



INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMÉRICA DEL SUR

REUNIÓN DE COORDINADORES NACIONALES

EVOLUCIÓN DE LOS TRABAJOS Ejes de Integración y Desarrollo

Comité de Coordinación Técnica (CCT)

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Corporación Andina de Fomento (CAF)
Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)**



BID

**Brasilia, República Federativa de Brasil
11 de diciembre de 2002**

INTRODUCCIÓN

Este informe presenta una síntesis preliminar de la evolución de los trabajos realizados desde la última reunión del CDE hasta la fecha en el marco de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) de los Ejes de Integración y Desarrollo.

La información que se incluye a continuación se ha basado en las Ayudas Memoria de las cinco reuniones de GTEs llevadas a cabo en el período antes indicado, y en el caso de los Ejes para los cuales no se haya realizado una reunión de GTE en ese período, se presenta una breve síntesis preliminar de algunos de los elementos que formarían parte de la visión de negocios que se encuentra en preparación para dichos Ejes.

EJE ANDINO

En la ciudad de Guayaquil, Ecuador, los días 11 y 12 de noviembre de 2002, se llevó a cabo la Tercera Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje Andino.

La jornada de trabajo del lunes 11 de noviembre comenzó con la presentación del Estudio sobre “Logística y Competitividad Andina” realizado por la Corporación Andina de Fomento. A continuación se dio comienzo a la agenda de trabajo de la reunión. Luego de la inauguración de la misma se realizó una presentación en la cual se describieron los avances ocurridos como parte de la Iniciativa IIRSA, específicamente en el Eje Andino, desde la Tercera Reunión del CDE realizada en mayo de 2002 en Brasilia. Asimismo, se informó que a partir del mes de noviembre ha entrado en funciones un nuevo gerente para el Eje Andino, Sr. Gustavo Guerra García, quien reemplazará al Sr. Héctor Maldonado. Seguidamente, el gerente saliente expuso la Visión de Negocios del Eje Andino y las delegaciones de los países realizaron presentaciones sobre su visión acerca de cómo cada uno de ellos se inserta en el mencionado Eje.

Al respecto, se mencionó la importancia de que las presentaciones incluyan no solamente el sector transporte sino también los sectores de energía y telecomunicaciones. También, se reforzó la necesidad de que los países estén organizados internamente de manera tal que todos los sectores relacionados con la Iniciativa IIRSA estén involucrados. En tal sentido, las delegaciones de Ecuador y Perú expusieron los avances significativos en materia de integración energética y armonización de marcos regulatorios entre Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Por otra parte, se destacó la necesidad de generar y compartir estadísticas de carácter comercial y de nivel de actividad para identificar las posibilidades de desarrollos en esas actividades.

También se abordó el tema relativo a la participación de otros actores interesados en el trabajo del GTE (gobiernos subnacionales, academia, sector privado, organismos internacionales, sociedad civil, etc.). Al respecto, se destacó la importancia de establecer vínculos permanentes con los actores involucrados en el desarrollo del Eje.

Se destacó la necesidad de alcanzar una visión de negocios regional que articule la discusión sobre modelos de desarrollo y le dé sentido a los planes y programas de infraestructura económica, dados los objetivos de la Iniciativa IIRSA.

A modo de conclusión se plantearon algunas líneas de trabajo posibles para el nuevo gerente del Eje Andino:

- Divulgar la agenda de problemas pendientes y “cuellos de botella”, tanto en temas de infraestructura física, legales e institucionales, y en general todos aquellos vinculados a los procesos sectoriales. Esta agenda deberá permitir que se hagan mesas de trabajo específicas para resolver problemas pendientes del Eje en reuniones bilaterales o multilaterales.

- Promover compartir la información sobre la secuencia de las programaciones de inversiones públicas de modo tal que la planificación de cada país se realice y revise en función de los planes de los países del Eje Andino. Esto implica que se expliciten las prioridades de inversión de cada país dentro de las previsiones presupuestarias correspondientes.
- Avanzar en la estructura de las coordinaciones nacionales de IIRSA de modo de que no sólo se asegure la incorporación de todos los temas sectoriales, sino también se refuercen las vinculaciones entre los temas comerciales y productivos con los específicos de infraestructura. Este esfuerzo permitirá mejorar sustancialmente las visiones de negocios en cada país y en el Eje en su conjunto.
- Evaluar la posibilidad de incorporar en las coordinaciones nacionales de IIRSA a las entidades públicas vinculadas a la promoción de exportaciones y la inversión privada para complementar una visión espacial del desarrollo del Eje. Este proceso incentivaría la identificación de territorios para la especialización productiva de los países.
- Promover la vinculación entre instancias de gobiernos subnacionales y sectores empresariales para fortalecer e incentivar procesos de intercambio comercial y alianzas multinacionales entre los países andinos.

EJE MERCOSUR-CHILE/TALCAHUANO-CONCEPCIÓN- NEUQUÉN-BAHÍA BLANCA

En el marco del GTE de estos Ejes se continuó con el proceso de actualización de los perfiles de proyectos presentados por los gobiernos que participan en los mismos. El grado de maduración actual de dicho proceso tiende a indicar la probabilidad de convocar a una Tercera Reunión del GTE respectivo en el segundo trimestre de 2003.

Paralelamente a la actividad antes indicada, se avanzó en el diseño preliminar de la visión de negocios del Eje, la cual estaría disponible para su distribución a los gobiernos de los países participantes en forma previa a la realización de la próxima reunión del GTE con vistas a su análisis en dicha ocasión.

En forma preliminar, la visión de negocios del Eje MERCOSUR-Chile indica que el mismo cuenta con una malla de infraestructura razonable en casi toda su extensión, con “cuellos de botella” pero casi sin eslabones faltantes, lo que hace que el Eje cuente con una mayor cantidad de proyectos integradores que refuerzan y densifican de manera incremental la malla de infraestructura existente, y un número menor de proyectos estructurantes, los que pueden resolver soluciones de continuidad y producir cambios substanciales en la conformación de la malla.

Los proyectos del Eje MERCOSUR-Chile considerados estructurantes, son los que contribuirían a brindar nuevas opciones de transporte para al cruce del Río de la Plata y la Cordillera de los Andes (el puente Colonia-Buenos Aires y el Ferrocarril Trasandino Central) y a facilitar el transporte fluvial de los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay; los nuevos aprovechamientos hidroeléctricos sobre los ríos Paraná y Uruguay y los electroductos y gasoductos internacionales en el sector energía, y los nuevos tendidos internacionales de fibra óptica y servicios satelitales en el sector de comunicaciones.

