

Agenda de Implementación Consensuada 2005 - 2010

31 PROYECTOS ESTRATÉGICOS DE INTEGRACIÓN EN AMÉRICA DEL SUR

Primer Informe Semestral - Julio de 2005



I . I . R . S . A

Introducción

Este informe fue preparado por la presidencia del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) con el apoyo del Comité de Coordinación Técnica (CCT) y de las Coordinaciones Nacionales de IIRSA. El informe surge como consecuencia del mandato otorgado a la Iniciativa IIRSA en la VI Reunión del CDE celebrada en noviembre de 2005 en la ciudad de Lima. En dicha reunión fue lanzada la “Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010”, la cual se encuentra conformada por 31 proyectos estratégicos que abarcan los 12 países participantes de la Iniciativa. La “Agenda” tiene como objetivo acelerar la obtención de resultados, a través del establecimiento de un mecanismo de monitoreo de la ejecución de esos proyectos utilizando un sistema de información gerencial que refleje en tiempo real el estado de implementación de los mismos.

La información presentada en este documento se encuentra actualizada al 31 de julio de 2005, y se refiere a la situación de avance de los 31 proyectos estratégicos y al seguimiento de las etapas críticas para la implementación de los mismos, las cuales fueron identificadas entre los meses de abril y mayo del corriente año.

Los datos que constan en este primer informe fueron obtenidos a través de las Coordinaciones Nacionales de IIRSA y de los gerentes ejecutivos de cada proyecto incluido en la “Agenda”. El informe tendrá una periodicidad semestral. El segundo informe será presentado en ocasión de la VII Reunión del CDE que se realizará en la ciudad de Asunción en el mes de diciembre próximo.

Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010

La Iniciativa IIRSA se consolidó como una instancia importante para que los países de la región construyeran una agenda común de acciones y proyectos para la integración física de América del Sur. Ahora debe atenderse el desafío de enfatizar la ejecución de proyectos estratégicos de integración identificados bajo una visión regional de los doce países de Suramérica.

La “Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010” está constituida por un primer conjunto de 31 proyectos de integración acordados por los países a partir de los resultados logrados durante la fase de planificación territorial y de ordenamiento de la Cartera de Proyectos IIRSA y que por sus características tienen un alto impacto en la integración física de Suramérica (en su mayoría “proyectos-ancla” y asociados). Esta Agenda con sus 31 proyectos estratégicos fue aprobada por el Comité de Dirección Ejecutiva de IIRSA, en noviembre de 2004, y presentada a los Señores Presidentes de Suramérica en la Cumbre de Cusco de diciembre de 2004.

Con esta “Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010” la atención y los esfuerzos de los doce países de Suramérica y de las agencias multilaterales estarán concentrados en la búsqueda de resultados visibles en el contexto de IIRSA, aprovechando las sinergias y las oportunidades de coordinación y creación de consenso que genera la Iniciativa.

La focalización en un conjunto acotado de proyectos amplía la posibilidad de su ejecución, ya que facilita el establecimiento de prioridades por parte de los gobiernos, en un contexto en el que, en algunos casos, se experimentan restricciones fiscales, limitada capacidad de endeudamiento público, así como una participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura que debe fortalecerse.

Para apoyar la “Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010” se está adoptando una gestión intensiva y focalizada de los proyectos, a través del establecimiento de un sistema especial de monitoreo de los proyectos de la “Agenda” para permitir generar mecanismos de información y monitoreo en las más altas instancias gubernamentales correspondientes.

Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010

Proyectos Estratégicos de Integración en América del Sur



Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010

Proyectos Estratégicos de Integración en América del Sur

N°	PROYECTOS	EJE	MILLONES DE US\$	PAÍSES
1	Duplicación de la Ruta 14	MERCOSUR-Chile	370,00	AR (BR) ¹
2	Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia	MERCOSUR-Chile	163,00	UY (AR-BR)
3	Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Río Branco	MERCOSUR-Chile	12,00	BR-UY
4	Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)	MERCOSUR-Chile	800,00	BR (AR-UY)
5	Proyecto Ferroviario Los Andes-Mendoza	MERCOSUR-Chile	251,00	AR-CH
6	Ruta Internacional 60 CH (sector Valparaíso-Los Andes)	MERCOSUR-Chile	286,00	CH (AR)
7	Gasoducto del Noreste Argentino	MERCOSUR-Chile	1.000,00	AR (BO)
8	Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba	Capricornio	10,00	AR-BO
9	Nuevo Puente Presidente Franco-Porto Meira y Centro de Frontera	Capricornio	55,00	PY-BR
10	Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez	Interoceánico	435,00	BO (BR-CH-PE)
11	Anillo Ferroviario de São Paulo (Norte y Sur)	Interoceánico	300,00	BR
12	Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro	Interoceánico	1,2	BO-PY
13	Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija- (1° etapa)	Estación Abaroa Interoceánico	60,00	BO (PY)
14	Carretera Toledo-Pisiga	Interoceánico	76,00	BO (CH)
15	Rehabilitación de la Carretera Iquique-Colchane	Interoceánico	19,00	CH (BO)
16	Rehabilitación del Tramo El Sillar	Interoceánico	30,00	BO (BR-CH-PE)
Subtotal			3.868,20	

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

N°	PROYECTOS	EJE	MILLONES DE US\$	PAÍSES
17	Centro de Frontera de Desaguadero	Andino	7,50	BO-PE
18	Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira	Andino	2,00	CO-VE
19	Recuperación de la navegabilidad por el Río Meta	Andino	108,00	CO-VE
20	Carretera Pasto-Mocoa	Amazonas	183,00	CO
21	Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	285,00	PE (BR)
22	Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	514,00	PE (BR)
23	Puerto Francisco de Orellana	Amazonas	40,00	EC
24	Pavimentación Inapari-Puerto Maldonado-Inambari, Juliaca/Inambari-Cusco	Inambari-Perú-Brasil-Bolivia	694,00	PE (BR)
25	Puente sobre el Río Acre	Perú-Brasil-Bolivia	10,00	BR-PE
26	Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1° etapa: estudios)	Escudo Guayanés	3,30	GY-BR
27	Puente sobre el Río Takutu	Escudo Guayanés	10,00	GY-BR
28	Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Surinam (Paramaribo) (1° etapa)	Escudo Guayanés	0,80	VE-GY-SU
29	Mejorías en la vía New Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowijne	Escudo Guayanés	105,00	SU-GY
30	Exportación por Envíos Postales para PYMES	TICs	1,00	Todos
31	Implementación de Acuerdo de <i>Roaming</i> en América del Sur	TICs	1,00	Todos
Subtotal			1.964,60	
TOTAL			5.832,80	

 En preparación

 En licitación/concesión

 En ejecución

1. Duplicación de la Ruta 14 entre Pasos de los Libres y Gualeguaychú

Inversión total: US\$ 370 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: 2° semestre de 2008

Países: Argentina (Brasil)²

Objetivo

Proveer al flujo de transporte carretero en el Eje MERCOSUR-Chile condiciones de mayor seguridad vial.

Órgano Ejecutor

Dirección Nacional de Vialidad

Coordinador Nacional de IIRSA

Graciela Oporto (Argentina)

Tel: (5411) 4349-7505/07

goporto@minplan.gov.ar

aguari@mecon.gov.ar



EJE MERCOSUR-CHILE GRUPO 1: BELO HORIZONTE - FRONTERA ARGENTINA/BRASIL - BUENOS AIRES



² Se identifica entre paréntesis el país o países vecino(s) influenciado(s) por el proyecto.

Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Tramo 1 licitado y los 8 tramos en fase de estudios y elaboración de proyectos.

Resumen de situación

Todos los estudios están contratados y ya identificada fuente externa (Préstamo BID: Pasos Cordilleranos y Corredores de Integración) y fuentes del Tesoro Nacional y Fondos Fiduciarios.

2. Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia

Inversión total: US\$ 163 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: 2° semestre de 2009

Países: Uruguay (Argentina y Brasil)

Objetivo

Mejorar el tráfico del transporte por carretera de cargas y pasajeros en el eje vial vertebral del MERCOSUR, consolidando la infraestructura vial a los efectos de adecuarse a los nuevos requerimientos del transporte internacional de cargas y complementando la conexión vial Brasil-Uruguay-Argentina en el Eje MERCOSUR-Chile.

Órganos Ejecutores

Dirección Nacional de Vialidad
Corporación Vial del Uruguay

Coordinador Nacional de IIRSA

Victor Rossi (Uruguay)
Tel: (5982) 916-0509
vrossi@mtop.gub.uy



EJE MERCOSUR-CHILE GRUPO 2: PORTO ALEGRE - COLONIA - BUENOS AIRES



Nota: la configuración de este grupo fue analizada en el GTE del Eje MERCOSUR-Chile el 2 de agosto a pedido de Argentina y Uruguay. Los cambios realizados serán incorporados en el próximo informe de la AIC.

Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Tramos con inicio de ejecución de obras, tramos en etapa de licitación y tramos en conclusión de estudios.

Resumen de situación

El proyecto se encuentra en ejecución con obras iniciadas, en etapa de licitación y en fase de conclusión de estudios. El actual gobierno de Uruguay considera necesaria la extensión del corredor hasta Nueva Palmira para su vinculación con una alternativa de conexión física con Argentina a la altura de Zarate-Brazo Largo, y a Fray Bentos centro de importantes inversiones vinculadas a la forestación y lugar de la conexión ya existente con Gualeguaychú, Argentina. La casi totalidad de las obras tienen financiamiento definido, con excepción de los proyectos que todavía requieren estudios de factibilidad.

3. Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Rio Branco

Inversión total: US\$ 12 millones

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: 2° semestre de 2009

Países: Uruguay y Brasil

Objetivo

Mejorar el tráfico del transporte por carretera de cargas y pasajeros en la región, complementar la conexión vial Brasil-Uruguay en el Eje MERCOSUR-Chile, fundamental para el desarrollo del MERCOSUR.

