

Introducción

El ***Sexto 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 julio de 2010, resume en líneas generales, dos 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); y
- b** Estado de situación actual (resumiendo la ejecución alcanzada, fuentes de financiamiento y observaciones generales).

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\$ 14.023,0 millones en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, los cuales en su mayoría están siendo implementados.

De los 31 proyectos, 2 se encuentran en fase de perfil, 8 en pre-ejecución, 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 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 del Río Meta

Corredor vial Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís

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 Binacional de Atención de Frontera Desaguadero

Carretera Toledo-Pisiga

Pavimentación y Mejoramiento de la Carretera Iquique-Colchane

Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba y Centro de Frontera

Gasoducto del Noreste Argentino

Ruta Internacional CH-60 (sector Valparaíso-Los Andes)

Proyecto Ferroviario Los Andes-Mendoza (Ferrocarril Trasandino Central)

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



Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira

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

Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Suriname (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 San Pablo (Tramo Norte y Sur)

Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro

Nuevo Puente Presidente Franco-Porto Meira con Centro de Frontera Paraguay-Brasil

Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)

Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de Los Libres y Gualaguaychú

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

Proyectos Estratégicos de Integración en América del Sur

Nº	PROYECTO	EJE / PROCESO	MILLONES DE US\$	PAISES ⁱ
1	Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualeguaychú	MERCOSUR-Chile	780,0	AR (BR)
2	Adecuación del Corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira	MERCOSUR-Chile	234,0	UY (AR-BR)
3	Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco	MERCOSUR-Chile	35,0	BR-UY
4	Duplicación del Tramo Palhoça - Osorio (Rodovia Mercosur)	MERCOSUR-Chile	700,0	BR (AR-UY)
5	Proyecto Ferroviario Los Andes - Mendoza (Ferrocarril Trasandino Central)	MERCOSUR-Chile	5.100,0	AR-CH
6	Ruta Internacional CH-60 (Sector Valparaíso - Los Andes)	MERCOSUR-Chile	286,0	CH (AR)
7	Gasoducto del Noreste Argentino	MERCOSUR-Chile	1.000,0	AR (BO)
8	Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera	Capricornio	23,0	AR-BO
9	Nuevo Puente Presidente Franco - Porto Meira, con Centro de Frontera Paraguay - Brasil	Capricornio	80,0	PY-BR
10	Construcción de la Carretera Pailón - San José - Puerto Suárez	Interoceánico Central	477,0	BO (BR-CH-PE)
11	Anillo Ferroviario de San Pablo (Tramo Norte y Sur)	Interoceánico Central	850,0	BR
12	Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro	Interoceánico Central	2,0	BO-PY
13	Construcción de la Carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa (1° Etapa)	Interoceánico Central	49,0	BO (PY)
14	Carretera Toledo - Pisiga	Interoceánico Central	95,0	BO (CH)
15	Pavimentación y Mejoramiento de la Carretera Iquique -Colchane	Interoceánico Central	42,0	CH (BO)
16	Rehabilitación del Tramo El Sillar	Interoceánico Central	120,0	BO (CH-PE)
Subtotal			9.873,0	

Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010

Proyectos Estratégicos de Integración en América del Sur

N°	PROYECTO	EJE / PROCESO	MILLONES DE US\$	PAISES ⁱ
17	Centro Binacional de Atención de Frontera Desaguadero	Andino	7,5	BO-PE
18	Paso de Frontera Cúcuta - San Antonio del Táchira	Andino	2,0	CO-VE
19	Recuperación de la Navegabilidad del Río Meta	Andino	108,0	CO-VE
20	Corredor vial Tumaco - Pasto - Mocoa - Puerto Asís	Amazonas	373,0	CO
21	Carretera Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	681,2	PE (BR)
22	Carretera Lima - Tingo Maria - Pucallpa, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	1351,3	PE (BR)
23	Puerto Francisco de Orellana	Amazonas	105,3	EC
24	Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco	Perú-Brasil-Bolivia	1384,3	PE (BR)
25	Puente sobre el Río Acre	Perú-Brasil-Bolivia	12,0	BR-PE
26	Carretera Boa Vista - Bonfim - Lethem - Georgetown (1° Etapa: Estudios) ⁱⁱ	Escudo Guayanés	3,3	GY-BR
27	Puente sobre el Río Takutu	Escudo Guayanés	10,0	GY-BR
28	Carretera Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo) (1° Etapa)	Escudo Guayanés	0,8	VE-GY-SU
29	Mejorías en la Vía Nieuw Nickerie - Paramaribo - Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowijne	Escudo Guayanés	105,0	SU-GY
30	Exportación por Envíos Postales para PyMEs	TICs	5,0	Regional
31	Implementación del Acuerdo de Roaming en América del Sur	TICs	1,3	Regional
Subtotal			4.150,0	
Total			14.023,0	

■ Perfil
 ■ Pre-Ejecución
 ■ Ejecución
 ■ Concluido

Nota: Para la realización del presente informe se han considerado las etapas de los proyectos de acuerdo a la clasificación utilizada para la Cartera IIRSA en la Base de Datos de Proyectos.

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

ⁱⁱ Dado que la 1ª etapa de proyecto incluida en la AIC sólo comprende los estudios, y éstos ya han sido iniciados, su etapa correspondiente es ejecución.

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

Situación actual
- Ejecución

Inversión total estimada
US\$ 780,0 millones

Fuentes de financiamiento
Pública a través de organismos públicos y multilaterales
- Tesoro Nacional
- BID

Modalidad
- Pública

Conclusión prevista
- Primer Semestre de 2011

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/ carlost@iadb.org

1

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

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 – 10/05/2010

El proyecto de ampliación de capacidad de la Ruta Nacional N° 14 la convertirá en una autovía de dos calzadas, de dos carriles

cada una por sentido de circulación, desde Ceibas (Provincia de Entre Ríos) hasta Paso de Los Libres (Provincia de Corrientes).

Se ha planteado el proyecto en ocho tramos, cinco en la Provincia de Entre Ríos y tres en la de Corrientes. Las obras previstas en cada tramo son: duplicación de calzada para mejorar el nivel de servicio, reformulación de accesos y reordenamiento de travessías urbanas (eliminación de cruces peligrosos, incorporación de colectoras, etc.), señalización, iluminación, balizamiento, defensas, obras de seguridad y obras complementarias.

Las obras en ejecución, que son siete tramos de dos secciones cada uno, tienen un avance físico del 60%. El tramo restante pertenece a la concesión y ya han finalizado las obras.

Al mes de mayo de 2010 se llevan invertidos US\$ 405 millones.

2

Adecuación del Corredor Río 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

Situación actual
- Ejecución

Inversión total estimada
US\$ 234,0 millones

Fuentes de financiamiento
Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- Tesoro Nacional
- BID
- Banco Mundial
- CAF
- Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM)
- Sector Privado

Modalidad
- Pública / Privada

Conclusión prevista
- Diciembre de 2011

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) 915-8333 int. 1086 / pgenta@mtop.gub.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.

Solución propuesta

El proyecto está integrado por las rutas 1, 11, 8, 17, 18 y 26, que unen las ciudades de Río Branco-Montevideo-Colonia, con el complemento de las rutas 23 y 12 para el arribo a Nueva Palmira, 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 señaliza-

ción, la demarcación, la iluminación e instalación de otros elementos de seguridad (barreras, despertadores, etc.). La extensión del corredor hasta Nueva Palmira se considera a los efectos de su vinculación con una alternativa de conexión física con Argentina a la altura de Zárate-Brazo Largo.

Estado de situación – 07/05/2010

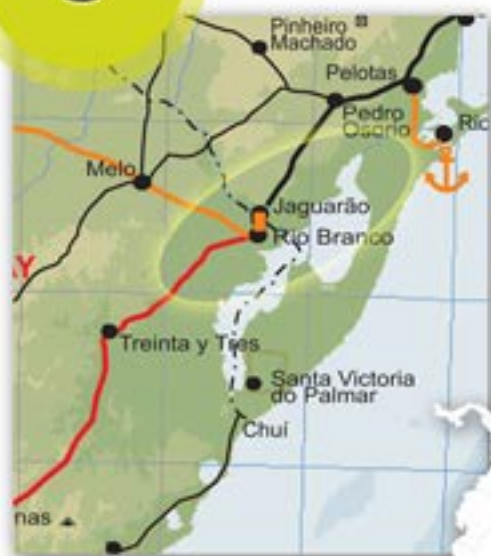
El proyecto se encuentra en plena ejecución, con obras iniciadas, en etapa de licitación y otras ya concluidas.

Tomando el año 2003 como inicio, se tiene: aproximadamente 60 % de obras culminadas, 20 % en ejecución y próximas a finalizar, y el 20% restante en trámites licitatorios. Se prevé al cierre del año 2010 un avance cercano al 80% 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 Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y la Corporación Nacional para el Desarrollo que atiende una parte importante de las obras asociadas al corredor (72% del monto de obras).

Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco

3



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 2
Porto Alegre
Límite Argentina / Uruguay
Buenos Aires

Países
Brasil - Uruguay

Tipo de proyecto

- Transporte/Puente

Situación actual

- Pre-ejecución

Inversión total estimada

US\$ 35,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública

- 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.

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Segundo Semestre de 2012

Órgano ejecutor

- Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (DNIT) de Brasil
- Comisión Mixta Brasileña-Uruguaya de Licitación
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay

Coordinador Nacional: Afonso Oliveira de Almeida (Brasil) / Tel: (5561) 2020- 4080 / afonso.almeida@planejamento.gov.br

Pablo Genta (Uruguay) / Tel: (5982) 915-8333 int. 1086 / pgenta@mtop.gub.uy

Gerente del Proyecto: María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / 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

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

Construir un segundo puente vial sobre el Río Jaguarão en las proximidades de las ciudades de Jaguarão(Brasil) y Río Branco (Uruguay), incluyendo la infraestructura complementaria y sus respectivos accesos (BR-116/RS y Ruta 26); y restaurar el Puente Internacional Barão de Mauá, sobre el Río Jaguarão, entre Jaguarão y Río Branco, con 276 m de longitud en operación desde 1930, preservándose su carácter de monumento histórico, valioso patrimonio arquitectónico común a Brasil y a Uruguay.

Estado de situación – 07/06/2010

Por tratarse de un proyecto de escaso atractivo para ser construido y explotado bajo un régimen de concesión, sin garantía de tránsito mínimo, los Gobiernos de Brasil y de Uruguay otorgaron prioridad a la construcción del segundo puente en régimen de obra pública y acordaron restaurar Barão de Mauá. Por lo tanto, el 26 de febrero de 2007 fueron firmados dos nuevos acuerdos: uno para la construcción del segundo puente, substituyendo el instrumento firmado el 21 de noviembre de 2004 y otro de cambio de notas que dio origen al Grupo Técnico Ejecutivo para acompañar los trabajos de recuperación de Barão de Mauá.

La Comisión Mixta Brasileño-Uruguaya fue creada el 14 de abril de 2004 y sus integrantes se reunieron en cinco ocasiones (mayo/2004; septiembre/2004, enero/2006, agosto/2007 y diciembre/2009).

El nuevo Puente Internacional tendrá aproximadamente 700 m de extensión. Su estructura podrá ser de voladizos sucesivos o bien atirantada. En el complejo fronterizo habrá áreas de estacionamiento, vías de retorno y edificaciones para amparar a los

entes nacionales responsables por el control como la Policía Federal, la Aduana y Vigilancia Sanitaria, etc.

Mediante un proceso de licitación, el 5 de octubre de 2009, fue contratada la empresa ENECON Engenheiros y Economistas Consultores S/A para la elaboración de la Evaluación Técnica, Económica, Ambiental (EVTEA) y del proyecto de ingeniería para la construcción del segundo puente internacional sobre el Río Jaguarão con un costo de R\$ 1,4 millones.

Una vez que la EVTEA, actualmente en preparación por parte de la empresa consultora sea aprobada por el DNIT, será traducido al español para presentar a Uruguay para análisis y sometida a la aprobación final por parte de la Comisión Mixta. La Comisión Mixta plantea celebrar la próxima reunión el 22 de julio de 2010 en la ciudad de Montevideo a los efectos de analizar y aprobar el contenido de dicho estudio.

El Proyecto Básico deberá estar concluido en noviembre de 2010 y el Proyecto Ejecutivo en enero de 2011.

La Evaluación de Impacto Ambiental/Relatorio de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) está siendo elaborada por la empresa PROGAIA Engenharia e Meio Ambiente con un costo de R\$ 1,2 millones y se inició en abril de 2010.

En cuanto a la recuperación del Puente Barão de Mauá, el 26 de septiembre de 2009, el DNIT declaró ganador del concurso de licitación para la elaboración del Proyecto Básico y Ejecutivo al consorcio constituido por las empresas *AZAMBUJA Engenharia e Geotecnia LTDA (Estructura)* y *PATRIMONIUM Arquitetura y Restauo LTDA (Restauración)*, con un costo de R\$ 664 mil. Los trabajos se iniciaron en noviembre de 2009.

El monto de inversión total del proyecto es indicativo y se ajustará en la próxima reunión la Comisión Técnica Mixta.

4

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



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 1
Belo Horizonte
Frontera Argentina / Brasil
Buenos Aires

País
Brasil (Argentina - Uruguay)

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 700,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública
- Tesoro Nacional

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Cuarto Trimestre de 2012

Órgano ejecutor

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

Coordinador Nacional: Afonso Oliveira de Almeida / Tel: (5561) 2020-4080 / afonso.almeida@planejamento.gov.br

Gerente del Proyecto: María Lúcia Barillo / Tel: (5561) 2029-7766 / lucia.barillo@transportes.gov.br

Responsable CCT (BID): Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / carlostm@iadb.org

Objetivo

Promover el aumento de la capacidad y la mejora de la seguridad vial, eliminar puntos críticos, recuperar los pasivos ambientales, minimizar las agresiones al medio ambiente mejorando, así, el flujo vial de cargas y pasajeros en el Corredor del MERCOSUR.

Solución propuesta

Duplicación y modernización de la carretera BR-101/SC/RS, es decir: 249 km en el Estado de Santa Catarina y 88,5 km en el Estado de Rio Grande do Sul, que contempla la ejecución y restauración de puentes, la construcción de túneles, viaductos, pasajes interiores y pasarelas.

Estado de situación - 11/05/2010

Obras incluidas en el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) en enero de 2007, actualmente ejecutadas por el Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes DNIT/MT.

BR-101/SUL - Tramo en el Estado de Santa Catarina (Duplicación de Palhoça-Frontera SC/RS): Inversiones previstas para 2007-2012: R\$ 1.457 millones.

- Duplicación ruta nueva: se liberaron al tránsito 141 km, se concluyeron 184 km de pavimentación, 27 puentes, 26 pasajes interiores, 20 viaductos y 202 km de terraplenes. En ejecución: 9 viaductos, 11 pasajes interiores, 16 puentes, 7 pasarelas, 26 km de terraplenes y 43 km de pavimentación.

- Ruta antigua: se restauraron 134 km y se encuentran en ejecución 29 km más.

- Túnel del Morro dos Cavalos: el Proyecto Ejecutivo se contrató el 22/07/2008 y debe ser aprobado antes del 10/11/2010. La Evaluación de Impacto Ambiental/Relatorio de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) se inició el 05/11/2009 y debe concluirse antes del 30/07/2010; se emitió una Licencia Previa (LP) con vigencia

hasta el 30/10/2010 y una Licencia de Instalación (LI) con vigencia hasta el 30/12/2010. Las obras se licitarán hasta el 30/11/2010 y su inicio está previsto para el 15/03/2011.

- Puente de la Laguna de Imaruí: el Proyecto Básico entregado el 30/07/2009 y el Proyecto Ejecutivo, el 14/08/2009; los estudios ambientales fueron concluidos el 23/12/2009; y el DNIT está a la espera de la liberación de la Licencia Previa (LP) por parte del IBAMA. El inicio de las obras está previsto para fines de 2010.

- Túnel del Morro do Formigão: el Proyecto Básico se presentó el 07/02/2008; el Proyecto Ejecutivo, el 04/09/2009; la LP se emitió el 17/12/2009; el Proyecto Básico Ambiental (PBA) ya se ha completado y se solicitó la LI el 01/02/2010; las obras fueron licitadas, y su inicio está previsto para el 15/06/2010.

- Túnel do Morro Agudo: concluyó la excavación de 990 m a media sección y la excavación de 50 mt con rebaje del terreno.

BR-101/SUL - Tramo en el Estado de Rio Grande do Sul (Duplicación de Frontera SC/RS - Osorio): Inversiones previstas para 2007-2010: R\$ 600 millones.

- Ruta nueva: concluidos 61,4 km. Lotes 1, 2 y 3 (72 km) finalizados: 45 km de pavimentación y 6,12 km en ejecución; 82 km de terraplenes y 6,06 km en ejecución; 18 viaductos, 4 pasajes inferiores, 3 pasarelas y 8 puentes; 11 obras de arte especiales (pasajes, puentes y viaductos) en ejecución.

- Túneles del Morro Alto: concluidos; servicios complementarios (ventilación e iluminación) en ejecución.

- Lote 4 (16,4 km): concluido y liberado al tránsito el segmento Osorio-Aguapés (16,4 km).

- Lotes restantes 1A y 2A: obra contratada el 21/08/2009; concluidos 16 km de terraplenes. Finalización de las obras: 30/09/2010.

Proyecto Ferroviario Los Andes - Mendoza (Ferrocarril Trasandino Central)

5



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 3
Valparaíso - Buenos Aires

Países
Argentina - Chile

Tipo de proyecto

- Transporte/Ferroviario

Situación actual

- Pre-ejecución

Inversión total estimada

US\$ 5.100,0 millones

Fuentes de financiamiento

- Sector Privado

Modalidad

- Privada

Conclusión prevista

- Diciembre de 2020 (Etapa I)

Órgano ejecutor

- Subsecretaría de Transporte Ferroviario - Secretaría de Transporte de Argentina
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios 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: Anibal 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 que permita evitar gran parte del terreno montañoso que impide el transporte veloz y sus condiciones climatológicas que imposibilitan la operación durante gran parte del año.

Solución propuesta

Iniciativa privada presentada al sistema de concesiones. A grandes rasgos, el proyecto consiste en la construcción en el sector del Paso Los Libertadores de túneles ferroviarios a 2.300-2.500 metros sobre el nivel del mar, de entre 30 y 52 km de longitud, de 9,5 m de diámetro; la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria entre Chile y Argentina, la electrificación del ramal y la habilitación de una represa hidroeléctrica en territorio argentino para autoabastecer de energía al proyecto; la construcción de estaciones multimodales en ambas cabeceras de los túneles para transporte de pasajeros y transporte de vehículos livianos y camiones.

Estado de situación – 04/06/2010

La obra fue declarada de interés público en agosto de 2008 por el Gobierno de la República de Chile y en septiembre del mismo año por el Gobierno de la República Argentina.

Los primeros estudios financieros, económicos, ferroviarios y del túnel fueron presentados en abril de 2009 y se terminaron recientemente. Los promotores de la idea han presentado un plan de trabajo con la proposición de estudios más detallados tanto de demanda, de ingeniería, de evaluación social y financiamiento (Etapa II) para posteriormente, si es pertinente, pasar a la licitación del proyecto.

El proyecto cubre una distancia aproximada de 220 km entre Luján de Cuyo en Argentina y Los Andes en Chile y consiste en un sistema ferroviario que cruza la cordillera mediante un túnel de entre 30 a 50 km, a una altura aproximada a los 2400 m. Entre sus particularidades se incorpora un sistema Shuttle para el transporte de vehículos y la propuesta de un corredor logístico que integra las redes ferroviarias de Chile y Argentina. El objetivo de dicho corredor es unir Mendoza en Argentina con Los Andes y los puertos de Valparaíso y San Antonio en Chile, además de la conectividad con Uruguay y Brasil.

El monto estimado del proyecto asciende a los US\$ 3.000 millones en su fase preliminar (para atender la demanda de corto plazo) y de US\$ 5.100 millones en la alternativa definitiva (de largo plazo).

El estudio de demanda plantea un mínimo de 10 millones de toneladas/año y de 52 millones hacia 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 cuatro vías.

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



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 3
Valparaíso - Buenos Aires

Países
Argentina - Chile

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 286,0 millones

Fuentes de financiamiento

- Asociación Público-Privada

Modalidad

- Público / Privada

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/ carlost@iadb.org

Objetivo

Aumentar la capacidad y estándar 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 de Cristo Redentor y extendiéndose hacia el poniente hasta el Puerto de Valparaíso.

Solución propuesta

Mejoramiento de la carretera internacional 60-CH en una longitud aproximada de 92 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 53 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.

Estado de situación – 14/06/2010

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.

En lo específico, el sector entre la Ruta 5 y Limache se encuentra finalizado y en operación en estándar de doble calzada, en tanto el sector entre Los Andes y Ruta 5 se ha dividido en tres tramos: Los Andes - San Felipe (con un 66% de avance en calzada simple), San Felipe - Panquehue en estudio de ingeniería de detalle (calzada simple) y Panquehue - Ruta 5 recientemente entregado en estándar de doble calzada.

La inversión por ejecutar asciende aproximadamente a US\$ 86 millones, habiéndose ejecutado a la fecha US\$ 200 millones.



Eje de Integración
MERCOSUR-Chile

Grupo 5
Grupo energético

País
Argentina (Bolivia)



Tipo de proyecto
- Energía/Gasoducto

Situación actual
- Ejecución

Inversión total estimada
US\$ 1.000,0 millones

Fuentes de financiamiento
- Pública

Se considera la participación del sector privado, a través de un régimen de concesión de transporte por licitación pública internacional.

Modalidad
- Pública

Conclusión prevista
- En reprogramación

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

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, eléctrico y de comunicaciones, las que comprenderán las referidas a la transmisión electrónica de datos, las correspondientes a la operación a distancia, la telemedición, etc.

El gasoducto troncal tendrá una longitud de 1.500 km, de 30 pulgadas de diámetro, trabajando a una presión de 95 bar y permitirá la vinculación de las reservas de gas ubicadas en el norte argentino y en Bolivia, atravesando territorios pertenecientes a las provincias de Salta, Formosa, Chaco y Santa Fe, con capacidad de

transporte de 20 millones de m³ adicionales, 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 – 15/06/2010

Se encuentra realizada la pre-factibilidad 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 1.500 km y de turbocompresores, y la Licitación Pública Nacional para la contratación de servicios de mensuras y relevamiento catastral.

El trabajo que comprende la ingeniería de detalle, la gestión de compra y suministro de materiales, consumibles y equipos, construcción, pre-comisionado y asistencia al comisionado y puesta en marcha de las instalaciones, se encuentra en proceso licitatorio iniciado el 27 de Febrero de 2008 y actualmente en stand-by.

Se realizó una reunión binacional en marzo de 2010 entre la República Argentina y la República de Bolivia y se firmó una adenda al contrato de compra de gas y se acordó avanzar en la construcción del Gasoducto Juana Azurduy (GJA) que con 50 km de recorrido permitirá la interconexión de las reservas en Bolivia con el punto de empalme con el gasoducto troncal en Argentina.

El tramo argentino del GJA es de 30 km de longitud y 30 pulgadas de diámetro, que se desarrollan entre el punto de entrega en la frontera argentino-boliviana y las instalaciones de Campo Durán operadas por Refinor, en la Provincia de Salta, siguiendo un trazado paralelo al gasoducto existente de 8 pulgadas. El costo estimado es de US\$ 50 millones y se encuentra en proceso de licitación y plazo de ejecución para fines de 2011.

Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza - Yacuiba y Centro de Frontera

8



Eje de Integración

Capricornio

Grupo 2

Salta - Villazón - Yacuiba -
Mariscal Estigarribia

Países

Argentina - Bolivia

Tipo de proyecto

- Transporte/Puente

Situación actual

- Pre-ejecución

Inversión total estimada

US\$ 23,0 millones

Fuentes de financiamiento

- Pública a través de organismos públicos.

Existen acciones por parte de la República Argentina para incorporar el proyecto en el presupuesto de 2011 bajo el financiamiento del Tesoro Nacional.

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Diciembre de 2013

Órgano ejecutor

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

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

Edwin Marañón Gamboa (Bolivia) / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

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

Guillermo Rubín de Celis (Bolivia) / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

Responsable CCT (FONPLATA): Sebastián Abbatemarco / Tel: (5913) 336-6611 / sabbatemarco@fonplata.org

Objetivo

Solucionar la compleja situación del cruce fronterizo y permitir una comunicación fluida entre 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 de estudios previos realizados, surgió como alternativa para resolver las dificultades de tránsito en el área, la ejecución de un nuevo puente internacional al oeste del cruce actual, también se contempló la ejecución de los accesos viales al puente desde ambos países y un centro de frontera para llevar a cabo un control integrado con una única cabecera en territorio argentino.

Las características de las obras del nuevo cruce son las siguientes: accesos viales de 9,7 km (5,5 km en territorio argentino y 4,2 km en territorio boliviano), puente Internacional de 30 m de longitud con dos carriles, movimiento de tierras de 228.536 m³ de terraplén y 293.741 m³ de desmonte, centro de frontera de 25 has para la realización de las tareas de ambos países.

Se ha previsto, además, la construcción de tres islas de estacionamiento, con comodidades para cien camiones de carga

general y una isla para estacionamiento de vehículos que transporten cargas peligrosas con capacidad para veinte vehículos.

Estado de situación – 12/06/2010

Existe un Acuerdo Binacional que contempla los compromisos que asumirán los países respecto al proyecto y la normativa que regulará la ejecución del proyecto.

Se ha adoptado un proceso de negociación para redefinir algunos parámetros del proyecto que no modifican sustancialmente las obras a realizar, pero sí el modelo de gestión. Para ello ha sido necesario adecuar el Acuerdo Binacional.

Actualmente se está tramitando ante ALADI la protocolización de dicho Acuerdo Binacional como un Acuerdo de Alcance Parcial en el marco del organismo multilateral.

El financiamiento de las obras estará a cargo del gobierno argentino.

Una vez que se finalicen estos trámites y se cuente con los fondos en el Presupuesto 2011 por parte de Argentina, se dará inicio al proceso de licitación para la contratación de la empresa que ejecutará la construcción.

El Gobierno de Bolivia está en búsqueda del financiamiento con destino a la construcción del acceso por el lado boliviano.

Nuevo Puente Presidente Franco - Porto Meira, con Centro de Frontera Paraguay - Brasil

9



Eje de Integración

Capricornio

Grupo 3

Asunción - Paranaguá

Países

Brasil - Paraguay

Tipo de proyecto

- Transporte/Puente

Situación actual

- Pre-Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 80,0 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 tanto al puente como a las obras complementarias y de las expropiaciones necesarias.

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Segundo Semestre de 2013

Órgano ejecutor

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

Coordinador Nacional: Afonso Oliveira de Almeida (Brasil) / Tel: (5561) 2020- 4080 / afonso.almeida@planejamento.gov.br

Gonzalo Garay (Paraguay) / Tel: (59521) 414-9632 / ggaray@highway.com.py

Gerente del Proyecto: María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / 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

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 hacia una vía perimetral y 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 745 m de extensión y 18 m de ancho, con dos carriles de 3,60 m, dos barreras de 0,40 m y dos pasarelas peatonal de 1,80 m, con dos barandas de seguridad. También se incluyen los 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 con vano de 360 m, dos torres de 136 m de altura. Cada país se hará responsable por sus respectivos accesos, instalaciones de frontera y expropiación.

Estado de situación – 01/07/2010

Para la implementación de este proyecto binacional, esencial para el desarrollo sostenible de la integración física entre Brasil y Paraguay, se firmó un acuerdo en diciembre de 2005, que posteriormente sería ratificado por los congresos brasileño y paraguayo en diciembre de 2008 y mayo de 2007 respectivamente (Decreto nº 6676).

En marzo de 2009 se publicó en el DOU el resultado final del proceso de licitación de cara a la contratación de una empresa especializada para la realización del proyecto básico y proyecto ejecutivo de ingeniería del puente. La empresa adjudicataria fue VETEC Engenharia Ltda. Por un valor aproximado de R\$ 3 millones a cargo de la administración brasileña. El contrato fue firmado en agosto de 2009.

En septiembre de 2007 se encargó a PROGAIA la realización del EIA/RIMA y el Plan Básico Ambiental con un coste de aproximadamente R\$ 1 millón a cargo de Brasil.

Todos los actores implicados en el proyecto están organizándose para cumplir el siguiente cronograma acordado en abril de 2010 con motivo de la XI reunión de COMISTA:

- **Estudios previos relativos al Proyecto Básico, Mayo 2010.**
- **Proyecto Básico definitivo, Junio 2010.**
- **Aprobación del Proyecto Básico, sujeta a la liberación de la licencia previa.**
- **Proyecto Ejecutivo, agosto 2010.**
- **Aprobación de Licencia Previa, septiembre de 2010.**
- **Licitación de las obras, septiembre de 2010.**
- **Contratación e inicio de las obras, diciembre de 2010.**

La obra ha sido incluida en el Programa de Aceleración del Crecimiento del gobierno.

El puente servirá para dinamizar el comercio, principalmente entre Paraguay y Brasil, pero además impactará positivamente en el transporte del MERCOSUR.

Construcción de la Carretera Pailón - San José - Puerto Suárez



Eje de Integración

Interoceánico Central

Grupo 3

Conexión Santa Cruz - Puerto Suárez - Corumbá

País

Bolivia (Brasil - Chile - Perú)

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 477,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- BID
- CAF
- Unión Europea
- Tesoro Nacional

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Segundo Semestre de 2011

Órgano ejecutor

- Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)

Coordinador Nacional: Edwin Marañón Gamboa / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

Gerente del Proyecto: Guillermo Rubin de Celis / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.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 – 30/06/2010

El estado de situación de los tramos que componen la carretera es el siguiente:

- El Puente Pailas con 1,4 km de longitud, concluido y se encuentra en servicio con una inversión de US\$ 30 millones.

- El tramo Paraiso - El Tinto con 125 km de longitud, se encuentra en construcción con una inversión de US\$ 85 millones.
- El tramo El Tinto - San José con 82 km de longitud, se encuentra en construcción con una inversión de US\$ 67 millones.
- 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.
- El tramo Roboré - El Carmen con 140 km de longitud, concluido y se encuentra en servicio con una inversión de US\$ 97 millones.
- El tramo El Carmen - Arroyo Concepción con 108 km de longitud, concluido y se encuentra en servicio con una inversión de US\$ 81 millones.

Además se construyeron 15 puentes en el tramo Roboré - El Carmen, concluidos y se encuentran en servicio con una inversión de US\$ 15 millones, además del componente socio-ambiental con una inversión de US\$ 20 millones financiado por el BID.

11

Anillo Ferroviario de San Pablo (Tramo Norte y Sur)



Eje de Integración

Interoceánico Central

Grupo 2

Optimización del Corredor Corumbá -
San Pablo - Santos - Rio de Janeiro

País

Brasil

Tipo de proyecto

- Transporte/Ferrovionario

Situación actual

- Pre-Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 850,0 millones

Fuentes de financiamiento

- Asociación Público-Privada

Modalidad

- Público/Privada

Conclusión prevista

- Diciembre de 2014

Órgano ejecutor

- Gobierno de Brasil

Coordinador Nacional: Afonso Oliveira de Almeida / Tel: (5561) 2020-4080 / afonso.almeida@planejamento.gov.br

Gerente del Proyecto: Vania Azevedo Venancio / Tel: (5561) 2029-7766 / vania.venancio@transportes.gov.br

Responsable CCT (BID): Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / carlost@iadb.org

Objetivo

Reordenar y expandir los flujos de carga con origen, destino y pasaje por la Región Metropolitana de San Pablo (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), San Sebastián (SP) e Itaguaí (RJ).

Solución propuesta

Reestructuración de la red ferroviaria del Gran San Pablo, a través de la construcción de un anillo ferroviario y de la articulación con el sistema de vías y centros de logística en el Estado de San Pablo. El proyecto prevé la construcción de dos ramales distintos pero complementarios: uno denominado Tramo Norte y el otro Tramo Sur.

Estado de situación – 24/06/2010

Proyecto incluido en el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) en enero de 2007. Desde entonces, el Gobierno Federal y el Gobierno del Estado de San Pablo y demás entes participantes (Agencia Nacional de Transporte Terrestre -ANTT-, Banco Nacional de Desarrollo -BNDES-, MRS Logística S.A, Compañía Paulista de Trenes Metropolitanos -CPTM-) han venido discutiendo alternativas de trazado, pero sin haber logrado arribar a un consenso aún.

Más recientemente, el Gobierno del Estado de San Pablo propuso volver a estudiar las alternativas que considerasen la posibilidad de articular el Tramo Norte del Anillo Ferroviario como proyecto del Tramo Norte del Anillo Vial.

(a) desarrollo de estudios de demanda de tráfico de carga para el Anillo Ferroviario, con distintos horizontes de intereses, que incluyen el establecimiento de escenarios macroeconómicos y sectoriales, el análisis del potencial de mercado para la comercialización de fletes y derechos de paso, estudios de mercado que contemplen el transporte de granos y carga general unitizada y la caracterización de las demandas, y;

(b) desarrollo de un estudio funcional del Anillo Ferroviario como un todo dentro de un cronograma compatible con la expectativa de efectivizar la conexión ferroviaria hacia el norte y hacia el sur de la Región Metropolitana de San Pablo (RMSP).

El estudio contemplará la elaboración del proyecto operativo, el análisis de los impactos ambientales, el estudio jurídico institucional, un modelo de negocios, una evaluación económico-financiera y elementos de estrategia de implementación.

La ANTT es la agencia ejecutora del préstamo y el proceso de selección se llevará a cabo de acuerdo con los procedimientos establecidos en las "Normas para la Selección y Contratación de Consultores por Prestatarios del Banco Mundial", publicadas en mayo de 2004 y revisadas en octubre de 2006, según el método de selección basado en la calidad y el costo (SBQC).

Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro

12



Eje de Integración
Interoceánico Central

Grupo 1
Conexión Chile - Bolivia -
Paraguay - Brasil

Países
Bolivia - Paraguay

Tipo de proyecto

- Transporte/Paso de Frontera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 2,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública
- Tesoro Nacional

Paraguay asume 100% del financiamiento con recursos propios.

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Primer Semestre de 2011 (Etapa I)

Órgano ejecutor

- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay
- Comisión Mixta Paraguayo - Boliviana
- Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia

Coordinador Nacional: Edwin Marañón Gamboa (Bolivia) / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

Gonzalo Garay (Paraguay) / Tel: (59521) 414-9632 / ggaray@highway.com.py

Gerente del Proyecto: Guillermo Rubín de Celis (Bolivia) / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

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 fitozoosanitario.

Estado de situación – 24/06/2010

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

Ambos países acordaron la construcción del Centro Administrativo de frontera con cabecera única y controles integrados en territorio paraguayo. Asimismo, se acordó la creación de un Grupo Técnico Mixto para impulsar los proyectos de integración física entre ambos territorios.

Paraguay, a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), el 17 de marzo de 2010 ha iniciado las obras del Centro Administrativo de Frontera con cabecera única y controles integrados (Primera Etapa). Esta etapa consiste en la plataforma de control y estacionamiento vehicular, edificio administrativo con estacionamiento, salón comedor, pabellón de vivienda para ambas delegaciones de funcionarios (Paraguay-Bolivia), área de servicio, caseta de generador con generador de energía eléctrica y pozo artesiano, etc.

Se estima la terminación de las obras en 330 días y el costo de la primera etapa es de US\$ 1,2 millones, el diseño ejecutivo US\$ 70 mil, con fondos provenientes del Tesoro Nacional.

**Eje de Integración**

Interoceánico Central

Grupo 1Conexión Chile - Bolivia -
Paraguay - Brasil**País**

Bolivia (Paraguay)

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 49,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- Tesoro Nacional
- Prefectura de Tarija
- CAF

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Enero de 2011 (Etapa I)

Órgano ejecutor

- Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)

Coordinador Nacional: Edwin Marañón Gamboa / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

Gerente del Proyecto: Guillermo Rubin de Celis / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

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

Objetivo

Facilitar por etapas el acceso permanente de zonas de explotación minera a mercados regionales e internacionales, promoviendo la salida de productos de Bolivia y el Chaco Central a los puertos del Pacífico y a los principales mercados andinos, fomentando el intercambio comercial entre los países del agrupamiento (sal, fosfatos, fertilizantes, vinos, madera, frutas del bosque, flores, etc.).

Solución propuesta

Construcción de una ruta pavimentada en zona de montaña con protección y drenaje de taludes, pavimentación en concreto asfáltico o rígido, uniendo Tarija (Bolivia) con la República del Paraguay a través de la conexión Villamontes - Hito/ BR 94 (punto georeferencial - frontera con Paraguay) en una longitud de 127 km que constituye la Etapa I del proyecto.

Estado de situación – 04/06/2010

El estado de situación de los tramos que comprenden la Etapa I es el siguiente:

- El tramo Hito/BR 94 - Palo Marcado, de una longitud de 75 km, se encuentra en construcción con una inversión de US\$ 29 millones y con aporte local y de la CAF.
- El tramo Palo Marcado - Villamontes, de una longitud de 52 km, se encuentra en construcción a cargo de la Prefectura de Tarija.

Por su parte, los restantes tramos de la carretera presentan el siguiente estado de situación:

- El tramo Villamontes - Junacas, de una longitud de 64 km, presenta superficie de rodadura de grava.
- El tramo Junacas - Tarija con una longitud de 54 km, se encuentra pavimentado y en servicio.
- El tramo Tarija - El Puente, con una longitud de 106 km, se encuentra en construcción (dentro del Proyecto Potosí - Tarija).
- El tramo El Puente - Tupiza, con una longitud de 103 km, presenta superficie de rodadura de grava.
- El tramo Tupiza - Uyuni, con una longitud de 200 km, se encuentra en etapa 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

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 95,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- Tesoro Nacional
- Gobierno de Italia
- CAF

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Segundo Semestre de 2011

Órgano ejecutor

- Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)

Coordinador Nacional: Edwin Marañón Gamboa / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

Gerente del Proyecto: Guillermo Rubin de Celis / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

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 Central 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: 53 km) por el alto flujo potencial de carga pesada.

Estado de situación – 04/06/2010

El proyecto comprende 4 tramos:

- Tramo 1: Oruro - Toledo de 37 km con una inversión de US\$ 18 millones con financiamiento de CAF. Se encuentra concluida y en servicio.
- Tramo 2: Toledo - Ancaravi de 53 km con una inversión de US\$ 24 millones con financiamiento del Gobierno de Italia. Se encuentra en ejecución.
- Tramo 3: Ancaravi - Huachacalla de 70 km con una inversión de US\$ 28 millones con financiamiento de CAF. Se encuentra concluida y en servicio.
- Tramo 4: Huachacalla - Pisiga de 72 km con una inversión de US\$ 25 millones con financiamiento de CAF. Se encuentra en ejecución - se inició la obra en julio de 2007 - y se estima concluir-la a fines del año 2010.

Los tramos concluidos (Oruro - Toledo y Ancaravi - Huachacalla) 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

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 42,0 millones

Fuentes de financiamiento

- Tesoro Nacional
- Inversión regional y sectorial

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Marzo de 2011

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 / carlost@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 el Programa de Obras Bicentenario y Convenio de Programación Regional.

En la actualidad todos los tramos están pavimentados, faltando solamente los temas de seguridad vial del km 113 al km 163.

El trazado de la carretera, con un 80% de alineaciones rectas y de suaves pendientes, producirá un sensible ahorro de costos y tiempos en el transporte terrestre, mejorando la competitividad del Eje. El acceso al sistema logístico integrado del puerto y la zona franca de Iquique extenderá las ventajas competitivas.

Estado de situación – 04/06/2010

El proyecto consta de los siguientes tramos: tramos km 50 al km 67,5, terminado en marzo de 2009; y los tramos km 102 al km 113,5 y km 144 al km 163 en ejecución agrupados en un solo contrato de obra cuyo término se proyecta para marzo de 2011. La pavimentación es con carpeta asfáltica y está terminado excepto en su componente de seguridad vial.

En los otros tramos de la ruta Huara - Colchane se está haciendo conservación de pavimento.

También en 2011 se licitará el estudio de ingeniería para la construcción de la Plaza de Pesaje de Colchane que finalizará en 2012.



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

Situación actual

- Pre-Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 120,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales
- BID
- Prefectura de Cochabamba

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Segundo Semestre de 2011

Órgano ejecutor

- Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)

Coordinador Nacional: Edwin Marañón Gamboa / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

Gerente del Proyecto: Guillermo Rubin de Celis / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

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 y de drenajes, amplificadas en época de lluvias por las crecidas del río aledaño (Espíritu Santo) que dificultan la fluida interconexión en el orden nacional e internacional. Proyecto estratégico para la unión de las alturas occidentales de Bolivia con los llanos de la región oriental y su conexión a Puerto Suárez - Corumbá (Brasil).

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 – 05/06/2010

Los estudios a nivel de diseño final de ingeniería fueron concluidos en el año 2008 con financiamiento del BID por un monto de US\$ 2,5 millones.

Se encuentra en gestión de financiamiento los recursos para la fase de construcción de la obra.

Centro Binacional de Atención de Frontera Desaguadero

17



Eje de Integración

Andino

Grupo 8

Conexión Perú - Bolivia
(Huancayo - Ayacucho -
Tarija - Bermejo)

Países

Bolivia - Perú

Tipo de proyecto

- Transporte/Paso de Frontera

Situación actual

- Pre-Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 7,5 millones

Fuentes de financiamiento

- Pública a través de organismos públicos y multilaterales

Módulo Peruano: Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y recursos locales de contrapartida (30% 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

- Segundo Semestre de 2012

Órgano ejecutor

- Ministerio Relaciones Exteriores y Comercio Exterior - Bolivia
- Ministerio Relaciones Exteriores - Perú
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Perú (*)
- Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda - Bolivia

(*) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es, tal como se dice en el Contrato de préstamo, organismo coejecutor del Programa.

Coordinador Nacional: Edwin Marañón Gamboa (Bolivia) / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

Augusto Arzubíaga Scheuch (Perú) / Tel: (511) 204 2459 / aarzubíaga@rree.gob.pe

Gerente del Proyecto: Guillermo Rubín de Celis (Bolivia) / (8/5/2010 - 6/8/2010) / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

Nilo Meza (Perú) / Tel: (511) 719 8912 / nmeza@rree.gob.pe

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

Objetivo

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

Solución propuesta

Construir y operar módulos de control integrado en cada país, con la modalidad yuxtapuesta de doble cabecera, los mismos que, en el marco de la Decisión 502 de la C.A.N, conformarán el Centro Binacional Integrado de Atención de Frontera (CEBAF) en el nuevo puente internacional de Desaguadero. Asimismo, se busca normar, estandarizar y armonizar procesos y procedimientos administrativos y de registro de información entre las instituciones de ambos países para que operen coordinadamente en el

paso de frontera de Desaguadero ejerciendo un control integrado del tránsito de personas, mercancías y vehículos. La solución incluye el equipamiento adecuado para la puesta en marcha del modelo de control integrado en este paso fronterizo, y el apoyo a la reingeniería y el desarrollo de los procesos y procedimientos necesarios para este efecto. Se busca también capacitar a los funcionarios responsables de ejercer los controles bajo el nuevo esquema así como a los usuarios y operadores del paso de frontera. La participación del sector privado y los actores sociales relevantes de la zona será promovida a fin de contribuir a la integración adecuada del centro y de los servicios complementarios generados con las actividades económicas de los pobladores locales. Finalmente, se propone identificar las oportunidades de desarrollo logístico en la localidad de Desaguadero vinculadas al paso de frontera tipo CEBAF, así como desplegar acciones concretas que permitan promover el desarrollo de la oferta local en servicios de apoyo al transportista.

Estado de situación – 08/06/2010

El paso de frontera Desaguadero incluye el nuevo Puente Internacional de Desaguadero, sobre el río del mismo nombre, entre las poblaciones homónimas Desaguadero 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 una operación de préstamo por US\$ 4 millones gestionado ante el BID, aprobado por D.S. 181-2007-EF, dando lugar a la firma del Contrato N° 1836/OC-PE del 22 de febrero de 2008 entre el Gobierno del Perú y la entidad mencionada, de los cuales US\$ 3 millones han sido destinados para el Proyecto Paso de Frontera Desaguadero (Perú-Bolivia).

Por tanto, el proyecto cuenta con financiamiento para la construcción de modernas instalaciones de control fronterizo, equipamiento, así como para la capacitación de los funcionarios. Sin embargo, por razones de política fiscal en el Perú, el primer desembolso no se produjo hasta el 13 de febrero del 2009.

A la fecha, luego de una breve base de implementación de la Unidad Coordinadora del Proyecto, se cuenta con el terreno comprado para la ubicación de la cabecera peruana y a punto de concluir su proceso de saneamiento físico legal. Se ha desarrollado un intenso programa de relaciones comunitarias y de comunicación con los principales actores. Sobre esa base, se ha dado curso a los procedimientos administrativos para contratar la firma que se encargará de elaborar el Estudio Definitivo de las obras. Se estima que dicho estudio esté concluido el primer trimestre de 2011. Las obras, si se cumple lo anterior, se terminarían a mediados de 2012.

La construcción de la cabecera boliviana aún no ha sido concretada por parte de las autoridades involucradas.

Paso de Frontera Cúcuta - San Antonio del Táchira

18



Eje de Integración

Andino

Grupo 2

Conexión Venezuela (Caracas) -
Colombia (Bogotá) - Ecuador
(Quito) (Ruta Actual)

Países

Colombia - Venezuela

Tipo de proyecto

- Transporte/Paso de Frontera

Situación actual

- Perfil

Inversión total estimada

US\$ 2,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- BID
- CAF
- Contrapartidas Nacionales

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

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Pendiente de definición

Órgano ejecutor

- Ministerio de Transporte - Colombia
- Ministerio de Infraestructura - Venezuela
- Mesa Binacional de Transporte Venezuela - Colombia

Coordinador Nacional: René Alejandro Cortés (Colombia) / Tel: (571) 381-5000 ext. 1700 / rcortes@dnp.gov.co

A confirmar (Venezuela)

Gerente del Proyecto: Jorge Carrillo (Colombia) / Tel: (571) 324-0800 ext. 1543 / jcarrillo@mintransporte.gov.co

A confirmar (Venezuela)

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

Objetivo

Facilitar el tránsito de personas, vehículos y mercancías en el paso de frontera Cúcuta (Colombia) - San Antonio (Venezuela), a través de la implementación de sistemas integrados de control fronterizo.

Solución propuesta

Los pasos de frontera son espacios geográficos de intersección de los flujos de personas, vehículos y mercancías, que salen del territorio de un país e ingresan al otro, cumpliendo con una serie de controles y trámites administrativos aplicables de acuerdo con la normatividad interna de cada país, así como con las normas supranacionales vigentes en el marco de la Comunidad Andina. En el paso de frontera de Cúcuta-San Antonio, se registra un volumen considerable de tránsitos de personas y mercancías de comercio exterior, empleando siempre el modo de transporte terrestre. Para tal efecto, en el marco de la CAN, se han suscrito las decisiones 398, que regula el transporte internacional de pasajeros por carretera, y la 399, aplicable al transporte internacional de mercancías, así como la decisión 636, sobre tránsito aduanero comunitario.

El retiro de Venezuela de la CAN, hace necesario la suscripción de Acuerdos bilaterales que faciliten el transporte de pasajeros y

mercancías a través de los pasos de frontera, en un entorno económico donde los acuerdos comerciales son cada vez más comunes. También es necesario regular el transporte intrafronterizo, como una modalidad diferente al transporte internacional y buscar un mayor beneficio para todos los actores que intervienen en la cadena productiva de transporte. En este sentido, es necesario definir acciones concretas que logren un cambio cultural hacia un esquema de alianza estratégica para la prestación de servicios de transporte, eliminación del transbordo obligatorio de mercancías en los pasos de frontera y cumplimiento con lo dispuesto en la normatividad andina sobre la materia. Por otro lado, se requiere la simplificación y unificación de trámites, la adecuación de infraestructura física y la sistematización de procedimientos de manera simultánea por parte de las autoridades homólogas de los dos países que convergen en el paso de frontera.

Estado de situación – 12/05/2010

Colombia presentó una propuesta de unificación a Venezuela. A marzo de 2010 aún no se ha recibido respuesta. La continuidad del proyecto está condicionada al consenso por parte de ambos países sobre dicha propuesta.

Nota: La información ha sido actualizada sólo por Colombia.

Recuperación de la Navegabilidad del Río Meta

19



Eje de Integración

Andino

Grupo 4

Conexión Pacífico - Bogotá -
Meta - Orinoco - Atlántico

Países

Colombia - Venezuela

Tipo de proyecto

- Transporte/Fluvial

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 108,0 millones

Fuentes de financiamiento

- Pública a través de Organismos Públicos

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Diciembre de 2014

Órgano ejecutor

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

Coordinador Nacional: René Alejandro Cortés (Colombia) / Tel: (571) 381-5000 ext. 1700 / rcortes@dnp.gov.co

A confirmar (Venezuela)

Gerente del Proyecto: Nelson Evelio López (Colombia) / Tel: (571) 324-0800 ext. 143 / nelopez@mintransporte.gov.co

A confirmar (Venezuela)

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

Objetivo

Desarrollar y fortalecer un corredor intermodal de transporte a través de la recuperación de la navegabilidad del río de forma sostenible, con el fin de incentivar intercambios entre regiones de Colombia, Venezuela, Brasil, otros países suramericanos y europeos e integrar regiones apartadas a los centros de distribución y consumo y de esta forma, mejorar el nivel de vida de sus habitantes.

El Gobierno de Colombia lo considera un proyecto de interés nacional y tiene la intención de continuar las conversaciones con el Gobierno de Venezuela, que permitan abordar integralmente una propuesta que incluya la navegación por los ríos Meta, Orinoco y Apure. El proyecto fluvial permitiría potenciar las exportaciones de maíz, aceite de palma, productos forestales y coque, entre otros. Así como facilitar las importaciones de trigo, abonos, soya y acero.

Solución propuesta

Recuperar la navegabilidad de 830 km entre Cabuyaro y Puerto Carreño. Para lograr esto, es necesario ejecutar obras tales como: cierre de brazos por bifurcación del cauce, estabilización de orillas, contracción del cauce, dragado en los sitios donde el río es muy inestable, señalización, adecuación y construcción de muelles, mejoramiento vías de acceso a los muelles, entre otros.

Estado de situación – 21/05/2010

El documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) 3396 de 2005, declaró la recuperación de la navegabilidad del río Meta como estratégica para Colombia, y aprobó recursos por US\$ 19 millones, para ejecutar las siguientes obras:

- (i) Actualización de diseños y construcción del Muelle La Banqueta: cuenta con licencias ambientales. Se terminó el tablestacado, rellenos, cerramiento definitivo del muelle y el acceso de embarcaciones menores y patio de maniobras. (US\$ 3,5 millones). Fecha de Inicio: Diciembre 2006 - Fecha Finalización: 16 de agosto de 2009.
- (ii) Estudios, diseños y ampliación del Muelle de Cabuyaro: se terminaron todas las actividades del muelle y 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. Se contrató una segunda fase con el fin de ejecutar obras de ampliación del muelle y adecuar zonas para localización de corrales de ganado - fecha de inicio 29 de octubre de 2009 y fecha prevista de finalización 30 de septiembre de 2010.

(iii) 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. (US\$ 2,2 millones)
Fecha Inicio: Febrero 2007 - Fecha Finalización: 11 de mayo de 2009. Se encuentra en proceso de contratación una segunda etapa con el fin de ejecutar obras de ampliación del muelle.

(iv) 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, y en la conformación y afirmado de la vía de 18.18 km de longitud. 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 km de vía. Los recursos asignados solamente alcanzaron para dejar la vía a nivel de afirmado (US\$ 6.5 millones).

Fecha de Inicio: Diciembre 2006. A marzo de 2010 se está en proceso de contratación de la pavimentación de los primeros kilómetros y gestión de recursos para la pavimentación de toda la vía.

(v) Construcción de obras de encauzamiento del río Meta: Monitoreo del sector del río entre Cabuyaro y La desembocadura del río Manacacías (135 km aproximadamente), 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 2a. campaña hidrosedimentológica dando resultados muy favorables de las obras construidas. (US\$ 5,2 millones). Fecha de Inicio: Febrero 2007, avance a marzo 2010: 80%.

Nota: Los avances del proyecto corresponden al sector colombiano.

**Eje de Integración**

Amazonas

Grupo 1

Acceso a la Hidrovía del Putumayo

País

Colombia

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 373,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- Tesoro Nacional

- BID

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Diciembre de 2016

Órgano ejecutor

- Ministerio de Transporte de Colombia

- Instituto Nacional de Vías de Colombia

Coordinador Nacional: René Alejandro Cortés / Tel: (571) 381-5000 ext. 1700 / rcortes@dn.gov.co

Gerente del Proyecto: Guillermo Alberto Cruz Alemán / Tel: (571) 381-5000 ext. 1720 / gacruz@dn.gov.co

Responsable CCT (BID): Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / carlost@iadb.org

Objetivo

Los objetivos son: contribuir a la consolidación del Eje del Amazonas, de occidente a oriente, desde Tumaco hasta Belén de Pará (Brasil); propiciar una mayor integración de la red de infraestructura de transporte de Colombia con Ecuador y Perú; mejorar la comunicación por vía terrestre del Sur con el centro del País; promover el desarrollo económico y social del sur del país y el norte de Ecuador y Perú; y mejorar el comercio entre los países de América del Sur.

Solución propuesta

El Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) declaró de importancia estratégica el proyecto "Desarrollo Vial del Sur de Colombia", mediante documento CONPES 3609 de septiembre de 2009.

El proyecto incluye los siguientes tramos:

(i) Tumaco - Pasto - Mocoa: para el período 2010-2015 se tiene previsto ejecutar el mejoramiento y mantenimiento integral del corredor Tumaco - Pasto - Mocoa, que incluirá entre otras actividades, la ejecución de mantenimiento rutinario, refuerzo estructural, rehabilitación, obras de emergencia, gestión vial y la construcción de doble calzada en el sector Pasto - San Fernando.

(ii) La construcción de la variante de San Francisco - Mocoa: en el período 2010 - 2016 se ejecutará la construcción de la variante con una longitud de 45,6 km. El proyecto se desarrollará en dos fases, en un período de 6 a 8 años. En esta primera fase se adelantará la construcción a nivel de afirmado de la totalidad de la vía en calzada sencilla, lo cual incluye la construcción de viaductos, movimiento de tierras, obras de arte, estructura de afirmado y requerimientos ambientales.

Estado de situación – 23/06/2010

Estudios y documentos realizados a la fecha:

(i) Estudios de ingeniería fase III y Estudios de Impacto Ambiental (EIA) para la construcción de la variante San Francisco - Mocoa.

(ii) Estudios de Impacto Ambiental (EIA).

(iii) Evaluación Ambiental Regional (EAR): análisis de impactos acumulativos y sinérgicos por aumento de tráfico en el corredor. Oportunidades de gestión ambiental y socio cultural.

(iv) Plan Básico de Manejo Ambiental y Social (PMAS) de la reserva forestal - cuenca alta Río Mocoa: se definieron herramientas para administración y control de la reserva forestal. Medidas y especificaciones técnicas para el diseño, construcción y operación de la variante.

(v) Supervisión Plan de Manejo Ambiental: sostenibilidad a las medidas recomendadas en los estudios.

(vi) Factibilidad Económica y Línea Base: análisis beneficio/costo de la construcción y operación de la variante. Estudios de tránsito detallados.

Durante el año 2009 se realizó el mejoramiento y mantenimiento de la carretera Tumaco - Mocoa:

1. Para los tramos del corredor en el Departamento de Nariño: i) obras de mejoramiento en las siguientes carreteras: El Encano - Santiago, Pasto - La Piscicultura, Pasto - El Encano (mantenimiento preventivo); (ii) otras actividades en los tramos El Encano - Santiago y Pasto - Mocoa. Inversión ejecutada US\$ 1,99 millones.

2. Para los tramos del corredor en el Departamento del Putumayo, las siguientes obras: (i) mejoramiento y mantenimiento en las siguientes carreteras: Pasto - Mocoa, El Paso, El Encano - Santiago; (ii) atención obras de emergencia en la carretera La Piscicultura - El Pepino; (iii) otras actividades en los tramos Pasto - Mocoa, La Sardina - El Pepino, La Piscicultura - El Pepino, El Encano - Santiago y Variante San Francisco - Mocoa. Inversión ejecutada US\$ 3,8 millones.

El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) invertirá en la vigencia 2010, la suma de US\$ 6,5 millones, para el mejoramiento y mantenimiento de la carretera Tumaco-Mocoa (tramos Piscicultura-Santiago - San Francisco - El Pepino, Mocoa). De igual forma asignó US\$ 13 millones para la construcción de la variante.

Vale la pena mencionar que el proceso de planeación y estructuración del proyecto de construcción de la variante San Francisco - Mocoa, desde el punto de vista técnico y ambiental, ha sido considerado como un piloto para el desarrollo de proyectos de

infraestructura en zonas de alta biodiversidad y riqueza cultural(*)

Adicionalmente, el BID otorgó a la Nación un crédito hasta por la suma de US\$ 203 millones para la financiación parcial de la construcción de la variante San Francisco - Mocoa (fase I).

(*) Para la estructuración de este proyecto se contó con el apoyo del BID en la realización de los estudios técnicos requeridos, los cuales se desarrollaron a partir del 2005 y culminaron con la expedición de la licencia ambiental por parte del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en diciembre de 2008.



Eje de Integración

Amazonas

Grupo 3

Acceso a la Hidrovía del
Huallaga - Marañón

País

Perú (Brasil)

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 681,2 millones

Fuentes de financiamiento

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 periodo de 25 años. El financiamiento de las obras del T.P. de Paita corresponde al sector privado (entregado en concesión). Los estudios para los proyectos logísticos y fluviales son gestionados a través de fondos públicos.

Modalidad

- Público/Privada

Conclusión prevista

- Diciembre de 2012

Órgano ejecutor

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones(MTC) - Perú
- Autoridad Portuaria Nacional (APN) - Perú
- Empresas concesionarias de carreteras, puertos y Centros Logísticos - Perú
- Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN) - Perú

Coordinador Nacional: Augusto Arzubiaga Scheuch / Tel: (511) 204-2459 / aarzubiaga@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 / carlost@iadb.org

Objetivo

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

Solución propuesta

Rehabilitar y mejorar la infraestructura vial existente en el Eje Paita - Tarapoto - Yurimaguas, proveyendo de forma complementaria los servicios necesarios para un eficiente flujo de carga y personas. Modernizar los puertos del Paita y Yurimaguas, promoviendo la inversión y gestión privada a fin de aumentar su productividad. Establecer las Zonas de Actividades Logísticas de Paita y Yurimaguas, promoviendo la inversión y gestión privada con el fin de organizar y optimizar las actividades y procesos de las cadenas logísticas implicadas.

Estado de situación – 24/06/2010

En el marco de la concesión del Eje Amazonas Norte (Paita - Yurimaguas), 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\$ 71,8 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, Rioja - Tarapoto y Corral Quemado - Dv. Olmos, con una inversión de US\$ 40,2 millones. Las obras de la segunda etapa deben culminar en setiembre de 2010, debido a que algunos sectores fueron afectados por desastres naturales.

Al mes de marzo de 2010, las obras en el tramo Rioja - Corral Quemado tiene un avance físico de 93,7 %, en el tramo Rioja - Tarapoto 93,2% y en el tramo Corral Quemado - Dv. Olmos 56,2%

Así mismo, el asfaltado de la carretera Tarapoto - Yurimaguas, de 114 km culminó en el mes de marzo del 2009 con una inversión de US\$ 163 millones. Entre abril 2003 y julio 2006 se ejecutó con recursos público (US\$ 7,6 millones) un tramo de 11,6 km (km 114 m - Yurimaguas).

En el año 2005 culminaron las obras de rehabilitación de la carretera Olmos - Corral Quemado (196 km), con una inversión de US\$ 69,9 millones.

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.

Las obras en el T.P. de Paita están previstas iniciar en el Primer Trimestre del 2011.

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.

El 29 de diciembre de 2009 se convocó el Concurso de Proyectos Integrales para la concesión del T.P. de Yurimaguas, el cual estará ubicado en la localidad de Nueva Reforma, a unos 20 km del puerto actual. El plazo de la concesión es por 30 años y una inversión de US\$ 38,9 millones. Se estima adjudicar la Buena Pro en el III trimestre del 2010. El costo de las obras será cofinanciada con recursos del Estado.

Para acceder a la nueva ubicación del T.P. de Yurimaguas (Nueva Reforma) se construirá una vía de 10 km a cargo del Concesionario del Eje Amazonas Norte, con una inversión de US\$ 10 millones.

Así mismo, está programado construir el Centro Logístico de Yurimaguas, con una inversión de US\$ 5 millones.

**Eje de Integración**

Amazonas

Grupo 4

Acceso a la Hidrovía del Ucayali

País

Perú (Brasil)

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 1.351,3 millones

Fuentes de financiamiento

Las inversiones requeridas en la Carretera Lima-Pucallpa y el Muelle Sur del Puerto del Callao, se realizarán a través del sector privado vía concesiones. Los estudios y el acceso a la hidrovía se ejecutarán con fondos públicos, al igual que los Centros Logísticos, para luego ser entregadas en concesión al sector privado, que ejecutará las obras.

Modalidad

- Público/Privada

Conclusión prevista

- Diciembre de 2014

Órgano ejecutor

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones(MTC) - Perú
- Autoridad Portuaria Nacional (APN) – Perú
- Empresas concesionarias de carreteras, puertos y Centros Logísticos - Perú

Coordinador Nacional: Augusto Arzubiaga Scheuch / Tel: (511) 204-2459 / aarzubiaga@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 / carlost@iadb.org

Objetivo

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

Solución propuesta

Dotar de una adecuada infraestructura vial al eje Lima - Tingo María - Pucallpa y servicios necesarios para un eficiente flujo vehicular. Modernizar los puertos del Callao y Pucallpa, principalmente a través de la inversión privada, a fin de aumentar su competitividad.

Establecer centros Logísticos en los terminales portuarios del Callao y Pucallpa, a fin de facilitar los flujos de carga y almacenaje.

Estado de situación – 05/07/2010

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\$ 161 millones, previstos concluir en diciembre 2010.

Así mismo, con una inversión de US\$ 16,5 millones está programado reconstruir un sector de 25 km. del tramo Puente Chino - Aguaytía, dañado por fenómenos naturales el año 2008.

La carretera Tingo María - Aguaytía - Pucallpa forma parte de la concesión del Eje Amazonas Centro Lima (Ricardo Palma) - La Oroya - Pucallpa.

El 1 de noviembre del 2009 se ha convocado a concesión el Tramo II: Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco (370 km), para lo cual se estima una inversión de US\$ 60 millones y se ha programado adjudicar en el 3er. Trimestre del 2010. Así mismo, se realiza los estudios necesarios para convocar la concesión de los otros dos tramos (Tramo I: Lima - Ricardo Palma y Tramo III: Dv. Cerro de Pasco - Tingo María - Pucallpa).

En relación al Puerto de Pucallpa, el 20 de abril del 2009 PROINVERSION ha iniciado el proceso de promoción para la entrega en concesión al sector privado, para lo cual se estima una inversión de US\$ 16,7 millones. Se tiene programado adjudicar en el IV Trimestre del 2010. El proyecto requiere cofinanciamiento del Estado. Está en proceso de tasación los predios que serán materia de expropiación.

El día 19 de junio de 2006 se adjudicó la Buena Pro para la construcción del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur al CONSORCIO TERMINAL INTERNACIONAL DE CONTENEDORES DEL CALLAO, conformado por P&O Dover/ Dubai Ports International y Uniport S.A., por un plazo de 30 años, comprometiendo inversiones por US\$ 617 millones. En el mes de mayo del 2010 culminaron las obras de la primera etapa, dando inicio a las operaciones en el mes de junio del presente año.

Así mismo, se viene evaluando alternativas para construir el Nuevo Terminal de Minerales en el Callao, para los cuales se estima una inversión de US\$ 36 millones.

De otro lado, la empresa estatal ENAPU ha adquirido cuatro grúas pórtico (dos de muelle y dos de patio) para el Muelle 5, que será especializado en contenedores, con una inversión de US\$ 29,3 millones. Las grúas se encuentran instaladas y en operación en el Muelle 5 desde el mes de abril del 2009.

A fin de construir la Autopista Ramiro Prialé - Puente Ricardo Palma se ha programado iniciar en el año 2010 el estudio integral de preinversión, que debe incluir una evaluación de todas las alternativas de trazo, tipo de intervención por tramos y valorización actualizada de las expropiaciones. Se estima una inversión de US\$ 242 millones (Concesión autofinanciada).

Actualmente se viene ejecutando obras (Pasos a desnivel en el sector del puente Huachipa), con una inversión de US\$ 16,45 millones, los cuales deben concluir en marzo 2011.

También está programado construir el Centro Logístico de Pucallpa, con una inversión de US\$ 5 millones, a fin de facilitar la operación del Eje Multimodal del Centro.

**Eje de Integración**

Amazonas

Grupo 2

Acceso a la Hidrovía del Napo

País

Ecuador

Tipo de proyecto

- Transporte/Puerto

Situación actual

- Pre-Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 105,3 millones

Fuentes de financiamiento

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

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

Modalidad

- Público/Privada

Conclusión prevista

- Diciembre de 2012

Órgano ejecutor

- Gobierno - Ecuador

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Ecuador

Coordinador Nacional: Fernando Salgado / Tel: (5932) 222-4730 / fsalgado@mtop.gov.ec

Gerente del Proyecto: Fernando Salgado / (15/4/2009 - 14/7/2009) / 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 Cuenca del Pacífico y de la Cuenca Amazónica, fomentando un desarrollo sustentable en las provincias ecuatorianas de: Esmeraldas, Manabí, Guayas, El Oro, Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Sucumbios, Orellana, Napo; en el Perú: Departamento de Loreto; en Colombia: Departamentos de Nariño y Putumayo y en Brasil el estado de Amazonas.

Solución propuesta

Construcción del Puerto Fluvial de transferencia de carga de alta eficiencia y rendimiento sobre la margen izquierda del Río Napo, sector de Providencia, en las Provincias Ecuatorianas de Orellana/Sucumbios, para lo que se requiere obras complementarias como el mejoramiento de la carretera Shushufindi - El Triunfo - Providencia 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 Providencia, 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, capitania, migración, seguridad, controles fitosanitarios y un centro logístico que dinamizará el flujo comercial.

Estado de situación – 20/07/2010

Se ha definido como prioritaria la integración del Oriente ecuatoriano con Brasil a través de Perú, en donde se identifica el Puerto Francisco de Orellana como posible puerto de transferencia. Esta integración significa la implantación de un corredor de comercio y desarrollo sustentable basado en un sistema de transporte multimodal (vial, fluvial y aéreo).

En el momento de la creación de la AIC, el proyecto del nuevo puerto se encontraba a nivel de idea, contándose tan sólo con una posible ubicación. En el año 2006 ya se disponía de estudios de pre-factibilidad para la ubicación del puerto, sin embargo, se puso de manifiesto la necesidad de contar con estudios de navegabilidad del río Napo para poder localizar cuál sería la mejor localización del puerto de transferencia, barajándose por un lado el puerto Francisco de Orellana y por otro el puerto de Providencia.

En 2009, y a petición de los países, el BID aprobó una cooperación técnica de carácter binacional (Ecuador - Perú) para la elaboración del estudio de navegabilidad del río Napo. La realización del estudio fue adjudicada a la empresa Consultora "SERMAN-CSI" que inició sus trabajos en el mes de octubre de 2009, habiendo entregado a la fecha los dos primeros informes parciales. El informe final deberá ser entregado en el cuarto trimestre de 2010. Estos estudios, junto con la nueva definición de prioridades y objetivos, darán luz a los estudios de pre-inversión del propio puerto.



Eje de Integración

Perú-Brasil-Bolivia

Grupo 1

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

País

Perú (Brasil)

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 1.384,3 millones

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales
 - Sector Privado
 - A través de Concesionarios

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

- Público/Privada

Conclusión prevista

- Abril de 2011

Órgano ejecutor

- Gobierno de Perú
 - Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú
 - Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN)
 - Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)
 - Empresas concesionarias de carreteras de Perú

Coordinador Nacional: Augusto Arzubiaga Scheuch / Tel: (511) 204-2459 / aarzubiaga@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 Rondônia 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 - Azángaro. Rehabilitar el asfaltado en los tramos viales de San Juan de Marcoña - Urcos y Matarani - Juliaca - Azángaro / Ilo - Puno - Juliaca. Dotar a 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 – 16/06/2010

Las obras de mejoramiento a nivel de asfalto en los tramos 2 (Urcos - Inambari), 3 (Inambari - Iñapari) y 4 (Inambari - Azángaro) 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 y segunda etapa, estando en ejecución las obras de la tercera etapa.

Al mes de marzo de 2010 se cuenta con 763 km de carreteras mejoradas a nivel de carpeta asfáltica que representa el 75,6% de la longitud total de los tres tramos (1.009 km). Están programadas concluir las obras en el primer semestre de 2011. La inversión actualizada de las obras asciende a US\$ 1.348,8 millones.

Por otro lado, en el tramo Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari está en ejecución el puente Billingurst sobre el río Madre de Dios (772 m). Las obras de montaje están a cargo del Concesionario del Tramo 3 de la Carretera Interoceánica (Inambari - Iñapari) y se estima concluir las obras en el primer semestre de 2011. La inversión total asciende a US\$ 35,5 millones, que incluye US\$ 27,9 millones ejecutados en las obras de estructura del puente (2006-2007) y el montaje por US\$ 7,6 millones.

Por lo tanto, la inversión total (carretera más puente) suma US\$ 1.384,3 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).

Puente sobre el Río Acre

25



Eje de Integración

Perú-Brasil-Bolivia

Grupo 1

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

Países

Brasil - Perú

Tipo de proyecto

- Transporte/Puente

Situación actual

- Concluido

Inversión total estimada

US\$ 12,0 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) 2020-4080 / afonso.almeida@planejamento.gov.br

Augusto Arzubíaga Scheuch (Perú) / Tel: (511) 204-2459 / aarzubiaga@rree.gob.pe

Gerente del Proyecto: María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / lucia.barillo@transportes.gov.br

Nilo Meza (Perú) / Tel: (511) 719-8912 / nmeza@rree.gob.pe

Responsable CCT (BID): Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / carlost@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 de 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 – 13/06/2010

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

Las instalaciones de frontera del lado brasileño (aduana, policía federal y fiscalización fitosanitaria) fueron concluidas en julio de 2006.

En cuanto al centro de frontera del lado peruano, a la fecha se viene elaborando el estudio de pre-inversión. Se prevé que este centro de frontera opere en el futuro cercano como un centro de frontera de control integrado.

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

26



Eje de Integración

Escudo Guayanés

Grupo 2

Interconexión Brasil - Guyana

Países

Brasil - Guyana

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 3,3 millones

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- BID

- Tesoro Nacional

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Febrero de 2011

Órgano ejecutor

- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Guyana

Coordinador Nacional: Afonso Oliveira de Almeida (Brasil) / Tel: (5561) 2020-4080 / afonso.almeida@planejamento.gov.br

Elizabeth Harper (Guyana a.i.) / Tel: (592) 225-7404 / eaharper@minfor.gov.gy

Gerente del Proyecto: María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / lucia.barillo@transportes.gov.br

Leon Goring (Guyana) / Tel: (592) 225-9868 ext. 230 / lgoring@wsg.gov.gy

Responsable CCT (BID): Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / carlostm@iadb.org

Objetivo

Mejorar la conexión terrestre 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 fomentará la integración entre los países del 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 – 22/06/2010

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 para el tramo Lethem-Georgetown.

El estudio de pre-factibilidad se concluyó en enero de 2009 y fue realizado por la firma Mott MacDonald del Reino Unido en asociación con CEMCO Inc de Guyana.

El estudio de factibilidad está en proceso con una duración de 48 semanas. Se espera su conclusión para febrero de 2011. El alcance de los trabajos incluye también la identificación de las posibles fuentes de financiamiento. Dos adendas han expandido el alcance de los trabajos previamente cubiertos bajo los aspectos ambientales/sociales y económicos.

Los estudios están siendo financiados por el BID (Fondo FIRII).



Eje de Integración

Escudo Guayanés

Grupo 2

Interconexión Brasil - Guyana

Países

Brasil - Guyana

Tipo de proyecto

- Transporte/Puente

Situación actual

- Concluido

Inversión total estimada

US\$ 10,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos.
- Recursos del Ministerio de Transportes de Brasil

Modalidad

- Pública

Conclusión prevista

- Concluido en Julio de 2009

Órgano ejecutor

- Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Brasil

Coordinador Nacional: Afonso Oliveira de Almeida (Brasil) / Tel: (5561) 2020-4080 / afonso.almeida@planejamento.gov.br

Elizabeth Harper (Guyana a.i.) / Tel: (592) 225-7404 / eaharper@minfor.gov.gy

Gerente del Proyecto: María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / lucia.barillo@transportes.gov.br

Leon Goring (Guyana) / Tel: (592) 225-9868 ext. 230 / lgoring@wsg.gov.gy

Responsable CCT (BID): Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / carlost@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 facilitador de la distribución de la producción regional hacia otros mercados.

Solución propuesta

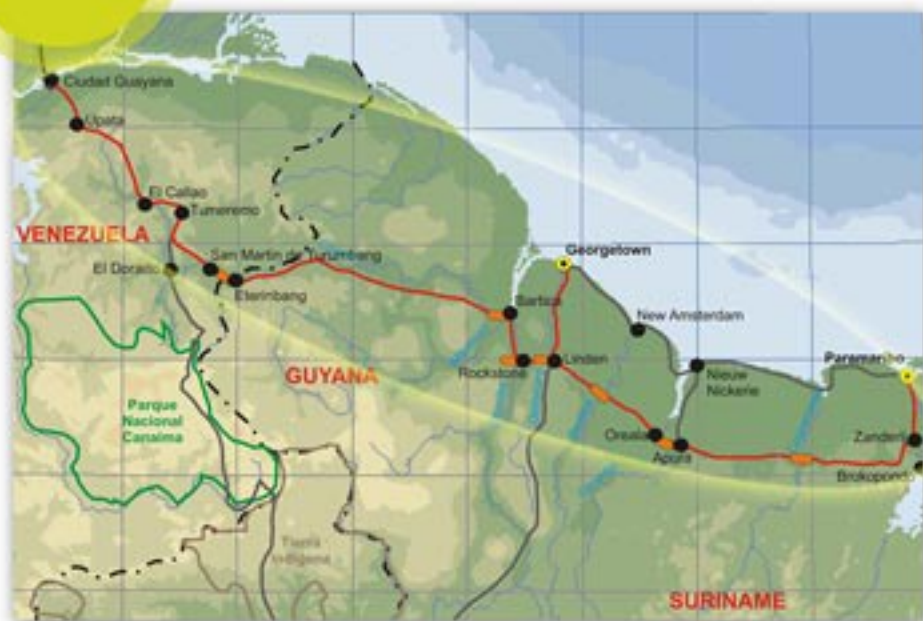
Construcción de un Puente carretero internacional sobre el Río Takutu, que unirá las localidades de Bonfim en Brasil, con Lethem en Guyana (230 m de longitud y 14 m de anchura).

Este proyecto es parte de la ruta Brasileña federal BR-401 (Boa Vista/Bonfim / Normandia), ubicada en el estado de Roraima.

Estado de situación – 11/05/2009

El Puente fue construido por el 6º Batallón de Ingeniería y Construcción, con recursos del Gobierno brasileño. La obra fue abierta al tráfico por el Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte - DNIT, el 26 de abril de 2009, pero su inauguración oficial fue realizada el 14 de septiembre de 2009.

Los procedimientos de inmigración y aduana han sido optimizados para facilitar los tránsitos binacionales.



Eje de Integración

Escudo Guayanés

Grupo 3

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

Países

Guyana - Suriname - Venezuela

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Perfil

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

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

Coordinador Nacional: Elizabeth Harper (Guyana a.i.) / Tel: (592) 225-7404 / eaharper@minfor.gov.gy
Robby D. Ramlakhan (Suriname) / Tel: (597) 424-708 / robbyramlakhan@yahoo.com · A confirmar (Venezuela)

Gerente del Proyecto: Leon Goring (Guyana) / Tel: (592) 225-9868 ext. 230 / lgoring@wsg.gov.gy

M. Hoebba (Suriname) / Tel: (597) 494-526 / odnctw@yahoo.com · A confirmar (Venezuela)

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.

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

Está en discusión entre los Gobiernos de Guyana y Suriname el alcance del proyecto y la elaboración de los correspondientes términos de referencia.

Estado de situación – 22/06/2010

Los Términos de Referencia para los estudios de diseño y los procedimientos de adquisiciones para la selección de la consultoría son acordados entre Venezuela y Guyana. Se prevén próximas reuniones para continuar con el proceso.



Eje de Integración

Escudo Guayanés

Grupo 4

Interconexión Guyana -Suriname -
Guyana Francesa -Brasil

Países

Guyana - Suriname

Tipo de proyecto

- Transporte/Carretera

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 105,0 millones

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- BID
- UE
- Agencia Francesa para el Desarrollo

Modalidad

- Público/Privada

Conclusión prevista

- Enero de 2012

Órgano ejecutor

- Gobierno de Suriname

Coordinador Nacional: Elizabeth Harper (Guyana a.i.) / Tel: (592) 225-7404 / eaharper@minfor.gov.gy

Robby D. Ramlakhan (Suriname) / Tel: (597) 424-708 / robyramlakhan@yahoo.com

Gerente del Proyecto: Leon Goring (Guyana) / Tel: (592) 225-9868 ext. 230 / lgoring@wsg.gov.gy

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

Responsable CCT (BID): Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / carlost@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 pasos 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 puesta en marcha y ejecución de las mejoras de las facilidades existentes.

Etapa 2: incluirá el estudio de factibilidad y la construcción del puente, basado en un acuerdo con Francia.

Estado de situación – 22/06/2010

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 fueron 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 ejecución un préstamo con el BID, la Agencia Francesa para el Desarrollo y la Unión Europea para la rehabilitación de Meezorg - Albina. Éste ha sido dividido en 4 tramos: dos están en ejecución y los otros dos cuentan con contratos firmados.

El gobierno de Suriname está en conversaciones con el Gobierno de Francia para el mejoramiento de la terminal y del ferry que une Suriname y Guayana Francesa sobre el Río Marowijne.

Exportación por Envíos Postales para PyMEs

30



Países que cuentan con el servicio:

BR, CO, PE, UY

Países en fase de Implementación:

AR, CH, EC

Países con pre-diagnóstico concluido:

BO, VE

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.

Situación actual

- Ejecución

Tipo de proyecto

- Comunicaciones

Inversión total estimada

US\$ 5,0 millones

(Preparación e implementación piloto en AR, CH, CO, EC, PE y UY y pre-diagnóstico en BO, PY y VE)

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- Banco Mundial (PAMC-Perú)
- BID/FOMIN
- FONPLATA
- CAF
- Sector Privado

Modalidad

- Público/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, BO, CH, CO, EC, PE y UY con participación de instituciones gubernamentales y privadas encargadas de aduanas, correos, comercio exterior, comunicaciones y MIPyMEs.

Coordinación Nacional (Argentina): Presidencia Pro Tempore IIRSA 2009-2010 / Graciela Oporto / Tel: (5411) 4349-7615 / goporto@minplan.gov.ar

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

Gerente del Proyecto: Ministerio de Comunicaciones de Brasil / Rose Mary Antunes / Tel: (5561) 3311-6928 / rose.mary@mc.gov.br

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, Colombia y Chile.

Objetivo

Inclusión de las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPyMEs) suramericanas 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 inter-institucional para la implementación del proyecto.
2. Levantamiento de información a nivel nacional.
3. Desarrollo de una misión de pre-diagnóstico para estudiar la viabilidad de la implementación del proyecto.
4. Articulación del país con el equipo regional del proyecto y búsqueda de financiamiento.

Segunda etapa: Implementación:

1. Diseño del sistema a implementar en cada país.
2. Desarrollo de un mecanismo simplificado y de bajo costos 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 de las Instituciones y de las MIPyMEs que utilizarán el sistema.

Tercera etapa: Acompañamiento y clausura del proyecto:

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.
3. Realización de un taller de clausura del proyecto para presentar los resultados a las autoridades locales 6 meses después de la última misión de acompañamiento.

Estado de situación – 14/07/2010

Nivel Regional

Durante el mes de junio de 2007 se obtuvo la aprobación de una cooperación técnica no reembolsable del BID/FOMIN (US\$ 1,5 millones) para apoyar la implementación del proyecto en Perú, Uruguay, Ecuador, Colombia y Chile.

En la IX reunión del CDE (diciembre de 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) de IIRSA del proyecto en la cual se presentaron los avances del mismo en los países miembros de la Iniciativa, 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.

También en mayo de 2009, se realizó el Taller sobre el Proyecto “Exportación por Envíos Postales para PyMEs”, en Buenos Aires, Argentina.

Del 16 al 18 de noviembre de 2009 tuvo lugar en San Pablo, Brasil, un Seminario sobre Exportaciones por Envíos Postales para Micro y Pequeñas Empresas con el objetivo de difundir y discutir las iniciativas mundiales de implementación de servicios de exportación simplificada para los países de las Américas y Miembros de la Unión Postal Universal.

Adicionalmente, como evento seguido al seminario mencionado, se realizó el II Curso de Capacitación de Técnicos del Exporta Fácil (el primer curso tuvo lugar en abril de 2008 en Brasilia, Brasil) con el objeto de ampliar la red de expertos que trabajarán a nivel regional en la implementación del proyecto. De esta manera, se capacitaron no sólo a técnicos de los países IIRSA que ya implementaron el proyecto sino también a aquéllos que estaban recibiendo cooperación o que la recibirían próximamente.

Nivel Nacional Pre-diagnóstico:

Se ha realizado el pre-diagnóstico en Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay y Venezuela. Se prevé la realización del mismo en Paraguay en el segundo semestre de 2010.

Implementación:

Además de Brasil que ya contaba con el servicio, el proyecto ha sido implementado en Perú, Uruguay y Colombia como se detalla a continuación:

Perú: El proyecto fue lanzado en julio de 2007. Desde la fecha de lanzamiento al mes de marzo de 2010, se están exportando más de US\$ 3,5 millones valor FOB siendo más de 1.000 empresas exportadoras las usuarias del sistema.

Uruguay: El sistema está en funcionamiento desde mayo de 2009.

Actualmente se está trabajando en el fortalecimiento de la base de exportadores usuarios del Exporta Fácil y en el desarrollo de servicios conexos.

Colombia: El proyecto fue lanzado en fase piloto en diciembre de 2009 y a nivel nacional a mediados de julio de 2010.

El diagnóstico ya ha sido concluido en Argentina y se prevé el inicio del diseño del modelo. Por su parte, se tiene previsto el comienzo del diagnóstico y diseño del modelo para Ecuador y Chile también en el segundo semestre de este año.

El diseño del modelo en cada país se ajusta en base a las experiencias adquiridas en los países anteriores.

Metas Físicas (nivel nacional)

	Primera etapa					Segunda etapa				Tercera etapa	
	Conformación grupo interinstitucional	Levantamiento información a nivel nacional	Articulación regional del proyecto	Realización pre-diagnóstico	Obtención de financiamiento	Fase 0 Diseño del modelo a implementar	Fase 1 Simplificación de normas aduaneras	Fase 2 Implementación del servicio en operador postal	Fase 3 Lanzamiento y capacitación a MIPyMEs	Acompañamiento	Clausura del proyecto
AR	✓	✓	✓	✓	En proceso	En proceso					
BO	✓	✓	✓	✓							
CH	✓	✓	✓	✓	✓	En proceso					
CO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
EC	✓	✓	✓	✓	✓	En proceso					
GU											
PY	En proceso	En proceso									
PE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SU											
UY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	En proceso	
VE				✓							

**Eje de Integración**

Todos los Ejes

Países

Regional

Tipo de proyecto

- Comunicaciones

Situación actual

- Ejecución

Inversión total estimada

US\$ 1,3 millones (estudios + implementación de Plan de Acción)

Fuentes de financiamiento

Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- BID

- Sector Privado

A través de recursos de asociaciones de los operadores de telefonía celular

Modalidad

- Público/Privada

Conclusión prevista

- Diciembre de 2011 (Primera etapa del Plan de Acción)

Órgano ejecutor

Nivel regional

Foro Latinoamericano de Entes Reguladores de Telecomunicaciones (REGULATEL)

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 subcontinente suramericano. El proyecto consta de las siguientes fases:

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 (Plan de Acción).
4. Implementación del Plan de Acción principalmente con recursos de una Cooperación Técnica del Programa de Bienes Públicos Regionales del BID.

Estado de situación – 25/05/2010

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 de relevamiento de 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) de 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.

El día 4 de mayo de 2009 fue realizado en Cusco, Perú el Taller CITEI/Segundo Grupo Técnico Ejecutivo de IIRSA para discutir los lineamientos para un plan de acción para el proyecto y 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 para proponer iniciativas para dinamizar el mercado regional.

Fruto de las reuniones anteriores se aprobó en diciembre de 2009 el Plan de Acción de Roaming Suramericano el cual será implementado en dos etapas.

La primera etapa, a ser iniciada durante el año 2010, está constituida por las siguientes actividades:

- Estandarización de la información
- Estudios sobre bi-tributación
- NRTRDE (*Near Real Time Roaming Data Exchange*)
- Implementación de GRQ (*Global Roaming Quality*)
- *Roaming* fronterizo inadvertido
- Creación de una zona de *Roaming* fronterizo local

Por su parte, la segunda etapa, que sería iniciada a partir del año 2011 o con posterioridad si los países así lo deciden, comprende las siguientes actividades:

- Plataforma de *Roaming* pre-pago
- Reconocimiento de CLI (*Calling Line Identification*)
- Liberación de Gateways Internacionales
- Fraude por *Bypass*
- Desarrollo de una plataforma regional IMS (*Integrated Management System*)

La implementación del Plan de Acción cuenta con el apoyo parcial del BID, a través del Programa de Bienes Públicos Regionales, con fondos concesionales de aproximadamente US\$ 950.000. La Agencia Ejecutora es el Foro Latinoamericano de Entes Reguladores de Telecomunicaciones (REGULATEL).