





# Introducción

El **Segundo Informe de Avance de la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 (AIC)** es una publicación dirigida a recoger la información sobre el estado de situación y avances alcanzados en la implementación de los 31 proyectos estratégicos de integración física de la AIC, priorizados por los doce países suramericanos en el contexto de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Este nuevo informe resume, en líneas generales, tres tipos de información diferenciada, actualizada a julio de 2006:

- a) Datos generales sobre los proyectos de la AIC (tipología de cada proyecto, Eje de Integración y Desarrollo asociado, monto de inversión, fecha de conclusión prevista y contactos de referencia, entre otros);
- b) Estado de situación actual (resumiendo la ejecución alcanzada, fuentes de financiamiento y observaciones generales) y;
- c) Próximas etapas críticas enfrentadas para su implementación (identificando etapas estratégicas para el desarrollo del ciclo del proyecto, grado de avance alcanzado, cronograma futuro y gestión de restricciones asociadas).

La información de cada proyecto ha sido generada en cada país miembro de la Iniciativa, por las Coordinaciones Nacionales y sus cuadros técnicos, así como por los Gerentes de los Proyectos de la AIC, resultado de una intensa agenda de actividades en el marco de la Iniciativa IIRSA, apoyada sobre dos elementos de gestión claves:

- El Sistema de Información para la Gestión Estratégica (SIGE – [www.sige.iirsa.org](http://www.sige.iirsa.org)), desarrollado como una herramienta online, propia de la Iniciativa IIRSA para el seguimiento y monitoreo estratégico de los 31 proyectos de la AIC, destinado a generar y promover un ambiente de gestión intensiva por resultados que articule a las partes involucradas y facilite la toma de decisiones para la superación de limitaciones en la implementación de los proyectos.
- El desarrollo de once (11) Misiones Técnicas del CCT a los países durante el primer cuatrimestre de 2006, con el objeto de poner en funcionamiento el sistema de monitoreo intensivo, consolidar el ambiente de gestión, relevar el estado actualizado de los proyectos, revisar la programación de metas físicas e identificar etapas críticas y restricciones asociadas (cuando hubiese).

Para mayor información sobre la Iniciativa IIRSA, o sobre los proyectos de la AIC, referirse a las Coordinaciones Nacionales en cada país miembro de la Iniciativa, las instituciones del CCT o al sitio web oficial de la IIRSA, [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org), donde podrá disponer de toda la información oficial aprobada en los foros de la Iniciativa desde su constitución.

# Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010

La “Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010” (AIC) 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. 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.

Los proyectos que componen la agenda implican una inversión total estimada en US\$ 6.403,6 millones en los sectores de transporte, energía y comunicaciones y serán implementados en su mayoría por el sector público o en esquemas de asociación público-privada. Algunos proyectos, tales como el gasoducto y puertos, podrían ser concesionados al sector privado. De los 31 proyectos, 17 se encuentran en preparación, 6 en fase de licitación o próximos a licitarse y 8 en ejecución.

Para apoyar la AIC se está adoptando una gestión intensiva y focalizada de los proyectos, a través del establecimiento de un nuevo modelo de gestión de proyectos orientada a resultados, apoyado con la implementación del SIGE. Este nuevo paradigma de gestión pública permitirá generar mecanismos de información y monitoreo en las más altas instancias gubernamentales correspondientes.

Como resultado de los avances verificados en el cumplimiento de las etapas críticas y la superación de restricciones de orden financiero - institucional, identificadas individualmente para cada proyecto, pueden agruparse los proyectos de la AIC bajo la siguiente clasificación cualitativa:

- *Proyectos en Implementación:* son aquellos que han dado cumplimiento a sus etapas críticas dentro de los plazos definidos previamente, identificándose una adecuada gestión de aspectos relativos a su financiamiento (identificación de modelo de financiamiento, fuentes, recursos locales, etc.) y a temas institucionales (gerenciamiento, participación, etc). En esta categoría se encuentran 24 de los 31 proyectos de la Agenda.
- *Proyectos con Demoras:* son aquellos en los cuales alguna de las etapas críticas identificadas no han sido cumplidas en los plazos previstos oportunamente o donde se identifican situaciones, sean estas financieras, institucionales o propias del proyecto, que podrían generar demoras en el cumplimiento de las etapas venideras. En esta categoría se encuentran 6 de los 31 proyectos de la Agenda.
- *Proyectos con Restricciones:* son aquellos donde se han identificado situaciones particulares de orden sectorial, nacional o multilateral que han impedido el cumplimiento de las etapas críticas y que plantean incertidumbres en relación a su implementación. En esta categoría se encuentra sólo 1 proyecto de la Agenda.

A continuación se presenta un mapa general de ubicación de los 31 proyectos de la AIC, un cuadro resumen de los mismos y las fichas completas de cada uno de ellos.

Recuperación de la navegabilidad por el Río Meta

Carretera Pasto-Mocoa

Puerto Francisco de Orellana

Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, puertos y centros logísticos

Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, puertos y centros logísticos

Puente sobre el Río Acre

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

Centro de frontera de Desaguadero

Carretera Toledo-Pisiga

Rehabilitación de la carretera Iquique-Colchane

Construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba

Gasoducto del Noreste Argentino

Ruta internacional 60 CH (sector Valparaíso-Los Andes)

Proyecto ferroviario Los Andes-Mendoza

Adecuación del corredor Río Branco-Montevideo-Colonia Nueva Palmira



Paso de frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira

Mejorías en la vía New Nickerie-Paramaribo-Albina y cruce internacional sobre el Río Marowijne

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

Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1° etapa: estudios)

Puente sobre el Río Takutu

Rehabilitación del tramo El Sillar

Construcción de la carretera Pailón-San José-Puerto Suárez

Construcción de la carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1° etapa)

Anillo ferroviario de São Paulo (Norte y Sur)

Paso de frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro

Nuevo puente Presidente Franco-Porto Meira y centro de frontera

Duplicación del tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)

Duplicación de la ruta 14

Construcción del puente internacional Jaguarão-Río Branco

Exportación por envíos postales para PYMES

Implementación de acuerdo de roaming en América del Sur

## Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010

N°	PROYECTOS	EJE	MILLONES DE US\$	PAÍSES
1	Duplicación de la Ruta 14	MERCOSUR-Chile	370,00	AR (BR)
2	Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira	MERCOSUR-Chile	176,80	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 Central	435,30	BO (BR-CH-PE)
11	Anillo Ferroviario de São Paulo (Norte y Sur)	Interoceánico Central	300,00	BR
12	Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro	Interoceánico Central	1,20	BO-PY
13	Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1° Etapa)	Interoceánico Central	60,00	BO (PY)
14	Carretera Toledo-Pisiga	Interoceánico Central	76,00	BO (CH)
15	Rehabilitación de la Carretera Iquique-Colchane	Interoceánico Central	19,20	CH (BO)
16	Rehabilitación del Tramo El Sillar	Interoceánico Central	30,00	BO (BR-CH-PE)
<b>Subtotal</b>			<b>3.882,50</b>	

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	338,00	PE (BR)
22	Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	589,00	PE (BR)
23	Puerto Francisco de Orellana	Amazonas	105,30	EC
24	Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco	Perú-Brasil-Bolivia	1.055,00	PE (BR)
25	Puente sobre el Río Acre	Perú-Brasil-Bolivia	12,00	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)-Suriname (Paramaribo) (1° Etapa)	Escudo Guayanés	0,80	VE-GY-SU
29	Mejorías en la Vía Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowijne	Escudo Guayanés	105,00	SU-GY
30	Exportación por Envíos Postales para PYMES	TICs	1,20	Todos
31	Implementación de Acuerdo de <i>Roaming</i> en América del Sur	TICs	1,00	Todos
<b>Subtotal</b>			<b>2.521,10</b>	
<b>TOTAL</b>			<b>6.403,60</b>	



En preparación



En licitación/concesión



En ejecución

## Referencias

-  Etapas críticas se desarrollan en los plazos programados
-  Etapas críticas se desarrollan con dificultades
-  Etapas críticas no están siendo cumplidas en los plazos programados
-  Etapas críticas cumplidas

# 1 Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualeguaychú

## Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

## Inversión total estimada

US\$ 370 millones

## Fuentes de financiamiento

BID  
Tesoro Nacional  
Fondo Fiduciario

## Modalidad

Pública

## Conclusión prevista

2° semestre de 2008



## Eje de Integración

MERCOSUR-Chile

## Grupo 1

Belo Horizonte-Frontera  
Argentina/Brasil-Buenos  
Aires

## País

Argentina (Brasil)

## Órgano ejecutor

Dirección Nacional de  
Vialidad de Argentina

## Coordinador Nacional

Graciela Oporto  
Tel: (5411) 4349-7505/07  
goporto@minplan.gov.ar

## Gerente del Proyecto

Víctor Farre  
Tel: (5411) 4343-4543  
dvn17jefatura@arnet.com.ar

## Responsable CCT (BID)

Hilda María Gómez  
Tel: (1202) 623-1495  
hildag@iadb.org

# 1 Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualeguaychú

---

## Objetivo

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

## Solución propuesta

Aumentar la capacidad de la carretera mediante la construcción de una segunda calzada de 7,30 m de ancho; 452 km de longitud; construcción de 87 puentes de 10,8 m de ancho; separaciones de nivel y distribuidores.

## Estado de situación – 12/05/06

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. Asimismo, se realizaron con éxito las audiencias ambientales en la Provincia de Corrientes (27 y 28 de abril), de acuerdo a lo previsto a nivel de anteproyecto presentado. Ya se trabaja en el Proyecto Ejecutivo definido y se presentará por etapa durante los meses de mayo y junio.

## 2 Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 176,8 millones

### Fuentes de financiamiento

Aporte local del estado  
BID - CAF - BM  
Sector Privado

### Modalidad

Pública

### Conclusión prevista

2° semestre de 2009



### Eje de Integración

MERCOSUR-Chile

### Grupo 2

Porto Alegre-Límite  
Argentina/Uruguay-  
Buenos Aires

### País

Uruguay  
(Argentina-Brasil)

### Órgano ejecutor

Corporación Vial del  
Uruguay  
Ministerio de Transporte  
y Obras Públicas de  
Uruguay  
Dirección Nacional de  
Vialidad de Uruguay

### Coordinador Nacional

Pablo Genta  
Tel: (5982) 916-2940  
pablo.genta@dnt.gub.uy

### Gerente del Proyecto

Susana García  
Tel: (5982) 916-2605  
sgarcia@dnv.gub.uy

### Responsable CCT (BID)

Hilda María Gómez  
Tel: (1202) 623-1495  
hildag@iadb.org

## 2 Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira

---

### 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.

### Estado de situación – 02/03/06

El proyecto se encuentra en ejecución con obras iniciadas, en etapa de licitación y en fase de conclusión de estudios. Tomando el año 2003 como inicio, se tiene 30% próximo a finalizar y 70% de obras previstas.

### Solución propuesta

El proyecto está integrado por las rutas 1, 11, 8, 17, 18 y 26, que unen las ciudades de Rio Branco-Montevideo-Colonia con el complemento de las rutas 3, 23, 12 y 2 para llegar a Nueva Palmira y Fray Bentos, y apunta a mejorar el nivel de servicio de los tramos que lo integran fundamentalmente en lo que refiere a estado, confort y seguridad vial. La mejora del estado y el confort se logra a través de tratamientos superficiales y refuerzos estructurales, refuerzos o sustitución de obras de arte con el propósito de eliminar los problemas de restricción de cargas actuales. Para mejorar las condiciones de seguridad se ejecutarán obras que involucran cambios de trazado de algunas curvas peligrosas, by-pass de centros poblados, definición de nuevos trazados, adecuación de la señalización, la demarcación, la iluminación e instalación de otros elementos de seguridad (barreras, despertadores, etc.).

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 Zárate-Brazo Largo, y a Fray Bentos, centro de importantes inversiones vinculadas a la forestación y lugar de la conexión ya existente con Gualeguaychú, Argentina.

## Tipo de proyecto

Transporte/Puente

## Inversión total estimada

US\$ 12 millones

## Fuentes de financiamiento

Según acuerdo vigente entre ambos gobiernos, un máximo de 50% del monto de inversión será a cargo de los países en cantidades iguales, y el resto a cargo del consorcio ganador de la licitación.

## Modalidad

Pública/Privada

## Conclusión prevista

2° semestre de 2009



## Eje de Integración

MERCOSUR-Chile

## Grupo 2

Porto Alegre-Límite Argentina/Uruguay-Buenos Aires

## Países

Brasil-Uruguay

## Órgano ejecutor

Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil

Comisión Mixta Brasileira-Uruguaya de Licitación

Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay

## Coordinador Nacional

Ariel Garces Pares (Brasil)  
Tel: (5561) 429-4080  
ariel.pares@planejamento.gov.br

Pablo Genta (Uruguay)  
Tel: (5982) 916-2940  
pablo.genta@dnt.gub.uy

## Gerente del Proyecto

María Lúcia Barillo (Brasil)  
Tel: (5561) 311-7766/7237  
lucia.barillo@transportes.gov.br

Susana García (Uruguay)  
Tel: (5982) 916-2605  
sgarcia@dnv.gub.uy

## Responsable CCT (FONPLATA)

Pablo Pereira  
Tel: (5913) 336-6611  
ppereira@fonplata.org

### 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.

### Solución propuesta

Construcción del nuevo Puente Internacional Jaguarão-Rio Branco (BR-116/RS – Ruta 26-UR) para el transporte internacional de pasajeros y cargas, incluyendo accesos del orden de 8 km entre ambos países (Uruguay: 3,5 km - Brasil: 4,5 km) y recuperación del actual Puente Barão de Mauá para el tránsito vecinal fronterizo.

---

### Estado de situación – 03/03/06

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 – Uruguaya de Licitación. La Comisión se ha reunido tres veces (mayo de 2004, septiembre de 2004 y enero de 2006). Ha sido presentado el proyecto de restauración del Puente Maua. Ha sido aprobada la 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 vial, 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. Se discuten algunos de los aspectos a incluir en los términos de referencia del llamado a consultoría de los estudios de viabilidad de la obra, acordando que el estudio en detalle será realizado a partir de los términos que presentará Brasil. Se acuerda el siguiente cronograma tentativo para el año 2006: 3 de febrero, envío por parte de Brasil a Uruguay de términos de referencia; 14 de febrero, respuesta de Uruguay; finales de mayo, contratación de la consultoría; primera quincena de agosto, presentación del informe de consultoría ante la Comisión Mixta. Teniendo en cuenta el cronograma indicado se propone una próxima reunión de la Comisión para medianos de agosto.

Nota: Para revisar por ambas gerencias.

4

## Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 800 millones

### Fuentes de financiamiento

BID: US\$ 480 millones

Tesoro: US\$ 238 millones

Sector Privado: US\$ 82 millones

### Modalidad

Pública/Privada

### Conclusión prevista

Marzo de 2010



### Eje de Integración

MERCOSUR-Chile

### Grupo 1

Belo Horizonte-Frontera  
Argentina/Brasil-Buenos  
Aires

### País

Brasil (Argentina-Uruguay)

### Órgano ejecutor

Departamento Nacional  
de Infraestructura de  
Transporte (DNIT) de  
Brasil

### Coordinador Nacional

Ariel Garces Pares

Tel: (5561) 429-4080

ariel.pares@planejamento.gov.br

### Gerente del Proyecto

María Lúcia Barillo Ribeiro

Tel: (5561) 311-7766/7237

lucia.barillo@transportes.gov.br

### Responsable CCT (BID)

Hilda María Gómez

Tel: (1202) 623-1495

hildag@iadb.org

### Objetivo

Mejorar el flujo vial en el Corredor del Mercosur y reducir el número de accidentes en la carretera. El proyecto, además de promover la ampliación de la capacidad a través de la duplicación del tramo, va a restaurar la pista existente y a incorporar diversos dispositivos, con el objetivo de aumentar significativamente la seguridad vial, haciendo hincapié en las medidas necesarias para el ordenamiento del tráfico local (vehículos y peatones), buscando minimizar o incluso eliminar los conflictos existentes actualmente con el tráfico carretero de larga distancia.

### Solución propuesta

Duplicación y restauración de la pista existente (BR-101/SC/RS) en una extensión de 348 km, siendo 99,5 km del Estado de Rio Grande do Sul y 248,5 km del Estado de Santa Catarina, y ejecución de tres obras de arte especiales de gran envergadura (túnel para transposición del Morro do Formigão, puente para atravesar la Laguna Imaruí y túnel o viaductos en el Morro dos Cavalos). La inversión será realizada con recursos público-privados y la operación será por concesión.

---

### Estado de situación – 28/04/06

El proyecto está incluido en la lista del PPI (Proyecto Piloto de Inversión), negociado con el FMI que deberá garantizar el espacio fiscal para desembolsos. El financiamiento del 60% del valor de obra está siendo negociado con el BID. Corresponderá al sector privado la cifra de US\$ 82 millones para la construcción de tres obras de arte especiales que serán consideradas como parte de la contrapartida nacional. El emprendimiento está dividido en dos etapas: la primera referida a la duplicación y a la restauración de la carretera, cuyas obras están bien adelantadas, y la segunda referida a tres obras de arte especiales que estarán siendo incluidas en la licitación de la concesión de la carretera. En el Estado de Rio Grande do Sul son 4 lotes de implementación y pavimentación y 3 de obras de arte, mientras que en el Estado de Santa Catarina son 9 lotes de implementación y pavimentación y 5 obras de arte. Las expropiaciones están bien encaminadas. Recientemente el COFIEIX (Comissão de Financiamentos Externos do Ministério da Fazenda) aprobó el financiamiento para la continuidad de las obras de duplicación del tramo Florianópolis-Osório. Quedó también acordada una nueva modalidad de financiamiento, denominada PDL, más flexible, basada en resultados y orientada a una inversión sustentable, la que posibilitará, además de la duplicación BR-101 Sul, la inclusión de otros proyectos como el control de peso.

5

## Proyecto Ferroviario Los Andes-Mendoza

### Tipo de proyecto

Transporte/Ferroviario

### Inversión total estimada

US\$ 251 millones

### Fuentes de financiamiento

Sector privado

### Modalidad

Privada

### Conclusión prevista

Abril de 2010



### Eje de Integración

MERCOSUR-Chile

### Grupo 3

Valparaíso-Buenos Aires

### Países

Argentina-Chile

### Órgano ejecutor

Subsecretaría de Transporte Ferroviario (Secretaría de Transporte) - Ministerio de Planificación Federal de Argentina

Coordinación General de Concesiones - Ministerio de Obras Públicas de Chile

### Coordinador Nacional

Graciela Oporto (Argentina)  
Tel: (5411) 4349-7505/07  
goporto@minplan.gov.ar  
Eric Martin González (Chile)  
Tel: (562) 449-5306  
eric.martin@moptt.gov.cl

### Gerente del Proyecto

Aníbal Agostinelli (Argentina)  
Te: (5411) 4349-7265  
aagost@mecon.gov.ar  
Rodrigo Campos (Chile)  
Tel: (562) 449-6967  
rodrigo.campos@mop.gov.cl

### Responsable CCT (CAF)

Francisco Wulff  
Tel: (58 212) 209-2493  
fwulff@caf.com

## 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 de Integración y Desarrollo MERCOSUR-Chile.

## Solución propuesta

Reactivación, operación, explotación y mantenimiento del servicio de transporte ferroviario de carga que vincule las ciudades de Mendoza, Argentina y Los Andes, Chile, rehabilitando la conexión ferroviaria a través de la construcción o reconstrucción de la infraestructura necesaria y de la provisión del material rodante apto para la prestación del servicio.

## Estado de situación – 06/03/06

Los equipos de concesiones de ambos países se encuentran coordinando los términos de los pliegos. Del lado argentino, el pliego se encuentra a la firma del Ministro.

## Restricciones

Acuerdo contractual entre la empresa adjudicataria de la concesión y de la empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile (EFE), con el objeto de hacer uso como porteadora del tramo Río Blanco - Los Andes.

Fecha Límite: 30/8/2007

Situación: PENDIENTE

6

## Ruta Internacional 60 CH (Sector Valparaíso-Los Andes)

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 286 millones

### Fuentes de financiamiento

Concesión privada

### Modalidad

Privada

### Conclusión prevista

Junio de 2008



### Eje de Integración

MERCOSUR-Chile

### Grupo 3

Valparaíso-Buenos Aires

### País

Chile (Argentina)

### Órgano ejecutor

Sociedad Concesionaria  
Autopista de los Andes  
S.A.

### Coordinador Nacional

Eric Martin González  
Tel: (562) 449-5306  
eric.martin@moptt.gov.cl

### Gerente del Proyecto

Eric Martin González  
Tel: (562) 449-5306  
eric.martin@moptt.gov.cl

### Responsable CCT (BID)

Hilda María Gómez  
Tel: (1202) 623-1495  
hildag@iadb.org

### 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.

### Estado de situación – 15/05/06

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.

### Solución propuesta

Mejoramiento de la carretera internacional 60 CH en una longitud aproximada de 90,5 km y con velocidad de diseño de 100 km/h en la mayor parte de los tramos. Contempla terceras pistas en zonas de cuestas, ampliación a segundas calzadas y cruces a distinto nivel.

El proyecto se divide en dos sectores. El primero se inicia a 6,5 km al poniente del Puente Las Vizcachas, comuna de Los Andes, y termina en la Ruta 5 Norte, con una longitud de 52 km; el segundo sector está entre el enlace El Olivo, en la Ruta 5 Norte, comuna de La Calera, y finaliza en el enlace Troncal Sur, con una longitud de 38,5 km y acceso al Puerto de Valparaíso.

En los sectores donde el proyecto cruza centros poblados se contemplan variantes a la actual ruta, entre ellas las siguientes: (a) el Sauce, entre Los Andes y San Felipe, con una longitud de 25 km donde la ruta se emplaza por la ribera norte del Río Aconcagua; (b) el sector de Panquehue, con una extensión de 13 km por la ribera norte del Aconcagua; y (c) una variante en enlace Quillota poniente, de 9,4 km de extensión.

7

## Gasoducto del Noreste Argentino

### Tipo de proyecto

Energía/Gasoducto

### Inversión total estimada

US\$ 1000 millones

### Fuentes de financiamiento

Se prevee una participación del sector privado cercana al 75% de la inversión prevista, a través de un régimen de concesión de transporte por licitación pública internacional.

### Modalidad

Pública/Privada

### Conclusión prevista

2° semestre de 2007



### Eje de Integración

MERCOSUR-Chile

### Grupo 5

Proyectos energéticos

### País

Argentina (Brasil)

### Órgano ejecutor

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Argentina

### Coordinador Nacional

Graciela Oporto  
Tel: (5411) 4349-7505/07  
goporto@minplan.gov.ar

### Gerente del Proyecto

Carlos Buccieri  
Tel: (5411) 4349-8100  
cbucci@mecon.gov.ar

### Responsable CCT (BID)

Hilda María Gómez  
Tel: (1202) 623-1495  
hildag@iadb.org

## 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 Fe y Buenos Aires.

## Estado de situación – 06/03/06

El proyecto está supeditado a que se definan las condiciones del abastecimiento con el Gobierno de Bolivia. El 6 marzo de 2006, se producirá la apertura de sobres de ofertas, con financiamiento BID para el estudio de demanda, ingeniería de diseño básico y estudio de impacto ambiental, de los ramales para la región noreste.

## Solución propuesta

El gasoducto troncal tendrá de una longitud de 1.500 km, de 30 pulgadas de diámetro, trabajando a una presión de 95 bar. La obra comprenderá el gasoducto troncal y los ramales provinciales que derivarán del mismo, así como las correspondientes plantas compresoras y de regulación y medición, instalaciones de superficie y otras obras complementarias de carácter civil, eléctrica y de comunicaciones. A este respecto, las mismas comprenderán las referidas a la transmisión electrónica de datos, las correspondientes a la operación a distancia, la telemedición, etc. En lo que respecta al gasoducto troncal, el mismo permitirá la vinculación de las reservas de gas ubicadas en el norte argentino y en Bolivia, con el Sistema Nacional Interconectado de Gasoductos Troncales, lo que se realizará en las proximidades de la ciudad de Santa Fe. Esta interconexión posibilitará la inyección de importantes volúmenes en la zona de mayor consumo del país y la expansión de la disponibilidad de gas hacia las provincias citadas, algunas de las cuales no cuentan hasta el presente con la posibilidad de uso de ese recurso y otras que en la actualidad lo disponen de manera insuficiente y no apta para asegurar el desarrollo económico que la región requiere.

## Tipo de proyecto

Transporte/Puente

## Inversión total estimada

US\$ 10 millones

## Fuentes de financiamiento

En negociación entre los países. Acciones de la República Argentina para incorporación del Proyecto en el ciclo de operaciones de FONPLATA.

## Modalidad

Pública

## Conclusión prevista

Diciembre de 2008



## Eje de Integración

Capricornio

## Grupo 2

Interconexión Argentina-Bolivia-Paraguay

## Países

Argentina-Bolivia

## Órgano ejecutor

Comisión Binacional  
(Comisión Administradora  
del Acuerdo Argentina-  
Bolivia)

## Coordinador Nacional

Graciela Oporto (Argentina)  
Tel: (5411) 4349-7505/07  
goporto@minplan.gov.ar

María Luisa Ramos (Bolivia)  
Tel: (5912) 240-8595  
mlramos@rree.gov.bo

## Gerente del Proyecto

Angela Guariglia (Argentina)  
Tel: (5411) 4349-7539  
aguari@mecon.gov.ar

A confirmar (Bolivia)

## Responsable CCT (FONPLATA)

Pablo Pereira  
Tel: (591-3) 336-6611  
ppereira@fonplata.org

### 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.

### Solución propuesta

Construcción de nuevo puente, centro de frontera y accesos. Como resultado del estudio realizado por SETEC surge como alternativa para resolver las dificultades en el área, la ejecución de un nuevo puente internacional al oeste del cruce actual. También se realizarán los accesos viales al puente desde ambos países y un centro de frontera para control integrado con única cabecera en territorio argentino. El puente actual permanecerá exclusivamente para el cruce de peatones. Las características de las obras del nuevo cruce son las siguientes: longitud total de los accesos viales: 9,7 km (5,5 km en territorio argentino y 4,2 km en territorio boliviano). Puente Internacional: 30 m de longitud, 2 carriles. Movimiento de Tierra: Terraplén 228.536 m<sup>3</sup> y Desmonte 293.741 m<sup>3</sup>. Centro de Frontera: 24,8 has. de terreno. Consiste en edificios para la realización de las tareas de control, para los dos países. Se ha previsto, además, la construcción de tres islas de estacionamiento, con comodidades para 100 camiones, para vehículos que transportan cargas de tipo generales y una isla para estacionamiento de vehículos que transporten cargas peligrosas, en el área de cada país, con capacidad para 20 vehículos.

### Estado de situación – 06/03/06

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 fue ratificado por los países, define a su vez que la administración y evaluación del acuerdo suscripto se desarrollará a través de una Comisión Administradora con capacidad de licitar.

A partir de la evaluación de los países de los estudios de factibilidad, la Comisión YASMA acordó el proyecto definitivo estableciendo la ubicación del Centro Integrado de Frontera de Única Cabecera en territorio argentino.

## Tipo de proyecto

Transporte/Puente

## Inversión total estimada

US\$ 55 millones

## Fuentes de financiamiento

Los costos que se deriven de la elaboración de los estudios, de los proyectos y de la construcción del puente serán cubiertos por Brasil, quedando cada parte como responsable de los respectivos accesos al puente, a las obras complementarias y de las expropiaciones necesarias.

## Modalidad

Pública

## Conclusión prevista

4° trimestre de 2010



## Eje de Integración

Capricornio

## Grupo 3

Interconexión Paraguay-Brasil

## Países

Brasil-Paraguay

## Órgano ejecutor

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay

Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (DNIT) de Brasil

## Coordinador Nacional

Ariel Garces Pares (Brasil)  
Tel: (5561) 429-4080  
ariel.pares@planejamento.gov.br

Roberto Salinas (Paraguay)  
Tel: (59521) 414-9612  
rsalinas@pol.com.py

## Gerente del Proyecto

María Lúcia Barillo (Brasil)  
Tel: (5561) 311-7766/7237  
lucia.barillo@transportes.gov.br

Juan E. Dioverti (Paraguay)  
Tel: (59521) 414-9728  
dioverti@rieder.net.py

## Responsable CCT (FONPLATA)

Pablo Pereira  
Tel: (5913) 336-6611  
ppereira@fonplata.org

## 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 de carga para una vía perimetral, permitiendo el desarrollo de conexiones más rápidas y eficientes entre los sistemas de transportes binacionales; y optimizar el sistema de control integrado de frontera.

## Solución propuesta

Construcción de un segundo puente carretero internacional sobre el Río Paraná, incluyendo sus accesos e infraestructura complementaria, entre las localidades de Porto Meira (Foz do Iguazú) y Puerto Presidente Franco, con aproximadamente 600 metros de extensión; e implementación de un sistema de control integrado de frontera en la unión del complejo Puente de la Amistad y el nuevo puente.

## Estado de situación – 02/05/06

En virtud de la inviabilidad económica de la construcción del Puente Presidente Franco-Foz de Iguazú (Porto Meira) en régimen de concesión de obra pública, se debieron realizar ajustes a los instrumentos legales firmados en septiembre de 2003, culminando con la firma, el 8 de diciembre de 2005, de un nuevo Acuerdo entre Brasil y Paraguay que se encuentra a la espera de la aprobación de los respectivos Parlamentos.

La Comisión Mixta Brasileño-Paraguaya se reúne regularmente.

En abril de 2006, el DNIT finalizó el borrador de los Términos de Referencia para la licitación del proyecto básico de Ingeniería y Supervisión de Obras, que será refrendado por la Comisión Mixta, que se reunirá en el mes de mayo de 2006.

10

## Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 435,3 millones

### Fuentes de financiamiento

Pública a través de Organismos Bilaterales – Multilaterales

### Modalidad

Pública

### Conclusión prevista

Junio de 2008



### Eje de Integración

Interoceánico Central

### Grupo 3

Conexión Santa Cruz-  
Puerto Suárez-Corumbá

### País

Bolivia (Brasil-Chile-Perú)

### Órgano ejecutor

Servicio Nacional de  
Caminos de Bolivia

### Coordinador Nacional

María Luisa Ramos (Bolivia)  
Tel: (5912) 240-8595  
mlramos@rree.gov.bo

### Gerente del Proyecto

A confirmar

### Responsable CCT (CAF)

Rolando Terrazas  
Tel: (58212) 209-2256  
rtterraza@caf.com

### 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.

### Solución propuesta

Pavimentación rígida y/o flexible de dos vías en 600 km con ancho de 7.3 m y bermas de 1 m de cada lado. Se preveen recursos para programas de mitigación socio-ambiental.

### Estado de situación – 02/05/06

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 Ferroviario de São Paulo (Norte y Sur)

## Tipo de proyecto

Transporte/Ferrovioario

## Inversión total estimada

US\$ 300 millones

## Fuentes de financiamiento

Pública a través de Organismos Bilaterales – Multilaterales

## Modalidad

Pública/Privada

## Conclusión prevista

Sin definición



## Eje de Integración

Interoceánico Central

## Grupo 2

Optimización del Corredor Corumbá-São Paulo-Santos-Rio de Janeiro

## País

Brasil

## Órgano ejecutor

Gobierno de Brasil

## Coordinador Nacional

Ariel Garces Pares  
Tel: (5561) 429-4080  
ariel.pares@planejamento.gov.br

## Gerente del Proyecto

Vania Azevedo Venancio  
Tel: (5561) 311-7237  
vania.venancio@transportes.gov.br

## Responsable CCT (BID)

Hilda María Gómez  
Tel: (1202) 623-1495  
hildag@iadb.org

## Objetivo

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

## Solución propuesta

Reestructuración de la red ferroviaria en el Gran São Paulo a través de la construcción del anillo ferroviario y articulación con el sistema de carreteras y centros de logística en el Estado de São Paulo. El proyecto prevee la construcción de 66 km de ferrovía entre Campo Limpo Paulista y Engenheiro Manoel Feio (tramo Norte) y además 48 km entre Vila California y Evangelista de Souza (tramo Sul).

## Estado de situación – 21/02/06

Inactivo

## Restricciones

A la espera de la decisión política sobre modalidad de obra

Fecha Límite: 25/2/2006

Situación: PENDIENTE

12

## Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro

### Tipo de proyecto

Transporte/Paso de Frontera

### Inversión total estimada

US\$ 1,2 millones

### Fuentes de financiamiento

Inversión pública de uno o de los dos países.

### Modalidad

Pública

### Conclusión prevista

1° semestre de 2007



### Eje de Integración

Interoceánico Central

### Grupo 3

Conexión Chile-Bolivia-Paraguay-Brasil

### Países

Bolivia-Paraguay

### Órgano ejecutor

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay

Comisión Mixta Paraguaya - Boliviana

Ministerio de Servicios y Obras Públicas de Bolivia

### Coordinador Nacional

María Luisa Ramos (Bolivia)  
Tel: (5912) 240-8595  
mlramos@rree.gov.bo

Roberto Salinas (Paraguay)  
Tel: (59521) 414-9612  
rsalinas@pol.com.py

### Gerente del Proyecto

A confirmar (Bolivia)

Luis Añazco (Paraguay)  
Tel: (59521) 414-9797  
dop@mopc.gov.py

### Responsable CCT (FONPLATA)

Pablo Pereira  
Tel: (5913) 336-6611  
ppereira@fonplata.org

### 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.

### Solución propuesta

Construcción de la infraestructura para la instalación de un Centro de Frontera con Control Integrado, con zonas de acceso y verificación de cargas, área de retención de cargas, sistemas informáticos y de telecomunicaciones y un laboratorio de control fito-zoosanitario.

### Estado de situación – 05/05/06

Se ha concluido el estudio de prefactibilidad con cooperación técnica por parte del BID (con estudio de localización del centro de frontera) en base al perfil y anteproyecto elaborado por el MOPC de Paraguay. Se ha firmado un documento entre los ministros de obras públicas de Bolivia y Paraguay a inicios del año 2006 en el que reitera la necesidad de establecer el Centro Administrativo de Frontera entre ambos países. Se prevee la finalización de las obras de pavimentación del tramo paraguayo (Mariscal Estigarribia-Infante Rivarola) durante el 1º semestre de 2007.

13

## Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija- Estación Abaroa (1° Etapa)

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 60 millones

### Fuentes de financiamiento

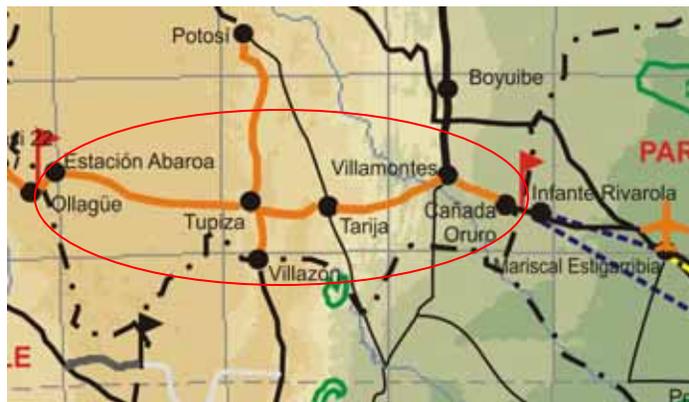
Pública, con gestión de financiamiento a través de constructora (crédito de proveedor).

### Modalidad

Pública

### Conclusión prevista

Marzo de 2007



### Eje de Integración

Interoceánico Central

### Grupo 1

Conexión Chile-Bolivia-  
Paraguay-Brasil

### País

Bolivia (Paraguay)

### Órgano ejecutor

Servicio Nacional de  
Camino de Bolivia

### Coordinador Nacional

María Luisa Ramos (Bolivia)  
Tel: (5912) 240-8595  
mlramos@rree.gov.bo

### Gerente del Proyecto

A confirmar

### Responsable CCT (CAF)

Rolando Terrazas  
Tel: (58212) 209-2256  
rtterraza@caf.com

## Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija- Estación Abaroa (1° Etapa)

---

### 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.

### Solución propuesta

Pavimentación en concreto asfáltico o rígido de la conexión Villamontes - Hito BR 94 (frontera con Paraguay) en una longitud de 120 km.

### Estado de situación – 07/11/05

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

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 76 millones

### Fuentes de financiamiento

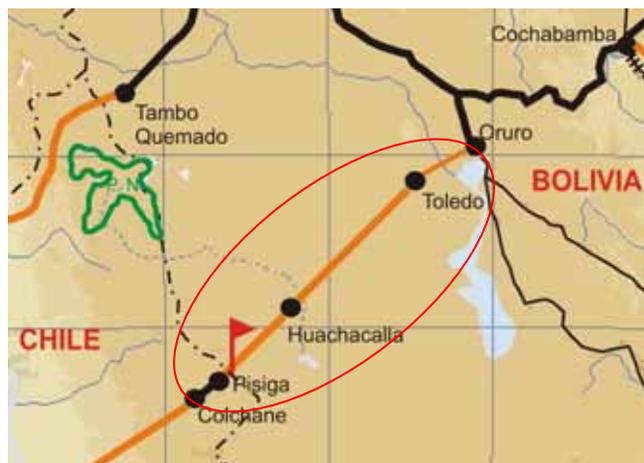
Público, a través del Gobierno de Italia y Organismos Multilaterales.

### Modalidad

Pública

### Conclusión prevista

2° semestre de 2007



### Eje de Integración

Interoceánico Central

### Grupo 5

Conexión Chile-Bolivia:  
Arica-La Paz+ Iquique-  
Oruro-Cochabamba

### País

Bolivia (Chile)

### Órgano ejecutor

Servicio Nacional de  
Caminos de Bolivia

### Coordinador Nacional

María Luisa Ramos (Bolivia)  
Tel: (5912) 240-8595  
mlramos@rree.gov.bo

### Gerente del Proyecto

A confirmar

### Responsable CCT (CAF)

Julián Villalba  
Tel: (58212) 209-2429  
jvillalba@caf.com

### 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.

### Solución propuesta

Se promueve la pavimentación rígida del complemento de la Carretera Oruro - Toledo (conexión Toledo-Pisiga, 201 km) por el alto flujo potencial de carga pesada.

### Estado de situación – 07/11/05

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

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 19,2 millones

### Fuentes de financiamiento

Inversión pública

### Modalidad

Pública

### Conclusión prevista

Diciembre de 2010



### Eje de Integración

Interoceánico Central

### Grupo 5

Conexión Chile-Bolivia:  
Arica-La Paz + Iquique-  
Oruro-Cochabamba

### País

Chile

### Órgano ejecutor

Ministerio de Obras  
Públicas de Chile

### Coordinador Nacional

Eric Martin González  
Tel: (562) 449-5306  
eric.martin@moptt.gov.cl

### Gerente del Proyecto

Guillermo Mesias  
Tel: (5657) 572-037  
guillermo.mesias@moptt.gov.cl

### Responsable CCT (BID)

Hilda María Gómez  
Tel: (1202) 623-1495  
hildag@iadb.org

### 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.

### Solución propuesta

Rehabilitación tramo de carretera A-55 entre las localidades de Huará y Colchane por etapas, en una longitud total de 163 km. El proyecto se encuentra incluido en Programa de Obras Bicentenario y Convenio de Programación Regional. Se abordará por etapas: en una primera etapa se contemplan la construcción de obras básicas de saneamiento y pavimentación asfáltica desde el km 0,00 al km 20,0 (ejecutado); el resto del camino se atenderá en etapas posteriores por lo que se programa entre los años 2005 al 2009 una longitud de 130 km. El proyecto cuenta con aporte regional.

### Estado de situación – 08/05/06

El proyecto se ejecuta por etapas. Del km 0 al 50, del 68 al 84 y del 91 al 113 se ha ejecutado una repavimentación asfáltica de doble tratamiento. En los tramos km 50 al 71 y del km 113 al 163 falta asignación presupuestaria para su ejecución. Se cuenta con los estudios de factibilidad y aprobación ambiental. Falta desarrollar los estudios de ingeniería para estos dos tramos.

**Tipo de proyecto**

Transporte/Carretera

**Inversión total estimada**

US\$ 30 millones

**Fuentes de financiamiento**

Pública, a través de Organismo Multilateral de Crédito.

**Modalidad**

Pública

**Conclusión prevista**

2° semestre de 2007

**Eje de Integración**

Interoceánico Central

**Grupo 5**

Conexión Chile-Bolivia:  
Arica-La Paz+ Iquique-  
Oruro-Cochabamba

**País**

Bolivia (Chile)

**Órgano ejecutor**

Servicio Nacional de  
Camino de Bolivia

**Coordinador Nacional**

María Luisa Ramos (Bolivia)  
Tel: (5912) 240-8595  
mlramos@rree.gov.bo

**Gerente del Proyecto**

A confirmar

**Responsable CCT (FONPLATA)**

Pablo Pereira  
Tel: (5913) 336-6611  
ppereira@fonplata.org

### 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.

### Solución propuesta

Rehabilitación de un tramo de la carretera nueva Santa Cruz – Cochabamba de 30 km (entre Paracti – Villa Tunari) de zona inestable en épocas de lluvia. El proyecto contempla un mejoramiento del tramo actual y definición de una alternativa nueva o mixta utilizando parcialmente la ruta existente.

### Estado de situación – 07/11/05

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

### Tipo de proyecto

Transporte/Paso de Frontera

### Inversión total estimada

US\$ 7,5 millones

### Fuentes de financiamiento

Módulo Peruano: BID y recursos locales de contrapartida (30% Tesoro).  
Inversión estimada: US\$ 4,7 millones.

Módulo Boliviano: Por definir (BID o CAF) y recursos locales de contrapartida (20% Tesoro)

### Modalidad

Pública

### Conclusión prevista

2° semestre de 2007



### Eje de Integración

Andino

### Grupo 8

Conexión Perú-Bolivia

### Países

Bolivia-Perú

### Órgano ejecutor

Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio Exterior de Bolivia

Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú

Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú

Ministerios de Hacienda y de Servicios y Obras Públicas de Bolivia

### Coordinador Nacional

José Tenorio Benavides (Perú)  
Tel: (511) 311-2774  
jtenorio@rree.gob.pe

María Luisa Ramos (Bolivia)  
Tel: (5912) 240-8595  
mlramos@rree.gov.bo

### Gerente del Proyecto

Nilo Meza (Perú)  
Tel: (511) 311-2668  
nmeza@rree.gob.pe

A confirmar (Bolivia)

### Responsable CCT (BID)

Marelia Martínez  
Tel: (1202) 623-1083  
mareliam@iadb.org

### 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.

### Solución propuesta

Construir y operar los módulos yuxtapuestos que conforman el Centro Binacional Integrado de Atención de Frontera (CEBAF) en el nuevo puente en la localidad de Desaguadero.

Normar, estandarizar y armonizar los procedimientos administrativos y de información entre las instituciones de forma que operen coordinadamente en el paso de frontera de Desaguadero ejerciendo el control del flujo de personas, mercancías y vehículos.

"La solución incorpora la construcción y equipamiento adecuados para la puesta en marcha del modelo de centro binacional de control integrado, apoyar la reingeniería y el desarrollo de procesos y procedimientos de control integrados y la puesta en marcha de sistemas de apoyo.

Asimismo, se busca capacitar a los funcionarios responsables de ejercer los controles bajo el nuevo esquema, capacitar a los usuarios comerciales del paso de frontera y promover el diálogo con actores sociales relevantes en Desaguadero, a fin de contribuir a la integración adecuada del centro y los servicios complementarios generados por la actividad de apoyo al mismo con las actividades económicas locales y los pobladores.

Finalmente se propone identificar las necesidades de las cadenas logísticas que hacen uso del paso de frontera de Desaguadero e identificar acciones concretas que permitan promover el desarrollo de la oferta local en servicios privados de apoyo al transportista".

### Estado de situación – 15/02/06

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 ambos países. 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.

"Los Gobiernos de Perú y Bolivia han suscrito un acuerdo específico, el cual fue el punto de partida de los estudios. Además, se ha formulado un programa de inversión pública incorporando el proyecto de centro de control fronterizo de Desaguadero, Iñapari y Santa Rosa. Se cuenta con un perfil aprobado del CEBAF Desaguadero y se ha coordinado con el Ministerio de Economía y Finanzas para la declaración de viabilidad en el siguiente estudio de preinversión. Asimismo, se han realizado dos ejercicios de control integrado en Desaguadero y se prevee realizar dos adicionales durante el año 2006".

**Tipo de proyecto**

Transporte/Paso de Frontera

**Inversión total estimada**

US\$ 2 millones

**Fuentes de financiamiento**

BID

CAF

Contrapartidas Nacionales. El monto de inversión estará sujeto al resultado de los diseños.

**Modalidad**

Pública

**Conclusión prevista**

A definir

**Eje de Integración**

Andino

**Grupo 2**

Conexión Venezuela-Colombia-Ecuador (ruta actual)

**Países**

Colombia-Venezuela

**Órgano ejecutor**

Ministerio de Transporte de Colombia

Ministerio de Infraestructura de Venezuela

Mesa Binacional de Transporte Venezuela – Colombia

**Coordinador Nacional**

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

Fausto Fernández (Venezuela)  
Tel: (58212) 507-0805  
ffernandez@hotmail.com

**Gerente del Proyecto**

Jorge Enrique Pedraza (Colombia)  
Tel: (571) 324-0800  
jpedraza@mintransporte.gov.co

Mercedes Sánchez (Venezuela)  
Tel: (58212) 203-1414  
mersanchez@infraestructura.gov.ve

**Responsable CCT (CAF)**

Hernando Arciniegas  
Tel: (58212) 209-2399  
harciniegas@caf.com

### Objetivo

Facilitar el paso de vehículos, mercancías y personas en el paso fronterizo Cúcuta-San Antonio/Ureña.

### Solución propuesta

Implementación de un Sistema Integrado de Control Fronterizo, conforme a la Decisión 502 de la CAN. Se buscaría trabajar con la infraestructura existente, pero estableciendo un Sistema de Control Integrado que permita que los datos que se manejan sobre los flujos del paso puedan ser compartidos automáticamente por las autoridades de los dos países. Sobre la base de los estudios que se realicen, se evaluaría la posibilidad de construir infraestructura complementaria adicional.

### Estado de situación – 16/03/06

Colombia propuso una metodología de armonización de procedimientos de control que está para la discusión con Venezuela y posterior aprobación conjunta.

### Restricción

Venezuela considera revisar objetivo, solución propuesta, etapas críticas y enfoque, en función de las Declaraciones Presidenciales y de la creación de la Zona de Integración Fronteriza entre el Departamento de Norte de Santander y el Estado Táchira.

Fecha Límite: 01/10/06

Situación: PENDIENTE

**Tipo de proyecto**

Transporte/Fluvial

**Inversión total estimada**

US\$ 108 millones

**Fuentes de financiamiento**

BID  
CAF  
Gobierno de Brasil  
Aportes nacionales

**Modalidad**

Pública

**Conclusión prevista**

Noviembre de 2009

**Eje de Integración**

Andino

**Grupo 4**

Conexión Pacífico-Bogotá-  
Meta-Orinoco-Atlántico

**Países**

Colombia-Venezuela

**Órgano ejecutor**

Ministerio de Transporte  
de Colombia  
Ministerio de  
Infraestructura de  
Venezuela  
Ministerio de Ambiente de  
Colombia  
Ministerio de Ambiente de  
Venezuela

**Coordinador Nacional**

Lyda Milena Esquivel (Colombia)  
Tel: (571) 596-0300  
lesquivel@dnpp.gov.co  
Fausto Fernández (Venezuela)  
Tel: (58212) 507-0805  
ffernandez@hotmail.com

**Gerente del Proyecto**

Juan Manuel González (Colombia)  
Tel: (571) 324-0800  
jgonzalez@mintransporte.gov.co  
A confirmar (Venezuela)

**Responsable CCT (BID)**

Carlos Tamayo  
Tel: (1202) 623-3811  
carlostm@iadb.org

## 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.

## Solución propuesta

La propuesta busca adecuar el río para que sea navegable la mayor parte del año, mediante las siguientes acciones:

### EN LO AMBIENTAL:

Ejecución de las acciones identificadas en los planes de manejo ambiental de la cuenca y los estudios de impacto ambiental y de factibilidad; ejecución de inversiones dirigidas al mantenimiento y conservación de las microcuencas.

### EN LA HIDROVÍA:

Mejoramiento del canal navegable, mediante la ejecución de obras de: (i) encauzamiento: cierre de brazos, remoción de rápidos, protección de orillas, programas de revegetalización y reforestación, dragados; (ii) mantenimiento: señalización, balizaje, destronque y limpieza, dragados de relimpia y mantenimiento, control de sedimentación y monitoreo de obras de encauzamiento y del canal navegable.

### EN LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA:

Desarrollo de infraestructura portuaria e intermodal (Cabuyaro, La Banqueta y Puerto Carreño en Colombia y en aquellas localizaciones en Venezuela a ser determinadas en los estudios pertinentes) de interés binacional y otros muelles de interés regional de apoyo a las comunidades ribereñas de ambos países.

### EN EL EQUIPO DE TRANSPORTE:

Incentivar la participación del sector privado en la provisión de servicios de transporte y complementarios.

El proyecto del Eje Atlántico-Pacífico por los ríos Orinoco y Meta, se complementa con el desarrollo de la carretera Puerto Gaitán-Bogotá-Buenaventura. Durante el recorrido de esta carretera se adelantan obras de construcción tan importantes como el túnel piloto de La Línea para superar el cruce de la cordillera central andina y actualmente se está concretando la financiación del túnel definitivo de 8.6 km de longitud.

### Restricciones

Necesidad de consensuar entre ambas partes, la solución propuesta del proyecto

Fecha límite: 30/5/2006

Situación: PENDIENTE

Consecución de recursos para la construcción de las obras

Fecha límite: 12/1/2006

Situación: SUPERADA

### Estado de situación – 15/03/06

En Colombia se inició el proceso de licitación para la construcción de parte del proyecto: Muelle La Banqueta, Muelle Cabuyaro, Muelle Puerto Carreño, vías de acceso a la Banqueta y las obras de adecuación del canal navegable sector Cabuyaro - Puerto Texas en Colombia, por un valor de 45 mil millones de pesos.

**Tipo de proyecto**

Transporte/Carretera

**Inversión total estimada**

US\$ 183 millones

**Fuentes de financiamiento**

Por definir las fuentes internacionales con contrapartida nacional proveniente del tesoro colombiano.

**Modalidad**

Pública/Privada

**Conclusión prevista**

Diciembre de 2012

**Eje de Integración**

Amazonas

**Grupo 1**

Acceso a la Hidrovía del Putumayo

**País**

Colombia

**Órgano ejecutor**

Ministerio de Transporte de Colombia

Instituto Nacional de Vías de Colombia

**Coordinador Nacional**

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

**Gerente del Proyecto**

María Cecilia Alsina  
Tel: (571) 428-1998  
malsina@invias.gov.co

**Responsable CCT (BID)**

Carlos Tamayo  
Tel: (1202) 623-3811  
carlostm@iadb.org

## 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.

## Solución propuesta

El corredor intermodal tiene el tramo de carretera Tumaco - Pasto - Mocoa - Puerto Asís, vía que configura el corredor de transporte que atraviesa Suramérica de occidente a oriente. El proyecto ancla, es la vía Pasto - Mocoa, que actualmente tiene una longitud de 143 km y pasaría a 104 km. Para ello, es necesario realizar las siguientes obras:

FASE I: Pasto-Encano: Rehabilitación estructural. Encano-Santiago: Rectificación y pavimentación. Santiago-San Francisco: Mantenimiento y obras de drenaje.

FASE II: San Francisco-Mocoa: Construcción de la variante de 47 km de longitud.

## Estado de situación – 18/05/06

Se adelanta la estructuración del documento CONPES, el cual garantiza los recursos en vigencias futuras para la construcción del proyecto en dos fases. Para la vigencia del año 2006, en el desarrollo de la Fase I se tiene un presupuesto de US\$ 13,5 millones y actualmente se encuentra abierta la licitación (incluidos los diseños de los puentes de la Fase II). Para la Fase II, se adelantan las gestiones con el BID para instalar la misión técnica y concretar la financiación del proyecto.

## Restricción

Socialización del proyecto Fase I

Fecha Limite: 1/12/2007

Situación: SUPERADA

21

## Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 338 millones

### Fuentes de financiamiento

Carretera Paita-Yurimaguas: Empresa Concesionaria IIRSA Norte S.A., será repagado por el Estado Peruano por un período de 25 años.

Puerto de Paita: se entregará en concesión.

Estudios para proyectos logísticos y fluviales: fondos públicos.

### Modalidad

Pública/Privada

### Conclusión prevista

Diciembre de 2012



### Eje de Integración

Amazonas

### Grupo 3

Acceso a la Hidrovía del Huallaga-Marañón

### País

Perú

### Órgano ejecutor

Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú

Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú

Empresas concesionarias de carreteras, puertos y centros logísticos de Perú

### Coordinador Nacional

José Tenorio Benavides  
Tel: (511) 311-2774  
jtenorio@rree.gob.pe

### Gerente del Proyecto

Henry Zaira Rojas  
Tel: (511) 315-7800  
hzaira@mtc.gob.pe

### Responsable CCT (BID)

Claudia Stevenson  
Tel: (1202) 623-2383  
claudias@iadb.org

## 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.

## Solución propuesta

Rehabilitar y mejorar la infraestructura vial existente en el Eje Paita-Tarapoto-Yurimaguas, proveyendo de forma complementaria los servicios necesarios para un eficiente flujo de carga y personas.

Modernizar los puertos del Paita, Iquitos y Yurimaguas, promoviendo la inversión y gestión privada a fin de aumentar su productividad.

Establecer las Zonas de Actividades Logísticas de Paita e Iquitos, promoviendo la inversión y gestión privada con el fin de organizar y optimizar las actividades y procesos de las cadenas logísticas implicadas.

Evaluar e implementar el Proyecto de la Hidrovía Norte.

## Estado de situación – 19/05/06

Se vienen realizando los trabajos de mantenimiento en los tramos de Paita - Piura y Tarapoto - Yurimaguas, por parte de la empresa concesionaria, ello dentro del Proyecto de la Carretera Paita-Yurimaguas (inversión total de US\$ 220 millones).

PROINVERSION y la Autoridad Portuaria Nacional firmaron un convenio para promover la inversión privada en puertos, por ello se tiene prevista la convocatoria para la entrega en concesión del Puerto de Paita.

Se ha realizado el estudio de navegabilidad de la Hidrovía del Huallaga.

**Tipo de proyecto**

Transporte/Carretera

**Inversión total estimada**

US\$ 589 millones

**Fuentes de financiamiento**

Las inversiones requeridas en la Carretera Lima-Pucallpa y el Muelle Sur del Puerto del Callao, se realizarán a través del sector privado vía concesiones.

**Modalidad**

Pública/Privada

**Conclusión prevista**

Diciembre de 2012

**Eje de Integración**

Amazonas

**Grupo 4**

Acceso a la Hidrovía del Ucaiyali

**País**

Perú

**Órgano ejecutor**

Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú

Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú

Empresas concesionarias de carreteras, puertos y centros logísticos de Perú

**Coordinador Nacional**

José Tenorio Benavides  
Tel: (511) 311-2774  
jtenorio@rree.gob.pe

**Gerente del Proyecto**

Henry Zaira Rojas  
Tel: (511) 315-7800  
hzaira@mtc.gob.pe

**Responsable CCT (BID)**

Carlos Tamayo  
Tel: (1202) 623-3811  
carlostm@iadb.org

## 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.

## Solución propuesta

Dotar de una adecuada infraestructura vial al eje Lima-Tingo María-Pucallpa y servicios necesarios para un eficiente flujo vehicular.

Modernizar los puertos del Callao y Pucallpa, principalmente a través de la inversión privada, a fin de aumentar su competitividad.

Establecer un Centro Logístico Intermodal en Pucallpa, a fin de facilitar los flujos de carga, almacenaje, reducir costos, compartir información, etc.

## Estado de situación – 22/05/06

Se tiene prevista la adjudicación de la concesión del Eje Amazonas Centro de IIRSA para el 2° semestre de 2006, que comprende la rehabilitación, construcción en los diferentes tramos de la carretera Pucallpa-Tingo María-Huánuco-La Oroya-Puente Ricardo Palma, con obras de alrededor de los US\$ 120 millones.

En lo referido al Puerto del Callao, se tiene programado entregar en concesión en junio del 2006, el Muelle Sur de Contenedores, obra que comprende la ampliación de la zona sur del Puerto y la construcción del muelle para atender contenedores.

**Tipo de proyecto**

Transporte/Carretera

**Inversión total estimada**

US\$ 105,3 millones

**Fuentes de financiamiento**

Recursos públicos y de Organismos Financieros Internacionales (CAF / BID).  
Eventual obtención de recursos del sector privado en la medida que los estudios indiquen posible concesión del puerto.

**Modalidad**

Pública/Privada

**Conclusión prevista**

Diciembre de 2012

**Eje de Integración**

Amazonas

**Grupo 2**

Acceso a la Hidrovía del Napo

**País**

Ecuador

**Órgano ejecutor**

Gobierno de Ecuador  
Ministerio de Obras  
Públicas y  
Comunicaciones de  
Ecuador

**Coordinador Nacional**

Luis Cabrera Alvarez  
Tel: (5932) 222-2125  
subsemop@mop.gov.ec

**Gerente del Proyecto**

Fernando Salgado  
Tel: (5932) 222-4730  
iirsaecuador@mop.gov.ec

**Responsable CCT (CAF)**

Francisco Wulff  
Tel: (58212) 209-2493  
fwulff@caf.com

### Objetivo

Impulsar el comercio entre las cuencas del Pacífico y de la Amazonía ecuatoriana, peruana y brasileña y el desarrollo socioeconómico de las provincias de Esmeraldas, Manabí, Guayas, El Oro, Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Sucumbios, Orellana y Napo en Ecuador, el Departamento de Loreto en Perú, y los Departamentos de Nariño y Putumayo en Colombia.

### Solución propuesta

Construcción del puerto fluvial de transferencia de carga de alta eficiencia y rendimiento sobre la margen izquierda del Río Napo, sector del Belén en las Provincias de Orellana/Sucumbios, con el mejoramiento de la carretera tramo Shushufindi-El Triunfo-Belén que conectará la red vial estatal con el mencionado puerto, así como la dotación de energía eléctrica y telecomunicaciones necesarias para la operación del puerto. Este puerto fluvial servirá como centro logístico y estará dotado de la infraestructura portuaria necesaria para transferir carga, con alta eficiencia y rendimiento.

Las facilidades portuarias se construirán en el sitio El Belén, en un área de 160 mil m<sup>2</sup> que constará de: muelles, terminal polivalente, terminal de graneles sólidos, terminal de carga peligrosa, área de consolidación y desconsolidación de contenedores, área de administración, equipamiento portuario, área aduanera, capitania, migración, seguridad, controles fitosanitarios y un centro logístico que dinamizará el flujo comercial.

Una vez que se cuente con los estudios de impacto ambiental del proyecto se impulsarían las obras complementarias.

### Estado de situación – 08/06/06

El proyecto cuenta con estudios de prefactibilidad para la ubicación del Puerto Francisco de Orellana. Se espera gestión de los recursos que nos permitan realizar los estudios de navegabilidad del Río Napo en el tramo ecuatoriano. Igualmente, se ha coordinado con el lado peruano para efectuar conjuntamente y complementar los estudios de navegabilidad. En la sala de sesiones de la Subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas de Ecuador, se efectuó una reunión binacional con el Coordinador Nacional de IIRSA Perú, Director de la Secretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, conjuntamente con las autoridades ecuatorianas encabezadas por el Sr. Subsecretario General (Coordinador Nacional de IIRSA Ecuador), así como representantes del BID y las Cancillerías. Se resolvió que técnicos de ambos países realicen la homologación y definición de los términos de referencia para la navegabilidad del Río Napo a fin de entregar la documentación respectiva al BID para acceder a un crédito no reembolsable para los estudios correspondientes y simultáneos en los dos tramos. Las comisiones técnicas se reunieron en Tumbes, el día viernes 12 del presente, cuyo objetivo específico es homologar los términos de referencia para la navegabilidad; esperamos contar con los resultados durante la presente semana. Se realizará una reunión de trabajo en Lima, Perú, el día 9 de junio del presente, entre las autoridades del Ministerio de Obras Públicas de Ecuador y Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, con el objeto de establecer los mecanismos que permitan acceder a la cooperación técnica no reembolsable que el BID ofrece para los estudios de navegabilidad del Río Napo.

## Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 1.055 millones

### Fuentes de financiamiento

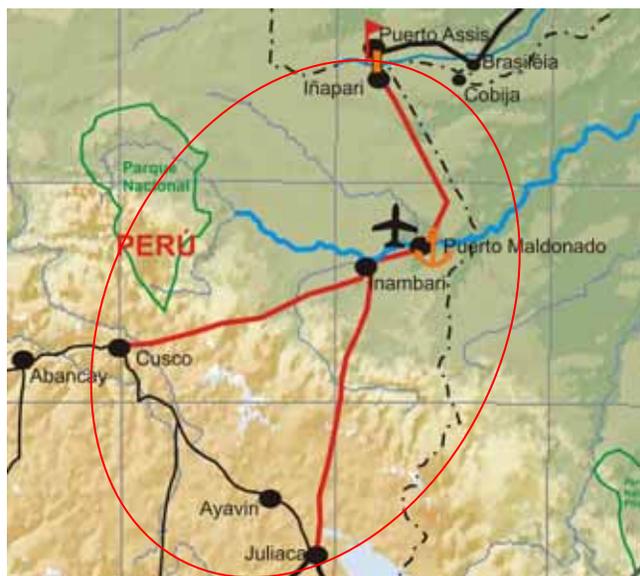
Se tiene previsto que los proyectos sean financiados por las empresas concesionarias para cada tramo, el proyecto será repagado por el Estado en un período de 25 años.

### Modalidad

Pública/Privada

### Conclusión prevista

Diciembre de 2010



### Eje de Integración

Perú-Brasil-Bolivia

### Grupo 1

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

### País

Perú (Brasil)

### Órgano ejecutor

Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú

Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN)

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de uso Público (OSITRAN)

Empresas concesionarias de carreteras de Perú

### Coordinador Nacional

José Tenorio Benavides  
Tel: (511) 311-2774  
jtenorio@rree.gob.pe

### Gerente del Proyecto

Henry Zaira Rojas  
Tel: (511) 315-7800  
hzaira@mtc.gob.pe

### Responsable CCT (CAF)

Francisco Wulff  
Tel: (58212) 209-2493  
fwulff@caf.com

### Objetivo

Mejorar y rehabilitar la infraestructura vial de la macro región sur del Perú que conecta al país con los Estados de Acre y Rondonia pertenecientes a Brasil, buscando facilitar los flujos de pasajeros y carga entre dichas regiones y su salida a los mercados internacionales a través de la Cuenca del Pacífico, impulsándose así el proceso de integración regional.

### Solución propuesta

Ejecutar las obras de construcción de los tramos Urcos - Pte. Inambari, Pte. Inambari - Iñapari y Pte Inambari - Azangaro.

Mejorar los tramos viales de San Juan de Marcona - Urcos y Matarani - Azangaro - Juliaca - Ilo.

Dotar la vía de la infraestructura necesaria para brindar los servicios de manera eficiente y permitir un servicio de calidad para los usuarios.

### Estado de situación – 22/05/06

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 7 de junio del 2005 se otorgó la Buena Pro de los tramos 2, 3 y 4, quedando aún pendiente de entregar los tramos 1 y 5.

En los tramos concesionados se han iniciado los trabajos que permitan la transitabilidad de los vehículos en dichos tramos.

## 25 Puente sobre el Río Acre

### Tipo de proyecto

Transporte/Puente

### Inversión total estimada

US\$ 12 millones

### Fuentes de financiamiento

Recursos del Gobierno de Brasil (Ministerio de Transportes/Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes) y contrapartida del Gobierno del Estado de Acre.

### Modalidad

Pública

### Conclusión prevista

Puente: concluido enero de 2006

Centro de Frontera y accesos: sin definición



### Eje de Integración

Perú-Brasil-Bolivia

### Grupo 1

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

### Países

Brasil-Perú

### Órgano ejecutor

Departamento de Carreteras de Acre (DERACRE) de Brasil

### Coordinador Nacional

Ariel Garces Pares (Brasil)  
Tel: (5561) 429-4080  
ariel.pares@planejamento.gov.br

José Tenorio Benavides (Perú)  
Tel: (511) 311-2774  
jtenorio@rree.gob.pe

### Gerente del Proyecto

María Lúcia Barillo (Brasil)  
Tel: (5561) 311-7766/7237  
lucia.barillo@transportes.gov.br

Nilo Meza (Perú)  
Tel: (511) 311-2668  
nmeza@rree.gob.pe

### Responsable CCT (BID)

Carlos Tamayo  
Tel: (1202) 623-3811  
carlostm@iadb.org

### Objetivo

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

### Solución propuesta

Construcción de un puente internacional sobre el Río Acre, carretera BR-317, entre las ciudades de Assis (Brasil, Estado do Acre) e Iñapari (Perú, Madre de Dios), incluyendo sus accesos y obras complementarias.

Además de ello, se torna necesario establecer el funcionamiento del centro integrado fronterizo en Iñapari (lado peruano).

### Estado de situación – 22/02/06

Puente inaugurado el día 21 de enero de 2006, por los Presidentes de la República Federativa de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, y de la República de Perú, Alejandro Toledo. También fueron concluidos en la misma fecha el acceso de 2 km y obras complementarias del lado brasileño.

**Tipo de proyecto**

Transporte/Puente

**Inversión total estimada**

US\$ 3,3 millones

**Fuentes de financiamiento**

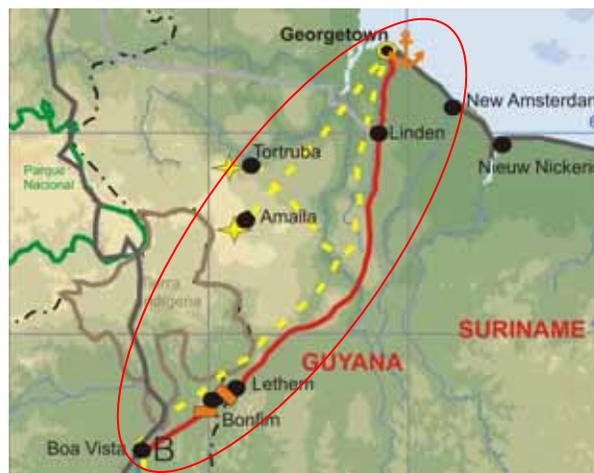
BID u otro organismo  
financiero internacional

**Modalidad**

Pública

**Conclusión prevista**

2° semestre de 2008

**Eje de Integración**

Escudo Guayanés

**Grupo 2**

Interconexión Brasil-  
Guyana

**Países**

Brasil-Guyana

**Órgano ejecutor**

Ministerio de Obras  
Públicas y  
Comunicaciones de  
Guyana

**Coordinador Nacional**

Ariel Garces Pares (Brasil)  
Tel: (5561) 429-4080  
ariel.pares@planejamento.gov.br  
Rickford Lowe (Guyana)  
Tel: (592) 226-0650  
wsg@ewirelessgy.com

**Gerente del Proyecto**

María Lúcia Barillo (Brasil)  
Tel: (5561) 311-7766/7237  
lucia.barillo@transportes.gov.br  
León Goring (Guyana)  
Tel: (592) 225-9868 ex.113  
wsg@ewirelessgy.com

**Responsable CCT (BID)**

Carlos Tamayo  
Tel: (1202) 623-3811  
carlostm@iadb.org

### 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, Suriname y Guayana Francesa.

### Solución propuesta

Pavimentar la carretera existente entre Lethem (Guyana), localizada en la frontera del Estado brasileño de Roraima con Linden. La Agenda de Implementación considera solamente la primera fase de este importante proyecto, que se limita a la actualización de los estudios de factibilidad y ambientales y al diseño de ingeniería.

### Estado de situación – 23/03/06

Como resultado de los acuerdos bilaterales entre los Gobiernos de Guyana y Brasil en vistas de la necesidad de mejorar la conexión de la carretera, un estudio de factibilidad fue llevado a cabo 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 fue llevado a cabo en 2000. El Gobierno de Guyana considera importante completar la primera etapa que consiste en la actualización de los estudios de factibilidad y ambientales y completar los estudios de ingeniería. En este aspecto, se ha solicitado al BID fondos para los estudios de factibilidad y ambientales.

**Tipo de proyecto**

Transporte/Puente

**Fuentes de financiamiento**

Recursos del Ministerio de Transportes de Brasil

**Inversión total estimada**

US\$ 10 millones

**Modalidad**

Pública

**Conclusión prevista**

2º semestre de 2007

**Eje de Integración**

Escudo Guayanés

**Grupo 2**

Interconexión Brasil-Guyana

**Países**

Brasil-Guyana

**Órgano ejecutor**

Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Brasil

**Coordinador Nacional**

Ariel Garces Pares (Brasil)  
 Tel: (5561) 429-4080  
 ariel.pares@planejamento.gov.br

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

**Gerente del Proyecto**

María Lúcia Barillo (Brasil)  
 Tel: (5561) 311-7766/7237  
 lucia.barillo@transportes.gov.br

León Goring (Guyana)  
 Tel: (592) 225-9868 ex.113  
 wsg@ewirelessgy.com

**Responsable CCT (BID)**

Hilda María Gómez  
 Tel: (1202) 623-1495  
 hildag@iadb.org

### Objetivo

Desarrollar una interconexión de los sistemas viales de Brasil y Guyana, para atender las necesidades del tráfico e intercambio comercial entre los dos países, beneficiando a las poblaciones vecinas.

### Solución propuesta

Construcción de un puente internacional sobre el Río Takutu, con 230 m de extensión incluyendo inversión de mano y accesos, parte del trazado de la carretera federal BR-401/RR, uniendo Bonfim (Brasil) y Lethem (Guyana), completando así una integración vial entre los dos países, en el corredor Boa Vista - Georgetown.

---

### Estado de situación – 19/05/06

Se trata de un proyecto considerado prioritario por los Gobiernos de Brasil y de Guyana, conforme enunciado en el Comunicado Conjunto resultante de la visita del Presidente Luiz Inácio Lula da Silva a Guyana, entre los días 14 y 15 de febrero de 2005. Además de eso, el Gobierno brasileño adoptó un sistema especial para el acompañamiento de ese proyecto que forma parte de las metas Presidenciales. El Ministerio de Transportes de Brasil está trabajando activamente para reparar los problemas detectados, con vistas a la conclusión de las obras. En este contexto, el Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT) firmó un convenio con el Ejército Brasileño para la realización de los estudios recomendados por el órgano de control interno, cuyo plan de trabajo, aprobado en 2005, fue elaborado por el Instituto Militar de Ingeniería (Instituto Militar de Engenharia - IME). Informe conclusivo de los estudios realizados por IME, en el lugar de obra, fue presentado al DNIT el 29 de marzo de 2006 que, a su vez, lo sometió a consideración del Tribunal de Cuentas de la Unión (Tribunal de Contas da União - TCU), el día 25 de abril de 2006. La nueva medición de obra fue concluida por el Ejército, al momento está siendo revisado por la Coordinación de Estructuras del DNIT, para verificación cuantitativa. Una vez que la revisión sea concluida, pasará al órgano de control. Mereciendo la aprobación de aquel tribunal, este tema será encaminado al Congreso Nacional con vistas a la liberación de recursos presupuestarios.

## Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)- Suriname (Paramaribo) (1° Etapa)

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 0,8 millones

### Fuentes de financiamiento

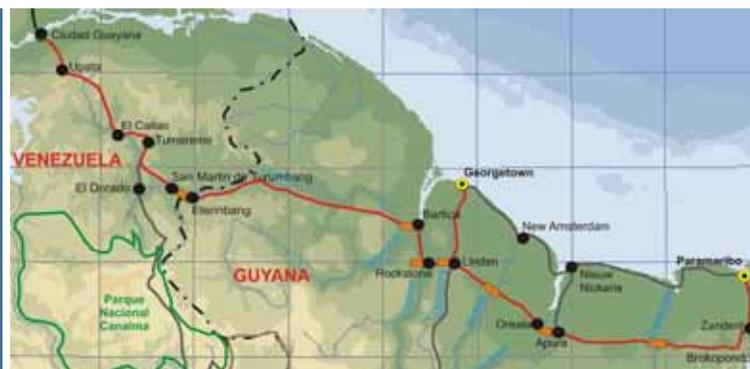
Sólo el tramo 2 (San Martín de Turumbamg – Linden) cuenta con financiamiento para el estudio de prefactibilidad e impacto ambiental, por parte de la CAF, en el marco de un Convenio de Préstamo.

### Modalidad

Pública

### Conclusión prevista

Diciembre de 2006



### Eje de Integración

Escudo Guayanés

### Grupo 3

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

### Países

Guyana-Suriname-Venezuela

### Órgano ejecutor

CAF  
Ministerio de Infraestructura de Venezuela  
Ministerio de Transporte de Guyana  
Comisión Técnica Binacional Venezuela - Guyana

### Coordinador Nacional

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

Robby D. Ramlakhan (Suriname)  
buza@sr.net

Fausto Fernández (Venezuela)  
Tel: (58212) 507-0805  
ffernandez@hotmail.com

### Gerente del Proyecto

León Goring (Guyana)  
Tel: (592) 225-9868 ex.113  
wsg@ewirelessgy.com

M. Hoebba  
Tel: (597) 494-526  
odnctw@yahoo.com

Mercedes Sánchez (Venezuela)  
Tel: (58212) 203-1414  
mersanchez@infraestructura.gov.ve

### Responsable CCT (CAF)

Blanca Alarcón  
Tel: (58212) 209-2379  
balarcon@caf.com

## Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)- Suriname (Paramaribo) (1° Etapa)

---

### Objetivo

Crear un Corredor Vial de Integración: Interconexión Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Suriname (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. Propuesta de Venezuela: Ampliar el objetivo más allá del intercambio comercial "para promover la integración, el desarrollo humano y el intercambio comercial".

### Solución propuesta

El proyecto consiste en la construcción, rehabilitación y/o mejoras de varios segmentos de carretera y sus respectivas obras de arte. En la Agenda de Implementación Consensuada se contempla como primera etapa la elaboración de estudios de factibilidad e impacto ambiental de acuerdo a los requerimientos específicos de cada país.

El proyecto está integrado por los siguientes tramos:

- Ciudad Guayana – Tumeremo - San Martín de Turumbamg: Mejoramiento en la vía existente.
- San Martín de Turumbamg-Bártica (293 km): Construcción de carretera. Se tiene previsto iniciar como primera etapa el estudio de prefactibilidad e impacto ambiental del tramo vial San Martín de Turumbamg-Eterinbang-Bártica, basándose en el trazado preliminar existente. Éste tramo involucra a Venezuela y Guyana, en él se desarrollará el trazado definitivo presentando las alternativas de rutas (al menos 2), cuya evaluación comparativa técnico-económica y ambiental, se hará al final de la etapa preliminar del estudio.
- Bártica-Linden: Mejoramiento en la vía existente y construcción de dos nuevos puentes sobre los Ríos Mazaruni y Esequibo y mejoramiento de puente existente sobre el Río Demerara.
- Linden-Orealla: Construcción de nueva vía y puente sobre el Río Berbice.
- Orealla-Apura: Construcción de un nuevo puente sobre el Río Corentyne.
- Apura-Paramaribo: Rehabilitación y mejoras de 375 km de carreteras.

### Solución propuesta (continuación)

El Eje del Escudo Guyanés fue reestructurado en la reunión de trabajo de GTE (IIRSA) de los Ejes Andino, Amazonas y Escudo Guayanés, celebrada del 1 al 4 de junio de 2004 en la ciudad de Bogotá, Colombia, con la participación de 8 países y representantes de las instituciones del Comité de Coordinación Técnica (CCT). En esta reunión se planteó y aprobó incorporar a la trayectoria del Eje del Grupo 3 el tramo Linden - Orealla - Apura - Paramaribo, integrando así a Suriname al Eje del Escudo Guyanés.

Asimismo se amplía la integración con Brasil mediante la incorporación a las regiones de Roraima y del Amazonas, al interconectarse con el corredor vial existente Manaus - Boa Vista - Santa Elena de Uairén - Ciudad Guayana; y a los mercados internacionales por su vinculación al sistema integral de transporte que posee y tiene previsto desarrollar la República Bolivariana de Venezuela mediante la ejecución de los proyectos Puerto de Aguas Profundas en el Estado Sucre y Sistema Ferroviario Tramo Puerto Ordaz-Maturín-Norte del Estado Sucre. La relevancia del proyecto radica en que promueve la integración física de cuatro países: Venezuela, Guyana, Suriname y Brasil.

La ruta dentro del territorio de Venezuela que abarca específicamente la Zona de Reserva Forestal del Imataca, según estudios realizados a esta zona por la Corporación Venezolana de Guayana (CVG), en principio no presenta mayor problema de impacto ambiental, sin embargo, el estudio de prefactibilidad determinará el impacto que la ejecución de la ruta generaría en la región.

Observación de Venezuela: Debe actualizarse el tramo objeto del estudio: San Martín de Turumbang-Eterinbang-Bartica-Rockstone-Linden, en función de lo acordado entre Venezuela y Guyana en la reunión del Comité Técnico Venezuela-Guyana celebrada en Georgetown, Guyana, del 15 al 16 de junio de 2004.

Observación de Guyana: Estamos de acuerdo con la nota "Observación 16 junio de 2004". Informamos sin embargo que los Términos de Referencia presentados por Guyana en febrero de 2006 incluyen consideraciones de trazados alternativos para la ruta.

### Estado de situación – 17/03/06

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 de 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.

En el mes de febrero de 2006, Venezuela recibió del Gobierno Guyanés, la contrapropuesta de los Términos de Referencia para la ejecución del estudio de prefactibilidad e impacto ambiental del Eje Carretero Tumeremo-Georgetown, los cuales se encuentran en revisión por parte de la Comisión Técnica Venezolana.

## Mejorías en la Vía Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowijne

### Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

### Inversión total estimada

US\$ 105 millones

### Fuentes de financiamiento

BID y financiamiento privado

### Modalidad

Pública/Privada

### Conclusión prevista

Enero de 2012



### Eje de Integración

Escudo Guayanés

### Grupo 4

Interconexión Guyana-  
Suriname-Guayana  
Francesa-Brasil

### Países

Guyana-Suriname

### Órgano ejecutor

Gobierno de Suriname

### Coordinador Nacional

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

Robby D. Ramlakhan (Suriname)  
buza@sr.net

### Gerente del Proyecto

León Goring (Guyana)  
Tel: (592) 225-9868 ex.113  
wsg@ewirelessgy.com

M. Hoebba  
Tel: (597) 494526  
odnctw@yahoo.com

### Responsable CCT (BID)

Carlos Tamayo  
Tel: (1202) 623-3811  
carlostm@iadb.org

## Mejorías en la Vía Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowijne

---

### 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 tránsito generado localmente.

Mejorar el cruce del Río Marowijne mediante la creación de cruces de frontera seguros y eficientes para estimular la integración regional y el desarrollo social y económico.

### Solución propuesta

Vía: rehabilitar el tramo pavimentado (140 km) entre Paramaribo y Albina y pavimentar el tramo Nieuw Nickerie (South Drain) – Paramaribo (260 km).

Puente sobre el Río Marowijne: El proyecto incluye dos etapas: Etapa 1: incluye estudios de performance y ejecución de las mejoras de las facilidades existentes. Etapa 2: incluirá el estudio de factibilidad y la construcción del puente, basado en un acuerdo con Francia.

### Estado de situación – 27/03/06

Hasta la fecha no se han hecho modificaciones a la condición existente en la carretera. El Gobierno de Suriname aplicaría para el financiamiento del BID en el contexto del nuevo Fondo IIRSA para los estudios de preinversión del proyecto de la carretera y el estudio para las facilidades en el cruce del río. El Gobierno de Suriname también solicitará una misión del BID para comenzar las conversaciones para el financiamiento del proyecto de la vía, mientras que también se está considerando financiamiento del sector privado.

El Gobierno de Suriname y Francia ya han entrado en negociaciones referentes al cruce del Río Marowijne. Como resultado, la implementación del proyecto del cruce del río ha sido dividido en dos etapas: etapa 1 mejoramiento de las facilidades del ferry existente y etapa 2 construcción del puente. En la actualidad, se le ha dado prioridad a la ejecución de la etapa 1.

**Tipo de proyecto**

Comunicaciones

**Inversión total estimada**

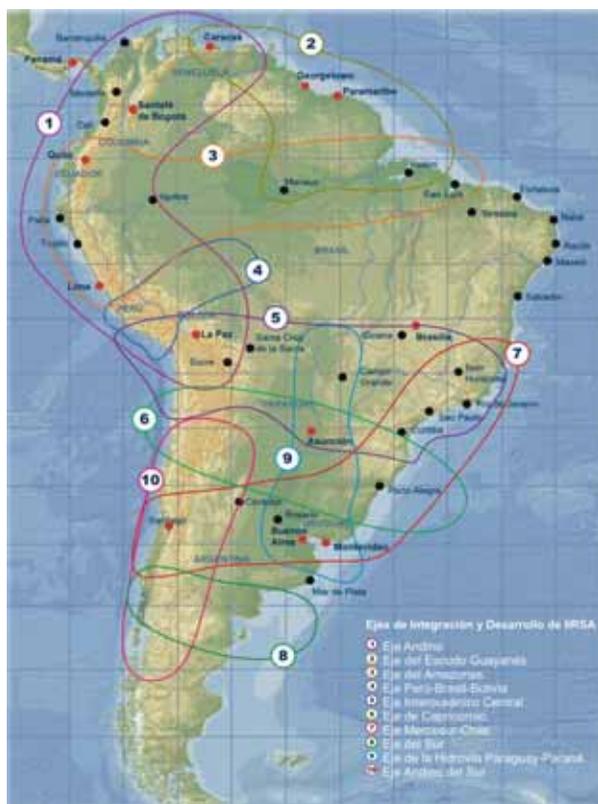
US\$ 1,2 millones

**Fuentes de financiamiento**En etapa de identificación  
(BID, BM, otros)**Modalidad**

Pública/Privada

**Conclusión prevista**

Diciembre de 2009

**Eje de Integración**

Todos los Ejes

**Países**

Multilateral

**Órgano ejecutor**

Gobierno de Brasil  
 Gobierno de Ecuador  
 Gobierno de Perú  
 Gobierno de Uruguay  
 Gobierno de Venezuela  
 Ministerio de las  
 Comunicaciones de Brasil  
 Empresa Brasileira de  
 Correos y Telégrafos -  
 ECT

**Gerente del Proyecto**

Rose Mary Antunes  
 Tel: (5561) 3311-6928  
 rose.mary@mc.gov.br

**Responsable CCT (BID)**

José María Batanero  
 Tel: (1202) 623-1650  
 joseba@iadb.org

### 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.

### Solución propuesta

Establecer en cada país sudamericano un sistema simplificado de exportación a través de envíos postales y desarrollar canales de acceso para que las micro, pequeñas y medianas empresas ingresen al mercado internacional.

---

### Estado de situación – 13/06/05

El gobierno de Brasil implementó a fines del año 1999 el sistema simplificado de exportación vía envíos 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 US\$ 100 millones 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 como proyecto piloto de IIRSA para posterior implantación en los demás países sudamericanos que lo quieran. Las fases del proyecto con Perú están en ejecución.

Venezuela y Ecuador también están desarrollando acciones preliminares para ver la viabilidad de implementar el proyecto y van a firmar un acuerdo de cooperación con Brasil. En noviembre fue realizada la visita de técnicos brasileños a Venezuela para discutir acciones de cooperación.

**Tipo de proyecto**

Comunicaciones

**Inversión total estimada**

US\$ 1 millón

**Fuentes de financiamiento**

Sin definir a la fecha

**Modalidad**

Pública/Privada

**Conclusión prevista**

Diciembre de 2010

**Eje de Integración**

Todos los Ejes

**Países**

Multilateral

**Órgano ejecutor**Ministerio de las  
Comunicaciones de Brasil**Gerente del Proyecto**Waldemar Gonçalves  
Tel: (5561) 3311-6820  
waldemar.junior@mc.gov.br**Responsable CCT (BID)**José María Batanero  
Tel: (1202) 623-1650  
joseba@iadb.org

## Objetivo

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

## Solución propuesta

La firma de acuerdos por parte de los países buscará compatibilizar los aspectos regulatorios, tributarios y de procedimientos para facilitar la implementación del sistema de roaming internacional entre las operadoras de telefonía celular del continente suramericano. El proyecto será implementado en 6 (seis) etapas:

1. Estudio preliminar de demanda
2. Implementación de un proyecto piloto de roaming internacional entre Brasil y Perú
3. Definición de un método institucional para la implementación del proyecto
4. Obtención de recursos de cooperación técnica
5. Realización de protocolo de intenciones entre los países
6. Ejecución de los acuerdos firmados entre los países

## Estado de situación – 20/02/06

El proyecto se encuentra en su fase inicial, habiéndose firmado un protocolo de intenciones entre los Gobiernos brasileño y peruano (proyecto piloto), que tiene como finalidad estudiar los aspectos técnicos y jurídicos, a fin de viabilizar el roaming entre los países. El proyecto piloto entre los gobiernos brasileño y peruano prevee la constitución de dos grupos de trabajo. El proyecto de trabajo técnico que estudiará y propondrá soluciones que sean técnica y económicamente viables para la implementación de los puntos de contacto, sistema anti-fraude, 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.



## COMITÉ DE COORDINACIÓN TÉCNICA



Banco Interamericano de Desarrollo



Corporación Andina de Fomento



FONPLATA

Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata