



**Alianza del
Pacífico**

**PORTAFOLIO DE
OPORTUNIDADES
DE INVERSIÓN
EN INFRAESTRUCTURA
DE LA ALIANZA
DEL PACÍFICO**



CONTENIDO

1. ¿Qué es la Alianza del Pacífico?	4
2. ¿Por qué invertir en la Alianza del Pacífico?	10
3. El sector infraestructura en la Alianza del Pacífico	13
4. Principales proyectos de APP's de la Alianza del Pacífico	15
5. Entidades de promoción de comercio e inversión de la Alianza del Pacífico	37





¿QUÉ ES LA ALIANZA DEL PACÍFICO?

La Alianza del Pacífico es un mecanismo de articulación política, económica, de cooperación e integración entre Chile, Colombia, México y Perú.



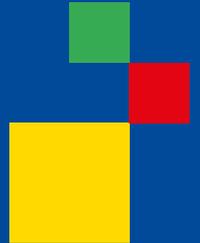


¿Cuál es su objetivo?

La Alianza del Pacífico es una plataforma estratégica porque

- Construir un área de integración profunda para avanzar hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas.
 - Impulsar el crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías de los países que lo conforman.
 - Consolidarse en una plataforma de integración económica y comercial, de proyección al mundo, con especial énfasis al Asia Pacífico.
-
- Es un proceso de integración abierto e incluyente, constituido por países con visiones afines de desarrollo y promotores del libre comercio como impulsor de crecimiento.
 - Es una iniciativa dinámica, con alto potencial y proyección para los negocios.
 - En conjunto, las economías de los países miembros ocupan el octavo lugar a nivel mundial.
 - Se orienta hacia la modernidad, el pragmatismo y la voluntad política para enfrentar los retos del entorno económico internacional.
 - Ofrece ventajas competitivas para los negocios internacionales, con una clara orientación a la región Asia-Pacífico.

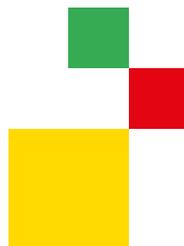
La Alianza del Pacífico está abierta al libre comercio



- En América Latina y el Caribe, el bloque representa el 41% del PIB y atrae cerca del 40% de la inversión extranjera directa*.
- Los cuatro países concentran una población de 230 millones* de personas (2019) y cuentan, con un PIB per cápita promedio de US\$19.050* (ppp) 2019.
- La población es en su mayoría joven y constituye una fuerza de trabajo calificado, así como un mercado atractivo con poder adquisitivo en constante crecimiento.

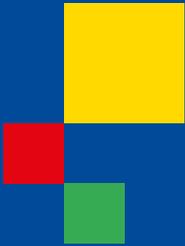
Fuente: The Economist Intelligence Unit.

- La Alianza del Pacífico ha permitido profundizar la integración financiera de los cuatro países, avanzando hacia un mercado regional de capitales, que incrementa el número de actores que participan en los mercados y los activos disponibles para los inversionistas.
- El Protocolo Comercial de la Alianza del Pacífico entró en vigor el 1 de mayo de 2016 y permitió, de manera inmediata, la liberalización del 92% del universo arancelario entre los países miembro.



Logros

Cifras principales



- La Alianza del Pacífico ofrece múltiples ventajas competitivas para propiciar la inversión y los negocios.

- 8va economía del mundo.

Fuente: The Economist Intelligence Unit.

- 41,2% de los flujos de inversión extranjera directa (IED) de América Latina y el Caribe en 2019.

Fuente: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) stats. Septiembre, 2020.

- Cerca del 40% de los flujos de IED de América Latina y el Caribe (promedio 2014-2019).

Fuente: UNCTAD.

- Participación del PIB de la Alianza del Pacífico en la región América Latina y el Caribe.

- 42,5% Alianza del Pacífico USD\$4.319 miles de millones, 2019 a precios corrientes, paridad de poder adquisitivo (PPA); dólares internacionales.

- América Latina y el Caribe USD\$10.160 billones, 2019 precios corrientes, PPA, dólares internacionales.

- La Alianza del Pacífico sobresale en América Latina y el Caribe como el principal destino de inversión en sectores como:

- Servicios profesionales: 39,6%, 262 proyectos.
- Transporte y logística 57,0%, 225 proyectos.
- Químicos 52,6%, 216 proyectos.

Fuente: Número de proyectos de inversión entre 2014-2019 y porcentaje de participación en el total de número de proyectos recibidos por América Latina y el Caribe. Fuente: FDI markets 2021.





¿POR QUÉ INVERTIR EN LA ALIANZA DEL PACÍFICO?

- Previsibilidad y claridad en las reglas de juego.
 - Las reglas claras y la estabilidad jurídica del Protocolo comercial de la AP: Facilitan el incremento de la IED intra-Alianza + Facilitan el acceso a un mercado más amplio y dinámico en la región = **Imán para la atracción de IED** de países que no son parte de este bloque de integración.
 - Un mismo lenguaje para hacer negocios: cercanía geográfica, semejanzas culturales, mismo idioma = permite cubrir los 4 mercados de manera más ágil, fácil y armonizada.
- IFIAP: Iniciativas para la Facilitación de la Inversión en la Alianza del Pacífico:
 - Espacio facilitador de las inversiones en la Alianza del Pacífico.

- Identifica y da solución a las barreras a la inversión intra-región y al comercio de servicios entre los cuatro países miembros.
- Mejora el clima de negocios para la inversión y el comercio de servicios.
- Espacio para conocer sugerencias, oportunidades de mejora y dificultades de los empresarios e inversionistas con negocios en la Alianza del Pacífico.

■ Inversión Extranjera Directa del Mundo en la Alianza del Pacífico

- IED USD\$402 mil millones.

Fuente: Datos UNCTAD a septiembre de 2020.

■ Principales países inversionistas:

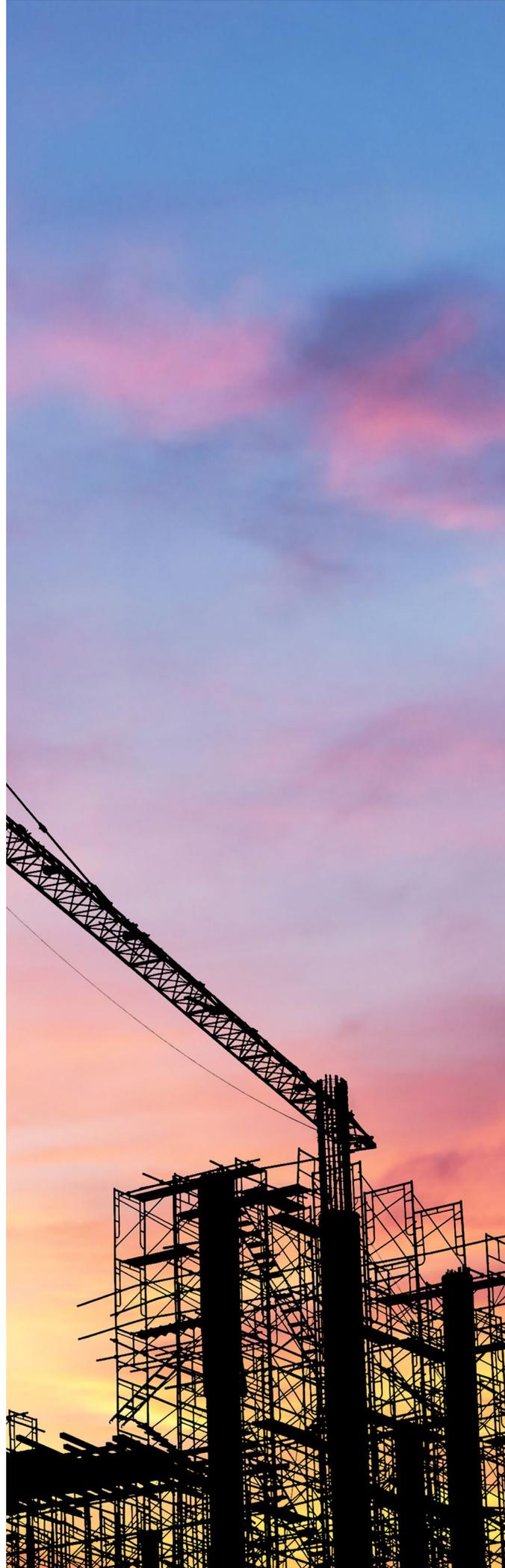
- Estados Unidos 24,2%
- España 14,4%
- China 6,4%
- Alemania 5,4%
- Canadá 5,3%
- Japón 5,2%
- Italia 3,9%
- Otros 35,2%

Fuente: FDI Markets 2020, basado en los valores de capital en el acumulado de 2014-2019.

■ Principales sectores de inversión (enero 2014 - diciembre 2019):

- Manufacturas 29%
- Bienes y servicios mineros y petroleros 18%
- Energía 17%
- Servicios 14%
- Infraestructura y logística 10%
- Agronegocios 6%
- Turismo 6%
- Otros 2%

Fuente: FDI Markets, 2020.





■ 8vo receptor de IED a nivel mundial representando el 43,57% de la inversión en América Latina y el Caribe (promedio 2014-2019).

■ Principales destinos de IED en el mundo (2014-2019):

- 16% Estados Unidos
- 9,2% China
- 6% Singapur
- 5,5% Países Bajos
- 5,1% Irlanda
- 4,7% Brasil
- 4,4% Hong Kong
- **4,3% Alianza del Pacífico**

UNCTAD sep, 2020. Cálculos propios basados en valores del 2019.

■ Participación de la IED de la Alianza del Pacífico en LAC (2014-2019):

- Región USD\$923,315 miles de millones
- 43,52% Alianza del Pacífico (2014-2019)
- 56,48% Otros

Fuente: UNCTAD stats. Septiembre, 2020.

■ La integración económica ha impulsado el flujo de inversiones Intra-Alianza:

- USD \$17.186,6 millones desde 2014 a 2019.

Fuente: FDI Markets, capital acumulado en proyectos con origen y destino en países de la AP.

- IED Intra-Alianza:

- 2019: USD \$7,599.9 millones
- 2018: USD \$4,993.3 millones
- 2017: USD \$1,627.5 millones
- 2016: USD \$1,088.6 millones
- 2015: USD \$838.6 millones
- 2014: USD \$1,038.7 millones

Fuente: FDI MARKETS capital acumulado en proyectos con origen y destino a países de AP. Valores en millones de dólares estadounidenses.

EL SECTOR INFRAESTRUCTURA EN LA ALIANZA DEL PACÍFICO

La inversión en infraestructura genera un impacto positivo para el crecimiento de la economía y la calidad de vida de las personas. Según el Informe Global de Competitividad del Foro Económico Mundial (WEF), el primer pilar para medir la competitividad de un país son sus instituciones y el segundo es su infraestructura¹.

Se debe trabajar por aumentar la infraestructura relacionada con el comercio exterior y reimpulsar el sistema de concesiones de infraestructura, desarrollado principalmente a través de asociaciones público-privadas, como un factor clave para aumentar la productividad y competitividad de los países de la Alianza del Pacífico (referencia 1).

El sector de **infraestructura**, enfocado en **Asociaciones Público-Privadas (APP)**, ha sido el sector priorizado para este piloto, puesto que es un sector que posee una gran importancia en cada uno de los cuatro mercados y representa un relevante monto en inversión extranjera directa. Adicionalmente, este es un sector cuyas oportunidades están muy bien estructuradas lo que permite que la información que se registre en la base de datos esté bien documentada y sea clara para los potenciales inversionistas.

Las Asociaciones Público-Privadas (APP) constituyen una modalidad de inversión para desarrollar proyectos de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a infraestructura y servicios públicos, investigación aplicada y/o innovación tecnológica mediante contratos de largo plazo, en los que interviene el Estado, a través de alguna entidad pública y uno o más inversionistas privados. Las APP se caracterizan por la búsqueda de una adecuada distribución de los riesgos del proyecto entre ambas partes, procurando que los recursos sean preferentemente del sector privado, y en los que se garanticen niveles de servicio óptimos para los usuarios².

¹ Fuente: <https://www.infraestructurapublica.cl/wp-content/uploads/2021/07/PROPUESTA-DE-INSTITUCIONALIDAD-Y-GESTION-DE-PROYECTOS-DE-INFRAESTRUCTURA-PUBLICA-ALIANZA-DEL-PACIFICO-VERSION-FINAL-29.11.2020-1.pdf>

² <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1894729/Memoria-2019.pdf>

Además, son mecanismos de inversión complementarios a los recursos públicos tradicionales, con los que se obtiene financiación adicional para la actividad del sector público y se capturan eficiencias del sector privado, para el adecuado desarrollo de los proyectos³.

Las APP ahora están más presentes en el discurso en América Latina y el Caribe, en comparación con hace diez o quince años, ya que los países planifican e implementan APP en sectores que van desde lo tradicional (transporte, energía y agua) hasta lo innovador (oficinas gubernamentales, atención médica, deporte y justicia).

Según el Infrascopio 2019 que elabora The Economist Intelligence Unit, los cuatro países AP clasifican por sus puntajes como “desarrollados” lo que demuestra sus mejoras en la última década para la generación de APP más coordinados⁴.

- Más de 84,5/100 (promedio de los 4 países) en el índice de Regulación que mide el marco jurídico y regulatorio de un país para la participación privada en infraestructura a través de ocho indicadores: entorno legislativo favorable, criterios de selección las APP, imparcialidad y transparencia de las licitaciones y los cambios en los contratos, esquemas de conciliación, registro de asignación de riesgos de los entes reguladores, coordinación entre entidades gubernamentales, renegociaciones y sostenibilidad.

- Chile 94/100
- Colombia 95/100
- México 79/100
- Perú 70/100

- Más de 85,7/100 (promedio de los 4 países) en el índice de Madurez que mide la experiencia de un país en la implementación de proyectos de APP y la capacidad del Gobierno para cumplir con las leyes y regulaciones (referencia 4).

- Chile 89/100
- Colombia 88/100
- México 85/100
- Perú 81/100

³ <http://www.sdp.gov.co/gestion-a-la-inversion/programacion-y-seguimiento-a-la-inversion/app>

⁴ The Economist Intelligence Unit, 2019. Evaluación del entorno para las asociaciones público-privadas en América Latina y el Caribe: el Infrascopio 2019. EIU, Nueva York (NY). https://infrascopio.eiu.com/wp-content/uploads/2019/04/EIU_2019-IDB-Infrascopio-Report_FINAL_ESP.pdf

PRINCIPALES PROYECTOS DE APP'S DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO





CHILE



Ruta 5 Iquique - Antofagasta

Vial | Campo abierto

El proyecto de 370km corresponde a la ampliación a doble calzada de la Ruta 5 en el tramo comprendido entre las ciudades de Antofagasta e Iquique, desde el sector de Carmen Alto, hasta la entrada sur de Pozo Almonte. El proyecto considera el desarrollo de nuevos retornos y enlaces desnivelados, así como la implementación de pórticos de telepeaje (free flow). Entre los beneficios de esta iniciativa destaca el mejoramiento de los estándares de seguridad, la resistencia a movimientos sísmicos y otros riesgos naturales y una velocidad de diseño de 120 km/hr.



Para más información
visita [este link](#), o escanea
el código QR.

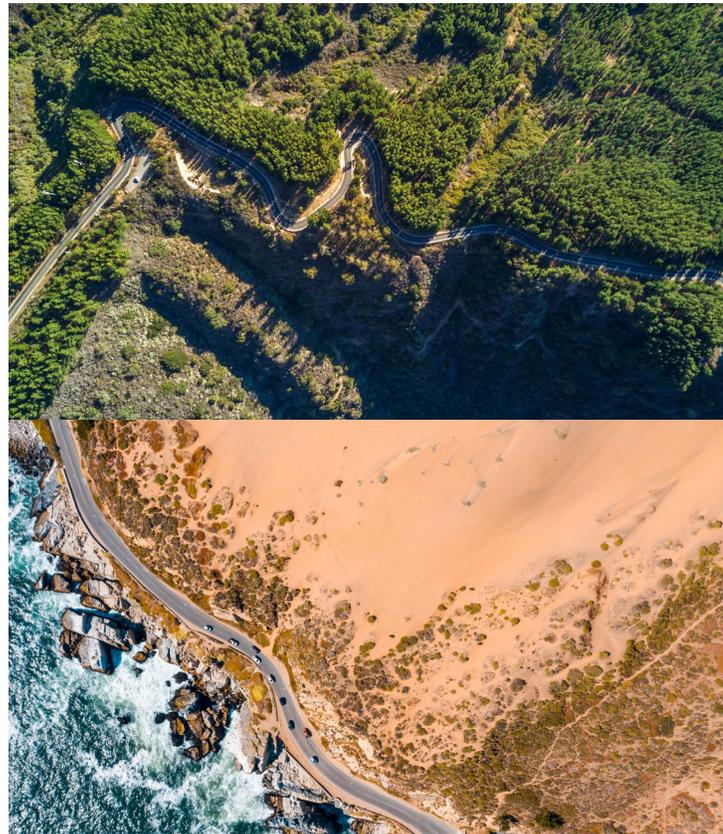


Modalidad del contrato	APP
Etapas del proyecto	Licitación
Entidad pública originadora	Ministerio de Obras Públicas
Aprobación de organismos nacionales o territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No necesita
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Fecha licitación: Q2 2022
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Regiones de Antofagasta y Tarapacá
Tipo de IED requerida	Inversión directa
Inversión requerida (US\$)	\$402 M
Inversión requerida (moneda local)	CLP \$313.000 M
Plazo de concesión	25 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Ingresos de peajes

Ruta 68 Santiago - Valparaíso - Viña (2ª Concesión)

Vial | Campo abierto

Segunda concesión de la interconexión vial Ruta 68 entre Santiago, Valparaíso y Viña del Mar (99km): El proyecto incluye la construcción de terceras pistas desde el inicio del autopista hasta el actual Peaje Lo Prado y reemplazo de 4 puentes antiguos sobre el Río Mapocho y el Estero Pudahuel. Nueva calzada de dos pistas desde actual peaje Lo Prado hasta enlace con el camino La Pólvora. Construcción de dos nuevos túneles: Lo Prado 3 y Zapata 3. Atravesos para conexión de calles locales, rehabilitación de pavimentos, rectificación de la ruta, tramos de calles locales asfaltadas, mejoramientos de enlaces. Se considera sistema de cobro Free Flow.



Para más información
visita [este link](#), o escanea
el código QR.



Modalidad del contrato	APP
Etapas del proyecto	Licitación
Entidad pública originadora	Ministerio de Obras Públicas
Aprobación de organismos nacionales o territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No necesita
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Fecha de licitación: Q4 2022
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Región Metropolitana - Valparaíso
Tipo de IED requerida	Inversión directa
Inversión requerida (US\$)	\$790 M
Inversión requerida (moneda local)	CLP \$615.000 M
Plazo de concesión	25 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Ingresos de peajes
Factor de competencia (de la licitación)	Campo abierto

Ruta 5 Caldera - Antofagasta

Vial | Carreteras/Puentes

El proyecto consiste en la concesión de 470km de autopista, con sectores con ampliación a doble calzada y tramos bidireccionales, desde el fin de la concesión Vallenar-Caldera hasta el enlace de entrada sur a la ciudad de Antofagasta. El proyecto contempla la materialización de nuevas conexiones viales y una solución para el tramo en la ciudad de Chañaral, que fue afectado por un aluvión. Incorporación de un sistema de cobro.



Para más información visita [este link](#), o escanea el código QR.



Modalidad del contrato	APP
Etapas del proyecto	Licitación
Entidad pública originadora	Ministerio de Obras Públicas
Aprobación de organismos nacionales o territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No necesita
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Fecha de licitación: Q2 2022
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Regiones de Antofagasta y Atacama
Tipo de IED requerida	Inversión directa
Inversión requerida (US\$)	\$628 M
Inversión requerida (moneda local)	CLP \$489.000 M
Plazo de concesión	# años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Campo abierto
Factor de competencia (de la licitación)	Campo abierto

Conexión Vial Copiulemu - Hualqui - Puerto Coronel

Vial | Carreteras/Puentes

El proyecto consiste en un nuevo eje vial de 38,73km de longitud que unirá la Ruta O-50 (Concepción-Cabrero) con la Ruta 160 (Coronel-Tres Pinos). El trazado se inicia en la localidad de Copiulemu y se extiende en dirección surponiente, siguiendo la Ruta O-670, hasta la comuna de Hualqui. Luego avanza hacia el norte de esta comuna, cruza el río Bío Bío con un nuevo puente de aproximadamente 1.800 metros de longitud, para posteriormente cruzar la zona poniente de la Cordillera de la Costa, hasta empalmar con la Ruta 160, en el sector del Cruce Calabozo en la Comuna de Coronel.

Esta nueva ruta representa una alternativa directa de acceso al Puerto de Coronel, como también a los sectores industriales de las comunas de San Pedro y Coronel, para los flujos provenientes de Ruta 5, que utilicen el Camino Cabrero-Concepción.



Para más información visita [este link](#), o escanea el código QR.



Modalidad del contrato	APP
Etapas del proyecto	Licitación
Entidad pública originadora	Ministerio de Obras Públicas
Aprobación de organismos nacionales o territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No necesita
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Fecha de licitación: Q4 2022
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Región de Bío Bío
Tipo de IED requerida	Inversión directa
Inversión requerida (US\$)	\$101 M
Inversión requerida (moneda local)	CLP \$79.000 M
Plazo de concesión	25 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Campo abierto



COLOMBIA



Accesos Norte II

Vial | Carretera

APP para la expansión y mantenimiento de la Autopista Norte en Bogotá, de 3 a 5 carriles desde la Calle 193 a la Calle 245 y carril exclusivo del BRT desde la Calle 192 a la Calle 235, construcción, operación y mantenimiento de 4,9km de la segunda calzada de la Calle 200 y mejora de la vía existente de la Calle 240 a la 245 por la Carrera 7. Incluye la construcción y el mantenimiento de 7,2km en Sopó, Cundinamarca.



Para más información
visita [este link](#), o escanea
el código QR.



Modalidad del contrato	APP
Etapas del proyecto	Licitación abierta
Entidad pública originadora	Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
Aprobación de organismos nacionales o territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No necesita
Cronograma con etapas y fechas relevantes*	Apertura licitación: marzo, 2021 Cierre licitación: 9 diciembre, 2021 Audiencia de adjudicación: 10 feb, 2022 Suscripción del contrato: 15 días hábiles posterior a la audiencia de adjudicación
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Bogotá
Tipo de IED requerida	Equity
Inversión requerida (US\$)	CAPEX \$358 M OPEX \$119 M
Plazo de concesión	25 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Peajes existentes

*Fechas sujetas a modificaciones

Troncal del Magdalena I

Vial | Carretera

Construcción de la troncal del Magdalena. En este caso el proyecto es para la vía entre Puerto Salgar y Barrancabermeja por 259,1km:

- Construcción de segunda calzada de 148,1km, mejoramiento de calzada existente de 153km; duración de construcción 4 años.
- El Ministerio del Interior certificó que para este proyecto no se requieren consultas previas.



Para más información
visita este link, o escanea
el código QR.



Modalidad del contrato	APP
Etapas del proyecto	Prepliegos publicados
Entidad pública originadora	Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
Aprobación de organismos nacionales o territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No necesita consultas previas
Cronograma con etapas y fechas relevantes*	Apertura licitación: 11 nov, 2021 Cierre licitación: 11 marzo, 2022 Audiencia de adjudicación: 22 abril, 2022 Suscripción del contrato: 15 días hábiles posterior a la audiencia de adjudicación
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	De Puerto Salgar (Caldas) a Barrancabermeja (Santander)
Tipo de IED requerida	Equity
Inversión requerida (US\$)	CAPEX \$561 M OPEX \$455 M
Plazo de concesión	35 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Peajes, vigencias futuras

Troncal del Magdalena II

Vial | Carretera

Construcción de la troncal del Magdalena. En este caso, el proyecto es para la vía entre Barrancabermeja y San Roque por 272,1km:

- Construcción de segunda calzada de 125,6km, mejoramiento de calzada existente de 112,5km; duración de construcción 4 años.
- El Ministerio del Interior certificó que para este proyecto no se requieren consultas previas.



Para más información
visita este link, o escanea
el código QR.



Modalidad del contrato	APP
Etapas del proyecto	Prepliegos publicados
Entidad pública originadora	Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
Aprobación de organismos nacionales o territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No necesita consultas previas
Cronograma con etapas y fechas relevantes*	Apertura licitación: 11 nov, 2021 Cierre licitación: 18 marzo, 2022 Audiencia de adjudicación: 29 abril, 2022 Suscripción del contrato: 15 días hábiles posterior a la audiencia de adjudicación
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Sabana de Torres (Santander) a Curumaní (Cesar)
Tipo de IED requerida	Equity
Inversión requerida (US\$)	CAPEX \$461 M OPEX \$515 M
Plazo de concesión	35 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Peajes, vigencias futuras

*Fechas sujetas a modificaciones

IP Aeropuerto de Cartagena “Rafael Núñez”

Aeroportuario | Aéreo

APP de **iniciativa privada**, para el diseño y construcción de: nuevo terminal internacional, ampliación de plataforma, re modelación terminal actual, mantenimiento infraestructura Aeropuerto Rafael Núñez.



Tipo de contrato	APP
Etapa del proyecto	Factibilidad
Entidad pública originadora	Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
Aprobación de organismos nacionales o territoriales	En trámite
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No necesita
Cronograma con etapas y fechas relevantes*	Pendiente de confirmación
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Cartagena
Tipo de IED requerida	Equity
Inversión requerida (US\$)	CAPEX \$119 M OPEX \$195 M
Plazo de concesión	8 años



MÉXICO



Corredor Ferroviario García - Aeropuerto Internacional de Monterrey

Férreo | Ferrocarriles

El proyecto consiste en construir un proyecto integral de desarrollo urbano a través de la reorganización del corredor ferroviario existente en el Área Metropolitana de Monterrey.

El trayecto abarca un recorrido aproximado de 62 kilómetros cruzando los municipios de Apodaca, Monterrey, San Nicolás, San Pedro Garza García, Santa Catarina y García; en un corredor confinado con tráfico mixto (carga/pasajeros). El proyecto aprovechará la infraestructura existente con el objetivo de ofrecer un servicio de transporte completo que beneficiará a aproximadamente 164 mil pasajeros diarios y que pueda servir de eje troncal de desarrollo y ordenamiento territorial.



Para más información
visita [este link](#), o escanea
el código QR.



Modalidad del contrato	APP Federal
Etapas del proyecto	Factibilidad
Entidad pública originadora	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Aprobación de organismos nacionales territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Inicio de ejecución/construcción: diciembre, 2021 Inicio de operación: diciembre, 2024
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Nuevo León, México
Tipo de IED requerida	Mixto (90% privado)
Inversión requerida (US\$)	\$896.425.339
Inversión requerida (moneda local)	\$19.811.000.000
Plazo de concesión	Información no disponible
Mecanismo de pago (al inversionista)	Información no disponible
Factor de competencia (de la licitación)	Campo abierto

Planta Desalinizadora en La Paz, Baja California Sur

Fluvial | Abastecimiento de agua

El proyecto consiste en el diseño, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento y explotación de la planta desalinizadora en La Paz, en Baja California Sur, con capacidad de 200 l/s.

El proyecto implica caminos de acceso y operación, obra de captación marina directa, obra de conducción a planta, membranas, plantas de bombeo, conexiones, puntos de entrega, líneas, tanques de almacenamiento y regulación, líneas eléctricas, implementación de sistemas de atención de contingencias, aseguramiento de calidad, seguridad industrial y protección ambiental.



Para más información visita [este link](#), o escanea el código QR.



Modalidad del contrato	APP Federal
Etapas del proyecto	Factibilidad
Entidad pública originadora	Comisión Nacional del Agua
Aprobación de organismos nacionales territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Anuncio/Convocatoria: Q3 2021
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Baja California Sur, México
Tipo de IED requerida	Mixto (56.9% privado)
Inversión requerida (US\$)	\$38.566.968
Inversión requerida (moneda local)	\$852.330.000
Plazo de concesión	20 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Se pagará una contraprestación con cargo a los ingresos del Organismo Operador, la cual tiene un componente fijo para la inversión, operación y mantenimiento, además de un componente variable con base la eficiencia global alcanzada, más subsidio federal.
Factor de competencia (de la licitación)	Campo abierto

Puente Vehicular Nichupté

Vial | Carreteras/Puentes

Diseño, construcción, equipamiento, operación y mantenimiento de un puente de 8,7km sobre la Laguna Nichupté para unir el Boulevard Colosio con el Boulevard Kukulkán, el cual se integra por el distribuidor vial Kabah, para mejorar la movilidad entre la zona hotelera y la ciudad.

El proyecto se encuentra en etapa de estudios donde se determinará la participación del sector público y privado.



Para más información
visita [este link](#), o escanea
el código QR.

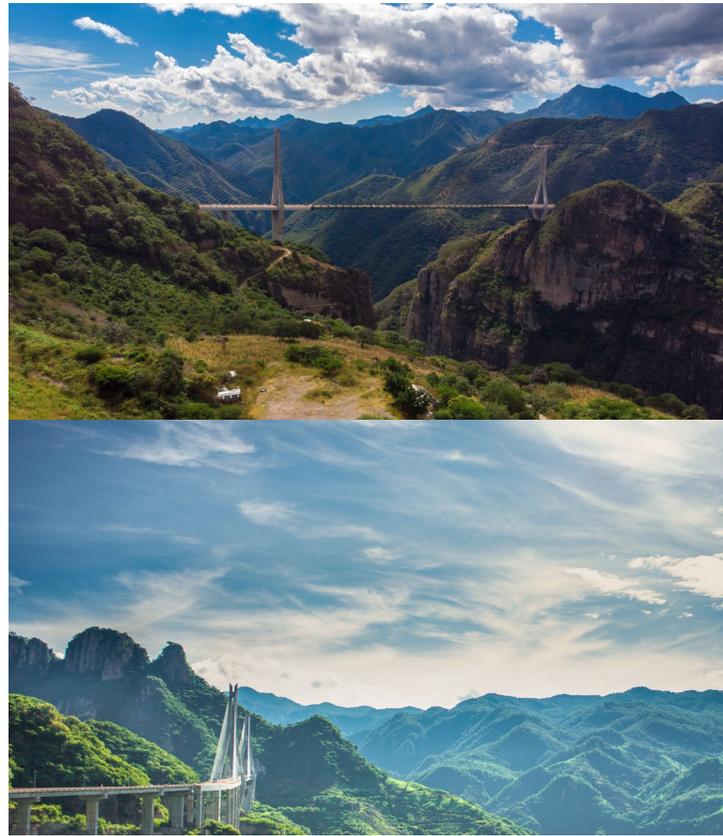


Modalidad del contrato	APP Estatal
Etapa del proyecto	Factibilidad
Entidad pública originadora	Gobierno del Estado de Quintana Roo
Aprobación de organismos nacionales territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Anuncio/Convocatoria: Q3 2021 Fallo: Q3 2021
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Quintana Roo, México
Tipo de IED requerida	TBC
Inversión requerida (US\$)	\$201.583.710
Inversión requerida (moneda local)	\$4.455.000.000
Plazo de concesión	30 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	La principal fuente de pago son las cuotas de peaje cobradas por el uso del puente.
Factor de competencia (de la licitación)	Campo abierto

Autopista Cuencamé - Límite de Estados (Durango - Zacatecas)

Vial | Carreteras/Puentes

El proyecto consiste en construir, operar, mantener, conservar y explotar la autopista de jurisdicción estatal de una longitud aproximada de 78km, tipo A4, de 4 carriles de 3.5m cada uno, acotamientos laterales externos de 2.5m, internos de 0.5m y una faja separadora de 1m, para formar una corona de 21m, denominada Autopista Cuencamé-Límite de Estados (Durango-Zacatecas), en el estado de Durango.



Para más información visita [este link](#), o escanea el código QR.



Modalidad del contrato	APP Estatal
Etapas del proyecto	Factibilidad
Entidad pública originadora	Gobierno del Estado de Durango
Aprobación de organismos nacionales territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No
Cronograma con etapas y fechas relevantes	TBC
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Durango, México
Tipo de IED requerida	Privado (100%)
Inversión requerida (US\$)	\$81.447.963
Inversión requerida (moneda local)	\$1.800.000.000
Plazo de concesión	30 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	La principal fuente de pago son las cuotas de peaje cobradas por el concesionario.
Factor de competencia (de la licitación)	Campo abierto



PERÚ



Nuevo Terminal Portuario San Juan de Marcona

Portuario | Puertos

El proyecto es una asociación público privada, mediante el cual el Estado peruano entrega en concesión a la empresa privada que cumpla con los requisitos que se establezcan, el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de un nuevo terminal portuario de uso público. Este futuro terminal portuario, conforme a la demanda identificada, estará especializado en brindar servicios portuarios a la carga minera, especialmente a concentrados de hierro. También se prevé la atención de carga en granel líquido, carga general y carga contenedorizada, derivadas de las necesidades de la producción minera de la zona.

El proyecto prevé inversiones por etapas, que actualmente viene estructurando PROINVERSIÓN. El concesionario estará encargado de efectuar los estudios definitivos (tanto expediente técnico como EIA), garantizar que cuenta con los recursos para la construcción, construir y operar. El proyecto es greenfield.



Para más información visita [este link](#), o escanea el código QR.



Modalidad del contrato	APP
Etapas del proyecto	Factibilidad
Entidad pública originadora	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Aprobación de organismos nacionales territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Publicación de la Declaratoria de Interés: Q1 2021 Adjudicación directa: Q3 2022 Concurso y adjudicación a terceros interesados: Q1 2023
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Perú, Ica, Nazca, San Juan de Marcona
Tipo de IED requerida	Capital social y deuda (estructura por definir)
Inversión requerida (US\$)	\$480 M (sin IGV)
Inversión requerida (moneda local)	S/ 1.957 M (aproximadamente)
Plazo de concesión	30 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Cobro de tarifas (proyecto autofinanciado)
Factor de competencia (de la licitación)	Por determinar

Anillo Vial Periférico

Vial | Carreteras/Puentes

La Iniciativa Privada Cofinanciada Anillo Vial Periférico, consiste en el diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de una autopista de 34,8km de longitud, desde el Óvalo de las 200 millas en la Provincia Constitucional del Callao hasta la Av. Circunvalación, en el distrito de San Luis - Lima; incluyendo en su área de influencia un distrito en la Provincia Constitucional del Callao y once en Lima Metropolitana. Las obras comprenden la construcción de una autopista de 34,8km de longitud, con 6 carriles. A nivel de carpeta asfáltica, 2 túneles con bóvedas (2,29km y 1,93km respectivamente de 3 carriles cada uno), puentes, viaductos, pasos de desnivel e intercambios viales, ente otras.

El proyecto interconectará los principales ejes de transporte regional de Lima (Panamericana Norte, Carretera Central, Panamericana Sur) con el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez y con el Puerto del Callao.



Para más información visita [este link](#), o escanea el código QR.



Modalidad del contrato	APP
Etapas del proyecto	Factibilidad
Entidad pública originadora	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Aprobación de organismos nacionales territoriales	En trámite
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Publicación de la Declaratoria de Interés: Q1 2022
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Perú, Lima y Callao
Tipo de IED requerida	Equity 29%, Deuda 71%
Inversión requerida (US\$)	\$1.965 M 2019 (sin IGV) y \$2.354 M 2031 (sin IGV)
Inversión requerida (moneda local)	S/ 8.049 M (sin IGV)
Plazo de concesión	30 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Retribuciones a la inversión, operación y mantenimiento: RPI, peaje
Factor de competencia (de la licitación)	Por determinar

Longitudinal de la Sierra Tramo 4

Vial | Carreteras/Puentes

El proyecto consiste en la ejecución de obras de mejoramiento y rehabilitación, mantenimiento periódico inicial y su consecuente mantenimiento rutinario y operación, con la finalidad de conservar la vía, durante el plazo correspondiente, en los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 4: Huancaayo - Izcuchaca - Mayocc - Ayacucho - Andahuaylas - Pte. Sahuinto; Div. Pisco - Huaytará - Ayacucho, en una extensión total de 971 km.



Para más información
visita [este link](#), o escanea
el código QR.



Modalidad del contrato	APP
Etapas del proyecto	Licitación
Entidad pública originadora	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Aprobación de organismos nacionales territoriales	Sí
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Relanzamiento del concurso: Q4 2021
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Perú, Apurímac, Ayacucho, Ica, Junín y Huancavelica
Inversión requerida (US\$)	\$704 M (CTI)
Inversión requerida (moneda local)	S/ 4.161 M (CTI)
Plazo de concesión	25 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	Pago por disponibilidad
Factor de competencia (de la licitación)	Menor monto de cofinanciamiento

Bandas de Espectro Radioeléctrico AWS-3 y 2.3 GHz

Logístico | Telecomunicaciones



Para más información visita [este link](#), o escanea el código QR.

Licitación Pública Especial, mediante la modalidad de Proyectos en Activos, a fin de otorgar, por cada banda, una concesión única para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones y asignarla a nivel nacional:

- Bandas 1,750 – 1,780 MHz y 2,150 – 2,180 MHz: un bloque de 30 + 30 MHz, que corresponde a la banda B66 de la 3GPP (Banda AWS-3).
- Banda 2,300 – 2,330 MHz: un bloque de 30 MHz que corresponde a la banda B40 de la 3GPP (Banda 2.3 GHz).



Con el objetivo de ampliar a nivel nacional el desarrollo de sistemas móviles de banda ancha en el país, para tecnologías como 4G, 5G, o superiores. Las Bandas AWS-3 y 2.3 GHz permitirán ofrecer mejores características de cobertura y mayor capacidad de datos. El Contrato de Concesión única, comprende las inversiones correspondientes a la valoración de los activos, incluyendo compromisos de inversión obligatorios destinados a ofrecer cobertura en lugares desatendidos y potenciar la infraestructura de telecomunicaciones en zonas rurales del Perú, donde actualmente no existe cobertura móvil.

Modalidad de contrato	APP
Etapas del proyecto	Licitación
Entidad pública originadora	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Aprobación de organismos nacionales territoriales	No
Cuenta con consultas previas con las comunidades	No
Cronograma con etapas y fechas relevantes	Publicación de la convocatoria: mayo, 2021 Adjudicación de licitación: Q4 2021
Ubicación del proyecto (país, región o zona del país)	Perú, a nivel nacional
Tipo de IED requerida	Será definida por el inversionista
Inversión requerida (US\$)	\$289 M
Inversión requerida (moneda local)	S/ 1.178 M (aproximadamente)
Plazo de concesión	20 años
Mecanismo de pago (al inversionista)	No aplica
Factor de competencia (de la licitación)	Compromisos de inversión: mayor número de localidades con servicio



ENTIDADES DE PROMOCIÓN DE COMERCIO E INVERSIÓN DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO

■ Las Entidades de Promoción de Inversión de la Alianza del Pacífico comprometidas con la generación de empleos, el crecimiento de la IED y la facilitación del ambiente de inversión en la región.

- Promover los negocios Intra-Alianza y desde la AP con el resto del mundo.
- Apoyar el crecimiento de las empresas instaladas desde la óptica de las inversiones y del comercio exterior.
- Acompañar los procesos de instalación, operación y expansión de las inversiones en cada país de la AP.

■ Nuestros servicios incluyen:

- Información a la medida: análisis de sus proyectos de inversión y expansión en la AP, mediante información comercial y legal especializada, elaborada de acuerdo con las necesidades y requerimientos de cada compañía.
- Interlocución con entidades a nivel central y regional de gobierno: facilitación de contactos y reuniones con entidades del gobierno, asociaciones y otras organizaciones públicas y privadas, que faciliten el éxito de los proyectos de expansión.
- Actividades de promoción: seminarios y conferencias de inversión. Ruedas de negocios. Páginas web especializadas. Folletos, guía para hacer negocios, directorio de zonas francas libres, directorio de servicios, entre otros.

Datos de contacto:

- PROCHILE: alianzapacifico@prochile.gob.cl
- PROCOLOMBIA: alianzapacifico@procolombia.co
- SECRETARÍA DE ECONOMÍA DE MÉXICO: dgppie@economia.gob.mx
- PROMPERÚ: alianzapacifico@promperu.gob.pe

