

Agenda de Implementación Consensuada 2005 - 2010

31 PROYECTOS ESTRATÉGICOS DE INTEGRACIÓN EN AMÉRICA DEL SUR

Tercer Informe - Julio de 2007



Introducción

El **Tercer Informe de Avance de la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 (AIC)** es una publicación dirigida a recoger y presentar 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, actualizado a junio de 2007, resume en líneas generales, tres tipos de información:

- 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) Etapas críticas identificadas en la implementación de los proyectos, tomando para los mismos todo el ciclo de vida. Asimismo, se identifican conforme el grado de dificultad de cada etapa y; si existiesen, restricciones que dificultan o podrían dificultar a futuro el avance de un proyecto, con el propósito de posibilitar y agilizar su gestión necesaria para el desarrollo del mismo.

La información de cada proyecto ha sido generada en cada país miembro de la Iniciativa (Coordinaciones Nacionales y los Gerentes designados por las mismas para los Proyectos de la AIC), resultado de una intensa agenda de actividades en el marco de IIRSA, apoyada sobre la tarea que viene siendo desarrollada a través del Sistema de Información para la Gestión Estratégica (SIGE).

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, 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 del mismo año.

Los proyectos que componen la Agenda implican una inversión total estimada en US\$ 6.921,10 millones en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, los cuales, en su mayoría están siendo implementados.

De los 31 proyectos, 16 se encuentran en preparación, 4 en fase de licitación o próximos a licitarse, 10 en ejecución y 1 concluido. Para apoyar la AIC se adoptó una modalidad basada en la gestión intensiva y focalizada de los proyectos, a través del establecimiento de un nuevo modelo orientado a resultados. A partir de los avances verificados en el cumplimiento de las etapas críticas y la superación de restricciones de orden financiero - técnico - 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. En esta categoría se encuentran veintisiete (27) proyectos.
- *Proyectos en Implementación 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 propias del proyecto que podrían generar demoras en el cumplimiento de las etapas venideras. En esta categoría se encuentran cuatro (4) proyectos.
- *Proyectos con demoras por 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 encuentran tres (3) proyectos.
- *Proyectos Finalizados:* Uno (1): Puente sobre el Río Acre (Perú y Brasil).

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.



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	1.200,00	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	444,80	BO (BR-CH-PE)
11	Anillo Ferroviario de São Paulo (Norte y Sur)	Interoceánico Central	400,00	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	93,00	BO (CH)
15	Rehabilitación de la Carretera Iquique-Colchane	Interoceánico Central	37,00	CH (BO)
16	Rehabilitación del Tramo El Sillar	Interoceánico Central	2,50	BO (BR-CH-PE)
Subtotal			4.399,30	

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 en territorio colombiano	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	2,50	Todos
31	Implementación de Acuerdo de <i>Roaming</i> en América del Sur	TICs	0,40	Todos
Subtotal			2.521,80	
TOTAL			6.921,10	



En preparación



En licitación/concesión



En ejecución



Concluido

Referencias

Ciclo de vida del Proyecto



Etapas críticas que se desarrollan en los plazos programados



Etapas críticas que se desarrollan con dificultad



Etapas críticas que no están siendo cumplidas en los plazos programados



Etapas críticas cumplidas satisfactoriamente

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 2010



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
dnv17jefatura@arnet.com.ar

Responsable CCT (BID)

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

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 – 23/05/07

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.

Se realizaron con éxito durante los días 27 y 28 de abril de 2007, las audiencias ambientales en la provincia de Corrientes, de acuerdo a lo previsto en el anteproyecto presentado.

Todos los tramos de obra de la Ruta 14 correspondientes a las Provincias de Corrientes y Entre Ríos, se encuentran firmados y próximos a iniciar las actas de replanteo (inicio de obra).

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 - FOCEM
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
Transportes 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

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 – 06/06/07

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: aprox. 50 % culminadas y próximas a finalizar al cierre del año 2007, el 50 % restante de obras, en ejecución y trámites licitatorios. En este sentido se registra un avance de aprox. 15% de concreción del proyecto respecto a la situación de mediados del año 2006. Cabe destacar que con fecha 15 de mayo de 2006 se aprobó por parte del Poder Ejecutivo el nuevo contrato suscrito entre el MTOP y la Corporación Nacional para el Desarrollo que atiende una parte importante de las obras asociadas al corredor (68% del monto de obras).

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 Transportes y Obras Públicas de Uruguay

Coordinador Nacional

Afonso Oliveira de Almeida (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

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

Gerente del Proyecto

María Lúcia Barillo (Brasil)
Tel: (5561) 3311-7766/7237
lucia.barillo@transportes.gov.br

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

Responsable CCT (FONPLATA)

Marcelo Valverde
Tel: (5913) 336-6611
mvalverde@fonplata.org

Objetivo

Mejorar el tráfico carretero del transporte internacional de cargas y pasajeros; complementar la conexión vial, permitiendo una integración más intensa de las potencialidades económicas-comerciales y de la permeabilidad socio-cultural con los países vecinos; desviar el tránsito de la ruta Chuí/Chuy, para preservar la Reserva Ecológica del Taim y aliviar el tránsito en el tramo Pelotas/Rio Grande (BR-392/RS); preservar la ruta del Litoral para el tráfico liviano y de turistas; y disminuir la distancia en el trayecto Montevideo/Porto Alegre en 53 km.

Solución propuesta

Construcción de un segundo puente carretero, de aproximadamente 840 metros de extensión sobre el Rio Jaguarão, en las proximidades de las ciudades de Jaguarão (BR-116/RS) y Rio Branco (Ruta 26), para el transporte internacional de pasajeros y cargas, incluyendo accesos del orden de 8 km (4,5 km en territorio brasileiro y 3,5 km en territorio uruguayo) y recuperación del actual puente Barão de Mauá, reservado para el tránsito vecinal fronterizo.

Estado de situación – 17/04/07

Ambos países otorgan prioridad para el desarrollo del proyecto. Las medidas de carácter político-institucional fueron consensuadas. La Comisión Mixta Brasileña-Uruguaya de Licitación fue creada el 14 de abril de 2004, habiéndose reunido sus integrantes tres veces (mayo de 2004, septiembre de 2004 y enero de 2006). Por tratarse de un proyecto comprobadamente de poco atractivo para la concesión a iniciativa privada, fueron firmados dos nuevos Acuerdos el 26 de febrero de 2007, uno para la construcción del segundo puente en régimen de obra pública y el otro, por cambio de Notas, para la recuperación del puente actualmente existente "Barão de Mauá". Los Términos de Referencia y el respectivo pliego para la contratación de la empresa(s) que realizará(n) el Estudio de Viabilidad serán adecuados a los términos del nuevo instrumento legal, para que el Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT), autarquía vinculada al Ministerio de Transportes de Brasil pueda lanzar el aviso de licitación.

Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)

Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

Inversión total estimada

US\$ 1.200 millones

Fuentes de financiamiento

Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Tesoro y Sector Privado

Modalidad

Pública/Privada

Conclusión prevista

Junio de 2009



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

Afonso Oliveira de Almeida
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

Gerente del Proyecto

María Lúcia Barillo Ribeiro
Tel: (5561) 3311-7766/7237
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 – 17/04/07

El proyecto está incluido en el PAC - Programa de Aceleración del Crecimiento (2007-2010) y en la lista del PPI - Proyecto Piloto de Inversión, negociado con el FMI que deberá garantizar el espacio fiscal para desembolsos. El financiamiento en el valor de US\$ 100 millones fue acordado con el BID condicionado al PDL - Programa por Resultados -, con dos desembolsos (20% anticipado y 80% cuando la carretera estuviera concluida). Corresponderá al sector privado la cifra de US\$ 82 millones para la construcción de tres obras de arte especiales en el Estado de Santa Catarina (túnel para transposición del Morro dos Cavalos; túnel de transposición del Morro do Formigão; y transposición de la Laguna Imaruí). El proyecto está dividido en dos etapas: la primera referida a la duplicación y a la restauración de la carretera, cuyas obras están en marcha; y la segunda, referida a las tres obras de arte especiales. En el Estado de Rio Grande do Sul son 4 lotes de implantación y pavimentación y más 3 de obras de arte, mientras en el Estado de Santa Catarina son 9 lotes de implantación y pavimentación y 5 de obras de arte. Las expropiaciones están en marcha. El COFIEIX (Comissão de Financiamentos Externos do Ministério da Fazenda) aprobó el financiamiento de las obras de duplicación del tramo Florianópolis/Osório. Quedó también acordada una nueva modalidad de financiamiento denominada Performance Driven Loans (PDL), donde los desembolsos ocurren en función de los resultados y los recursos son depositados directamente en la cuenta del Tesoro Nacional. El pliego del proyecto para la construcción de dos túneles en el Morro dos Cavalos sería lanzado en el primer semestre de 2007. Después de la elaboración de los proyectos pertinentes el DNIT dará inicio a el proceso de elección de la empresa ejecutora de la obra.

Tipo de proyecto

Transporte/Ferrovial

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

Eduardo Soto Silva (Chile)
Tel: (562) 449-5951/5952
eduardo.soto@mop.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 (BID)

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

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 – 21/05/07

De común acuerdo ambos países (Argentina y Chile) han prorrogado la Apertura de los sobres técnicos para el 23 de agosto de 2007 y la apertura de los sobres económicos para el día 9 de octubre de 2007, en ambos casos a las 12 hs.

Restricciones (R)

Restricción: 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: 15/07/2008

Situación: **PENDIENTE**

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 ejecutorSociedad Concesionaria
Autopista de los Andes
S.A.**Coordinador Nacional**Eduardo Soto Silva
Tel: (562) 449-5951/5952
eduardo.soto@mop.gov.cl**Gerente del Proyecto**Guillermo Mesías
Tel: (562) 572-037
guillermo.mesias@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 – 17/04/07

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

Tipo de proyecto

Energía/Gasoducto

Inversión total estimada

US\$ 1.000 millones

Fuentes de financiamiento

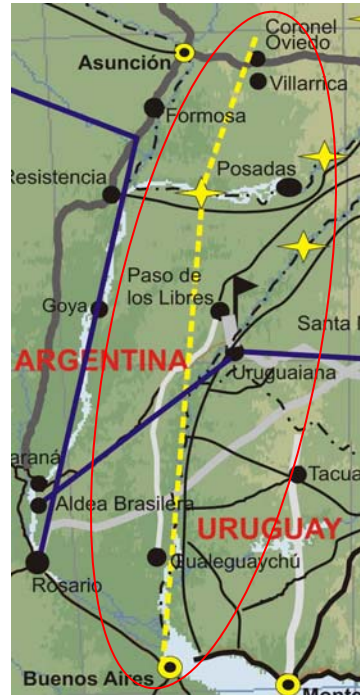
Se prevé una participación del sector privado cercana al 75% de la inversión prevista, a través de un régimen de concesión de transporte por licitación pública internacional.

Modalidad

Pública/Privada

Conclusión prevista

2° semestre de 2008



Eje de Integración

MERCOSUR-Chile

Grupo 5

Proyectos energéticos

País

Argentina (Bolivia)

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

Nuevo Gerente a definir

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 – 30/05/07

Definidas las cuestiones de Prefactibilidad del Proyecto. Se están desarrollando los estudios técnicos troncales (Secretaría de Energía) y técnico ambientales (ENARSA).

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

José Kinn Franco (Bolivia)
Tel: (5912) 211-9945
jkinn@oopp.gov.bo

Gerente del Proyecto

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

Arturo Flores Aguirre (Bolivia)
Tel: (5912) 211-9945
aflores@oopp.gov.bo

Responsable CCT (FONPLATA)

Marcelo Valverde
Tel: (5913) 336-6611
mvalverde@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 m³ y Desmonte 293.741 m³. 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 – 23/05/07

Conforme lo resuelto en la reunión mantenida en la ciudad de Buenos Aires, el 9 de mayo de 2007, ambas delegaciones coincidieron en la necesidad de mantener la estructura del actual puente, comprometiéndose la delegación Argentina en presentar a las autoridades de Bolivia un documento que contemple: 1) Propuesta y cronograma posible de trabajos de mejoramiento en el puente existente y; 2) Cronograma posible de tareas para la ejecución de las obras del nuevo puente a construirse, obras de acceso y centro integrado de control, conforme el acuerdo firmado entre ambos países el 29 de junio de 2006. Asimismo, se acordó que las obras mencionadas en los puntos 1) y 2) serían realizadas en forma simultánea.

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

2º semestre de 2011



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

Afonso Oliveira de Almeida (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

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

Gerente del Proyecto

María Lúcia Barillo (Brasil)
Tel: (5561) 3311-7766/7237
lucia.barillo@transportes.gov.br

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

Responsable CCT (FONPLATA)

Marcelo Valverde
Tel: (5913) 336-6611
mvalverde@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, con aproximadamente 600 m de extensión, incluyendo sus accesos e infraestructura complementaria, entre las localidades de Porto Meira (Foz do Iguaçu) y Puerto Presidente Franco, e implementación de un sistema de control integrado de frontera en la unión del complejo Puente de la Amistad y el nuevo puente.

En principio, será un puente colgante, operando con flujo de vehículos unidireccional, en sistema binario, incluyendo, también, el Puente de la Amistad, resaltando que la distancia entre los dos puentes será de aproximadamente 6 km.

La operación en binario facilitará la actuación de los órganos de fiscalización, que no estarán obligados a construir dos frentes de control. Cada país se hará responsable por sus respectivos accesos, instalaciones de frontera y expropiación.

Estado de situación – 26/06/07

En razón 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 1992 y octubre de 2003, culminando con la firma, el 8 de diciembre de 2005, de un nuevo Acuerdo entre Brasil y Paraguay.