Órganos Ejecutores

Comisión Mixta Brasileña – Uruguay de Licitación
Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (DNIT) (Brasil)
Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay (Dirección Nacional de Vialidad)

Coordinador Nacional de IIRSA

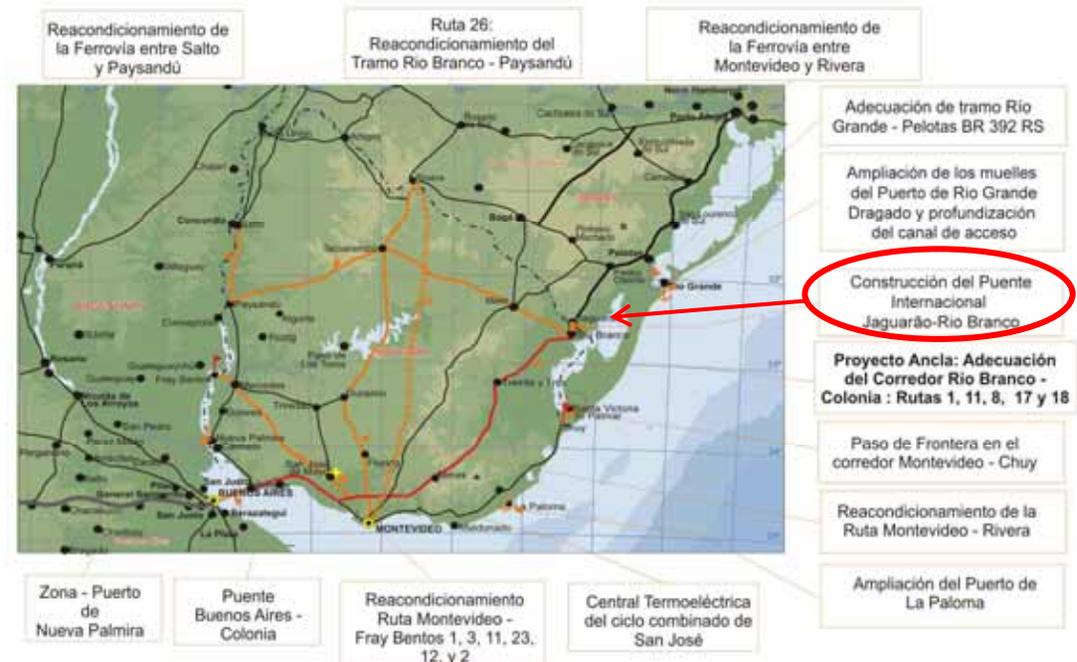
Ariel Garces Pares (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4080, 3223-3862
ariel.pares@planejamento.gov.br
leandro.couto@planejamento.gov.br

Victor Rossi (Uruguay)

Tel: (5982) 916-0509
vrossi@mtop.gub.uy



EJE MERCOSUR-CHILE GRUPO 2: PORTO ALEGRE - COLONIA - BUENOS AIRES



Nota: la configuración de este grupo fue analizada en el GTE del Eje MERCOSUR-Chile el 2 de agosto a pedido de Argentina y Uruguay. Los cambios realizados serán incorporados en el próximo informe de la AIC.

Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Prefactibilidad.

Resumen de situación

Ambos países otorgan prioridad para el desarrollo del proyecto. Las medidas de carácter político-institucional han sido concluidas. Los acuerdos entre los dos países han sido firmados y homologados por los parlamentos respectivos. Ha sido creada y ratificada la Comisión Mixta Brasileña – Uruguay de Licitación. La Comisión se ha reunido dos veces (mayo de 2004 y septiembre de 2004). Ha sido presentado el proyecto de restauración del Puente Maua. Hay un borrador (minuta acordada) de reglamentación de los trabajos de la Comisión. En la reunión de septiembre de 2004, fue acordado en el seno de la Comisión Mixta que el nuevo puente tenga carácter de rodoviario, no siendo excluida en tanto la posibilidad que ambas partes decidan en el futuro la implementación del modo ferroviario. Dado el actual flujo de tránsito, hay una probabilidad grande de que el financiamiento sea público binacional en la etapa de construcción, entregándose en concesión la futura operación de obra.

4. Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia MERCOSUR)

Inversión total: US\$ 800 millones

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: Marzo de 2010

Países: Brasil (Argentina y Uruguay)

Objetivo

Mejorar el flujo vial de carga en el corredor MERCOSUR y reducir el nivel de accidentes en la ruta.

Órgano Ejecutor

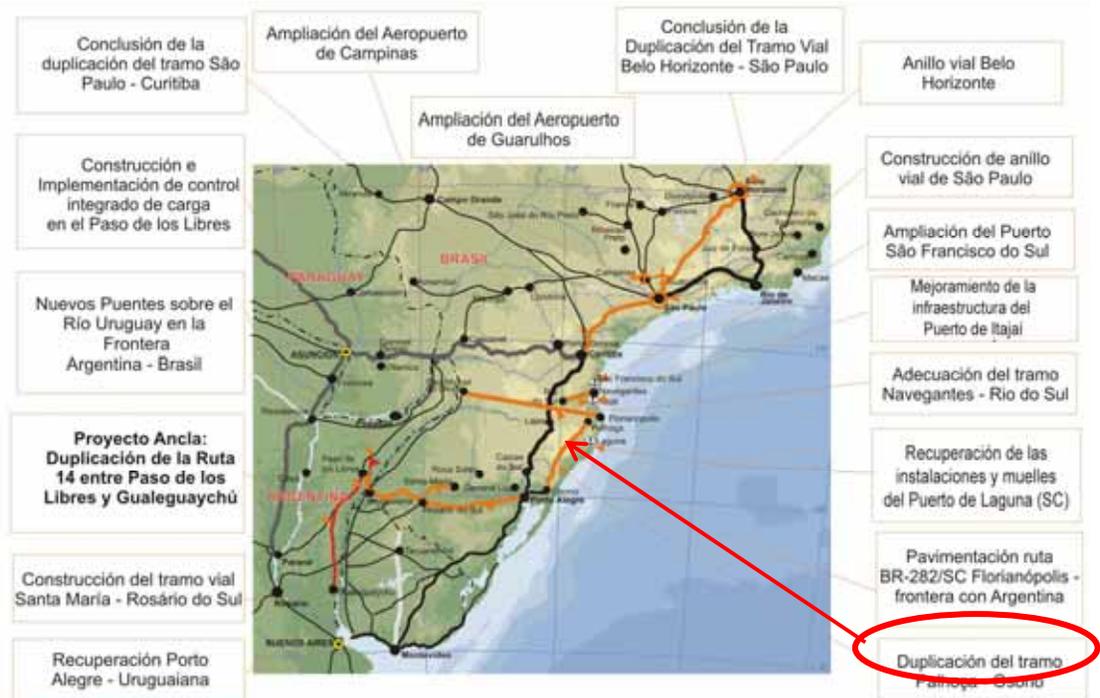
Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (DNIT)

Coordinador Nacional de IIRSA

Ariel Garces Pares (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4080, 3223-3862
ariel.pares@planejamento.gov.br
leandro.couto@planejamento.gov.br



EJE MERCOSUR-CHILE GRUPO 1: BELO HORIZONTE – FRONTERA ARGENTINA/BRASIL – BUENOS AIRES



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Obras en ejecución.

Resumen de situación

El proyecto está dividido en dos etapas: construcción de la carretera y construcción de tres obras de arte en los tramos de Morro dos Cavalos, Formigão y Lagoa Imaruí. La construcción de la carretera está encaminada y la construcción de las obras de arte estará incluida en la licitación de la concesión de la operación de la carretera y quedará a cargo de la concesionaria. El proyecto está inserto en la nómina de proyectos piloto de inversión negociado con el FMI quien deberá garantizar espacio fiscal para los desembolsos. El financiamiento del 60% del valor de la obra está en negociación con el BID. Quedará al sector privado el valor de US\$ 82 millones, referentes a la construcción de las tres obras de arte, que serán considerados como parte de la contrapartida nacional.

5. Proyecto Ferroviario Los Andes-Mendoza

Inversión total: US\$ 251 millones

Modalidad: Privada

Conclusión Prevista: Junio de 2008

Países: Argentina y Chile

Objetivo

Ampliar la capacidad de transporte del Paso Fronterizo "Sistema Cristo Redentor" de forma tal de adaptarlo al flujo creciente de tráfico de carga entre Argentina y Chile y fortalecer el sistema de transporte del Eje MERCOSUR-Chile.

Órgano Ejecutor

Subsecretaría de Transporte Ferroviario (Secretaría de Transporte) y Ministerio de Planificación Federal (Argentina)
Coordinación General de Concesiones - Ministerio de Obras Públicas (Chile)

Coordinador Nacional de IIRSA

Graciela Oporto (Argentina)

Tel: (5411) 4349-7505/07

goporto@minplan.gov.ar

aguari@mecon.gov.ar

Eric Martin González (Chile)

Tel: (562) 449-5306

eric.martin@moptt.gov.cl



EJE MERCOSUR-CHILE GRUPO 3: VALPARAÍSO - BUENOS AIRES



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

En fase de preparación de pliegos para concesión.

Resumen de situación

Los equipos de concesiones de ambos países se encuentran coordinando los términos de los pliegos.

6. Ruta Internacional 60 CH (Sector Valparaíso - Los Andes)

Inversión total: US\$ 286 millones

Modalidad: Privada

Conclusión Prevista: Junio de 2008

Países: Chile (Argentina)

Objetivo

Aumentar la capacidad y standard de la Ruta Internacional 60 CH a fin de absorber el crecimiento de la demanda de tránsito. Es una carretera estructurante que atraviesa transversalmente Chile, iniciándose en la frontera chileno-argentina, en el sector del túnel del Cristo Redentor, y extendiéndose hacia el poniente hasta el Puerto de Valparaíso.

Órgano Ejecutor

Sociedad Concesionaria Autopista de los Andes S.A.

Coordinador Nacional de IIRSA

Eric Martin González (Chile)

Tel: (562) 449-5306

eric.martin@mopt.gov.cl



EJE MERCOSUR-CHILE GRUPO 3: VALPARAÍSO - BUENOS AIRES



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Obras en ejecución.

Resumen de situación

La concesión se inició el 22 de julio de 2004. La construcción comenzó el 27 de enero de 2005. El sector privado está gestionando el financiamiento.

7. Gasoducto del Noreste Argentino

Inversión total: US\$ 1.000 millones

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: 2º semestre de 2007

Países: Argentina (Bolivia)

Objetivo

Asegurar el abastecimiento de gas natural a la región norte y central de Argentina, es decir, la comprendida por las provincias de Salta, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fé y Buenos Aires.

Órgano Ejecutor

Ministerio de Planificación Federal

Coordinador Nacional de IIRSA

Graciela Oporto (Argentina)

Tel: (5411) 4349-7505/07

goporto@minplan.gov.ar

aquari@mecon.gov.ar



EJE MERCOSUR-CHILE GRUPO 5: PROYECTOS ENERGÉTICOS



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Desarrollo de los pliegos de licitación.

Resumen de situación

El proyecto está supeditado a que se definan las condiciones del abastecimiento. Se prevé una Licitación Pública Internacional. La República Argentina debe definir el mecanismo de financiamiento del aporte del sector público previsto.

8. Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza - Yacuiba

Inversión total: US\$ 10 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: Diciembre de 2008

Países: Argentina y Bolivia

Objetivo

Solucionar la compleja situación del cruce fronterizo y permitir la comunicación fluida de los medios de transporte internacional de cargas. El cruce fronterizo integra el principal corredor vial entre Argentina y Bolivia.