En el Eje Talcahuano-Concepción-Neuquén-Bahía Blanca, el proyecto estructurante clave es el del Ferrocarril Trasandino del Sur. En el mismo Eje, existen en desarrollo proyectos de circuitos turísticos en el lado chileno que podrían complementar al proyecto anterior.

En la visión de estos Ejes, en el marco de IIRSA, podría prestarse la asistencia técnica necesaria para: (i) validar la visión de los Ejes a nivel nacional y provincial o estadual; (ii) relevar y armonizar los ciclos nacionales de planificación, ejecución, operación, monitoreo, y evaluación ex-post de las inversiones; (iii) mejorar y armonizar los sistemas de informaciones y bases de datos de proyectos de infraestructura; (iv) armonizar los instrumentos de gestión, financiamiento y Participación Público-Privada; (v) desarrollar diagnósticos regionales para definir las opciones más atractivas de crecimiento; y (vi) optimizar los mecanismos de interfase entre los organismos del Gobierno, las entidades de financiamiento, el sector privado, la comunidad y las fuerzas vivas nacionales, los organismos de planificación de los otros países del Eje e IIRSA.

Los proyectos de transporte vial, en general, con excepción de los estructurantes, refuerzan la red existente y reducen el costo del transporte internacional al mejorar las condiciones de las rutas (gálibos, capacidad de puentes, etc. uniformes en todo el Eje) e incluir circunvalaciones que evitan el paso por el centro de las ciudades, y facilitan también el acceso a ellas, en mejores condiciones de seguridad. Por su parte, los proyectos de transporte ferroviario se aprestan a competir por las cargas a granel de la región, o a aprovechar algunas ventajas comparativas para participar de soluciones multimodales, como en el caso del Ferrocarril Trasandino Central entre Argentina y Chile, que podría facilitar el cruce de la Cordillera durante una mayor cantidad de días que por carretera, durante el invierno.

En el campo de las telecomunicaciones, los países del Eje promueven el desarrollo de la Sociedad de la Información, complementada con programas de Gobierno Electrónico, en un marco de desregulación, competencia en el mercado, e integración internacional. Los programas en marcha incluyen medidas para facilitar el acceso de la población a los servicios de televisión por cable, telefonía fija y celular, incluyendo la universalización de los servicios de telecomunicaciones en las áreas de salud y educación. La visión futura podría incluir: (a) el desarrollo de Internet por banda ancha, para mantener el paso con el desarrollo mundial, donde se estima que a fines de 2001 existían 500 millones de usuarios conectados, cantidad que se espera llegue a 2.000 millones al fin de esta década; (b) las comunicaciones móviles 3G o de tercera generación; y (c) el comercio electrónico (e-business), el que considera introducir la tecnología de la información en toda la cadena de valor, incluidos los suministros, los procesos internos, y las relaciones con los clientes.

EJE INTEROCEÁNICO

En la ciudad de Asunción, Paraguay, el día 29 de octubre de 2002, se llevó a cabo la Tercera Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del Eje Interoceánico.

Luego de la Inauguración de la Reunión, se abordó el tratamiento de la agenda, comenzando con una relación de la cartera de proyectos del Eje a nivel de los tres sectores involucrados en IIRSA, incluyendo las presentaciones que efectuaran cada una de las delegaciones presentes.

Bolivia inició las intervenciones de los países, exponiendo como se articulaban en la prioridad nacional de la construcción de la carretera Víctor Paz Estenssoro, que en términos generales, no hace parte del EIO, los distintos Ejes a los que pertenecía Bolivia, y en particular el EIO. Se expusieron igualmente los planes que guiaban al gobierno en el plano de la integración energética y las aspiraciones en el sector telecomunicaciones. Posteriormente, se explicaron las características del Corredor Central Sur; proyecto que impulsaba el gobierno y para el cual solicitaba su inclusión en la Cartera de Proyectos IIRSA del EIO, señalando los beneficios de un proyecto que buscaba la conexión de Brasil y Paraguay con los Departamentos de Tarija y Potosí en Bolivia para alcanzar luego Chile y el Océano Pacífico por la parte Sur de Bolivia, zona con notorias carencias de interconexiones de transporte y con las mayores reservas de gas

en la región suramericana, las cuales se esperaba poder transformarlas buscándoles incorporar valor agregado, razón adicional para la necesidad y conveniencia del proyectado Corredor Central Sur.

Luego la delegación de Chile señaló los avances logrados en las mejoras en la interconexión terrestre de Arica con Tambo Quemado. Asimismo, se refirió a las ya anunciadas inversiones en los puertos de Iquique y Arica informando que en la actualidad se estaban desarrollando significativas inversiones en el Aeropuerto de Arica, de manera de servir mejor los servicios nacionales e internacionales que el mismo está llamado a prestar; adelantando así la vocación de generación de servicios que Chile ha señalado en general y de manera específica en el marco del EIO. En ese contexto, señaló la necesidad de avanzar en la utilización del EIO sobre las inversiones y realizaciones ya logradas, sin postergar la ejecución de las inversiones necesarias para la efectiva estructuración del EIO, pero al mismo tiempo sin desconocer el significativo margen de acciones mediante las cuales se puede hacer progresivo y útil uso del EIO. Finalmente, se señaló que en el año 2004 se realizará en Chile la reunión presidencial de la APEC, cumbre para la que resulta necesario prepararse conjuntamente para poder utilizar sus oportunidades, en el marco de las importantes potencialidades que ofrece una tan poco usual concentración de líderes políticos y de potenciales inversores.

Perú señaló que era la primera vez que asistía a una reunión del GTE del EIO como producto del interés que la nueva coordinación de IIRSA en el país había señalado para cada uno de los Ejes. En efecto, la comisión interministerial de coordinación de IIRSA cuya Secretaría Técnica era desempeñada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y en la que participaban adicionalmente los Ministerios de Economía y Finanzas; Transportes y Comunicaciones; Industria, Comercio, Integración y Negociaciones Internacionales; Energía y Minas; Interior y Defensa; la Oficina del Primer Ministro y el Presidente del Directorio de la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE); había decidido participar activamente de los procesos del EIO en la medida en que en el área del mismo, el Perú había pavimentado una carretera de 359 Km desde el Puerto de Ilo, a un costo de US\$160.- MM, sin que la finalización de la obra haya significado un incremento sustantivo en el tráfico vehicular de la misma, incremento que esperaban se concrete en la medida en que las conexiones carreteras del EIO y de otros Ejes se vayan realizando. En ese contexto, señalaron también como conveniente dinamizar las actividades del Mecanismo de Coordinación Trinacional Bolivia-Paraguay-Perú.

