)	131,6
MCC09	●	MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE ITAJAÍ, SC (RECUPERACIÓN DEL MUELLE NORTE Y DRAGADO) (BR)	68,0
MCC10	●	CONSTRUCCIÓN ANILLO VIAL NORTE DE REGIÓN METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (BR-381 / MG ADECUACIÓN) (BR)	650,0
MCC11	●	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO SAN PABLO - CURITIBA (BR-116 / SP) (BR)	350,0
MCC12	●	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR) (BR)	2.700,0
MCC13	●	CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA (BR)	100,0
MCC14	●	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS) (BR)	30,0
MCC15	●	DUPLICACIÓN DEL TRAMO PALHOÇA - OSORIO (BR-101 / SC / RS) (BR)	2.000,0
MCC16	●	NUEVOS PUENTES ARGENTINA - BRASIL (RÍO URUGUAY) (AR - BR)	0,0
MCC18	●	RECUPERACIÓN DE PORTO ALEGRE - URUGUAIANA (BR-290 / RS) (BR)	170,0
MCC82	●	AEROPUERTO PEDRO JUAN CABALLERO (PY)	2,5
MCC83	●	AEROPUERTO GUARANÍ - HUB DE CARGA REGIONAL (PY)	50,0
MCC84	●	AEROPUERTO DE ENCARNACIÓN (PY)	12,0
MCC119	●	MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO DE ASUNCIÓN (PY)	0,0
MCC131	●	NUEVO PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO PEPIRI GUAZU, ENTRE PARAISO (BRASIL) Y SAN PEDRO (ARGENTINA) (AR - BR)	8,0
MCC132	●	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL DE SAN PABLO (TRAMO NORTE) (BR)	2.810,0
TOTAL			13.574,1

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



Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Rivera

Reacondicionamiento de la Ferrovia entre Montevideo y Rivera

Ruta N° 26: reacondicionamiento del tramo Río Branco - Paysandú

Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Fray Bentos, Rutas N° 1, 3, 11, 23, 12 y 2

Expansión del Puerto de Colonia (Muelles, dragado e incorporación de áreas)

Nuevas conexiones entre Argentina y Uruguay

Ampliación del Puerto Sauce con nuevos lugares de atraque, y de su recinto portuario para el desarrollo de actividades logísticas

Rehabilitación del ramal ferroviario Montevideo - Río Branco

Central Térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre

Puerto Seco de Rivera

Cable óptico entre Brasil y Uruguay

Reacondicionamiento de la ferroviaria Rivera - Santana do Livramento - Cacequi

Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco

Adecuación del tramo Río Grande - Pelotas (BR-392 / RS)

Dragado, balizamiento y señalización del sistema Laguna Merin - Lagoa dos Patos

Ampliación de los muelles del Puerto de Río Grande

Dragado Lagoa Merin

Terminal portuaria y dragado en el Río Tacuarí

Modernización del Puerto de Montevideo y obras completanas

Construcción de puerto seco próximo al Puerto de Montevideo

Puerto de aguas profundas Rocha

Proyecto Ancla: Adecuación del corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rutas N° 1, 11, 8, 17, 18 y 26, Rutas 23 y 12

Conexión ferroviaria la Charqueada al ramal Río Branco

Paso de Frontera en el corredor Montevideo - Chuy

Terminal portuaria en La Charqueada y dragado en el Río Cebollati

Dragado del Río Tacuarí

Terminal portuaria en La Charqueada y dragado en el Río Cebollati

Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Rivera

Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Fray Bentos, Rutas N° 1, 3, 11, 23, 12 y 2

Expansión del Puerto de Colonia (Muelles, dragado e incorporación de áreas)

Nuevas conexiones entre Argentina y Uruguay

Ampliación del Puerto Sauce con nuevos lugares de atraque, y de su recinto portuario para el desarrollo de actividades logísticas

Rehabilitación del ramal ferroviario Montevideo - Río Branco

Central Térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre

Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Fray Bentos, Rutas N° 1, 3, 11, 23, 12 y 2

Expansión del Puerto de Colonia (Muelles, dragado e incorporación de áreas)

Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Rivera

Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Fray Bentos, Rutas N° 1, 3, 11, 23, 12 y 2

Expansión del Puerto de Colonia (Muelles, dragado e incorporación de áreas)

Nuevas conexiones entre Argentina y Uruguay

Ampliación del Puerto Sauce con nuevos lugares de atraque, y de su recinto portuario para el desarrollo de actividades logísticas

Rehabilitación del ramal ferroviario Montevideo - Río Branco

Central Térmica de ciclo combinado de Puntas del Tigre

Reacondicionamiento de la Ruta Montevideo - Fray Bentos, Rutas N° 1, 3, 11, 23, 12 y 2

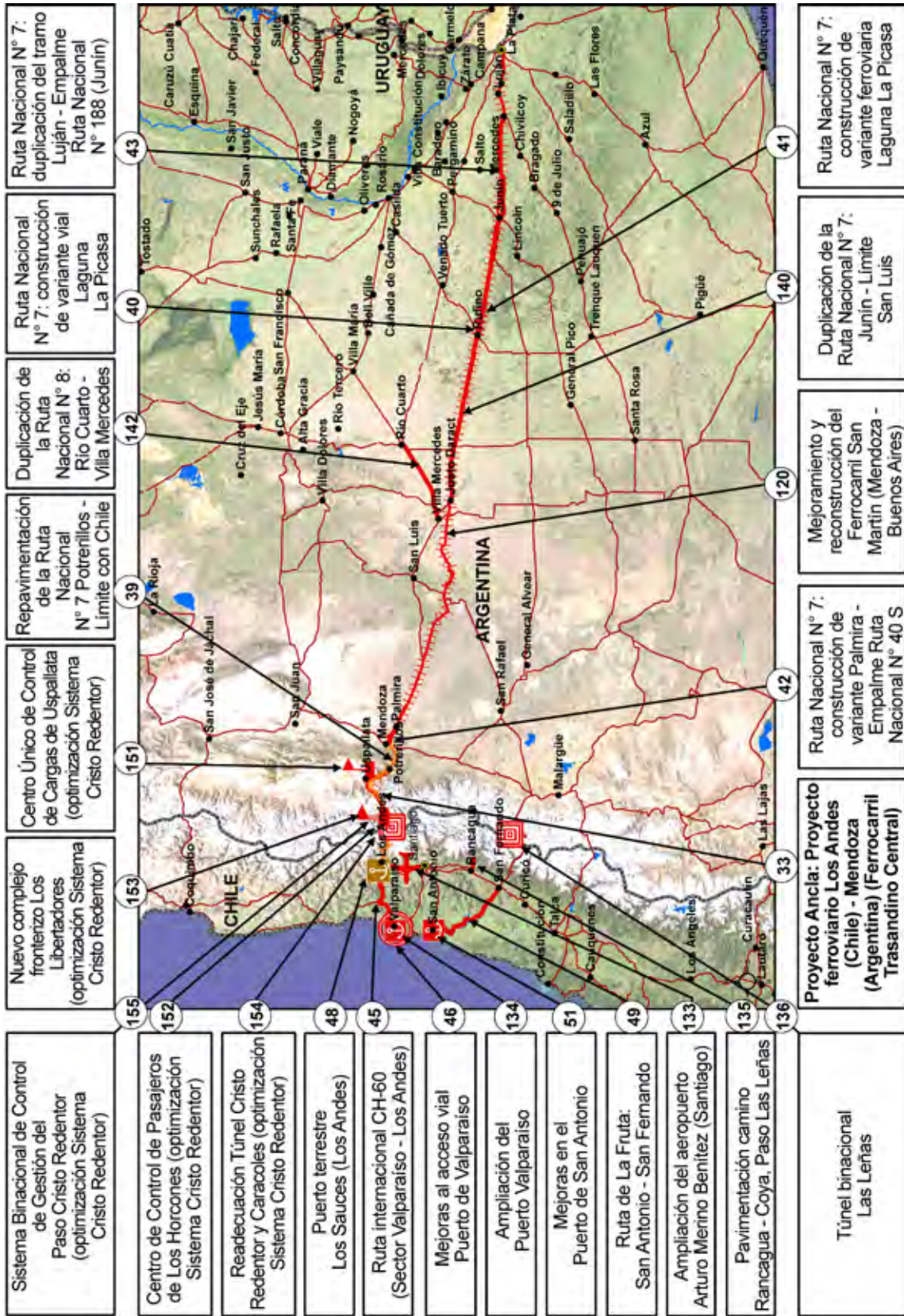
Expansión del Puerto de Colonia (Muelles, dragado e incorporación de áreas)

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.

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC19	●	ADECUACIÓN DEL CORREDOR RÍO BRANCO - MONTEVIDEO - COLONIA - NUEVA PALMIRA: RUTAS N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, RUTAS 23 Y 12 (UY)	253,5
MCC20	●	ADECUACIÓN DEL TRAMO RÍO GRANDE - PELOTAS (BR-392 / RS) (BR)	500,0
MCC21	●	AMPLIACIÓN DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE RÍO GRANDE (BR)	435,7
MCC22	●	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO (BR - UY)	93,5
MCC23	●	PASO DE FRONTERA EN EL CORREDOR MONTEVIDEO - CHUY (UY)	15,0
MCC26	●	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO DE PUNTAS DEL TIGRE (UY)	170,0
MCC27	●	REACONDICIONAMIENTO DE LA RUTA MONTEVIDEO - RIVERA (UY)	85,6
MCC28	●	RUTA N° 26: REACONDICIONAMIENTO DEL TRAMO RÍO BRANCO - PAYSANDÚ (UY)	39,8
MCC29	●	REACONDICIONAMIENTO DE LA RUTA MONTEVIDEO - FRAY BENTOS, RUTAS N° 1, 3, 11, 23, 12 Y 2 (UY)	37,9
MCC30	●	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA (UY)	134,9
MCC70	●	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE MONTEVIDEO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS (UY)	189,0
MCC71	●	NUEVAS CONEXIONES ENTRE ARGENTINA Y URUGUAY (AR - UY)	0,5
MCC85	●	DRAGADO LAGOA MERIN (BR)	25,0
MCC86	●	EXPANSIÓN DEL PUERTO DE COLONIA (MUELLES, DRAGADO E INCORPORACIÓN DE ÁREAS) (UY)	14,0
MCC87	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO SAUCE CON NUEVOS LUGARES DE ATRAQUE, Y DE SU RECINTO PORTUARIO PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (UY)	10,0
MCC90	●	CONSTRUCCIÓN DE PUERTO SECO PRÓXIMO AL PUERTO DE MONTEVIDEO (UY)	25,0
MCC93	●	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO MONTEVIDEO - RÍO BRANCO (UY)	200,0
MCC113	●	PUERTO SECO DE RIVERA (UY)	2,0
MCC115	●	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI (BR - UY)	5,0
MCC117	●	CONEXIÓN FERROVIARIA LA CHARQUEADA AL RAMAL RÍO BRANCO (UY)	40,0
MCC139	●	CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY (BR - UY)	0,0
MCC150	●	PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS ROCHA (UY)	1.000,0
MCC157	●	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ (BR)	1,4
MCC158	●	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERÍN - LAGOA DOS PATOS (BR)	0,0
MCC159	●	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI (UY)	7,0
MCC160	●	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI (UY)	7,0
TOTAL			3.291,8

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

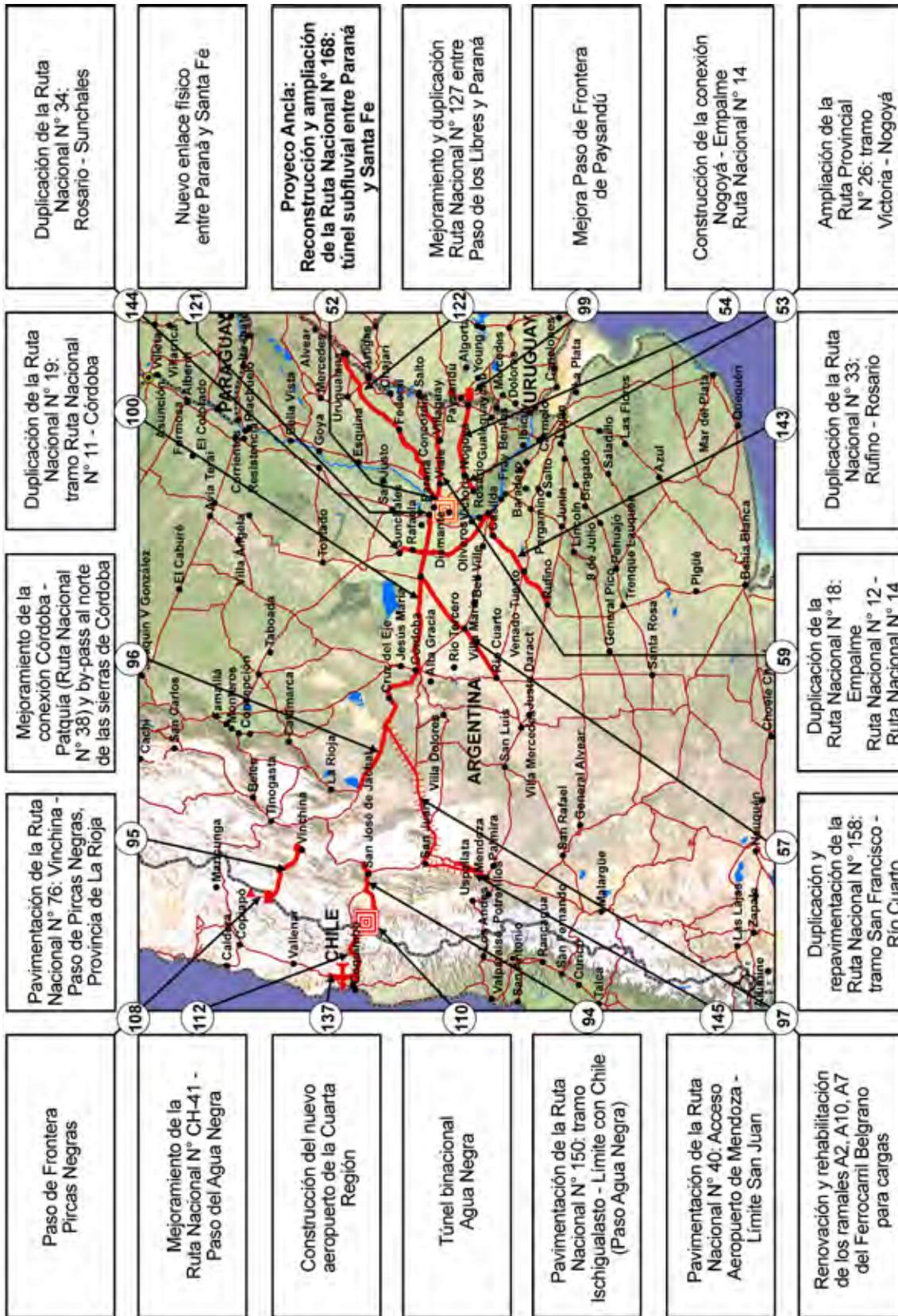


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Alcanzar, consolidar y mejorar los estándares de infraestructura y logística necesarios para un buen desempeño de la región en los mercados globales.
- Aprovechar las condiciones de escala y demanda de la zona para atraer la participación público-privada y difundir la experiencia a otros Ejes.
- Optimizar los flujos 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.

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC33	●	PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL) (AR - CH)	5.100,0
MCC39	●	REPAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 7 POTRERILLOS - LÍMITE CON CHILE (AR)	52,0
MCC40	●	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE VIAL LAGUNA LA PICASA (AR)	20,0
MCC41	●	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE FERROVIARIA LAGUNA LA PICASA (AR)	30,0
MCC42	●	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE PALMIRA - EMPALME RUTA NACIONAL N° 40 S (AR)	25,0
MCC43	●	RUTA NACIONAL N° 7: DUPLICACIÓN DEL TRAMO LUJÁN - EMPALME RUTA NACIONAL N° 188 (JUNÍN) (AR)	237,0
MCC45	●	RUTA INTERNACIONAL CH-60 (SECTOR VALPARAÍSO - LOS ANDES) (CH)	351,0
MCC46	●	MEJORAS AL ACCESO VIAL PUERTO DE VALPARAÍSO (CH)	105,0
MCC48	●	PUERTO TERRESTRE LOS SAUCES (LOS ANDES) (CH)	10,0
MCC49	●	RUTA DE LA FRUTA: SAN ANTONIO - SAN FERNANDO (CH)	360,0
MCC51	●	MEJORAS EN EL PUERTO DE SAN ANTONIO (CH)	350,0
MCC120	●	MEJORAMIENTO Y RECONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL SAN MARTÍN (MENDOZA - BUENOS AIRES) (AR)	90,0
MCC133	●	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ (SANTIAGO) (CH)	696,0
MCC134	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO VALPARAISO (CH)	400,0
MCC135	●	PAVIMENTACIÓN CAMINO RANCAGUA - COYA, PASO LAS LEÑAS (CH)	200,0
MCC136	●	TÚNEL BINACIONAL LAS LEÑAS (AR - CH)	1.200,0
MCC140	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°7: JUNÍN - LÍMITE SAN LUIS (AR)	800,0
MCC142	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 8: RÍO CUARTO - VILLA MERCEDES (AR)	240,0
MCC151	●	CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) (AR)	90,0
MCC152	●	CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) (AR)	80,0
MCC153	●	NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) (CH)	70,0
MCC154	●	READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) (AR - CH)	4,0
MCC155	●	SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) (AR - CH)	14,0
TOTAL			10.524,0

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

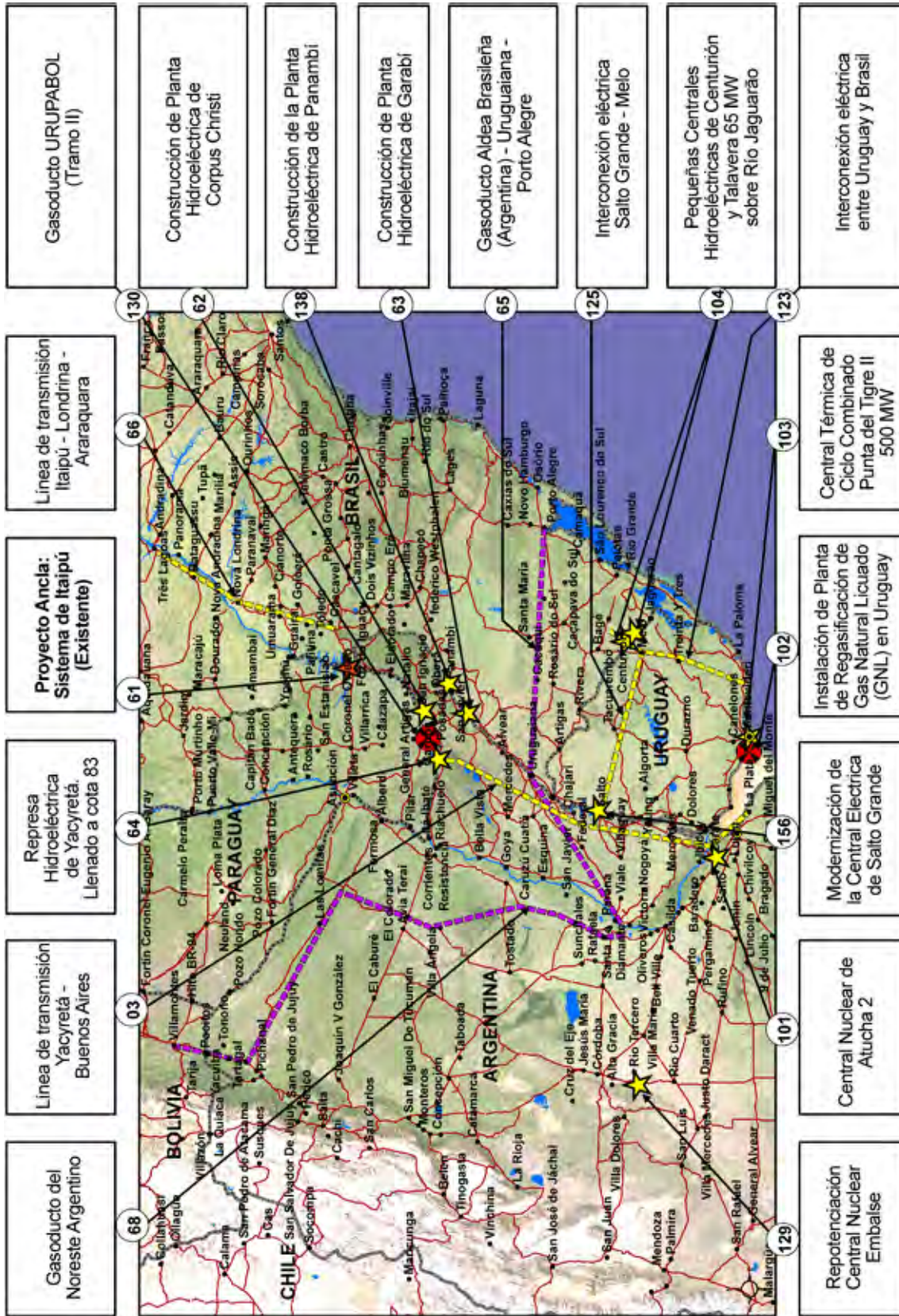


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- 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.

