

Agenda de Implementación Consensuada 2005 - 2010

31 PROYECTOS ESTRATÉGICOS
DE INTEGRACIÓN EN AMÉRICA DEL SUR

○ Cuarto Informe - Junio de 2008



I . I . R . S . A

Introducción

El ***Cuarto 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, que refleja los datos disponibles en el SIGE a inicios de junio de 2008, 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, y la fecha límite para que las mismas sean ejecutadas. En el caso de etapas críticas cumplidas, las fechas mencionadas corresponden a la fecha de conclusión de las mismas. Asimismo, se hace referencia al 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 la 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), y es el resultado de una intensa agenda de actividades en el marco de IIRSA. Con el objeto de apoyar esta tarea se ha desarrollado el 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\$ 10.188,20 millones en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, los cuales en su mayoría están siendo implementados.

De los 31 proyectos, 10 se encuentran en preparación, 1 en fase de licitación o próximo a licitarse, 18 en ejecución y 2 concluidos. 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 con avance adecuado y en los cuales todas sus etapas críticas se cumplieron o se están cumpliendo dentro los plazos definidos previamente. En esta categoría se encuentran 24 proyectos.
- Proyectos con demoras: son aquellos en los cuales alguna de las etapas críticas identificadas no han sido cumplidas en los plazos previstos oportunamente o se están desarrollando con dificultad. En esta categoría se encuentran 2 proyectos.
- Proyectos con restricciones: son aquellos donde se han identificado situaciones particulares de orden sectorial, nacional o multilateral que han impedido el cumplimiento de alguna de las etapas críticas. En esta categoría se encuentran 3 proyectos.
- Proyectos concluidos: en esta categoría se encuentran 2 proyectos: Puente sobre el Río Acre (Perú y Brasil) y Puente sobre el Río Takutu (Guyana 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.

Recuperación de la navegabilidad por el Río Meta

Carretera Pasto-Mocoa

Puerto Francisco de Orellana

Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, puertos y centros logísticos

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

Puente sobre el Río Acre

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

Centro de frontera de Desaguadero

Carretera Toledo-Pisiga

Rehabilitación de la carretera Iquique-Colchane

Construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba

Gasoducto del Noreste Argentino

Ruta internacional 60 CH (sector Valparaíso-Los Andes)

Proyecto ferroviario Los Andes-Mendoza

Adecuación del corredor Río Branco-Montevideo-Colonia Nueva Palmira



Paso de frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira

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

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

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

Puente sobre el Río Takutu

Rehabilitación del tramo El Sillar

Construcción de la carretera Pailón-San José-Puerto Suárez

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

Anillo ferroviario de São Paulo (Norte y Sur)

Paso de frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro

Nuevo puente Presidente Franco-Porto Meira y centro de frontera

Duplicación del tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)

Duplicación de la ruta 14

Construcción del puente internacional Jaguarão-Río Branco

Exportación por envíos postales para PYMES

Implementación de acuerdo de roaming en América del Sur

Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010

N°	PROYECTOS	EJE/PROCESO	MILLONES DE US\$	PAÍSES
1	Duplicación de la Ruta 14	MERCOSUR-Chile	780,00	AR (BR)
2	Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira	MERCOSUR-Chile	266,40	UY (AR-BR)
3	Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Rio Branco	MERCOSUR-Chile	24,60	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	3.000,00	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	2,00	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	42,00	CH (BO)
16	Rehabilitación del Tramo El Sillar	Interoceánico Central	2,60	BO (CH-PE)
Subtotal			7.666,40	

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

N°	PROYECTOS	EJE/PROCESO	MILLONES DE US\$	PAÍSES
17	Centro Binacional de Atención en Frontera Desaguadero	Andino	7,50	BO-PE
18	Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira	Andino	2,00	CO-VE
19	Recuperación de la Navegabilidad por el Río Meta	Andino	108,00	CO-VE
20	Carretera Pasto-Mocoa	Amazonas	183,00	CO
21	Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	338,00	PE (BR)
22	Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	589,00	PE (BR)
23	Puerto Francisco de Orellana	Amazonas	105,30	EC
24	Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco	Perú-Brasil-Bolivia	1.055,00	PE (BR)
25	Puente sobre el Río Acre	Perú-Brasil-Bolivia	12,00	BR-PE
26	Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1° Etapa: Estudios)	Escudo Guayanés	3,30	GY-BR
27	Puente sobre el Río Takutu	Escudo Guayanés	10,00	GY-BR
28	Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Suriname (Paramaribo) (1° Etapa)	Escudo Guayanés	0,80	VE-GY-SU
29	Mejorías en la Vía Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowijne	Escudo Guayanés	105,00	SU-GY
30	Exportación por Envíos Postales para PyMEs	TICs	2,50	Regional
31	Implementación de Acuerdo de <i>Roaming</i> en América del Sur	TICs	0,40	Regional
Subtotal			2.521,80	
TOTAL			10.188,20	



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



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 1

Belo Horizonte - Frontera
Argentina/Brasil - Buenos Aires

País

Argentina (Brasil)



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera

- Inversión total estimada
US\$ 780 millones

- Fuentes de financiamiento
BID
Tesoro Nacional

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
2° semestre de 2010

- Órgano ejecutor
**Dirección Nacional de
Vialidad de Argentina**

Coordinador Nacional
Graciela Oporto
Tel: (5411) 4349-7615
goporto@minplan.gov.ar

Gerente del Proyecto
Víctor Farre
Tel: (5411) 4343-4543
vfarre@vialidad.gov.ar

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

1

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

- **Objetivo**

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

- **Solución propuesta**

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

- **Estado de situación – 31/03/08**

Ruta Nacional N° 14 y N° 117: Longitud total 451,00 km.
Inversión total: \$ 2.460.526.755.28 a Noviembre de 2006.
Fecha de inicio: julio de 2007.
Fecha prevista de finalización: julio de 2010.

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



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 2

Porto Alegre - Límite
Argentina/Uruguay - Buenos Aires

País

Uruguay (Argentina - Brasil)



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera
- Inversión total estimada
US\$ 266,4 millones
- Fuentes de financiamiento
Tesoro Nacional
BID - CAF – BM - FOCEM
Sector Privado

- Modalidad
Pública
- Conclusión prevista
2° semestre de 2010
- Órgano ejecutor
Corporación Vial del Uruguay
Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay
Dirección Nacional de Vialidad de Uruguay

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

Gerente del Proyecto
Susana García
Tel: (5982) 916-2605
sgarcia@dnt.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 – 30/04/08

El proyecto se encuentra en plena ejecución, con obras iniciadas, en etapa de licitación y otras en fase de conclusión de estudios. Tomando el año 2003 como inicio, se tiene: aproximadamente 50% culminadas y próximas a finalizar el primer trimestre del año 2008, el 50% restante de obras, se encuentra en ejecución y trámites licitatorios. Se prevé al cierre del año 2008 un avance de aproximadamente 65% en la concreción del plan de obras. 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 la ciudad de Fray Bentos, centro de importantes inversiones como también de interconexión ya existente, con la ciudad de Gualeguaychú, Argentina.