Brasil informó que en el área de Transportes estaba realizando importantes inversiones para la ampliación del Puerto de Río Grande, las cuales junto a las ejecutadas para unir Cáceres con la frontera con Bolivia, permitirían transportar efectiva y competitivamente cereales bolivianos a los puertos del Atlántico. En el área de energía, se refirieron a inversiones privadas que permitirían generar 190 Megawatts inicialmente con ampliaciones posteriores que alcanzarían los 540 megawatts en Cuiabá, utilizando gasoductos con Bolivia. En Telecomunicaciones, por otra parte, se indicó que tres empresas instalarían cinco satélites hasta el año 2005, multiplicando significativamente la capacidad comunicacional en el Brasil y en el EIO. Se expresó la necesidad de lograr avances en el plano de las regulaciones para facilitar la utilización del *roaming* internacional por una parte, y posibilitar la comunicación internacional como local en áreas fronterizas. Se informó también sobre inversiones significativas en la digitalización de los servicios de televisión, los cuales adicionalmente se complementan con esfuerzos por dotar de más amplias y de menos costosas posibilidades de interconexión por Internet. Finalmente, en el área de correos postales, se comentaron aspectos de políticas que permitan la mejora y la diversificación de dichos servicios facilitando la apertura de los mercados postales, de manera de orientar los mismos a la facilitación de determinado tipo de exportaciones.

Paraguay, por su parte, indicó que la Iniciativa IIRSA aplica el paradigma de que no existe desarrollo si el mismo no se territorializa; se añadió que el desarrollo de cada Eje es susceptible de ser comparado con el de un ser viviente que atraviesa diversas fases y en ese sentido resulta necesario, por una parte, que el desarrollo de los Ejes sea armonioso y por otra, que dicho desarrollo sea compartido con las poblaciones de cada uno de los Ejes, cuyo apoyo y entusiasmo para enfrentar los desafíos del desarrollo territorial resulta imprescindible. Se agregó además que el EIO debe desarrollar servicios en torno a determinados proyectos, constituyendo estaciones multimodales o estaciones de servicios. En ese contexto, se señaló que las tres fronteras que el Paraguay tiene en el Río Paraná: Ciudad del Este, Foz de Iguazú y Puerto Iguazú. Asimismo,

se señaló la orientación de desarrollar la Estación sobre la Hidrovía de manera de integrar servicios ferrocarrileros, rodoviarios, portuarios y fluviales. Se indicó la prioridad que el gobierno paraguayo asigna al gasoducto que permita conectar Bolivia, Paraguay y Brasil y la conveniencia que tiene para avanzar en ello, el lograr acuerdos en los marcos regulatorios. Igualmente, se manifestó la conveniencia de elaborar mapas y, entre ellos, mapas que muestren lo que todavía falta realizar en cada Eje. En ese contexto, se sugirió la conveniencia de fusionar el EIO y el Eje Porto Alegre-Asunción-Jujuy-Antofagasta, articulando Boquerón con Jujuy y con Villamontes, buscando por otra parte la concreción del primer ferrocarril interoceánico. Por otra parte, se señalaron las potencialidades en términos de reservas de gas, generación de hidroelectricidad, productos agro-industriales y minerales de hierro que tendría el corredor interoceánico Central. Finalmente, se indicó que durante los últimos cuarenta años, Paraguay había priorizado su integración hacia el Este; que actualmente dicha prioridad integracionista se ampliaba hacia el Oeste. Bajo esas orientaciones se habían diseñado y se ejecutarían el Plan Nacional de Integración Física del Paraguay y el Plan Nacional Energético del Paraguay.

Con respecto a la propuesta de Paraguay en el sentido de fusionar el EIO y el Eje Porto Alegre-Asunción-Jujuy-Antofagasta, se señaló que los países habían, luego de una reflexión específica, aprobado la actual conformación de los Ejes. Conformación que los países tenían la posibilidad de modificar si así lo veían útil, aunque la experiencia estaba señalando que ello podría no ser lo más conveniente. Posteriormente, se indicó que las intervenciones que se habían escuchado, probablemente no generen la visión de un Eje, sino simplemente la de varios países con intereses distintos. Asimismo, se manifestó que en temas referidos a infraestructura y desarrollo de los Ejes, era necesario hablar en términos de largo plazo, para poder considerar la generación de excedentes nuevos y no sólo la distribución de lo que se tiene. Que en ese sentido los proyectos presentados y el camino recorrido eran parte de una inercia pre-existente y que en la actualidad se requerían mayores precisiones para priorizar formas de complementación que probablemente requerían cristalizar proyectos estructurantes. Finalmente, se señaló que existía aún una limitada experiencia en la gestión de proyectos y créditos transnacionales, que envuelven fenómenos, tanto a nivel de costos como de beneficios, que a menudo contienen asimetrías que es necesario considerar, y que era necesario ir ganando esa experiencia colectivamente y ponerla al servicio de la consolidación de los Ejes.

Con respecto al tratamiento del punto sobre análisis de la participación de otros sectores interesados en el trabajo del GTE, se indicó que uno de los principales factores de dinamización del EIO era precisamente el interés que demostraban diversas autoridades y actores subnacionales en el impulso de un sostenido proceso de integración en el Eje. Gracias a dicha dinámica se generaron encuentros en la Primera Región de Chile y en Santa Cruz, Bolivia en los que participaron autoridades, empresarios y académicos de dichas regiones y de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, Brasil. Por ello, se muestra como conveniente estimular un interés similar en autoridades y operadores regionales del Sur del Perú y del Paraguay. No obstante, es necesario cuidar que la multiplicación de compromisos subnacionales, considere las reales disponibilidades y las formas más apropiadas de articulación.

En este sentido, se señaló también que se había cumplido una etapa de aprendizaje de IIRSA, que en el futuro era necesario dar más énfasis al desarrollo de la realización de negocios en los Ejes y que en ese contexto había que analizar la agregación de diversos *stakeholders* en un esfuerzo que debería considerar con cuidado las ventajas e inconvenientes de la creación de una muy extensa red de participantes, teniendo en cuenta lo que dicha red podría contribuir u obstaculizar si no se avanzaba en temas sobre nuestra capacidad de responder a las expectativas creadas. En torno a ello, se indicó la importancia de avanzar en el mejoramiento y consolidación de la página Web de IIRSA, ya que se constataba la falta de la misma para la difusión de las actividades de la Iniciativa, así como que era necesario mapear entidades que tienen dificultades y que al mismo tiempo tienen un importante potencial de contribución y que había que rescatar y compartir los resultados de encuentros empresariales como el realizado en Arequipa.

Por otra parte, se indicó que por ejemplo en Chile existe tanto de parte de la Intendencia, como del mundo académico y empresarial, un genuino interés por las actividades del EIO y que en el futuro era necesario

considerar eventos tipo rueda de negocios y al mismo tiempo reflexionar sobre la instancia administrativa de participación de los operadores locales en el EIO, de manera que su incorporación no genere reuniones tipo asamblea que disminuyan la velocidad en el avance de la consolidación del Eje.