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 4	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC52	●	RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 168: TÚNEL SUBFLUVIAL ENTRE PARANÁ Y SANTA FE (AR)	40,0
MCC53	●	AMPLIACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 26: TRAMO VICTORIA - NOGOYÁ (AR)	6,0
MCC54	●	CONSTRUCCIÓN DE LA CONEXIÓN NOGOYÁ - EMPALME RUTA NACIONAL N° 14 (AR)	0,0
MCC57	●	DUPLICACIÓN Y REPAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 158: TRAMO SAN FRANCISCO - RÍO CUARTO (AR)	400,0
MCC59	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 18: EMPALME RUTA NACIONAL N° 12 - RUTA NACIONAL N° 14 (AR)	250,0
MCC94	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 150: TRAMO ISCHIGUALASTO - LÍMITE CON CHILE (PASO AGUA NEGRA) (AR)	73,0
MCC95	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 76: VINCHINA - PASO DE PIRCAS NEGRAS, PROVINCIA DE LA RIOJA (AR)	120,0
MCC96	●	MEJORAMIENTO DE LA CONEXIÓN CÓRDOBA - PATQUÍA (RUTA NACIONAL N° 38) Y BY-PASS AL NORTE DE LAS SIERRAS DE CÓRDOBA (AR)	100,0
MCC97	●	RENOVACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LOS RAMALES A2, A10, A7 DEL FERROCARRIL BELGRANO PARA CARGAS (AR)	225,0
MCC99	●	MEJORA PASO DE FRONTERA DE PAYSANDÚ (UY)	12,0
MCC100	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 19: TRAMO RUTA NACIONAL N° 11 - CÓRDOBA (AR)	529,0
MCC108	●	PASO DE FRONTERA PIRCAS NEGRAS (*) (AR - CH)	5,0
MCC110	●	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA (AR - CH)	1.600,0
MCC112	●	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° CH-41 - PASO DEL AGUA NEGRA (CH)	60,0
MCC121	●	NUEVO ENLACE FÍSICO ENTRE PARANÁ Y SANTA FE (AR)	1,8
MCC122	●	MEJORAMIENTO Y DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 127 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y PARANÁ (AR)	50,0
MCC137	●	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA CUARTA REGIÓN (CH)	75,0
MCC143	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N°33: RUFINO - ROSARIO (AR)	500,0
MCC144	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 34: ROSARIO - SUNCHALES (AR)	500,0
MCC145	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40: ACCESO AL AEROPUERTO DE MENDOZA - LÍMITE SAN JUAN (AR)	210,0
TOTAL			4.756,8

EJE MERCOSUR-CHILE - Grupo 5: Grupo Energético

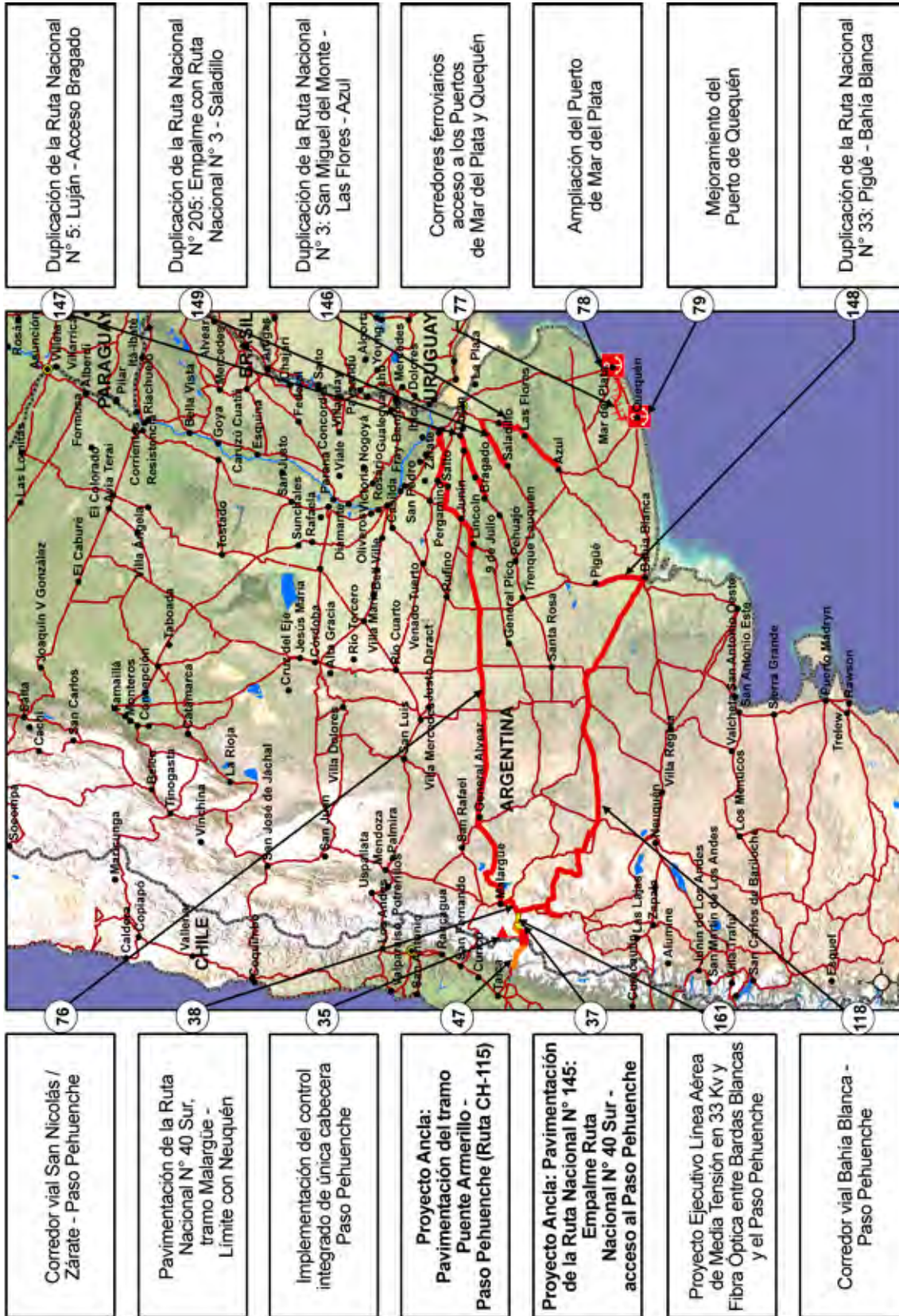


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 5	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC03	●	LÍNEA DE TRANSMISIÓN YACYRETÁ - BUENOS AIRES (AR)	600,0
MCC61	●	SISTEMA DE ITAIPÚ (EXISTENTE) (BR - PY)	0,0
MCC62	●	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE CORPUS CHRISTI (AR - PY)	4.200,0
MCC63	●	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE GARABÍ (AR - BR)	2.728,0
MCC64	●	REPRESA HIDROELÉCTRICA DE YACYRETÁ. LLENADO A COTA 83 (AR - PY)	1.200,0
MCC65	●	GASODUCTO ALDEA BRASILEÑA (ARGENTINA) - URUGUAIANA - PORTO ALEGRE (BR)	510,0
MCC66	●	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ITAIPÚ - LONDRINA - ARARAQUARA (BR)	149,1
MCC68	●	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO (AR)	1.000,0
MCC101	●	CENTRAL NUCLEAR DE ATUCHA 2 (AR)	740,0
MCC102	●	INSTALACIÓN DE PLANTA DE REGASIFICACIÓN DE GAS NATURAL LICUADO (GNL) EN URUGUAY (UY)	500,0
MCC103	●	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO PUNTA DEL TIGRE II 500 MW (UY)	531,0
MCC104	●	PEQUEÑAS CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DE CENTURIÓN Y TALAVERA 65 MW SOBRE RÍO JAGUARÃO (UY)	60,0
MCC123	●	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ENTRE URUGUAY Y BRASIL (BR - UY)	349,0
MCC125	●	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA SALTO GRANDE - MELO (UY)	100,0
MCC129	●	REPOTENCIACIÓN CENTRAL NUCLEAR EMBALSE (AR)	1.780,0
MCC130	●	GASODUCTO URUPABOL (TRAMO II) (*) (PY - UY)	2.300,0
MCC138	●	CONSTRUCCIÓN DE LA PLANTA HIDROELÉCTRICA DE PANAMBÍ (AR - BR)	2.474,0
MCC156	●	MODERNIZACIÓN DE LA CENTRAL ELÉCTRICA DE SALTO GRANDE (AR - UY)	0,0
TOTAL			19.221,1

EJE MERCOSUR-CHILE - Grupo 6: Pehuenche



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.

Código	Etapa	Eje MERCOSUR - Chile: Grupo 6	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC35	●	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO PEHUENCHE (AR - CH)	40,0
MCC37	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 145: EMPALME RUTA NACIONAL N° 40 SUR - ACCESO AL PASO PEHUENCHE (AR)	63,0
MCC38	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 SUR, TRAMO MALARGÜE - LÍMITE CON NEUQUÉN (AR)	90,0
MCC47	●	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO PUENTE ARMERILLO - PASO PEHUENCHE (RUTA CH-115) (CH)	60,0
MCC76	●	CORREDOR VIAL SAN NICOLÁS / ZÁRATE - PASO PEHUENCHE (AR)	1.000,0
MCC77	●	CORREDORES FERROVIARIOS ACCESO A LOS PUERTOS DE MAR DEL PLATA Y QUEQUÉN (AR)	35,0
MCC78	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE MAR DE PLATA (AR)	6,5
MCC79	●	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE QUEQUÉN (AR)	40,0
MCC118	●	CORREDOR VIAL BAHÍA BLANCA - PASO PEHUENCHE (AR)	1.000,0
MCC146	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 3: SAN MIGUEL DEL MONTE - LAS FLORES - AZUL (AR)	166,0
MCC147	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 5: LUJÁN - ACCESO BRAGADO (AR)	240,0
MCC148	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 33: PIGÜÉ - BAHIA BLANCA (AR)	260,0
MCC149	●	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 205: EMPALME CON RUTA NACIONAL N°3 - SALADILLO (AR)	240,0
MCC161	●	PROYECTO EJECUTIVO LÍNEA AÉREA DE MEDIA TENSIÓN EN 33 KV Y FIBRA ÓPTICA ENTRE BARDAS BLANCAS Y EL PASO PEHUENCHE (AR)	0,0
TOTAL			3.240,5

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE MERCOSUR-CHILE

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje MERCOSUR-Chile ciento veintitres proyectos con una inversión estimada de US\$ 54.608,3 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro J.1 · Indicadores Generales del Eje MERCOSUR-Chile

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	BELO HORIZONTE - FRONTERA ARGENTINA / BRASIL - BUENOS AIRES	22	13.574,1
Grupo 2	PORTO ALEGRE - LÍMITE ARGENTINA / URUGUAY - BUENOS AIRES	26	3.291,8
Grupo 3	VALPARAÍSO - BUENOS AIRES	23	10.524,0
Grupo 4	COQUIMBO - REGIÓN CENTRO ARGENTINA - PAYSANDÚ	20	4.756,8
Grupo 5	GRUPO ENERGÉTICO	18	19.221,1
Grupo 6	PEHUENCHE	14	3.240,5
TOTAL		123	54.608,3

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro J.2 · Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje MERCOSUR-Chile

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	99	80,5	36.335,3	66,5
Privado	15	12,2	10.358,0	19,0
Público/Privado	9	7,3	7.915,0	14,5
TOTAL	123	100,0	54.608,3	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

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

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
25	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO (AR - BO)	1.000,0
MCC68	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO (AR)	1.000,0
26	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO (BR - UY)	93,5
MCC22	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO (BR - UY)	93,5
27	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS (BR - UY)	40,4
MCC157	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ (BR)	1,4
MCC158	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERÍN - LAGOA DOS PATOS (BR)	0,0
MCC159	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RÍO CEBOLLATI (UY)	7,0
MCC160	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RÍO TACUARI (UY)	7,0
MCC85	DRAGADO LAGOA MERIN (BR)	25,0
28	CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ (BR - UY)	139,9
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI (BR - UY)	5,0
MCC30	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA ENTRE MONTEVIDEO Y RIVERA (UY)	134,9
29	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR (AR - CH)	258,0
MCC151	CENTRO ÚNICO DE CONTROL DE CARGAS DE USPALLATA (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) (AR)	90,0
MCC152	CENTRO DE CONTROL DE PASAJEROS DE LOS HORCONES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) (AR)	80,0
MCC153	NUEVO COMPLEJO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) (CH)	70,0
MCC154	READECUACIÓN TÚNEL CRISTO REDENTOR Y CARACOLES (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) (AR - CH)	4,0
MCC155	SISTEMA BINACIONAL DE CONTROL DE GESTIÓN DEL PASO CRISTO REDENTOR (OPTIMIZACIÓN SISTEMA CRISTO REDENTOR) (AR - CH)	14,0
30	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA (AR - CH)	1.600,0
MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA (AR - CH)	1.600,0
	TOTAL	3.131,8

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

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

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	8	7,8	2.837,5	8,1								
Carretero	57	55,9	23.461,7	66,6								
Ferrovionario	9	8,8	5.859,9	16,6								
Fluvial	7	6,9	64,3	0,2								
Marítimo	9	8,8	2.620,8	7,4								
Multimodal	2	2,0	27,0	0,1								
Pasos de Frontera	10	9,8	346,0	1,0								
Generación Energética					13	65,0	14.893,0	76,8				
Interconexión Energética					7	35,0	4.498,1	23,2				
Interconexión de comunicaciones									1	100,0	0,0	100,0
TOTAL	102	100,0	35.217,2	100,0	20	100,0	19.391,1	100,0	1	100,0	0,0	100,0

Cuadro J.5 - Transporte Aéreo

Tipología de Proyectos	Proyectos	Inversión Estimada
	N°	Millones de US\$
Ampliación/ Adecuación de Aeropuertos	6	2.750,5
Nuevos aeropuertos	2	87,0
TOTAL	8	2.837,5

Cuadro J.6 · Transporte Carretero

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Ampliación de capacidad de la carretera	23	10.204,0
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	4	6.185,0
Pavimentación (obra nueva)	8	946,0
Puentes (nuevos y rehabilitación)	5	103,8
Rehabilitación de calzada y estructuras	15	3.222,9
Túneles (nuevos y rehabilitación)	2	2.800,0
TOTAL	57	23.461,7

Cuadro J.7 · Transporte Ferroviario

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Construcción de ferrovías	1	200,0
Rehabilitación de ferrovías	8	5.659,9
TOTAL	9	5.859,9

Cuadro J.8 · Transporte Fluvial

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Adecuación de puertos existentes fluviales (Ampliación)	2	24,0
Construcción de nuevos puertos fluviales	2	14,0
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	3	26,3
TOTAL	7	64,3

Cuadro J.9 - Transporte Marítimo

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	8	1.620,8
Nuevos puertos marítimos	1	1.000,0
TOTAL	9	2.620,8

Cuadro J.10 - Transporte Multimodal

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Estaciones de transferencia	2	27,0
TOTAL	2	27,0

Cuadro J.11 - Pasos de Frontera

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Adecuación/Ampliación infraestructura existente en centros de control fronterizo	5	206,0
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	5	140,0
TOTAL	10	346,0

Cuadro J.12 - Generación Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Generación con energía nuclear	2	2.520,0
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	7	10.662,0
Otras infraestructuras energéticas	2	1.010,0
Termoeléctrica	2	701,0
TOTAL	13	14.893,0

Cuadro J.13 · Interconexión Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	7	4.498,1
TOTAL	7	4.498,1

Cuadro J.14 · Interconexión de Comunicaciones

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Fibra óptica	1	0,0
TOTAL	1	0,0

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE MERCOSUR-CHILE

Cuadro J.15 · Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	24	19,5	6.092,3	11,2
Pre-Ejecución	38	30,9	24.300,5	44,5
Ejecución	39	31,7	16.553,3	30,3
Concluido	22	17,9	7.662,2	14,0
TOTAL	123	100,0	54.608,3	100,0

Cuadro J.16 - Proyectos Concluidos

Código	Nombre del Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
MCC01	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y GUALEGUAYCHÚ (AR)	780,0
MCC02	CONSTRUCCIÓN E IMPLANTACIÓN DE CONTROL INTEGRADO DE CARGA EN PASO DE LOS LIBRES (AR)	10,0
MCC03	LÍNEA DE TRANSMISIÓN YACYRETÁ - BUENOS AIRES (AR)	600,0
MCC04	CONCLUSIÓN DE LA DUPLICACIÓN DEL TRAMO VIAL BELO HORIZONTE - SAN PABLO (BR-381 / SP / MG) (BR)	1.300,0
MCC12	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL SAN PABLO (TRAMO SUR) (BR)	2.700,0
MCC13	CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA BR-282 / SC FLORIANÓPOLIS - FRONTERA CON ARGENTINA (BR)	100,0
MCC14	CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO SANTA MARÍA - ROSARIO DO SUL (BR-158 / RS) (BR)	30,0
MCC19	ADECUACIÓN DEL CORREDOR RÍO BRANCO - MONTEVIDEO - COLONIA - NUEVA PALMIRA: RUTAS N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, RUTAS 23 Y 12 (UY)	253,5
MCC26	CENTRAL TÉRMICA DE CICLO COMBINADO DE PUNTAS DEL TIGRE (UY)	170,0
MCC27	REACONDICIONAMIENTO DE LA RUTA MONTEVIDEO - RIVERA (UY)	85,6
MCC40	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE VIAL LAGUNA LA PICASA (AR)	20,0
MCC41	RUTA NACIONAL N° 7: CONSTRUCCIÓN DE VARIANTE FERROVIARIA LAGUNA LA PICASA (AR)	30,0
MCC46	MEJORAS AL ACCESO VIAL PUERTO DE VALPARAÍSO (CH)	105,0
MCC47	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO PUENTE ARMERILLO - PASO PEHUENCHE (RUTA CH-115) (CH)	60,0
MCC48	PUERTO TERRESTRE LOS SAUCES (LOS ANDES) (CH)	10,0
MCC52	RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 168: TÚNEL SUBFLUVIAL ENTRE PARANÁ Y SANTA FE (AR)	40,0
MCC61	SISTEMA DE ITAIPÚ (EXISTENTE) (BR - PY)	16.000,0
MCC64	REPRESA HIDROELÉCTRICA DE YACYRETÁ. LLENADO A COTA 83 (AR - PY)	1.200,0
MCC66	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ITAIPÚ - LONDRINA - ARARAQUARA (BR)	149,1
MCC86	EXPANSIÓN DEL PUERTO DE COLONIA (MUELLES, DRAGADO E INCORPORACIÓN DE ÁREAS) (UY)	14,0
MCC115	REACONDICIONAMIENTO DE LA FERROVÍA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUI (BR - UY)	5,0
MCC139	CABLE ÓPTICO ENTRE BRASIL Y URUGUAY (BR - UY)	0,0
TOTAL		7.662,2

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje MERCOSUR-Chile siete Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 6.296,5 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