El referido Acuerdo fue aprobado por el Congreso paraguayo, el 4 de mayo de 2007. En Brasil, se está tramitando en el Congreso Nacional, habiendo sido aprobado por la Comisión del Mercosur y de Relaciones Exteriores de la Cámara de Diputados. Está en consideración en la Comisión de Vialidad y Transportes. Luego será analizado por la Comisión de Constitución y Justicia e irá al plenario del Senado.

El DNIT hizo público en el Diario Oficial de la Unión del día 22 de noviembre de 2006, el Aviso de Licitación (Licitación N° 545) para la selección de la(s) empresa(s) especializada(s) que elaborará(n) el Proyecto Ejecutivo del puente, en cuyo espectro están incluidas las cuestiones ambientales.

La apertura de las propuestas ocurrió el día 19 de junio de 2007.

Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

Inversión total estimada

US\$ 444,8 millones

Fuentes de financiamiento

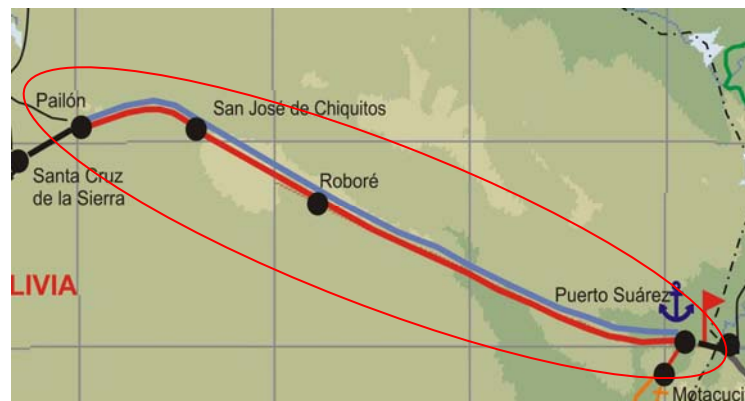
Pública a través de
Organismos Públicos –
Multilaterales

Modalidad

Pública

Conclusión prevista

Enero de 2009



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

José Kinn Franco
Tel: (5912) 211-9945
jkinna@oopp.gov.bo

Gerente del Proyecto

César Ramiro Escobar Olañeta
Tel: (5912) 211-9945
cescobar@oopp.gov.bo

Responsable CCT (CAF)

Blanca Alarcón
Tel: (58212) 209-2379
balarcon@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 prevén recursos para programas de mitigación socio – ambiental.

Estado de situación – 23/04/07

La pavimentación de la carretera Pailón-Puerto Suárez está integrada por 8 componentes: a) Puente Pailas con 1,4 km por US\$ 28 millones, financiado por EXIM Bank – Corea, en ejecución con fecha estimada de conclusión en Junio de 2008; b) Paraíso-El Tinto con 124 km por US\$ 60,4 millones con financiamiento del BID, en ejecución con fecha estimada de conclusión en Octubre de 2008; c) El Tinto-San José de 82 km con una inversión de US\$ 64 millones con financiamiento de la Unión Europea, en ejecución con fecha estimada de conclusión en Noviembre de 2008; d) San José-Roboré de 138 km con una inversión de US\$ 81,4 millones, con financiamiento CAF, en ejecución con fecha estimada de conclusión en 2007; e) 15 Puentes y Accesos Urbanos en el Tramo Roboré - El Carmen, con una inversión de US\$ 16 millones con financiamiento de la Unión Europea, en ejecución con fecha estimada de conclusión en septiembre de 2008; f) Roboré-El Carmen de 140 km con una inversión de US\$ 97 millones con financiamiento CAF, en ejecución con fecha estimada de conclusión en enero de 2009 con avance físico del 34%; g) El Carmen-Puerto Suárez-Arroyo Concepción, de 108 km, con una inversión de US\$ 78,2 millones con financiamiento CAF, en ejecución con fecha estimada de conclusión en febrero de 2009, con avance físico del 29%; y h) 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/Ferroviario

Inversión total estimada

US\$ 400 millones

Fuentes de financiamiento

Público-Privada

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

Afonso Oliveira de Almeida
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

Gerente del Proyecto

Vania Azevedo Venancio
Tel: (5561) 3311-7237
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 reducir conflictos entre el tráfico de carga y de pasajeros, aumentar la participación del modo ferroviario en los flujos de pasajes por la RMSP y facilitar el acceso a los puertos de Santos-SP, São Sebastião-SP y Itaguaí-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 prevé 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 – 15/06/07

La MRS Logística, que ya opera en la región, elaboró un estudio de viabilidad y de ingeniería, como modelaje para la construcción del Tramo Norte, los cuales fueron entregados al BNDES.

En esta oportunidad, esta institución contrató a la Facultad de Economía, Administración y Contabilidad de la Universidad de São Paulo (FEA/USP) para analizar y validar el referido estudio, que fue considerado insatisfactorio en lo que dice respecto a la proyección de demanda y al proyecto de operación.

Por lo tanto, la FEA/USP está rehaciendo el estudio, inclusive el proyecto ejecutivo y los costos respectivos.

Restricciones

La implementación del proyecto del Anillo Ferroviario está dependiendo de la conclusión del análisis y validación de sus estudios y modelado.

Fecha Límite: 30/3/2007

Situación: **SUPERADA**

Tipo de proyecto

Transporte/Paso de Frontera

Inversión total estimada

US\$ 1,2 millones

Fuentes de financiamiento

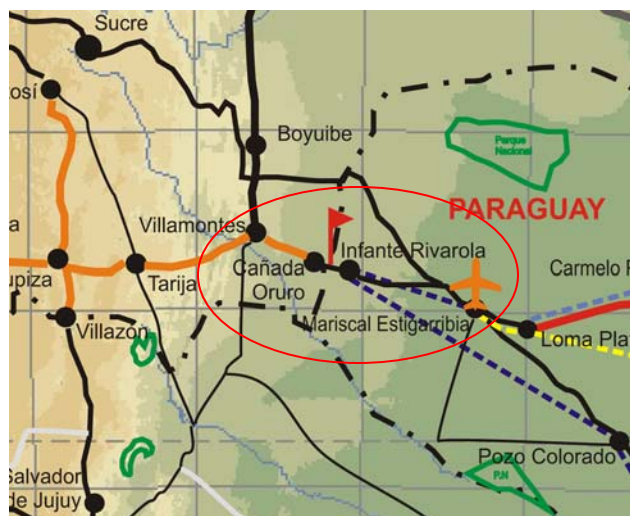
Paraguay asume 100% del financiamiento con crédito del BID.

Modalidad

Pública

Conclusión prevista

1° semestre de 2008

**Eje de Integración**

Interoceánico Central

Grupo 1

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

José Kinn Franco (Bolivia)
Tel: (5912) 211-9945
jkinn@oopp.gov.bo

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

Gerente del Proyecto

Arturo Flores Aguirre (Bolivia)
Tel: (5912) 211-9945
aflores@oopp.gov.bo

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

Responsable CCT (FONPLATA)

Marcelo Valverde
Tel: (5913) 336-6611
mvalverde@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 comunicaciones y un laboratorio de control fito-zoosanitario.