En forma complementaria, se señaló que la incorporación de los diversos actores debía darse día a día, manteniendo el carácter de la actual asistencia a las reuniones de los GTEs y que era necesario avanzar más en la definición no sólo de proyectos sino de políticas y programas, priorizando sectores -por ejemplo el turismo- con una visión geo-estratégica que impulse proyectos como los del Chaco Americano, para lo cual era necesario un planeamiento ecológico y medio ambiental que contemple la sustentabilidad del desarrollo. En ese contexto, la Iniciativa IIRSA más que una opción es casi un destino que resulta necesario consolidar.

Se puso énfasis también en que para avanzar en las actividades de difusión, así como en el involucramiento y conocimiento recíproco de los actores regionales, era conveniente considerar la replicación de eventos como el realizado en Arequipa con la cooperación de la CAF, la Cancillería del Perú y el sector académico de la macro región sur del Perú, en el que más de 300 actores regionales compartieron experiencias y expectativas en tres planos: encuentro empresarial, perspectivas de cooperación y encuentro de líderes políticos regionales.

En torno a este punto, se destacó también que era la primera vez dentro de los Ejes que se hacía el análisis de la participación de otros actores subnacionales y que los valiosos criterios y sugerencias realizados en el GTE del EIO podían servir para una reflexión similar en otros Ejes de IIRSA.

En otra área, se señaló la necesidad de elaborar conjuntamente un mapa georeferenciado del EIO, labor en la que los países debían contribuir con la puesta a disposición de bases de datos sobre la realidad del área del EIO, así como de soportes que permitan manejar dichas bases de datos, la elaboración de los mapas con los “cuellos de botellas” y eslabones faltantes y la delimitación del EIO, considerando los proyectos prioritarios del mismo en cada uno de los sectores de IIRSA.

EJE PORTO ALEGRE-ASUNCIÓN-JUJUY-ANTOFAGASTA

En el marco de este GTE se iniciaron las misiones técnicas de recopilación de información a los países que integran el Eje por parte del Gerente. En función del estado de maduración de dichas tareas y la evolución prevista para los próximos meses se estima que la primera reunión del GTE de este Eje tendrá lugar durante el primer semestre de 2003.

De todos modos, se presentan a continuación algunos aspectos preliminares que formarían parte de la propuesta de la visión de negocios del Eje a ser analizada en el marco de la Primera Reunión del GTE.

En materia de proyectos de infraestructura estructurantes en el área de transporte carretero, si bien la actual red en el Eje tiene un diseño suficientemente apto para atender a las necesidades actuales y previstas del transporte por este modo en el corto y mediano plazo, esta red necesitaría un proceso mayor de modernización y reciclado. Este proceso implicaría principalmente el mantenimiento, conservación y modernización para que la infraestructura vial se adecue a los adelantos tecnológicos y tamaño de los vehículos que ya circulan en la región y que en la actualidad producen deterioros de consideración. La modernización también implicaría la construcción de anillos de circunvalación o caminos de cintura para evitar los cruces de ciudades y pueblos que en la actualidad expresan el anticuado diseño de la red del Eje y entorpecen la circulación en sentido moderno.

En cuanto al transporte ferroviario, la red existente tiene un adecuado nivel operativo en Brasil y Chile. Sin embargo, en Argentina y Paraguay tanto la red como el equipamiento están en muy mal estado de

conservación y operatividad. En conjunto, todas estas redes podrían convertirse en un adecuado medio para atender las cargas con vocación ferroviaria que abundan en la región (piedra, mineral triturado, cal, cemento, cereales, carbón vegetal, combustible).

Existe un proyecto identificado que permitiría unir los dos océanos entre Antofagasta y Porto Alegre, habida cuenta de las modernas transferencias intermodales y la contenerización de las cargas, si se construye un tramo de 250 Km de vía en la provincia de Corrientes y dos puentes bimodales sobre los ríos Paraná y Uruguay. A su vez, este proyecto podría interconectarse con los ferrocarriles paraguayos. Los gobiernos e intereses privados deben evaluar la viabilidad de este proyecto.

En materia de transporte por vías navegables y puertos, el proyecto del mejoramiento y modernización de la Hidrovía Paraguay-Paraná, aunque no forma parte del Eje, es uno de los más significativos, en lo que se refiere a la integración y a su influencia transversal en el Eje Porto Alegre-Asunción-Jujuy-Antofagasta. A su vez, este proyecto complementado por el proyecto de la Hidrovía Tiete-Paraná podría lograr una interconexión fluvial entre Buenos Aires y San Pablo. En la medida que avancen estos proyectos, importantes mejoras de infraestructura portuaria mediante un complejo multimodal de transferencia de cargas en los puertos fluviales del Eje, principalmente en los nodos Clorinda-Puerto Falcón y Corrientes-Chaco (puerto de Barranqueras) permitirían por las diferentes modalidades de transportes tener acceso a las mencionadas hidrovías.

En el campo de la energía eléctrica, se prevén grandes flujos de transporte de fluido eléctrico en ambos sentidos (Oeste a Este y Este a Oeste) según las circunstancias, a través de líneas de interconexión existentes y en estudio (la línea NEA – NOA y complementos de refuerzo- que mejorarían inicialmente la confiabilidad del sistema argentino). La transmisión Oeste a Este se daría desde el SING del norte de Chile y el NOA Argentino y desde allí hacia el mercado del Sud-Sudeste de Brasil y, en los años de abundante hidraulicidad en este país, se transmitiría a precios presuntamente favorables, energía secundaria en dirección Este a Oeste por las mismas líneas.

En cuanto a gas e hidrocarburos, se prevén también significativos flujos de gas que serán transportados en dirección Oeste a Este (provenientes de los yacimientos del noroeste y norte Argentino, con importantes reservas comprobadas y probables estimadas, con un eventual agregado de gas de Bolivia, a través de gasoductos en estudio (por ejemplo el GASIN) pasando, los mercados de Paraguay, el NEA mesopotámico y con destino final en la entrada al gran mercado potencial de Brasil.

En el área de transporte de información, salvo algunos refuerzos de conexiones con cableados de fibra óptica, donde la evolución de la demanda lo indique, el Eje tiene una infraestructura de telecomunicaciones que podría atender las necesidades del crecimiento previsto. La armonización regulatoria de los países participantes, la búsqueda de la estandarización de normas y las facilidades de acceso son objetivos a lograr que se están estudiando dentro de los procesos sectoriales de IIRSA.