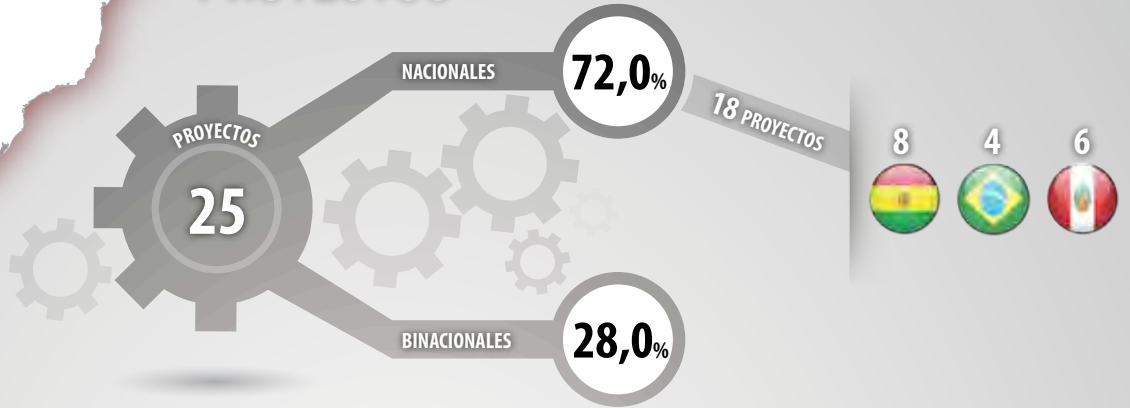
Cuadro J.17 · Proyectos Ancla

Grupo	Código	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	MCC01	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES Y GUALEGUAYCHÚ (AR)	780,0	Público	Nacional	Concluido
2	MCC19	ADECUACIÓN DEL CORREDOR RÍO BRANCO - MONTEVIDEO - COLONIA - NUEVA PALMIRA: RUTAS N° 1, 11, 8, 17, 18 Y 26, RUTAS 23 Y 12 (UY)	253,5	Público/ Privado	Nacional	Concluido
3	MCC33	PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL) (AR - CH)	5.100,0	Privado	Binacional	Pre-Ejecución
4	MCC52	RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 168: TÚNEL SUBFLUVIAL ENTRE PARANÁ Y SANTA FE (AR)	40,0	Público	Nacional	Concluido
5	MCC61	SISTEMA DE ITAIPÚ (EXISTENTE) (BR - PY)	0,0	Público	Binacional	Concluido
6	MCC37	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 145: EMPALME RUTA NACIONAL N° 40 SUR - ACCESO AL PASO PEHUENCHE (AR)	63,0	Público	Nacional	Ejecución
6	MCC47	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO PUENTE ARMERILLO - PASO PEHUENCHE (RUTA CH-115) (CH)	60,0	Público	Nacional	Concluido
TOTAL			6.296,5			

EJE PERU - BRASIL - BOLIVIA



PROYECTOS



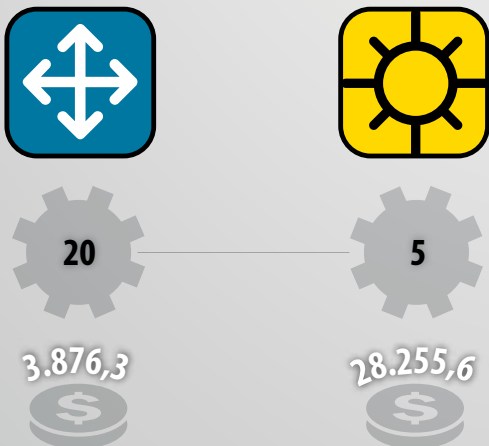
INVERSION ESTIMADA



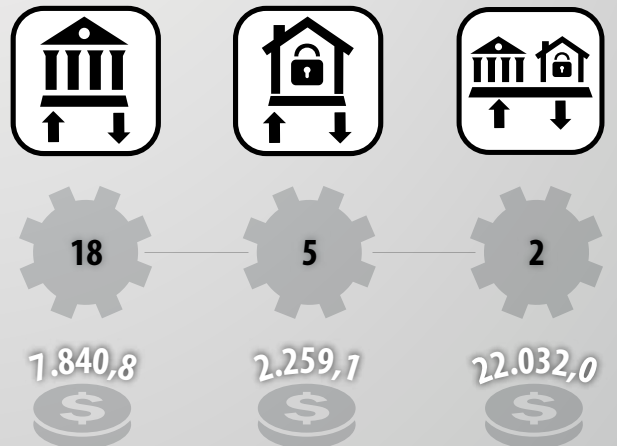
CARTERA DE PROYECTOS POR ETAPA



POR SECTOR

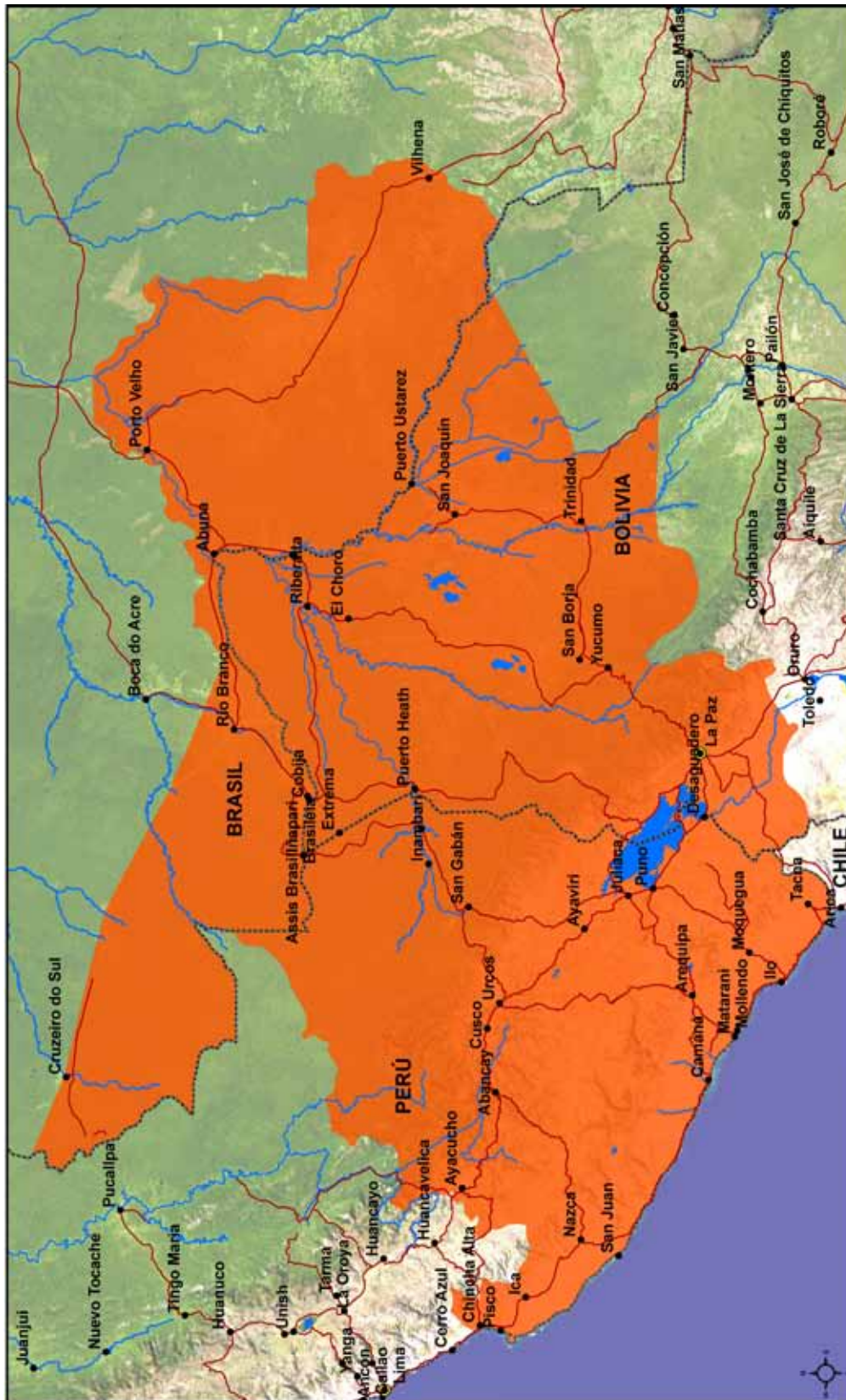


POR TIPO DE FINANCIAMIENTO

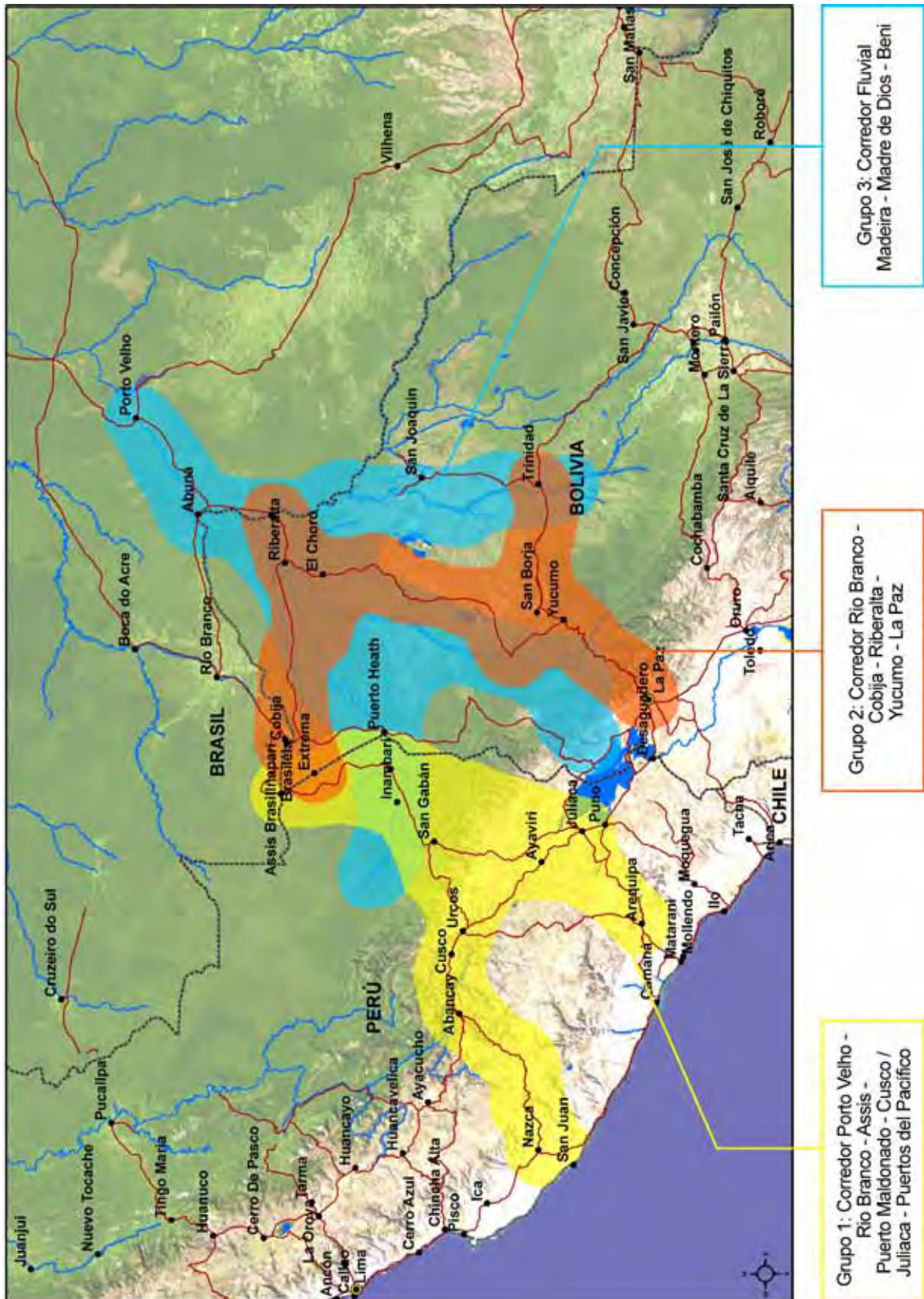


EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Área de influencia

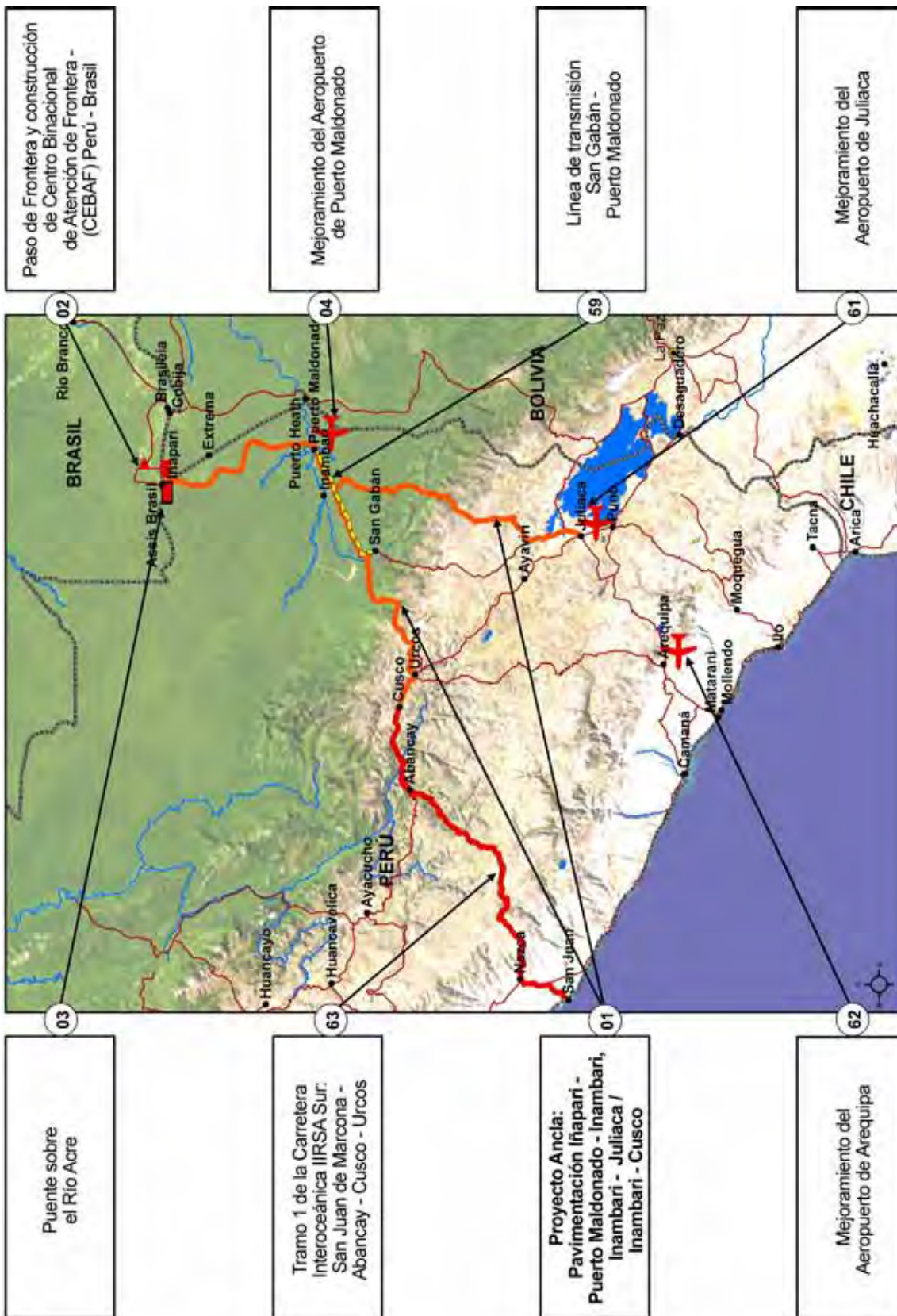


Grupos de proyectos



EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA - Grupo 1:

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

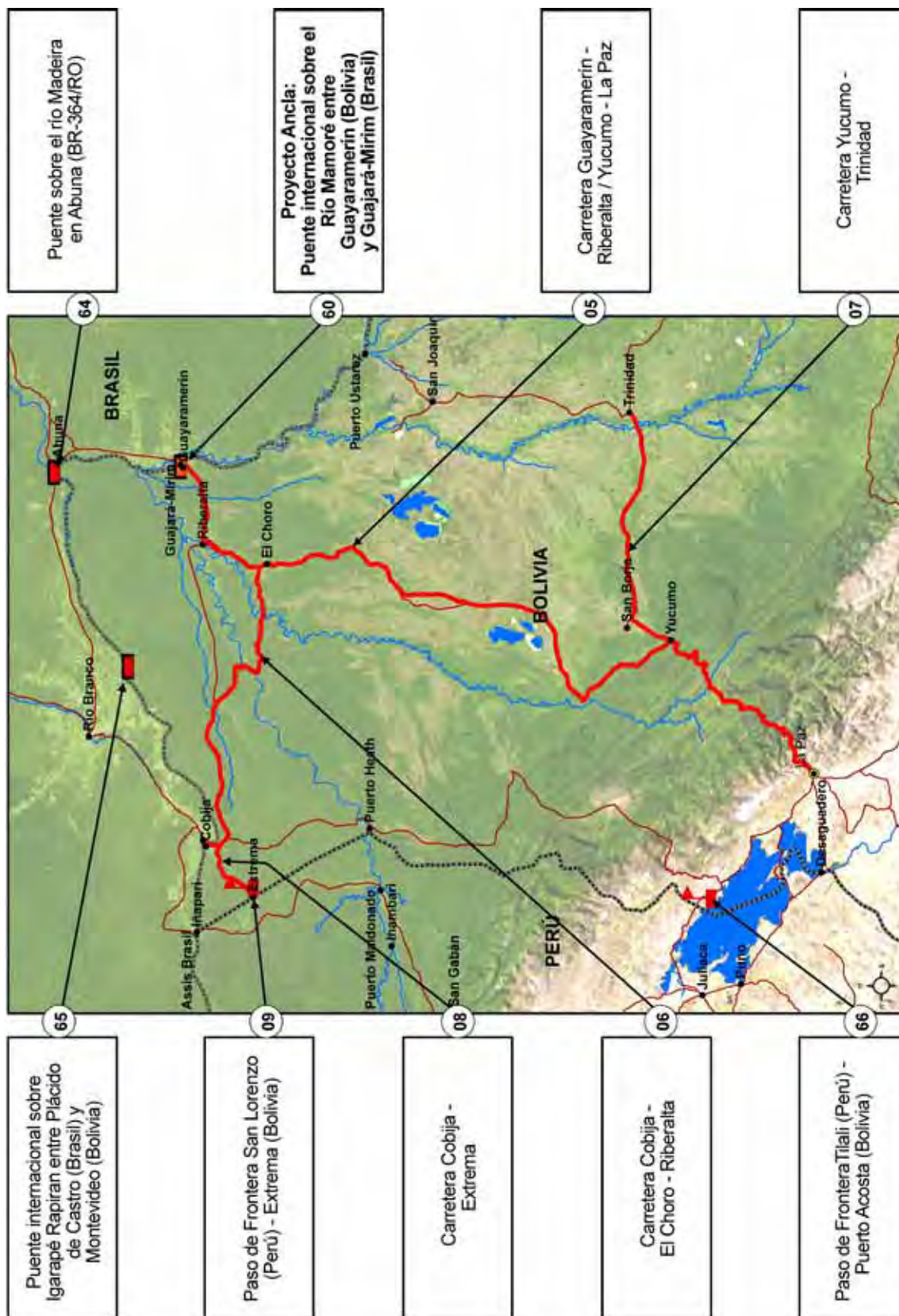


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Consolidar el desarrollo 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.