Estado de situación – 17/04/07

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 reiteran la necesidad de establecer el Centro Administrativo de Frontera entre ambos países. Las obras de pavimentación del tramo paraguayo (Mariscal Estigarribia-Infante Rivarola) se prevé su finalización durante el 1º semestre de 2007.

Los gobiernos de la República del Paraguay y República de Bolivia, acordaron el establecimiento de instalaciones para controles integrados en el paso fronterizo Infante Rivarola - Cañada Oruro, el pasado 19 de marzo.

Ambos países podrán gestionar el financiamiento necesario y adoptarán las medidas administrativas correspondientes para la construcción de las instalaciones que se determinen, en sus respectivos territorios.

Asimismo, se acordó la creación de un Grupo Técnico Mixto para impulsar los proyectos de integración física entre ambos territorios.

13

Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija- Estación Abaroa (1º etapa)

Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

Inversión total estimada

US\$ 60 millones

Fuentes de financiamiento

Pública, Prefectura de Tarija y la CAF

Modalidad

Pública

Conclusión prevista

Diciembre de 2009



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

José Kinn Franco
Tel: (5912) 211-9945
jkinna@oopp.gov.bo

Gerente del Proyecto

César Ramiro Escobar Olañeta
Tel: (5912) 211-9945
cescobar@oopp.gov.bo

Responsable CCT (CAF)

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

Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija- Estación Abaroa (1º 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/Bulón BR 94 (punto georeferencial- frontera con Paraguay) en una longitud de 120 km.

Estado de situación – 19/04/07

Tramos: Puerta del Chaco - Canaletas, Entre Ríos- Palos Blancos, Palos Blancos - Carapari, Río Isiri - Villamontes, en búsqueda de financiamiento con CAF. Tramos: Canaletas - Entre Ríos, Carapari - Campo Pajoso, Palos Blancos - Río Isiri, Villamontes - Vertiente Palo Marcado, a cargo de la Prefectura de Tarija. Tramo Palo Marcado – Hito/Bulón BR 94, adjudicado y en ejecución con aporte local y la CAF.

Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

Inversión total estimada

US\$ 93 millones

Fuentes de financiamiento

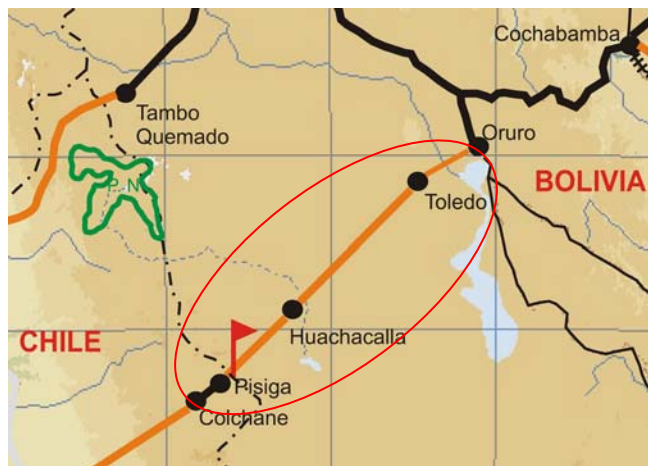
Público, a través del Gobierno de Italia y la CAF

Modalidad

Pública

Conclusión prevista

2° semestre de 2007

**Eje de Integración**

Interoceánico Central

Grupo 5Conexión Chile-Bolivia:
Arica-La Paz + Iquique-
Oruro-Cochabamba**País**

Bolivia (Chile)

Órgano ejecutorServicio Nacional de
Camino de Bolivia**Coordinador Nacional**José Kinn Franco
Tel: (5912) 211-9945
jkinna@oopp.gov.bo**Gerente del Proyecto**César Ramiro Escobar Olañeta
Tel: (5912) 211-9945
cescobar@oopp.gov.bo**Responsable CCT (CAF)**Blanca Alarcón
Tel: (58212) 209-2429
balarcon@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 – 15/06/07

El proyecto comprende 4 tramos:

Tramo 1 Oruro Toledo de 39 km con una inversión de US\$ 15 millones financiada por CAF (concluido).

Tramo 2 Toledo - Ancaravi de 52 km iniciará su construcción durante el 2007 con una inversión de US\$ 25 millones con financiamiento comprometido del Gobierno de Italia (Estima inicio de obras en julio de 2007 y finalización a fines del 2009.)

Tramo 3 Ancaravi - Huachacalla de 70 km con una inversión de US\$ 28 millones con financiamiento de CAF (concluido).

Tramo 4 Huachacalla - Pisiga de 72 km con una inversión de US\$ 25.000.000 con financiamiento CAF (EN LICITACIÓN), se estima su inicio en julio de 2007 y conclusión a finales de 2009.

Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

Inversión total estimada

US\$ 37 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 (Bolivia)

Órgano ejecutor

Ministerio de Obras
Públicas, Transporte y
Telecomunicaciones de
Chile

Coordinador Nacional

Eduardo Soto Silva
Tel: (562) 449-5951/5952
eduardo.soto@mop.gov.cl

Gerente del Proyecto

Guillermo Mesías
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 Huara 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 – 17/04/07

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\$ 2,5 millones

Fuentes de financiamiento

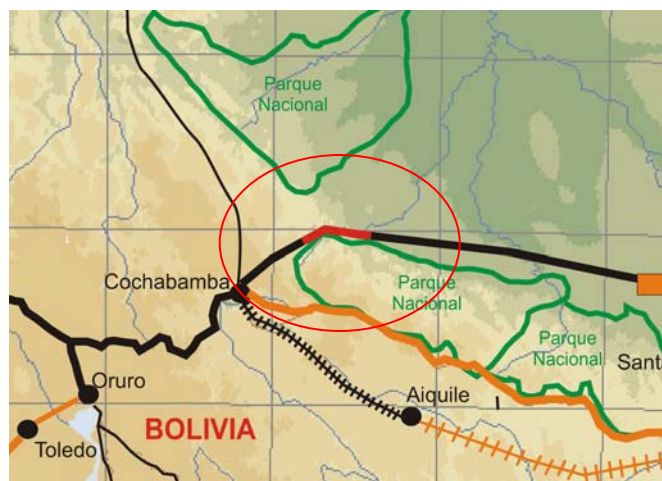
Aporte BID 80%. Aporte local
(Prefectura de Cochabamba)
20 %.

Modalidad

Pública

Conclusión prevista

3° trimestre de 2009

**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

José Kinn Franco
Tel: (5912) 211-9945
jkin@oopp.gov.bo

Gerente del Proyecto

César Ramiro Escobar Olañeta
Tel: (5912) 211-9945
cescobar@oopp.gov.bo

Responsable CCT (FONPLATA)

Marcelo Valverde
Tel: (5913) 336-6611
mvalverde@fonplata.org

Objetivo

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. 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.