En relación a la prospectiva de la economía del Eje, teniendo en cuenta los principios de la teoría prospectiva y de formulación de escenarios, se destaca que el futuro no está predeterminado y que con la toma de decisiones anticipadas y acertadas se puede influir para el logro de los escenarios posibles más optimistas. En base a ello, se asume que en los próximos 10 años se manifestará en el Eje un crecimiento económico razonable en un medio adecuado desde el punto de vista del marco general, en el que bajo la conducción de los estados nacionales se perseguirá el crecimiento y el bien general, en un horizonte de medio plazo afrontando la competencia internacional.

En este contexto, las actividades potenciales o de desarrollo futuro se originan en las actividades dominantes actuales, especialmente las producciones mineras y energéticas de los yacimientos con grandes reservas y de las producciones primarias que conjuguen ventajas comparativas regionales y creatividad para el logro de productos diferenciados. Como ejemplo, se pueden indicar las siguientes:

- Producciones minerales metálicas y no metálicas
- Cobre en el Bajo “La Alumbraera” (Argentina)
- Extracción de Gas
- Generación de Energía Eléctrica a partir de Gas
- Generación de Energía Hidroeléctrica
- Producciones de Hortalizas, Frutas, Forestales, Oleaginosas, etc. con calidad diferencial (Certificación orgánica, denominación de origen, especialidad tradicional, HACCP, Buenas Normas de Manufacturas, etc.)
- Producciones agroindustriales (Vinos varietales diferenciados-Torrentés)
- Producción de madera para la construcción
- Producción de Celulosa y Papel.
- Turismo

La gran mayoría de los centros dinámicos actuales manifiestan vocación de crecimiento y expansión, y consecuentemente de mantenerse como tales. Esta vocación deberá ser confirmada en las conclusiones que se logren durante el desarrollo de la visión de negocios, incluyendo las indagaciones a los operadores de la realidad local (autoridades, agentes económicos, sociedad civil, ambiente científico-técnico y universidades).

El Eje Porto Alegre-Asunción-Jujuy-Antofagasta, en síntesis, configura una región muy rica con recursos equilibrados de todo tipo, específicamente energéticos, minerales, agropecuarios y producciones industriales genéricas, poco poblada y con gran capacidad potencial de desarrollo sostenible y sustentable.

El Eje, en su delimitación actual, cuenta con limitados flujos de transporte de costa a costa. Sin embargo, cuenta con numerosos flujos de tráfico intra y extrarregional o interno entre las subregiones, que consolidan esta configuración. En el medio y largo plazo, se estima que se darían importantes flujos de transporte de gas de Oeste a Este y de energía eléctrica en ambas direcciones. El incremento del transporte de carga y de pasajeros dependerá de la capacidad de desarrollo de la actividad económica de las subregiones que integran el Eje, que tienen una significativa capacidad potencial. En este planteo de territorio y gestión, los Estados deben ejercer su rol conductor de los procesos de desarrollo para motorizar el crecimiento económico.

EJE MULTIMODAL DEL AMAZONAS

El día 20 de noviembre de 2002 se llevó a cabo en la ciudad de Manaus, Brasil, la Primera Reunión del GTE de este Eje.

Como parte de la reunión se efectuó una presentación de la visión de negocios del Eje por parte del Gerente, seguida de una serie de presentaciones por parte de los países participantes.

En este sentido, la presentación de Colombia, recordó la importancia de las iniciativas impulsadas en el ámbito del Tratado de Cooperación Amazónica, en particular, aquellas relacionadas al desarrollo fronterizo. Asimismo, se presentó el Proyecto del Corredor Tumaco–Puerto Asis– Belém, el que se encuentra en la etapa de estudio de alternativas del tramo crítico en la conexión Pasto–Mocoa.

Por su parte, Perú efectuó una presentación del estado de la red y de los proyectos de transportes, incluyendo detalles operacionales de los corredores, norte, centro y sur, perfiles de travesía, volúmenes de tráfico, pasajeros x km, toneladas x km, inversiones necesarias y detalle de las necesidades en 30 fichas de proyectos. Asimismo, se indicaron la relevancia y dificultades para definir prioridades transnacionales y la importancia de crear un banco de datos de flujos de transportes. Por otra parte, se presentó el estado de la

red y de los proyectos de energía, y la propuesta de interconexión entre Pucallpa (interconectada a la red peruana) y Cruzeiro do Sul (sistema aislado, segunda ciudad del Estado de Acre en Brasil).

En el caso de Ecuador, se realizó una presentación sobre la malla carretera del país, en base a un enfoque de oportunidades de inversión en infraestructura, particularmente en tramos de mayor demanda, con estimaciones sobre tasas internas de retorno. Por otra parte, se presentó el Plan Binacional con Brasil, anunciando la entrega de un estudio de navegabilidad del Río Napo, por parte de GEIPOT, y de un estudio de oportunidades de mercado para productos andinos en Manaus elaborado por un centro de estudios en comercio exterior. Asimismo, se efectuó la entrega de fichas de proyectos demostrativos de pequeñas centrales hidroeléctricas (PCH) y de una actualización del estudio del Río Napo, incluyendo la localización más adecuada de las terminales intermodales y el apoyo tecnológico a la navegación fluvial con las respectivas inversiones requeridas.

Brasil efectuó una presentación en materia de comunicaciones, donde se considera de la mayor importancia que se busque la convergencia de los medios, particularmente en los enlaces regionales de satélites. Se destacaron también los procesos de normatización de los servicios, las iniciativas simplificadoras del tráfico fronterizo y las soluciones creativas de exportación para las micro y pequeñas empresas. Por otra parte, se presentó el estado de situación y planes de expansión de la red energética regional, que destaca la relevancia energética de la Cuenca de Solimões (gas de Urucu), enfatiza oportunidades de inversión en micro y pequeños aprovechamientos hidroeléctricos, biomasa (residuos de la producción maderera o de palma), y el caso de Cruzeiro do Sul respecto de su interconexión al sistema nacional prevista para 2020. Finalmente, se presentó una retrospectiva histórica de los planes de colonización de la Amazonia, de la migración inducida por la disponibilidad de tierra y de una infraestructura de transportes, de la degradación ambiental, y de las áreas abandonadas y deprimidas. En ese contexto, se observó la necesidad de una política de implementación gradual y cuidadosa de los proyectos.

En materia de proyectos estructurantes se indicó lo siguiente:

Transportes

- Corredor Buenaventura/Tumaco–Pasto–Puerto Asis–Macapá;
- Corredor Esmeraldas/Manta–Francisco Orellana–Nuevo Rocafuerte–Macapá;
- Corredor Paita/Bayovar–Piura–Corral Quemado–Yurimaguas/Sarameriza–Macapá;
- Corredor Callao–Pucallpa–Macapá;
- Tramo Matupá–Itaituba (BR-163);
- Interconexión vial Pucallpa (Ucayali)–Cruzeiro do Sul (Acre);
- Navegabilidad del Río Napo.