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

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

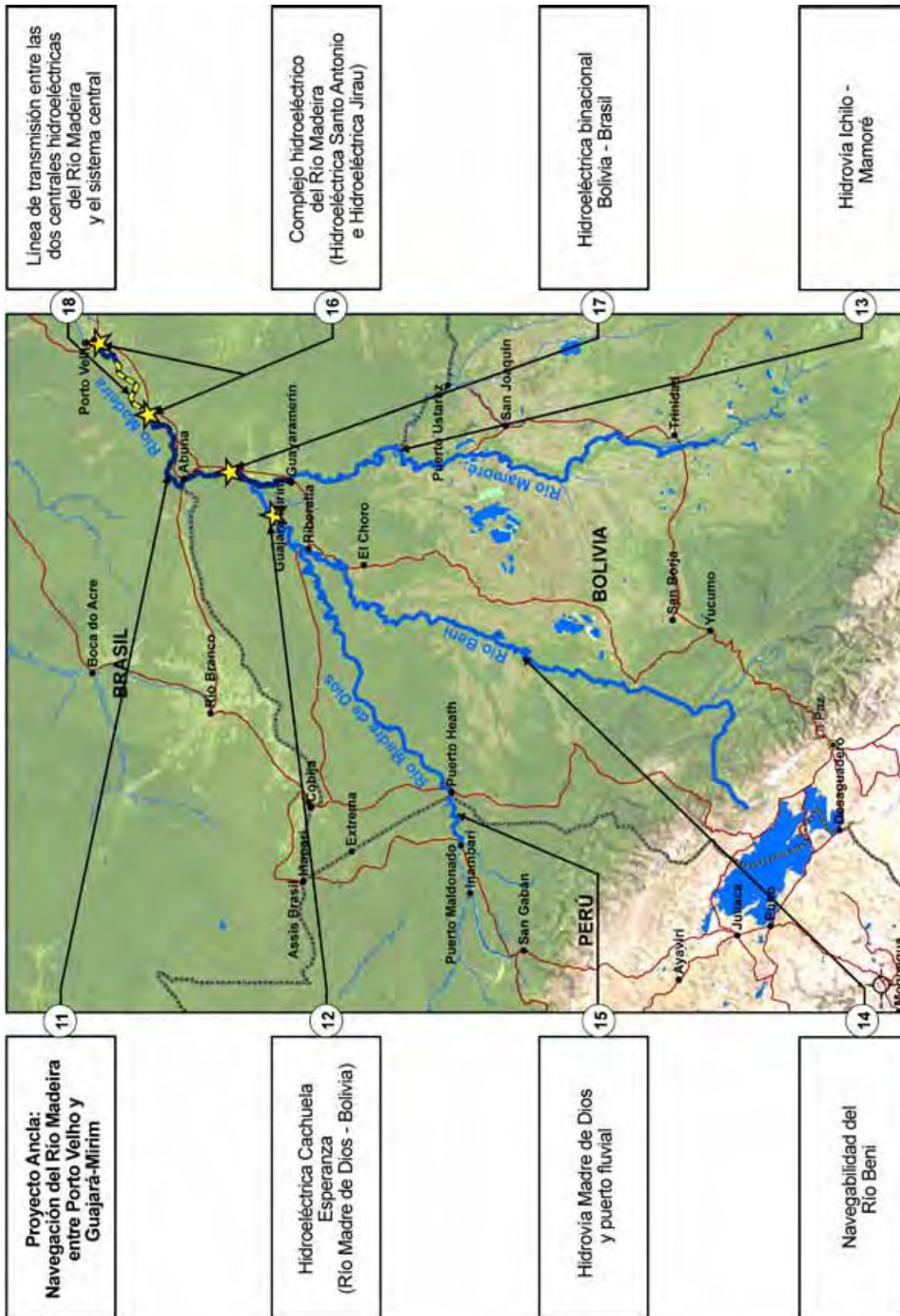


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Perú - Brasil - Bolivia: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
PBB05	●	CARRETERA GUAYARAMERÍN - RIBERALTA / YUCUMO - LA PAZ (BO)	594,0
PBB06	●	CARRETERA COBIJA - EL CHORO - RIBERALTA (BO)	56,0
PBB07	●	CARRETERA YUCUMO - TRINIDAD (BO)	5,5
PBB08	●	CARRETERA COBIJA - EXTREMA (BO)	29,0
PBB09	●	PASO DE FRONTERA SAN LORENZO (PERÚ) - EXTREMA (BOLIVIA) (BO - PE)	15,0
PBB60	●	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO MAMORÉ ENTRE GUAYARAMERÍN (BOLIVIA) Y GUAJARÁ-MIRIM (BRASIL) (BO - BR)	75,0
PBB64	●	PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO) (BR)	85,3
PBB65	●	PUENTE INTERNACIONAL SOBRE IGARAPÉ RAPIRAN ENTRE PLÁCIDO DE CASTRO (BRASIL) Y MONTEVIDEO (BOLIVIA) (BO - BR)	0,0
PBB66	●	PASO DE FRONTERA TILALI (PERÚ) - PUERTO ACOSTA (BOLIVIA) (BO - PE)	20,0
TOTAL			879,8

EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA - Grupo 3:
Corredor Fluvial Madeira - Madre de Dios - Beni



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje Perú - Brasil - Bolivia: Grupo 3	Inversión Estimada (millones de US\$)
PBB11	●	NAVEGACIÓN DEL RÍO MADEIRA ENTRE PORTO VELHO Y GUAJARÁ-MIRIM (BR)	700,0
PBB12	●	HIDROELÉCTRICA CACHUELA ESPERANZA (RÍO MADRE DE DIOS - BOLIVIA) (BO)	1.200,0
PBB13	●	HIDROVÍA ICHILO - MAMORÉ (BO)	0,0
PBB14	●	NAVEGABILIDAD DEL RÍO BENI (BO)	0,0
PBB15	●	HIDROVÍA MADRE DE DIOS Y PUERTO FLUVIAL (BO)	0,0
PBB16	●	COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICA SANTO ANTONIO E HIDROELÉCTRICA JIRAU) (BR)	18.209,0
PBB17	●	HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL (BO - BR)	5.000,0
PBB18	●	LÍNEA DE TRANSMISIÓN ENTRE LAS DOS CENTRALES HIDROELÉCTRICAS DEL RÍO MADEIRA Y EL SISTEMA CENTRAL (BR)	3.823,0
TOTAL			28.932,0

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje Perú-Brasil-Bolivia veinticinco proyectos con una inversión estimada de US\$ 32.131,9 millones tal como se resume a continuación:

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

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	CORREDOR PORTO VELHO - RIO BRANCO - ASSIS - PUERTO MALDONADO - CUSCO / JULIACA - PUERTOS DEL PACÍFICO	8	2.320,1
Grupo 2	CORREDOR RIO BRANCO - COBIJA - RIBERALTA - YUCUMO - LA PAZ	9	879,8
Grupo 3	CORREDOR FLUVIAL MADEIRA - MADRE DE DIOS - BENI	8	28.932,0
TOTAL		25	32.131,9

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

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

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	18	72,0	7.840,8	24,4
Privado	5	20,0	2.259,1	7,0
Público/Privado	2	8,0	22.032,0	68,6
TOTAL	25	100,0	32.131,9	100,0

III. PROYECTOS API DEL EJE

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

Código	Nombre de Proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
31	CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA (BR - PE)	85,3
PBB64	PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO) (BR - PE)	85,3
TOTAL		85,3

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

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

Subsector	Transporte				Energía			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	3	15,0	137,7	3,6				
Carretero	10	50,0	2.978,3	76,8				
Fluvial	4	20,0	700,0	18,0				
Pasos de Frontera	3	15,0	60,3	1,6				
Generación Energética					3	60,0	24.409,0	86,4
Interconexión Energética					2	40,0	3.846,6	13,6
TOTAL	20	100,0	3.876,3	100,0	5	100,0	28.255,6	100,0

Cuadro K.5 • Transporte Aéreo

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación / Adecuación de Aeropuertos	3	137,7
TOTAL	3	137,7

Cuadro K.6 • Transporte Carretero

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación de capacidad de la carretera	1	1.976,0
Pavimentación (obra nueva)	4	684,5
Puentes (nuevos y rehabilitación)	4	172,4
Rehabilitación de calzada y estructuras	1	145,4
TOTAL	10	2.978,3

Cuadro K.7 • **Transporte Fluvial**

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	4	700,0
TOTAL	4	700,0

Cuadro K.8 • **Pasos de Frontera**

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	3	60,3
TOTAL	3	60,3

Cuadro K.9 • **Generación Energética**

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	3	24.409,0
TOTAL	3	24.409,0

Cuadro K.10 • **Interconexión Energética**

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	2	3.846,6
TOTAL	2	3.846,6

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

Cuadro K.11 - **Proyectos por Etapa de Ejecución**

Etapa	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	7	28,0	5.735,0	17,9
Pre-Ejecución	6	24,0	1.391,1	4,3
Ejecución	8	32,0	22.848,8	71,1
Concluido	4	16,0	2.157,0	6,7
TOTAL	25	100,0	32.131,9	100,0

Cuadro K.12 - **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
PBB01	PAVIMENTACIÓN IÑAPARI - PUERTO MALDONADO - INAMBARI, INAMBARI - JULIACA / INAMBARI - CUSCO (PE)	1.976,0
PBB03	PUENTE SOBRE EL RÍO ACRE (BR - PE)	12,0
PBB59	LÍNEA DE TRANSMISIÓN SAN GABÁN - PUERTO MALDONADO (PE)	23,6
PBB63	TRAMO 1 DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA IIRSA SUR: SAN JUAN DE MARCONA - ABANCAY - CUSCO - URCOS (PE)	145,4
TOTAL		2.157,0

VI. PROYECTOS ANCLA

Los países identificaron en el Eje Perú-Brasil-Bolivia tres Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 2.751 millones de acuerdo con el siguiente detalle:

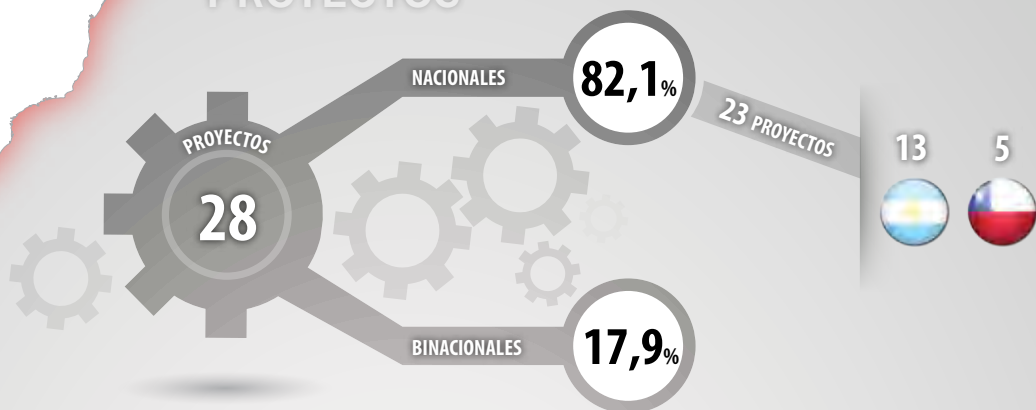
Cuadro K.13 - **Proyectos Ancla**

Grupo	Código Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	PBB01 PAVIMENTACIÓN IÑAPARI - PUERTO MALDONADO - INAMBARI, INAMBARI - JULIACA / INAMBARI - CUSCO (PE)	1.976,0	Privado	Nacional	Concluido
2	PBB60 PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO MAMORÉ ENTRE GUAYARAMERÍN (BOLIVIA) Y GUAJARÁ-MIRIM (BRASIL) (BO - BR)	75,0	Público	Binacional	Pre-ejecución
3	PBB11 NAVEGACIÓN DEL RÍO MADEIRA ENTRE PORTO VELHO Y GUAJARÁ-MIRIM (BR)	700,0	Público	Nacional	Perfil
	TOTAL	2.751,0			