Eje de Integración

MERCOSUR-Chile

Grupo 2

Porto Alegre - Límite Argentina/Uruguay - Buenos Aires

Países

Brasil - Uruguay



- **Tipo de proyecto**

Transporte/Puente

- **Inversión total estimada**

US\$ 24,6 millones

- **Fuentes de financiamiento**

**Tesoro Nacional
(Brasil y Uruguay)**

El nuevo acuerdo firmado entre Brasil y Uruguay (26/02/2007), establece que los costos de inversión relativos a la construcción del puente, sus accesos y obras complementarias, como también la recuperación del Puente Barão de Mauá, serán distribuidos a cargo de las partes. Este acuerdo está sujeto a la refrenda parlamentaria necesaria de los Estados para su aprobación.

- **Modalidad**

Pública/Privada

- **Conclusión prevista**

2° semestre de 2009

- **Órgano ejecutor**

**Departamento Nacional de
Infraestructura de
Transporte de Brasil**

**Comisión Mixta Brasileña-
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)

Sebastián Abbatemarco
Tel: (5913) 336-6611
sabbatemarco@fonplata.org

3

Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Rio Branco

• 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 brasileño y 3,5 km en territorio uruguayo) y recuperación del actual puente Barão de Mauá, reservado para el tránsito vecinal fronterizo.

- Estado de situación – 20/03/08

Ambos países otorgaron 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(s) 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 tanto para la construcción del nuevo puente como para la rehabilitación del puente Barão de Mauá.

Se celebra el día 28 de agosto de 2007 en la ciudad de Montevideo, la IV Reunión de la Comisión Mixta Brasileño-Uruguaya, en la cual se acuerda que los Términos de Referencia entregados por la delegación brasileña del Proyecto Ejecutivo de restauración del Pte. Internacional Barón de Mauá para el llamado a la licitación, y un Informe de Inspección de la estructura del mismo, serán estudiados y evaluados por la delegación uruguaya antes del 17 de setiembre de 2007. Paralelamente, se hace entrega de los Términos de Referencia para la elaboración de estudios de viabilidad técnico-económico-ambiental para la construcción del Nuevo Puente (segundo puente) y para el proyecto ejecutivo, los cuales serán evaluados y estudiados por la delegación uruguaya antes de la misma fecha. Esta etapa ha sido cumplida en la fecha prevista, habiéndose entregado a Brasil la versión final de los Términos de Referencia citados.

4

Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 1

Belo Horizonte - Frontera
 Argentina/Brasil - Buenos Aires

País

Brasil (Argentina - Uruguay)



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera

- Inversión total estimada
US\$ 1.200 millones

- Fuentes de financiamiento
Tesoro Nacional
BID
Sector Privado

- Modalidad
Pública/Privada

- Conclusión prevista
4º trimestre de 2010

- Órgano ejecutor
Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT)

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 el carril 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 del carril 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 del 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 – 04/06/08**

El proyecto está incluido en el PAC- Programa de Aceleración del Crecimiento (2007-2010) en la lista del PPI – Proyecto Piloto de Inversiones -. Las obras están en marcha, a pesar de la desaceleración del ritmo de ejecución.

Estado de Santa Catarina: carril nuevo, fueron liberados 30 km al tránsito y concluidos 13 puentes, 18 viaductos, 12 pasos subterráneos, 60 km de pavimentación y 134 km de terraplenamiento. Están en ejecución 53 obras de arte especiales (pasos subterráneos, viaductos y puentes), 81 km de terraplenamiento y 49 km de pavimentación. En el carril antiguo, fueron restaurados 40 km y están en ejecución más de 30 km. Está en elaboración el proyecto ejecutivo de la travesía de la Laguna del Imaruí y del Túnel del Morro do Formigão. El proceso licitatorio del proyecto ejecutivo del túnel del Morro dos Cavalos está en marcha.

Estado de Rio Grande do Sul: fue aprobado por el DNIT el añadido contractual de los lotes 1, 2 y 3. Carril nuevo: fueron concluidos 25 km de terraplenamiento, el elevado de la llanura del Maquiné (3 puentes, 3 viaductos con 2,5 km), 15 viaductos, 3 pasos subterráneos, 3 pasarelas y 6 puentes. Está en ejecución el túnel doble del Morro Alto (2 km), habiendo sido perforados 1.470 m. El segmento Osório/Aguapés (22 km) fue concluido y liberado al tránsito. Carril antiguo: fueron restaurados 22 km. El reinicio de las obras de los lotes 1, 2 y 3 está previsto para el 09/06/2008.

5

Proyecto Ferroviario Los Andes-Mendoza



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 3

Valparaíso - Buenos Aires

Países

Argentina - Chile



- Tipo de proyecto
Transporte/Ferrovionario
- Inversión total estimada
US\$ 3.000 millones
- Fuentes de financiamiento
Sector Privado

- Modalidad
Privada
- Conclusión prevista
Abril de 2010
- 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) 4349-7615
goporto@minplan.gov.ar

Rigoberto García (Chile)
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Gerente del Proyecto

Aníbal Agostinelli (Argentina)
Tel: (5411) 4349-7265
aagost@mecon.gov.ar

Sergio Hamdan Montalba (Chile)
Tel: (562) 449-5473
sergio.hamdam@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.

La solución de túnel ferroviario a baja altura, pretende entregar una conexión terrestre operable en cualquier condición climática.

- **Solución propuesta**

Construcción y explotación de un túnel ferroviario a baja altura y reactivación y explotación 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, la construcción de un túnel a baja altura a ambos lados de la frontera y de la provisión del material rodante apto para la prestación del servicio.

- **Estado de situación – 23/05/08**

Con fecha 15/01/2008, fue presentada, por las empresas Corporación América S.A. y Petrolera del Sur S.A., la Iniciativa Privada "Construcción y explotación de un túnel ferroviario a baja altura y la refuncionalización y explotación del Ferrocarril Trasandino Central".

Los antecedentes del proyecto están siendo revisados con el propósito de establecer si existe, en principio, interés público en esta iniciativa privada.

De existir interés público, se debe proceder a definir los estudios a realizar, los que permitirán determinar la real factibilidad de licitar el proyecto por el sistema de concesiones. Para la ejecución de dichos estudios se prevé un plazo estimado de 2 años.

Esta iniciativa corresponde a la reformulación de la iniciativa privada "Ferrocarril Trasandino Central", cuyo proceso de licitación fue finalizado en abril de 2008 y en el cual fue presentada una oferta, la cual fue desestimada por no ser técnicamente aceptable.