Órgano Ejecutor

Comisión Binacional (Comisión Administradora del Acuerdo Argentina-Bolivia)

Coordinador Nacional de IIRSA

Graciela Oporto (Argentina)

Tel: (5411) 4349-7505/07

goporto@minplan.gov.ar

aguari@mecon.gov.ar

Mauricio Navarro (Bolivia)

Tel: (5912) 237-1395

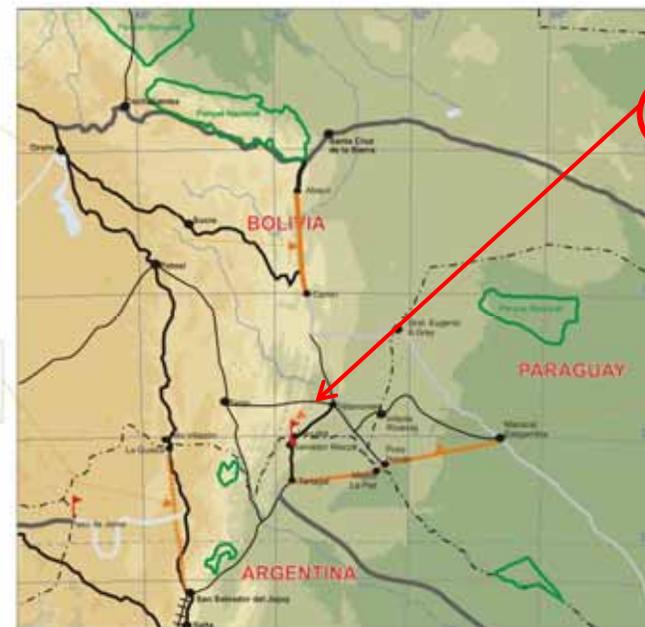
mnavarro@oopp.gov.bo



EJE DE CAPRICORNIO GRUPO 2: INTERCONEXIÓN ARGENTINA - BOLIVIA - PARAGUAY

Proyecto
Complementario:
Carretera
Abapó - Camiri
(Conexión Santa Cruz -
Yacuiba)

Rehabilitación ferrocarril
Jujuy - La Quiaca



Proyecto Ancla:
Puente Binacional
Salvador Mazza-
Yacuiba y
Centro de Frontera

Pavimentación
Tartagal-Misión,
La Paz-Pozo Hondo-
Mariscal Estigarribia

Situación Actual del Proyecto

Etapas actuales

Realizada la factibilidad técnica, económica y ambiental y el proyecto de ingeniería.

Resumen de situación

El 19 de marzo de 2004 los países suscribieron un acuerdo para la construcción del puente, definiendo su ubicación, características básicas de las obras, distribución de costos y su sistema de ejecución. Tal acuerdo, que deberá ser ratificado por los países, define a su vez que la administración y evaluación del acuerdo suscrito se desarrollará a través de una Comisión Administradora (Comisión YASMA) con capacidad de licitar. A partir de la evaluación de los países de los estudios de factibilidad, la Comisión YASMA debe acordar el proyecto definitivo estableciendo la ubicación del Centro Integrado de Frontera.

9. Nuevo Puente Presidente Franco - Porto Meira y Centro de Frontera

Inversión total: US\$ 55 millones

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: 4° trimestre de 2008

Países: Brasil y Paraguay

Objetivo

Descongestionar el tráfico del Puente de la Amistad entre Foz de Iguazú y Ciudad del Este; promover el ordenamiento urbano de las ciudades fronterizas, desviando el tráfico pesado de carga para una vía perimetral para desarrollar conexiones más rápidas y eficientes entre los sistemas de transporte binacionales; y optimizar el sistema de control integrado de frontera.

Órgano Ejecutor

Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (Brasil)
Ministerio de Obras Publicas de Paraguay

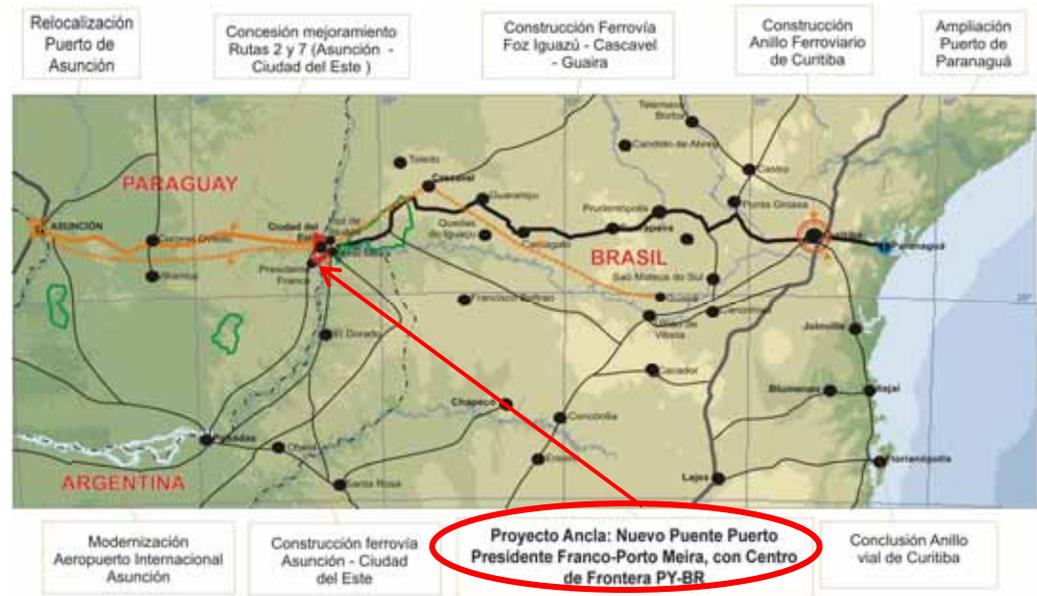
Coordinador Nacional de IIRSA

Ariel Garces Pares (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4080, 3223-3862
ariel.pares@planejamento.gov.br
leandro.couto@planejamento.gov.br

Roberto Salinas (Paraguay)
Tel: (59521) 414-9612, 414-9845
rsalinas@pol.com.py
iirsa@mopc.gov.py



EJE DE CAPRICORNIO GRUPO 3: INTERCONEXIÓN PARAGUAY – BRASIL



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Desarrollo de los estudios de viabilidad técnica, económica y ambiental.

Resumen de situación

Existe un acuerdo firmado entre los dos países (septiembre de 1992), aprobado por los respectivos parlamentos, actualizado por un Memorando de Entendimiento del 14 de octubre de 2003 en el que se ratifica la voluntad de ejecutar un nuevo puente internacional. El Memorando de Entendimiento creó una Comisión Mixta Brasileña-Paraguaya para el desarrollo de los estudios técnicos del proyecto y para proceder a la adjudicación de las obras.

10. Construcción de la Carretera Pailón - San José - Puerto Suárez

Inversión total: US\$ 435 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: Junio de 2008

Países: Bolivia (Brasil, Chile y Perú)

Objetivo

La carretera Pailón – Puerto Suárez es parte del principal Corredor de Integración de Bolivia, que une el extremo este con el extremo oeste, el cual concentra una importante proporción de la población y actividad económica del país. Complementa la integración regional entre los puertos de Perú y Chile sobre el Pacífico con los puertos de Brasil sobre el Atlántico, atravesando Bolivia.

Órgano Ejecutor

Servicio Nacional de Caminos

Coordinador Nacional de IIRSA

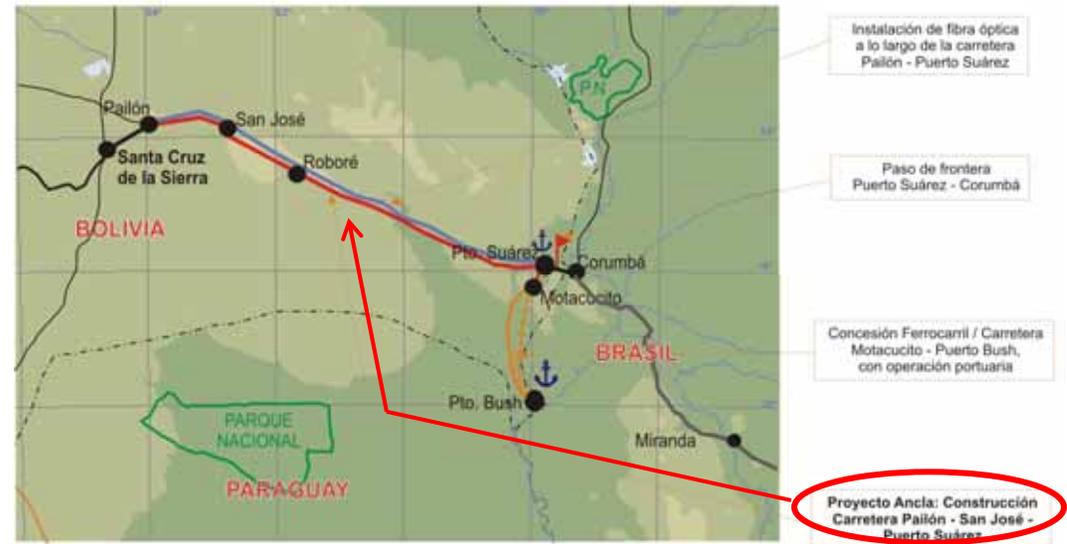
Mauricio Navarro (Bolivia)

Tel: (5912) 237-1395

mnavarro@oopp.gov.bo



EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL GRUPO 3: CONEXIÓN SANTA CRUZ - PUERTO SUÁREZ - CORUMBÁ



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Obras adjudicadas y contratadas, excepto dos tramos que están actualmente en proceso de adjudicación y licitación respectivamente.

Resumen de situación

La pavimentación de la carretera Pailón-Puerto Suárez se compone de 6 importantes tramos: a) Puente en Pailón de 1,2 km de US\$ 25,3 millones; b) Paraíso-El Tinto de 124 km, inversión de US\$ 60 millones con financiamiento concesional del BID, en proceso de adjudicación; c) El Tinto-San José de 82 km con una inversión de US\$ 45 millones con financiamiento asegurado de la Unión Europea, en proceso de licitación; d) San José-Roboré de 144 km con una inversión de US\$ 74 millones, con financiamiento CAF, con 60% de avance en las obras; e) Roboré-El Carmen de 140 km con una inversión de US\$ 118 millones, en proceso de financiamiento con el PROEX del Banco do Brasil y CAF; y f) El Carmen-Puerto Suárez-Arroyo Concepción, de 108 km, con una inversión de US\$ 93 millones, en proceso de financiamiento con el PROEX del Banco do Brasil y CAF. El Proyecto incorpora un componente socio-ambiental por US\$ 20 millones financiado por el BID.

11. Anillo Ferroviário de São Paulo (Norte y Sur)

Inversión total: US\$ 300 millones

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: Octubre de 2009

Países: Brasil

Objetivo

Reordenamiento y expansión de los flujos de carga que tienen origen, destino y pasaje por la región metropolitana de São Paulo (RMSP). Eso posibilitará la reducción de conflictos entre el tráfico de carga y el de los trenes metropolitanos de pasajeros y una participación mayor del modo ferroviario en los flujos de pasaje por la RMSP, además de facilitar el acceso a los puertos de Santos y São Sebastião (SP) y de Sepetiba (RJ).