EJE DEL SUR



PROYECTOS



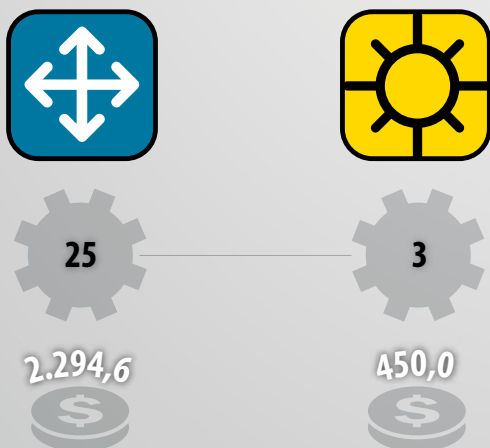
INVERSION ESTIMADA



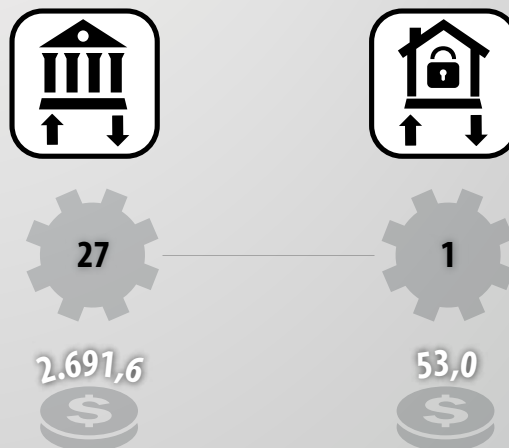
CARTERA DE PROYECTOS POR ETAPA



POR SECTOR

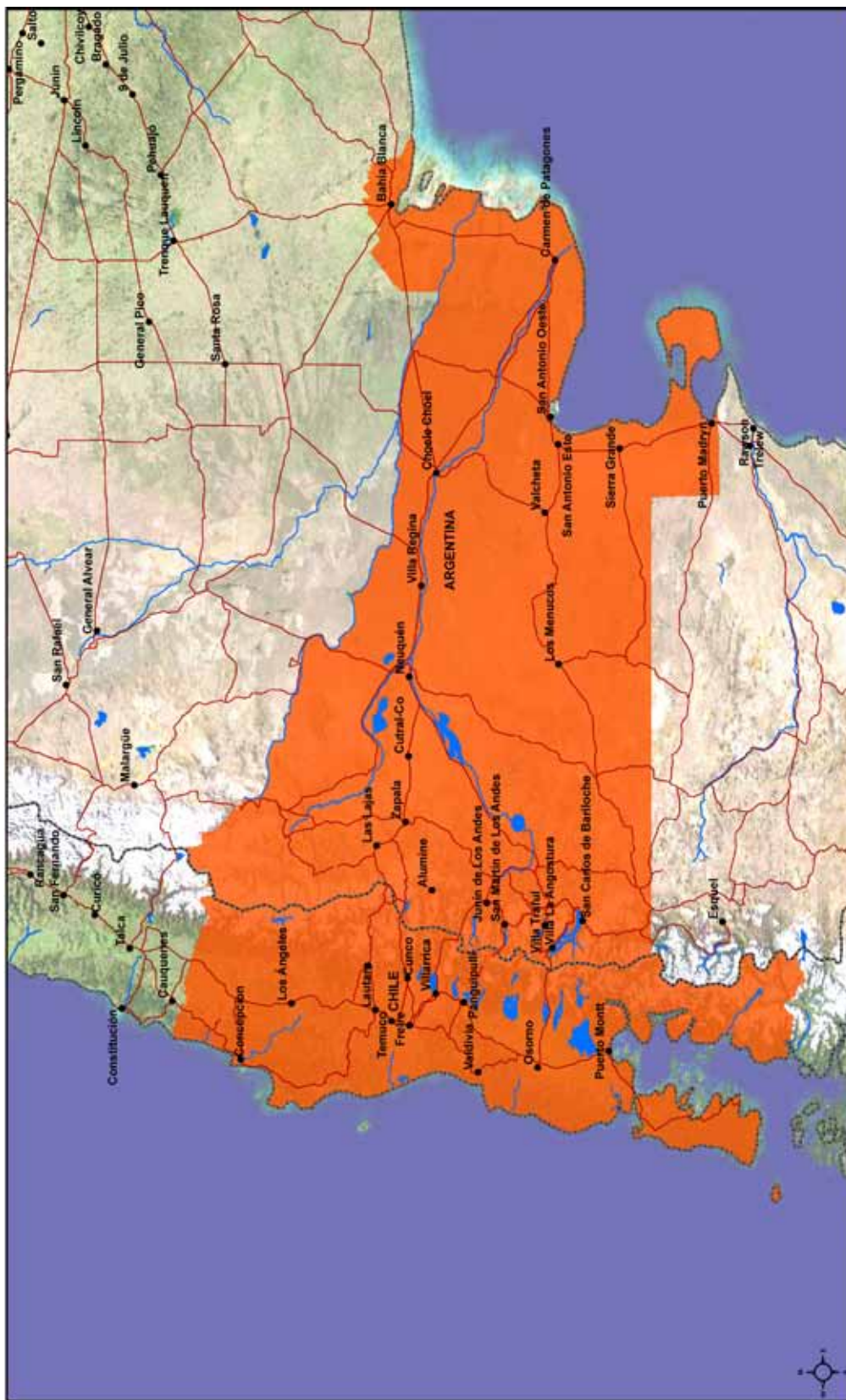


POR TIPO DE FINANCIAMIENTO

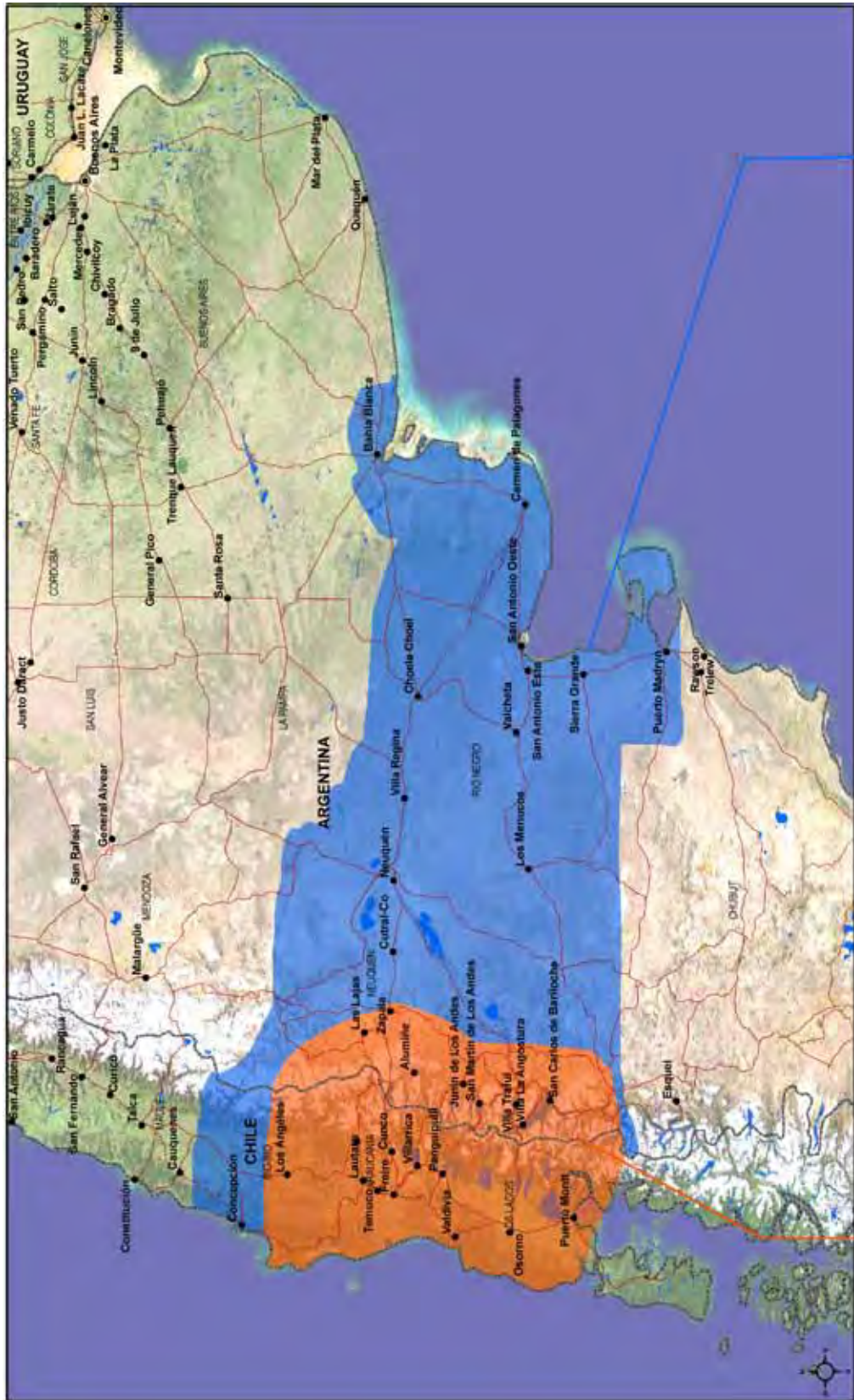


EJE DEL SUR

Área de influencia



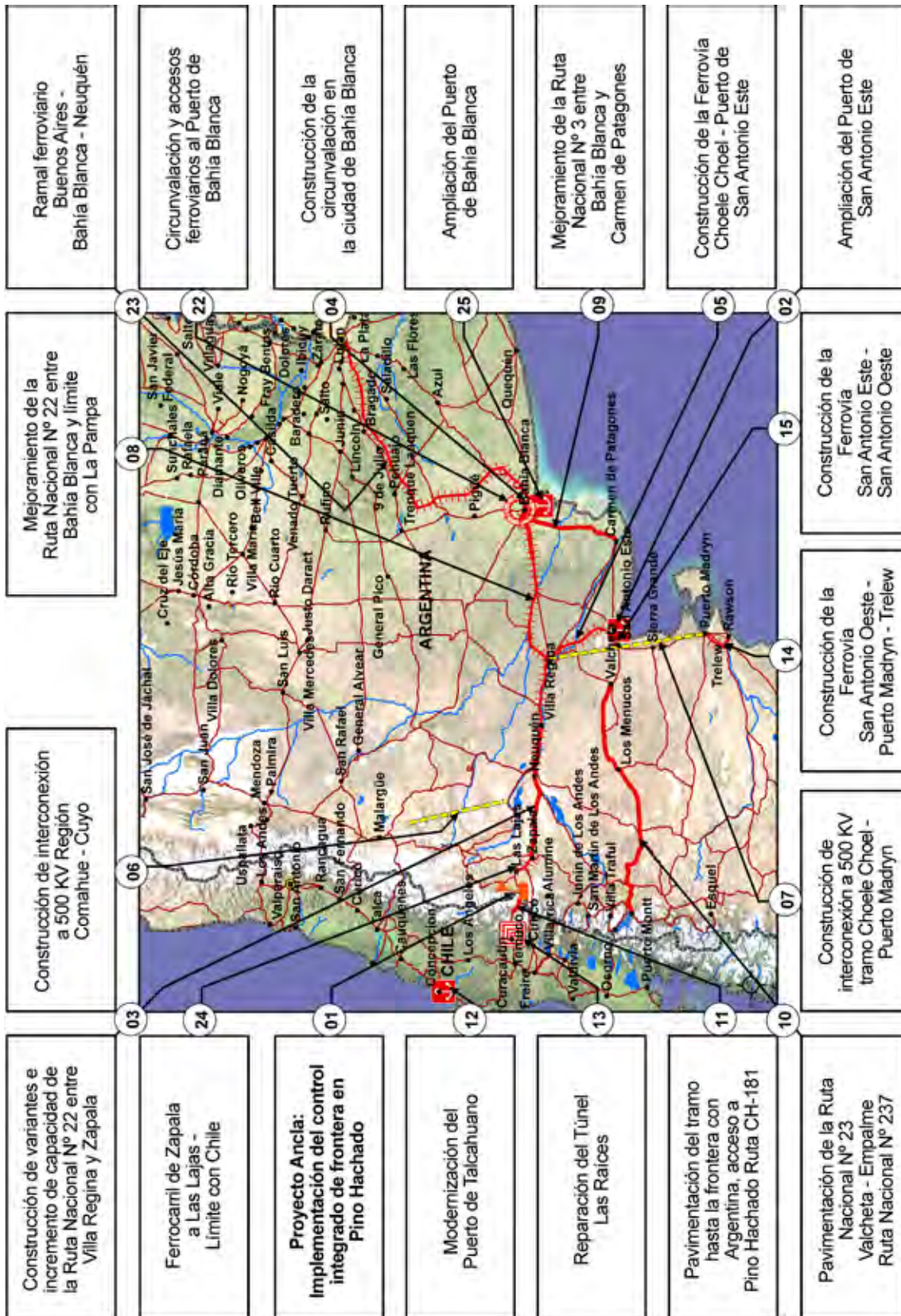
Grupos de proyectos



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

Grupo 2: Circuito Turístico
Binaficial de la Zona
de los Lagos

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

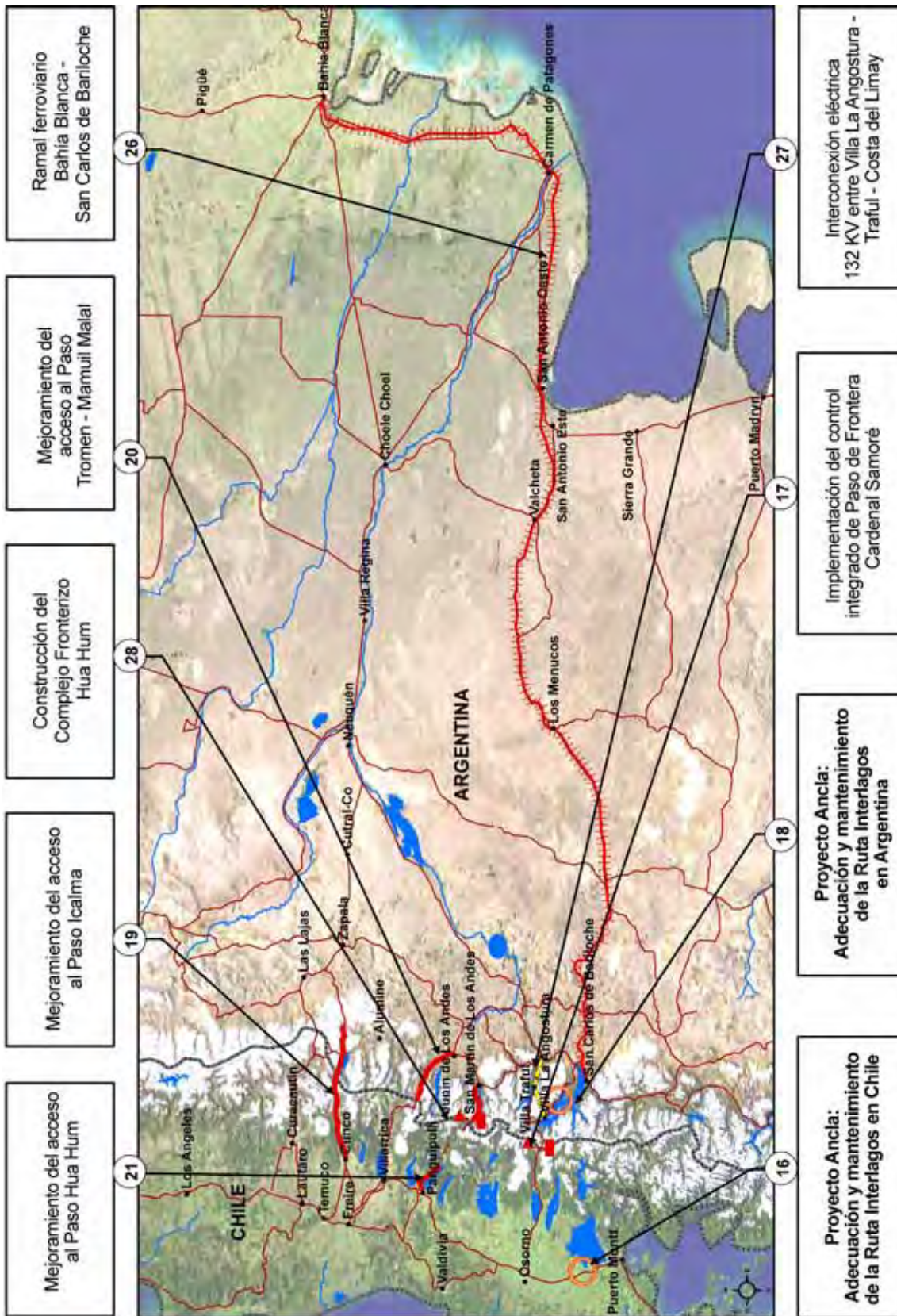


FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje del Sur: Grupo 1	Inversión Estimada (millones de US\$)
DES01	●	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE FRONTERA EN PINO HACHADO (AR - CH)	8,0
DES02	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE (AR)	0,0
DES03	●	CONSTRUCCIÓN DE VARIANTES E INCREMENTO DE CAPACIDAD DE LA RUTA NACIONAL N° 22 ENTRE VILLA REGINA Y ZAPALA (AR)	100,0
DES04	●	CONSTRUCCIÓN DE LA CIRCUNVALACIÓN EN LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA (AR)	8,0
DES05	●	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CHOELE CHOEL - PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE (AR)	40,0
DES06	●	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV REGIÓN COMAHUE - CUYO (AR)	350,0
DES07	●	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV TRAMO CHOELE CHOEL - PUERTO MADRYN (AR)	70,0
DES08	●	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 22 ENTRE BAHÍA BLANCA Y LÍMITE CON LA PAMPA (AR)	30,0
DES09	●	MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 3 ENTRE BAHÍA BLANCA Y CARMEN DE PATAGONES (AR)	68,0
DES10	●	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 23 VALCHETA - EMPALME RUTA NACIONAL N° 237 (AR)	225,0
DES11	●	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO HASTA LA FRONTERA CON ARGENTINA, ACCESO A PINO HACHADO RUTA CH-181 (CH)	5,0
DES12	●	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE TALCAHUANO (CH)	53,0
DES13	●	REPARACIÓN DEL TÚNEL LAS RAÍCES (CH)	10,5
DES14	●	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA SAN ANTONIO OESTE - PUERTO MADRYN - TRELEW (AR)	48,0
DES15	●	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA SAN ANTONIO ESTE - SAN ANTONIO OESTE (AR)	8,5
DES22	●	CIRCUNVALACIÓN Y ACCESOS FERROVIARIOS AL PUERTO DE BAHÍA BLANCA (AR)	250,0
DES23	●	RAMAL FERROVIARIO BUENOS AIRES - BAHÍA BLANCA - NEUQUÉN (AR)	180,0
DES24	●	FERROCARRIL DE ZAPALA A LAS LAJAS - LÍMITE CON CHILE (AR)	70,0
DES25	●	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA (AR)	290,0
TOTAL			1.814,0

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



FUNCIÓN ESTRATÉGICA

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

Código	Etapa	Eje del Sur: Grupo 2	Inversión Estimada (millones de US\$)
DES16	●	ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN CHILE (CH)	175,0
DES17	●	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE PASO DE FRONTERA CARDENAL SAMORÉ (AR - CH)	2,0
DES18	●	ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN ARGENTINA (AR)	200,0
DES19	●	MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO ICALMA (AR - CH)	44,0
DES20	●	MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO TROMEN - MAMUIL MALAL (AR - CH)	30,0
DES21	●	MEJORAMIENTO DEL ACCESO AL PASO HUA HUM (AR - CH)	42,0
DES26	●	RAMAL FERROVIARIO BAHÍA BLANCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE (AR)	400,0
DES27	●	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA 132 KV ENTRE VILLA LA ANGOSTURA - TRAFUL - COSTA DEL LIMAY (AR)	30,0
DES28	●	CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO FRONTERIZO HUA HUM (CH)	7,6
TOTAL			930,6

CARTERA DE PROYECTOS DEL EJE DEL SUR

I. INDICADORES GENERALES DEL EJE

Los países han acordado incluir en el Eje del Sur veintiocho proyectos con una inversión estimada de US\$ 2.744,6 millones tal como se resume a continuación:

Cuadro L.1 • Indicadores Generales del Eje del Sur

Grupo	Nombre	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	CONCEPCIÓN - BAHÍA BLANCA - PUERTO SAN ANTONIO ESTE	19	1.814,0
Grupo 2	CIRCUITO TURÍSTICO BINACIONAL DE LA ZONA DE LOS LAGOS	9	930,6
TOTAL		28	2.744,6

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO

Cuadro L.2 • Tipo de financiamiento de los proyectos del Eje del Sur

Tipo de Financiamiento	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Público	27	96,4	2.691,6	98,1
Privado	1	3,6	53,0	1,9
TOTAL	28	100,0	2.744,6	100,0

III. COMPOSICIÓN SECTORIAL, SUBSECTORIAL Y TIPO DE OBRA

Cuadro L.3 • Composición sectorial del Eje del Sur

Subsector	Transporte				Energía			
	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Carretero	12	48,0	937,5	40,9				
Ferroviario	7	28,0	996,5	43,4				
Marítimo	3	12,0	343,0	14,9				
Pasos de Frontera	3	12,0	17,6	0,8				
Interconexión Energética					3	100,0	450,0	100,0
TOTAL	25	100,0	2.294,6	100,0	3	100,0	450,0	100,0

Cuadro L.4 • **Transporte Carretero**

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación de capacidad de la carretera	1	100,0
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	1	8,0
Pavimentación (obra nueva)	3	77,0
Rehabilitación de calzada y estructuras	7	752,5
TOTAL	12	937,5

Cuadro L.5 • **Transporte Ferroviario**

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Circunvalación ferroviaria	1	250,0
Construcción de ferrovías	4	166,5
Rehabilitación de ferrovías	2	580,0
TOTAL	7	996,5

Cuadro L.6 • **Transporte Marítimo**

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	N°	Millones de US\$
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	3	343,0
TOTAL	3	343,0

Cuadro L.7 · Pasos de Frontera

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	3	17,6
TOTAL	3	17,6

Cuadro L.8 · Interconexión Energética

	Proyectos	Inversión Estimada
Tipología de Proyectos	Nº	Millones de US\$
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	3	450,0
TOTAL	3	450,0

IV. AVANCE DE LOS PROYECTOS DEL EJE DEL SUR

Cuadro L.9 · Proyectos por Etapa de Ejecución

Etapa	Nº Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Perfil	6	21,4	706,5	25,8
Pre-Ejecución	7	25,0	642,0	23,4
Ejecución	10	35,7	953,0	34,7
Concluido	5	17,9	443,1	16,1
TOTAL	28	100,0	2.744,6	100,0

Cuadro L.10 • **Proyectos Concluidos**

Código	Nombre del proyecto	Inversión Estimada (millones de US\$)
DES06	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV REGIÓN COMAHUE - CUYO (AR)	350,0
DES07	CONSTRUCCIÓN DE INTERCONEXIÓN A 500 KV TRAMO CHOELE CHOEL - PUERTO MADRYN (AR)	70,0
DES11	PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO HASTA LA FRONTERA CON ARGENTINA, ACCESO A PINO HACHADO RUTA CH-181 (CH)	5,0
DES13	REPARACIÓN DEL TÚNEL LAS RAÍCES (CH)	10,5
DES28	CONSTRUCCIÓN DEL COMPLEJO FRONTERIZO HUA HUM (CH)	7,6
TOTAL		443,1

V. PROYECTOS ANCLA

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

Cuadro L.11 • **Proyectos Ancla**

Grupo	Código Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Etapas del proyecto
1	DES01 IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE FRONTERA EN PINO HACHADO (AR - CH)	8,0	Público	Binacional	Pre-ejecución
2	DES18 ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN ARGENTINA (CH)	200,0	Público	Nacional	En ejecución
2	DES16 ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA INTERLAGOS EN CHILE (AR)	175,0	Público	Nacional	En ejecución
TOTAL		383,0			

FUENTES CONSULTADAS

- Comunicado de Brasilia. Primera Reunión de Presidentes de América del Sur. 1 de Setiembre de 2000. Brasilia, Brasil.
- COSIPLAN-IIRSA. Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) del COSIPLAN. Noviembre de 2011. Brasilia, Brasil.
- _____. Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013. Noviembre de 2013. Santiago de Chile.
- _____. Informe de Avance de la API 2013. Noviembre de 2013. Santiago de Chile.
- _____. Manual del Usuario de la Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres (GRD) en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional. Octubre de 2014. Buenos Aires, Argentina.
- _____. Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg). Versión Revisada por COSIPLAN-IIRSA. Noviembre de 2012. Lima, Perú.
- _____. Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres (GRD) en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional. Noviembre de 2013. Santiago de Chile.
- _____. Programas Territoriales de Integración. Lineamientos Conceptuales para su Formulación. Noviembre de 2013. Santiago de Chile.
- 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.
- IIRSA. Metodología Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE). Junio de 2009. Caracas, Venezuela.
- Informe de la XXIV Reunión de Coordinadores Nacionales de COSIPLAN-IIRSA. 25 de junio de 2014. Santiago de Chile.
- Informes de las reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) para Actualización de la Cartera y de la API. 22 al 24 de abril de 2014. Bogotá, Colombia.
- 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, Ecuador.
- 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, Brasil.

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

AIC	Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010
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
PCV	Programación del Ciclo de Vida de los Proyectos
PTI	Programas Territoriales de Integración
PY	Paraguay
SIP	Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN
SMP	Sistema de Monitoreo Permanente
UNASUR	Unión de Naciones Suramericanas
UY	Uruguay
VE	Venezuela

ANEXO 1 - La Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014

Esta sección presenta la información consolidada de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN a septiembre de 2014, analizando su composición sectorial, ámbito de implementación, tipo de financiamiento, etapas de ejecución y ordenamiento estratégico a través de los Proyectos Ancla.

I. INDICADORES GENERALES DE LA CARTERA DE PROYECTOS

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN cuenta, a septiembre de 2014, con un portafolio de 579 proyectos de infraestructura para la integración, en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, que alcanzan una inversión estimada de US\$ 163.324,5 millones, de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro 1 - Indicadores Generales de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por EID

EID	N° de Grupos	PROYECTOS		Inversión Estimada	
		N°	%	Millones de US\$	% Inversión
Eje del Amazonas	8	82	14,1	25.070,2	15,3
Eje Andino	10	64	11,0	9.962,1	6,1
Eje de Capricornio	5	83	14,3	17.929,5	11
Eje del Escudo Guayanés	4	20	3,4	4.581,3	2,8
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	5	95	16,4	7.574,4	4,6
Eje Interoceánico Central	5	61	10,5	8.907,6	5,4
Eje MERCOSUR-Chile	6	123	21,2	54.608,3	33,4
Eje Perú-Brasil-Bolivia	3	25	4,3	32.131,9	19,7
Eje del Sur	2	28	4,8	2.744,6	1,7
TOTAL	48	579	100,0	163.324,5	100,0

Notas:

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

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

II. TIPO DE FINANCIAMIENTO DE LOS PROYECTOS

Cuadro 2 • Caracterización por tipo de financiamiento

Tipo de Financiamiento	Público		Privado		Público/Privado	
	Nº Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	Nº Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	Nº Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Transporte	410	67.975,5	69	28.837,1	37	11.800,2
Energía	41	23.888,1	4	1.635,0	9	29.147,0
Comunicaciones	7	39,6	1	0,0	1	2,0
TOTAL	458	91.903,2	74	30.472,1	47	40.949,2

En relación a la caracterización de los proyectos en función del tipo de financiamiento se destaca que el 79,1% de la Cartera corresponden a proyectos de carácter público e implican una inversión estimada del 56,3% del total de la inversión de la Cartera.

III. ALCANCE TERRITORIAL

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

Cuadro 3 • Alcance territorial de los proyectos

Ámbito	Proyectos		Inversión Estimada	
	Nº	%	Millones de US\$	%
Nacionales	477	82,4	133.137,2	81,5
Binacionales	95	16,4	29.482,3	18,1
Trinacionales	5	0,9	704,9	0,4
Multinacionales	2	0,3	0,1	0,0
TOTAL	579	100,0	163.324,5	100,0

Como se desprende del cuadro anterior, el 82,4% de los proyectos de la Cartera corresponden al ámbito nacional, en cuanto a su implementación territorial. Sin embargo, en relación a su impacto la mayoría están ligados al completamiento, mejoramiento o readecuación de infraestructura para la integración entre los países. Por su parte, el 16,4% son proyectos binacionales, el 0,9% involucran a tres países y sólo el 0,3% se refiere a proyectos en los que intervienen cuatro o más países.