6

Ruta Internacional 60 CH (Sector Valparaíso-Los Andes)



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 3
Valparaíso - Buenos Aires

País
Chile (Argentina)



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera

- Inversión total estimada
US\$ 286 millones

- Fuentes de financiamiento
Asociación Público – Privada

- Modalidad
Concesión

- Conclusión prevista
Diciembre de 2012

- Órgano ejecutor
**Sociedad Concesionaria
Autopista de los Andes S.A.**

Coordinador Nacional
Rigoberto García
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Gerente del Proyecto
Sergio Hamdan Montalba
Tel: (562) 449-5473
sergio.hamdam@mop.gov.cl

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

6

Ruta Internacional 60 CH (Sector Valparaíso-Los Andes)

• 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 – 14/05/08

Ruta Internacional Concesionada. La concesión se inició el 22 de julio de 2004. La construcción comenzó el 27 de enero de 2005. El sector privado lleva a cabo el financiamiento.

• Solución propuesta

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

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 conectándose, por el Troncal Sur 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 19,5 km donde la ruta se emplaza por la ribera norte del Río Aconcagua; (b) el sector de Panquehue, con una extensión de 25 km de los cuales 7 km se emplazan en la ribera norte del Río Aconcagua y 18 km por la ribera sur del río; y (c) una variante en enlace Quillota poniente, de 16 km de extensión.

7

Gasoducto del Noreste Argentino



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 5
Grupo energético

País
Argentina (Bolivia)



- Tipo de proyecto
Energía/Gasoducto

- Inversión total estimada
US\$ 1.000 millones

- Fuentes de financiamiento
Asociación Público – Privada

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

- Órgano ejecutor
Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Argentina

Coordinador Nacional
Graciela Oporto
Tel: (5411) 4349-7615
goporto@minplan.gov.ar

Gerente del Proyecto
Ángela Guariglia
Tel: (5411) 4349-7539
aguari@minplan.gov.ar

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

7

Gasoducto del Noreste Argentino

- **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 y Santa Fe.

- **Estado de situación – 12/05/08**

Se encuentra realizada la prefactibilidad técnico - económica y el proyecto de ingeniería. Por medio del Decreto 267/2007 se le otorga a la Empresa Energía Argentina Sociedad Anónima (ENARSA) la concesión de transporte de gas por el término de 35 años a los efectos de construir, mantener, operar y prestar el servicio de transporte de gas.

Se realizó la Licitación Pública Internacional con anteproyecto a nivel de ingeniería básica para la compra de cañerías para los 1500 km.

- **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.



Eje de Integración

Capricornio

Grupo 2

Interconexión Argentina -
Bolivia - Paraguay

Países

Argentina - Bolivia



- Tipo de proyecto
Transporte/Puente

- Inversión total estimada
US\$ 10 millones

- Fuentes de financiamiento
Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales

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

- Órgano ejecutor
Comisión Binacional (Comisión Administradora del Acuerdo Argentina-Bolivia)

Coordinador Nacional

Graciela Oporto (Argentina)
Tel: (5411) 4349-7615
goporto@minplan.gov.ar

José Kinn Franco (Bolivia)
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Gerente del Proyecto

Ángela Guariglia (Argentina)
Tel: (5411) 4349-7539
aguari@minplan.gov.ar

Gerente a definir (Bolivia)

Responsable CCT (FONPLATA)

Sebastián Abbatemarco
Tel: (5913) 336-6611
sabbatemarco@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 – 15/05/08**

Conforme a 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.



Eje de Integración

Capricornio

Grupo 3

Interconexión Paraguay - Brasil

Países

Brasil - Paraguay



- Tipo de proyecto
Transporte/Puente

- Inversión total estimada
US\$ 55 millones

- Fuentes de financiamiento
Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales

Los costos que se deriven de la elaboración de los estudios, de los proyectos y de la construcción del puente serán cubiertos por el Gobierno de la República Federativa de 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
2° semestre de 2011

- Órgano ejecutor
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay
Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT)

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)

Sebastián Abbatemarco
Tel: (5913) 336-6611
sabbatemarco@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.

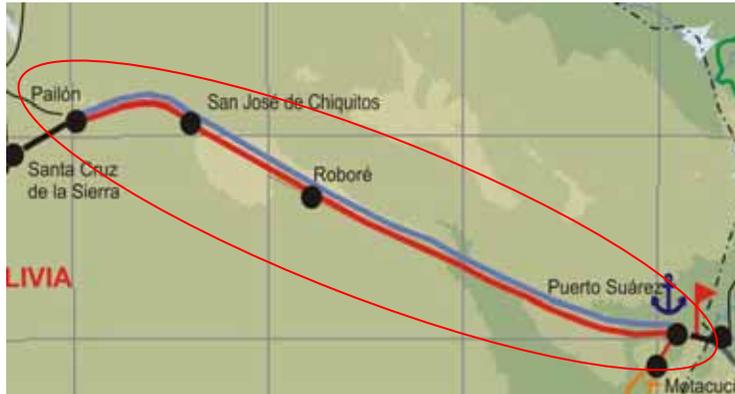
• Estado de situación – 08/05/08

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. Se obtuvo el visto favorable de las Comisiones Parlamentarias Conjuntas del MERCOSUR; Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional; Vialidad y Transportes y Constitución de Justicia y de Ciudadanía. El MSC-468/2006 fue transformado en proyecto de decreto legislativo y está a la espera de su inclusión en la pauta del plenario.

El proceso de licitación (Pliego 545/2006) fue anulado y sustituido por el Pliego 050/2008 con miras a la selección de la(s) empresa(s) especializada(s) que elaborarán el proyecto ejecutivo del puente, en cuyo alcance están incluidas las cuestiones ambientales. La apertura de propuestas estaba prevista para el 07/05/2008, sin embargo fue postergada para el 12/06/2008.

El 06/09/07 fue dada la orden de servicio para la empresa APIA AMBIENTAL para ejecutar, dentro de los 360 días, el EIA/RIMA y el Plan Básico Ambiental.



Eje de Integración
Interoceánico Central

Grupo 3

Conexión Santa Cruz - Puerto
Suárez - Corumbá

País

Bolivia (Brasil - Chile - Perú)



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera

- Inversión total estimada
US\$ 444,8 millones

- Fuentes de financiamiento
**Pública a través de Organismos
Públicos y Multilaterales**

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
Noviembre de 2009

- Órgano ejecutor
**Administradora Boliviana
de Carreteras (ABC)**

Coordinador Nacional

José Kinn Franco
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Gerente del Proyecto

Gerente a definir

Responsable CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@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 – 06/06/08**

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 noviembre 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 2009; 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 2009; d) San José-Roboré de 138 km con una inversión de US\$ 81,4 millones, con financiamiento CAF, concluida en agosto de 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 noviembre de 2009; 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 noviembre de 2008; 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 noviembre de 2008; y h) el proyecto incorpora un componente socio-ambiental por US\$ 20 millones financiado por el BID.



Eje de Integración
Interoceánico Central

Grupo 2

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

País

Brasil



- Tipo de proyecto
Transporte/Ferrovionario

- Inversión total estimada
US\$ 400 millones

- Fuentes de financiamiento
Asociación Público - Privada

- Modalidad
Pública/Privada

- Conclusión prevista
Diciembre de 2011

- 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**

Reordenar y expandir los flujos de carga con origen, destino y pasaje por la Región Metropolitana de São Paulo (RMSP), posibilitando reducir los 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) e 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).

- **Estado de situación – 30/04/08**

En enero de 2008, luego de la convergencia de puntos de vista del Gobierno Federal y de la Concesionaria MRS, el proyecto de construcción del tramo norte del Anillo Ferroviario de São Paulo fue incluido en el Programa de Aceleración de Crecimiento (PAC).

- **Restricciones**

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

Fecha Límite: 30/3/2007

Situación: **SUPERADA**



Eje de Integración
Interoceánico Central

Grupo 1

Conexión Chile - Bolivia -
Paraguay - Brasil

Países

Bolivia - Paraguay



- Tipo de proyecto
Transporte/Paso de Frontera
- Inversión total estimada
US\$ 2 millones
- Fuentes de financiamiento
Tesoro Nacional
Paraguay asume 100% del financiamiento con recursos propios.

- Modalidad
Pública
- Conclusión prevista
**1° semestre de 2009
(Primera Etapa)**
- Órgano ejecutor
**Ministerio de Obras
Públicas y Comunicaciones
de Paraguay**
**Comisión Mixta
Paraguay - Boliviana**
**Ministerio de Servicios y
Obras Públicas de Bolivia**

Coordinador Nacional

José Kinn Franco (Bolivia)
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Roberto Salinas (Paraguay)

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

Gerente del Proyecto

Gerente a definir (Bolivia)

Luis D. Añazco F. (Paraguay)

Tel: (59521) 414-9651
iirsa@mopc.gov.py

Responsable CCT (FONPLATA)

Sebastián Abbatemarco
Tel: (5913) 336-6611
sabbatemarco@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.

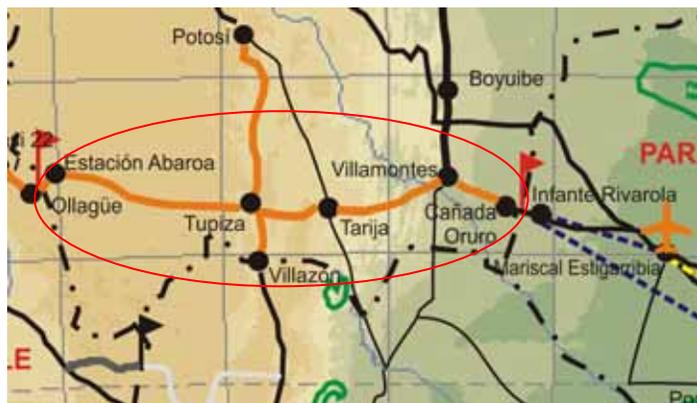
- **Estado de situación – 14/05/08**

Los gobiernos de la República de Paraguay y de la 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.

El MOPC de Paraguay inició el proceso de llamado a licitación para la construcción del Centro Administrativo de Frontera con cabecera única del lado paraguayo (primera etapa), contemplándose en el presupuesto 2008 el monto para su construcción, la cual se prevé la terminación en 24 meses.

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



Eje de Integración
Interoceánico Central

Grupo 1

Conexión Chile - Bolivia -
Paraguay - Brasil

País

Bolivia (Paraguay)



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera

- Inversión total estimada
US\$ 60 millones

- Fuentes de financiamiento
Tesoro Nacional
Prefectura de Tarija
CAF

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
Diciembre de 2009

- Órgano ejecutor
Administradora Boliviana
de Carreteras (ABC)

Coordinador Nacional

José Kinn Franco
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Gerente del Proyecto

Gerente a definir

Responsable CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@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 – 06/06/08**

En Ejecución. Tramos: Puerta del Chaco - Canaletas, Entre Ríos - Palos Blancos, Palos Blancos - Carapari; Río Isiri - Villamontes; 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 BR94, adjudicado y en ejecución con aporte local y la CAF.



Eje de Integración

Interoceánico Central

Grupo 5

Conexiones del Eje al Pacífico:
Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz

País

Bolivia (Chile)



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera

- Inversión total estimada
US\$ 93 millones

- Fuentes de financiamiento
Tesoro Nacional
Gobierno de Italia
CAF

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
2° semestre de 2010

- Órgano ejecutor
Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)

Coordinador Nacional

José Kinn Franco
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Gerente del Proyecto

Gerente a definir

Responsable CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@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 del complemento de la carretera Oruro – Toledo con pavimento rígido (conexión Ancavari – Pisiga: 142 km); y pavimento flexible (conexión Toledo – Ancaravi: 52 km), por el alto flujo potencial de carga pesada.

- **Estado de situación – 06/06/08**

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 2008 con una inversión de US\$ 25 millones con financiamiento comprometido del Gobierno de Italia (estima inicio de obras en agosto/2008; y finalización en 2010)

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 ejecución), inicio en julio de 2007 y conclusión a finales de 2009.



Eje de Integración
Interoceánico Central

Grupo 5

Conexiones del Eje al Pacífico:
Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz

País

Chile (Bolivia)



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera

- Inversión total estimada
US\$ 42 millones

- Fuentes de financiamiento
Tesoro Nacional
Inversión regional y sectorial

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
Diciembre de 2010

- Órgano ejecutor
Ministerio de Obras Públicas de Chile

Coordinador Nacional
Rigoberto García
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Gerente del Proyecto
Guillermo Mesías
Tel: (5657) 572-037
guillermo.mesias@mop.gov.cl

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

- **Objetivo**

Ampliación de la capacidad y mejoramiento del diseño de la Ruta Internacional 15-CH. 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 de Iquique.

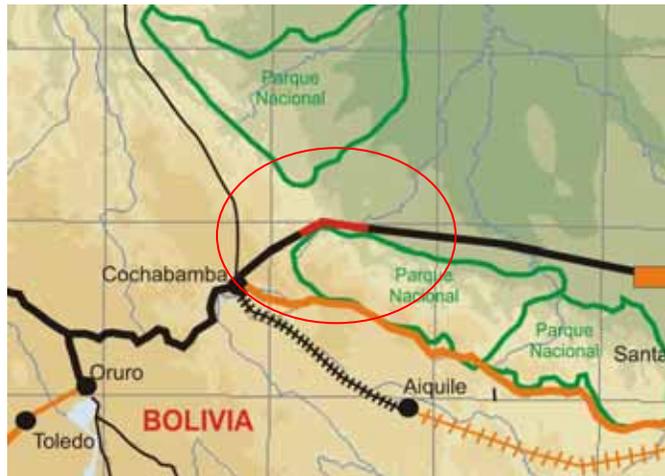
- **Solución propuesta**

Rehabilitación tramo de carretera 15-CH 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 ha abordado por etapas, en la actualidad se está trabajando en los tramos km 50 al km 67,5; km 84 al km 87,5; km 102 al km 113 y km 144 al km 163. Con el mejoramiento de estos tramos se tendrá completamente pavimentado el corredor durante el año 2010. El monto de inversión de todos estos tramos alcanza un valor de US\$ 42 millones.

- **Estado de situación – 28/05/08**

El proyecto tiene en ejecución las etapas de los tramos km 50 al km 67,5; km 102 al km 113 y km 144 al km 163. La pavimentación de estos tramos será en carpeta asfáltica. El tramo del km 84 al km 87,5 tiene financiamiento regional y sectorial y se iniciará su construcción durante el presente año 2008. Se terminará la construcción de los tramos durante el año 2010.



Eje de Integración

Interoceánico Central

Grupo 5

Conexiones del Eje al Pacífico:
 Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz

País

Bolivia (Chile - Perú)



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera

- Inversión total estimada
US\$ 2,6 millones

- Fuentes de financiamiento
Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales
BID
Prefectura de Cochabamba

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
2° semestre de 2008

- Órgano ejecutor
Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)

Coordinador Nacional

José Kinn Franco
 Tel: (5912) 211-4994
 jkinn@oopp.gov.bo

Gerente del Proyecto

Gerente a definir

Responsable CCT (FONPLATA)

Sebastián Abbatemarco
 Tel: (5913) 336-6611
 sabbatemarco@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 occidentes 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 el estudio para el mejoramiento del tramo actual así como la propuesta de una alternativa para un trazo nuevo o uno que utilice parcialmente la ruta existente.

- **Estado de situación – 20/05/08**

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 junio de 2008. Una vez aprobados los estudios, el Organismo Ejecutor gestionará los recursos para su financiamiento y licitará las obras.



Eje de Integración

Andino

Grupo 8

Conexión Perú - Bolivia

Países

Bolivia - Perú



- Tipo de proyecto
Transporte/Paso de Frontera

- Inversión total estimada
US\$ 7,5 millones

- Fuentes de financiamiento
Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales

Módulo Peruano: BID y recursos locales de contrapartida (5% Tesoro).
Inversión estimada: US\$ 4,1 millones.

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

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
2° semestre de 2009

- 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 Kinn Franco (Bolivia)
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Jorge Porfirio Bayona (Perú)
Tel: (511) 623-2459
jbayona@rree.gob.pe

Gerente del Proyecto

Gerente a definir (Bolivia)

Nilo Meza (Perú)
Tel: (511) 623-2400 ext. 3218
nmeza@rree.gob.pe

Responsable CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@caf.com

- **Objetivo**

Implementar un centro de control binacional integrado en el paso de frontera de Desaguadero, para facilitar el tránsito de personas, mercancías y vehículos entre Perú y Bolivia. Este paso de frontera es el más importante entre ambos países, por lo que la puesta en marcha del CEBAF Desaguadero tendrá, entre otros, un significativo efecto dinamizador de las relaciones económicas y comerciales tanto a nivel bilateral como regional.

- **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 ambos países para que operen coordinadamente en el paso de frontera de Desaguadero ejerciendo un control integrado del tránsito de personas, mercancías y vehículos.

La solución incluye el equipamiento adecuado para la puesta en marcha del modelo de control integrado en este paso fronterizo, y el apoyo a la reingeniería y el desarrollo de los procesos y procedimientos necesarios para este efecto.

Se busca también capacitar a los funcionarios responsables de ejercer los controles bajo el nuevo esquema así como a los usuarios y operadores del paso de frontera. La participación del sector privado y los actores sociales relevantes de la zona será promovida a fin de contribuir a la integración adecuada del centro y de los servicios complementarios generados con las actividades económicas de los pobladores locales.

Finalmente, se propone identificar las oportunidades de desarrollo logístico en la localidad de Desaguadero vinculadas al paso de frontera tipo CEBAF, así como desplegar acciones concretas que permitan promover el desarrollo de la oferta local en servicios de apoyo al transportista.

- Estado de situación – 27/05/08

El paso de frontera Desaguadero incluye el nuevo 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. Asimismo, en el proceso de agrupamiento de proyectos, el CEBAF-Desaguadero ha sido considerado como Proyecto Ancla.

En el lado peruano, se ha logrado que la operación de préstamo por US \$ 4 millones, gestionado ante el BID, se apruebe por D.S. 181-2007-EF, hecho que ha dado lugar a la firma del respectivo contrato entre el Gobierno del Perú y la entidad mencionada. Por tanto, el proyecto cuenta con financiamiento para la construcción de modernas instalaciones de control fronterizo, adquisición de equipos y máquinas, así como para la capacitación de los funcionarios. A la fecha, el MRE del Perú, a través de la Dirección Nacional de Desarrollo Fronterizo, es la entidad ejecutora y se encuentra realizando actividades relacionadas a la etapa preparatoria de la inversión. Se tiene previsto iniciar la ejecución del proyecto hacia el segundo semestre de 2008. Asimismo, en el marco del Acuerdo Específico suscrito entre el Perú y Bolivia, y contando con módulos provisionales del CEBAF, se viene organizando el III Ejercicio de Control Integrado en Desaguadero para el 16 de junio de 2008, con el objetivo de poner en marcha el 1º de julio de 2008, el control integrado de carga de manera permanente.



Eje de Integración

Andino

Grupo 2

Conexión Venezuela - Colombia - Ecuador (ruta actual)

Países

Colombia - Venezuela



- Tipo de proyecto
Transporte/Paso de Frontera

- Inversión total estimada
US\$ 2 millones

- Fuentes de financiamiento
Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales

BID

CAF

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

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
A definir

- 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@dnp.gov.co

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

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

Mercedes Sánchez (Venezuela)
Tel: (58212) 201-5970
mersanchez@infraestructura.gob.ve

Responsable CCT (CAF)
Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@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 – 20/05/08**

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

- **Restricciones**

El retiro de Venezuela de la CAN genera la necesidad de suscribir un acuerdo binacional de transporte donde se deben establecer condiciones para los centros de control integrado en frontera. (junio 4 de 2007)

Fecha Límite: 31/12/2007

Situación: **PENDIENTE**

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 de Táchira.

Fecha Límite: 01/10/06

Situación: **PENDIENTE**



Eje de Integración

Andino

Grupo 4

Conexión Pacífico - Bogotá -
Meta - Orinoco - Atlántico

País

Colombia - Venezuela



- Tipo de proyecto
Transporte/Fluvial
- Inversión total estimada
US\$ 108 millones
- Fuentes de financiamiento
Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales
BID
CAF
Gobierno de Brasil
Aportes nacionales

- Modalidad
Pública
- Conclusión prevista
Noviembre de 2009
- 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@dnf.gov.co

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

Gerente del Proyecto

Fidel Bohorquez (Colombia)
Tel: (571) 324-0800 ext. 1436
fbohorquez@mintransporte.gov.co

Gerente a definir (Venezuela)

Responsable CCT (BID)

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

* Los avances del proyecto corresponden al sector colombiano.

- **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:

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.

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.

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.

- Estado de situación – 06/05/08

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 un valor de 45 mil millones de pesos.

- Restricciones

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

Fecha límite: 02/01/2007

Situación: **PENDIENTE**

Consecución de recursos para la construcción de las obras.

Fecha límite: 12/01/2006

Situación: **SUPERADA**



Eje de Integración

Amazonas

Grupo 1

Acceso a la Hidrovía del
Putumayo

País

Colombia



- 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

- Órgano ejecutor
Ministerio de Transporte de Colombia
Instituto Nacional de Vías de Colombia

Coordinador Nacional

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

Gerente del Proyecto

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

Responsable CCT (BID)

Hilda María Gómez
Tel: (1202) 623-1495
hildag@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, denominada 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 – 25/04/08

FASE I - En enero de 2007 iniciaron los contratos de obra e interventoría para el Mejoramiento, rectificación y mantenimiento de 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 se terminaron en diciembre de 2007. En el año 2008, el INVIAS cuenta con \$ 47.000 millones. para continuar la operación, rectificación y mantenimiento de la vía actual.

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 adicionó en 2008 en un valor de \$ 1.289 millones y se prorrogó hasta el 31 de mayo de 2008.

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 de 2007 se suscribió contrato para elaborar el Plan de Manejo Ambiental (PBMAS) de la Reserva Forestal del Departamento de Putumayo donde se construirá la variante.

El 6/07/2007 se contrató Estudio Regional Ambiental, el 6/07/2007 se contrató a CORPOAMAZONIA para supervisar el PBMAS y el BID contrató tres consultorías para apoyar el desarrollo de lo contratos. Este año, el BID contratará para iniciar en mayo el estudio complementario de Evaluación Económica e INVIAS contratará a Conservación Internacional de conformidad con los objetivos de la Donación.

Terminados estos estudios en el año 2008, se programa la obtención de operación de crédito con BID, licencia ambiental del proyecto 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: 31/10/2008
Situación: **EN PROCESO**

Acciones ejecutadas: los estudios de ingeniería fase III se terminarán el 31 de mayo de 2008 hasta su aprobación en junio 2008, se tendrá versión definitiva del estudio de impacto ambiental para la evaluación de Ministerio de Medio Ambiente en los meses junio-octubre de 2008 y obtención de licencia ambiental finalizando el segundo semestre de 2008, lo que permitiría la apertura de licitación en 2008.



Eje de Integración

Amazonas

Grupo 3

Acceso a la Hidrovía del
Huallaga - Marañón

País

Perú (Brasil)



- **Tipo de proyecto**
Transporte/Carretera
- **Inversión total estimada**
US\$ 338 millones
- **Fuentes de financiamiento**
Pública y Privada a través de
Concesionarios, Organismos
Públicos y Multilaterales

En el caso de la Carretera Paita - Yurimaguas, el financiamiento le corresponde a la Empresa Concesionaria IIRSA Norte S.A., proyecto que será repagado por el estado peruano por un período de 25 años. Se tiene previsto entregar en concesión el Puerto de Paita por lo cual la obtención del financiamiento le correspondería al 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
- **Órgano ejecutor**
Ministerio de Transportes
y Comunicaciones de Perú

Autoridad Portuaria
Nacional de Perú (APN)

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

Empresas concesionarias
de carreteras

Coordinador Nacional

Jorge Porfirio Bayona
Tel: (511) 623-2459
jbayona@rree.gob.pe

Gerente del Proyecto

Henry Zaira
Tel: (511) 615-7800
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 de 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 – 05/05/08

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 marzo de 2008, este último tiene un avance de 97,8%, que incluye 105,8 km de carpeta asfáltica y está previsto culminar en octubre de 2008 debido a problemas de inestabilidad de suelos en tramo faltante y deslizamientos de taludes por recientes lluvias.

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 de la concesión del Puerto de Paita en el 2º Trimestre de 2008 y adjudicar en el 3º trimestre de 2008.

Se han culminado los Estudios de Navegabilidad de la Hidrovía del Huallaga y de los Ríos Marañón y Amazonas.



Eje de Integración

Amazonas

Grupo 4

Acceso a la Hidrovía del Ucayali

País

Perú (Brasil)



- **Tipo de proyecto**
Transporte/Carretera
- **Inversión total estimada**
US\$ 589 millones
- **Fuentes de financiamiento**
Pública y Privada a través de Concesionarios y Organismos Públicos.

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
- **Órgano ejecutor**
Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú
Autoridad Portuaria Nacional de Perú (APN)
Empresas concesionarias de carreteras, puertos y centros logísticos de Perú

Coordinador Nacional

Jorge Porfirio Bayona
Tel: (511) 623-2459
jbayona@rree.gob.pe

Gerente del Proyecto

Henry Zaira
Tel: (511) 615-7800
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 de 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 – 18/04/08**

La adjudicación de la Buena Pro de la concesión del Eje Amazonas Centro de IIRSA, prevista para el 26 de julio de 2007, fue declarada desierta por falta de ofertas.

Se están reestructurando los alcances y montos de inversión de la concesión. PROINVERSION realizará oportunamente una segunda convocatoria en el 2º trimestre de 2008.

Con recursos públicos se está ejecutando el tramo Puente Pumahuasi-Puente Chino (concluye en marzo 2009) y se ha culminado los tramos Aguaytía-San Alejandro (marzo 2008) y Neshuya-Pucallpa (marzo 2007).

El tramo San Alejandro-Neshuya (50 km), que debió ser ejecutado por el concesionario, fue licitado y adjudicado. Las obras deben iniciar en mayo de 2008.

El tramo Puente Chino-Aguaytía fue afectado seriamente por los desastres naturales los meses de febrero y marzo de 2008, destruyendo la plataforma en varios puntos. Se realizará una rehabilitación integral de toda la vía, para lo cual en el presente año se formulará el expediente técnico respectivo.

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 amplificación de la zona sur del puerto y la construcción del muelle para atender contenedores. La Autoridad Portuaria Nacional (APN) ha aprobado el estudio definitivo elaborado por el concesionario y está en proceso de aprobación en el MTC el estudio de impacto ambiental. Las obras se han iniciado en el mes de abril del presente año.