Energía

- Interconexión energética Pucallpa (Ucayali)–Cruzeiro do Sul (Acre);
- Programa de pequeñas centrales hidroeléctricas;
- Estudio de aprovechamiento de gas natural en pequeñas turbinas, incluyendo viabilidad para utilizar el Eje para el transporte de gas natural.

Telecomunicaciones

- Programa de inclusión digital, tomando como base la organización comunitaria regional y sus productos y servicios.

General

- Organizar un Sistema de Información Geográfica de la infraestructura regional a partir de las experiencias BDGEO (MP/BNDES) y CONDOR (CAF).

En materia de visión de negocios, se identificó un carácter complementario de las actividades económicas dominantes entre las áreas a ser integradas, por un lado, la costa y la sierra andina, y, por otro, el área de influencia del sistema transnacional de transporte fluvial del Río Amazonas y sus tributarios, destacándose los casos de alimentos en general, tanto costeros como en especial de clima templado y frío, materiales de construcción, tejidos y confecciones, aditivos y fertilizantes, hacia el Atlántico, y electro-electrónicos, motocicletas, papel y celulosa, aluminio y soja hacia el Pacífico.

Por otra parte, se resaltó que existe una identidad amazónica común en todos los espacios de la selva, en actividades potenciales que se orienten al mercado global de servicios y productos amazónicos sustentables, destacándose los servicios ambientales, recursos genéticos, eco-turismo, productos madereros y no-madereros certificados y sistemas de monitoreo y vigilancia ambiental, en negocios y actividades que deben ser organizadas en forma de redes de información y comunicación. Asimismo, existe una posibilidad razonable de utilizar el Eje como un corredor de transporte bi-oceánico de productos e insumos asiáticos, de menor valor y/o mayor volumen, para el Norte de Brasil y, eventualmente, para todo el Atlántico Sur y viceversa.

EJE VENEZUELA-BRASIL-GUYANA-SURINAM

El día 19 de noviembre de 2002 tuvo lugar en la ciudad de Manaus, Brasil, la Primera Reunión del GTE del Eje Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam.

Como resultado de las misiones técnicas realizadas por el Gerente del Eje a los países que lo integran se señaló que sólo se alcanzaron resultados parciales respecto de los objetivos previamente trazados para esta etapa inicial del proceso de implementación del Eje. En ese sentido, se presentaron obstáculos no previstos que dificultaron las labores de coordinación y seguimiento, siendo los principales, el atraso en la designación o definición del rol de los coordinadores nacionales al nivel técnico en cada país; y la limitada respuesta, en mayor o menor grado, por parte de las autoridades nacionales de los países del Eje en el suministro de la información solicitada para el desarrollo de la Visión de Negocios.

En consecuencia, la Visión Inicial de Negocios fue desarrollada con base en información secundaria obtenida de diversas fuentes públicas y privadas y las visitas de campo, la que deberá ser posteriormente validada.

Sobre esta base, se precisó el marco conceptual y los objetivos de la Visión de Negocios, así como la metodología adoptada para su formulación y se describió el proceso para arribar a un Diagnóstico de la Situación Actual del Eje (potencialidades, restricciones y “cuellos de botella”), a partir del análisis con referencias espaciales de la configuración del Eje, utilizando la información disponible relativa al ámbito geográfico y medioambiental, la infraestructura existente, los centros dominantes de producción y consumo, etc.

Por ello, uno de los puntos de partida en el desarrollo de la visión de negocios es la validación de la configuración del Eje. En esta etapa preliminar, se identificaron dos espacios de integración que en su concepto validan la configuración del Eje. No obstante, se planteó discutir el rol de la zona de influencia del Estado de Amazonas y más concretamente de la Zona Franca de Manaus. También se planteó discutir el tratamiento que se dará a la relación con Guyana Francesa, pues no participa en la Iniciativa IIRSA pero por su ubicación geográfica se convierte en vía de tránsito obligado y, por lo tanto, en elemento fundamental en

el proceso de articulación del Estado de Amapá con el resto del Eje, punto que quedó pendiente para su análisis.

En este sentido, se resaltó el potencial de desarrollo del Eje y se invocó una participación más activa en las labores de apoyo y coordinación por parte de los miembros del GTE.

Por otra parte, en materia de presentaciones de los países, Brasil describió los proyectos de infraestructura cuya ejecución se considera prioritaria en el marco de su estrategia de desarrollo nacional e integración regional. También, se incluyó una presentación destinada a describir los proyectos multi-sectoriales que la iniciativa privada estaría considerando realizar y que integrarían al Estado de Roraima con la República de Guyana y los mercados internacionales vía el Océano Atlántico. Estos proyectos están aún en una etapa de desarrollo muy preliminar.

Guyana realizó una presentación en la que destacó la importancia que su país le otorga a la participación en la Iniciativa IIRSA y su compromiso de continuar apoyándola. En la misma, se refirió también a las relaciones comerciales y acuerdos que Guyana mantiene o viene negociando con los demás países del Eje, así como a los proyectos de integración existentes o en proceso de desarrollo, haciendo especial énfasis en los proyectos de integración con Brasil (Estado de Roraima).

En cuanto a Surinam, se realizó un interesante análisis de las potencialidades y limitaciones de los principales corredores viales existentes en el país y de aquellos proyectados, sobre la base de las condiciones geográficas, demográficas, comerciales y económicas prevalecientes. Al respecto, se señaló que una de las prioridades del gobierno consiste en rehabilitar y modernizar el corredor Este-Oeste del Sur, paralelo al costero o del Norte, ya que permitirá la explotación de importantes recursos naturales en sectores tales como agricultura, explotación forestal, minería (bauxita) y producción de aluminio. También, se puso de manifiesto la gran expectativa generada por la ejecución de los anunciados proyectos de integración del Arco Norte de Brasil con Guyana y Guyana Francesa, así como la carretera de integración Venezuela-Guyana, ya que les permitiría articularse a importantes mercados a los cuales actualmente no tienen acceso.