Órgano Ejecutor

Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (DNIT)

Coordinador Nacional de IIRSA

Ariel Garces Pares (Brasil)

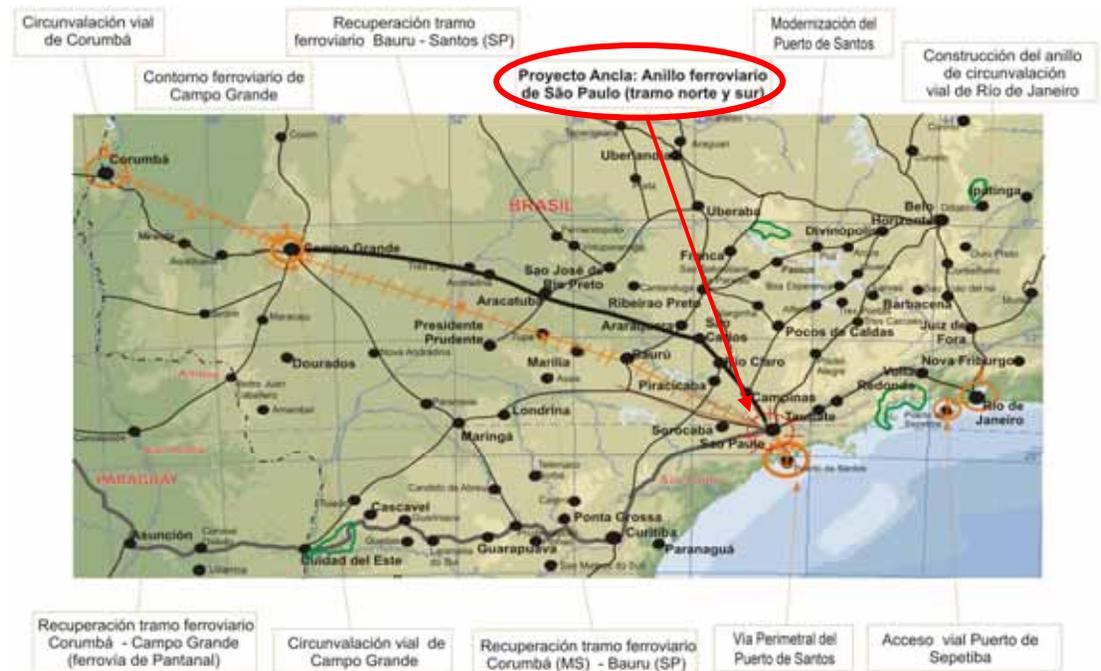
Tel: (5561) 3429-4080, 3223-3862

ariel.pares@planejamento.gov.br

leandro.couto@planejamento.gov.br



EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL GRUPO 2: OPTIMIZACIÓN DEL CORREDOR CORUMBÁ - SÃO PAULO - SANTOS - RIO DE JANEIRO



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Estudios ambientales y planeamiento general del proyecto en ejecución.

Resumen de situación

El poder concedente a través de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) está en pleno proceso de revisión de la regulación existente en lo que respecta a integración operacional y comercial entre las cinco concesionarias que actúan en el Estado de São Paulo (America Latina Logística-ALL, Novoeste, Ferrobán, FCA y MRS Logística).

12. Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro

Inversión total: US\$ 1,2 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: 1° semestre de 2007

Países: Bolivia y Paraguay

Objetivo

Desarrollar la infraestructura y los servicios necesarios para permitir un eficiente tránsito de personas y cargas entre Bolivia y Paraguay, a través de la construcción y la instalación de un Centro de Frontera con Control Integrado.

Órgano Ejecutor

Comisión Mixta Paraguaya - Boliviana
Ministerio de Obras Públicas de Paraguay
Ministerio de Obras Públicas de Bolivia

Coordinador Nacional de IIRSA

Mauricio Navarro (Bolivia)
Tel: (5912) 237-1395
mnavarro@oopp.gov.bo

Roberto Salinas (Paraguay)
Tel: (59521) 414-9612, 414-9845
rsalinas@pol.com.py
iirsa@mopc.gov.py



EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL GRUPO 1: CONEXIÓN CHILE - BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL



Situación Actual del Proyecto

Etapas actuales

En fase de contratación de los recursos para los estudios de prefactibilidad.

Resumen de situación

Se ha solicitado al BID una cooperación técnica de hasta US\$ 30 mil para desarrollar los estudios de prefactibilidad (con estudio de localización del centro de frontera) en base al perfil y anteproyecto elaborado por el MOPC de Paraguay. Se solicitará a Bolivia su no-objeción para el desarrollo de los estudios respectivos. Las obras de pavimentación del tramo paraguayo (Mariscal Estigarribia-Infante Rivarola) se prevé su finalización durante el 2º semestre de 2006. Las obras de pavimentación entre Villamontes-Hito BR 94 (Bolivia) se prevén su inicio a mediados de 2005 para completarse a fines del año 2006.

13. Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1° etapa)

Inversión total: US\$ 60 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: Marzo de 2007

Países: Bolivia (Paraguay)

Objetivo

Desarrollar la infraestructura y los servicios necesarios para permitir un eficiente tránsito de personas y cargas entre Bolivia y Paraguay, a través de la construcción y la instalación de un Centro de Frontera con Control Integrado.

Órgano Ejecutor

Servicio Nacional de Caminos

Coordinador Nacional de IIRSA

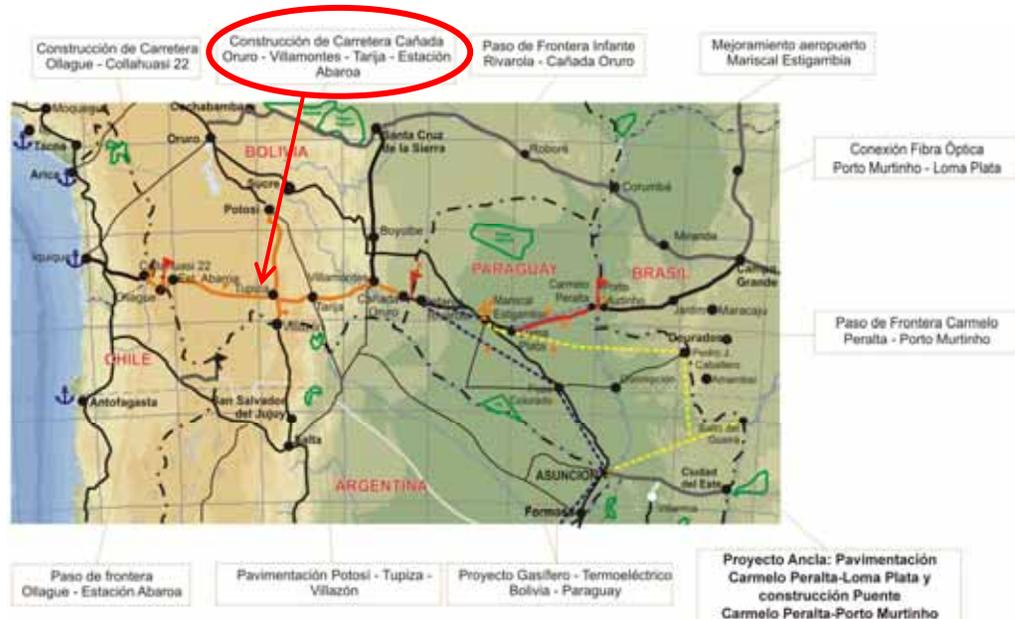
Mauricio Navarro (Bolivia)

Tel: (5912) 237-1395

mnavarro@oopp.gov.bo



EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL GRUPO 1: CONEXIÓN CHILE - BOLIVIA - PARAGUAY - BRASIL



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Obras en licitación en etapa final.

Resumen de situación

Estudios técnicos concluidos, licencia ambiental otorgada y modelo de financiamiento definido. Las condiciones del financiamiento de las obras serán definidas al término del proceso de licitación. Los oferentes propondrán al gobierno de Bolivia financiamiento en condiciones concesionales o próximas, en un contrato "llave en mano" con un plazo y costo de obra fijos que incluye la supervisión.

14. Carretera Toledo-Pisiga

Inversión total: US\$ 76 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: 2° semestre de 2007

Países: Bolivia (Chile)

Objetivo

Complementar la vinculación de Bolivia y de los países del Eje Interoceánico con el Puerto de Iquique, buscando la reactivación de la economía y el desarrollo social de una zona minera y comercial muy importante en Bolivia, conectando con la vía hacia el Atlántico a través de Oruro-Cochabamba-Santa Cruz-Puerto Suárez-Santos.

Órgano Ejecutor

Servicio Nacional de Caminos

Coordinador Nacional de IIRSA

Mauricio Navarro (Bolivia)

Tel: (5912) 237-1395

mnavarro@oopp.gov.bo



EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL GRUPO 5: CONEXIÓN CHILE-BOLIVIA: ARICA-LA PAZ + IQUIQUE-ORURO-COCHABAMBA



Situación Actual del Proyecto

Etapas actuales

Obras en ejecución en un tramo, en licitación en otro tramo y en gestión para financiamiento en otro tramo.

Resumen de situación

El proyecto se estructura en tres tramos: Toledo-Ancaravi-Huachacalla-Pisiga. El primero, Toledo-Ancaravi de 52,8 km, con una inversión de US\$ 23 millones, será financiado por una cooperación no reembolsable del gobierno de Italia. El segundo, Ancaravi-Huachacalla de 72 km con una inversión de US\$ 23 millones cuenta con financiamiento de CAF en actual ejecución. El último, Huachacalla-Pisiga de 77 km, con una inversión de US\$ 30 millones solicitada en la Cuenta del Milenio en el marco de un Plan de Proyectos Sociales (cooperación no reembolsable).

15. Rehabilitación de la Carretera Iquique-Colchane

Inversión total: US\$ 19 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: Diciembre de 2008

Países: Chile (Bolivia)

Objetivo

Ampliación de la capacidad y mejoramiento del diseño – standard de la Ruta A-55. Este proyecto tiene la posibilidad de dar conexión al Puerto de Iquique con zonas del sur y centro de Bolivia, como son Oruro y Cochabamba, además de permitir a través de estas rutas la conectividad con zonas orientales de Santa Cruz y Puerto Suárez. Esta conexión facilitaría el desarrollo del sur de Bolivia, facilitando su acceso a las demandas de bienes de la ciudad de Iquique, y permitiendo una salida directa a terceros países a través del puerto.

Órgano Ejecutor

Ministerio de Obras Públicas

Coordinador Nacional de IIRSA

Mauricio Navarro (Bolivia)

Tel: (5912) 237-1395

mnavarro@oopp.gov.bo

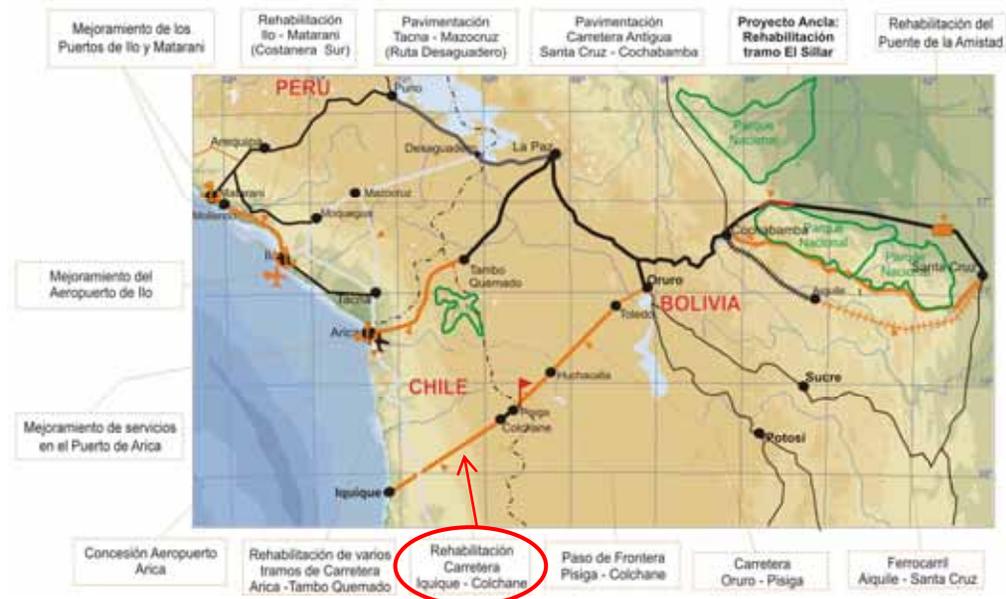
Eric Martin González (Chile)

Tel: (562) 449-5306

eric.martin@moptt.gov.cl



EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL GRUPO 5: CONEXIÓN CHILE-BOLIVIA: ARICA-LA PAZ + IQUIQUE-ORURO-COCHABAMBA



Situación Actual del Proyecto

Etapas actuales

Obras en ejecución en un tramo y en gestión de los estudios de ingeniería para otro tramo.