Eje de Integración

Amazonas

Grupo 2

Acceso a la Hidrovía del Napo

País

Ecuador



- Tipo de proyecto

Transporte/Puerto

- Inversión total estimada

US\$ 105,3 millones

- Fuentes de financiamiento

Pública y Privada a través de Concesionarios, Organismos Públicos y Multilaterales

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

- Órgano ejecutor

Gobierno de Ecuador
Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Ecuador

Coordinador Nacional

Patricio Alarcón Chacón
Tel: (5932) 222-4730
palarcon@mtop.gov.ec

Gerente del Proyecto

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

Responsable CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@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 telecomunicaciones 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 – 10/03/08**

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 Multimodal 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).

Se remitió al BID la comunicación mediante la cual autoriza a que este organismo proceda a realizar los documentos contractuales y procesos de contratación para los estudios de navegabilidad del Río Napo.

Con fecha 31 de octubre, el Sr. Ministro de Transportes y Obras Públicas envió al BID la comunicación de No Objeción, la cual permitirá a dicho organismo convocar a firmas consultoras de los países miembros del Banco, para que participen en los Estudios de Navegabilidad, con lo cual se arrancarían con el proyecto Francisco de Orellana y nos permitirá proyectarnos a los estudios del proyecto.

El BID nos ha informado sobre la lista de buena fe de las compañías que participaron en la licitación y que a fines del mes de marzo se estará adjudicando, con lo que se iniciarán los estudios.

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



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)



- **Tipo de proyecto**
Transporte/Carretera
- **Inversión total estimada**
US\$ 1.055 millones
- **Fuentes de financiamiento**
**Pública y Privada a través de
Concesionarios, Organismos
Públicos y Multilaterales**

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
- **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

Jorge Porfirio Bayona
Tel: (511) 623-2459
jbayona@rree.gob.pe

Gerente del Proyecto

Henry Zaira
Tel: (511) 615-7800
hzaira@mtc.gob.pe

Responsable CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@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 pavimentación de los tramos Urcos - Pte. Inambari, Pte. Inambari - Iñapari y Pte. Inambari - Azangaro.

Rehabilitar el asfaltado en los tramos viales de San Juan de Marcona - Urcos y Matarani - Juliaca - Azángaro/Ilo - Puno - Juliaca.

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 – 05/05/08

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, Matarani y San Juan de Marcona).

El 4 de agosto de 2005, se firmaron los contratos de concesión de los tramos 2, 3 y 4. El 24 de octubre del 2007, se firmaron los contratos de los tramos 1 y 5.

En los tramos 2, 3 y 4 están en ejecución las obras de asfaltado (desde julio de 2006) de la segunda etapa.

Las obras de la primera etapa están concluidas.

Las avances logrados al 31 de marzo de 2008 son los siguientes:

Tramo 2 Urcos - Inambari: 125 km asfaltados
 Tramo 3 Inambari - Iñapari: 154 km asfaltados
 Tramo 4 Azángaro - Inambari: 116 km asfaltados
 Total km asfaltados: 395 km (de un total 1.009 km)

Está en proceso de licitación las obras de montaje del puente Billinghamurst (723 m de longitud). La totalidad de los trabajos deben culminar en noviembre de 2009.



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



- **Tipo de proyecto**
Transporte/Puente

- **Inversión total estimada**
US\$ 12 millones

- **Fuentes de financiamiento**
Pública a través de Organismos Públicos

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

- **Órgano ejecutor**
Departamento de Carreteras de Acre de Brasil (DERACRE)

Coordinador Nacional

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

Jorge Porfirio Bayona (Perú)
Tel: (511) 623-2459
jbayona@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) 623-2400 ext. 3218
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 – 29/05/08**

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.

En cuanto a los accesos y el Centro de Frontera del lado peruano, el MRE del Perú, a través de la Dirección Nacional de Desarrollo Fronterizo, es la entidad ejecutora y se encuentra realizando acciones de la etapa preparatoria de la inversión.

Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1° Etapa: Estudios)



Eje de Integración

Escudo Guayanés

Grupo 2

Interconexión Brasil - Guyana

Países

Brasil - Guyana



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera

- Inversión total estimada
US\$ 3,3 millones

- Fuentes de financiamiento
Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
2° semestre de 2008

- 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@gol.net.gy

Gerente del Proyecto

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

Leon Goring (Guyana)
Tel: (592) 225-9868 ext. 113
lgoring@ewirelessgy.com

Responsable CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlost@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.

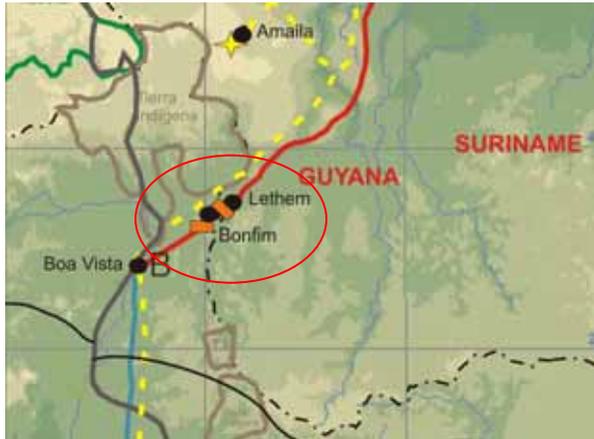
- **Solución propuesta**

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 del tramo Lethem-Georgetown.

- **Estado de situación – 09/05/08**

El Gobierno de Guyana considera importante completar la primera etapa que consiste en la actualización de los estudios de factibilidad y ambientales y completar los estudios de ingeniería. El contrato por el estudio de pre-factibilidad (Etapa I) está avanzando a cargo de Mott MacDonald en asociación con CEMCO Inc. Resultados esperados: opciones técnicas y de costo, alternativas de factibilidad, factores ambientales y sociales, mecanismos de financiamiento y términos de referencia para los estudios de factibilidad.

Se prevé comenzar con el estudio de factibilidad el 5 de noviembre de 2008.



Eje de Integración
Escudo Guayanés

Grupo 2
Interconexión Brasil - Guyana

Países
Brasil - Guyana



- Tipo de proyecto
Transporte/Puente

- Inversión total estimada
US\$ 10 millones

- Fuentes de financiamiento
Pública a través de Organismos Públicos

Ministerio de Transportes de Brasil

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
Los servicios de construcción del puente, terraplenamiento y pavimentación están concluidos.

- 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@gol.net.gy

Gerente del Proyecto

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

Leon Goring (Guyana)
Tel: (592) 225-9868 ext. 113
lgoring@ewirelessgy.com

Responsable CCT (BID)

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

- **Objetivo**

La construcción del puente internacional sobre el Río Takutu tiene por objetivo permitir la interconexión vial entre Brasil y Guyana, para atender las necesidades del tráfico e intercambio comercial entre los dos países, con beneficios directos en 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 – 12/05/0**

Para el acompañamiento de las obras, la Comisión Técnica se ha reunido con frecuencia.

El puente deberá ser inaugurado entre junio y julio de 2008.

Las carreteras de acceso están en construcción y se espera que estén concluidas para diciembre de 2008. Sin embargo, la base del recorrido de la carretera se tiene previsto que esté completa para la inauguración del puente.

Según determina el Reglamento Aduanero por la Resolución N° 1923, 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.

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



Eje de Integración

Escudo Guayanés

Grupo 3

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

Países

Guyana - Suriname - Venezuela



- **Tipo de proyecto**
Transporte/Carretera
- **Inversión total estimada**
US\$ 0,8 millones
- **Fuentes de financiamiento**
Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales
Sólo el tramo 2 (San Martín de Turumbang–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**
Pendiente
- **Órgano ejecutor**
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)
Tel: (597) 472-174
robbyramlakhan@yahoo.com

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

Gerente del Proyecto

Leon Goring (Guyana)
Tel: (592) 225-9868 ext. 113
lgoring@ewirelessgy.com

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

Mercedes Sánchez (Venezuela)
Tel: (58212) 201-5970
mersanchez@infraestructura.gob.ve

Responsable CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@caf.com

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

Asimismo, se amplía la integración con Brasil mediante la incorporación a las regiones de Roraima y del Amazonas, al interconectarse con el corredor vial existente Manaos-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-Bártica-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 – 30/04/08

Se encuentra a la espera de la definición de la "forma de selección" de contratistas o consultores para avanzar en la contratación de los estudios, requiriendo para tal efecto, una reunión entre ambas partes (Tramo Guyana-Venezuela).

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



Eje de Integración

Escudo Guayanés

Grupo 4

Interconexión Guyana -
Suriname - Guayana Francesa -
Brasil

Países

Guyana - Suriname



- Tipo de proyecto
Transporte/Carretera

- Inversión total estimada
US\$ 105 millones

- Fuentes de financiamiento
**Pública y Privada a través de
Concesionarios, Organismos
Públicos y Multilaterales**

BID

UE

Privada

- Modalidad
Pública/Privada

- Conclusión prevista
Enero de 2012

- Órgano ejecutor
Gobierno de Suriname

Coordinador Nacional

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

Robby D. Ramlakhan (Suriname)
Tel: (597) 472-174
robbyramlakhan@yahoo.com

Gerente del Proyecto

Leon Goring (Guyana)
Tel: (592) 225-9868 ext. 113
lgoring@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 – 19/05/0

El estudio de pre-factibilidad fue concluido en febrero de 2007. Los estudios de factibilidad y de impacto ambiental fueron concluidos en mayo de 2008, los diseños finales serán llevados a cabo en el segundo semestre de 2008 con recursos del BID, de la Unión Europea y la Agencia Francesa para el Desarrollo.

Se encuentra en estado de negociación con el BID, la Agencia Francesa para el Desarrollo y la Unión Europea las fuentes para el financiamiento de la rehabilitación.

Las conversaciones entre Suriname y Francia para el mejoramiento de la terminal y del ferry que une Suriname y Guayana Francesa se espera que se lleven a cabo en 2009.



- 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.

- **Tipo de proyecto**

Comunicaciones

- **Inversión total estimada**

US\$ 2,5 millones
(EC, PE, UY)

- **Fuentes de financiamiento**

Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales

Banco Mundial (PAMC-Perú),
BID (FOMIN), FONPLATA

- **Modalidad**

Pública/Privada

- **Conclusión prevista**

Enero de 2012

- **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 UY con participación de instituciones gubernamentales encargadas de aduanas, correos, comercio exterior, comunicaciones y MIPyMEs.

Gerente del Proyecto

Edwin 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 – 27/05/08

Nivel regional

En la VIII reunión del CDE (dic. 2006) se propuso la designación de UPAEP como gerencia regional del proyecto. Las acciones derivadas del desempeño de esta función serán desarrolladas con el apoyo técnico del Gobierno de Brasil. Este acuerdo fue aprobado en la IX reunión del CDE de IIRSA (dic. 2007).

Durante el mes de junio de 2007 se obtuvo la aprobación 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 Ecuador y un cuarto país a seleccionar.

Nivel Nacional

Prediagnóstico: Se ha realizado el prediagnóstico en AR, EC, PE, UY y VE. Se prevé la realización del prediagnóstico en Colombia en el segundo semestre de 2008.

Implementación: El proyecto ha sido implementado en PE en fase de piloto. Durante 2008 se está ampliando la cobertura y la cantidad de servicios a nivel nacional. La implementación del proyecto en UY está prevista para junio de 2008. Se prevé el inicio de la implementación en EC en el segundo semestre de 2008.

Otras actividades destacadas: En marzo de 2008 se realizó en Brasilia (Brasil) un curso de capacitación de técnicos del Exporta Fácil con objeto de ampliar el grupo de técnicos que trabajarán a nivel regional en la implementación del proyecto.



- Eje de Integración

Todos los Ejes

- Tipo de proyecto

Comunicaciones

- Inversión total estimada

US\$ 0,4 millones (estudios)

- Fuentes de financiamiento

Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales

BID

- Países

Regional

- Modalidad

Pública/Privada

- Conclusión prevista

Diciembre de 2010

- 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 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. Actualmente el proyecto se plantea en las siguientes etapas:

1. Estudio preliminar del mercado de servicios de roaming a nivel regional.
2. Comparación del contexto suramericano con mejores prácticas en otras regiones del mundo.
3. Presentación de resultados obtenidos y definición de plan de medidas a seguir para la implementación del proyecto.
4. Obtención de recursos de cooperación técnica para la financiación de las medidas a implementar.

- **Estado de situación – 27/05/08**

En diciembre de 2007, el BID aprobó el financiamiento de una cooperación técnica regional (US\$ 0,4 millones), para la elaboración de un estudio a nivel suramericano que levante las principales trabas técnicas, administrativas, tributarias y legales que obstaculizan en la actualidad un mercado más eficiente de servicios de roaming sobre redes de telecomunicaciones móviles a nivel regional.

Los resultados de este estudio serán presentados en el cuarto trimestre de 2008, y permitirán acordar un plan de acción para el proyecto para 2009 y 2010, detallando las medidas a implementar por parte de cada actor involucrado.

Como primera etapa en la realización de este estudio, en marzo de 2008, se celebró en Washington (Estados Unidos) el Taller IIRSA/CITEL sobre "Roaming Suramericano", que permitió identificar la postura de partida de operadores y reguladores sobre los puntos que deberá considerar el estudio.

Adicionalmente, el equipo de proyecto obtuvo acuerdos preliminares de colaboración con algunas de las principales instituciones que trabajan en la mejora de los servicios regionales de telecomunicaciones (CITEL, Regulatel y la asociación GSM, entre otras).

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

COMITÉ DE COORDINACIÓN TÉCNICA



Banco Interamericano de Desarrollo



Corporación Andina de Fomento



FONPLATA

Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata