

FICHAS DE JUSTIFICACIÓN DE LOS CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LOS PROYECTOS DE LA API

REFERENCIAS PARA LOS MAPAS

Proyectos Prioritarios

	Ferroviario
	Hidrovías
	Gasoducto
	Eléctrico
	Acceso o anillo vial
	Ferroviario
	Paso fronterizo, CEBAF
	Puerto
	Centro Logístico
	Aeropuerto
	Vial
	Navegabilidad
	Puente
	Túnel

Referencias:

	Capital de nación
	Ciudad
	Corredor vial
	Corredor ferroviario
	Vialidad existente
	Hidrovías principales
	Hidrografía
	Límite de país
	Área de Influencia del Eje de Integración y Desarrollo (EID)

NOTA: La información relativa a los proyectos de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración de Suramérica que aquí se presenta tiene como fuente la información elaborada y presentada por los países que integran la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) en el marco del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).

Los mapas que se encuentran en este documento han sido elaborados por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA como herramienta de trabajo técnico y referencia general. Las fronteras, colores, denominaciones u otra información mostrada son utilizados únicamente con fines ilustrativos y no implican juicio, opinión u otro sobre la situación jurídica de ningún territorio ni el reconocimiento de fronteras por parte de las instituciones que conforman el CCT.

EJE DEL AMAZONAS

EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGISTICOS E HIDROVIAS



EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGISTICOS E HIDROVIAS

CRITERIO 1

El Eje Multimodal IIRSA Norte se encuentra priorizado en el Plan Intermodal de Transportes (PIT) 2004 - 2023, en el Plan Bicentenario el Perú hacia el 2021 (aprobado en junio 2011) y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), en el marco del proceso de integración transversal y asociación estratégica con el Brasil. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) está elaborando el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes, el cual se estima será aprobado a fines de 2011. El Plan contempla, entre otros aspectos, el desarrollo de una red de centros logísticos en todo el país.

Los proyectos de este Eje se ejecutan con inversión privada mediante la modalidad de concesiones: se ha concluido con la rehabilitación y mejoramiento de la carretera Paíta - Tarapoto - Yurimaguas; se ha iniciado la ampliación y modernización del Terminal Portuario de Paíta; se ha suscrito contrato para la concesión del Terminal Portuario de Yurimaguas (Buena Reforma); está en preparación la convocatoria del tramo Fluvial Yurimaguas - Iquitos; y, está programado concesionar el puerto de Iquitos y los centros logísticos de Paíta, Yurimaguas e Iquitos.

La ejecución de proyectos de integración fronteriza entre Perú y Brasil es el resultado de reuniones y declaraciones conjuntas entre los Presidentes de ambos países, particularmente para avanzar en el estudio de integración fluvial, control fronterizo y marco regulatorio para el tránsito de mercancías, personas y naves.

CRITERIO 2

La mayor parte de los proyectos de este Eje se encuentran en ejecución o pre-ejecución. El estado de situación de cada uno de ellos es el siguiente:

Terminal Portuario de Paíta: Ejecución (US\$ 228 millones);
Centro Logístico de Paíta: Factibilidad (US\$ 47 millones);
Carretera Paíta - Tarapoto - Yurimaguas: Concluido (US\$ 366 millones);
Terminal Portuario de Yurimaguas: Pre-ejecución (US\$ 44 millones);
Centro Logístico de Yurimaguas: Perfil (US\$ 5 millones);
Navegabilidad Río Huallaga: Factibilidad (US\$ 8 millones);
Navegabilidad Río Marañón: Factibilidad (US\$ 25.7 millones);
Terminal Portuario de Iquitos: Factibilidad (US\$ 26 millones);
Centro Logístico de Iquitos: Perfil (US\$ 5 millones)

CRITERIO 3

La integración de la región nor-oriental del Perú con Brasil ha merecido en los últimos años especial dedicación de los entes técnicos y diplomáticos, al punto que, al igual que el Amazonas Centro y Carretera Interoceánica Sur, diversas acciones y compromisos han sido considerado en las Declaraciones Conjuntas de los Presidentes de Brasil y Perú, en temas referidos a navegabilidad fluvial, mecanismos de control fronterizo, vuelos transfronterizos, regulación normativa para el tránsito de personas, mercancías y naves, entre otros aspectos.

La Declaración Conjunta de los Presidentes de Perú y Brasil (agosto 2003) establecieron la "...firme decisión de poner en ejecución los tres Ejes de Integración y Desarrollo de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) que vinculan al Perú y al Brasil en el espacio sudamericano: el Eje del Amazonas, el Eje Transoceánico Central y el Eje Interoceánico del Sur, como elementos centrales de una estrategia de desarrollo e integración de los mercados regionales y de inserción económica internacional basada en la interconexión bioceánica" y "Reafirmaron la importancia que ambos Gobiernos atribuyen al desarrollo integrado de las economías regionales próximas a la frontera entre los dos países y dispusieron el examen de instrumentos jurídicos y mecanismos que faciliten el tránsito de personas y vehículos, así como los vuelos transfronterizos y el intercambio comercial en el área fronteriza". Asimismo, en la Declaración Conjunta de ambos Presidentes de diciembre del 2009, los principales acuerdos suscritos fueron:

- Convenio Marco para el Establecimiento de la Zona de Integración Fronteriza Perú-Brasil.
- Acuerdo Marco sobre Sistemas de Control Integrado en los Pasos de Frontera.
- Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas.
- Acuerdo sobre Facilitación del Transporte de Vehículos Particulares.
- Acuerdo Bilateral sobre Servicios Aéreos.
- Acuerdo de Cooperación en Materia de Desarrollo del Transporte Fluvial en los Ríos Amazónicos.

CRITERIO 4

El proceso de integración del nor-oriental del Perú con el Brasil (al igual que el Eje Amazonas Centro y la Carretera Interoceánica IIRSA Sur) requiere de la implementación de un conjunto de acciones complementarias para facilitar el tránsito en los pasos de frontera, uniformización de normas regulatorias (tránsito de vehículos, naves, mercancías y personas), temas de salud y acciones referidas a la conservación del medio ambiente. Al respecto, existe un continuo relacionamiento a nivel de instituciones especializadas de Perú y Brasil para tratar estos temas.

El proceso de integración del nor-oriental peruano con el Brasil es aún incipiente y se espera mejorar conforme se avanza en la construcción de las obras de infraestructura y se den las condiciones para una navegación fluvial a mayor escala, lo cual irá generando necesidades específicas que son necesarias prever y no constituyan obstáculos al proceso de integración.

La actividad agropecuaria, agroindustrial y forestal se ha dinamizado notablemente en la Región San Martín y en la provincia de Alto Amazonas de Loreto, sobre todo por el asfaltado de la carretera Tarapoto - Yurimaguas, donde se ubica zonas de gran potencial para el desarrollo de estas actividades.

La construcción del Nuevo Puerto de Yurimaguas permitirá mejorar más aún esta tendencia, sobre todo en la proyección del flujo comercial hacia Iquitos y Manaos por vía fluvial.

EJE DEL AMAZONAS

EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS,
CENTROS LOGISTICOS E HIDROVIAS



EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGISTICOS E HIDROVIAS

CRITERIO 1

El Eje Multimodal IIRSA Centro se encuentra priorizado en el Plan Intermodal de Transportes (PIT) 2004 - 2023, el Plan Bicentenario: el Perú hacia el 2021 (aprobado en junio 2011) y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), en el marco de la integración transversal y asociación estratégica con el Brasil.

Así mismo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) viene elaborando el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes, el cual se estima aprobar a fines del año 2011. Dicho Plan contempla, entre otros aspectos, el desarrollo de una red de centros logísticos en todo el país. La mayor parte de los proyectos de este corredor se vienen ejecutando mediante concesión al sector privado: Se encuentran en ejecución la modernización del Terminal Portuario del Callao (El Terminal Sur de Contenedores inició sus operaciones en el año 2010, el Muelle Norte Multipropósito y el Nuevo Muelle de Minerales, entregados en concesión en el 2011, están próximos a iniciar las obras de ampliación y mejoramiento), en el mes de julio 2011 se iniciaron las obras de rehabilitación y mejoramiento de la carretera Ricardo Palma - La Oroya - Desvío Cerro de Pasco (Concesión Tramo II de IIRSA Centro) y están programados las obras de ampliación de la autopista Lima - Ricardo Palma y rehabilitación del tramo Dv. Cerro de Paco - Tingo María, la concesión del Terminal Portuario de Pucallpa y concesión de la Hidrovía del Huallaga.

Con recursos públicos se culminó el pavimentado de la carretera Tingo María - Pucallpa, donde se reconstruirá un sector dañado por desastres naturales y se ampliará un sector que da acceso a la ciudad de Pucallpa a nivel de autopista. La ejecución de proyectos de integración fronteriza entre Perú y Brasil son el resultado de reuniones y declaraciones conjuntas entre los Presidentes de ambos países, particularmente para avanzar en estudios de integración fluvial, integración energética, vuelos transfronterizos, carretera Pucallpa - Cruzeiro Do Sul y conexión ferroviaria entre el Estado de Acre y la Región Ucayali, entre otros temas de interés bilateral.

CRITERIO 2

La mayor parte de los proyectos del Eje Vial Callao - La Oroya - Pucallpa, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías están en la etapa de ejecución o pre-ejecución. El estado de situación de cada proyecto es el siguiente:

- Nuevo Terminal Sur de Contenedores del TP Callao: En ejecución (US\$ 707 millones).
- Autopista Lima - Ricardo Palma: Factibilidad (US\$ 242 millones).
- Tramo 2 IIRSA Centro Ricardo Palma - La Oroya - Dv. Cerro de Pasco: Ejecución (US\$ 100 millones)
- Tramo 3 IIRSA Centro Dv. Cerro de Pasco - Tingo María: Perfil (US\$ 70 millones)
- Terminal Portuario de Pucallpa: Factibilidad (US\$ 16.7 millones)
- Centro Logístico de Pucallpa: Perfil (US\$ 5 millones)
- Navegabilidad río Ucayali: Factibilidad (US\$ 20 millones)
- Terminal Norte Multipropósito del TP Callao: Pre-ejecución (US\$ 749 millones)
- Nuevo Muelle de Minerales del TP Callao: Pre-ejecución (US\$ 120 millones)
- Zona de Actividad Logística del Callao: Perfil (US\$ 155 millones)

CRITERIO 3

La integración de la región central del Perú con Brasil ha merecido en los últimos años especial dedicación de los entes técnicos y diplomáticos de ambos países, al punto que, al igual que el Amazonas Norte y Carretera Interoceánica Sur, diversas acciones y compromisos han sido considerado en las Declaraciones Conjuntas de los Presidentes de Brasil y Perú, en temas referidos a navegabilidad fluvial, mecanismos de control fronterizo, vuelos transfronterizos, integración vial, ferroviaria y energética entre Pucallpa y Cruzeiro Do Sul, entre otros temas de interés bilateral.

La Declaración Conjunta de los Presidentes de Perú y Brasil (agosto 2003) establecieron la "...firme decisión de poner en ejecución los tres Ejes de Integración y Desarrollo de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) que vinculan al Perú y al Brasil en el espacio sudamericano: el Eje del Amazonas, el Eje Transoceánico Central y el Eje Interoceánico del Sur, como elementos centrales de una estrategia de desarrollo e integración de los mercados regionales y de inserción económica internacional basada en la interconexión bioceánica" y "Reafirmaron la importancia que ambos Gobiernos atribuyen al desarrollo integrado de las economías regionales próximas a la frontera entre los dos países y dispusieron el examen de instrumentos jurídicos y mecanismos que faciliten el tránsito de personas y vehículos, así como los vuelos transfronterizos y el intercambio comercial en el área fronteriza".

En la Declaración Conjunta suscrita en Manaus, en Junio 2010, entre otros aspectos se enfatizó en aspectos de cooperación sobre navegación fluvial y para "realizar estudios con miras a la construcción de una carretera entre las ciudades de Pucallpa y Cruzeiro do Sul, prestando especial atención a sus impactos sociales y ambientales". Al respecto, sobre este último tema será necesario previamente sustentar la viabilidad económica y sobre todo la viabilidad ambiental y social del proyecto antes de proponer su ejecución en el marco de la APP de IIRSA.

El relacionamiento entre las autoridades de la Región Ucayali (Perú) y del Estado de Acre (Brasil) han sido muy intensos en los últimos años para avanzar en el proceso de integración.

CRITERIO 4

El proceso de integración de la Región Central del Perú con el Brasil (al igual que el Eje Amazonas Norte a la Carretera Interoceánica IIRSA Sur) requiere de la implementación de un conjunto de acciones complementarias para facilitar el tránsito en los pasos de frontera, uniformización de normas regulatorias (tránsito de vehículos, naves, mercancías y personas), temas de salud y acciones referidas a la conservación del medio ambiente. Al respecto, existe un continuo relacionamiento a nivel de instituciones especializadas de Perú y Brasil para tratar estos temas.

El proceso de integración por la Región Central con el Brasil es aún incipiente y se espera mejorar conforme se avanza en la construcción de las obras de infraestructura y se den las condiciones para una navegación fluvial a mayor escala, lo cual irá generando necesidades específicas que son necesarias prever y no constituyen obstáculos al proceso de integración. Las mejoras realizadas en la carretera Tingo María - Pucallpa ha dinamizado notablemente las actividades agropecuarias, agroindustriales y forestales de la Región Ucayali, lo que se traduce en nuevas oportunidades de empleo y mejoría en el nivel de vida de la población de estas zonas. La modernización del Puerto de Pucallpa permitirá incrementar más aún esta tendencia.

EJE DEL AMAZONAS

ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS



ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS

CRITERIO 1

Este proyecto está conformado por 6 proyectos individuales que pertenecen a la Cartera del COSIPLAN. Respecto al proyecto individual 'MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA, SECTOR ECUATORIANO', en la Declaración Conjunta de los Presidentes de la República de Ecuador y Perú en mayo de 2011 se define la apertura de nuevos pasos de frontera fluviales en los ríos Santiago y Morona, a fin de facilitar el tránsito de personas, mercancías y embarcaciones. Como proyecto complementario a los estudios de Navegabilidad del Río Napo se plantea instalar un sistema de ayudas de navegación. Los Convenios entre Ecuador y Perú sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves regula el tránsito entre ambas Repúblicas estableciendo normativas y responsabilidades que coadyuvan al fortalecimiento de la transportación multimodal. La construcción del Puerto Providencia permitirá consolidar la hidrovía del Napo a través de la movilización de grandes volúmenes de carga y pasajeros, contribuyendo al bienestar de la población a través del desarrollo económico social y calidad de vida, los mismos que se encuentran identificados en numerosos Acuerdos alcanzados entre las Repúblicas de Ecuador y Perú.

El Plan de inversiones, que integra el Plan Nacional de Desarrollo de Colombia, contiene la proyección de los recursos financieros disponibles para su ejecución y su armonización con los planes de gasto público. En este contexto, en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 "Prosperidad para todos" se incluye el tema de corredores fluviales en el capítulo III - Crecimiento sostenible y competitividad, en el aparte e) Mejoramiento de las condiciones de accesibilidad e intermodalidad, en el cual se establece que mediante mecanismos de cooperación internacional y en el marco de iniciativas de integración regional como IIRSA, se definirá a través de estudios, el potencial y vocación comercial de las principales cuencas hidrográficas, con el fin de establecer las acciones que las consoliden como corredores alternativos de movilización. De igual manera este proyecto se encuentra en la Regionalización Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 "Prosperidad para todos".

En Brasil, la Administración Nacional de las Hidrovías de la Amazonia Occidental (AHIMOC) ha programado para 2012 la elaboración de estudios de señalización, balizamiento y relevamiento de pasos críticos del río Iça. Además, se encuentra en la primera etapa del Programa de Aceleración del Crecimiento, la construcción (PAC-1) de la Terminal Hidroviaria de Santo Antonio del Iça.

CRITERIO 2

Se han elaborado los términos de referencia para la contratación de los estudios de navegación del Río Morona, y se presentaron a la Secretaría Nacional Planificación y Desarrollo de Ecuador (SENPLADES) para definir la prioridad y obtención de fondos, encontrándose registrado en el Presupuesto Anual de Inversiones 2011. El proyecto de 'Navegabilidad del río Napo' se complementaría a los estudios binacionales (Ecuador-Perú) de navegabilidad realizado con cooperación del BID y se complementaría con el balizamiento y señalización del Río, así como la elaboración de cartas de navegación, georeferenciación, entre otros, que permita contar con una ruta fluvial segura y navegable con un ancho mínimo de 50 m a las máximas profundidades disponibles.

Respecto al Puerto Providencia, se han realizado los términos de referencia para la contratación de los estudios de implantación del puerto fluvial y se han realizado los pliegos correspondientes que permitan la contratación de los estudios de factibilidad técnica-ambiental, los cuales serán financiados con presupuesto del Estado ecuatoriano.

Durante 2011, el Gobierno Nacional de Colombia, a través de su Instituto Nacional de Vías (INVIAS), llevará a cabo los estudios de la navegabilidad del río Putumayo en el sector Puerto Asís - Puerto Leguizamo, para realizar en forma detallada la batimetría y topografía en el sector, identificando puntos críticos que dificultan la navegabilidad y proponer acciones técnicas a seguir buscando ampliar los periodos de navegabilidad. Por otro lado, en el marco de IIRSA se tiene previsto desarrollar el estudio "Mejoramiento de la navegabilidad de la cuenca del Río Putumayo", financiado por el BID, por valor de USD 1,5 millón, en el cual participarán Ecuador, Perú, Brasil y Colombia.

CRITERIO 3

La red fluvial del río Morona consolidará el Acuerdo de Paz suscrito entre Ecuador y Perú propiciando el desarrollo de los Centros de Comercio y Navegación en Sarameriza. Los mejoramientos de la navegabilidad del río Napo pretenden dar seguridad a la navegación comercial del Eje Manta-Manaos que constituye un corredor Bioceánico, que se desarrollaría fundamentalmente en Ecuador, Perú, Colombia y Brasil, constituyéndose en un proyecto incluyente. La construcción del Puerto Providencia dinamizará la transferencia de carga de alta eficiencia y rendimiento sobre las márgenes del río Napo en la provincia de Sucumbíos, además de lograr la intermodalidad de la carretera Shushufindi-Coca y su conexión con la red de transporte existente en el Eje Amazónico en Ecuador.

La hidrovía del río Putumayo/Iça hace parte del corredor de transporte multimodal Tumaco – Pasto – Mocoa – Belém do Pará, el cual tiene las siguientes funciones estratégicas: implementar el Eje de desarrollo e integración del sur de Colombia, las zonas del norte ecuatoriano, el Amazonas Peruano y el norte de Brasil; y potenciar la interconexión del interior del continente con la cuenca del Pacífico. Con una mejor infraestructura en canales navegables y en instalaciones portuarias, se consolidará la intermodalidad y se brindarán opciones para la movilización de la carga y pasajeros, lo que conllevará a la reducción de costos de transporte. Este corredor intermodal proporcionará acceso al Océano Pacífico a productos provenientes del norte de Brasil, a través del puerto de Tumaco, lo cual fomentará el comercio entre los países de América del Sur pertenecientes a la zona amazónica

CRITERIO 4

Este corredor del río Morona permitirá la transportación fluvial tanto de carga como de pasajeros, incentivando el turismo y el comercio entre las poblaciones ribereñas del río tanto de Ecuador como de Perú. Impulsará el desarrollo de los Centros de Comercio y Navegación previstos en el Acuerdo de Paz entre Ecuador y Perú, desarrollándose el transporte multimodal de estos sectores.

Al Constituirse la Navegación Fluvial en la zona del río Napo, resulta importante desarrollar esta vía de comunicación hacia el interior de la amazonia en la provincia de Orellana, que permitiría la transportación de carga, fomento de la producción agropecuaria de la zona de influencia y fomento del turismo natural y cultural a lo largo del cauce. Por estar vinculado en una región fronteriza, el estudio e implantación del Puerto Providencia servirá como centro logístico dotado de una infraestructura portuaria necesaria para la transferencia de carga desde Ecuador hacia Perú y Brasil.

Para el mejoramiento de la navegabilidad del río Putumayo, se hará un estudio, financiado por el BID, que analizará los siguientes aspectos, los cuales serán una oportunidad para desarrollar acciones complementarias sobre la cuenca: 1. Análisis ambiental y social 2. Evaluación socio-económica 3. Estudio de oferta y demanda de transporte de carga y pasajeros 4. Elaboración del Plan de Acción Fluvial

EJE ANDINO

CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTA - BUENAVENTURA / QUITO



CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTA - BUENAVENTURA / QUITO

CRITERIO 1

Una de las herramientas de planificación más importantes para el país es el Plan Nacional de Desarrollo el cual contiene los objetivos nacionales y sectoriales de la acción estatal a mediano y largo plazo, las metas nacionales y sectoriales, los procedimientos y mecanismo generales para lograrlos y; las estrategias y políticas en materia económica, social y ambiental que guiarán la acción del Gobierno para alcanzar los objetivos y metas que se hayan definido. De igual manera contiene un Plan de inversiones, el cual contiene la proyección de los recursos financieros disponibles para su ejecución y su armonización con los planes de gasto público.

En este contexto, en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 "Prosperidad para todos" se incluye en el capítulo III -Crecimiento sostenible y competitividad- en el aparte Infraestructura de Transporte: e) Mejoramiento de las condiciones de accesibilidad e intermodalidad: 1. Corredores viales: "El mejoramiento de la capacidad de la infraestructura vial es un importante aporte al fortalecimiento de la competitividad, por lo cual se impulsará la consolidación de corredores que soportan carga de comercio exterior y que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y pasos de frontera a través del programa Dobles Calzadas para la Prosperidad" el cual contempla ambos corredores. Ambos proyectos se encuentran relacionados en la Regionalización Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 "Prosperidad para todos" y el objetivo es llevar todo el corredor a doble calzada.

CRITERIO 2

El corredor vial Bogotá - Cúcuta comprende los siguientes proyectos, a través de los cuales se ejecutarán las obras por lo que la asignación de recursos o la gestión de los mismos se efectuará a través de estos: 1. Concesión DEVINORTE, 2. Concesión Zipaquirá - Palenque que revierte en el 2012 y se espera licitar nuevamente con el alcance de doble calzada, 3. Corredor Prioritario para la Prosperidad Doble calzada Bucaramanga - Pamplona , 4. Doble calzada Pamplona - Cúcuta tramos considerados como de Intervención Temprana y de mediano y largo plazo los cuales serán atendidos a través del Fondo de Adaptación creado en el marco de la Ola Invernal que afecto recién a este país, 5. Cúcuta - Ocaña - Agua Clara proyecto priorizado por el Ministerio de Transporte.

Por su parte el corredor vial Bogotá - Buenaventura comprende los siguientes proyectos, a través de los cuales se ejecutarán las obras por lo que la asignación de recursos o la gestión de los mismos se efectuará a través de estos: 1. Concesión Bosa - Granada - Giradot, 2. Concesión Giradot - Ibagué - Cajamarca, 3. Grandes proyectos asociados a proyectos ejecutados por obra pública como el Túnel II Centenario 4. Calarcá - La Paila que hace parte de la Concesión Autopistas del Café, 5. La Paila - Buga, Concesión Departamental, 6. Buga - Buenaventura.

CRITERIO 3

El corredor vial Bogotá-Buenaventura mejora la conectividad del centro del país con el puerto de Buenaventura por lo que el aumento en el nivel de servicio de este proyecto facilitará la articulación con el tramo Bogotá-Cúcuta, el cual se consolida como un corredor integral llamado Transversal Caracas – Buenaventura que conecta a la República de Venezuela con el Pacífico Colombiano. El corredor fortalecerá la integración de los departamentos de Santander y Norte de Santander en la frontera con Venezuela, ofrecerá un mejor nivel de servicio de acuerdo con las demandas que sobre ese corredor de comercio exterior existen y facilitará la comunicación del interior del país con Venezuela y de este país con el pacífico a través del corredor Buenaventura - Bogotá - Cúcuta.

La sinergia con otros proyectos transfronterizos se potencia a través del proyecto de la cartera de proyectos IIRSA "Mejoramiento de los pasos de frontera en el Departamento de Norte de Santander y el Estado de Táchira".

El aumento de las condiciones de transitabilidad del corredor unido al mejoramiento y optimización de los pasos de frontera en cuanto a procedimientos de control, implementación de tecnología, mejoramiento de las instalaciones, entre otros, generará una sinergia entre ambos proyectos de integración regional.

CRITERIO 4

El desarrollo de los corredores es una oportunidad para promover la figura de Gerencia de Corredores logísticos la cual tiene por objetivo articular los servicios que proveen actores públicos y privados en la gestión de todas las acciones que se realicen sobre un corredor estratégico en el que convergen múltiples flujos comerciales, aunado al desarrollo de infraestructuras logísticas especializadas. Para el caso del Puerto de Buenaventura, se propone una ZAL que atienda los flujos de comercio exterior mediante actividades como: agregación de valor mediante actividades logísticas a la carga de exportación (envasados, etiquetados, presentación de productos, etc); organización de la distribución al interior del país y la consolidación de exportaciones en Buenaventura, reduciendo el transporte interno en contenedor; potenciación de la actividad industrial mediante el régimen de zona franca; mejora de la operativa de la carga de comercio exterior en su paso por la ciudad, tanto en eficiencia como en seguridad.

Por otra parte, respecto al corredor Bogotá - Cúcuta el mejoramiento de los pasos de frontera en el departamento de Norte de Santander y el estado de Táchira permitirá considerar un Plan de Desarrollo para la región del área de influencia que analice los impactos ambientales y sociales que pueda generar el proyecto. Entre otros, deberá considerar los impactos por la infraestructura que se desarrolle y por el cambio de actividades de la población afectada y presentar las medidas de mitigación y acciones dirigidas a reducir o evitar los impactos negativos en la población fronteriza afectada.

*Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte

EJE ANDINO

INTERCONEXION FRONTERIZA COLOMBIA – ECUADOR



INTERCONEXION FRONTERIZA COLOMBIA – ECUADOR

CRITERIO 1

Una de las herramientas de planificación más importantes para el país es el Plan Nacional de Desarrollo el cual contiene los objetivos nacionales y sectoriales de la acción estatal a mediano y largo plazo, las metas nacionales y sectoriales, los procedimientos y mecanismo generales para lograrlos y; las estrategias y políticas en materia económica, social y ambiental que guiarán la acción del Gobierno para alcanzar los objetivos y metas que se hayan definido. De igual manera contiene un Plan de inversiones, el cual incluye la proyección de los recursos financieros disponibles para su ejecución y su armonización con los planes de gasto público.

En este contexto, en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 "Prosperidad para todos" se incluye en el capítulo III -Crecimiento sostenible y competitividad- en el aparte Infraestructura de Transporte: f) Consolidación de nodos de transferencia y mejoramiento de la gestión aérea y portuaria, el tema de Pasos de Frontera el cual expone que se trabajará por el fortalecimiento de las relaciones binacionales, para lo cual atenderá el desarrollo de los proyectos de infraestructura en las zonas de integración fronteriza que sean consideradas de interés nacional. Como complemento de lo anterior, en el capítulo VII "Soportes transversales de la prosperidad democrática", se expone en el aparte sobre facilitación del comercio la necesidad de avanzar en la integración de los trámites y controles en los pasos de frontera en el modo terrestre, así como en la adecuación y fortalecimiento de la infraestructura común en dichos pasos con esas naciones.

Adicionalmente en el aparte: e) Mejoramiento de las condiciones de accesibilidad e intermodalidad: 1. Corredores viales, que "con el propósito de mejorar la conectividad transversal de la configuración vial del país, el Ministerio de Transporte a través del Invia, implementará el programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad CPP, que articule los corredores troncales, facilite la conectividad y garantice la accesibilidad regional, con base en la revisión, culminación y experiencia adquirida en programas en desarrollo" pág 206. Por lo anterior la ejecución de este CPP denominado "San Miguel - Santa Ana", se encuentra priorizado por el Gobierno Nacional.

Estos proyectos se encuentran en la Regionalización Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 "Prosperidad para todos" que expone que "estos proyectos se encuentran en etapa de estudios ambientales, técnicos de pre-inversión y/o evaluación y existe el compromiso del Gobierno Nacional para su estructuración". De manera complementaria la ejecución de estos pasos de frontera y el mejoramiento del puente se encuentran priorizados en el marco de la Comisión de Vecindad e integración Colombo - Ecuatoriana de acuerdo con los compromisos relacionados en las actas de la Subcomisión binacional de infraestructura y ratificados el 26 de agosto de 2010 en la Reunión de los Ministros de Relaciones Exteriores de Colombia y Ecuador.

CRITERIO 2

En el marco de IIRSA los países de Colombia y Ecuador, con el propósito de desarrollar los CEBAF en los pasos fronterizos, solicitaron al BID recursos de cooperación técnica no reembolsable por valor de USD 480 mil dólares para desarrollar el estudio denominado "Optimización y facilitación de los pasos de frontera Colombia - Ecuador en Rumichaca y San Miguel". El estudio inició en el mes de marzo de 2010, es realizado por la Empresa consultora EPYPSA y tiene como fecha estimada de finalización el mes de septiembre de 2011.

Los objetivos del estudio son: 1. Identificar y proponer alternativas de optimización y facilitación de los pasos de frontera, 2. Formular Planes de Acción, concertados de corto, mediano y largo plazo, 3. Incluir un componente de apoyo económico y social para la zona de influencia; y cuenta con dos fases, I de diagnóstico e identificación de alternativas y II de factibilidad.

A la fecha se encuentra concluida la Fase I en la que se adelantó un diagnóstico de la situación actual de los dos pasos de frontera, lo cual permitió hacer el análisis sobre la normatividad vigente, los controles que se efectúan, las prácticas inadecuadas, la infraestructura existente y la situación socioeconómica de la zona de influencia. Con base en el diagnóstico, se formularon las alternativas de mejoramiento para el funcionamiento de los pasos de frontera, las cuales fueron analizadas por las autoridades involucradas en cada uno de los países, obteniendo como resultado la definición de una alternativa por cada paso que está siendo estudiada a nivel de factibilidad.

De igual manera para el mejoramiento del puente se solicitó a la CAF recursos de cooperación técnica no reembolsable por valor de USD 342 mil dólares para desarrollar los "Estudios y diseños del nuevo puente internacional de Rumichaca e infraestructura vial complementaria y evaluación estructural del actual puente". El estudio se adjudicó al consorcio Frontera Activa conformado por las empresas (TYPASA-PROEZA), tiene como fecha estimada de finalización marzo del año 2012.

Por su parte, el proyecto "MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOCA-SANTA ANA-SAN MIGUEL" tiene estudios y diseños definitivos (concluidos el 31 de mayo de 2011). El tramo Santa Ana - San Miguel cuenta con recursos asignados desde el 2009 y vigencias futuras hasta el 2013. Por su parte el tramo Mocoa - Santa Ana se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional BPIN, a través del proyecto "Mejoramiento y mantenimiento carretera Puente San Miguel - Espinal, de la Troncal del Magdalena" Cod BPIN 0041001260000, lo cual indica que el proyecto cuenta con recursos para su ejecución.

El nuevo contrato debe considerar la realización de Consulta Previa* con comunidades indígenas y afrodescendientes que se encuentran en dicha zona.

*Para el Ministerio del Interior y de Justicia la consulta previa es un "derecho fundamental individual y colectivo de los grupos étnicos que les garantiza la participación y el acceso a la información sobre los programas y proyectos que se piensan realizar en su territorio, con el objetivo de lograr identificar los impactos positivos y negativos que puedan ocasionarle a la comunidad.

CRITERIO 3

Para el paso de frontera de Rumichaca la sinergia se da principalmente a través del mejoramiento del puente de Rumichaca el cual ayudará a mejorar los niveles de servicio para los usuarios del puente, lo que se traduce en un ahorro en tiempo de viaje, mayor comodidad y reducción de los costos de operación, generando incentivos de producción y así una mayor competitividad que contribuye directamente en mejorar el libre comercio entre ambos países.

De manera complementaria en el marco del estudio de pasos de frontera Colombia-Ecuador, se elaborará un Plan de Desarrollo que será un instrumento, de mediano y largo plazo, para la implementación de las acciones y obras de infraestructura necesarias realizar para la optimización y facilitación de los mismos, de igual modo propenderá por reducir los costos del transporte a través del mejoramiento y pavimentación de este corredor vial en un 16%, lo que impactará el uso del corredor y por tanto el funcionamiento del paso de frontera en San Miguel. Las acciones deben ser alcanzables y sus estimaciones en el tiempo deben considerar las posibilidades reales presupuestales de cada país, adicionalmente debe tener un orden, una secuencia gradual y entes responsables por país. Se espera que este Plan sea acordado por los dos Cancilleres, a través de un acuerdo marco.

Para el paso de frontera de San Miguel la sinergia con otros proyectos transfronterizos se da principalmente con el proyecto propuesto "Mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel" el cual permitirá el desarrollo y dará funcionalidad al Paso de Frontera en San Miguel.

Adicionalmente, el desarrollo del proyecto: "Mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel" contribuirá a la conectividad de la zona sur, centro y norte de Colombia, en los límites con el Mar Caribe con provincias amazónicas del norte y centro de Ecuador (Tena, Puyo) y áreas en el sur de Ecuador (Loja).

CRITERIO 4

En el marco del estudio de pasos de frontera entre Colombia - Ecuador se espera desarrollar un Plan de desarrollo que contenga programas de mejoramiento de las condiciones de vida de la población afectada por las actividades del paso fronterizo, en especial aquellas dirigidas a la población desplazada de sus actividades por la transformación de la operación de control y de las instalaciones de ambos pasos de frontera.

Con relación a la región en la cual se ubica el proyecto: "Mejoramiento y pavimentación del tramo Mocoa - Santa Ana - San Miguel" (Departamento del Putumayo), esta ocupa el octavo lugar entre los departamentos con mayor presencia de indígenas en el territorio colombiano, con 44.515 de los 1.392.623 indígenas del país, los índices de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) en el Departamento de Putumayo se han caracterizado por ser superiores al promedio nacional. Existe un alto porcentaje de población con necesidades básicas insatisfechas, y el ingreso per cápita representa alrededor del 40% del que registra el país; lo cual representa una oportunidad para la puesta en marcha de una Plan de desarrollo económico y social para la región. Es por esta razón que este proyecto se articula estratégicamente con el estudio de pasos de frontera entre Colombia - Ecuador el cual espera desarrollar un Plan de desarrollo con las características anteriormente mencionadas.

EJE ANDINO

SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA

COLOMBIA - VENEZUELA



SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA

CRITERIO 1

Una de las herramientas de planificación más importantes para el país es el Plan Nacional de Desarrollo el cual contiene los objetivos nacionales y sectoriales de la acción estatal a mediano y largo plazo, las metas nacionales y sectoriales, los procedimientos y mecanismo generales para lograrlos y; las estrategias y políticas en materia económica, social y ambiental que guiarán la acción del Gobierno para alcanzar los objetivos y metas que se hayan definido. De igual manera contiene un Plan de inversiones, el cual incluye la proyección de los recursos financieros disponibles para su ejecución y su armonización con los planes de gasto público.

En este contexto, en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 "Prosperidad para todos" se incluye en el capítulo III -Crecimiento sostenible y competitividad- en el aparte Infraestructura de Transporte: f) Consolidación de nodos de transferencia y mejoramiento de la gestión aérea y portuaria, el tema de Pasos de Frontera el cual expone que se trabajará por el fortalecimiento de las relaciones binacionales, para lo cual atenderá el desarrollo de los proyectos de infraestructura en las zonas de integración fronteriza que sean consideradas de interés nacional. Como complemento de lo anterior, en el capítulo VII "Soportes transversales de la prosperidad democrática", se expone en el aparte sobre facilitación del comercio la necesidad de avanzar en la integración de los trámites y controles en los pasos de frontera en el modo terrestre, así como en la adecuación y fortalecimiento de la infraestructura común en dichos pasos con esas naciones.

Estos proyectos se encuentran en la Regionalización Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 "Prosperidad para todos" que expone que "estos proyectos se encuentran en etapa de estudios ambientales, técnicos de pre-inversión y/o evaluación y existe el compromiso del Gobierno Nacional para su estructuración".

CRITERIO 2

En el marco del proceso sectorial de facilitación de pasos de frontera de IIRSA, se desarrolló un estudio denominado "Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica - Programa de Proyectos Piloto en Pasos de Frontera – Fase II - Asistencia Técnica Bilateral y Apoyo en Implementación de Ejercicios de Controles Integrados" realizado en el año 2003, en el cual se seleccionaron 4 pasos de frontera para los cuales se estudio un conjunto de alternativas (institucionales, operativas, de gestión, infraestructura, etc.) tendientes a lograr una mayor eficiencia e integración en su desarrollo, de igual forma se apoyaron técnicamente las negociaciones de los gobiernos involucrados en la concreción de un anteproyecto consensuado de mejora en cada uno de ellos. Uno de los 4 pasos seleccionados fue Cúcuta-San Antonio para el cual se propuso lo siguiente:

Corto Plazo:

- . CEBAF único en Villa del Rosario para carga y pasajeros: Redefinición de las instalaciones del CENAF de Villa del Rosario; Implica la eliminación de los controles en San Antonio.
- . CEBAF único en Ureña para carga y pasajeros: Implica la eliminación de los controles en El Escobal del lado colombiano, que se desarrolla en forma precaria por limitaciones de espacio.

Mediano y Largo Plazo:

- . Construcción del anillo vial San Antonio – Ureña
- . Construcción de un nuevo puente en Tienditas
- . CEBAF BIDIRECCIONAL único para cargas y pasajeros en el nuevo puente en Tienditas (para Comex): CEBAF con características de Centro Logístico Integral, para almacenamiento, trasbordo y distribución de cargas que se integre con el nuevo puente. Se requiere definir en qué país quedará la instalación.
- . La Fría-Guarumito: Nueva Interconexión Vial de Colombia con Venezuela: La CAF ha otorgado financiación parcial de los estudios de factibilidad para la construcción de una carretera y tres puentes por la zona norte del Táchira y de Norte de Santander denominado Corredor Vial La Fría-Guarumito. Posteriormente se deberá incorporar la construcción de un CEBAF en algunos de los dos países.

CRITERIO 3

El desarrollo del proyecto contemplará la elaboración de un Plan de Desarrollo el cual será un instrumento, de mediano y largo plazo, para la implementación de las acciones y obras de infraestructura que sea necesario realizar para la optimización y facilitación de los Pasos de Frontera. Las acciones deben ser alcanzables y sus estimaciones en el tiempo deben considerar las posibilidades reales presupuestales de cada país. Las acciones deben tener un orden, una secuencia gradual y entes responsables por país. Se espera que este Plan sea acordado por los dos Cancilleres, a través de un acuerdo marco.

CRITERIO 4

En el marco del estudio que se espera contratar para los pasos de frontera entre Colombia - Venezuela, se buscará desarrollar un Plan de desarrollo que contenga programas de mejoramiento de las condiciones de vida de la población afectada por las actividades del paso fronterizo, en especial aquellas dirigidas a la población desplazada de sus actividades por la transformación de la operación de control y de las instalaciones de ambos pasos de frontera.

EJE ANDINO

CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA

(CEBAF) DESAGUADERO



CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO

CRITERIO 1

El Proyecto forma parte del Grupo 8 (Conexión Perú - Bolivia, Huancayo - Ayacucho - Tarija - Bermejo) del Eje Andino (AND47) y también formó parte de los proyectos priorizados por IIRSA en la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005 - 2010, donde no se logró culminar su construcción en el período señalado, razón por la cual debe ser considerado en la cartera de proyectos priorizados para el período 2012 - 2016.

Existe el compromiso de ambos países para avanzar en la construcción de este control fronterizo, para facilitar el tránsito de personas, mercancías y vehículos; contribuyendo de esta forma a agilizar el comercio internacional y el turismo entre Perú y Bolivia y otros destinos de mayor alcance.

CRITERIO 2

El Proyecto se encuentra en la etapa de Per-ejecución. Se viene desarrollando el proceso de selección para elaborar el Estudio Definitivo para la construcción del CEBAF. Se estima iniciar las obras en el segundo trimestre del 2012.

Se cuenta con financiamiento del BID para la elaboración de estudios y ejecución de las obras.

CRITERIO 3

El comercio internacional entre Perú y Bolivia se realiza mayormente por la localidad de Desaguadero.

Entre ambos países existe una carretera asfaltada en buenas condiciones de transitabilidad. En el año 2001 culminó la construcción de una variante en el lado peruano y el nuevo puente internacional, en donde en una zona contigua se ha proyectado construir el CEBAF Perú.

Adicionalmente, en la localidad de Desaguadero, a ambos lados de la frontera y en el ámbito del puente antiguo se desarrolló un intensivo comercio fronterizo, muchos de los cuales están ligados a la informalidad e ilegalidad, que es necesario controlar y regular.

En conjunto, el comercio exterior entre Perú y Bolivia se irradia en el lado peruano a toda la Macro Región Sur e inclusive a la ciudad de Lima y por el lado boliviano tiene sus alcances hasta el departamento de Santa Cruz, de donde proviene carga de soya principalmente.

CRITERIO 4

Para la adecuada operatividad del CEBAF Desaguadero se requiere estandarizar los marcos regulatorios para el tránsito de vehículos entre Perú y Brasil; así mismo será necesario implementar medidas para combatir el comercio informal e ilegal a través de un ordenamiento del comercio en la zona fronteriza.

EJE ANDINO

AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO

SULLANA - AGUAS VERDES



AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES

CRITERIO 1

El Proyecto forma parte del Grupo 5 del Eje Andino (AND28) y se encuentra priorizada en el Plan Binacional de Integración Fronteriza Perú-Ecuador (Eje Vial Nº 1: Guayaquil - Piura). Asimismo, está considerado en el Programa de Concesiones Viales del Perú, Plan Intermodal de Transportes (PIT) 2004 - 2023 y Plan Bicentenario: el Perú hacia el 2021 (aprobado en junio 2011). Actualmente el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha encargado a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSION) iniciar el proceso de promoción para entregar en concesión al sector privado la ejecución de las obras, operación y mantenimiento de este Proyecto. Se tiene programado convocar la concesión en el IV Trimestre del 2011. Se estima una inversión de US\$ 90,3 millones. En el año 2009 ha concluido las obras de mantenimiento periódico en este tramo con una inversión de US\$ 15.5 millones y la construcción de la Variante Internacional de 8.8 Km. (US\$ 40,5 millones).

CRITERIO 2

El proyecto se encuentra en la etapa de Pre-ejecución. PROINVERSION viene ejecutando los estudios de estructuración financiera para convocar la concesión. Las obras de rehabilitación serán ejecutadas en el marco de la concesión. Con recursos públicos se ejecutaran la rehabilitación de un conjunto de puentes, para los cuales actualmente se vienen elaborando los expedientes técnicos y tiene comprometido recursos para iniciar su ejecución en el año 2012. La carretera Sullana - Aguas Verdes y su proyección en territorio ecuatoriano constituye el principal medio para articular el comercio internacional y el turismo por carretera entre el norte peruano y el sur del Ecuador. Las inversiones para mejorar la vía Sullana - Aguas Verdes están comprometidas en el marco de los compromisos asumidos por el Perú en el Plan Binacional de Integración Fronteriza Perú - Ecuador, emanados de la firma del Acuerdo e Paz suscrito entre ambos países en el año 1998.

CRITERIO 3

Las inversiones para mejorar la vía Sullana - Aguas Verdes están comprometidas en el marco de los compromisos asumidos por el Perú en el Plan Binacional de Integración Fronteriza Perú - Ecuador, emanados de la firma del Acuerdo de Paz suscrito entre ambos países en el año 1998. El Plan Binacional de Integración Fronteriza Perú - Ecuador comprende la ejecución de un conjunto de proyectos en diversos sectores (Transportes, Comunicaciones, Energía, Educación, Salud, Turismo, medio ambiente y otros). En materia vial comprende la ejecución de 5 Ejes Viales, de los cuales el de mayor avance por el volumen de tránsito es el Eje Vial Nº 1: Guayaquil - Piura. El Plan Binacional es una estrategia diseñada por ambos países con el objeto de elevar el nivel de vida de las poblaciones del norte y nor-orientes del Perú y del sur y orientes del Ecuador, realizando actividades y ejecutando proyectos que permitan integrar económicamente la región, acelerar su desarrollo productivo y social, y superar la situación de atraso respecto al resto de los territorios de estos países. La ejecución del Plan Binacional está prevista hasta el año 2013. La administración del Plan Binacional se realiza a través de organismos establecidos en ambos países: Plan Binacional Capítulo Ecuador y Plan Binacional Capítulo Perú.

CRITERIO 4

Con financiamiento de la Unión Europea se avanzó en la construcción de la primera etapa de los Centros Binacionales de Atención Fronteriza (CEBAF) de Ecuador y Perú, con el objeto de facilitar el control fronterizo de personas, mercancías y vehículos, construidos en la Variante Internacional lado Ecuador y lado Perú respectivamente. Asimismo, en el marco de Comunidad Andina se viene trabajando en la armonización de las normas referidas al transporte, necesitándose profundizar este proceso. Aún existen problemas relativos al trasbordo de carga en la frontera.

EJE CAPRICORNIO

CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA



CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA

CRITERIO 1

Este proyecto pertenece a la Cartera del COSIPLAN y a los Planes Nacionales de Desarrollo de ambos países. El mismo está presente tanto en las declaraciones de cumbres presidenciales como ministeriales. Asimismo tiene un Acuerdo por canje de notas reversales, creando la Comisión Mixta Argentino-Boliviana para la construcción de un nuevo Puente entre Salvador Mazza y Yacuiba, firmada en el año 1998. Asimismo se protocolizó ante la ALADI a través del Vigésimo Sexto Protocolo Adicional al Acuerdo de alcance parcial 36.

CRITERIO 2

Como resultado del estudio realizado por la consultora SETEC surge como alternativa para resolver las dificultades en el área, la ejecución de un nuevo puente internacional, al oeste del cruce actual. También se realizarán los accesos viales al puente desde ambos países y un centro de frontera para control integrado con única cabecera en territorio argentino. El puente actual permanecerá para tránsito vecinal fronterizo (TVF).

Las características de las obras del nuevo cruce son las siguientes: Longitud total de los accesos viales: 9,7 Km. (5,5 Km. en territorio argentino y 4,2 Km. en territorio boliviano). Puente Internacional: 30 m. de longitud, 2 carriles. Movimiento de Tierra: Terraplén: 228.536 m³ y Desmonte: 293.741 m³. Centro de Frontera: 24,8 has. de terreno. Consiste en Edificios para la realización de las tareas de control, para los dos países.

Se ha previsto, además, la construcción de tres islas de estacionamiento, con comodidades para 100 camiones, para vehículos que transportan cargas de tipo generales y una isla para estacionamiento de vehículos que transporten cargas peligrosas, en el área de cada país, con capacidad para 20 vehículos.

CRITERIO 3

El nuevo puente al permitir descongestionar actual, dado que este sería solo peatonal, consolida las redes de alcance regional y se constituye en un elemento de conectividad e integración regional. Se requiere que los accesos al puente en ambos países estén pavimentados.

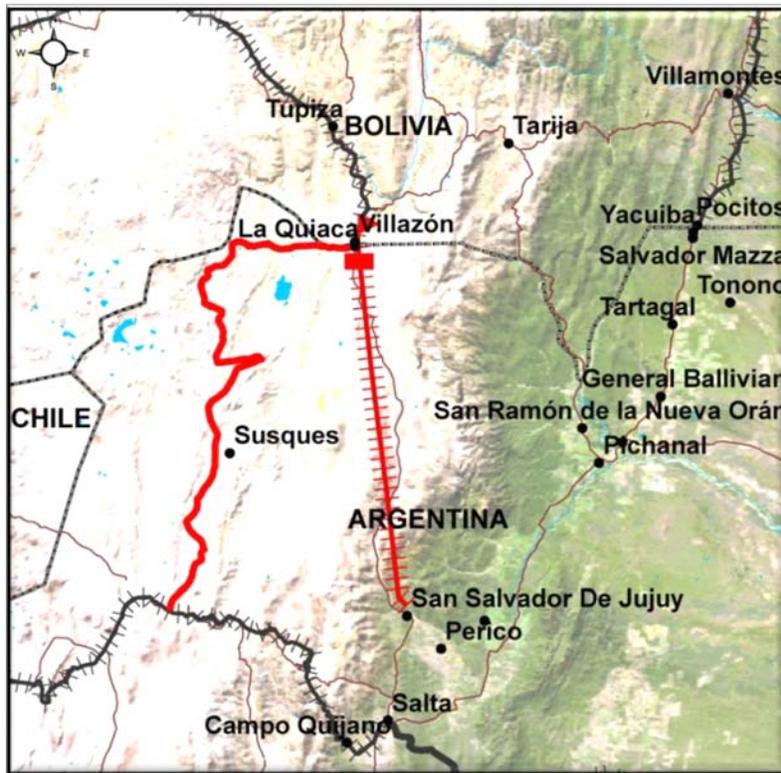
Dicha infraestructura es necesaria para dar fluidez al tráfico binacional, posicionando a la zona como un nodo integrador parte del sistema de infraestructura vial como corredor sur-norte y de servicios para la integración suramericana.

CRITERIO 4

Requiere de un programa de acciones complementarias vinculadas con la franja fronteriza involucrando la infraestructura en el paso, la gestión del centro de frontera, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, las oportunidades de integración productiva y de logística de forma tal de mejorar la calidad de vida de los habitantes que conforman el área fronteriza.

EJE CAPRICORNIO

CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA



CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA

CRITERIO 1

Cada uno de los proyectos que conforman este proyecto estructurado pertenecen a la Cartera del COSIPLAN y están incluidos en los Planes Nacionales de ambos países.

CRITERIO 2

Este proyecto estructurante cuenta con los siguientes estudios:

De prefactibilidad para la rehabilitación del ferrocarril desde Jujuy hasta La Quiaca.

En elaboración por parte de la Dirección Nacional de Vialidad el proyecto para la pavimentación de la ruta nacional 40 corredor minero

En estudio por la provincia de Jujuy el nuevo puente y centro de frontera entre La Quiaca y Villazón.

Cabe destacar que el nuevo puente permitirá el descongestionamiento vehicular y mejora en la circulación peatonal fronteriza.

Asimismo la nueva traza de la ruta del corredor minero, se vincula con Bolivia con toda la zona de Uyuni, donde también existe un amplio potencial minero, conformando de esta manera un eje fundamental para el desarrollo de dicho sector. Por otra parte la rehabilitación del ferrocarril recuperará el vínculo de transporte entre ambos países.

CRITERIO 3

Al considerar el nuevo puente y centro de frontera entre La Quiaca y Villazón en conjunción con la nueva traza de la ruta del corredor minero y la rehabilitación del ferrocarril desde Jujuy hasta la Quiaca el proyecto estructurante consolida las redes de alcance regional y se constituye en un elemento de conectividad e integración regional.

CRITERIO 4

Requiere de un programa de acciones complementarias vinculadas con la franja fronteriza involucrando la infraestructura en el paso, la gestión del centro de frontera, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, las oportunidades de integración productiva y de logística de forma tal de mejorar la calidad de vida de los habitantes que conforman el área fronteriza.

EJE CAPRICORNIO

CORREDOR FERROVIARIO BIOCEANICO

PARANAGUA - ANTOFAGASTA



CORREDOR FERROVIARIO BIOCEANICO PARANAGUA - ANTOFAGASTA

CRITERIO 1

La rehabilitación y mejoramiento de los tramos que conforman este corredor están incluidos en los planes nacionales de los países que integran el Corredor y en la Cartera del COSIPLAN.

CRITERIO 2

En la VI reunión del Grupo de Trabajo de integración ferroviaria del Corredor Bioceánico Atlántico Pacífico se presentaron el informe de los estudios realizados con financiación del BNDES, en carácter referencial y no vinculante, como también los avances correspondientes a los tramos en cada uno de los países.

Tramo Argentina : Reconstrucción del Ramal C3 Salta - Barranqueras - Avia Terai - Rosario con préstamo de China acordado en julio 2010. Asimismo para la zona de Puerto Bermejo - Pilar se va a llamar a licitación para estudiar la localización del puente ferroviario.

Ramal C12: recuperación y mantenimiento entre progresiva 1090 -1124 en ejecución, como así también entre el km 1373 y 1474.

Tramo Brasil: El proyecto está incluido en el Programa de Aceleración del Crecimiento de Brasil (PAC) para la elaboración de estudios y proyectos. En Brasil, el proyecto incluye: i) la construcción de un puente internacional ferroviario sobre el río Paraná, en la frontera Brasil-Paraguay; ii) la construcción del tramo Cascavel - Foz do Iguaçu, con aproximadamente 170 km de extensión; y iii) la construcción de la variante ferroviaria entre Guarapuava y Engenheiro Bley y la ampliación del tramo Paranagua - Cascavel.

En relación al tramo Cascavel - Foz do Iguaçu, la concesionaria FERROESTE informó que posee los estudios y el proyecto de ingeniería para la construcción del referido tramo, que, sin embargo, necesitan ser actualizados.

Para la construcción del puente internacional ferroviario, aún se requiere la firma de un Acuerdo Bilateral entre los dos países.

Tramo Paraguay: En estudio.

CRITERIO 3

A construção da ferrovia bioceânica conectando 4 países representa a consolidação da conectividade regional.

CRITERIO 4

Para estabelecer a interconexão ferroviária em bitola métrica, desde o Porto de Paranaguá, no Brasil, até o Porto de Antofagasta, no Chile, passando pelo Paraguai e pela Argentina, é preciso coordenar um marco jurídico-institucional entre os países envolvidos e as respectivas operadoras ferroviárias. A implantação da ferrovia promoverá oportunidades de integração produtiva e logística que deverão ser analisadas. A ferrovia fortalecerá atividades econômicas ao possibilitar aos produtos a conexão bioceânica.

EJE CAPRICORNIO

CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA



CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA

CRITERIO 1

Este proyecto estructurado comprende tres proyectos individuales que pertenecen a la Cartera del COSIPLAN: (i) 'Nodo Clorinda - Asunción que es binacional entre Argentina y Paraguay'; (ii) 'Nuevo puente Presidente Franco - Porto Meira, binacional entre Brasil y Paraguay'; y (iii) 'Concesión mejoramiento de rutas 2 y 7 Asunción Ciudad del Este', correspondiente a Paraguay.

Con respecto al 'Nodo Clorinda - Asunción', está incluido además en el Plan Estratégico Territorial de Argentina, desarrollado en la Subsecretaría de Planificación Territorial del Ministerio de Planificación de Nación. Asimismo, posee Acuerdo Binacional y está presente en las declaraciones de cumbres presidenciales como ministeriales.

El proyecto individual 'Nuevo puente Presidente Franco - Porto Meira, binacional entre Brasil y Paraguay' corresponde a la construcción del segundo puente internacional sobre el río Paraná, en la frontera Paraguay-Brasil. El Acuerdo entre los dos gobiernos para la ejecución del proyecto fue firmado el 08 de diciembre de 2005, aprobado por el Congreso paraguayo el 25 de mayo de 2007 y por el Congreso brasileño el 18 de septiembre de 2008. El proyecto está presente en varios de los Comunicados Conjuntos de los Presidentes de Brasil y Paraguay (21.05.2007; 25.07.2009) y está siendo discutido por la Comisión Mixta Brasil-Paraguay.

El proyecto integra el Programa de Aceleración de Crecimiento (PAC) de Brasil y para 2011 tiene asignado USD 12,5 millones (R\$ 21,2 millones).

CRITERIO 2

Con respecto al 'Nodo Clorinda - Asunción', se está trabajando para realizar el llamado a licitación del estudio de factibilidad.

El nuevo puente entre 'Presidente Franco - Porto Meira' cuenta con proyecto básico aprobado. El Proyecto Ejecutivo del puente debe estar concluido hasta fines de 2011, cuando será sometido a la Comisión Mixta para ser refrendado.

Respecto a la concesión y mejoramiento de las rutas 2 y 7, se encuentra en el parlamento paraguayo la solicitud de aprobación para dar inicio a los estudios respectivos. El proyecto permitirá la descongestión promoviendo la agilidad entre los sistemas de transporte entre los tres países. Asimismo la mejora de la infraestructura y gestión en el centro de frontera existente influirá en el ordenamiento y mejora en la calidad de vida de los habitantes que transitan dicha franja fronteriza.

CRITERIO 3

Consolida las redes de alcance regional y se constituye en un elemento de conectividad e integración regional. El puente es necesario para dar fluidez al flujo de personas y mercancías entre los países involucrados, posicionando a la zona como un nodo integrador existiendo sinergias entre los tres proyectos de forma tal que se requiere de coordinación para lograr el objetivo que es la descongestión y ordenamiento de la región permitiendo la conectividad este - oeste y de servicios para la integración suramericana.

CRITERIO 4

En el caso del puente en la frontera Paraguay-Brasil, se requiere definir el paso de frontera asociado.

En todo el proyecto estructurado, existen grandes oportunidades de integración productiva y logística, con vista a mejorar la calidad de vida de los pueblos de los países involucrados. Para tanto, un insumo importante es el resultado de la aplicación de la metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg) para el Grupo de Proyectos 3 del Eje de Capricornio.

EJE CAPRICORNIO

LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)



LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)**ITAIPU - ASUNCION****CRITERIO 1**

El proyecto forma parte del grupo 3 (Asuncion - Paranagua) del Eje Capricornio. Actualmente se encuentra en ejecución, con fondos provenientes del FOCEM, con aporte adicional del Gobierno brasileño y del Tesoro Nacional paraguayo.

CRITERIO 2

El proyecto se encuentra en ejecución con los estudios correspondientes y con un plazo de ejecución de 36 meses.

CRITERIO 3

El proyecto contempla la interconexión con otras líneas de transmisión dentro del territorio nacional, como la de Yacyretá, Ayolas, Carayao y vínculos con Argentina y Brasil, por medio de Yacyretá e Itaipú.

CRITERIO 4

El proyecto busca reducir el déficit energético de sectores del territorio para el desarrollo de los mismos. Además es necesario implementar medidas para la facilitación de la transmisión y la comercialización de energía a nivel regional.

AYOLAS - CARAYAO**CRITERIO 1**

El proyecto forma parte del Grupo 3 (Asunción - Paranagua) del Eje Capricornio. Actualmente se encuentra en etapa de ejecución, con fondos provenientes del Banco Interamericano de Desarrollo y del Tesoro Nacional paraguayo.

CRITERIO 2

El proyecto se encuentra en ejecución con los estudios correspondientes.

CRITERIO 3

El proyecto contempla la interconexión con otras líneas de transmisión dentro del territorio nacional, como la línea de transmisión de 500 KV (Itaipú-Asunción).

CRITERIO 4

El proyecto busca reducir el déficit energético de sectores del territorio para el desarrollo de los mismos. Permitirá incrementar el intercambio de energía con la Argentina a través de la interconexión en 220 KV existente entre las localidades de Clorinda, (AR) y Gurambaré (PY).

EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS



REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS

CRITERIO 1

El emprendimiento está incluido en el Plan Plurianual 2008-2011, a través de las acciones “202C – Mantenimiento de Tramos Viales - en la carretera BR-174 - en el Estado de Amazonas” y “206Z - Mantenimiento de Tramos Viales - en la carretera BR-174 - en el Estado de Roraima”. En el año 2011, dichas acciones cuentan con remanentes a ser pagados que suman R\$ 231 millones, que corresponden a aproximadamente USD 144,4 millones.

Según informaciones del Ministerio de Transportes de Brasil, en el Estado de Roraima se concluyeron el 24 de marzo de 2010 las obras de restauración de un tramo de 126 km y se autorizó el inicio de la restauración de 265 km más. En el tramo restaurado entre las ciudades de Caracará y Boa Vista, en Brasil, se invirtieron R\$ 103 millones. La obra fue ejecutada dentro del cronograma previsto, con un grado de calidad satisfactorio para sus usuarios. Los tramos que recibieron la orden de servicio para el inicio de obras están ubicados entre Caracará y la frontera con el Estado de Amazonas, en Brasil. Tales servicios fueron divididos en tres lotes: del Igarapé Arruda (km 102,8) al Igarapé Seabral (km 82,5), con 79,6 km de extensión, a un costo de R\$ 119,6 millones; del Igarapé Seabra (km 182,5) al Igarapé Caleffi (km 281,6), con 99 km de extensión, a un costo de 139,4 millones; y del Igarapé Caleffi (km 281,6) a Caracará (km 361,2), con 86,6 km de extensión, a un costo de 118,1 millones. De esta manera, la inversión total del Gobierno Federal para este tramo será de R\$ 377 millones.

En lo que atañe a las obras de restauración / mantenimiento de tramos de la carretera BR-174, en el Estado de Amazonas, Brasil, se ejecutarán servicios de Restauración con Mantenimiento – CREMA 2ª Etapa en la carretera BR-174/AM (Estado de Amazonas), a saber: Lote: Único; Carretera: BR 174/AM; Tramo: Div. MT (Estado de Mato Grosso) /AM; Div. AM/RR (Estado de Roraima); Subtramo: Entr. Carretera AM-010 (Igarapé-Lajes); Segmento: km 883,8.

CRITERIO 2

Ya se han realizado los estudios de viabilidad técnica.

CRITERIO 3

La recuperación de la Carretera Caracas-Manaos constituirá una contribución a la integración entre Brasil y Venezuela, dado que la interconexión vial se da a través de la carretera BR-174, en Brasil, y de la Troncal 10, en Venezuela. Del lado brasileño, la carretera está en malas condiciones, lo cual dificulta el tránsito entre ambos países y, del lado venezolano, la carretera debe recibir permanentemente tareas de mantenimiento.

CRITERIO 4

El proyecto requiere de gran atención para con la protección y la preservación del medio ambiente, pues atraviesa la selva amazónica. Sin embargo, el daño se ve disminuido por el hecho de que el proyecto se ocupa de la recuperación de una carretera ya existente. Hay un gran potencial de integración productiva y logística, principalmente entre el norte de Brasil y el sur de Venezuela. La recuperación de la carretera acarreará importantes beneficios para las comunidades.

EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN



RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN

CRITERIO 1

La Estrategia de Desarrollo Nacional de Gobierno de Guyana se formuló a partir de la intensa colaboración entre los sectores público y privado e identificó a la carretera Linden-Lethem como el vínculo entre el norte y el sur prioritario en la red de transporte de Guyana. Como resultado de los acuerdos bilaterales entre los gobiernos de Guyana y Brasil sobre la necesidad de mejorar la red vial, se llevó a cabo un estudio de factibilidad en 1989 con fondos de la Unión Europea y luego, en 1994, el Gobierno de Guyana encomendó una evaluación de impacto ambiental. Un segundo estudio de factibilidad se realizó en 2000. Ambos estudios recomendaron mejorar los caminos de ripio con nuevas estructuras de drenaje.

CRITERIO 2

En la actualidad, el gobierno de Guyana considera de importancia completar la primera fase del proyecto, que consiste en actualizar el estudio de factibilidad y los estudios ambientales al igual que completar los diseños preliminares. Se efectuó un estudio de factibilidad para la carretera Linden-Lethem a cargo del Gobierno de Guyana junto con el Banco Interamericano de Desarrollo. El estudio fue ejecutado por una firma internacional de consultoría y se presentó en abril de 2011. En estos momentos se encuentra en proceso de revisión para su aceptación final.

CRITERIO 3

La finalización de la carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Linden contribuirá a la integración entre Brasil y Guyana ya que la conexión actual es poco satisfactoria, con un tramo sin pavimentar de más de 400 km.

CRITERIO 4

El proyecto exige la mayor atención a la protección y la preservación del medioambiente dado que atraviesa la selva de la zona de Iwokrama. Otra iniciativa de relevancia es la identificación de oportunidades de integración productiva y logística entre Boa Vista y Bonfim en Brasil y toda la región de Guyana atravesada por la carretera, con miras a beneficiar las comunidades afectadas por la obra de pavimentación.

EJE DEL ESCUDO GUAYANÉS

RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCION DEL PUENTE SOBRE EL RIO CORENTINE



RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCION DEL PUENTE SOBRE EL RIO CORENTINE

CRITERIO 1

El corredor se halla en la región con la mayor cantidad de recursos naturales de Surinam, especialmente la bauxita. El Gobierno de Surinam nuevamente se encuentra en conversaciones con posibles inversores en un emprendimiento de minería a gran escala en la zona de la cadena de Bakhuys. Se espera que el tránsito aumente y que la inversión prevista, que incluye una planta hidroeléctrica en Kabalebo, contribuya al desarrollo del interior de Surinam. Esta estrategia es parte de un plan de desarrollo de Surinam tal como se estipula en el Nuevo Plan Multianual 2012-2016, que será presentado por el Gobierno de Surinam ante el Parlamento en octubre de 2011.

Este corredor vial facilitará el comercio y el tránsito a nivel internacional. Las limitaciones espaciales del corredor Nieuw Nickerie - Paramaribo- Albina (proyecto Guy 26) que resultan de los asentamientos a lo largo de la traza impiden que el flujo de tránsito sea veloz. El puente Corantijn constituye un proyecto prioritario para los gobiernos de Surinam y Guyana e integra el plan de desarrollo de Surinam tal como se estipula en el Nuevo Plan Multianual 2012-2016, que el Gobierno de Surinam presentará ante el Parlamento en octubre de 2011. En la cumbre de septiembre de 2010, ambos presidentes expresaron la necesidad de la construcción del puente sobre el río Corantijn a fin de mejorar la conexión entre los pueblos y facilitar el comercio y el turismo.

CRITERIO 2

En los últimos años se realizaron numerosos estudios. En el año 2007 el Banco Interamericano de Desarrollo realizó una evaluación económica. Debido a la necesidad de conectar los asentamientos más densamente poblados en la región de la carretera existente, el Gobierno de Surinam tomó la decisión de reconstruir y rehabilitar este corredor.

Respecto del puente sobre el río Corantijn, el Gobierno de Surinam redactó una propuesta técnica y los documentos preliminares de ingeniería. En la actualidad, este proyecto se encuentra en la fase de financiación, por lo que el Gobierno de Surinam está procurando varias formas de financiamiento ya que el proceso licitatorio comenzará en 2012.

El corredor se divide en los siguientes tramos:

- Albina - Moengo: aproximadamente 40 km en ejecución con fondos de BID\UE\ADF; contratista: China Dalian International Cooperation Group, como parte de la reconstrucción del corredor Meerzorg - Albina
- Moengo - Java: aproximadamente 60 km; estudio de pre-factibilidad a comenzar
- Java - Casipora: aproximadamente 30 km; estudio de pre-factibilidad a comenzar
- Casipora - Carolina - Kraka: aproximadamente 32 km en ejecución con contrato con China Dalina International Cooperation Holding LTD, a finalizar el primer trimestre de 2012.
- Kraka - Zanderij - Matta : aproximadamente 30 km, en ejecución con contrato con China Dalina International Cooperation Holding LTD, a finalizar el primer trimestre de 2012.
- Matta - Pikin Saron: aproximadamente 18 km; se presentará propuesta para pavimentar este tramo.
- Puente Pilin Saron: Se concluyó la construcción de un nuevo puente en agosto de 2011.
- Pikin Saron - Apura: aproximadamente 290 km, a realizar estudio de prefactibilidad
- Apura - South Drain: aproximadamente 70 km, a realizar estudio de prefactibilidad
- South Drain – paso fronterizo sobre río Corantijn: aproximadamente 12 km, obra ya concluida en asfalto en 2010.
- Puente sobre río Corantijn: 5.4 km de largo; a comenzar proceso licitatorio

CRITERIO 3

Este proyecto les brindará a Guyana, Venezuela y Surinam una conexión vial que redundará en transporte más rápido y una ruta comercial. Así, se facilitará el transporte de carga seguro entre las naciones.

CRITERIO 4

El Corredor South Drain - Apura- Zanderij – Albina, que se encuentra dentro de Surinam, no requiere de programas de acción complementaria. La mejoría de la conexión vial será la base para el desarrollo de actividades forestales reguladas ya existentes, como también de nuevas actividades mineras. Las comunidades locales se beneficiarán con la mejor infraestructura por la facilidad de desplazamiento y el acceso a las instalaciones sanitarias.

EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RIOS

DE LA CUENCA DEL PLATA



MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RIOS DE LA CUENCA DEL PLATA

CRITERIO 1

Los 10 proyectos individuales que conforman este proyecto estructurado pertenecen a la Cartera del COSIPLAN y están presentes en declaraciones presidenciales y de Ministros de los respectivos países. Asimismo existen Acuerdos entre los países respecto a la utilización de los ríos que conforman la cuenca, como el Tratado de la Hidrovía Paraná - Paraguay y la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH); como también el Acuerdo entre Argentina y Uruguay creando la Comisión Administradora del Río Uruguay -CARU.

Además El Canal Tamengo forma parte de la Hidrovía Paraguay Paraná (HPP), por lo tanto existen Acuerdos y Tratados ratificados de parte del Estado Plurinacional de Bolivia, situación que le permite participar de las cumbres presidenciales.

Ha sido priorizado por el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia, por lo que se encuentra en la Matriz programática de programas y proyectos del Sector Transporte, como parte del Plan Nacional de Desarrollo (PND), realizándose en ese contexto las gestiones para el financiamiento correspondiente. La rehabilitación y mantenimiento del Canal Tamengo, le permite cumplir un rol conforme al Tratado de Transporte Fluvial en la Hidrovía Paraguay - Paraná y conectar América del Sur de Este a Oeste.

CRITERIO 2

Río Uruguay: El tramo compartido entre Argentina y Uruguay abarca la zona comprendida entre el km 0 del río Uruguay (paralelo Punta Gorda) y el km 336 (puertos de Salto y Concordia). En la declaración de Ministros de los Gobiernos de la República Argentina y la República Oriental del Uruguay suscrita el 16 de marzo de 2011, se acordó encomendar a la Comisión Administradora del Río Uruguay, a la brevedad, la elaboración de un proyecto de dragado y balizamiento entre el km 0 y el km 187,1. Asimismo se acordó aportar a la CARU los recursos financieros necesarios para afrontar los gastos que demande la elaboración del citado proyecto. Además encomendaron a la CARU los estudios pertinentes a efectos de prever posibles nuevos dragados, si así lo permitieran los estudios ambientales. Del lado de Uruguay se realizó parcialmente el dragado de los Pasos Almirón Chico y Almirón Grande adjudicado por la CARU.

Río Paraguay: Brasil: En el territorio brasilero, la longitud del río Paraguay es de 1.270 km. El río nace en 'Sete Lagoas' pero es navegable solamente a partir de Cáceres (Mato Grosso) y sigue a Porto Murinho (Mato Grosso do Sul) hasta la Foz del río Apa. El tramo de soberanía brasilera compartida con Bolivia es de 58 km y con Paraguay, es de 322 km.

En el Programa de Aceleración del Crecimiento de Brasil (PAC) están previstas inversiones de aproximadamente USD 44 millones, incluyendo estudios, dragado y señalización en todo el corredor, especialmente en Cáceres, Santo Antônio das Lendas y en el Passo do Jacaré. **Bolivia:** Cuenta con estudios de mejoramiento como Planes de Dragado, mantenimiento y rehabilitación del Canal Tamengo, que deberá ser ajustado técnicamente para su ejecución. Al respecto se está gestionando el apoyo necesario y financiamiento correspondiente desde el órgano Central.

Río Paraná-de la Plata: Argentina/Paraguay: tramo comprendido entre Puerto Iguazú-Puerto Franco hasta Confluencia, se deben realizar los estudios para la elaboración del proyecto. **Argentina:** en el tramo desde Confluencia hasta el Río de La Plata se encuentra concesionado el dragado y balizamiento en dos sub-tramos diferenciados: de Santa Fé al Sur y de Santa Fé a Confluencia.

Río Paraná – Tietê. Brasil: La Hidrovía del río Paraná, con longitud navegable de 1.020 km, discurre desde la presa de la Central Hidroeléctrica (CH) de São Simão, en el río Parnaíba (Goiás), y de la CH de Água Vermelha, en el río Grande, (Iturama, Minas Gerais), hasta sus extremos, en la CH de Itaipú, en la triplíce frontera Brasil-Argentina-Paraguay. El río Paraná demarca la frontera entre Brasil y Paraguay, en una extensión de 160 km. En el Programa de Aceleración del Crecimiento de Brasil (PAC) están previstas inversiones de aproximadamente USD 66 millones, incluyendo obras de dragado, señalización de los tramos entre las CHs de São Simão, Ilha Solteira, Jupiá y Itaipú (con aproximadamente 910 km entre los Estados brasileros de São Paulo y Paraná).

Brasil: Por su turno, el inicio del tramo navegable del río Tietê se da en Mogi das Cruzes (São Paulo, km 0) hasta conectarse con el río Paraná (km 863). En el Programa de Aceleración del Crecimiento de Brasil (PAC) están previstas inversiones de aproximadamente USD 882 millones, para la ampliación de puentes y canales, mejoramientos en esclusas, implantación de presa y esclusa, estudios, proyectos de las respectivas obras y mantenimiento en todo el corredor.

CRITERIO 3

Consolida redes de alcance regional y es un elemento de conectividad e integración regional. Para desarrollar adecuadamente el proyecto es necesario una estrecha coordinación e inversión desde los diferentes niveles a nivel interno y con el resto de los países de manera interdisciplinaria involucrando a todos los sectores que participan como ser el transporte y las comunicaciones. Para ello existen acuerdos en actual vigencia, y la posibilidad de suscribir nuevos que permitan apoyar la implementación y desarrollo del proyecto.

CRITERIO 4

Requiere de un programa de acciones complementarias, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, las oportunidades de integración productiva y de logística de forma tal de mejorar la calidad de vida de los habitantes a lo largo y ancho de la cuenca. Desde el punto de vista socio-ambiental, en aplicación de los artículos y disposiciones de la Constitución Política del Estado, la Ley Nº 1333 de Medio Ambiente, el Estado Plurinacional de Bolivia mediante la Autoridad Ambiental Competente Nacional, desarrollará la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del Pantanal Boliviano; cuyo objeto es la integración de temas ambientales y sociales críticos en el desarrollo de políticas, planes o programas sectoriales, que permitirá a los tomadores de decisión conducir a la región hacia el desarrollo sustentable, satisfaciendo las necesidades actuales de sus habitantes y de las generaciones futuras en armonía con el ambiente, todo esto concurrente hacia la meta del vivir bien.

EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

INTERCONEXION FERROVIARIA

PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY



INTERCONEXION FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY

CRITERIO 1

Los proyectos individuales que conforman este proyecto de integración pertenecen a la Cartera del COSIPLAN. Asimismo están incorporados en los Planes Nacionales respectivos en cada uno de los países involucrados. Están incorporados en las declaraciones de cumbres presidenciales y ministeriales.

CRITERIO 2

La reactivación y mejoramiento de los tramos en los tres países requerirá de un estudio técnico a tales efectos. Ello permitirá la conectividad, bajando costos de transacción y mejorando la calidad de vida de los habitantes de la región.

Tramo en Argentina: el mismo está operando parcialmente desde Zárate a Posadas y requiere de mejoras.

Tramo en Paraguay: En estudio.

Tramo en Uruguay: Los estudios de factibilidad correspondientes al tramo en el territorio uruguayo están siendo realizados.

CRITERIO 3

Consolida las redes de alcance regional y se constituye en un elemento de conectividad e integración regional. Dicha infraestructura es necesaria para dar fluidez al flujo de personas y mercancías entre los países involucrados, posicionando a la zona como un nodo integrador parte del sistema de infraestructura ferroviaria como corredor sur-norte y de servicios para la integración suramericana.

Además fortalece el desarrollo económico y social sostenible en toda el área de influencia. Se requieren inversiones de los países involucrados en los tramos que les competen.

CRITERIO 4

Según los tramos puede requerirse un programa de acciones complementarias vinculadas con las rutas para acceder a las líneas ferroviarias en cada país teniendo en cuenta la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, social y económica, las oportunidades de integración productiva y de logística de forma tal de mejorar la calidad de vida de los habitantes que habitan los tres países involucrados. Por tratarse de tramos internacionales, resultan necesarios programas de acciones complementarias, principalmente en lo concerniente a pasos de frontera y normativas en común.

EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO

CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS



REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS

CRITERIO 1

El proyecto pertenece a la Cartera del COSIPLAN y es prioridad del Gobierno.

CRITERIO 2

Se dispone de los estudios de factibilidad correspondientes, realizados en el año 2008. Su principal beneficio se centra en la conexión de centros de producción de la zona a la red ferroviaria, potenciando su desarrollo y facilitando el comercio.

CRITERIO 3

Es un tramo de importancia estratégica para unir polos de producción a redes de conexión regional.

CRITERIO 4

No son necesarias acciones complementarias

EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA

Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO



CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO

CRITERIO 1

El proyecto integra la Cartera de Proyectos de IIRSA. A nivel Presupuestal el Gobierno lo ha priorizado en su propuesta de Crédito ya que su ejecución facilita la conexión de una zona dinámica de producción, potenciando su desarrollo y facilitando su vinculación con la región.

CRITERIO 2

El proyecto cuenta con un estudio financiero sobre alternativas de diseño ejecutivo. El estudio de factibilidad correspondiente no se ha realizado pero su financiación está contemplada en el presupuesto quinquenal. La construcción de este by-pass a la ciudad de Nueva Palmira evita el ingreso del transporte pesado a la ciudad, derivando el mismo de forma directa desde el puerto a las rutas 12 y 21, favoreciendo los aspectos ambientales, sociales y económicos implícitos, en relación a la zona urbana. En toda ejecución de obras viales se cumple con las normativas referidas a impactos ambientales y sociales.

CRITERIO 3

El proyecto consolida una amplia red productiva y se enlaza regionalmente con la zona de influencia de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

CRITERIO 4

El proyecto refiere a la mejor accesibilidad de vehículos pesados de transporte de cargas al Puerto de Nueva Palmira con el fin de efectivizar la conexión con las rutas nacionales que conforman ejes de integración y evitar su tránsito por la zona urbana. Por estar vinculado directamente al Puerto de Nueva Palmira resulta oportuno implementar programas relacionados con logística, pasos de frontera y aspectos normativos y regulatorios en común.

EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMERICA

(HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)



AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMERICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU-VIRU - SANTA CRUZ)

CRITERIO 1

El Proyecto de Distribución de Pasajeros y Carga (HUB de Pasajeros Carga) ha sido incluido y priorizado en el Plan Nacional de Desarrollo, debido a que el Aeropuerto Internacional de Viru Viru, está ubicada en el centro geográfico de Sudamérica y se encuentra casi a nivel del mar, lo que permite que las aeronaves operen con toda su capacidad de carga. Su privilegiada ubicación permitirá que los vuelos origen - destino para transportar pasajeros y carga desde cualquier país sean más económicos, pues se podrán concentrar y redistribuir desde este espacio carga y pasajeros que serán transportados en aviones de mayor envergadura, a países transoceánicos o viceversa. Actualmente el movimiento de carga de importación como de exportación, es importante a nivel internacional, ya que se generan vuelos destinados a atender a la demanda de transporte de carga tanto a nivel nacional como internacional. Las distancias entre las principales capitales de los países sudamericanos son muy grandes afectando la integración regional por vía aérea. Por ejemplo, un tramo interno desde Buenos Aires hasta Bogotá demora aproximadamente 6 horas sin repostaje, lo que requiere aeronaves relativamente grandes. En este caso, para que la operación sea económicamente factible, la aeronave debe despegar con el peso máximo admisible. Con el Proyecto se reducirán los tiempos y se podrá aumentar la capacidad de itinerarios y transporte, utilizando aeronaves más pequeñas para concentrar la carga en un solo lugar. A nivel de normativa internacional, se considera lo siguiente: Convenio de la Organización Aviación Civil Internacional OACI, Comisión Latinoamérica de Aviación CLAC, Asociación de Transporte Aéreo Internacional IATA y otros convenios que involucran el transporte de carga aérea

CRITERIO 2

Se dispone de un Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Viru Viru elaborado por JICA y actualizado el año 2005 por el administrador del aeropuerto, en cuyo análisis se describe las potencialidades y características del Aeropuerto Internacional de Viru Viru para recibir y distribuir carga, a nivel Intercontinental y con países de la región de Sudamérica. A nivel regional, el uso de aeronaves de tramo corto, ayudará a las líneas aéreas a reducir el costo de sus operaciones, porque concentrarán la carga en un solo punto, y podrán redistribuirla aplicando el concepto de economía de escala. La eficiencia que permitirá el Hub de Viru Viru, permitirá reducir tiempos de desplazamiento con la consiguiente reducción de costos operativos. Este factor se podrá traducir en menores costos en los pasajes y fletes, incrementando de esta manera el uso de aeronaves para el transporte. Por otra parte, al evitar desplazamientos innecesarios, las empresas aéreas podrán disponer de sus aeronaves en otras rutas, lo que será de beneficio general para operadores y usuarios. Asimismo, considerando que el Departamento de Santa Cruz cuenta con una potencialidad importante referente a la producción de productos agroindustriales, el Hub de Viru Viru permitirá exportar dichos productos a países transoceánicos, y de igual manera, importar insumos para su distribución a otros países del continente, generando un fuerte intercambio económico regional. Existen proyectos para ampliar inicialmente la terminal de pasajeros en el área internacional, a través de inversiones programadas con la empresa a cargo de la administración.

CRITERIO 3

El Aeropuerto Internacional de Viru Viru está dentro del Plan Regional de Navegación Aérea con la categoría internacional para el servicio de pasajeros y carga. Su aprovechamiento a nivel regional permitirá lo siguiente: 1) Los productos de la región podrán ser recibidos y almacenados en el Aeropuerto Internacional de Viru Viru, para luego ser transportados en aeronaves de mayor envergadura a países transcontinentales o viceversa; 2) Consolida la red de transporte aéreo regional, permitiendo que las líneas comerciales de pasajeros y carga puedan movilizar aeronaves de corto alcance hasta el HUB de Viru Viru con menor costo, concentrar sus pasajeros y carga, para luego transportarlos con aeronaves de mayor envergadura; 3) Fomentar las exportaciones e importaciones regionales, mediante acciones específicas como ser: oferta de facilidades administrativas y de almacenaje, servicios de información y asesoramiento en procedimientos fiscales, aranceles aduaneros, todo englobado en una gestión aeroportuaria eficiente y adecuada para el tratamiento de carga aérea bajo estándares internacionales; 4) La operación aeroportuaria se desarrollará en varias líneas de acción; la primera, que comprende las actividades logísticas relacionadas directamente con los procesos de intercambio tierra – aire, terminales de handling; segunda línea, las actividades logísticas aeroportuarias estrictamente necesarias para el intercambio modal como servicios generales, aduaneros, inspecciones en frontera y otros; y por último la tercera línea referente con la relación del aeropuerto con los usuarios del sistema como las industrias, destinatarios finales y líneas aéreas.

CRITERIO 4

La adecuación y construcción de nueva infraestructura para el almacenamiento y control de carga, hangares, ampliación de la plataforma de carga, entre otros, estará de acuerdo a los lineamientos del Plan Maestro del Aeropuerto. Los procedimientos de control y seguridad serán desarrollados de acuerdo a norma internacional en la operación tanto en aire como en tierra. Al conformarse un solo punto de salida fronterizo, los procedimientos de aduana, control fitosanitario, etc, se optimizan y se agilizan, minimizando los otros tiempos de inspección específicos por aeropuerto de origen. Se establecerá Puestos de Inspección de Frontera (PIF) que requerirá de infraestructura adecuada para la manipulación de mercaderías, carga, productos de origen animal y vegetal, para consumo humano, y otros que son transportados por vía aérea. A nivel regional, permitirá que los costos operativos en los aeropuertos de origen disminuyan, ya que no es necesario contar con toda una infraestructura sobredimensionada para carga. Para el efecto, será necesario asumir regionalmente algunas acciones: (i) Adopción de acuerdos multilaterales; (ii) Fortalecimiento de los marcos regulatorios de los aeropuertos que posibiliten maximizar la competencia en servicios conexos (i.e servicios de asistencia a aeronaves en tierra); (iii) Mejorar las restricciones blandas (aduanas, IT, seguridad) y otras que involucren el crecimiento del sector de una manera sostenida que permitirían a las empresas de transporte aéreo proveer servicios más confiables y a menor costo; (iv) Centro de control del tránsito aéreo para toda la región; y v) Marketing aeroportuario y de integración regional, para consolidar el centro de distribución de pasajeros y carga que se transportan por vía aérea.

EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEANICO CENTRAL



MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEANICO CENTRAL

CRITERIO 1

Los cuatro proyectos individuales que componen este proyecto estructurado pertenecen a la Cartera del COSIPLAN. Una de las herramientas de planificación importantes para Bolivia es el Plan Nacional de Desarrollo el cual contiene los objetivos, políticas, estrategias, planes, programas y proyectos, nacionales y sectoriales de la acción estatal a mediano y largo plazo. Así mismo se cuenta con Planes de inversiones, que incluyen la proyección de los recursos financieros disponibles para su ejecución y su armonización con los planes. En este contexto, en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2011 "Vivir Bien" del Estado Plurinacional de Bolivia, se contempla tres pilares: Recuperación del Patrimonio y Rol Conductor del Estado, Vertebración Interna e Integración Externa e Inversiones Eficientes en Infraestructura de Transportes. Dentro del segundo pilar, se encuentra uno de los programas importantes para el país y para la región, como es el Corredor Interoceánico Central, mismo que ha sido priorizado por el Gobierno de Bolivia, e incluido en la Cartera de proyectos IIRSA, para su construcción. Es así que se viene trabajando con la implementación de la construcción de las dobles vías desde la ciudad de La Paz hasta la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. A la fecha se viene realizando trabajos en los siguientes tramos siguientes: 1) Doble vía, Warnes - Montero, tiene un longitud de 23 Km, en servicio; 2) Doble vía, La Paz - Oruro Tramo 1, tiene un longitud de 70 Km, en construcción; 3) Doble vía, La Paz - Oruro Tramo 2, tiene un longitud de 77 Km, en construcción; 4) Doble vía, La Paz - Oruro Tramo 3, tiene un longitud de 55 Km, en construcción; 5) Doble vía, Caracollo - Colomi, tiene un longitud de 251 Km, en diseño; 6) Doble vía, Montero - Cristal Mayo, tiene un longitud de 313 Km, en diseño; 7) Otros tramos en proceso de licitación para su diseño. El Corredor Bioceánico Central, forma parte de un acuerdo trilateral entre los Gobiernos de: Bolivia, Brasil y Chile. La obra de construcción de la 'Circunvalación de Campo Grande', que tuvo inicio el 23 de mayo de 2011, se encuentra en ejecución por la Municipalidad de Campo Grande, con recursos del gobierno federal brasileño. El proyecto integra la primera etapa del Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC-1) de Brasil. Para el año 2011, están asignados recursos totales de USD 10 millones (R\$ 17 millones).

CRITERIO 2

Se detallan a continuación los tramos de la Doble Vía La Paz - Santa Cruz y el estado de situación en las que se encuentran:

- Doble vía, Warnes - Montero, tiene un longitud de 23 Km, en servicio, obra concluida.
- Doble vía, La Paz - Oruro Tramo 1, tiene un longitud de 70 Km, en construcción, tiene financiamiento de la CAF.
- Doble vía, La Paz - Oruro Tramo 2, tiene un longitud de 77 Km, en construcción. tiene financiamiento de la CAF.
- Doble vía, La Paz - Oruro Tramo 3, tiene un longitud de 55 Km, en construcción. tiene financiamiento de la CAF.
- Doble vía, Caracollo - Colomi, tiene un longitud de 251 Km, se encuentra en etapa de diseño final, cuenta con el financiamiento correspondiente.
- Doble vía, Montero - Cristal Mayo, tiene un longitud de 313 Km, se encuentra en etapa de diseño final, cuenta con el financiamiento correspondiente.

El Área de Controle Integrado Puerto Suárez-Corumbá, conforme negociado entre Brasil y Bolivia, tiene el primero como país sede y el relevamiento, preparado por la "Receita Federal do Brasil", indica como necesario para el funcionamiento integral del paso de frontera el monto aproximado de US\$ 1.250.000,00 (R\$ 1.995.000,00), referente a la construcción de almacenes para el almacenamiento de mercancías aprehendidas, construcción de canil (perros rastreadores), readecuación del Puesto Esdras y adquisición de carretillas elevadoras.

CRITERIO 3

Este Corredor Interoceánico Central, conecta Bolivia al Oeste con Perú y Chile, hacia el Este con Brasil, en la localidad de Puerto Quijarro, punto de interconexión con la Hidrovía Paraguay-Paraná, a través del canal Tamengo, lo que permite la integración con Paraguay y Uruguay. Por otra parte, existen vías carreteras que se interconectan con este corredor, las que van hacia el sur se conectan con Argentina y las que van al Norte con Brasil y Perú.

En territorio boliviano este corredor conectará los Departamentos de La Paz, Oruro, Cochabamba y Santa Cruz con carreteras pavimentadas de Categoría I y de Doble Vía, aspecto que facilitará el flujo vehicular proveniente de los países vecinos y reducirá la accidentalidad vehicular por invasión de carriles tan frecuentemente presentadas. Por lo expuesto, la doble vía en este importante eje de integración facilitará la integración regional de muchos países.

CRITERIO 4

Al formar parte del Corredor Interoceánico Central, en Bolivia se está trabajando en la construcción de una carretera pavimentada, con características con capa de rodadura de pavimento flexible o rígido en una longitud de 789 km en doble vía, paralela al Eje Interoceánico Central. Su ampliación a doble vía complementa la integración regional entre los puertos del Perú y Chile sobre el Pacífico con los puertos de Brasil sobre el Atlántico, atravesando Bolivia, lo cual permitirá la facilitación del comercio intraregional y la integración social, cultural y económica de la región. Su implementación permitirá un mayor y más seguro tránsito de vehículos entre los Océanos Pacífico y Atlántico, involucrando a Chile, Brasil, Perú y Bolivia en forma directa, e indirectamente permitirá la vinculación con otros países limítrofes, como Argentina y Paraguay. Los proyectos requerirán acciones complementarias como la habilitación de eficientes pasos de frontera, normativa homogénea para el tránsito de vehículos, entre otros. Este proyecto estructurado requiere un programa de acciones complementarias, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, las oportunidades de integración productiva y logística, de forma a mejorar la calidad de vida de los habitantes a lo largo de la carretera.

EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO



NOTA: La ficha de justificación de selección de criterios para este proyecto no se encontraba disponible al cierre de este documento.

CORREDOR FERROVIARIO BIOCEANICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)



CORREDOR FERROVIARIO BIOCEANICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)

CRITERIO 1

El Corredor Ferroviario Bioceánico Central es el proyecto más grande e importante de la historia de Bolivia. En ese sentido se encuentra como un proyecto priorizado e inscrito en el Plan Nacional de Desarrollo de Bolivia y en el Programa Operativo Anual 2010-2011 del Viceministerio de Transportes.

Actualmente se dispone de un financiamiento de 6,7 millones de dólares, con los que se complementarán los estudios hasta alcanzar el diseño básico. Con este estudio se procederá a la construcción bajo la modalidad llave en mano.

CRITERIO 2

El Corredor Ferroviario Bioceánico Central, actualmente cuenta con el estudio de identificación de alternativas, y será complementado con estudios que lleguen a nivel de diseño de ingeniería básica. Por otra parte cabe aclarar que se cuenta asimismo con los recursos necesarios provenientes del Banco Interamericano de Desarrollo, para llevar adelante este proyecto.

El Corredor Ferroviario Bioceánico, que va desde el puerto de Santos (Brasil) hasta Arica (Chile), tiene una longitud superior a los 4.000 Kms. En la actualidad alrededor de un 94% del corredor está construido, con las siguientes características: trocha métrica y capacidad portante de estas vías entre 15 y 18 toneladas por eje.

La falta de interconexión en territorio boliviano impide el tráfico ferroviario continuo en todo el corredor. Esta deficiencia no puede ser resuelta mediante el transporte carretero por su limitada capacidad de carga y las elevadas tarifas como para absorber la demanda de carga que se proyecta en el futuro, lo que convierte a Bolivia en obstáculo para el transporte y el comercio internacional.

El nuevo ordenamiento del comercio internacional ha dado como resultado que en la actualidad y en los próximos años, sean los países asiáticos los grandes demandantes de materias primas y productos que tienen gran peso, bastante volumen y precios comerciales bajos, nos referimos particularmente a materias primas que provienen del sector agrícola, forestal y minero, entre los cuales se destacan la soya y el hierro. El Proyecto permitirá mejorar la competitividad de la región porque reducirá los costos y tiempos de transporte, de productos con destino al continente asiático.

El transporte ferroviario, presenta ventajas considerables frente a otros modos de transporte, pues permite transportar carga pesada y de bajo valor comercial, con un bajo costo y en menor tiempo, lo que permite llegar con precios competitivos y en oportunidad a los mercados demandantes, favoreciendo de esta manera el intercambio comercial con los países vecinos y las exportaciones hacia inmenso mercado asiático.

Por otro lado, el modo de transporte ferroviario tiene ventajas comparativas muy destacables para la exportación hacia puertos de Japón y China, pues es más eficiente en tiempo y costos, pero además tiene la capacidad de transportar a largas distancias, carga pesada, voluminosa y de bajo valor comercial, puesto que un tren de 60 vagones podría transportar 4.800 toneladas netas, lo que para la misma carga el modo carretero requeriría más de 100 camiones de alto tonelaje.

En lo que se refiere a la energía y aspectos ambientales, el modo ferroviario (en caso se mantenga a Diesel) tiene uno de los menores consumos de combustible por tonelada kilómetro, además el ferrocarril es sin duda el modo más amigable con el medio ambiente, tanto en la fase constructiva como en la operativa.

En relación a la velocidad y tiempos de viaje en transporte de carga, los trenes convencionales desarrollan velocidades similares o superiores a las del modo carretero y muy por encima de las del modo fluvial y marítimo, con un componente adicional que por lo general en las vías férreas no se generan congestiones de tráfico. Por otra parte, al ser el sistema ferroviario un sistema de transporte guiado, se tiene control absoluto del ingreso y la salida de los vehículos, lo que da como resultado un transporte más fiable y con menor siniestralidad.

CRITERIO 3

El Corredor Ferroviario Bioceánico Central es un proyecto de carácter multinacional, toda vez que conecta a Bolivia con al menos otros tres países directamente. A su vez el proyecto se constituye en un verdadero puente entre los Océanos Atlántico y Pacífico, posibilitando las sinergias transfronterizas y la integración regional sudamericana. Además une los puertos de Santos en el Atlántico y Arica en el Pacífico.

La infraestructura existente en toda la red puede ser aprovechada, por todos los países de la región, en forma directa Brasil, Chile, Perú y Bolivia, en forma indirecta y a través de los ramales hacia el Sur Argentina, y a través de la Hidrovía Paraguay Paraná, lo aprovecharían Paraguay y Uruguay Evaluando las diferentes vías de exportación que tiene el continente, se puede observar que el Corredor Ferroviario Bioceánico Central presenta ventajas significativas en costo y tiempo especialmente para las áreas geográficas alejadas de las costas como Bolivia o los estados de Rondonia y Matogrosso (Brasil).

CRITERIO 4

En el contexto regional, existen dos aspectos fundamentales que se deben considerar si es que se quiere lograr la interoperabilidad en toda la red, entendiendo por "interoperabilidad" a la capacidad que tiene la infraestructura para que circulen vagones y locomotoras desde el Atlántico hasta el Pacífico sin realizar trasbordos de carga, estos aspectos son: 1º) la Trocha debe ser homogénea y 2º) la capacidad portante de las rieles debe ser estandarizada.

El proyecto implica aprovechar la infraestructura existente en la región (Brasil, Bolivia, Chile y Perú, e incluso Argentina), lo que implicaría mantener la trocha métrica en toda la extensión del corredor y mejorar la superestructura de las vías para ampliar y homogenizar la capacidad de carga a 25 toneladas por eje; esto implicaría que Brasil y Chile solo deban realizar mejoras en sus vías férreas para ampliar la capacidad de carga, mientras que Perú deba habilitar bitochaje si se proyecta el corredor hacia el puerto de Matarani o construir una nueva vía hacia el puerto de Ilo.

EJE MERCOSUR-CHILE

GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO



GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO

CRITERIO 1

Este proyecto pertenece a la Cartera de Proyectos IIRSA, está presente en las cumbres y declaraciones de ministros y presidenciales. Asimismo para la provisión de gas desde Bolivia hacia Argentina se cuenta con contratos que establecen el precio y los metros cúbicos a proveer. En marzo del 2010 la República Argentina y de Bolivia firmaron una adenda al contrato de compra de gas y aprovechando parte de la traza del GNEA se acordó el desarrollo de la construcción del Gasoducto de Integración Juana Azurduy entre la frontera argentino-boliviana y la planta compresora de Refinor S.A. de Campo Durán en la pcia. de Salta. El mismo se inauguró en el segundo semestre del 2011 con una inversión de 50 millones de dólares.

CRITERIO 2

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 por el término de 35 años a los efectos de construir, mantener, operar y prestar el servicio de transporte de gas.

Permitirá el abastecimiento de gas natural a la Región Noreste de Argentina, es decir la comprendida por las provincias de Salta, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe.

La obra posibilitará además mejorar las condiciones de vida de la población ya que permitirá el uso a nivel residencial proveyendo un mejor confort y mejorando las condiciones ambientales al sustituir a otros combustibles fósiles más contaminantes.

CRITERIO 3

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 argentinas del noreste 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. De manera que es un elemento que consolida redes de ductos entre Argentina y Bolivia y de integración regional. Requiere de coordinación y de inversiones entre ambos países.

CRITERIO 4

Requiere de un programa de acciones complementarias vinculadas con la franja fronteriza involucrando la infraestructura, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, las oportunidades de integración productiva y de logística de forma tal de mejorar la calidad de vida de los habitantes que conforman el noreste de Argentina.

EJE MERCOSUR-CHILE

CONSTRUCCION DEL PUENTE INTERNACIONAL

JAGUARÃO - RIO BRANCO



CONSTRUCCION DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RIO BRANCO

CRITERIO 1

El Proyecto integra la Cartera del COSIPLAN. Es un proyecto binacional Uruguay - Brasil, que es tratado en el ámbito de la Comisión Mixta Brasileño-Uruguaya. Los países suscribieron un Acuerdo el 26.02.2007 (en sustitución del anterior del año 2000) para la construcción del 2º puente internacional sobre el Río Yaguarón. En el presupuesto quinquenal 2010-2014 está previsto la financiación vinculada con obras complementarias como los accesos al nuevo puente y el mantenimiento del existente, así como la cooperación correspondiente al Proyecto.

CRITERIO 2

Según lo acordado en la Comisión Mixta Brasileño- Uruguaya, se contrató una firma consultora para la elaboración del estudio de viabilidad técnico-financiero-ambiental y diseño de proyecto (financiado por Brasil). El informe relacionado con el estudio de viabilidad fue presentado y está siendo evaluado por la Comisión Mixta. El estudio ambiental se complementa con los estudios ambientales específicos a cargo de cada país, actualmente en elaboración.

CRITERIO 3

Se considera un proyecto de alto impacto en la integración física entre Brasil y Uruguay, que apoya la interacción económico comercial, así como el intercambio socio-cultural; preservando as u vez las reservas ecológicas y patrimoniales de las zonas de la costa atlántica, al minimizar el tránsito por la ruta comercial del Chuy.

CRITERIO 4

Este proyecto incluye el Centro de Control Integrado de Frontera. Dado que fortalece la conexión vial entre Brasil y Uruguay permitiendo la circulación de cargas pesadas sin restricción, favoreciendo la integración de las potencialidades económico-comerciales y la permeabilidad socio-cultural.

EJE MERCOSUR-CHILE

TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN

Y LAGOA DOS PATOS



TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS

CRITERIO 1

El Proyecto integra la Cartera del COSIPLAN y se realiza en el marco del Tratado de Cooperación para el Aprovechamiento de los Recursos Naturales y el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín, de 07 de julio de 1977. Se trata de un proyecto binacional Uruguay-Brasil y los países suscribieron el 30 de julio de 2010 el Acuerdo sobre transporte fluvial y lacustre internacional de pasajeros y carga en la Hidrovía Uruguay-Brasil cuyo alcance comprende, entre otros, las lagunas Merín y de los Patos así como sus afluentes. Conforme previsto en el acuerdo, ya fueron designados los funcionarios para integrar la Secretaría Técnica de la Hidrovía Uruguay-Brasil en el ámbito de la Comisión Mixta para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín (CLM). La Secretaría Técnica va a tratar de la complementación del marco jurídico de la Hidrovía y de las obras necesarias.

En proyecto está presente en los Comunicados Conjuntos de los Presidentes de Brasil y Uruguay de 10 de marzo de 2009; 30 de julio de 2010; y 30 de mayo de 2011.

En la previsión presupuestal de la Dirección Nacional de Hidrografía (DNH) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) de Uruguay para el quinquenio 2010-2014 se incluyó el apoyo al transporte en esta Hidrovía.

En Brasil, el proyecto integra la segunda etapa del Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC-2).

CRITERIO 2

En los años 2002 y 2003, se realizó un estudio de factibilidad de transporte multimodal considerando una terminal posible en el río Cebollatí. Se identificaron los principales beneficios del proyecto en el desarrollo socio económico de la zona de influencia del proyecto en el territorio uruguayo. Los principales riesgos económico-financieros se encontraron vinculados con que se lleve a cabo o no, la producción y transporte de clinker en el área. Los riesgos ambientales identificados se consideraron evitables (en el caso del manejo del material dragado, seleccionando los lugares de vertido de los sedimentos) y mitigables.

En Brasil, las obras de dragado en la Laguna Merín y en el río Tacuarí ya tienen proyecto básico, mientras que los demás proyectos aún no tienen estudios de factibilidad.

CRITERIO 3

Se trata de un proyecto binacional y transfronterizo e involucra obras en ambos países, pero no requiere de la ejecución de otras complementarias para operar. Existe conectividad regional terrestre con los puertos que este proyecto conecta mediante una vía navegable.

CRITERIO 4

El proyecto refiere a la recuperación de la navegación en una Hidrovía binacional, consecuentemente implica tomar acciones vinculadas con regulación, migración, aduanas, sanidad, etc., todo ello manejable a través del organismo binacional existente, la Comisión Mixta para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín y de un nuevo organismo a conformar en el marco del Acuerdo suscrito en 2010, la Secretaría Técnica.

EJE MERCOSUR-CHILE

CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUI



CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUI

CRITERIO 1

Los dos proyectos individuales (MCC30 y MCC115) que componen este proyecto estructurado pertenecen a la Cartera del COSIPLAN. Es un proyecto de integración priorizado por los Gobiernos de Uruguay y Brasil. El proyecto está presente en los Comunicados Conjuntos de los Presidentes de Brasil y Uruguay, de 30 de julio de 2010 y de 30 de mayo de 2011. En Uruguay, el proyecto tiene un presupuesto de US\$ 74,8 millones. De este total, US\$ 50 millones serán aportados por el FOCEM (Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR). En Brasil, la rehabilitación será hecha por la concesionaria ALL.

CRITERIO 2

El estudio de factibilidad fue realizado en 2010. Su principal beneficio es la conexión del Uruguay con la red ferroviaria brasileña, potenciando la integración regional. Existe estudio de factibilidad realizado en el 2010. En agosto de 2010, técnicos y representantes de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre de Brasil (ANTT) y de la concesionaria ALL hicieron una inspección en el tramo brasilero e identificaron las intervenciones necesarias: remplazo de durmientes, limpieza de cortes, refuerzo de aterramientos, arreglo de 10 puentes. En marzo, la concesionaria empezó los trabajos para la reactivación del tramo ferroviario. El monitoreo del emprendimiento está siendo hecho por la Comisión Bilateral de Planeamiento Estratégico e Integración Productiva Brasil-Uruguay (CBPE).

CRITERIO 3

Este proyecto consolida las redes de conectividad de la región, favoreciendo la integración con el Corredor Bi-oceánico, conectando los puertos de Brasil y Chile. Además implica en sinergias transfronterizas Uruguay-Brasil para la compatibilidad de las trochas de vía de cada país. Por esto se requiere coordinación específica entre los países.

CRITERIO 4

Por tratarse de un punto internacional resulta necesario la realización de acciones complementarias principalmente en aspectos normativos.

EJE MERCOSUR-CHILE

OPTIMIZACION DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR



OPTIMIZACION DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR

CRITERIO 1

Este proyecto pertenece a la Cartera del COSIPLAN. Se origina en un estudio binacional realizado en el marco de cooperación técnica ofrecida por el BID en el Proceso Sectorial de Pasos de Frontera de IIRSA. Está compuesto por un conjunto de proyectos se consideran parte de la Cartera. Además, en el caso de Argentina, es parte de su Plan Estratégico Territorial que desarrolla la Subsecretaría de Planificación Territorial del Ministerio de Planificación de Nación. Por parte de Chile, tanto las adecuaciones viales contempladas en el citado estudio como la construcción del Complejo Los Libertadores y demás medidas, son parte de sus planes nacionales. En el ámbito bilateral, tanto el estudio como las obras involucradas cuentan con el respaldo de las decisiones adoptadas en el marco del Grupo Técnico Mixto y la iniciativa, como los resultados del estudio, fueron aprobados en las recientes declaraciones de cumbres presidenciales y ministeriales. Por notas Reversales firmadas en enero del 2011 se conformó la Comisión Binacional para la optimización del Paso Sistema Cristo Redentor, conformado por los organismos competentes de ambos países que tendrán a su cargo acordar un plan de trabajo de corto, mediano y largo plazo para implementar las medidas implicadas en el proyecto.

CRITERIO 2

Este estudio se concluyó en el primer trimestre del 2011 y corresponde a un proyecto que se ejecutó en el marco de IIRSA. Su objetivo fue evaluar alternativas de optimización tanto de la infraestructura como de la operación del Paso Sistema Cristo Redentor, a fin de definir de común acuerdo entre ambos países y desde una visión sistémica – global, las soluciones que permitan implementar el mejor sistema posible de control fronterizo y proponer un plan de desarrollo a materializarse por etapas en el corto, mediano y largo plazo. Para lograr el objetivo, los países analizaron los estudios entregados por los consultores quienes entregaron un detalle de los procesos de control fronterizo y la funcionalidad de las instalaciones actuales, así como las perspectivas de los flujos de pasajeros y carga que transitan por el Paso. A partir de ello y con la colaboración activa de los países a través de los organismos involucrados, se han realizado propuestas en los ámbitos de modernización y unificación de los procesos documentales, esquemas de circulación de pasajeros y vehículos e infraestructura necesaria para acomodar las funciones. Puntos salientes de la Solución Integral:

Transporte de cargas: Área de Control Integrado Cabecera Única; Área de Control Integrado en Uspallata - Argentina, Control de cabina del transporte de Cargas: Los Libertadores - Chile.

Pasajeros: Área de Control Integrado Doble Cabecera / País de Entrada - País Sede; Área de Control Integrado en Los Horcones - Argentina; Área de Control Integrado en Los Libertadores - Chile.

Control: Sistema de Gestión Integrado, a través de Estaciones de Gestión ubicadas sobre el corredor vial de captura de datos y validación interconectadas con los complejos de control y en línea con Centros de cómputo. El conjunto de controles de las Áreas de Control Integrado y de las Estaciones de Gestión definen el inicio y el final del control de gestión del Sistema Cristo Redentor; Inmediatez secuencial entre actuaciones técnicas, tendiendo a la simultaneidad de los controles, propuesta que se hace extensiva tanto para pasajeros como para cargas; Ordenamiento de los flujos circulantes al interior de las ACI que introduce mejoras en la seguridad al disminuir drásticamente el riesgo de traspaso de mercancías desde vehículos a revisar a otros vehículos ya revisados y despachados.

CRITERIO 3

Consolida redes de alcance regional y es un elemento de conectividad e integración regional. Asimismo al definir las soluciones para implementar el mejor sistema de control fronterizo y proponer un plan de desarrollo por etapas en el corto, mediano y largo plazo se generan un mejor desempeño de las funciones de control fronterizo que impacta en el ahorro de tiempo de viaje para pasajeros y la carga bajando costos de operación y descongestionando el área.

CRITERIO 4

El estudio tendría efectos indirectos en los procesos de integración productiva en cuanto aportaría la implementación de logística que agilizaría el intercambio entre ambos países y con los demás territorios del eje MERCOSUR - Chile.

EJE MERCOSUR-CHILE

TUNEL BINACIONAL AGUA NEGRA



TUNEL BINACIONAL AGUA NEGRA

CRITERIO 1

El proyecto está incluido en la Cartera del COSIPLAN y su concreción es materia de la Entidad Binacional Túnel de Agua Negra - EBITAN, creada para este efecto en el marco del Tratado de Maipú firmado entre Argentina y Chile en 2009. En dicho marco y desde el año 2010 en reuniones de carácter técnico se ha ido avanzando en el Proyecto y actualmente se encuentra avanzado el proyecto de Tratado Binacional para la ejecución de las obras. Dicho Tratado constituirá el marco normativo que permitirá dar inicio a los llamados a licitación binacional (etapa de precalificación y luego licitación oficial), ya que cuenta con los estudios técnicos (evaluación social, estudios de ingeniería básica entre otros) concluidos.

CRITERIO 2

Se encuentran finalizados los estudios de demanda y evaluación social del proyecto en ambos países, propuestas preliminares de financiamiento de la obra como así también de los estudios técnicos para la materialización del proyecto (ingeniería conceptual, ingeniería básica, geología, hidrogeología). La lista de los estudios ya realizados es la siguiente:

1. Estudio de Prefactibilidad Técnica para definir las obras necesarias en la zona limítrofe del Paso del Agua Negra (IV Región - Provincia de San Juan). Elaborado por el Consorcio Internacional Consulbaires – Ingendesa. Mayo 2004.
2. Estudio de Demanda Potencial Paso Fronterizo del Agua Negra (Provincia de San Juan – IV Región). Elaborado por Hytsa Estudios y Proyectos S.A. – R&Q Ingeniería S.A. Marzo 2005.
3. Estudio Mejoramiento Ruta 41-CH, Paso Agua Negra, Túnel Internacional, IV Región de Coquimbo realizado por CIS Asociados Consultores en Transporte S.A. 2009.
4. Estudio Conceptual para el Túnel Internacional de Agua Negra, realizado por De La Torre y Geoconsult. 2009.
5. Estudio Geología Superficial e Hidrología Paso Agua Negra, realizado por De La Torre y Geoconsult. 2008.
6. Estudios Geológicos e Hidrogeológicos en profundidad realizado por De La Torre y Geoconsult. 2009-2010.
7. Estudio Interpretativo de Sondajes y Ensayos en Perforaciones realizado por De La Torre y Geoconsult. 2010.
8. Estudio de Ingeniería Básica del Túnel Agua Negra y sus Accesos, realizado por Bureau de Projotos e Consultoria Ltda, De La Torre y Geoconsult, finalizando. 2010-2011.
9. Pliego de Licitación Preliminar para la Construcción del Túnel de Agua Negra. 2011.
10. Propuestas de Financiamiento Preliminar de la Contraparte Argentina. 2011.
11. Estudio de Demanda Potencial. HYTSA. Actualización 2010.

CRITERIO 3

El proyecto de túnel, en conjunto con el mejoramiento de la Ruta 41-CH en Chile y la Ruta Nacional 150 en Argentina conforman un eje de integración regional importante que contribuirá al desarrollo particularmente de las regiones de Coquimbo en Chile y San Juan en Argentina. Estas rutas constituirán una alternativa de conectividad de la zona central de Argentina, donde ya se encuentran en ejecución proyectos que consoliden esta conectividad y se podrán transportar cargas de exportación hacia Oriente usando el puerto de Coquimbo, tanto de esta zona como también de los restantes países que componen el Eje Mercosur - Chile. También mejorará las condiciones para el desarrollo del turismo, facilitando la formación de circuitos integrados.

CRITERIO 4

El proyecto necesita del mejoramiento (pavimentación hasta los portales) de las rutas 41-CH en Chile y 150 en Argentina para potenciar fuertemente esta nueva conectividad binacional, que por cierto servirá también a países como Brasil, Paraguay y Uruguay para sacar sus productos hacia el Asia-Pacífico. Por otro lado se espera que la materialización del proyecto y sus rutas de acceso incrementen de manera importante la demanda vehicular, lo que seguramente detonará necesidades de inversión en los pasos de frontera y con ello todos los servicios necesarios para atender a pasajeros y carga de una manera óptima. Así también en el ámbito más local, será necesario planificar el paso del transporte de carga por las ciudades, en especial por La Serena y Coquimbo, donde se esperan posibles proyectos de by-pass como también de mejoramientos al acceso al puerto de Coquimbo, de modo de no perjudicar la calidad de vida de los ciudadanos de estas localidades, como también de otras que se ubiquen en la cercanías de los corredores regionales que se consoliden.

EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

CONEXION PORTO VELHO - COSTA PERUANA



CONEXION PORTO VELHO - COSTA PERUANA

CRITERIO 1

La carretera peruana "Interoceánica Sur" está en vías de ejecución y deberá ser finalizada en el año 2011. El puente sobre el Río Madeira, en Abunã, está incluido en el Programa de Aceleración del Crecimiento – PAC 2 con la siguiente denominación: "BR 364/RO (Estado de Rondonia) – Puente sobre el Río Madeira en Abunã". De esta manera, está incluido en el Plan Plurianual 2008-2011 y en el Presupuesto del Gobierno Federal de 2011, a través de la acción "1D02 – Construcción de Puente sobre el Río Madeira – en el Municipio de Abunã – en la carretera BR-364 en el Estado de Rondonia". Para el año 2011, dicha acción cuenta con recursos presupuestarios de R\$ 56.279.237,00, lo que corresponde a, aproximadamente, USD 35,2 millones.

CRITERIO 2

El Proyecto del puente cuenta con Proyecto Básico.

CRITERIO 3

El Puente sobre el río Madeira en Abunã permitirá la unión vial de Brasil con Perú a través de la carretera interoceánica Sur, ya que con la conclusión de la carretera (prevista para este año) la conexión de Perú con las demás regiones brasileñas, a excepción del Estado de Acre, seguirá dependiendo de la travesía en balsa por el río Madeira, que está sujeta a las variaciones del nivel del río a lo largo del año.

CRITERIO 4

Hay un gran potencial para el desarrollo sostenible del territorio por el cual atraviesa la interconexión vial Perú-Brasil. Existen oportunidades de integración productiva, principalmente entre el sur de Perú y el norte de Brasil, que deberán ser estudiadas.