Resumen de situación

El proyecto se ejecuta por etapas. Del km 0 al 50 se ha ejecutado una repavimentación asfáltica de doble tratamiento. Del km 50 al km 102 el estado es regular: se encuentran en ejecución asfaltos de doble tratamiento por tramos, con fecha de término diciembre de 2006. Del km 102 al km 173 el estado es regular: se prevén desarrollar los estudios de ingeniería, restando la asignación de recursos presupuestarios para su ejecución).

16. Rehabilitación del Tramo El Sillar

Inversión total: US\$ 30 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: 3° trimestre de 2009

Países: Bolivia (Brasil, Chile y Perú)

Objetivo

Proyecto estratégico para la unión de las alturas occidentales de Bolivia con los llanos de la región oriental y su conexión a Puerto Suárez-Corumbá, que procura solucionar el sector crítico de la nueva carretera Santa Cruz-Cochabamba (4000 vehículos/día), donde existen fallas de orden geológico, de drenajes, topográfico, etc., amplificadas en época de lluvias por las crecidas del río aledaño (Espíritu Santo), que dificultan la fluida interconexión de orden nacional e internacional.

Órgano Ejecutor

Servicio Nacional de Caminos

Coordinador Nacional de IIRSA

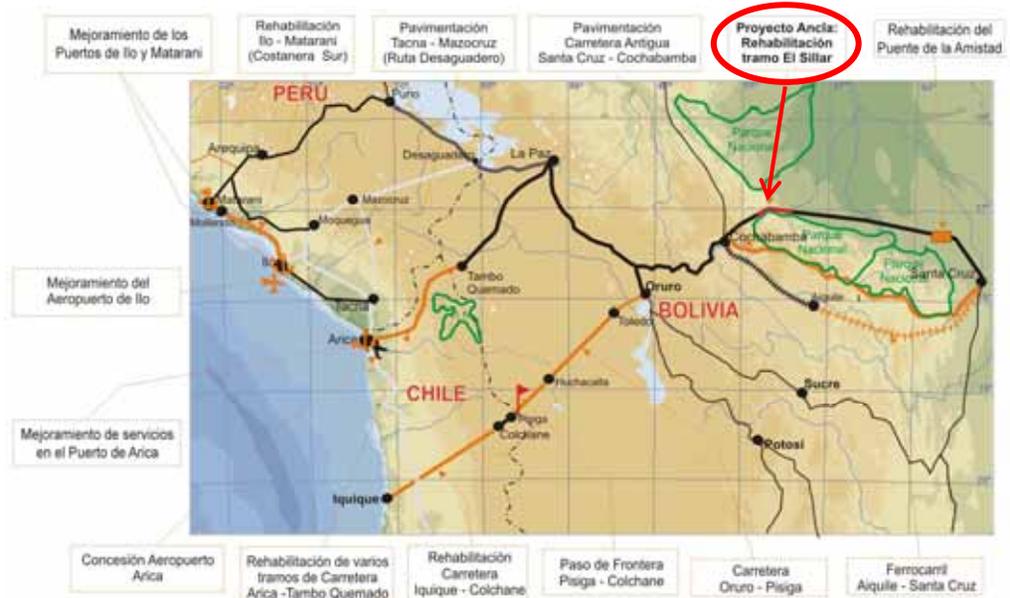
Mauricio Navarro (Bolivia)

Tel: (5912) 237-1395

mnavarro@oopp.gov.bo



EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL GRUPO 5: CONEXIÓN CHILE-BOLIVIA: ARICA-LA PAZ + IQUIQUE-ORURO-COCHABAMBA



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Obras preliminares en ejecución que permitirán decidir la ejecución o no del estudio de alternativas técnicas.

Resumen de situación

La carretera actual presenta interrupciones del asfaltado por socavación provocada por el río Espíritu Santo, generando intransitabilidad del Eje troncal del país en épocas de lluvia (noviembre – marzo). Este problema se ha ampliado a 14 tramos de entre 100 m y 1,5 km de la carretera más allá de El Sillar hacia Santa Cruz, deteriorando la capa asfáltica por socavación y problemas de drenaje. Entre 2001 y 2004 se ha colocado pavimento rígido en una sección aproximada de 22 km (además de obras de mejoramiento de drenaje) con financiamiento no reembolsable de USAID. Se está planificando concluir las obras de pavimento rígido y mejoramiento de drenaje a lo largo de todo El Sillar con fondos de USAID (8 km) durante el 2° semestre de 2005, para luego evaluar el efecto que permitirá decidir la ejecución o no del estudio de alternativas técnicas.

17. Centro de Frontera de Desaguadero

Inversión total: US\$ 7,5 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: 2° semestre de 2007

Países: Bolivia y Perú

Objetivo

Implantar un centro de control binacional integrado y ágil de flujo de personas, mercancías y vehículos entre Perú y Bolivia y otros países de la región que facilite el flujo comercial y potencie las relaciones económicas entre las regiones andinas de Perú y Bolivia, que funcionan a través de vías pavimentadas existentes y ampliarlas hacia la zona andina central de Perú y noroeste andino argentino.

Órgano Ejecutor

Ministerio Relaciones Exteriores (ambos países)
Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Perú)
Ministerios de Hacienda y de Servicios y Obras Públicas (Bolivia)

Coordinador Nacional de IIRSA

Mauricio Navarro (Bolivia)
Tel: (5912) 237-1395
mnavarro@oopp.gov.bo

Mario Velez Malqui (Perú)
Tel: (511) 311-2774, 975 51355
mvelez@rree.gov.pe



EJE ANDINO GRUPO 8: CONEXIÓN PERÚ - BOLIVIA



Situación Actual del Proyecto

Etapas actuales

Pre-licitación (Perú y Bolivia)

Resumen de situación

El paso de Desaguadero está situado en el Puente Internacional de Desaguadero, sobre el río del mismo nombre, entre las poblaciones homónimas en Bolivia y Perú y es el paso de frontera más importante entre Bolivia y Perú. Por Desaguadero transita el 90% del comercio entre Bolivia y Perú. En el contexto de IIRSA, se ha seleccionado al Paso de Frontera de Desaguadero como una de las cinco experiencias piloto para la modernización del Tránsito Aduanero Internacional, que servirá para replicar en los otros países de la región. En el lado peruano, el proyecto se encuentra en las etapas finales de gestión de financiamiento con el BID para su ejecución, mientras que en Bolivia, el proyecto se encuentra en las etapas iniciales de gestión de financiamiento con el BID y la CAF para su ejecución.

18. Paso de Frontera Cúcuta - San Antonio del Táchira

Inversión total: US\$ 2 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: (*)

Países: Colombia y Venezuela

Objetivo

Facilitar el paso de vehículos, mercancías y personas en el paso fronterizo Cúcuta – San Antonio / Ureña, a través de la implementación de un Sistema Integrado de Control Fronterizo.

Órgano Ejecutor

Ministerio de Transporte (Colombia)
Ministerio de Infraestructura (Venezuela)
Mesa Binacional de Transporte Venezuela – Colombia

Coordinador Nacional de IIRSA

Lyda Milena Esquivel (Colombia)
Tel: (571) 596-0300 extensión 2160
lesquivel@dnv.gov.co

Ángel Salazar (Venezuela)
Tel: (58212) 507-0805/0804
angelsalaz@hotmail.com
asalazar@mpd.gov.ve



EJE ANDINO GRUPO 2: CONEXIÓN VENEZUELA - COLOMBIA - ECUADOR (RUTA ACTUAL)



(*) Se definirá en los estudios

Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Estudios y diagnósticos para la implantación del Sistema Integrado de Control Fronterizo.

Resumen de situación

El Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio forma parte de los pasos de frontera seleccionados para trabajar a modo de piloto como parte del Plan de Trabajo del Proceso Sectorial de Integración sobre Facilitación de Pasos de Frontera de la Iniciativa IIRSA. El Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA ha conformado un equipo técnico especializado para apoyar los trabajos de diagnóstico y diseño de soluciones para los pasos piloto seleccionados. Este equipo técnico se reunió con las autoridades venezolanas involucradas en los distintos aspectos de gestión del Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio. Está pendiente la reunión equivalente con las autoridades colombianas. La Mesa Binacional de Transporte servirá de contraparte técnica para los trabajos de diagnóstico y diseño, según lo indicado para los estudios requeridos.

19. Recuperación de la Navegabilidad por el Río Meta

Inversión total: US\$ 108 millones (Colombia)

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: Noviembre de 2009

Países: Colombia y Venezuela

Objetivo

Desarrollar un corredor intermodal de transporte recuperando la navegabilidad por el Río Meta de forma sustentable y/o sostenible para incentivar intercambios entre regiones de Colombia y Venezuela e integrar regiones apartadas a los centros de distribución y consumo con el fin de mejorar el nivel de vida de sus habitantes.

Órgano Ejecutor

Ministerio de Transporte (Colombia)
Ministerio de Infraestructura (Venezuela)
Ministerios de Ambiente de ambos países

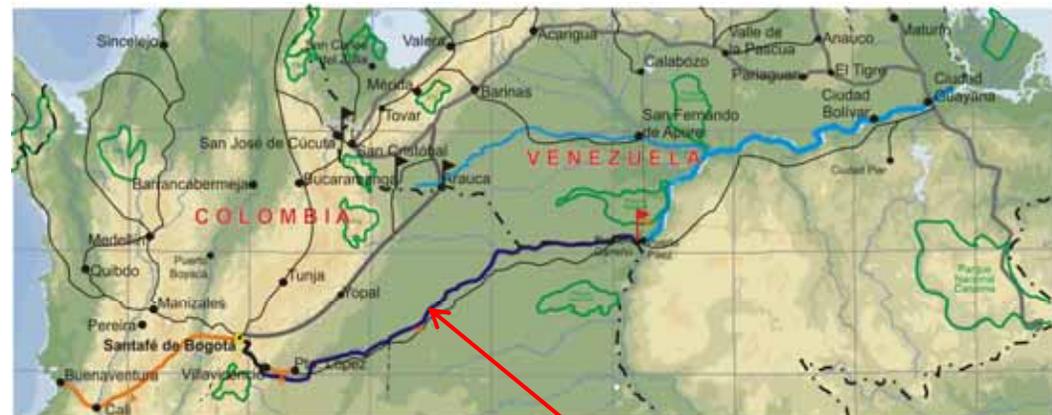
Coordinador Nacional de IIRSA

Lyda Milena Esquivel (Colombia)
Tel: (571) 596-0300 extensión 2160
lesquivel@dnp.gov.co

Ángel Salazar (Venezuela)
Tel: (58212) 507-0805/0804
angelsalaz@hotmail.com
asalazar@mpd.gov.ve



EJE ANDINO GRUPO 4: CONEXIÓN PACÍFICO - BOGOTÁ - META - ORINOCO - ATLÁNTICO



Bogotá-Buenaventura
Tramo Buga-Buenaventura

Tramos faltantes de
pavimentación entre
Villavicencio y Puerto
López

Proyecto Ancla: Navegabilidad
del Río Meta

Paso de frontera
en Puerto Carreño

Situación Actual del Proyecto

Etapas actuales

Actualización de parte de los estudios técnicos, pre-licitación (parte del proyecto), inicio gestión de financiamiento total del proyecto (Colombia) y en fase de definición de los estudios técnicos ambientales (Venezuela).