Cuadro 4 • Alcance territorial por país

País	Nacional	Binacional	Trinacional	Multinacional	Total
Argentina	145	35	0	0	180
Bolivia	32	18	1	2	53
Brasil	79	25	2	0	106
Chile	41	17	0	0	58
Colombia	20	13	1	2	36
Ecuador	18	19	1	2	40
Guyana	3	2	3	0	8
Paraguay	44	22	1	0	67
Perú	49	21	1	2	73
Suriname	3	1	3	0	7
Uruguay	33	9	0	0	42
Venezuela	10	8	2	2	22

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

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

Cuadro 5 • Composición sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por EID

EID	Transporte				Energía				Comunicaciones				Total			
	Proyectos		Inversión Estimada (*)		Proyectos		Inversión Estimada		Proyectos		Inversión Estimada		Proyectos		Inversión Estimada (*)	
	Nº	%	Millones de US\$	%	Nº	%	Millones de US\$	%	Nº	%	Millones de US\$	%	Nº	%	Millones de US\$	%
ANDINO	51	9,8	8.236,4	7,5	11	20,4	1.725,6	3,1	2	22,2	0,1	0,2	64	11,0	9.962,1	6,1
DE CAPRICORNIO	79	15,3	16.092,5	14,8	4	7,4	1.837,0	3,4	0	0,0	0,0	0,0	83	14,3	17.929,5	11,0
DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ	85	16,4	6.168,4	5,7	7	13,0	1.369,0	2,5	3	33,4	37,0	89,0	95	16,4	7.574,4	4,6
DEL AMAZONAS	81	15,6	23.750,2	21,9	1	1,8	1.320,0	2,4	0	0,0	0,0	0,0	82	14,1	25.070,2	15,3
DELESCUDO GUAYANÉS	18	3,5	4.581,3	4,2	1	1,8	0,0	0,0	1	11,1	0,0	0,0	20	3,4	4.581,3	2,8
DEL SUR	25	4,8	2.294,6	2,1	3	5,6	450,0	0,8	0	0,0	0,0	0,0	28	4,8	2.744,6	1,7
INTEROCEÁNICO CENTRAL	57	11,0	8.581,4	7,9	2	3,7	321,8	0,6	2	22,2	4,5	10,8	61	10,5	8.907,6	5,4
MERCOSUR-CHILE	102	19,7	35.217,2	32,4	20	37,0	19.391,1	35,5	1	11,1	0,0	0,0	123	21,2	54.608,4	33,4
PERÚ-BRASIL-BOLIVIA	20	3,9	3.876,3	3,5	5	9,3	28.255,6	51,7	0	0,0	0,0	0,0	25	4,3	32.131,9	19,7
TOTAL	516	100,0	108.612,8	100,0	54	100,0	54.670,1	100,0	9	100,0	41,6	100,0	579	100,0	163.324,5	100,0

Nota:

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

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

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

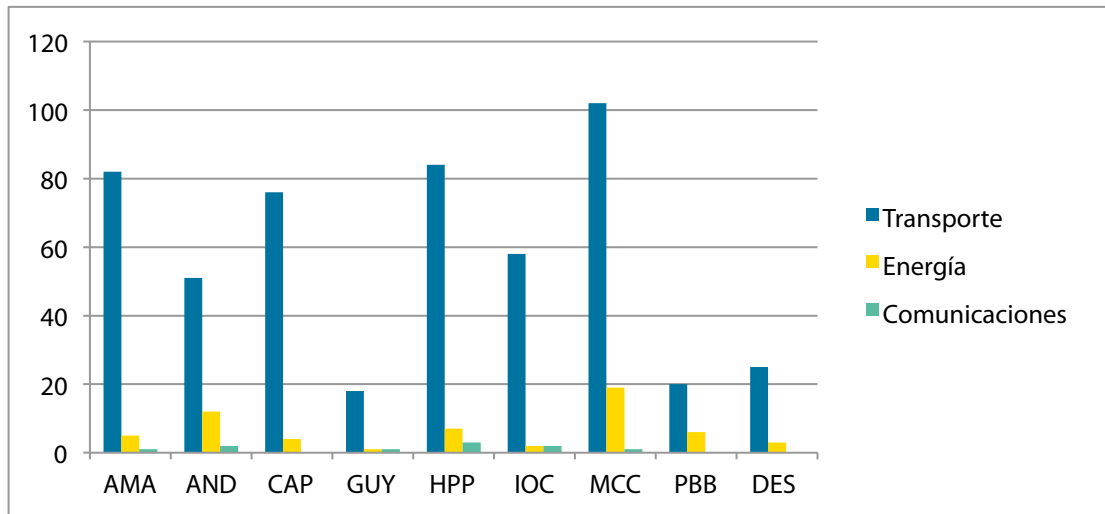
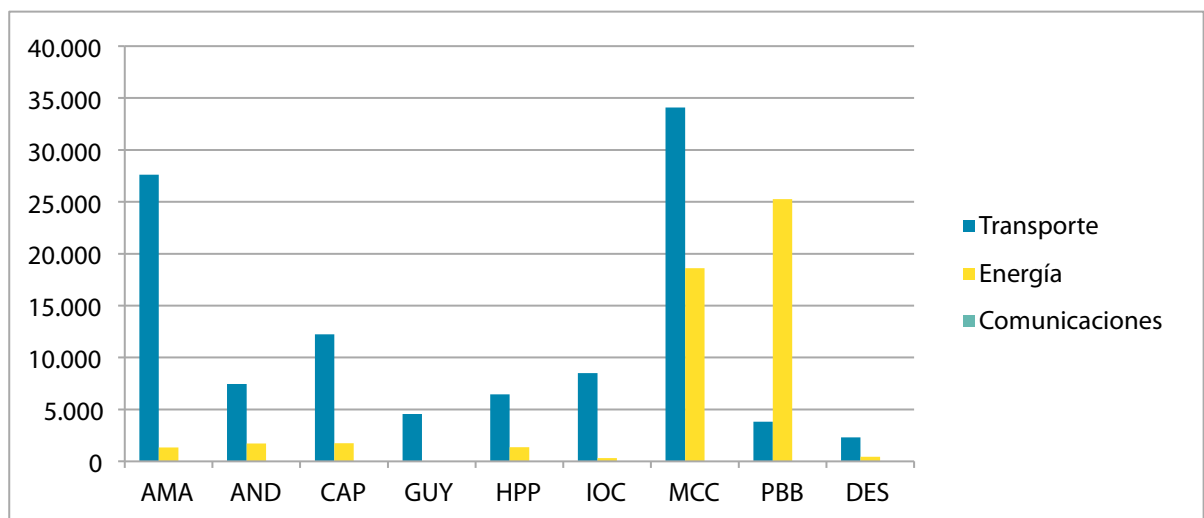


Gráfico 2 • Distribución sectorial de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por EID (en millones de US\$)



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

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

Subsector	Transporte				Energía				Comunicaciones			
	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	% Inversión
Aéreo	27	5,2	3.427,2	3,1								
Carretero	241	46,7	56.305,7	51,8								
Ferroviano	68	13,2	32.770,4	30,2								
Fluvial	78	15,1	3.768,3	3,5								
Marítimo	33	6,4	10.306,7	9,5								
Multimodal	21	4,1	1.155,3	1,1								
Pasos de Frontera	48	9,3	879,2	0,8								
Generación Energética					23	42,6	41.722,7	76,3				
Interconexión Energética					31	57,4	12.947,4	23,7				
Interconexión de comunicaciones									9	100,0	41,6	100,0
TOTAL	516	100,0	108.612,8	100,0	54	100,0	54.670,1	100,0	9	100,0	41,6	100,0

De los cuadros y gráficos anteriores se observa que el 89,1% de los proyectos de la Cartera corresponde al sector transporte y dentro de éste, los proyectos carreteros son los que tienen una mayor incidencia representando el 46,7% de los proyectos de este sector. Por su parte, se puede inferir que si bien los proyectos energéticos representan sólo el 9,3% del total de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN, éstos implican una inversión muy importante (del orden del 33,5% de la inversión total de la Cartera).

TIPO DE OBRA

• SECTOR TRANSPORTE

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

Cuadro 7 • Tipo de proyectos de Transporte Aéreo

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Ampliación / Adecuación de Aeropuertos	19	70,4	3.066,9	89,5
Nuevos aeropuertos	8	29,6	360,3	10,5
TOTAL	27	100,0	3.427,2	100,0

En relación a los proyectos de transporte aéreo, el 70,4% de los proyectos corresponden a la ampliación de aeropuertos y los proyectos de nuevos aeropuertos representan el 29,6%.

Cuadro 8 • Tipo de proyectos de Transporte Carretero

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Ampliación de capacidad de la carretera	61	25,3	23.827,9	42,3
Circunvalación vial (by-pass) y accesos a ciudades	15	6,2	7.349,0	13,1
Mantenimiento de carreteras	3	1,3	736,3	1,3
Pavimentación (obra nueva)	74	30,7	10.713,4	19,0
Puentes (nuevos y rehabilitación)	27	11,2	1.760,4	3,1
Rehabilitación de calzada y estructuras	59	24,5	9.118,7	16,2
Túneles (nuevos y rehabilitación)	2	0,8	2.800,0	5,0
TOTAL	241	100,0	56.305,7	100,0

Del cuadro anterior se constata que entre los proyectos de transporte carretero priman en cantidad aquellos relativos a nuevas pavimentaciones representando el 30,7% del total, siguiéndole los de rehabilitación de calzada y estructuras con el 24,5% y las obras de ampliación de capacidad de la carretera con el 25,3%.

Cuadro 9 • Tipo de proyectos de Transporte Ferroviario

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Circunvalación ferroviaria	6	8,8	1.873,0	5,7
Construcción de ferrovías	29	42,7	19.984,2	61,0
Rehabilitación de ferrovías	33	48,5	10.913,2	33,3
TOTAL	68	100,0	32.770,4	100,0

Del cuadro anterior se desprende que entre los proyectos ferroviarios priman aquellos relativos a la rehabilitación de las ferrovías representando el 48,5% del total seguidos por los de construcción de ferrovías con el 42,7%.

Cuadro 10 • Tipo de proyectos de Transporte Fluvial

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Adecuación de puertos existentes fluviales (Ampliación)	34	43,6	539,6	14,3
Construcción de nuevos puertos fluviales	11	14,1	461,6	12,3
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	33	42,3	2.767,1	73,4
TOTAL	78	100,0	3.768,3	100,0

Como se observa del cuadro anterior, los proyectos de transporte fluvial involucran tanto obras básicas de adecuación de puertos fluviales existentes, así como el mejoramiento de la navegabilidad fluvial que entre ambos representan el 85,9% de los proyectos de esta tipología y el restante 14,1% corresponde a la construcción de nuevos puertos fluviales.

Cuadro 11 • Tipo de proyectos de Transporte Marítimo

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	26	78,8	7.031,9	68,2
Nuevos puertos marítimos	7	21,2	3.274,8	31,8
TOTAL	33	100,0	10.306,7	100,0

En cuanto a los proyectos de transporte marítimo se observa que priman en cantidad aquellos relativos a la ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos, representando el 78,8%, mientras que los proyectos de adecuación de puertos y nuevos puertos marítimos representan el 21,2% restante.

Cuadro 12 • Tipo de proyectos de Transporte Multimodal

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Estaciones de transferencia	19	90,5	952,5	82,4
Transporte multimodal	2	9,5	202,8	17,6
TOTAL	21	100,0	1.155,3	100,0

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

Cuadro 13 • Tipo de proyectos de Pasos de Frontera

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Adecuación/Ampliación infraestructura existente en centros de control fronterizo	13	27,1	362,2	41,2
Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo	35	72,9	517,0	58,8
TOTAL	48	100,0	879,2	100,0

El tipo de obra más destacado en cuanto número de proyectos relativos a los pasos de frontera es el desarrollo de infraestructura para implantación de centros de control fronterizo que representan el 72,9%, siendo el 27,1% restante proyectos de adecuación de la infraestructura existente y de ampliación de la infraestructura y la capacidad existente de centros de control fronterizo.

• *SECTOR ENERGÍA*

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

Cuadro 14 • Tipo de proyectos de Generación Energética

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Carboeléctrica	1	4,3	625,0	1,5
Generación con energía nuclear	2	8,7	2.520,0	6,1
Hidroeléctricas (nuevas y adecuación) - microcentrales	12	52,2	35.395,0	84,8
Otras infraestructuras energéticas	4	17,4	1.331,7	3,2
Termoeléctrica	4	17,4	1.851,0	4,4
TOTAL	23	100,0	41.722,7	100,0

Asimismo, en relación con los proyectos de generación energética se verifica la preeminencia de proyectos hidroeléctricos que representan el 52,2% del total de proyectos.

Cuadro 15 • Tipo de proyectos de Interconexión Energética

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Adecuación de interconexiones energéticas	1	3,2	125,2	1,0
Construcción de nuevas interconexiones energéticas	30	96,8	12.822,2	99,0
TOTAL	31	100,0	12.947,4	100,0

En el cuadro de arriba se observa que la construcción de nuevas interconexiones energéticas representa el 96,8%, siendo el 3,2% restante proyectos relativos a la adecuación de estas infraestructuras.

• *SECTOR COMUNICACIONES*

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

Cuadro 16 • Tipo de proyectos de Interconexión de Comunicaciones

Tipo de Obra	Proyectos		Inversión Estimada	
	N°	%	Millones de US\$	%
Fibra óptica	9	100,0	41,6	100,0
TOTAL	9	100,0	41,6	100,0

Como se puede observar del cuadro anterior, los proyectos de comunicaciones son únicamente proyectos de fibra óptica.

V. AVANCE DE LOS PROYECTOS DE LA CARTERA

El grado de avance de los proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014 en función de su etapa de ejecución, se ilustra en los siguientes cuadros.

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

EID	Perfil	Pre-Ejecución	Ejecución	Concluido	Total
Eje del Amazonas	19	21	25	17	82
Eje Andino	16	9	22	17	64
Eje de Capricornio	18	32	22	11	83
Eje del Escudo Guayanés	7	2	5	6	20
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	31	30	22	12	95
Eje Interoceánico Central	10	12	27	12	61
Eje MERCOSUR-Chile	24	38	39	22	123
Eje Perú-Brasil-Bolivia	7	6	8	4	25
Eje del Sur	6	7	10	5	28
TOTAL (*)	137	157	179	106	579,0

Nota:

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

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

	Nº de Proyectos					Inversión Estimada	
	Transporte	Energía	Comunicaciones	TOTAL	%	Inversión Estimada (millones de US\$)	%
Perfil ^(*)	122	10	5	137	23,7	19.234,3	11,8
Pre-Ejecución ^(**)	147	10	0	157	27,1	50.744,7	31,1
Ejecución ^(***)	164	13	2	179	30,9	72.990,7	44,7
Concluido	83	21	2	106	18,3	20.354,8	12,4
TOTAL	516	54	9	579	100,0	163.324,5	100,0

Nota:

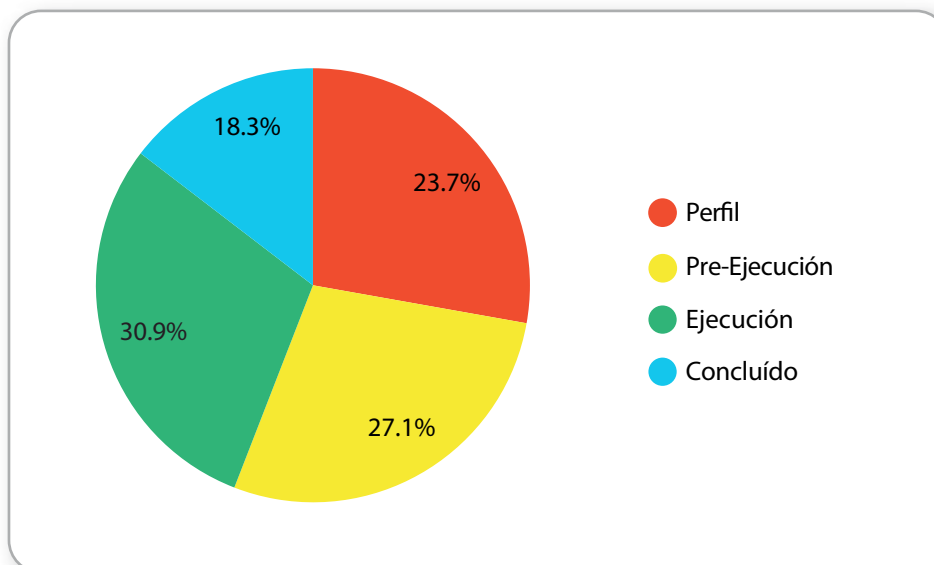
(*) En esta etapa se estudian los antecedentes que permiten formar juicio respecto de la conveniencia y factibilidad técnico-económica de llevar a cabo la idea del proyecto.

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

(***) Esta etapa se refiere al conjunto de actividades necesarias para la construcción física en sí como puede ser la firma del contrato, la compra e instalación de maquinarias y equipos, instalaciones varias, etc.

En el cuadro anterior se observa que el 30,9% de los proyectos se encuentra en ejecución y su inversión representa cerca de la mitad de la inversión total estimada de la Cartera (44,7%). El 27,1% de los proyectos se encuentran en pre-ejecución y su inversión estimada representa el 31,1% del total. Finalmente, un 18,3% de los proyectos están concluidos.

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



VI. PROYECTOS ANCLA

Los Proyectos Ancla dan sentido a la formación de los grupos y viabilizan las sinergias. 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.

Producto del proceso de ordenamiento de la Cartera, los doce países identificaron cincuenta y tres proyectos ancla que se describen a continuación:

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

EID Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Sector	Etapa
EJE DEL AMAZONAS						
AMA01	Corredor vial Tumaco - Pasto - Mocoa - Puerto Asís (CO)	404,9	Público/Privado	Nacional	Transporte	●
AMA71	Puerto de Providencia (EC)	25,0	Público	Nacional	Transporte	●
AMA16	Carretera Tarapoto - Yurimaguas (PE)	231,7	Público/Privado	Nacional	Transporte	●
AMA26	Mejoramiento de la carretera Tingo María - Pucallpa (PE)	438,4	Público	Nacional	Transporte	●
AMA73	Ferrovía Nova Transnordestina Fase I (Suape - Salgueiro/Pecém - Eliseu Martins) (BR)	3.000,0	Privado	Nacional	Transporte	●
AMA76	Ferrovía Nova Transnordestina Fase II (Eliseu Martins - Porto Franco) (BR)	0,0	Público	Nacional	Transporte	●

EID Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Sector	Etapas
AMA36	Mejoramiento de la navegabilidad del sistema Solimões - Amazonas (BR)	8,0	Público	Nacional	Transporte	●
AMA45	Puerto de transferencia de carga Morona (EC)	5,0	Público	Nacional	Transporte	●
AMA88	Ferrovía de Integración Oeste - Leste Fase II (Barreiras - Figueirópolis) (BR)	550,0	Público	Nacional	Transporte	●
AMA89	Ferrovía de Integración Oeste - Leste Fase I (Ilhéus - Barreiras) (BR)	2.000,0	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL EJE AMAZONAS		6.663,0				
EJE ANDINO						
AND01	Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua (CO - VE) (*)	411,2	Público/Privado	Binacional	Transporte	●
AND81	Mejoramiento de los Pasos de Frontera en el Departamento Norte de Santander y el Estado de Táchira (CO - VE)	2,0	Público	Binacional	Transporte	●
AND82	Implementación de los Centros Binacionales de Atención de Frontera (CEBAF) en el Paso de Frontera Tulcán - Ipiales (Rumichaca) (CO - EC)	65,0	Público	Binacional	Transporte	●
AND10	Paso de Frontera Saravena (CO)	3,3	Público	Nacional	Transporte	●
AND17	Proyecto multimodal Puerto Gaitán - Puerto Carreño, incluye mejoramiento de la navegabilidad del Río Meta (CO)	108,0	Público	Nacional	Transporte	●
AND21	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial N°1 (EC - PE)	15,9	Público	Binacional	Transporte	●
AND31	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) San Miguel (CO - EC)	25,0	Público	Binacional	Transporte	●
AND39	Pavimentación Vilcabamba - Puente de Integración - Jaén (EC - PE)	337,9	Público	Binacional	Transporte	●
AND47	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero (BO - PE)	40,2	Público	Binacional	Transporte	●
AND68	Aprovechamiento de la Infraestructura Existente y de las Nuevas Conexiones para Aumentar la Infraestructura de Comunicaciones (BO - CO - EC - PE - VE)	0,1	Público	Multi-nacional	Comunicaciones	●
SUBTOTAL EJE ANDINO		597,4				
EJE CAPRICORNIO						
CAP01	Accesos al Paso de Jama (Ruta Nacional N° 52 - empalme Ruta Nacional N° 9 - límite con Chile) (AR)	54,0	Público	Nacional	Transporte	●
CAP10	Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera (AR - BO)	45,0	Público	Binacional	Transporte	●

EID Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Sector	Etapa
CAP14	Nuevo Puente Puerto Presidente Franco - Porto Meira, con Área de Control Integrado Paraguay - Brasil (BR - PY)	173,0	Público	Binacional	Transporte	●
CAP23	Estudio de optimización del Nodo Ñeembucú - Río Bermejo (AR - PY)	61,2	Público	Binacional	Transporte	●
CAP57	Centro de Transferencia Multimodal Tucumán (AR)	20,0	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL EJE DE CAPRICORNIO		353,2				
EJE GUAYANÉS						
GUY01	Rehabilitación de la Carretera Caracas - Manaos (BR - VE)	407,0	Público	Binacional	Transporte	●
GUY09	Ruta Lethem - Linden (GU)	250,0	Público	Nacional	Transporte	●
GUY18	Rutas de Conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Apura - Zanderij - Paramaribo) (GU - SU - VE)	300,8	Público/Privado	Trinacional	Transporte	●
GUY26	Mejoramiento de la Carretera Georgetown - Albina; Carretera de Macapá a Oyapock: Tramo Ferreira Gomes - Oyapock (BR - GU - SU)	350,1	Público/Privado	Trinacional	Transporte	●
SUBTOTAL EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS		1.307,9				
EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ						
HPP09	Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay (Asunción - Apa) (PY)	110,0	Público	Nacional	Transporte	●
HPP28	Proyecto binacional transposición de Itaipú (BR - PY)	0,0	Público	Binacional	Transporte	●
HPP42	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay desde Confluencia a Asunción (AR - PY)	45,5	Público	Binacional	Transporte	●
HPP72	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Alto Paraná (AR - PY)	0,0	Público	Binacional	Transporte	●
HPP88	Proyecto binacional mejoramiento de la navegabilidad en el Río Uruguay (AR - UY)	40,0	Público	Binacional	Transporte	●
SUBTOTAL EJE DE LA HPP		195,5				
EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL						
IOC77	Construcción del Puente Internacional y Paso de Frontera Carmelo Peralta (Paraguay) - Porto Murtinho (Brasil) (BR - PY)	0,0	Público	Binacional	Transporte	●
IOC01	Pavimentación Carmelo Peralta - Loma Plata (PY)	127,5	Público	Nacional	Transporte	●

EID Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Sector	Etapas
IOC11	Anillo ferroviario de San Pablo (BR)	1.500,0	Público	Nacional	Transporte	●
IOC22	Construcción de la carretera Pailón - San José - Puerto Suárez (BO)	409,0	Público	Nacional	Transporte	●
IOC26	Carretera Concepción - Frontera con Brasil (San Matías) (BO)	79,5	Público/Privado	Nacional	Transporte	●
IOC31	Rehabilitación del tramo El Sillar (BO)	122,5	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL		2.238,5				
EJE MERCOSUR - CHILE						
MCC01	Duplicación de la Ruta Nacional N° 14 entre Paso de Los Libres y Gualeguaychú (AR)	780,0	Público	Nacional	Transporte	●
MCC19	Adecuación del corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rutas N° 1, 11, 8, 17, 18 y 26, Rutas 23 y 12 (UY)	253,5	Público/Privado	Nacional	Transporte	●
MCC33	Proyecto ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central) (AR - CH)	5.100,0	Privado	Binacional	Transporte	●
MCC52	Reconstrucción y ampliación de la Ruta Nacional N° 168: túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe (AR)	40,0	Público	Nacional	Transporte	●
MCC61	Sistema de Itaipú (existente) (BR - PY)	0,0	Público	Binacional	Energía	●
MCC37	Pavimentación de la Ruta Nacional N° 145: empalme Ruta Nacional N° 40 Sur - acceso al Paso Pehuenche (AR)	63,0	Público	Nacional	Transporte	●
MCC47	Pavimentación del tramo Puente Armerillo - Paso Pehuenche (Ruta CH-115) (CH)	60,0	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL EJE MERCOSUR - CHILE		6.296,5				
EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA						
PBB01	Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco (PE)	1.976,0	Privado	Nacional	Transporte	●
PBB60	Puente internacional sobre el Río Mamoré entre Guayaramerín (Bolivia) y Guajará-Mirim (Brasil) (BO - BR)	75,0	Público	Binacional	Transporte	●
PBB11	Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guajará-Mirim (BR)	700,0	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA		2.751,0				

EID Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Tipo de financiamiento	Ámbito	Sector	Etapa
EJE DEL SUR						
DES01	Implementación del Control Integrado de Frontera en Pino Hachado (AR - CH)	8,0	Público	Binacional	Transporte	●
DES18	Adecuación y mantenimiento de la Ruta Interlagos en Argentina (AR)	200,0	Público	Nacional	Transporte	●
DES16	Adecuación y mantenimiento de la Ruta Interlagos en Chile (CH)	175,0	Público	Nacional	Transporte	●
SUBTOTAL EJE DEL SUR		383,0				
TOTAL		20.785,9				

Nota: (*) En el monto total estimado no está considerada la inversión del proyecto AND01 existente realizada principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA.

Del cuadro se desprende que los países han definido 53 Proyectos Ancla que representan una inversión estimada de US\$ 20.785,9 millones verificándose la preeminencia de obras de infraestructura del sector transporte (96,2% del total de Proyectos Anclas) de carácter binacional o trinacional y/o proyectos nacionales que representan eslabones faltantes o cuellos de botella para la demanda actual del tránsito. Asimismo, el 34% de los Proyectos Ancla (18 proyectos) se encuentran en ejecución y el 18,9% (10 proyectos) ya han sido concluidos.

CONTENIDO

Introducción

1. Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN
 - a) Antecedentes
 - b) Componentes
2. Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API
 - a) Antecedentes
 - b) Componentes
3. Metodología de Programación del Ciclo de Vida de los Proyectos
 - a) Antecedentes
 - b) Componentes
4. Sistema de Monitoreo Permanente (SMP)
 - a) Antecedentes
 - b) Componentes
5. Tareas realizadas en 2014

INTRODUCCION

El Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) prevé la actualización permanente del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP)¹. El 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 del ámbito² del proyecto.

La primera versión del SIP, llamada “Base de Datos de Proyectos”, se construyó en el año 2004 a partir de la conformación de la Cartera de Proyectos de IIRSA, con el objeto de consolidar en un único instrumento la información básica sobre cada uno de ellos. Posteriormente, entre los años 2007 y 2010 se incorporaron importantes mejoras a la herramienta informática y se realizaron regularmente revisiones de la consistencia de la información de las fichas de proyectos.

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 de Proyectos 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 consolide la información de los proyectos de la API, y (ii) un Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) que permita registrar los avances en la Programación del Ciclo de Vida para esos proyectos.

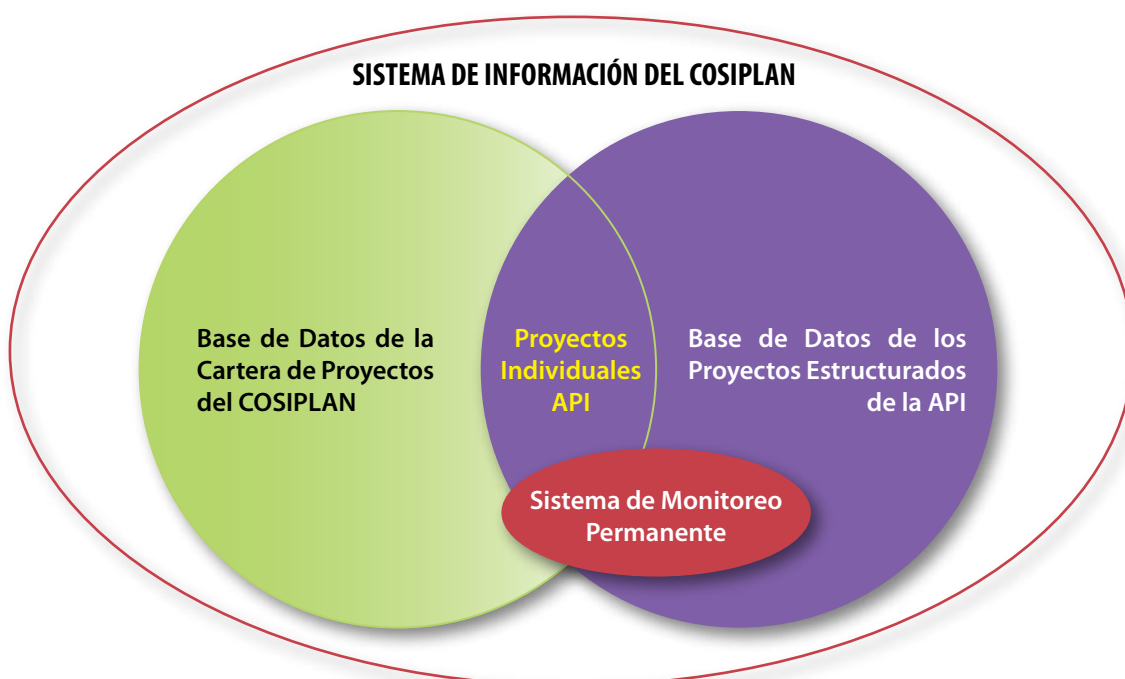
¹ Para mayor información sobre el SIP visitar el siguiente enlace <http://www.iirsa.org/sip.asp> y para acceder directamente al sistema ingresar a <http://www.iirsa.org/proyectos>

² Proyectos nacionales, binacionales o multinacionales.

Para poder incorporar estos nuevos instrumentos, fue necesario realizar ajustes y nuevas programaciones técnicas e informáticas en la plataforma de la Base de Datos de Proyectos ya existente. En este contexto, en 2013 se desarrolló el “Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN” conformado por tres componentes: la Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API y el Sistema de Monitoreo Permanente de Proyectos.

Los tres componentes del sistema están interconectados tal como indica la Figura 1, inclusive para el registro de la información, y se puede acceder a ellos desde la misma plataforma informática con sus respectivos botones de ingreso. El sistema fue presentado a los países en la Reunión del GTE sobre API y SMP realizada los días 27 y 28 de agosto de 2013 en la ciudad de Rio de Janeiro³.

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



³ GTE sobre API y SMP, 27 y 28 de agosto de 2013, Rio de Janeiro, Brasil <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=227>

1. BASE DE DATOS DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN

La Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN es el componente del SIP que contiene las fichas de cada uno de los proyectos de la Cartera con información general sobre el mismo organizada de manera modular.

A) ANTECEDENTES

En 2004, se realizó la primera versión de la Base de Datos de Proyectos en formato Excel a partir de la conformación de la Cartera de Proyectos IIRSA, con el objeto de consolidar en un único instrumento la información básica sobre cada uno de los proyectos. Este instrumento permitía acceder a la ficha de los proyectos con información general sobre el mismo y generar reportes de acuerdo a la búsqueda realizada.

En 2007 se creó una nueva herramienta informática que permitía la actualización en línea de la información de los proyectos directamente por parte de los países. Se incorporaron nuevos motores de búsqueda, más campos de información, inclusión de antecedentes de los proyectos (mapas y otra documentación) y un diseño de uso fácil e intuitivo. Entre los años 2007 y 2008 se capacitó a los usuarios de los países en el uso y administración de la Base de Datos. 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 2012 y 2013 se incorporaron nuevos campos de información, se organizaron las fichas de los proyectos de manera modular y se incluyeron nuevos reportes. Estos ajustes se realizaron en forma paralela al desarrollo e implementación de la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API y el Sistema de Monitoreo Permanente (SMP).

B) COMPONENTES

Las fichas de los proyectos de la Cartera, denominados “proyectos individuales”, se encuentran organizadas modularmente, según el siguiente detalle:

- **ENCABEZADO:** cuenta con los siguientes campos de información: Nombre; Código; Eje; Grupo; Países; Etapa; Ámbito; Sector; Sub-sector; Tipo de Obra; Proyecto API (si/no); en caso que sea Proyecto API, Proyecto Estructurado al que pertenece; Proyecto Ancla (si/no); e Inversión Total del proyecto.
- **INFORMACIÓN DEL PROYECTO CONCLUIDO:** sección exclusiva para proyectos concluidos que se habilita automáticamente. Cuenta con los siguientes campos de información: Indicadores de resultado de los proyectos concluidos por tipo de obra (descriptores); Inversión final del proyecto en US\$; Costo total de los estudios en US\$; Fecha de inicio de la obra; y Fecha de entrega de la obra.
- **ALCANCE DEL PROYECTO:** cuenta con los siguientes campos de información: Objetivo; Descripción; Tramos; Proyectos relacionados; Descriptores por tipo de obra; Situación conjunta; Situación por país; y Comentarios.
- **COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO:** cuenta con los siguientes campos de información: Tipo de financiamiento; Fuente; Inversión total; Proyecto incluido en el presupuesto nacional y Año; Monto de los estudios; y Fuente de financiamiento de los estudios.
- **ESTADO DEL PROYECTO:** cuenta con los siguientes campos de información: Etapa del proyecto; Fecha estimada de finalización; Licencia ambiental; y Estado de los estudios. En caso que el proyecto cuente con SMP, la fecha estimada de finalización es actualizada automáticamente.
- **RESPONSABLE DE LA INFORMACIÓN:** datos de contacto de la Coordinación Nacional y de los responsables de la actualización de la información de cada uno de los países involucrados, así como la fecha de la última actualización.
- **INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA:** enlaces a la siguiente información: Información del Eje; Cartera de proyectos del Eje; Visión de negocios del Eje; Mapa del área de influencia del Eje; Mapa de los Grupos de Proyectos del Eje; y Mapa del Grupo de Proyectos al que pertenece el proyecto.

Esta Base de Datos permite generar búsquedas y reportes de acuerdo a la consulta realizada. Los reportes se encuentran organizados en categorías y actualmente se pueden obtener los siguientes:

- Ámbito de los proyectos
- Tipo de financiamiento por sector
- Sectores:
 - Composición sectorial
 - Composición sectorial/sub-sectorial
 - Detalles de los proyectos por Eje, Grupo y Sector
- Ciclo de vida:
 - Grado de avance en la ejecución por sector
 - Monto estimado de inversión y N° de proyectos por etapa de ejecución y Eje
 - Monto estimado de inversión y N° de proyectos por etapa de ejecución y país
- Resumen de la Cartera:
 - Por Eje
 - Por país
- Tipo de obra:
 - Armonización regulatoria de comunicaciones
 - Armonización regulatoria energética
 - Interconexión de comunicaciones
 - Interconexión energética
 - Pasos de frontera
 - Transporte aéreo
 - Transporte carretero
 - Transporte ferroviario
 - Transporte marítimo
 - Transporte multimodal
- Reportes personalizados

2. BASE DE DATOS DE LOS PROYECTOS ESTRUCTURADOS DE LA API

La Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API es el componente del SIP que contiene las fichas de los 31 proyectos estructurados, con información general sobre el mismo organizada de manera modular.

A) ANTECEDENTES

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) consiste en un conjunto de proyectos estructurados, de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. La API fue aprobada por los Ministros del COSIPLAN en su II Reunión Ordinaria en 2011⁴ y por los Presidentes en la VI Reunión de la UNASUR en 2012⁵.

Entre 2012 y 2013 se desarrollaron simultáneamente los trabajos de diseño e implementación de la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API, la Metodología de Programación del Ciclo de Vida de los Proyectos, y el Sistema de Monitoreo Permanente (SMP), todo ello con el propósito de registrar la información general y el avance de esos proyectos. Estas herramientas se pusieron en funcionamiento y a disponibilidad de los usuarios en el año 2013.

B) COMPONENTES

Las fichas de los proyectos estructurados se encuentran organizadas modularmente y están vinculadas a las fichas de los proyectos individuales que los conforman. El detalle de los módulos de las fichas es el siguiente:

- **ENCABEZADO:** cuenta con los siguientes campos de información: Nombre; Código; Eje; Ámbito; Países; Tipo de financiamiento; Monto de inversión en US\$; Etapa; y Fecha estimada de finalización.
- **ALCANCE DEL PROYECTO:** cuenta con los siguientes campos de información: Fundamento; Propuesta; y lista de los proyectos individuales que lo conforman.
- **ESTADO DEL PROYECTO:** cuenta con el Sistema de Monitoreo Permanente y el campo Análisis y evaluación del avance.
- **RESPONSABLE DE LA INFORMACIÓN:** datos de contacto de la Coordinación Nacional y de los responsables de la actualización de la información de cada uno de los países involucrados, así como la fecha de la última actualización.
- **INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA:** enlaces a la siguiente información: mapa del proyecto estructurado y otros documentos, fotos y demás materiales relativos a los proyectos.

La Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API, tal como la de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, permite generar búsquedas y reportes de acuerdo a la consulta realizada. Los reportes se encuentran organizados en categorías y actualmente se pueden obtener los siguientes:

- Proyectos estructurados de la API
- Proyectos estructurados de la API por Eje
- Proyectos estructurados de la API por país
- Proyectos estructurados de la API por etapa del ciclo de vida

⁴ II Reunión Ordinaria del COSIPLAN, 30 de noviembre de 2011, Brasilia, Brasil <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=182>

⁵ VI Reunión de la UNASUR, 30 de noviembre de 2012, Lima, Perú <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=212>

3. METODOLOGÍA DE PROGRAMACIÓN DEL CICLO DE VIDA DE LOS PROYECTOS

A) ANTECEDENTES

Tal como se mencionó, 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 se desarrolló la Metodología de Programación del Ciclo de Vida de los proyectos individuales de la API⁶. Esta metodología parte de las cuatro etapas del ciclo de vida de los proyectos acordadas por los gobiernos en 2008: perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido.

B) COMPONENTES

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, como mínimo alrededor de 10 años (entre 3 y 5 años de pre-ejecución y entre 7 y 10 años de ejecución). Es por esto, que ambas etapas se sub-dividieron, a fin de apreciar con mayor precisión los avances del proyecto. A continuación se presenta la tabla con las etapas y sub-etapas del ciclo de vida de los proyectos:

Tabla 1 • Programación del ciclo de vida de los proyectos

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

- **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 disponen 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.

⁶ 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>

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.

El nivel de desagregación de las sub-etapas permite focalizarse para informar desde una perspectiva regional el avance de un conjunto muy diverso de proyectos, con distintas unidades de ejecución y agencias responsables, y con modalidades institucionales que varían de país a país. El nivel de detalle más exhaustivo propio de este tipo de proyectos complejos se registra en los sistemas nacionales de cada uno de los países.

4. SISTEMA DE MONITOREO PERMANENTE (SMP)

El SMP tiene como fin principal registrar el avance de los proyectos de la API desde una perspectiva regional, tomando como base la programación del ciclo de vida de los proyectos individuales, y generar información oportuna y confiable para la toma de decisiones por parte de las autoridades de gobierno competentes. Es una herramienta complementaria a los sistemas nacionales de inversión

Los objetivos del SMP acordados por los países son los siguientes:

- Informar con claridad sobre el estado de avance de los proyectos.
- Generar información que permita resolver obstáculos en la gestión de los proyectos.
- Brindar información para la toma de decisiones sobre:
 - El financiamiento de los estudios.
 - El financiamiento de las obras.

A) ANTECEDENTES

En materia de seguimiento de la API, el PAE incluyó la acción de elaborar un mecanismo de monitoreo permanente (Acción 4.3 del PAE). La tarea de diseño e implementación del SMP se realizó entre los años 2012 y 2013⁷. Los trabajos se fueron desarrollando en paralelo con la elaboración de la Metodología de Programación del Ciclo de Vida descrita en el punto anterior. El SMP se puso en línea en el año 2013.

⁷Para mayor información sobre el desarrollo del SMP 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>

Actualmente el módulo SMP es de acceso público en la ficha de los proyectos estructurados, y de acceso exclusivo para usuarios autorizados por las Coordinaciones Nacionales, en la ficha de los proyectos individuales.

B) COMPONENTES

El módulo SMP es una herramienta que está presente tanto en las fichas de los proyectos individuales como en las fichas de los proyectos estructurados de la API.

- El SMP en la ficha del Proyecto Individual

Todos los proyectos individuales de la Cartera pueden contar con este módulo. Para ello el responsable de la administración de la ficha debe aceptar esta opción. El módulo SMP permite seguir el progreso del proyecto a lo largo del ciclo de vida del mismo (en función de la Metodología de Programación del Ciclo de Vida), detectar los desvíos que se produzcan y las causas que los originaron, como se detalla a continuación:

Figura 2 • Módulo SMP en la ficha del Proyecto Individual

SISTEMA DE MONITOREO PERMANENTE										
PERFIL 0%	PRE-EJECUCIÓN 30%					EJECUCIÓN 65%				CONCLUIDO 5%
0% Condición inicial	6% Recursos estudios	12% Estudios en desarrollo	18% Estudios aprobados	24% Permisos otorgados	30% Recursos obras	50% Primer cuarto obra	65% Segundo cuarto obra	80% Tercer cuarto obras	95% Cuarto cuarto de obra	100% Obras recibidas
Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término	Término
09/2007	03/2009	12/2012	02/2013	03/2013	07/2013	10/2015	06/2016	02/2017	10/2017	12/2017
Tipo de Desvío	Fecha de Término de la Subetapa	Subetapa	Causa	Fecha de Alta del Desvío	Fecha Modificación	Descripción				Estado
	07/2016	Obras recibidas	Cambio de período	16/09/2014		Desvío automático por cambio de período				En curso
	07/2015	Segundo cuarto de obra	Cambio de período	16/09/2014		Desvío automático por cambio de período				En curso
	12/2015	Tercer cuarto de obra	Cambio de período	16/09/2014		Desvío automático por cambio de período				En curso

Como se puede observar, el SMP recoge dos tipos de información: (i) Etapas y sub-etapas del proyecto, y (ii) Programación, progreso y desvíos del proyecto.

i. Etapas y sub-etapas del proyecto

Tal como detallado en el punto 3 de este documento, las cuatro etapas del ciclo de vida de los proyectos son: perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido. Cada etapa tiene asignado un peso relativo. Adicionalmente, las etapas pre-ejecución y ejecución están divididas en sub-etapas para poder hacer un seguimiento más detallado del proyecto. Cada sub-etapa también tiene asignado un peso relativo que sumados resultan el peso de la etapa. Este porcentaje se utiliza para

obtener, por promedio, el estado y avance del proyecto estructurado (ver más adelante). Estos porcentajes son fijos e iguales para todos los proyectos individuales. Cada sub-etapa se identifica con la acumulación de los pesos relativos de sus sub-etapas precedentes. El peso total de un proyecto es del 100%.

ii. Programación, progreso y desvíos

El módulo incluye un campo que es editable por el responsable de la actualización de la información de la ficha por país, donde se define la "Fecha de término" de cada sub-etapa (formato MM/AAAA). Esta información puede ser modificada por el responsable de la ficha en cualquier momento. La "Fecha de finalización" de una sub-etapa debe ser igual o mayor a la sub-etapa precedente considerando que las sub-etapas son sucesivas.

El responsable por la administración de la ficha también asignará el estado de cada sub-etapa. Los estados son:

- **Cumplida:** la sub-etapa fue cumplida en la fecha programada (azul).
- **No Cumplida:** la sub-etapa no fue cumplida en la fecha prevista y aún no se está en condiciones de hacer una reprogramación (rojo).
- **Normal:** se estima que la sub-etapa se va a cumplir en una fecha futura (verde).
- **Con Inconvenientes:** se estima que la sub-etapa no será cumplida en la fecha programada porque se conoce o vislumbran inconvenientes (amarillo).

Los estados representados en azul y en rojo representan hechos. Los estados representados en verde y en amarillo implican previsiones de quien está completando la información.

Los estados de las sub-etapas serán elegidos por el responsable de la administración de la ficha. Solamente el rojo será automático. Es decir, si se llega al fin del mes y año programado para el término de una sub-etapa y el responsable de la ficha no ha ingresado a actualizarla, el sistema al día siguiente lo pondrá en rojo (como no cumplido). Este estado se mantendrá así hasta tanto ingrese el responsable a: i) cambiar el estado a sub-etapa cumplida (azul), si es que se completó; ii) dejarlo en rojo porque efectivamente no se cumplió y no se tiene una fecha de reprogramación del término de la sub-etapa; o iii) reprogramarlo para una nueva fecha de término y, si se estima que se va a desarrollar normalmente aparecerá en verde, o en amarillo cuando se prevean posibles inconvenientes.

Por ejemplo, la fecha prevista para el término de una sub-etapa es 01/2014 y se estima que se va a desarrollar sin inconvenientes (verde). Si el responsable no ingresa a la ficha para actualizarla con anterioridad a esa fecha, el 01/02/2014 el sistema pasará dicha etapa a no cumplida (rojo). Si el responsable ingresó y actualizó el estado con anterioridad, esta información no será modificada por el sistema. Toda vez que el responsable de una ficha le asigne a una sub-etapa el estado "Con inconvenientes" (amarillo) o "No cumplida" (rojo), el sistema presentará un mensaje de confirmación con el siguiente texto: "¿Está seguro que desea modificar el estado de la etapa a "No cumplida" o "Con inconveniente"?" (según corresponda). Si la respuesta es "Sí", se abrirá la pantalla de administración de "Tipo de desvío".

Solamente cuando se presente una sub-etapa "Con inconveniente" (amarillo) o "No cumplida" (rojo) en la tabla y que haya sido previamente confirmada por el responsable como se menciona en el párrafo anterior, aparecerá automáticamente otro cuadro donde se puede registrar el desvío y sus causas. Este cuadro muestra la siguiente información:

- **Tipo de desvío:** si ya se registra una sub-etapa "Con inconvenientes" (amarillo) o "No cumplida" (rojo), el color que las represente aparecerá automáticamente en la tabla para evitar que el usuario deba seleccionarlo y facilitar el llenado de la información.
- **Sub-etapa del desvío:** aparece automáticamente el nombre de la sub-etapa donde hay un rojo o amarillo.
- **Fecha de término programada:** el sistema lo completará automáticamente en función de la información del cuadro de programación del proyecto. Será la fecha de término que figuraba en la programación vigente para la sub-etapa donde hay un amarillo o rojo al momento de generarse el desvío.

- **Fecha de alta del desvío:** indica la fecha en la que el desvío fue generado.
- **Fecha de modificación del desvío:** indica la fecha en la cual se ingresó a modificar el desvío.
- **Causas del desvío:** el sistema colocará automáticamente una causa ("Otras") para no dejar el campo vacío. No obstante, el responsable de la ficha desplegará un menú donde podrá seleccionar la causa genérica del desvío. Las causas, sin perjuicio de que luego se agreguen otras, son:
 - Interrupción de trabajos por causas naturales
 - Interrupción de trabajos por causas institucionales
 - Aumento de costos
 - Atraso en el desembolso de fondos
 - Otras
- **Descripción del desvío:** es un campo descriptivo que completa el responsable de la ficha.
- **Estado:** se mostrará un menú desplegable en el cual el responsable puede seleccionar la alternativa correcta. Las opciones son:
 - En curso
 - Superado

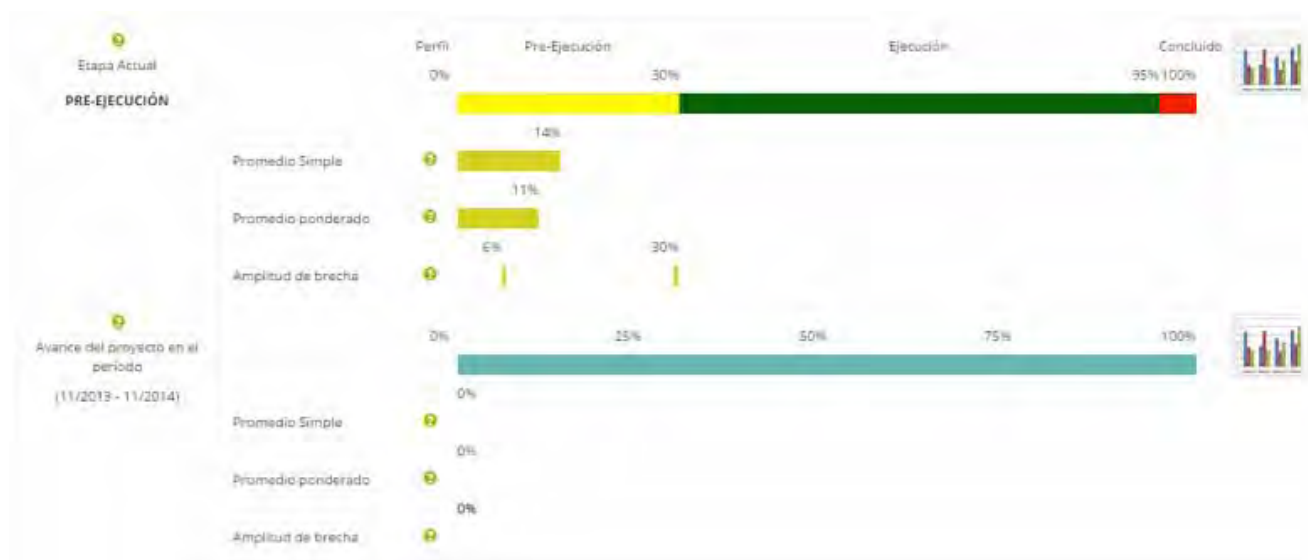
Todos los campos son obligatorios y el sistema no permite guardar los cambios hasta tanto no estén todos completos. Por otro lado, el cuadro automático mencionado anteriormente llevará un registro histórico de todos los momentos en los cuales una sub-etapa ha tenido un desvío (rojo o amarillo). Una sub-etapa podría tener más de un desvío y todos ellos quedarán registrados. El responsable de la ficha no tendrá potestad de borrar los desvíos que se registran.

- El SMP en la ficha del Proyecto Estructurado

El módulo SMP en la ficha del proyecto estructurado tiene dos tipos de campos:

- Dos campos automáticos, cuyos resultados son generados por el sistema por consolidación o agregación de la información registrada en el módulo correspondiente de los proyectos individuales que integran cada proyecto estructurado, y
- Un campo descriptivo, a ser completado/actualizado por el responsable de la ficha.

Figura 3 • SMP en la ficha del Proyecto Estructurado



Los campos automáticos presentan un conjunto de indicadores agregados a partir de la información registrada en el módulo respectivo de los proyectos individuales que lo integran. Una de las principales dificultades que planteó la existencia de este tipo de proyectos es el hecho que los mismos están constituidos por una serie de proyectos individuales cuyo progreso condiciona y define el avance del conjunto mayor. Teniendo en cuenta esta particularidad, el sistema presenta: (i) un indicador agregado de etapa actual del proyecto estructurado, y (ii) un indicador agregado del progreso del proyecto estructurado entre dos puntos en el tiempo.

Adicionalmente, también se contempla un campo de información descriptivo para presentar un balance general del proyecto estructurado y de las razones o causas que produjeron los eventuales adelantos y/o atrasos. En este módulo también se detallan las etapas esenciales, es decir, los nodos críticos que todavía es necesario superar para materializar el propósito del proyecto estructurado y la gestión de restricciones del mismo.

A continuación, se detallan los campos del SMP y sus respectivos indicadores y sub-indicadores.

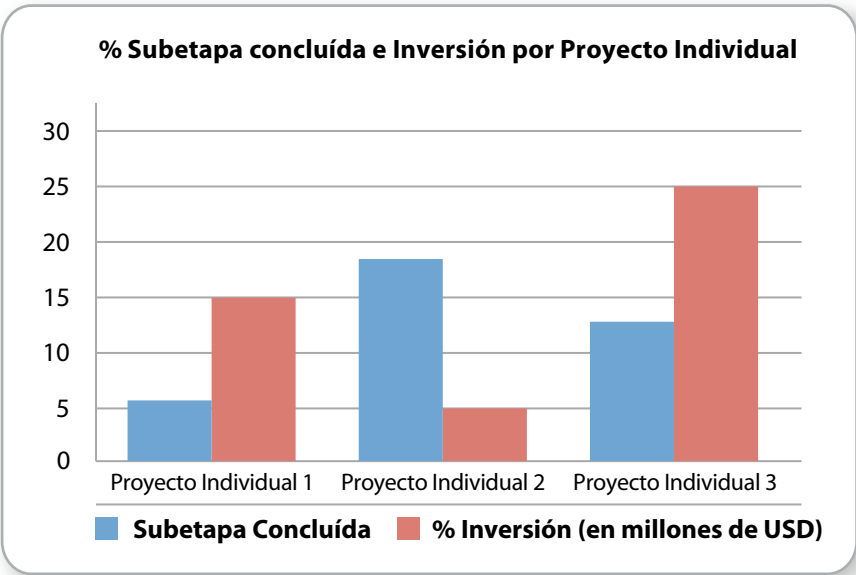
i. Campo automático: Indicador “Etapa actual”

La etapa que arroje el sistema (perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido) es el resultado del promedio simple. Es decir, en el ejemplo, el promedio simple de todos los proyectos individuales que integran este estructurado da como resultado 14%. En función de los pesos relativos asignados a cada etapa en las fichas de los proyectos, el 14% corresponde a la etapa de “pre-ejecución”.

Para este campo de información se presentan tres indicadores: “Promedio simple”, “Promedio ponderado” por el monto de inversión y “Amplitud de brecha”. Estos indicadores los arrojará el sistema automáticamente y los presentará en un gráfico como se puede ver en la figura de arriba. En cada signo de pregunta se presentará la fórmula aplicada en cada caso.

Estos indicadores representados gráficamente irán acompañados de un gráfico adicional que permitirá analizar la situación del proyecto estructurado. Para acceder a este gráfico, se presenta un ícono a la derecha que funciona como enlace a la página del gráfico (ver figura de arriba). A continuación se presenta un ejemplo de los gráficos correspondientes a “Etapa actual” (el primero de ellos se muestra en la misma ficha y el segundo se accede a través del ícono de enlace como se ha mencionado):

Figura 4 • Ficha del Proyecto Estructurado. Indicador “Etapa actual” - Gráficos



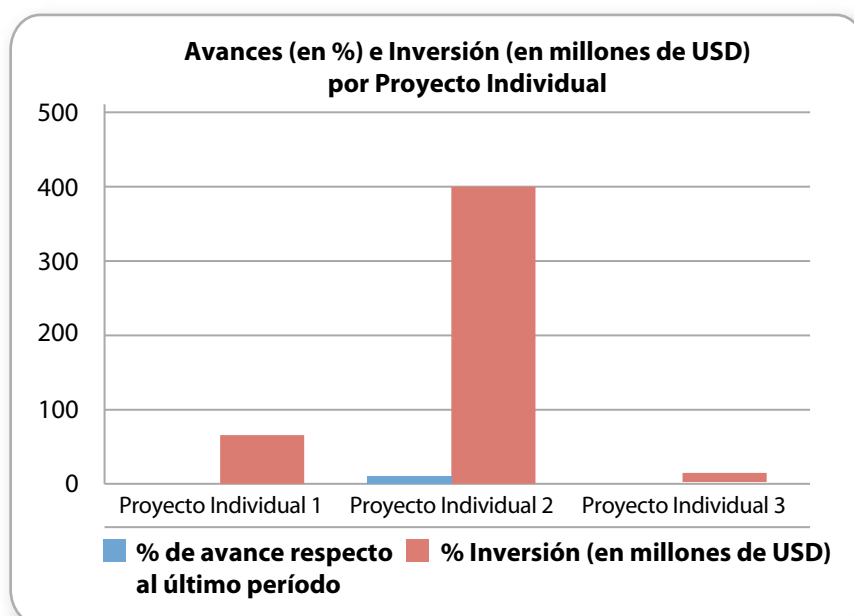
ii. **Campo automático: Indicador “Avance en el último período”**

Mediante tres indicadores se presenta el progreso del proyecto estructurado en dos puntos en el tiempo, es decir presenta cuánto ha avanzado el proyecto estructurado, en función del progreso de los individuales que lo integran, entre la fecha en la que se está haciendo la consulta comparado con un año antes.

Estos indicadores son: “Promedio simple”, “Promedio ponderado” y “Amplitud de brecha”. El resultado de los indicadores los arrojará el sistema automáticamente. En cada signo de pregunta se presenta la fórmula aplicada.

Al igual que en la “Etapa actual”, los indicadores están acompañados de una serie de gráficos que permiten analizar la situación del proyecto estructurado. A continuación se presenta un ejemplo de los gráficos auxiliares correspondientes al “Avance en el último período”:

Figura 5 • Ficha del Proyecto Estructurado. Indicador Avance en el último período – Gráficos



iii. **Campo descriptivo: Análisis y evaluación del avance**

El tercer campo de información correspondiente al módulo de monitoreo de la ficha del proyecto estructurado es “Análisis y evaluación del avance”. Este campo es descriptivo y será completado por los responsables de los países.

Cabe señalar que para generar un sistema “vivo”, éste enviará “e-mails de alerta” a los Coordinadores Nacionales y responsables de la carga de la información de los proyectos estructurados. Los casos de envíos de e-mails de alerta son los siguientes:

- Cada vez que un responsable de la carga de información de un país actualice la ficha del proyecto estructurado, o la del individual que afecte la información del estructurado (monto, tipo de financiamiento, etc.). En este caso el sistema informará mediante un e-mail a las casillas de correo seleccionadas: i) el usuario que ha hecho la actualización, indicando el país al que pertenece; ii) la ficha sobre la cual se hizo la modificación (código y nombre); y iii) los campos actualizados con sus nuevos contenidos.

- Cuando se esté por vencer la fecha prevista de término de una sub-etapa de un proyecto individual. Aquí el sistema enviará un e-mail 10 días antes de la fecha prevista para la conclusión a modo de recordatorio, siempre y cuando en los días anteriores no se haya actualizado. También enviará el alerta el primer día del mes sub-siguiente a la fecha prevista informando que se ha vencido el plazo para la fecha prevista y que dado que no ha habido actualización, el sistema lo ha cambiado automáticamente a rojo (etapa no cumplida). En estos casos se informará la fecha y la sub-etapa en cuestión.

5. TAREAS REALIZADAS EN 2014

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. Estas líneas de trabajo fueron acordadas en ocasión de la Reunión del GTE para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la API realizada en Bogotá, Colombia⁸, y se presentan a continuación:

Ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos: los campos de información de las fichas de los proyectos en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP) fueron organizados en base a las dimensiones internacionalmente aceptadas sobre gestión de proyectos: alcance, costo y financiamiento, y estado de avance (plazos). Adicionalmente, se incorporaron en cada una de estas dimensiones nuevos campos de información:

- Alcance: se agregaron los campos “proyectos relacionados” y “descriptores por sector, sub-sector y tipo de obra”.
- Costo y financiamiento: se agregaron los campos “proyecto incluido en el presupuesto nacional” y “año” con el propósito de comunicar la prioridad recibida por el proyecto en el ejercicio anual de asignación de recursos.
- Estado de avance: se agregó el campo “fecha estimada de finalización” de la obra.

Descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra: los descriptores permiten identificar con claridad las metas de cada proyecto individual, reportar de forma agregada características técnicas relevantes, y producir indicadores de los proyectos por país, Grupo de Proyectos o Ejes de Integración y Desarrollo. Estos nuevos campos de información se encuentran divididos en “Principales” y “Secundarios” y se aplican a los proyectos en etapa de pre-ejecución y ejecución. El cronograma de carga de la información de los descriptores en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países, es el siguiente:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla en etapa de pre-ejecución y ejecución
- 2015: Proyectos de la Cartera en etapa de ejecución
- 2016: Proyectos de la Cartera en etapa de pre-ejecución

Indicadores de resultados para los proyectos concluidos: se incorporó una nueva sección con campos de información específicos para proyectos concluidos, que también se encuentran agrupados de acuerdo a las dimensiones alcance, costo y financiamiento, y plazos. Estos nuevos campos son: “indicadores de resultado de los proyectos concluidos por tipo de obra” (descriptores), “inversión final del proyecto en US\$”, “costo total de los estudios en US\$”, “fecha de inicio de la obra” y “fecha de entrega de la obra”. El cronograma de carga de la información de los campos específicos para proyectos concluidos en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países, es el siguiente:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla
- 2015: Resto de la Cartera de Proyectos

⁸ GTE para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, 22 y 24 de abril de 2014, Bogotá, Colombia <http://www.iirsa.org/Event/Detail?id=247>

Aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos: el SMP permite registrar el avance de los proyectos de la API desde una perspectiva regional y generar información oportuna y confiable para la toma de decisiones por parte de las autoridades de gobierno competentes. Hasta el año 2013, este módulo de seguimiento estaba disponible solo para los proyectos de la API. Los países acordaron incorporar en forma gradual el SMP a todos los proyectos de la Cartera de acuerdo al siguiente cronograma:

- 2014: Proyectos Ancla
- 2015: Proyectos en ejecución
- 2016: Proyectos en pre-ejecución

Indicadores de Avance de la API: la información que contiene el SMP es de acceso restringido, disponible solamente para las Coordinaciones Nacionales y funcionarios autorizados por las mismas. Con el objetivo de comunicar y difundir al público en general el avance y los resultados logrados por la API, se decidió hacer pública en la ficha de los proyectos estructurados, la información sobre el avance de los mismos reflejada en el SMP.

Con el propósito de llevar adelante las mejoras y actualizaciones descritas anteriormente, se realizaron las correspondientes adecuaciones funcionales y de diseño al Sistema de Información de Proyectos (SIP).



I . I . R . S . A

www.iirsa.org