En el caso de Venezuela, se presentaron los lineamientos generales del Plan Nacional de Desarrollo de la Nación 2001-2007 en lo referente a los objetivos y estrategias en los planos económico, social, político, territorial e internacional. Uno de los objetivos trazados consiste en ocupar y consolidar el territorio de manera equilibrada mediante el desarrollo de una estrategia de Equilibrio Territorial (descentralización y desconcentración), a partir de la cual se identifican los cuatro Ejes de Desarrollo (Occidental, Costero, Orinoco-Apure y Oriental) y los escenarios desconcentrados. También, se describieron los elementos principales del Plan de Desarrollo para la Región Oriental -elaborado en el marco del Plan Nacional antes descrito-, la infraestructura existente y sus indicadores socioeconómicos, incluyendo una detallada descripción geo-referenciada de los ingentes recursos naturales con que cuenta esa región, destacando su potencial para el desarrollo de actividades productivas en los sectores de minería y petróleo, generación hidroeléctrica, pesca y agricultura, turismo y extracción forestal. En ese contexto, se presentaron los proyectos que el Plan de Desarrollo de la Región Oriental identifica como de ejecución prioritaria, dentro de los cuales se incluyen los proyectos de integración con Brasil y Guyana.

En materia de Plan de Trabajo del GTE, se coincidió en que el mismo debería estructurarse sobre la base de objetivos y metas a ser alcanzados en un horizonte de tiempo determinado y que dicho horizonte de tiempo estaría marcado por la fecha de realización de la próxima reunión del CDE. Para entonces se debería estar en capacidad de mostrar un importante avance en el proceso de implementación del Eje, en términos de la maduración de la visión de negocios y el inventario de proyectos.

En pos de ese objetivo, se acordó obtener confirmación oficial por parte de los países de las designaciones de los coordinadores nacionales para representarlos en el GTE y para interactuar con el Gerente del Eje al nivel técnico, así como concretar el establecimiento de mecanismos de coordinación y acceso a la información.

Para ello, se hace necesario definir con los países las funciones de los coordinadores designados al nivel técnico y establecer los mecanismos de comunicación que permitan un acceso oportuno a la información necesaria para completar la visión de negocios y el inventario de proyectos estructurantes del Eje. En función de lo expuesto, además del envío de comunicaciones a los países en tal sentido, se estructurará un programa para la realización de una nueva ronda de misiones técnicas en las que se requeriría en cada país la presencia de todos los ministerios relacionados con la infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones.

En materia de proyectos estructurantes, en el caso de Brasil, se plantearon los siguientes:

Telecomunicaciones

- Proyecto *Backbone* de Internet
- Proyecto de Telefonía Celular–*Roaming*
- Proyecto de Tráfico de Frontera
- Proyecto de TV Digital
- Proyecto de Armonización de Políticas Regulatorias
- Cable de Fibra Óptica Boavista-Georgetown

Transportes

- Puente sobre el Río Itacutú
- Mejoramiento de las condiciones de Navegabilidad de la Hidrovía Río Negro y Branco
- Carretera BR-156/AP Trecho Ferreira-Gomes-Oiapoque
- Carretera BR-156/AP Trecho Macapá-Larajal do Jari
- Puente sobre el Río Oiapoque
- Mejoramiento de la Infraestructura Puerto Macapá-Santana
- Carretera Bonfim-Georgetown
- Puerto de Aguas Profundas Georgetown

Energía

- Incremento Capacidad de Línea Transmisión Macagua-Boavista
- Central Hidroeléctrica Turtruba 600 MW
- Línea de transmisión Turtruba-Boavista-Manaus y Turtruba-Georgetown

Por su parte, Venezuela presentó los siguientes proyectos:

Transportes

- Puerto de Aguas Profundas Estado Sucre
- Línea Férrea Puerto Ordaz-Maturín-Puerto Aguas Profundas
- Carretera de Integración Bochínche-Five Stars-Georgetown

EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

El día 21 de noviembre de 2002 se llevó a cabo en la ciudad de Manaus, Brasil, la Primera Reunión del GTE del Eje Perú-Brasil-Bolivia.

La reunión se desarrolló con la ausencia de la delegación de Bolivia, la que comunicó oficialmente su imposibilidad de participar por dificultades surgidas a último momento, y ratificando el interés de Bolivia en participar en el Eje, el que es considerado fundamental para el desarrollo e integración de la región.

En torno a los antecedentes del Eje se expusieron los principales acontecimientos que están relacionados con los esfuerzos encaminados a lograr la interconexión vial entre Brasil y Perú. Los referidos antecedentes abarcan desde fines del siglo XIX, cuando se inicia la explotación o el *boom* del caucho natural, como reacción a la demanda por el producto en los mercados internacionales. Respecto del ámbito geográfico se pudieron apreciar las demarcaciones políticas que están comprendidas dentro del área de influencia directa del Eje, la relación que tienen cada una de ellas con las regiones naturales y modos de transporte, así como algunas características de las mismas. En ese sentido, en el lado peruano se consideraron siete departamentos: Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Puno y Madre de Dios; en Bolivia, los departamentos de Pando y Beni; y en Brasil, los estados de Acre, Rondonia, Amazonas y Mato Grosso.

Con referencia al estado actual de la infraestructura, se efectuó una descripción y una exposición gráfica sobre los principales elementos que constituyen el transporte, las comunicaciones y la energía que están incidiendo en la situación presente para el logro de la integración y desarrollo en el área de influencia, en los tres países vinculados al Eje. En particular, para el sector transporte se hizo hincapié especialmente en los principales elementos que condicionan el desplazamiento de las personas y cargas a lo largo del Eje, tales como los puertos marítimos, tramos viales, puentes, puertos fluviales, tramos fluviales y la vía aérea. Así, se pudo apreciar que las dificultades más sobresalientes desde el punto de vista vial -por el tipo de pavimento, obras de arte y nivel de conservación-, se localizan al lado “oeste” del Eje, sobre el territorio peruano, específicamente en los tramos que vinculan la Cordillera de los Andes con el llano Amazónico.

En cuanto a energía, se apreció el alcance geográfico de la red eléctrica interconectada y los yacimientos de gas natural, para los tres países. Finalmente, se hizo una breve exposición sobre la red actual de comunicaciones en Perú.

También, se abordó el tema de los aspectos medio ambientales, señalándose las áreas que están protegidas (parques y reservas nacionales, territorios indígenas, santuarios históricos, etc.) y que están comprendidas dentro del ámbito de influencia del Eje. Para ello, se especificó la superficie o extensión y la ubicación física de cada una de ellas. Además, se señaló la fragilidad que tienen los bosques húmedos ubicados en topografías accidentadas y muy accidentadas, localizados entre los 300 y 3.800 metros sobre el nivel del mar. Al respecto, se requerirá un tratamiento especial de los tramos viales que se requiere mejorar situados en los departamentos peruanos de Madre de Dios, Cusco y Puno.

En cuanto a la visión de negocios actual del Eje, respecto a las actividades comerciales, se apreció que el comercio fronterizo es inexistente legalmente, pues no han habido en los últimos cinco años registros en la aduana de Puerto Maldonado. Sin embargo, se estima que se realizan frecuentemente transacciones comerciales, aunque de poco valor, en el sector informal.

Entre las debilidades del Eje, se indicó que la parte central o Región MAP -conformada por el departamento de Madre de Dios (Perú), el estado de Acre (Brasil) y el departamento de Pando (Bolivia)-, ha estado históricamente marginada desde los centros económicos y políticos en sus respectivos países, lo cual caracteriza su aislamiento, escasas inversiones, dependencia financiera del Gobierno Central, desarrollo basado en la explotación del bosque, existencia de indicadores sociales por debajo de los promedios nacionales, deficiente calidad y altos costos de transporte, energía, comunicaciones y servicios sociales.

Entre los “cuellos de botella” se señalaron el deficiente estado actual de la infraestructura y el servicio de transporte vial, especialmente en el lado “oeste” del Eje, principalmente en el departamento de Madre de Dios. Entre las deficiencias se destacan la falta de puentes; el tránsito que se interrumpe en la temporada de

lluvias; la falta de capacidad de puentes y obras de arte las que no soportan pesos sobre los 20 TM; la inseguridad vial, etc.

En cuanto a las actividades comerciales potenciales, se destacó que ante la “inexistencia” actual de un comercio fronterizo entre los países que forman parte del Eje, se analizaron las posibles transacciones comerciales que pudieran generarse a partir de los productos considerados como “tradicionales” en cada uno de los departamentos o estados comprendidos en el área de influencia, y que se estima que contarían con una mayor posibilidad de ser exportados, en función de la ubicación estratégica y la calidad del producto ofertado. Estas posibles transacciones comerciales fueron analizadas desde diversos sectores productivos: agrícola, pecuario, forestal, agro-industrial, hidro-biológicos, minero, manufacturero, artesanal, metal-mecánica, textil, energético y turismo. A partir del análisis de las vocaciones productivas existentes en cada una de las demarcaciones políticas comprendidas en el área de influencia, se confeccionó una lista tentativa de posibles productos que podrían ser potencialmente negociados a través del Eje.

De acuerdo a la agenda de trabajo, seguidamente se pasó a la presentación sobre la percepción que tiene cada país, de cómo se insertan en el Eje, incluyendo propuestas. La delegación del Perú inició esta parte del temario. Terminada su presentación, le tocó el turno a la delegación del Brasil.

En este contexto, la delegación de Perú destacó la importancia que tiene el Eje para ese país, esencialmente para el desarrollo de la Macro Región Sur. Asimismo, se aportó importante información complementaria, que está relacionada con cada una de las diferentes opciones para vincular un puerto del Pacífico del Sur, con la localidad fronteriza de Iñapari. Entre las informaciones proporcionadas se destacan: longitudes, programa de inversiones, fuentes de financiamiento, avance de obras, duración del recorrido, población, área de influencia, perfiles longitudinales, tránsito, matriz origen-destino, índices de transporte, avance de los proyectos, etc. Esta presentación incluyó un paquete de fichas de proyectos, que recogen un inventario de 22 proyectos directamente vinculados al Eje. Por otra parte, se abordó el análisis sobre la posibilidad de enlazar el sistema interconectado de Perú con sus similares de Brasil y/o Bolivia, así como la de suministrar energía eléctrica a poblaciones fronterizas como Cobija (Bolivia) y Brasileia (Brasil) u otro centro de consumo. Como corolario de la presentación se desprende que, por ahora, no resulta atractivo desde el punto de vista económico-financiero, proveer la energía excedente disponible en la red peruana, porque ello representa montos muy considerables de inversión en prolongadas líneas de transmisión, etc.

Por parte de Brasil, las exposiciones efectuadas estuvieron dirigidas a dar cuenta del estado actual en que se encuentran la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones relacionadas con el Eje.

En cuanto a potenciales proyectos en el Eje se presentaron los siguientes:

- Rehabilitación y mejoramiento de los tramos viales: Cusco-Urcos-Iñapari y Juliaca-San Gabán-Iñapari.
- Plan de manejo integral de la cuenca del Río Madre de Dios, analizando su potencial como una posible hidrovía que facilite y abarate el costo de transporte fronterizo.
- Estudio que analice la conveniencia -vía convenios y acuerdos tri-nacionales- de permitir el “libre tránsito” de personas, bienes y servicios en el ámbito de la Región MAP (Madre de Dios, Acre y Pando), a fin de facilitar la integración y desarrollo de la parte central del Eje.
- Difundir y buscar la participación en talleres de actores claves al interior del Eje, por ejemplo en la Región MAP.

En torno a los análisis efectuados en la reunión, el Plan de Trabajo inmediato del GTE se concentraría en completar la visión de negocios mediante reuniones técnicas sectoriales y nacionales en Bolivia, Brasil y Perú, así como la revisión de fuentes secundarias (Páginas Web, bibliotecas, estadísticas, etc.) y tareas de reconocimiento de campo, investigación y entrevistas sobre el terreno. Al respecto, se destacó la importancia de los eventos realizados en Manaus (Brasil), Arequipa (Perú) y Cobija (Bolivia).

En resumen, para el desarrollo de la visión de negocios se propuso:

- Efectuar un análisis para detectar las posibles causas que restringen las transacciones comerciales fronterizas.
- Continuar con la revisión de planes, programas, proyectos y estudios relacionados con el sector transporte (vial, fluvial y aéreo) y con los sectores de telecomunicaciones y energía.
- Analizar el grado de compatibilidad o discrepancias existentes entre los aspectos regulatorios y normativos vigentes en Bolivia, Brasil y Perú, especialmente los directamente relacionados con el Eje, en relación al libre tránsito de vehículos automotores, resaltando las principales coincidencias y discrepancias por su nivel de importancia, en función a los requerimientos de la integración.
- Examinar planes, programas, proyectos y estudios de los sectores productivos, que, por las características de los bienes producidos, pueden convertirse en los principales “demandantes de transporte” o pueden ser considerados como “generadores de tránsito internacional”, tanto en el ámbito fronterizo como en el de larga distancia.
- Plantear procedimientos o acciones para tender a “mitigar” los obstáculos o “cuellos de botella” físicos o normativos que retardan o pueden retardar la integración y el desarrollo multisectorial y multinacional en el Eje y estimar los costos que implicarían su eliminación.
- Confrontar las estimaciones de “potencialidades” y “obstáculos” con las autoridades, funcionarios y técnicos de los países involucrados.
- Visualizar, a partir de los resultados de los Estudios de Pre-Factibilidad sobre Análisis de Alternativas para la Interconexión Vial Iñapari-Puerto Marítimo que estaría desarrollando una empresa consultora por encargo del MTC/PERT, la posible “red vial prioritaria y el puerto” en Perú, los que serían mayormente empleados para el tráfico internacional de larga distancia.