Resumen de situación

En Colombia se están actualizando parte de los estudios técnicos, iniciando la pre-licitación de parte del proyecto y se inicia la gestión de financiamiento total del proyecto, mientras que en Venezuela los estudios técnicos ambientales están en fase de definición con base en los lineamientos de la Comisión Binacional de Cuencas Hidrográficas.

20. Carretera Pasto-Mocoa

Inversión total: US\$ 183 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: Diciembre de 2010

Países: Colombia

Objetivo

Propiciar una mayor integración de la red de infraestructura de transporte de Colombia con Ecuador, Perú y Brasil, mediante el mejoramiento de la comunicación por vía terrestre entre los países, que permita consolidar el corredor de transporte intermodal Tumaco-Puerto Asís-Belem do Pará, como un mecanismo eficiente en la promoción del desarrollo del sur de Colombia y el norte de Ecuador, Perú y Brasil, fortaleciendo el comercio entre los países del Eje del Amazonas.

Órgano Ejecutor

Instituto Nacional de Vías

Coordinador Nacional de IIRSA

Lyda Milena Esquivel (Colombia)
Tel: (571) 596-0300 extensión 2160

lesquivel@dnv.gov.co



EJE DEL AMAZONAS GRUPO 1: ACCESO A LA HIDROVÍA DEL PUTUMAYO



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Concluidos los diseños finales de los tramos principales. El otorgamiento de las licencias ambientales se encuentra próximo.

Resumen de situación

Esta carretera fue construida hacia los años '30 del siglo pasado y cuenta con muy bajas especificaciones técnicas que han limitado el tránsito de vehículos y, con ello, se ha dificultado el desarrollo comercial y económico de la región. La falta de una vía de mejores especificaciones ha limitado la integración de la región sur de Colombia con las regiones limítrofes de Ecuador, Perú y Brasil.

21. Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos

Inversión total: US\$ 285 millones

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: Diciembre de 2008 (*)

Países: Perú (Brasil)

Objetivo

Mejorar la infraestructura y la operación del eje intermodal, promoviendo la modernización de los servicios logísticos y los puertos que operan a lo largo del mismo para así consolidar el corredor de integración costa – sierra – selva de la región norte de Perú y su complementariedad regional con el Estado de Amazonas de Brasil, y así impulsar el comercio internacional.

Órgano Ejecutor

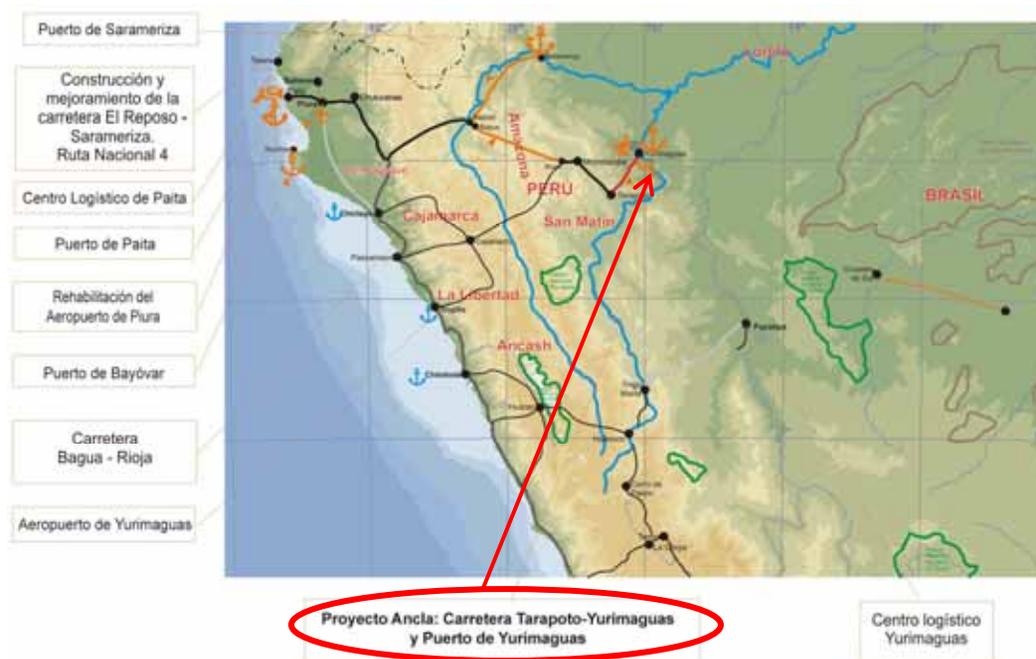
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Autoridad Portuaria Nacional (APN)
Empresas concesionarias de carreteras, puertos y centros logísticos

Coordinador Nacional de IIRSA

Mario Velez Malqui (Perú)
Tel: (511) 311-2774, 975 51355
mvelez@rree.gov.pe



EJE DEL AMAZONAS GRUPO 3: ACCESO A LA HIDROVÍA DEL HUALLAGA-MARAÑÓN



(*) Fecha de conclusión del último proyecto (Centro Logístico de Iquitos)

Situación Actual del Proyecto

Etapas actuales

Otorgada la buena pro de la concesión de los proyectos viales. Los demás proyectos necesitan de estudios con la excepción del Puerto de Paita que se espera dar en concesión pronto.

Resumen de situación

En mayo de 2005 fue adjudicada la concesión del Eje Amazonas Ramal Norte. El esquema de la concesión comprende la ejecución por el concesionario de los tramos Paita-Piura (58.7 km), Piura-Dv. Olmos (163 km.), Naranjitos-Corontochaca (40 km.), Rioja-Tarapoto (31 km., sectores críticos) y mejoramiento de la carretera Tarapoto – Yurimaguas (114 Km.) con una inversión total de US\$ 158 millones. Asimismo, se está ejecutando con recursos públicos y endeudamiento externo los tramos de la carretera Olmos-Corral Quemado (por concluir en mayo 2005, con una inversión total de US\$ 60 millones) y el tramo km 114-Yurimaguas de la carretera Tarapoto-Yurimaguas (con una inversión de US\$ 6.0 millones). El 10 de marzo de 2005 se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (DS N° 006-2005-MTC), elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y aprobado por el MTC y contó con la opinión y aportes de los diferentes gremios laborales y empresariales del sector. El PNDP es una herramienta indispensable para iniciar el proceso de modernización de los puertos. Asimismo, PROINVERSION y la Autoridad Portuaria Nacional firmaron un convenio para promover la inversión privada en puertos.

22. Carretera Lima–Tingo María–Pucallpa, Puertos y Centros Logísticos

Inversión total: US\$ 514 millones

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: Diciembre de 2008 (*)

Países: Perú (Brasil)

Objetivo

Incrementar la competitividad de la vía de integración costa – sierra – selva en el corredor central del territorio peruano, interconectando el principal centro urbano industrial del país, su zona central y los Estados de Acre y Amazonas del Brasil, así como potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

Órgano Ejecutor

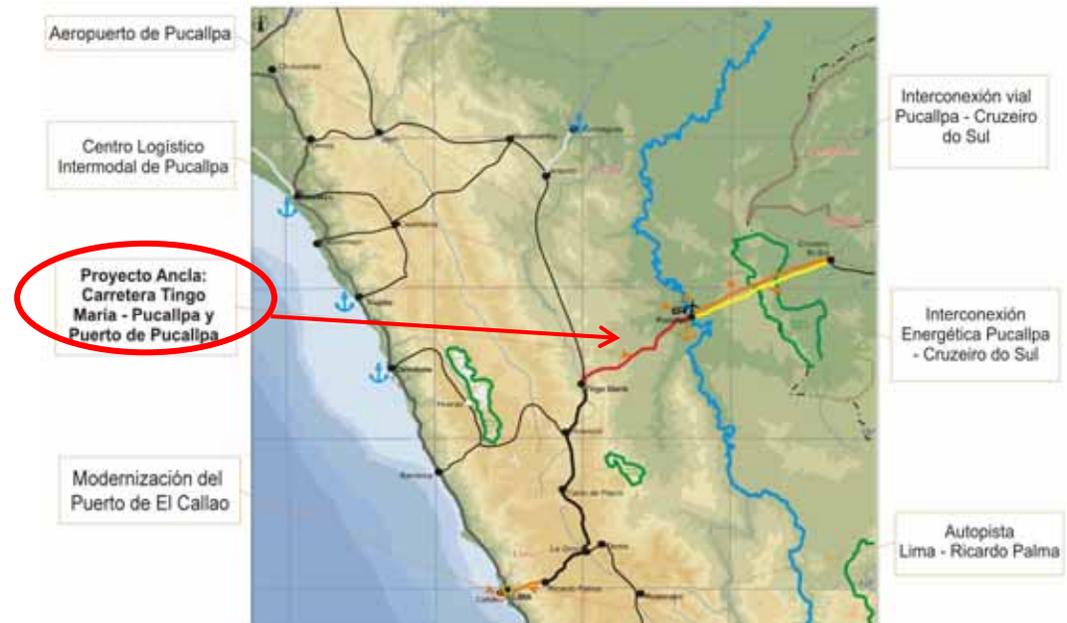
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Autoridad Portuaria Nacional (APN)
Empresas concesionarias de carreteras, puertos y centros logísticos

Coordinador Nacional de IIRSA

Mario Velez Malqui (Perú)
Tel: (511) 311-2774, 975 51355
mvelez@rree.gov.pe



EJE DEL AMAZONAS GRUPO 4: ACCESO A LA HIDROVÍA DEL UCAYALI



(*) Fecha de conclusión del último proyecto (Modernización del Puerto de Pucallpa)

Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Casi todos los tramos del proyecto vial se encuentran en ejecución o en proceso de licitación. Los demás proyectos necesitan de estudios.

Resumen de situación

En el 1° semestre de 2007 será adjudicada la concesión del Eje Amazonas Centro de IIRSA. El esquema de la concesión comprende la ejecución por el concesionario de los tramos Puente Pumahuasi-Puente Chino (35.4 km) y San Alejandro-Neshuya (50.0 km) con una inversión total de US\$ 65 millones. Asimismo, se está ejecutando con recursos públicos y endeudamiento externo diversos tramos a nivel de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento, a fin de dotar a esta vía de una adecuada transitabilidad. El 10 de marzo de 2005 se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y aprobado por el MTC y contó con la opinión y aportes de los diferentes gremios laborales y empresariales del sector. El PNDP es una herramienta indispensable para iniciar el proceso de modernización de los puertos. Asimismo, PROINVERSION y la Autoridad Portuaria Nacional firmaron un Convenio para promover la inversión privada en puertos.

Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Perfil realizado. Gestión de recursos para los estudios de prefactibilidad y factibilidad.

Resumen de situación

Este proyecto se encuentra en etapa de perfil. El siguiente paso será contratar estudios de prefactibilidad y factibilidad. En la actualidad se ha definido la ubicación del puerto, para lo cual se han hecho levantamientos de información batimétricas, topográficas y de servicios básicos en zonas potenciales.

24. Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca / Inambari-Cusco

Inversión total: US\$ 694 millones

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: Diciembre de 2008

Países: Perú (Brasil)

Objetivo

Mejorar y rehabilitar la infraestructura vial de la macro región sur del Perú que vincula con los Estados de Acre y Rondonia de Brasil y así facilitar los flujos de pasajeros y carga entre dichas regiones y los mercados internacionales a los que se accede a través de la Cuenca del Pacífico, impulsando así el proceso de integración regional.

Órgano Ejecutor

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (organismo concedente)
Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PREINVERSIÓN) (organismo promotor de concesión)
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de uso Público (OSITRAN) (organismo supervisor de la concesión)
Empresas concesionarias de carreteras (ejecutoras del proyecto)

Coordinador Nacional de IIRSA

Mario Velez Malqui (Perú)
Tel: (511) 311-2774, 975 51355
mvelez@rree.gov.pe



EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA GRUPO 1: CORREDOR PORTO VELHO – RÍO BRANCO – PUERTO ASSIS – PUERTO MALDONADO – CUSCO / JULIACA – PUERTOS DEL PACÍFICO



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

El proyecto ha sido concesionado en junio de 2005. Se espera iniciar la ejecución del proyecto en el 2º semestre de 2005.

Resumen de situación

Este proyecto es parte del desarrollo del Eje Interoceánico del Sur de Perú, que contempla el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de los tramos viales que conforman un corredor con una longitud de 2.586 km que vincula la Frontera de Perú con Brasil (Estados de Acre y Rondonia) a los puertos del Pacífico (Ilo y Matarani). El 19 de enero de 2005 se convocaron a concesión los tramos del proyecto que requieren mejoramiento (asfaltado) en 1.009 km por un total de US\$ 694 millones. Se otorgó la Buena Pro en Junio del 2005. La concesión comprende la formulación del estudio definitivo y la ejecución de obras.

25. Puente sobre el Río Acre

Inversión total: US\$ 10 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: Diciembre de 2005

Países: Brasil y Perú

Objetivo

Impulsar el desarrollo de la infraestructura física y la integración transfronteriza en América del Sur, además de proporcionar a Brasil y a la macro región sur de Perú el acceso a los Puertos Marítimos peruanos de Ilo, Matarani y San Juan en el Pacífico y viceversa.

Órgano Ejecutor

Departamento de Carreteras de Acre (DERACRE), con la supervisión del Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT)

Coordinador Nacional de IIRSA

Ariel Garces Pares (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4080, 3223-3862
ariel.pares@planejamento.gov.br
leandro.couto@planejamento.gov.br

Mario Velez Malqui (Perú)

Tel: (511) 311-2774, 975 51355
mvelez@rree.gov.pe



EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA GRUPO 1: CORREDOR PORTO VELHO – RÍO BRANCO – PUERTO ASSIS – PUERTO MALDONADO – CUSCO / JULIACA – PUERTOS DEL PACÍFICO

Paso de Frontera
y construcción de
CEBAF
(Perú - Brasil)

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



Puente sobre
el Río Acre

Aeropuerto
Puerto Maldonado

Situación Actual del Proyecto

Etapas actuales

El proyecto está en la fase de ejecución con un avance de 60%.

Resumen de situación

El proyecto está en la fase de ejecución con un avance de 60% (infra y meso estructura 100% - superestructura 20%). Existen recursos aprobados y disponibles en el Presupuesto General 2005 (R\$ 7.100.000). Se ha solicitado al Ministerio de Planeamiento un crédito suplementario de R\$ 15 millones.

26. Carretera Boa Vista - Bonfim – Lethem - Linden-Georgetown (1° etapa: estudios)

Inversión total: US\$ 3,3 millones (1° etapa)

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: 2° semestre de 2008

Países: Guyana y Brasil

Objetivo

Proveer una conexión en el transporte entre Brasil y Guyana para facilitar el comercio y el intercambio cultural entre los dos países. El mejoramiento de esta carretera interconectará y facilitará el comercio con el estado de Roraima en Brasil y también proveerá una completa integración de los países en el Eje del Escudo Guayanés ya que intersecta con la red de transporte este-oeste propuesta uniendo Venezuela con Guyana, Surinam y Guayana Francesa.

Órgano Ejecutor

Works Services Group, Ministry of Public Works & Communication, Government of Guyana (Ministerio de Obras Públicas y Comunicación, Guyana)

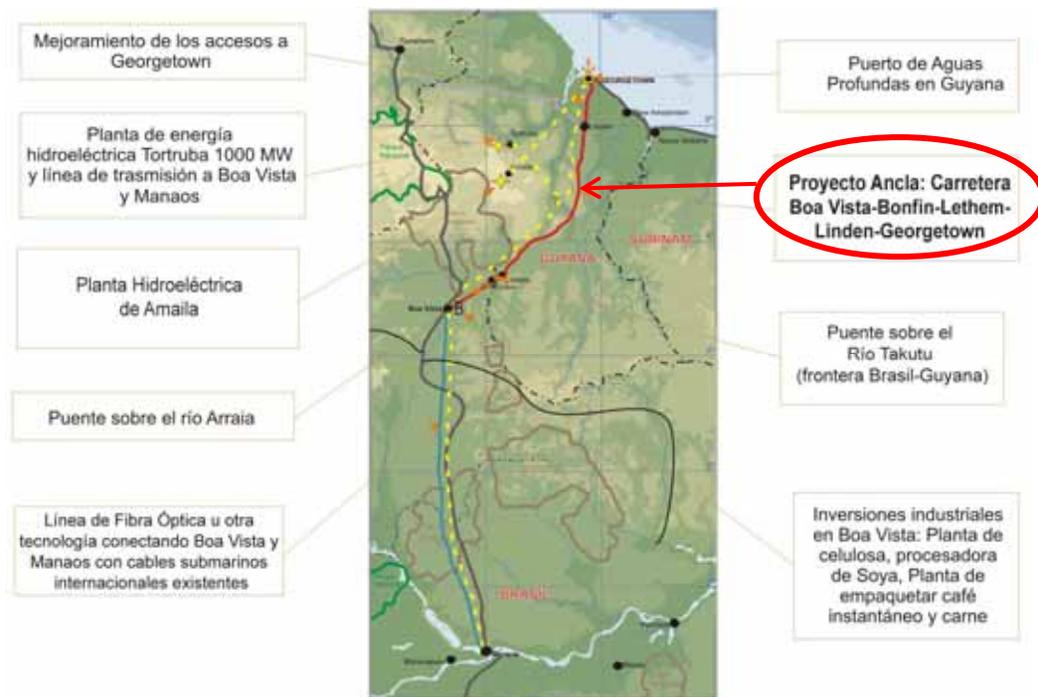
Coordinador Nacional de IIRSA

Rickford Lowe (Guyana)
Tel: (592) 226-2718, 226-0650, ext. 108
wsg@ewirelessgy.com

Ariel Garces Pares (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4080, 3223-3862
ariel.pares@planejamento.gov.br
leandro.couto@planejamento.gov.br



EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS GRUPO 2: INTERCONEXIÓN BRASIL - GUYANA



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Factibilidad y estudios ambientales y diseños de ingeniería.

Resumen de situación

Como resultado de los acuerdos bilaterales entre los gobiernos de Guyana y Brasil por la necesidad de mejorar la conexión de la carretera, fue realizado un estudio de factibilidad con fondos de la Unión Europea en 1989, y en 1994 el gobierno de Guyana encargó una evaluación de impacto ambiental. Un segundo estudio de factibilidad también fue realizado en el año 2000. El gobierno de Guyana considera importante tener completada la primera etapa, que consiste en la actualización de los estudios de factibilidad y ambientales y la terminación de los estudios de ingeniería.

27. Puente sobre el Río Takutu

Inversión total: US\$ 10 millones

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: 2° semestre de 2006

Países: Brasil y Guyana

Objetivo

Desarrollar la interconexión de los sistemas viales de Brasil y Guyana, de manera que se beneficien las poblaciones vecinas de Brasil y Guyana. Asimismo, atender las necesidades de tráfico e intercambio comercial entre los dos países.

Órgano Ejecutor

Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (DNIT), conjuntamente con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército Brasileño

Coordinador Nacional de IIRSA

Ariel Garces Pares (Brasil)

Tel: (5561) 3429-4080, 3223-3862

ariel.pares@planejamento.gov.br

leandro.couto@planejamento.gov.br

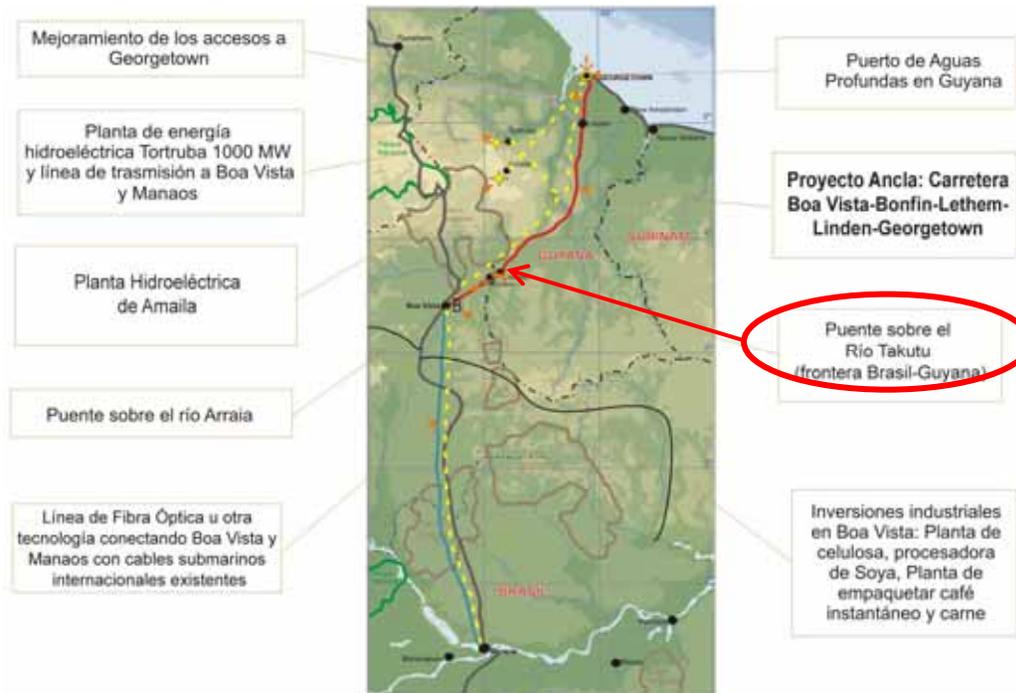
Rickford Lowe (Guyana)

Tel: (592) 226-2718, 226-0650, ext. 108

wsg@ewirelessgy.com



EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS GRUPO 2: INTERCONEXIÓN BRASIL - GUYANA



Situación Actual del Proyecto

Etapas actuales

El proyecto se encuentra en fase de ejecución, aunque paralizado temporalmente.

Resumen de situación

Este proyecto es considerado como de alta prioridad por los gobiernos de Brasil y Guyana, lo cual se encuentra reflejado en el comunicado conjunto suscrito por ambos gobiernos, con ocasión de la visita de Estado del Presidente Luiz Inácio Lula da Silva a Guyana, entre el 14 y el 15 de febrero de 2005. Además, el gobierno brasileño ha adoptado un sistema especial para el seguimiento de este proyecto, que forma parte del conjunto de Metas Presidenciales. El proyecto fue paralizado por requerimientos del órgano de control del Poder Legislativo de Brasil. El Poder Ejecutivo brasileño está trabajando activamente para superar esta situación, y ha atendido todas las solicitudes del Órgano de Control. La reanudación de las obras deberá esperar las conclusiones de las evaluaciones que se están realizando. Para el momento de la paralización, habían sido construidas las fundaciones y los pilares, e iniciado el montaje de la mesoestructura.

28. Carretera Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Surinam (Paramaribo) (1° etapa)

Inversión total: US\$ 0,8 millones (1° etapa – tramo 2)

Modalidad: Pública

Conclusión Prevista: Diciembre de 2006

Países: Guyana, Surinam y Venezuela

Objetivo

Crear un Corredor Vial de Integración: Interconexión Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Surinam (Paramaribo) para aumentar el intercambio comercial vía carretera entre estos países, permitiendo la consolidación de un sistema integral de transporte para atender las necesidades de la región.

Órganos Ejecutores

Ministerio de Infraestructura (Venezuela)

Ministerio de Transporte (Guyana)

Comisión Técnica Binacional Venezuela - Guyana

Coordinador Nacional de IIRSA

Ángel Salazar (Venezuela)

Tel: (58212) 507-0805/0804

asalazar@mpd.gov.ve

Rickford Lowe (Guyana)

Tel: (592) 226-2718, 226-0650, ext. 108

wsg@ewirelessgy.com

Lygia Kraag Keteldijk (Surinam)

Tel: (597) 472841

kabpressur@sr.net



EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS GRUPO 3: INTERCONEXIÓN VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA)- GUYANA (GEORGETOWN)-SURINAM (PARAMARIBO)



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Se está por iniciar el estudio de prefactibilidad y de impacto ambiental del tramo 2 (San Martín de Turumbamg – Bártica).

Resumen de situación

Para el mes de junio de 2004 se realizó en la ciudad de Georgetown, Guyana la Tercera Reunión del Comité Técnico del Eje Carretero (Grupo 3), que unirá Venezuela con Guyana. La delegación venezolana, suministró los Términos de Referencia, para su revisión y análisis, del estudio de prefactibilidad e impacto ambiental del Eje Carretero Tumeremo-Georgetown e igualmente manifestó la conformidad de la ruta del eje propuesto. La delegación guyanesa definió los puntos de cruce de ríos en la ruta propuesta. Se llegó a un acuerdo sobre la ruta y la ubicación de los puentes. La Comisión Técnica de Guyana indicó que existe un acuerdo básico sobre los principales elementos expresados en los Términos de Referencia recibidos. El desarrollo del proyecto se encuentra en la etapa de transferencia de recursos al Banco del Desarrollo del Caribe (BDC). Una vez firmado el fideicomiso y transferidos los recursos para el BDC, se constituirá la comisión técnica binacional para dar inicio al proceso de concurso internacional de credenciales que permitirá seleccionar la empresa o firma consultora que realizará el estudio en comento. Al finalizar con los requerimientos previos mencionados, se debe iniciar el estudio de prefactibilidad el cual permitirá determinar la factibilidad económica del proyecto, contemplando el respectivo estudio de impacto ambiental, así como la estrategia para su conexión con la infraestructura existente y futura.

29. Mejoras en la Vía Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional del Río Marowijne

Inversión total: US\$ 105 millones

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: (*)

Países: Surinam y Guyana

Objetivo

Rehabilitar y reconstruir la vía existente a fin de mejorar los estándares operacionales y de seguridad en el desarrollo y la integración de la carretera costera del país para facilitar el aumento del tráfico hacia y desde los países vecinos y el tráfico generado localmente. Construir un nuevo puente con el objetivo de eliminar los cuellos de botella existentes en el cruce del Río Marowijne mediante la creación de un tráfico de cruce de frontera seguro y eficiente para estimular la integración regional y social y el desarrollo económico.

Órgano Ejecutor

Ministry of Public Works in close cooperation with the Office of the President (Ministerio de Obras Públicas en estrecha cooperación con la Oficina del Presidente)

Coordinador Nacional de IIRSA

Lygia Kraag Keteldijk (Surinam)

Tel: (597) 472-841

kabpressur@sr.net

Rickford Lowe (Guyana)

Tel: (592) 226-2718, 226-0650, ext. 108

wsg@ewirelessgy.com



EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS GRUPO 4: INTERCONEXIÓN GUYANA - SURINAM - GUAYANA FRANCESA - BRASIL



(*) Se definirá en los estudios

Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

Obtención de fondos para los estudios de factibilidad y ambientales y los diseños de ingeniería.

Resumen de situación

Hasta la fecha la condición de la vía no ha sufrido mejoras. El gobierno de Surinam solicitaría el financiamiento del BID para estudios de preinversión (factibilidad, estudios ambientales, diseños finales y pliegos de licitación) usando la facilidad del nuevo fondo IIRSA. Para la construcción del proyecto ancla se anticipa que el gobierno solicitará financiamiento del BID. Sin embargo, se destaca que el Ministro de Obras Públicas ha dirigido un ejercicio preliminar para la atracción del financiamiento privado para el tramo de la carretera Paramaribo–Albina por la urgencia de dicho tramo. Se recibió un ofrecimiento de un Consorcio para el financiamiento del diseño y construcción del proyecto con entrega llave en mano. Basado en los resultados finales, el gobierno procederá o solicitará financiamiento del BID. Con referencia al puente del Río Marowijne, los gobiernos de Surinam y Francia (Guayana Francesa) ya han iniciado las negociaciones relativas a su integración de la cual la construcción del puente es parte vital. El marco para la implementación del proyecto será establecido, incluyendo los esquemas de financiamiento. En consecuencia, es posible algún financiamiento de la Unión Europea.

30. Exportación por Envíos Postales para PYMES

Inversión total: US\$ 1 millón (preparación)

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: Junio de 2010 (para todos los países)

Países: Todos de Suramérica

Objetivo

Inclusión de las micro, pequeñas y medianas empresas suramericanas (PYMES) en el mercado internacional, contribuyendo al incremento de la competitividad y al desarrollo sostenible de la región, a través de la implementación de un sistema de exportación simplificada por envíos postales.

Órgano Ejecutor

Órganos relacionados con el comercio exterior y los servicios postales de los países suramericanos.

Coordinador Nacional de IIRSA (*)

Ariel Garces Pares (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4080, 3223-3862
ariel.pares@planejamento.gov.br
leandro.couto@planejamento.gov.br

Mario Velez Malqui (Perú)
Tel: (511) 311-2774, 975 51355
mvelez@rree.gov.pe

(*) Todos los Coordinadores Nacionales de IIRSA. Aquí se explicitan los Coordinadores de los dos primeros países involucrados en el proyecto.

TODOS LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO PARA TODOS LOS GRUPOS DE LOS EJES



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

El proyecto está basado en una experiencia de Brasil y se encuentra en fase inicial de implementación en Perú.

Resumen de situación

El gobierno de Brasil implementó en el año 1999 el sistema simplificado de exportación vía remesas postales obteniendo importantes resultados a nivel de la participación PYME en el comercio exterior, la ampliación de la base de empresas exportadoras y ampliación de los mercados destino de las exportaciones brasileñas. En tres años la participación de las PYMES en el comercio exterior aumentó de un nivel de 1% del total de empresas exportadoras de Brasil en 1999 hasta un nivel de 12% en 2004, exportándose a través del sistema 100 millones de dólares en el año 2004. El proyecto se encuentra en su fase inicial. Fue firmado un acuerdo de cooperación técnica entre Brasil y Perú en noviembre de 2004 para apoyar al gobierno peruano para la implementación del sistema de exportación por envíos postales en el año 2005. Otros países también han expresado su interés en desarrollar el sistema.

31. Implementación de Acuerdo de *Roaming* en América del Sur

Inversión total: US\$ 1 millón (preparación)

Modalidad: Pública/Privada

Conclusión Prevista: Diciembre de 2009

Países: Todos de Suramérica

Objetivo

Integración de los países de América del Sur a través del *roaming* internacional. Establecer acuerdos entre los países suramericanos en el ámbito de IIRSA, a fin de crear las condiciones necesarias favorables para el establecimiento de acuerdos de *roaming* entre las operadoras de telefonía celular de los países de América del Sur.

Órganos Ejecutores

Ministerios y autoridades de comunicaciones de los países de América del Sur
Secretaría Técnica del Proyecto – CITEL/OEA

Coordinador Nacional de IIRSA (*)

Ariel Garces Pares (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4080, 3223-3862
ariel.pares@planejamento.gov.br
leandro.couto@planejamento.gov.br

Mario Velez Malqui (Perú)
Tel: (511) 311-2774, 975 51355
mvelez@rree.gov.pe

(*) Todos los Coordinadores Nacionales de IIRSA. Aquí se explicitan los Coordinadores de los dos primeros países involucrados en el proyecto.

TODOS LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO PARA TODOS LOS GRUPOS DE LOS EJES



Situación Actual del Proyecto

Etapa actual

El proyecto se encuentra en fase inicial con el establecimiento de un piloto entre Brasil y Perú.

Resumen de situación

El proyecto se encuentra en su fase inicial habiéndose firmado un protocolo de intenciones entre los gobiernos brasileño y peruano (proyecto piloto) para estudiar los aspectos técnicos y jurídicos, a fin de viabilizar el *roaming* entre los dos países. El proyecto piloto entre los gobiernos brasileño y peruano prevé la constitución de dos grupos de trabajo. Un grupo de trabajo técnico que estudiará y propondrá soluciones que sean técnica y económicamente viables para la implementación de puntos de contacto, sistema antifraude, garantías de pago, registro de datos y *roaming* automático, y un grupo de trabajo jurídico que tendrá como objetivo evaluar, estudiar y conciliar los aspectos regulatorios, tributarios y de procedimientos para facilitar los acuerdos de *roaming* internacional entre las operadoras de telefonía celular que actúan en América del Sur.
