



I . I . R . S . A

**Agenda de
Implementación
Consensuada
2005 - 2010**

**31 Proyectos Estratégicos de
Integración en América del Sur**

Quinto Informe // Junio 2009

Introducción

El **Quinto 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 mayo de 2009, 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\$ 10.375,9 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, 19 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.
- Proyectos con demoras: son aquellos en los cuales alguna de las etapas críticas identificadas no han sido cumplidas en los plazos previstos por cada gerente oportunamente o se están desarrollando con dificultad.
- Proyectos con restricciones (R): son aquellos donde se han identificado situaciones particulares de orden sectorial, nacional o multilateral que han impedido el cumplimiento de una o más etapas críticas identificadas.

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	247,50	UY (AR-BR)
3	Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Rio Branco	MERCOSUR-Chile	35,00	BR-UY
4	Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)	MERCOSUR-Chile	989,00	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	280,00	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	60,00	PY-BR
10	Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez	Interoceánico Central	417,00	BO (BR-CH-PE)
11	Anillo Ferroviario de São Paulo (Norte y Sur)	Interoceánico Central	400,00	BR
12	Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro	Interoceánico Central	1,70	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	52,00	CH (BO)
16	Rehabilitación del Tramo El Sillar	Interoceánico Central	120,00	BO (CH-PE)
Subtotal			7.545,20	

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	332,00	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	542,80	PE (BR)
23	Puerto Francisco de Orellana	Amazonas	314,20	EC
24	Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco	Perú-Brasil-Bolivia	1053,00	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			2.831,50	
TOTAL			10.376,70	



En preparación



En ejecución



Concluido

Referencias

Ciclo de Vida del Proyecto

-  Etapas críticas que se desarrollan en los plazos programados
-  Etapas críticas que se desarrollan dentro de los plazos programados, pero que requieren mayor atención
-  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)
Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@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 – 27/04/09**

Construcción de segunda calzada. Tramo: Ceibas - Empalme Ruta Provincial N° 16, en ejecución por la Empresa Concesionaria. Desde el empalme con Ruta Provincial N° 16 en Entre Ríos hasta Paso de los Libres en Corrientes (450 km) se han dividido en 8 tramos licitados por la DNV con una inversión que llega a los US\$ 2.460 millones. En ejecución todos los tramos.

En ejecución las obras de la doble vía sobre el tramo que va desde su intersección con la ruta 16 hasta la provincial 20. La empresa Chediack tiene un plazo de 24 meses para entregar la obra finalizada y un presupuesto de US\$ 8 millones.

2

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\$ 247,5 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) 916-2800 int. 427
pgenta@corporacionferroviaria.com.uy

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

Responsable CCT (BID)
Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@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 – 12/03/09

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 40 % de obras culminadas, 35 % en ejecución y próximas a finalizar, y el 25% restante en trámites licitatorios.

Se prevé al cierre del primer semestre del año 2009 un avance de aproximadamente 70% 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 (72% 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.

3

Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Río Branco



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\$ 35 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) 916-2800 int. 427
pgenta@corporacionferroviaria.com.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-Río 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-Río 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 m de extensión sobre el Río Jaguarão, en las proximidades de las ciudades de Jaguarão (BR-116/RS) y Río 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 – 29/04/09

Por tratarse de un proyecto de escaso atractivo respecto de la construcción y exploración bajo un régimen de concesión, sin garantía de tránsito mínimo, los gobiernos de Brasil y Uruguay otorgaron prioridad a la construcción del segundo puente bajo el régimen de obra pública y acordaron restaurar "Barão de Mauá". Por consiguiente, las partes acordaron las medidas que dieron origen a dos nuevos acuerdos, firmados el 26 de febrero de 2007. Dichos acuerdos sustituyeron al instrumento firmado el 21 de noviembre de 2000.

La Comisión Mixta Brasileira-Uruguaya de Licitación fue creada el 14 de abril de 2004 y sus miembros se reunieron en cuatro ocasiones (mayo/2004, septiembre/2004, enero/2006 y agosto/2007).

El Parlamento Brasileiro está debatiendo satisfactoriamente sobre un acuerdo bilateral para la construcción de la referida obra de arte especial (el Proyecto de Decreto Legislativo (SF) N° 282 de 2008, será remitido al Plenario del Senado Federal y, después de su aprobación, será promulgado).

3

Construcción del Puente Internacional Jaguarão-Río Branco

El 30 de julio de 2008, se publicó en DOU el Aviso de Licitación (Nº 328/08-00) para la selección de la empresa especializada con vistas a la ejecución de los servicios de elaboración de los estudios de viabilidad técnica, económica y ambiental y del proyecto ejecutivo de ingeniería para la construcción del segundo puente internacional sobre el Río Jaguarão.

El 22/09/2008 se recibieron los sobres con la siguiente documentación: Habilitación, Propuestas Técnicas y Propuestas de Precios. Las empresas que se mencionan a continuación entregaron sus propuestas: ENECON S.A Engenheiros e Economistas Consultores, Consórcio ENESCIL Engenharia de Projetos Ltda./VETEC Engenharia Ltda., Consórcio ETEL-Estudos Técnicos Ltda./ENGEMIN-Engenharia e Geologia Ltda. y Consórcio PRISMA/ANTRANIG.

El 9/12/2008 se conocieron los resultados relacionados con la Habilitación y todos los participantes arriba mencionados fueron habilitados. El 8/01/2009 se abrieron las propuestas técnicas.

El 2/02/2009 se publicó en DOU el resultado relacionado con las propuestas técnicas. Consórcio ETEL-Estudos Técnicos Ltda./Engemin-Engenharia recibió la mejor calificación.

Respecto del Puente Barão de Mauá, la Comisión Permanente de Licitación del DNIT informó que la firma Consórcio AZAMBUJA PATRIMONIUM, constituida por las empresas Azambuja Engenharia e Geotecnia Ltda y Patrimonium Arquitetura e Restauro Ltda., resultó seleccionada (publicado en DOU el 14/02/2009). Precio de la Licitante: R\$ 663.938,21. Plazo de Ejecución: 150 días. En fase de emisión de la orden de servicio.

El nuevo puente internacional medirá aproximadamente 600 m de largo y 16,85 m de alto. Los accesos miden un total de 8,3 km (5 km del lado brasilero y 3,3 km del lado uruguayo). Su estructura, de concreto y acero, será hecha en salientes sucesivas. El complejo fronterizo tendrá edificaciones, áreas de estacionamiento y vías de retorno así como también áreas de control de verificación física (Policía Federal, Fisco, Departamento de Sanidad, etc.).

4

Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Ruta 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\$ 989 millones

- Fuentes de financiamiento
**Tesoro Nacional
BID
Sector Privado**

- Modalidad
Pública/Privada

- Conclusión prevista
4º trimestre de 2012

- 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)
Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@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 – 21/04/09**

En virtud de las fuertes inundaciones ocurridas recientemente en el Estado de Santa Catarina, las obras en el km 235, en el Morro dos Cavalos están interrumpidas. BR-101/SUL - Tramo SC (Duplicación: Palhoça-Divisa SC/RS). Obras incluidas en el PAC (Programa de Aceleración del Crecimiento) y ejecutadas por el DNIT. Inversiones previstas para 2007-2012: R\$ 1.517 millones.

Duplicación prevista para ser concluida a fines del año 2009. Túnel del Morro dos Cavalos: su proyecto ejecutivo deberá ser finalizado hasta el 15/02/2010; las obras deberán licitarse hasta el 15/03/2010, el inicio de las obras se prevé para: 30/06/2010 y la conclusión de las mismas deberá tener lugar hasta el 30/06/2012; Puente de la Laguna de Imaruí: su proyecto básico deberá ser finalizado hasta: 30/11/2008; las obras deberán licitarse hasta el 28/02/2009, el inicio de las obras se prevé para el 30/06/2009 y la conclusión de las mismas deberá tener lugar hasta el 30/12/2011.

Túnel del Morro do Formigão: su proyecto ejecutivo deberá ser finalizado hasta el 15/11/2008; las obras deberán licitarse hasta el 30/09/2009; el inicio de las obras se prevé para: 28/02/2010 y la conclusión de las mismas deberá tener lugar hasta el 28/02/2012. Restaurados 67 km y en ejecución más 8 km de la ruta antigua.

Se liberaron al tráfico 30 km de la ruta nueva; se finalizaron 72 km de pavimentación, 74 km de terraplenes, 6,4% del Túnel de la Variante del Morro Agudo, 15 puentes, 15 pasajes inferiores y 18 viaductos; se encuentran en ejecución 48 obras de arte especiales, 70 km de terraplenes y 55 km de pavimentación. BR-101/SUL – TRAMO: RS - Duplicación Divisa SC/RS – Osório. Obras incluidas en el PAC (Programa de Aceleración del Crecimiento).

4

Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Ruta Mercosur)

El DNIT es el órgano ejecutor. Inversiones previstas para 2007-2010: R\$ 542 millones. Ruta nueva: Lotes 1, 2 y 3. Obras reiniciadas el 16/06/2008. Fueron iniciadas las obras de restauración del lote 3 y se concluyó la restauración del Lote 4. Las obras restantes en los Lotes 1 y 2 están siendo elaboradas o ejecutadas. Las obras de duplicación de los 4 lotes podrán estar finalizadas hasta 30/12/2009 y las obras que corresponden al Túnel del Morro Alto hasta 30/05/2010. Fueron concluidos 28 km de terraplenes, 22 km de pavimentación, 9 puentes, 18 viaductos, 3 pasajes. Se encuentran en ejecución: 44 obras de arte especiales (pasajes, puentes y viaductos). Finalizaron las tareas de perforación del Túnel del Morro Alto (1.840 m) y se inició el rebajamiento de la ruta. Lote 4: se finalizó y se liberó al tránsito el segmento: Osório-Aguapés (16,4 km) ruta antigua.



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 3

Valparaíso - Buenos Aires

Países

Argentina - Chile



- Tipo de proyecto
Transporte/Ferrovioario

- Inversión total estimada
US\$ 3.000 millones

- Fuentes de financiamiento
Sector Privado

- Modalidad
Privada

- Conclusión prevista
1° etapa en 2020

- 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

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

Responsable CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlost@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 – 20/04/09**

En agosto de 2008 el Gobierno de la República de Chile declara de interés público la obra. Asimismo, en Septiembre de 2008 el Gobierno de la República Argentina lo declara de interés público.

Los primeros estudios financieros, económicos, ferroviarios y del túnel fueron presentados en abril de 2009.

El estudio de demanda plantea un mínimo de 10 millones de toneladas/año y de US\$ 52 millones para el año 2045.

Sobre esa base el desarrollo del proyecto se irá adaptando con la construcción de un túnel simple de una sola vía para el año 2020, con el objeto de adaptarse a la demanda, hasta llegar a un doble túnel de 4 vías.

Se comenzará con una inversión de US\$ 2.000 millones y luego se invertirán US\$ 3.100 millones adicionales en la medida que el proyecto se vaya expandiendo.

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\$ 280 millones
- Fuentes de financiamiento
Asociación Público – Privada
- Modalidad
Concesión
- Conclusión prevista
Diciembre de 2011
- 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
Rigoberto García
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Responsable CCT (BID)
Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@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 – 16/04/09

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, previendo su finalización para 2011.

Ejecutado a la fecha 75 %.

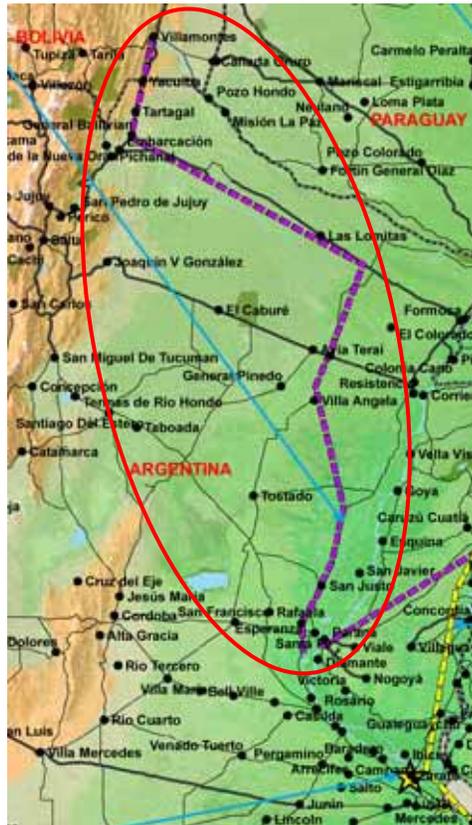
Finalizado completamente la ruta 5 CH.

• 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.



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
En reprogramación

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

- **Objetivo**

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

- **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.

- **Estado de situación – 16/04/09**

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.

La Obra por la Ingeniería, Provisión de Equipos y Materiales, Construcción del Gasoducto y de su Sistema de Control y Comunicaciones se encuentra en proceso licitatorio desde el 27 de febrero de 2008.

La licitación en cuestión está dividida en 4 Renglones y tiene un Presupuesto Oficial Total de \$ 2.618.594 millones.

A la fecha es incierta la fecha de Apertura de Ofertas.



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

2° semestre de 2010

- 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 hectáreas 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 – 27/04/09**

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 uno y dos serían realizadas en forma simultánea.

En estudio. Proceso de negociación bilateral.

9

Nuevo Puente Presidente Franco-Porto Meira y Centro de Frontera



Eje de Integración

Capricornio

Grupo 3

Interconexión Paraguay - Brasil

Países

Brasil - Paraguay



- Tipo de proyecto

Transporte/Puente

- Inversión total estimada

US\$ 60 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

1° semestre de 2012

- 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

Efraín Alegre Sasiain (Paraguay)

Tel: (59521) 414-9258
jbittar@mopc.gov.py

Gerente del Proyecto

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

Luis Añazco (Paraguay)

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

Responsable CCT (FONPLATA)

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

9

Nuevo Puente Presidente Franco-Porto Meira y Centro de Frontera

• 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 – 20/04/09

El puente que servirá para dinamizar el comercio, principalmente entre Paraguay y Brasil, pero que impactará positivamente en el transporte del MERCOSUR, tiene el aprobado por parte de los dos Estados.

A la fecha, las obras fueron autorizadas por los respectivos Congresos de Paraguay y Brasil, en los meses de mayo y septiembre de 2008 respectivamente.

Se estima el inicio de las obras para 2009.

Para su financiamiento, se calculó un costo estimado en US\$ 60 millones a cargo de Brasil, el cual incluye el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC).

La ingeniería del proyecto prevé un largo de 800 m y una altura de 17,5 m estimando su finalización en 2012.



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\$ 417 millones

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

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
2° semestre 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

Guillermo Rubin de Celis
Tel: (5912) 211-4994
grubin@oopp.gov.bo

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 – 06/05/09**

- A. El Puente Pailas con 1.4 km de longitud, se encuentra en construcción con una inversión de US\$ 30 millones.
- B. El tramo Paraíso - El Tinto con 125 km de longitud, se encuentra en construcción con una inversión de US\$ 65 millones.
- C. El tramo El Tinto - San José con 82 km de longitud, se encuentra en construcción con una inversión de US\$ 49 millones.
- D. El tramo San José - Taperas - Robore1 con 138 km de longitud, fue concluido y se encuentra en servicio, tiene una inversión de US\$ 82 millones.
- E. El tramo Robore - El Carmen con 140 km de longitud, se encuentra en construcción con una inversión de US\$ 97 millones
- F. El tramo El Carmen - Arroyo Concepción con 108 km de longitud, se encuentra en construcción con una inversión de US\$ 78 millones. 15 Puentes en el tramo Robore - El Carmen, se encuentran en construcción con una inversión de US\$ 16 millones.



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)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@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\$ 1,7 millones

- Fuentes de financiamiento
Tesoro Nacional
Paraguay asume 100% del financiamiento con recursos propios.

- Modalidad
Pública

- Conclusión prevista
**1° semestre de 2011
(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

Efraín Alegre Sasiain (Paraguay)
Tel: (59521) 414-9258
jbittar@mopc.gov.py

Gerente del Proyecto

Gerente a definir (Bolivia)

Luis Añazco (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 – 16/04/09**

Los gobiernos de la República del Paraguay y 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.

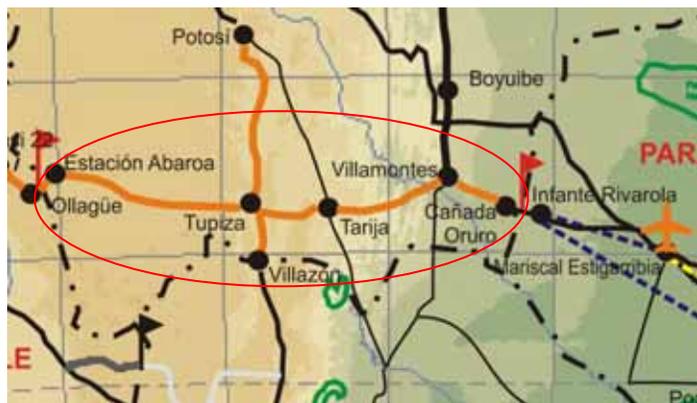
Asimismo, se acordó la creación de un Grupo Técnico Mixto para impulsar los proyectos de integración física entre ambos territorios.

El Paraguay a través del MOPC inició el segundo llamado a Licitación Pública Nacional considerando que la anterior -primer llamado- para la ejecución de obra fue declarado desierto en noviembre de 2008.

Se estima aproximadamente 90 días para el inicio de ejecución, estimando la primera etapa en un monto de US\$ 1 millón para cabecera única de lado paraguayo.

Asimismo, se prevé que la obra estaría finalizada dentro de un plazo de 24 meses.

Construcción de la Carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1º 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 BR94 (punto georeferencial-frontera con Paraguay) en una longitud de 120 km.

- **Estado de situación – 14/05/09**

En Ejecución. Tramos: Puerta del Chaco - Canaletas, Entre Ríos - Palos Blancos, Palos Blancos - Caraparí, Río Isiri - Villamontes, Canaletas - Entre Ríos, Caraparí - 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.

El tramo Hito BR94 - Palo Marcado con 75 km de longitud, se encuentra en construcción con una inversión de US\$ 26 millones.

El tramo Palo Marcado - Villamontes con 52 km de longitud, se encuentra en construcción a cargo de la Prefectura de Tarija.

El tramo Villamontes - Junacas con 64 km de longitud, presenta superficie de rodadura de grava.

El tramo Junacas - Tarija con 54 km de longitud, se encuentra pavimentado y en servicio.

El tramo Tarija - El Puente con 106 km de longitud, se encuentra en construcción (dentro del Proyecto Potosí - Tarija).

El tramo El Puente - Tupiza con 103 km de longitud, presenta superficie de rodadura de grava.

El tramo Tupiza - Uyuni con 200 km de longitud, esta en etapa de iniciación de estudios.



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 – 21/04/09**

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 con una inversión de US\$ 25 millones con financiamiento comprometido del Gobierno de Italia. (concluido).

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 millones con financiamiento CAF (en ejecución), inicio en julio de 2007 y conclusión a finales de 2009.

Se tiene concluidos los tramos: Oruro - Toledo y Ancaravi - Huachacalla, que representan un 47% de la carretera Oruro - Pisiga.



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\$ 52 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
Rigoberto García
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Responsable CCT (BID)
Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@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 – 27/04/09**

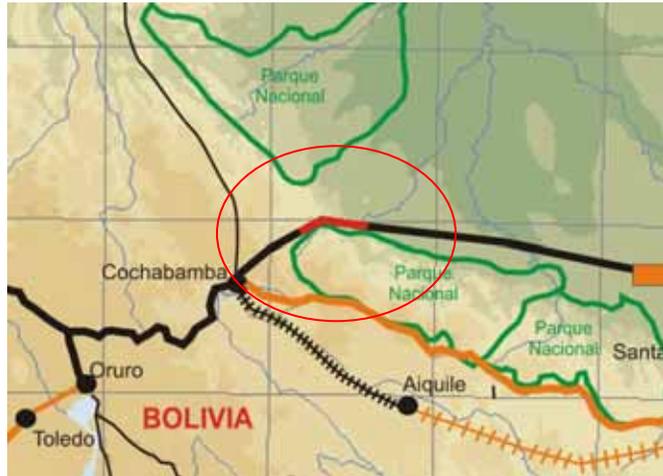
El proyecto tiene en ejecución las etapas de los tramos km 50 al km 67,5; (TERMINADO MARZO 2009) km 102 al km 113,5 y km 144 al km 163.

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 inició su construcción en el año 2009.

Se terminará la construcción de los tramos durante el año 2010.

En los otros tramos se está haciendo conservación.



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
- Modalidad
Pública
- Inversión total estimada
US\$ 120 millones
- Conclusión prevista
2° semestre de 2010
- Fuentes de financiamiento
Pública a través de Organismos Públicos y Multilaterales
BID
Prefectura de Cochabamba
- 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 – 21/04/09**

Estudios requeridos al BID, concluidos en 2008. Se tramita el financiamiento para la fase de construcción de la obra.



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
1° trimestre de 2010

- 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 CAN, 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.

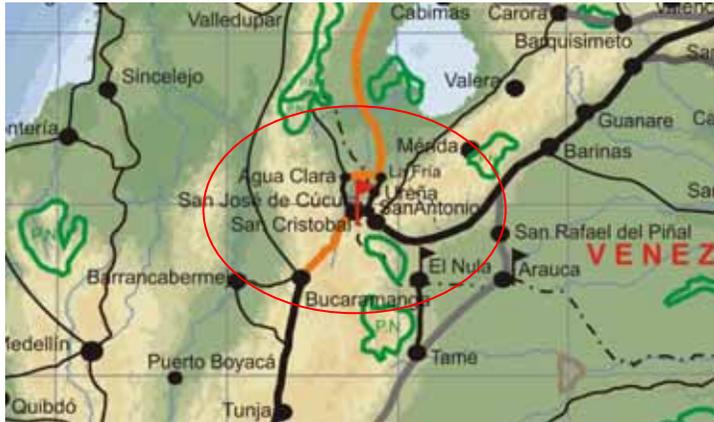
Finalmente, se propone identificar las oportunidades de desarrollo logístico en la localidad de Desaguadero vinculadas al paso de frontera tipo CEBAF, así como desplegar acciones concretas que permitan promover el desarrollo de la oferta local en servicios de apoyo al transportista.

- Estado de situación – 15/04/09

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, en su condición de Unidad Ejecutora, ha iniciado la ejecución del Proyecto implementando la Unidad Coordinadora del Proyecto y se encuentra realizando actividades relacionadas a la etapa preparatoria de la inversión. Se tiene previsto iniciar la ejecución del proyecto hacia finales de 2009 y comienzos de 2010.



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

1° semestre de 2010

- 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

Jorge Giordani (Venezuela)
Tel: (58212) 507-0772
jgiordani@mpd.gob.ve

Gerente del Proyecto

Jorge 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 – 16/04/09**

Colombia propuso una metodología de armonización de procedimientos de control que está para la discusión con Venezuela y posterior aprobación conjunta. Asimismo, la República Bolivariana de Venezuela está elaborando una propuesta de Acuerdo Binacional de Transporte Terrestre para poner a consideración de la República de Colombia.

- **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@dnv.gov.co

Jorge Giordani (Venezuela)
Tel: (58212) 507-0772
jgiordani@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 – 16/04/09**

El documento Conpes 3393 de 2005, declaró como estratégico para el país, el proyecto para la recuperación de la navegabilidad del río Meta y aprobó recursos por US\$ 19 millones, para ejecutar las siguientes obras:

Actualización de diseños y construcción del Muelle La Banqueta: cuenta con licencias ambientales. Se terminó el tablestacado y se continúa con los rellenos. Falta el cerramiento definitivo del muelle y el acceso de embarcaciones menores. (US\$ 3,5 millones). Con los recursos asignados al proyecto solamente se alcanza a ejecutar el tablestacado, rampas y patios de maniobras.

Fecha de Inicio: Diciembre 2006 - Fecha Finalización: septiembre 2009. Avance: 90%

Estudios, Diseños y ampliación del Muelle de Cabuyaro: se terminaron todas las actividades del muelle y se construyen las placas de aproximación al muelle, los hexápodos y adoquinado de los accesos. (US\$ 1,3 millones). Fecha Inicio: enero 2007 - Fecha Finalización: mayo 2009. Avance 90%.

Estudio para el mejoramiento y ampliación del Muelle de Puerto Carreño: culminados estudios y diseños. Se terminó el pilotaje del muelle de carga, construcción del muelle flotante, construcción pasarela del muelle flotante. Se continúa con la fundida de la placa superior del muelle y con los rellenos. (US\$ 2,2 millones) Fecha Inicio: febrero 2007 - Fecha Finalización: abril 2009. Con los recursos asignados al proyecto se alcanza a ejecutar el pilotaje, plataforma y defensas del muelle de carga. Relleno de parte del patio de

maniobras y construcción de rampa del patio. Construcción de muelle flotante nuevo para pasajeros, el cual se dejará instalado. Avance: 60%.

Estudio, diseño y mejoramiento vía de acceso Muelle La Banqueta: finalizados los estudios. Las actividades se han concentrado, en su mayor parte, en la ampliación de la vía en el sector del Bajo del Río Meta, K18 al K22+180, y en la conformación y afirmado de la vía desde el K4+000 al K22+180.

Se han construido obras de drenaje a lo largo del corredor vial, compuestas de la siguiente manera: 9 box de 3 x 3 dobles, 1 box de 3 x 3 sencillo, 1 box múltiple de 4 luces y 14 ampliaciones para las alcantarillas existentes.

Conformación de depósitos. Se inició con la conformación de la zona de depósito de la Hacienda La Nirvana K5 + 600 margen izquierdo. Colocación de afirmado en 16 kilómetros de vía. Los recursos asignados solamente alcanzan para dejar la vía a nivel de afirmado. (US\$ 6,5 millones).

Fecha de Inicio: diciembre 2006. Fecha Finalización: julio 2009. Avance: 88%.

Construcción obras de encauzamiento Río Meta: monitoreo del río entre Cabuyaro y la desembocadura del Río Manacacías.

Monitoreo del sector del río entre Cabuyaro y la desembocadura del Río Manacacías (135 km aprox.), con el fin de dar cumplimiento a la licencia ambiental (previo al inicio de los trabajos).

Construcción de las siguientes estructuras en guadua, de cierre de brazos (sólo cierre para aguas bajas): 1, 1A, 2 y 3.

Localizadas entre el municipio de Cabuyaro y aguas abajo del Muelle de carga La Banqueta.

Construcción de más de 21 cuerpos de estructuras sumergidas, cada cuerpo constituido por 6 a 8 unidades de estructura de 3 m de longitud cada unidad (en guadua).

Elaboración y colocación de 941 crucetas tipo Kellener, o Jacks.

Actualmente se adelanta la estructura de cierre número 4, en el sector de El Arenal, la cual tiene una longitud de más de 600 m de largo.

Se hizo la 2da. campaña hidrosedimentológica dando resultados muy favorables de las obras construidas (US\$ 5,2 millones). Fecha de Inicio: febrero 2007 – Fecha Finalización: agosto 2009. Avance: 66%.

• 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\$ 332 millones

- Fuentes de financiamiento
Por definir las fuentes internacionales con contrapartida nacional proveniente del tesoro colombiano

- Modalidad
Pública/Privada

- Conclusión prevista
Diciembre de 2014

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

Coordinador Nacional

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

Gerente del Proyecto

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

Responsable CCT (BID)

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

- **Objetivo**

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

- **Solución propuesta**

La Carretera Pasto-Mocoa, 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 – 16/04/09

La carretera Pasto - Mocoa actualmente tiene una longitud aproximada de 145 km y se espera que una vez finalizado el proyecto su longitud se reduzca a 114 km.

Estudios de Ingeniería fase III y Estudios de Impacto Ambiental (EIA) para la construcción de la variante San Francisco - Mocoa: actualización y complementación de estudios. Acompañamiento y asesoría técnica a INVIAS para la socialización con comunidades y obtención de licenciamiento ambiental. (US\$ 3 millones - recursos Nación). Inicio: diciembre 2006 - Fin: julio 2008. Respecto a este punto se obtuvo la licencia ambiental a finales del 2008 y concluyeron los Estudios de Impacto Ambiental (EIA).

Evaluación Ambiental Regional (EAR): análisis de impactos acumulativos y sinérgicos por aumento de tráfico en el corredor. Oportunidades de gestión ambiental y socio cultural. (US\$ 152 millones - recursos BID). Inicio: julio 2007 - Fin: marzo 2008. Esta Evaluación ya se realizó.

Plan Básico de Manejo Ambiental y Social (PMAS) de la reserva forestal - cuenca alta Río Mocoa: definir herramientas para administración y control de la reserva forestal. Medidas y especificaciones técnicas para el diseño, construcción y operación de la variante. (US\$ 730.000 - recursos BID). Inicio: marzo 2007 - Fin: junio 2008.

El PMAS ya finalizó. Supervisión Plan de Manejo Ambiental: sostenibilidad a las medidas recomendadas en los estudios (US\$ 92.000 - 39% recursos BID). Inicio: junio 2007 - Fin: diciembre 2008.

Factibilidad Económica y Línea Base: análisis beneficio/costo de la construcción y operación de la variante. Estudios de tránsito detallados. (US\$ 185.000 - recursos BID) Inicio: junio 2008.

Programa de reasentamiento: reubicación de desplazados por el Gobierno Local. Posible financiación del estudio (US\$ 150.000) Inicio: junio 2007.

Actualmente se ejecuta el mejoramiento de la carretera Pasto - Mocoa, Sector El Encano – Santiago, por valor de \$ 44.601,1 millones, cuyo inicio se dio el 1 de marzo de 2007 y tiene prevista su terminación el 30 de abril de 2009. A febrero 28 de 2009 presenta avance de 17,62 km de pavimento.

- Restricciones

Socialización del proyecto Fase I
Fecha Límite: 1/12/2007
Situación: **SUPERADA**

Licencia Ambiental
Fecha Límite: 31/12/2007
Situación: **SUPERADA**



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 – 15/04/09**

Entre abril de 2006 y abril de 2007 se han rehabilitado los tramos Paita - Piura (54 km) y Piura - Dv Olmos (168 km), con una inversión de US\$ 77,2 millones. En abril de 2008 se iniciaron las obras de la segunda etapa, que comprende trabajos de defensas ribereñas, estabilización de taludes, mejoramiento de obras de arte y drenaje, protección ambiental, reconstrucción de 5 puentes y rehabilitación de la carpeta asfáltica en sectores críticos en los tramos Corral Quemado - Rioja y Rioja - Tarapoto. Las obras de la segunda etapa deben culminar en abril de 2010.

Al mes de febrero de 2009 las obras en el tramo Rioja - Corral Quemado tiene un avance físico de 38,3 % y en el tramo Rioja - Tarapoto 75,6 %.

Respecto al Puerto de Paita, el 11 de abril de 2008 PROINVERSION convocó a concurso de Proyectos Integrales para la concesión del TP de Paita. El 31 de marzo de 2009 se adjudicó la Buena Pro al Consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE). Las inversiones (US\$ 127,8 millones para la primera y segunda etapa) establecida en el contrato, así como US\$ 100 millones (ejecución de obras complementarias) estarán destinadas a la construcción de un nuevo muelle y patio de contenedores y la adquisición de grúas pórtico y de muelle.

Asimismo, a fin de complementar el desarrollo del puerto de Paita, PROINVERSION, ha elaborado (en 2008) el estudio de factibilidad "Zonas de Actividades Logísticas de Paita" según el estudio, se requiere una inversión de US\$ 47 millones.

22

Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, Puertos y Centros Logísticos



Eje de Integración

Amazonas

Grupo 4

Acceso a la Hidrovía del Ucayali

País

Perú (Brasil)



- **Tipo de proyecto**
Transporte/Carretera
- **Inversión total estimada**
US\$ 542,8 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 2014
- **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 (modernización con una inversión aproximada de US\$ 16,7 millones), 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 y almacenaje, rehabilitando y mejorando los niveles de asfaltado, así como trabajos de obra de arte, sistemas de drenaje y estabilización de taludes.

- **Estado de situación – 15/04/09**

Se han culminado los siguientes tramos: Tingo María - Puente Pumahuasi (15,2 km); Puente Chino - Aguaytía (42,3 km), Aguaytía - San Alejandro (50,5 km) y; Neshuya - Pucallpa (58,8 km), con una inversión total de US\$ 152 millones.

Están en ejecución los tramos Puente Pumahuasi - Puente Chino (36,6 km) y San Alejandro - Neshuya (50,1 km) con una inversión total de US\$ 127 millones, previstos concluir en diciembre de 2009.

La carretera Tingo María - Aguaytía - Pucallpa forma parte de la concesión del Eje Amazonas Centro Lima (Ricardo Palma) - La Oroya - Pucallpa, cuya nueva convocatoria y adjudicación está prevista realizar en el 2009.

En relación al Puerto de Pucallpa, PROINVERSION ha iniciado el proceso de promoción para la entrega en concesión al sector privado. Se estima adjudicar en el IV trimestre del 2009.

Asimismo, PROINVERSION continúa actualizando el estudio de viabilidad económica financiera del proyecto, para determinar el monto de cofinanciamiento del Estado.

Está en proceso de tasación los predios que serán materia de expropiación.



Eje de Integración
Amazonas

Grupo 2
Acceso a la Hidrovía del Napo

País
Ecuador



- Tipo de proyecto
Transporte/Puerto

- Inversión total estimada
US\$ 314,2 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
Fernando Salgado
Tel: (5932) 222-4730
fsalgado@mtop.gov.ec

Gerente del Proyecto
Fernando Salgado
Tel: (5932) 222-4730
fsalgado@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 Cuencas 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 m² 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 – 16/04/09**

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 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.

Finalmente se informa por parte del BID, la definición de la empresa consultora "SERMAN-CSI" consorcio Uruguayo-Argentino con el cual se espera en próximos 8 días la firma del contrato y el inicio de los estudios de navegabilidad del Río Napo.

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\$ 1.053 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 – 15/04/09

Las obras de mejoramiento a nivel de asfalto en los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica se han iniciado contractualmente en el mes de julio de 2006, por un período total de 48 meses. A la fecha han concluido las obras de la primera etapa y se encuentran en ejecución las obras de la segunda etapa.

Al mes de febrero de 2009 se cuenta con 556 km, con carpeta asfáltica, que representa el 55% de la longitud total de los tres tramos (1.009 km). Están programadas concluir las obras en julio del 2010. La inversión actualizada de las obras asciende a US\$ 1.342 millones.

De otro lado, en el tramo Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari está en ejecución el puente Billingurst sobre el río Madre de Dios (772 m de longitud y una inversión de US\$ 26 millones). En noviembre del 2007 se suspendió la ejecución de la obra por no contarse oportunamente con la estructura metálica completa.

En el 2008 se convocó a licitación el montaje del puente, pero el proceso fue declarado desierto al no presentarse postores. Actualmente se viene preparando una convocatoria. Se estima iniciar las obras en el II semestre del 2009 y concluir a fines de 2010. El costo del montaje asciende a US\$ 7,6 millones.

Se debe destacar que en los tramos mejorados el nivel del tráfico se ha incrementado notablemente (en el tramo Urcos - Puerto Maldonado hasta en 500 %) y se han reducido significativamente los tiempos de viaje (50% en promedio).



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
en 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.

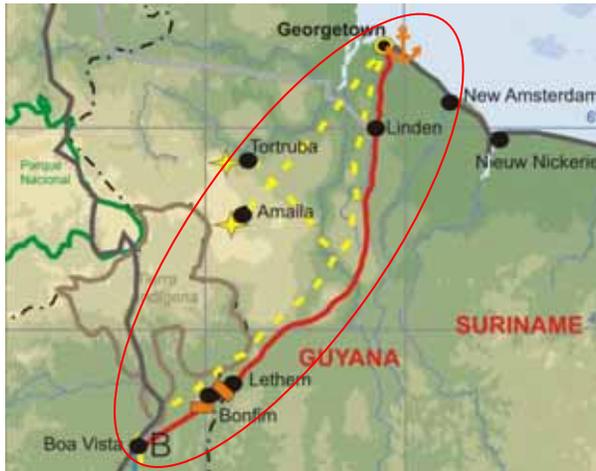
- **Solución propuesta**

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 – 15/04/09**

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

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

Keith George (Guyana)
Tel: (592) 223-0714
kgeorge@minfor.gov.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**

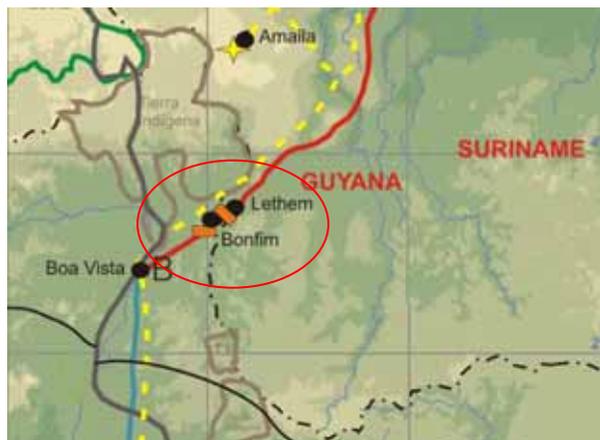
Pavimentar la carretera existente entre Lethem (Guyana), localizada en la frontera del Estado brasileño de Roraima con Linden. La Agenda de Implementación considera solamente la primera fase de este importante proyecto, que se limita a la actualización de los estudios de factibilidad y ambientales y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

Nota: Situación no actualizada en 2009.



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
Puente concluido en julio de 2008

- 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

Keith George (Guyana)
Tel: (592) 223-0714
kgeorge@minfor.gov.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
carlostm@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 – 21/04/09**

Obra del Puente concluida en julio de 2008.

Resta la conclusión de la pavimentación de acceso de una milla sobre el lado guyanés y el viaducto de mano inversa para garantizar la seguridad del tránsito.

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

Keith George (Guyana)
Tel: (592) 223-0714
kgeorge@minfor.gov.gy

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

Jorge Giordani (Venezuela)
Tel: (58212) 507-0772
jgiordani@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.

El Eje del Escudo Guyanés fue reestructurado en la reunión de trabajo de GTE (IIRSA) de los Ejes Andino, Amazonas y Escudo Guayanés, celebrada del 1 al 4 de junio de 2004 en la ciudad de Bogotá, Colombia, con la participación de 8 países y representantes de las instituciones del Comité de Coordinación Técnica (CCT).

En esta reunión se planteó y aprobó incorporar a la trayectoria del Eje del Grupo 3 el tramo Linden-Orealla-Apura-Paramaribo, integrando así a Suriname al Eje del Escudo Guyanés.

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

La relevancia del proyecto radica en que promueve la integración física de cuatro países: Venezuela, Guyana, Suriname y Brasil.

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

Observación de Venezuela: debe actualizarse el tramo objeto del estudio: San Martín de Turumbang-Eterinbang-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).

Nota: Situación no actualizada en 2009.

Mejoras 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

Keith George (Guyana)
Tel: (592) 223-0714
kgeorge@minfor.gov.gy

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

- **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 – 19/05/08**

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.

Nota: Situación no actualizada en 2009.



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

Coordinación Nacional (Argentina)

Presidencia Pro Tempore IIRSA 2009

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

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

• Eje de Integración

Todos los Ejes

• Países

Proyecto Regional

Actualmente el proyecto está en diferente grado de avance en Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay.

• Tipo de proyecto

Comunicaciones

• Inversión total estimada

US\$ 2,5 millones
(CO, 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

Grupo Técnico Ejecutivo (GTE IIRSA)

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

Gobiernos de Perú y Uruguay

UPAEP - Unión Postal de las Américas, España y Portugal (*)

Nivel nacional

El proyecto está siendo desarrollado por grupos de trabajo en AR, CH, CO, EC, PE y UY con participación de instituciones gubernamentales encargadas de aduanas, correos, comercio exterior, comunicaciones y MIPyMEs.

Gerente del Proyecto

Ministerio de Comunicaciones de Brasil
Rose Mary Antunes
Tel: (5561) 3311-6928

Responsable CCT (BID)

Vanina Messere
Tel: (1202) 623-2233
vaninam@iadb.org

(*) UPAEP es el órgano ejecutor de la operación BID-FOMIN para apoyar la implementación del proyecto en Perú, Uruguay, Ecuador y Colombia

- **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.

Tercera etapa: Seguimiento

1. Realización de una misión de acompañamiento al proyecto, 6 meses después del lanzamiento del servicio;
2. Realización de una misión de acompañamiento al proyecto, 12 meses después del lanzamiento del servicio;

- Estado de situación – 22/05/09

Nivel regional

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 Colombia.

En la IX reunión del CDE (dic. 2007), y en el contexto de este proyecto, se aprobó el Marco de Entendimiento entre los Países miembros de IIRSA y la Unión Postal de las Américas, España y Portugal (UPAEP), a través del cual se invita a UPAEP a actuar como ejecutor de la Cooperación Técnica del BID/FOMIN antes mencionada.

En el mes de mayo de 2009 se realizó la Primera Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del proyecto en la cual se presentaron los avances del mismo en los países miembros de IIRSA, se revisó la metodología de trabajo desarrollada y se presentaron los lineamientos para un plan de trabajo para el Grupo Técnico del proyecto, con la participación de los actores participantes en el grupo de trabajo regional.

Nivel Nacional

Prediagnóstico: Se ha realizado el prediagnóstico en Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay y Venezuela. Se prevé la realización del prediagnóstico en Bolivia y Paraguay en el segundo semestre de 2009.

Implementación: El proyecto ha sido implementado en Perú en julio de 2007. Durante 2008/9 se está ampliando la cobertura y la cantidad de servicios conexos a nivel nacional. El piloto del proyecto se ha lanzado también en Uruguay en marzo de 2009. Además de ampliar la cantidad de oficinas que ofrecen el servicio en ese país, se está trabajando en mejoras del sistema. Se prevé el inicio de la implementación piloto en Colombia y Ecuador en el segundo semestre de 2009.

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. El segundo curso de capacitación está previsto para septiembre de 2009.



- 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
A definir

Responsable CCT (BID)
Cristian Franz Thorud
Tel: (1202) 623-1377
cristianf@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 – 09/06/09**

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 fueron presentados y discutidos ampliamente en el primer Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) IIRSA del proyecto, celebrado en noviembre de 2008 en Bogotá (Colombia). En ese GTE fueron definidos lineamientos para un plan de acción para el proyecto para 2009 y 2010.

El día 4 de mayo de 2009 fue realizado en Cusco, Perú el Taller CITEL /Segundo Grupo Técnico Ejecutivo de IIRSA para discutir las propuestas de acciones elaboradas por reguladores, operadores, órganos gubernamentales y entidades relacionadas con el tema para la mejora del funcionamiento del Mercado de Roaming, así como proponer iniciativas para conformar un Plan de Acción para dinamizar el mercado regional de Roaming.

En esta fase se está esperando los comentarios y observaciones de los sectores involucrados en este mercado a las conclusiones del Taller CITEL- 2º GTE de Roaming para la elaboración del Plan de Acción 2009-2010 del Proyecto.

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