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 – 15/06/07

Actualmente se tiene contratada a una empresa consultora (APIA XXI). Esta empresa está realizando los estudios para presentar alternativas técnicas de solución al problema de El Sillar. Se considera el cambio de trazos o variantes al diseño actual. Se espera la conclusión de los estudios en septiembre de 2007. Una vez aprobados los estudios el Organismo Ejecutor licitará inmediatamente las obras, gestionarán los recursos para su financiamiento.

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

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia

Coordinador Nacional

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

José Kinn Franco (Bolivia)
Tel: (5912) 211-9945
jkinn@oopp.gov.bo

Gerente del Proyecto

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

Arturo Flores Aguirre (Bolivia)
Tel: (5912) 211-9945
aflores@oopp.gov.bo

Responsable CCT (CAF)

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

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 funcionen a través de vías pavimentadas existentes, y ampliarlas hacia la zona andina central de Perú y noroeste andino argentino.

Solución propuesta

Construir y operar módulos de control integrado en cada país, con la modalidad yuxtapuesta de doble cabecera, los mismos que, en el marco de la Decisión 502 de la C.A.N, conformarán el Centro Binacional Integrado de Atención de Frontera (CEBAF) en el nuevo puente internacional de Desaguadero.

Asimismo, se busca normar, estandarizar y armonizar procesos y procedimientos administrativos y de registro 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 incluye el equipamiento adecuado para la puesta en marcha del modelo de control integrado indicado, apoyando la reingeniería y el desarrollo de procesos y procedimientos de control integrado y la puesta en marcha de sistemas de apoyo.

Se busca también capacitar a los funcionarios responsables de ejercer los controles bajo el nuevo esquema, usuarios y operadores del paso de frontera, promoviendo el diálogo con actores sociales relevantes en Desaguadero a fin de contribuir a la integración adecuada del centro y los servicios complementarios generados con las actividades económicas locales y 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 de apoyo al transportista.

Estado de situación – 22/05/07

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. Es el paso de frontera más importante entre Bolivia y Perú. Por Desaguadero transita el 90% del comercio entre ambos países. 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. Asimismo, en el proceso de agrupamiento de proyectos, Desaguadero ha sido considerado como Proyecto Ancla. En el lado peruano, el proyecto se encuentra en las etapas finales de gestión de financiamiento con el BID para su ejecución. El 5 de julio de 2006 el Consejo de Ministros autorizó al MEF la concertación del crédito hasta por US\$ 5 millones. 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 en Desaguadero. Además se ha formulado un programa de inversión pública incorporando el proyecto de centro de control fronterizo de Desaguadero, Iñapari y Santa Rosa que a nivel de perfil ha sido declarado viable por el SNIP-Perú. A nivel de proyecto se viene elaborando el estudio de Prefactibilidad de Desaguadero. Asimismo, se han realizado dos ejercicios de control integrado en Desaguadero y se prevé realizar dos adicionales, apenas se tenga instalados los módulos provisionales en el lado peruano. Dichos ejercicios tendrán una duración mínima de 15 días.

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

René Alejandro Cortés (Colombia)
Tel: (571) 596-0300
rcortes@dnpp.gov.co

Raúl Pacheco Salazar (Venezuela)
Tel: (58212) 507-0765
rpacheco@mpd.gov.ve

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 – 17/04/07

Colombia propuso una metodología de armonización de procedimientos de control que se encuentra 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

René Alejandro Cortés (Colombia)
Tel: (571) 596-0300
rcortes@dnpp.gov.co

Raúl Pacheco Salazar (Venezuela)
Tel: (58212) 507-0765
rpacheco@mpd.gov.ve

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
carlost@iadp.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

El proyecto comprende:

EN LO AMBIENTAL:

Ejecución de las acciones identificadas en los Planes de Manejo Ambiental y en los Estudios de Impacto Ambiental para el proyecto de recuperación de la Hidrovía.

Gestión ante las entidades ambientales competentes para la adopción de Programas y Planes de Manejo Ambiental de la Cuenca del Río Meta, así como de sus afluentes con fundamento en un Diagnóstico Ambiental de la Cuenca.

En la HIDROVÍA:

Ejecución de obras de encauzamiento para garantizar la navegabilidad de embarcaciones durante la mayor parte del año. Posteriormente obras de mantenimiento consistentes en señalización, destronque, limpieza y dragados de mantenimiento, así como actividades de Monitoreo del canal y de las obras construidas

En PUERTOS:

Construcción de Puertos de Transferencia y de muelles Regionales.

EN TRANSPORTE:

Incentivar la conformación de empresas de transporte eficientes de acuerdo a la demanda.

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 – 05/06/07

En Colombia se encuentra en etapa de ejecución el estudio, diseño y construcción de las siguientes obras que forman parte del proyecto: Muelle La Banqueta, Muelle Cabuyaro, Muelle Puerto Carreño, Vías de acceso a la Banqueta y la construcción de las Obras de adecuación del canal navegable sector Cabuyaro - Puerto Texas en Colombia, por una 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

René Alejandro Cortés
Tel: (571) 596-0300
rcortes@dnpp.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

La Carretera Pasto - Mocoa, denominado Proyecto Ancla, hace parte del corredor intermodal Tumaco - Pasto – Mocoa - Puerto Asís - Belem do Pará (Brasil), y una vez concluidas las obras de construcción y mejoramiento que requiere la vía, permitirá configurar el corredor de transporte que atraviesa Suramérica de Occidente a Oriente, y promoverá el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones bajo una visión regional, procurando la integración física de los 12 países suramericanos y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sostenible.

El Proyecto se implementará mediante la ejecución de obras de construcción, mejoramiento y pavimentación de la vía Pasto – Mocoa, en dos etapas:

La primera, corresponde al mejoramiento, rectificación, pavimentación y mantenimiento de la vía actual entre Pasto - Mocoa que actualmente tiene una longitud de 143 km la cual está siendo ejecutada por parte del Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

La segunda etapa, consiste en la construcción de la variante entre San Francisco y Mocoa (Sector que actualmente tiene una longitud de 78 km en muy malas condiciones de superficie y alineamiento) y que tendrá una longitud aproximada de 47 km . Se estima el costo de la variante de US\$ 150 millones.

Estado de situación – 15/06/07

FASE I - En enero de 2007 iniciaron los contratados de obra e interventoría para el mejoramiento, rectificación y mantenimiento la carretera Pasto-Mocoa por la vía actual. Se firmaron contratos por un valor de \$ 41.806 millones de pesos (aprox. US\$ 21 millones) con recursos del Gobierno Colombiano (GC), obras que terminarán en diciembre de 2007.

FASE II- El 13/12/06 se firmó contrato para actualizar estudios de ingeniería incluido estudios de impacto ambiental para la construcción de la variante San Francisco-Mocoa, por un valor de 4.163 millones de pesos con recursos del GC, el estudio se está ejecutando y terminará en Diciembre de 2007.

Se firmó Convenio de donación ATN/10079-CO con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por un valor de US\$ 1,3 millones para elaborar cuatro estudios ambientales y socioculturales como complemento a los estudios requeridos para viabilizar la construcción de la variante San Francisco. El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) desde enero inició los procesos de contratación y el 15 de mayo se suscribió contrato para la elaboración del Plan de Manejo Ambiental de la Reserva Forestal del Departamento de Putumayo donde se construirá la variante y finalizando el mes se suscribirá el Estudio Regional Ambiental y se espera suscribir los restantes en Junio de 2007.

Terminados estos estudios en el año 2008 se programa la obtención de operación de crédito con BID , incorporación de recursos a INVIAS, y apertura de Licitación para construcción de la variante San Francisco-Mocoa en el período 2008-2012

Restricciones

Socialización del proyecto Fase I

Fecha Límite: 1/12/2007

Situación: **SUPERADA**

Licencia Ambiental

Fecha Límite: 31/12/2007

Situación: **PENDIENTE**

Tipo de proyecto

Transporte/Carretera

Inversión total estimada

US\$ 338 millones

Fuentes de financiamiento

Carretera Paíta - Yurimaguas-financiamiento - Empresa Concesionaria IIRSA Norte, será repagado por el Estado peruano por un período de 25 años. Puerto de Paíta financiamiento- sector privado. Los estudios para los proyectos logísticos y fluviales son gestionados a través de 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 (Brasil)

Órgano ejecutor

Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú

Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú

Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN) - Perú

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 (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@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 – 25/06/07

Han culminado los trabajos de rehabilitación de los tramos Paita - Piura (54 km) y Piura - Olmos (168 km) a cargo del concesionario. Está en ejecución el asfaltado del tramo Tarapoto - Yurimaguas (114 km).

Al mes de mayo del 2007 los avances son los siguientes: Paita - Piura y Piura - Olmos: 100,0% ; Tarapoto - Yurimaguas: 60,18%, incluye 74,0 km asfaltados.

La inversión total alcanza 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 en el I Trimestre del 2008.

Se ha realizado el Estudio de Navegabilidad de la Hidrovía del Huallaga y se ha iniciado en el mes de mayo el estudio de navegabilidad en los ríos Marañón y Amazonas.

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. Los estudios y el acceso a la hidrovía se ejecutarán con fondos públicos, al igual que los Centros Logísticos, de ser necesario.

Modalidad

Pública/Privada

Conclusión prevista

Diciembre de 2010

**Eje de Integración**

Amazonas

Grupo 4

Acceso a la Hidrovía del Ucayali

País

Perú (Brasil)

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 – 25/06/07

Se tiene prevista la adjudicación de la concesión del Eje Amazonas Centro de IIRSA para el 26 de julio de 2007, que comprende el mejoramiento y rehabilitación de diferentes tramos de la carretera Pucallpa-Tingo María-Huánuco-La Oroya-Puente Ricardo Palma, con obras al rededor de los US\$ 88 millones. Las principales obras a cargo del concesionario están referidos al asfaltado del tramo San Alejandro - Neshuya (50,3 Km en los dos primeros años de la concesión) y la rehabilitación de los tramos Chicrín - Huánuco (82 km) y Huánuco - Tingo María (118 km).

Con recursos públicos se está ejecutando el tramo Aguaytía - San Alejandro (concluye en noviembre 2007) y se ha culminado el tramo Neshuya - Pucallpa en marzo 2007. También está en proceso de licitación el tramo Puente Pumahuasi - Puente Chino (36 km) para iniciar su ejecución en el mes de junio de 2007.

En lo referido al Puerto del Callao, se ha entregado en concesión el 19 de junio de 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

A designar

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

Facilitar el comercio entre los países de la Cuenca del Pacífico y de la Cuenca Amazónica, fomentando un desarrollo sustentable en las provincias ecuatorianas de: Esmeraldas, Manabí, Guayas, El Oro, Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Sucumbios, Orellana, Napo; en el Perú: Departamento de Loreto; en Colombia: Departamentos de Nariño y Putumayo y en Brasil el estado de Amazonas.

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 Ecuatorianas de Orellana/Sucumbios, para lo que se requiere obras complementarias como el mejoramiento de la carretera Shushufindi-El Triunfo-Belén la que conectará la red vial estatal con el mencionado sitio del puerto; así como, la dotación de energía eléctrica y comunicaciones necesarias para la operación del puerto.

Las facilidades portuarias se construirán en el sitio El Belén, en un área de 160 mil metros cuadrados 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, capitanía, migración, seguridad, controles fitosanitarios y un centro logístico que dinamizará el flujo comercial.

Estado de situación – 24/05/07

Se ha definido como proyecto prioritario el Eje Multimodal Manta-Manaos, en el cual se identifica el Puerto Francisco de Orellana. De tal forma se replantearán las prioridades y objetivos del proyecto.

La importancia de este proyecto se consolida en la integración física entre el Puerto de Manta en Ecuador y la ciudad de Manaos en Brasil, lo que permitirá la integración de las regiones amazónica y andina, además de facilitar la interconexión bioceánica.

El Eje Mutimodal Manta-Manaos, significa la implantación de un corredor de comercio y desarrollo sustentable; el cual, se basa en un sistema de transporte multimodal (vial, fluvial, y aéreo).

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

Julio 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

Gobierno de Perú

Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú

Agencia de Promoción de la Inversión Privada

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 – 25/06/07

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 23 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 ejecutado trabajos de transitabilidad y se han iniciado las obras de asfaltado de la primera etapa (328 km en 12 meses).

Las avances logrados al 31 de mayo de 2007 son los siguientes:

Tramo 2 Urcos - Inambari: 38,5 km asfaltados

Tramo 3 Inambari - Iñapari: 51,36 km asfaltados

Tramo 4 Azángaro - Inambari: 37,23 km asfaltados

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

**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

Afonso Oliveira de Almeida (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

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

Gerente del Proyecto

María Lúcia Barillo (Brasil)
Tel: (5561) 3311-7766/7237
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 del 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.

Implementar centros de control fronterizo con sistemas de control integrado en ambos lados del puente sobre el Río Acre

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. Construir Centros de Control Fronterizo en ambos lados del puente adecuados a la implementación de sistemas de control integrado.

Estado de situación – 17/04/07

Puente finalizado, e inaugurado el día 21 de enero de 2006.

Fueron concluidos en la misma fecha el acceso de 2 km y obras complementarias del lado brasileño.

Los accesos y el Centro de Frontera del lado peruano se encuentran en etapa de definición.

Tipo de proyecto

Transporte/Puente

Inversión total estimada

US\$ 3,3 millones

Fuentes de financiamiento

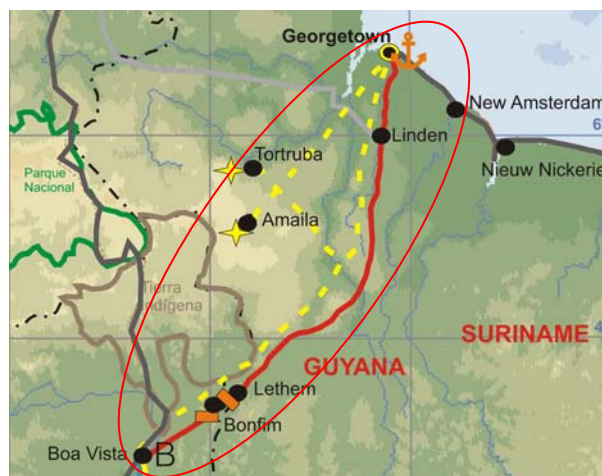
BID u otro organismo
financiero internacional

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

Afonso Oliveira de Almeida (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br
Rickford Lowe (Guyana)
Tel: (592) 226-0650
wsg@ewirelessgy.com

Gerente del Proyecto

María Lúcia Barillo (Brasil)
Tel: (5561) 3311-7766/7237
lucia.barillo@transportes.gov.br
León Goring (Guyana)
Tel: (592) 225-9868 ext. 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 – 15/06/07

El gobierno de Guyana considera que es importante completar la primera etapa, que consiste en la actualización de los estudios de factibilidad y de los estudios ambientales, y la preparación de diseños de ingeniería. En este sentido, se ha solicitado financiación al BID para realizar los estudios de factibilidad y los estudios ambientales. Los fondos han sido aprobados.

Se prevé que los estudios se inicien hacia fines de junio.

27 Puente sobre el Río Takutu

Tipo de proyecto

Transporte/Puente

Fuentes de financiamiento

Recursos del Ministerio de Transportes de Brasil

Inversión total estimada

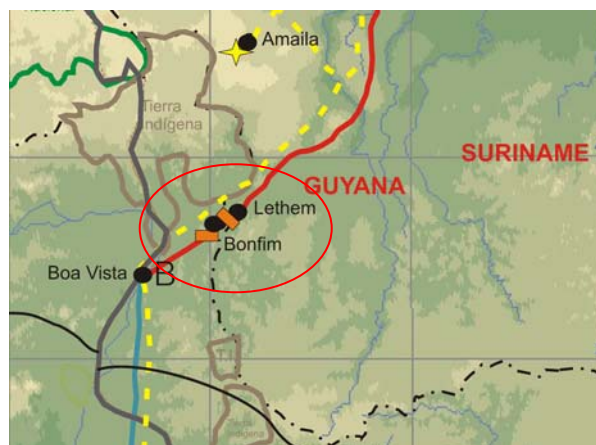
US\$ 10 millones

Modalidad

Pública

Conclusión prevista

Enero de 2008



Eje de Integración

Escudo Guayanés

Grupo 2

Interconexión Brasil-Guyana

Países

Brasil - Guyana

Órgano ejecutor

Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Brasil

Coordinador Nacional

Afonso Oliveira de Almeida (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br
Rickford Lowe (Guyana)
Tel: (592) 226-0650
wsg@ewirelessgy.com

Gerente del Proyecto

María Lúcia Barillo (Brasil)
Tel: (5561) 3311-7766/7237
lucia.barillo@transportes.gov.br
León Goring (Guyana)
Tel: (592) 225-9868 ext. 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, como un desagüe de la producción regional a otros mercados.

Solución propuesta

Construcción de un puente vial internacional sobre el Río Takutu, uniendo Bonfim, en Brasil a Lethem en Guyana con 230 m de extensión y 14 m de ancho incluyendo el carril de mano izquierda en los respectivos accesos. Esa obra forma parte del trazado de la BR-401 (Boa Vista/Bonfim/Normandia), carretera federal brasileña en el Estado de Roraima.

Estado de situación – 30/05/07

El 22 de febrero de 2007, el Instituto Brasileiro de Medio Ambiente y de Recursos Naturales Renovables (IBAMA) expidió la Licencia de Instalación. El presupuesto de 2007 tiene recursos de R\$ 4,8 millones para la obra del puente. El día 23 de febrero de 2007 el 6º BEC inició los servicios preliminares de análisis topográficos y de yacimientos como ensayos de laboratorio. El reinicio efectivo de obra ocurrió el 5 de marzo de 2007. Su conclusión está estimada en 300 días, o sea, hasta el 5 de enero de 2008. No obstante, dependiendo de la situación de la parte tendida del puente, existen posibilidades que su conclusión ocurra 60 días antes (final de octubre o principios de noviembre de 2007).

Según determina el Reglamento Aduanero por la Resolución Nº 1.923, del 28 de marzo de 2007, publicada en el DOU el día 2 de abril de 2007, la ANTT habilitó al tráfico internacional el punto de frontera localizado en el municipio de Bonfim.

El día 24 de abril fue iniciado el hormigonado de la superestructura. Las obras están en marcha.

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 2008



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 ext. 113
wsg@ewirelessgy.com

M. Hoebba (Suriname)
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 Turumbang: Mejoramiento en la vía existente.
- San Martín de Turumbang-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 Turumbang-Eterinbang-Bártica, basándose en el trazado preliminar existente. Este 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 Guayanés 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 Guayanés.

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 – 17/04/07

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

Al finalizar con los requerimientos previos mencionados, se debe iniciar el estudio de prefactibilidad el cual permitirá determinar la factibilidad económica del proyecto, contemplando el respectivo estudio de impacto ambiental, así como la estrategia para su conexión con la infraestructura existente y futura.

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

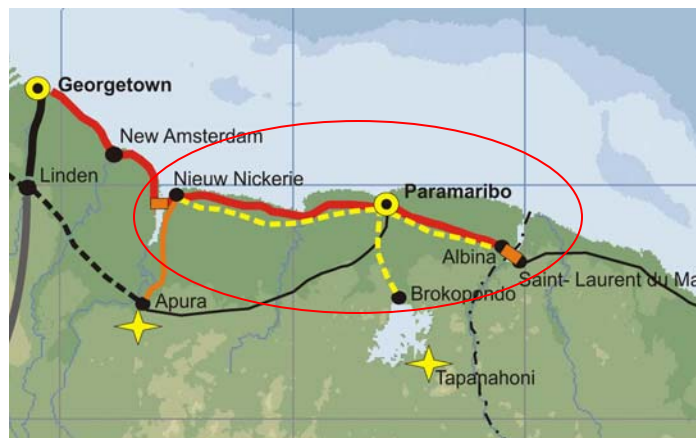
BID, UE y financiamiento
privado

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 ext. 113
wsg@ewirelessgy.com

M. Hoebba (Suriname)
Tel: (597) 494-526
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 – 22/06/07

Estudio de prefactibilidad concluido febrero de 2007.

Estudios de factibilidad e impacto ambiental serán ejecutados durante el segundo semestre de 2007 con recursos del BID, la Unión Europea y la Agencia Francesa para el Desarrollo.

Están en curso conversaciones entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de Suriname para la mejora del terminal y del ferry entre Suriname y la Guyana Francesa.

Tipo de proyecto

Comunicaciones

Inversión total estimadaUS\$ 2,5 millones
(AR, EC, PE, UR).**Fuentes de financiamiento**Banco Muncial (PAMC-Perú),
BID, FONPLATA,**Modalidad**

Pública/Privada

Conclusión prevista

Enero de 2012



- Países que cuentan con el servicio
- Países en fase de implementación
- Países en fase de diseño o pre-diagnóstico

Eje de Integración

Todos los Ejes

Países

Proyecto Regional. Actualmente el proyecto está en diferente grado de avance en Argentina, Ecuador, Perú y Uruguay.

Órgano ejecutor*Nivel regional*

UPAEP - Unión Postal de las Américas, España y Portugal

Gobierno de Brasil (Ministerio de Comunicaciones y ECT-Correios)

Nivel nacional

El proyecto está siendo implementado por grupos de trabajo en AR, EC, PE y UR con participación de instituciones gubernamentales encargadas de aduanas, correos, comercio exterior, comunicaciones y MIPYMES.

Gerente del ProyectoEdwin Viscarra (UPAEP)
Tel: (5982) 410-0070
eviscarra@upaep.com.uy**Responsable CCT (BID)**José María Díaz Batanero
Tel: (1202) 623-1650
joseba@iadb.org

Objetivo

Inclusión de las micro, pequeñas y medianas empresas suramericanas (MIPYMES) 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

La implementación del proyecto a nivel nacional cuenta con las siguientes etapas:

Primera etapa: Conformación institucional

- (1) Conformación de un grupo de trabajo para la implementación del proyecto;
- (2) Desarrollo de una misión de pre-diagnóstico para estudiar la viabilidad de la implementación del proyecto;
- (3) Articulación del país con el equipo regional de proyecto y búsqueda de financiamiento;

Segunda etapa: Implementación

- (1) Diseño del sistema a implementar en cada país;
- (2) Desarrollo de un mecanismo simplificado en las aduanas para la exportación por envíos postales;
- (3) Implementación del servicio en el operador postal público basado en el mecanismo simplificado;
- (4) Lanzamiento del nuevo servicio y capacitación a las MIPYMES que utilizarán el sistema.

Estado de situación – 20/06/07

Nivel regional

En la VIII reunión del CDE (dic. 2006) se designó a UPAEP como gerencia regional del proyecto. Las acciones derivadas del desempeño de esta función serán desarrolladas con el apoyo técnico del Gobierno de Brasil.

Durante el primer semestre de 2007 se trabajó en la elaboración de una cooperación técnica con BID/FOMIN (US\$ 1,5 M) para la implementación completa del proyecto en Perú y Uruguay y de algunos componentes en Argentina, Bolivia y Ecuador.

La CTR BID-FOMIN fue aprobada con fecha 20 de junio de 2007.

Nivel Nacional

Sensibilización: En el último año se han ejecutado acciones de sensibilización en AR, BO, EC, PE y UR. Estas acciones permitieron fortalecer en cada país la etapa de conformación institucional del proyecto.

Prediagnóstico: En febrero de 2007 se desarrolló la misión de prediagnóstico del proyecto en Uruguay, produciendo una evaluación preliminar favorable sobre la viabilidad de implementación del proyecto. La realización del prediagnóstico para Argentina está prevista para los meses de Julio/Agosto de 2007.

Implementación: Actualmente se está desarrollando en Perú el diseño del modelo simplificado a implementar. Para Julio/Agosto está prevista la puesta en marcha piloto del servicio en 15 oficinas del operador postal público.

Tipo de proyecto

Comunicaciones

Inversión total estimada

US\$ 0,4 millones (estudios)

Fuentes de financiamiento

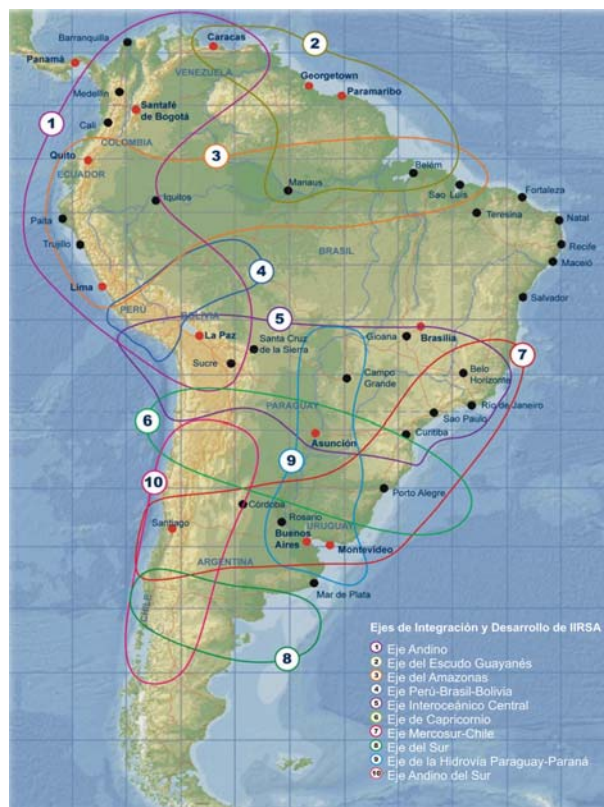
BID

Modalidad

Pública/Privada

Conclusión prevista

Diciembre de 2010

**Eje de Integración**

Todos los Ejes

Países

Regional

Órgano ejecutor

Nivel regional

Ministerio de
Comunicaciones de Brasil**Gerente del Proyecto**

Jeferson Fued Nacif
 Tel: (5561) 3311-6490
 jeferson.nacif@mc.gov.br
 Ministerio de Comunicaciones de
 Brasil

Responsable CCT (BID)

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

Objetivo

Integración de los países de América del Sur a través de los servicios de telefonía celular. El objetivo específico del proyecto es el crear las condiciones necesarias y favorables para el establecimiento de acuerdos de roaming entre las operadoras de telefonía celular en el ámbito de los países miembros de IIRSA.

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. Inicialmente el proyecto se planteó 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 – 15/06/07

Se preveía inicialmente el desarrollo de un proyecto piloto entre los gobiernos brasileño y peruano para estudiar soluciones técnica y económicamente viables para la implementación de un acuerdo binacional de roaming. Las lecciones aprendidas de esta implementación piloto serían tomadas en consideración para su aplicación a nivel suramericano.

En una primera fase se firmó un protocolo de intenciones entre ambos gobiernos para dar inicio a la implementación del piloto. Sin embargo, no se dieron avances sustanciales en el último año.

Con objeto de dar un nuevo impulso al proyecto el equipo del proyecto está elaborando una cooperación técnica, a ser financiada por el BID (US\$ 0,4 M), para la elaboración de un estudio a nivel regional que levante las principales trabas técnicas, administrativas, tributarias y legales que obstaculizan en la actualidad el roaming regional. El estudio permitirá establecer un nuevo plan de trabajo para el proyecto.

Complementariamente se está organizando un foro regional sobre roaming suramericano, a celebrarse a finales del presente año 2007.

Nota: No se han identificado a la fecha etapas críticas.

COMITÉ DE COORDINACIÓN TÉCNICA



Banco Interamericano de Desarrollo



Corporación Andina de Fomento



Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata