

Ayuda Memoria de la Reunión de los Grupos Técnicos Ejecutivos de los Ejes: Andino, Multimodal del Amazonas, Perú-Brasil-Bolivia y Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam

15 al 17 de octubre de 2003
Quito, Ecuador

En la ciudad de Quito, los días 15, 16 y 17 de octubre de 2003, se llevaron a cabo las reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) de los ejes: Andino, Multimodal del Amazonas, Perú-Brasil-Bolivia y Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam. La agenda de la reunión se adjunta a esta ayuda memoria como Anexo, al igual que la lista de participantes.

La jornada de trabajo del miércoles 15 de octubre comenzó con la apertura de la reunión a cargo de las autoridades ecuatorianas. Acto seguido se realizaron las exposiciones de los representantes de las instituciones que conforman el CCT, Mauro Marcondes-Rodrigues (BID), Rolando Terrazas (CAF) y Luis Solíz Franco (FONPLATA) y del representante de la Presidencia del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) de IIRSA, Eric Martin.

A continuación, se dio inicio a la agenda de trabajo de la reunión con la explicación de parte de los representantes del CCT de los resultados esperados de la reunión. La primera exposición estuvo a cargo de Francisco Wulff, quien expuso una Visión Estratégica de América del Sur, desarrollada para el contexto IIRSA. Posteriormente, se realizó una ronda de comentarios y aclaraciones sobre dicha visión entre los representantes de los países y los representantes de las instituciones que conforman el CCT. A modo de conclusiones, el representante de la Presidencia del CDE, señaló que la visión propuesta por el CCT tenía un alto nivel de aceptación, pero que se requería que los países tuvieran una discusión interna respecto de los temas de fondo para revisar y aprobar el documento.

La segunda exposición estuvo a cargo del consultor José Paulo Silveira, quien presentó la metodología de análisis de la cartera de proyectos y los diferentes pasos que se requiere implementar para agrupar los proyectos de cada Eje, definir los proyectos ancla de cada agrupación, establecer los proyectos faltantes y los objetivos estratégicos de cada agrupamiento de proyectos. La exposición recibió comentarios diversos y preguntas que permitieron que el expositor precise las características de la metodología y los desafíos de su aplicación.

En la tarde del miércoles 15 de octubre se realizaron dos exposiciones. La primera estuvo a cargo de Pedro Bara, quien presentó el macro-contexto amazónico y las visiones de negocios de los Ejes Amazónicos: Multimodal del Amazonas, Venezuela- Brasil-Guyana-Surinam y Perú-Brasil-Bolivia. En la exposición se plantearon las oportunidades, el rol de la innovación en el futuro de la región, cuellos de botella y posibles agrupamientos de proyectos de infraestructura y complementarios de dichos Ejes de Integración y Desarrollo. La segunda exposición estuvo a cargo de Gustavo Guerra-García, quien desarrolló la visión de negocios del Eje Andino. En esta exposición se realizó una caracterización del Eje, las oportunidades de desarrollo con relación a los

factores de competitividad, los cuellos de botella y los proyectos prioritarios presentados a modo de propuestas de agendas bilaterales Venezuela-Colombia, Colombia-Ecuador, Ecuador-Perú y Perú-Bolivia. Ambas visiones fueron discutidas por las delegaciones de los países.

Durante el jueves 16 y el viernes 17 en la mañana se aplicó la metodología propuesta por el CCT a cada uno de los Ejes. Se estableció una mesa de trabajo con tres facilitadores del CCT (un asesor metodológico, un moderador y un asesor técnico) y dos representantes por país como máximo. La dinámica contó con el apoyo de mapas y un mecanismo automático de redacción de los acuerdos que se escribían en una pantalla.

I. Eje Multimodal del Amazonas

El primer Eje que se trabajó fue el Eje Multimodal del Amazonas. Se contó con la participación de las delegaciones de Ecuador, Colombia, Brasil y Perú. Los proyectos del Eje se agregaron en seis grupos: (i) acceso a la Hidrovía del Putumayo; (ii) acceso a la hidrovía del Napo; (iii) acceso a la hidrovía del Huallaga-Marañón; (iv) acceso a la hidrovía del Ucayali; (v) acceso a la hidrovía del Solimoes-Amazonas; y (vi) la red de hidrovías amazónicas. Los proyectos se agruparon como se señala a continuación.

Grupo 1: Acceso a Hidrovía del Putumayo

- **Proyecto Ancla: Pasto – Mocoa variantes de pavimentación (incluye estudio y acciones ambientales).**
- Adecuación del puerto de Tumaco.
- Vía perimetral de Tuquerres.
- Puerto Asís: adecuación del puerto y muelles en el Putumayo.
- Proyecto de electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia–Tabatinga.
- Puerto San Lorenzo.
- San Lorenzo–El Carmen: Rehabilitación y pavimentación de dos tramos.
- Puerto El Carmen.

Grupo 2: Acceso a Hidrovía del Napo

- **Proyecto Ancla: Puerto Francisco Orellana.**
- Puerto Esmeraldas.
- Puerto Manta.
- Aeropuerto de carga Nuevo Rocafuerte.
- Aeropuerto de carga El Tena.
- CEBAF Nuevo Rocafuerte/Cabo Pantoja.

Grupo 3: Acceso a Hidrovía Huallaga – Marañón

- **Proyecto Ancla: Carretera Tarapoto–Yurimaguas y Puerto Yurimaguas.**
- Carretera El Reposo–Sarameriza.
- Carretera Bagua–Rioja (tramo Narantijos–Corontochacas).

- Aeropuerto Piura.
- Aeropuerto Yurimaguas.
- Aeropuerto Tarapoto.
- Puerto Paita.
- Puerto Bayovar.
- Puerto Logístico Paita.
- Centro Logístico Yurimaguas.

Grupo 4: Acceso a Hidrovía del Ucayali

- **Proyecto Ancla: Carretera Tingo María – Pucallpa.**
- Modernización Puerto El Callao.
- Aeropuerto Pucallpa.
- Puerto Pucallpa.
- Centro Logístico Intermodal de Pucallpa.
- Interconexión Energética Pucallpa–Cruzeiro do Sul (*).
- Interconexión Vial Pucallpa–Cruzeiro do Sul (*).

(*). Brasil requiere consultas.

Grupo 5: Acceso a Hidrovía del Solimoes–Amazonas

- **Proyecto Ancla: Carretera Cuiabá–Santarém.**
- Puertos Santarém–Itaituba (*).
- Programa de Manejo Ambiental/Territorial (*).

(*). Brasil requiere consultas.

Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas

- **Proyecto Ancla: Navegación del Solimoes–Amazonas y aspectos ambientales y sociales de las Cuencas de los Ríos Amazónicos.**
- Tratamiento de aspectos regulatorios y operativos, facilitación de la navegación, practicaje, protección ambiental, seguridad, transporte multimodal, etc.
- Navegación del Río Putumayo.
- Navegación del Río Napo.
- Navegación del Río Iça.
- Navegación del Río Marañón.
- Navegación del Río Huallaga.
- Navegación del Río Morona.
- Navegación del Río Ucayali.
- Puerto y Centro Logístico Iquitos.

Otras acciones generales relevantes para todos los grupos de proyectos fueron: (i) el transporte aéreo (transporte de carga regional y transporte aéreo fronterizo); (ii) la evaluación de la posibilidad de implementar concesiones y/o permisos de operación de grupos de hidrovías; (iii) la ampliación del proyecto SIVAM/SIPAM en el ámbito amazónico; y (iv) los pasos de frontera.

Los temas pendientes que requieren profundización o concertación en otros ámbitos identificados fueron: (i) interconexiones energéticas (Leticia–Tabatinga, Pucallpa–Cruzeiro do Sul); (ii) interconexión vial Pucallpa–Cruzeiro do Sul; (iii) hidrovía del Morona tramo peruano y aprovechamiento de la infraestructura de transmisión eléctrica para proyectos de fibra óptica.

II. Eje Perú – Brasil – Bolivia

El segundo eje que se trabajó fue el Eje Perú-Brasil-Bolivia. La discusión contó con la participación de las delegaciones de Perú y Brasil. Los proyectos fueron agregados en grupos de acuerdo a la metodología. Los grupos identificados fueron: (i) corredor Porto Velho–Río Branco–Pto. Assis, Pto. Maldonado–Cuzco/Juliaca–Puertos Marítimos del Pacífico; (ii) Río Branco–Cobija–Riberalta–Yucumo–La Paz; y (iii) Porto Velho–Madeira–Guayaramerín.

Grupo 1: Corredor Porto Velho–Río Branco–Pto. Assis–Pto. Maldonado–Cuzco/Juliaca–Puertos Marítimos del Pacífico

- **Proyecto Ancla: Pavimentación Iñapari–Puerto Maldonado–Inambari, Inambari–Juliaca/Inambari–Cuzco.**
- Puente sobre el río Acre (en construcción).
- Aeropuerto Puerto Maldonado.
- Hidrovía Madre de Dios y puerto fluvial (estudio de navegabilidad, batimetría de puntos críticos, requerimientos de dragado).
- Paso de Frontera y construcción de CEBAF.

Grupo 2: Río Branco–Cobija–Riberalta–Yucumo–La Paz

- **Proyecto Ancla: Carretera Guayaramerin–Riberalta–San Borja–La Paz (por confirmar con Bolivia).**
- Paso Fronterizo y puente Brasiléia–Cobija (en construcción).
- Carretera Cobija–El Choro
- Hidrovía Ichilo–Mamore.
- Carretera Yucumo–Trinidad.
- Cobija–Extrema (por confirmar con Bolivia).
- Paso de Frontera Perú–Bolivia (Extrema).

Grupo 3: Puerto Velho–Madeira–Guayaramerin

- **Proyecto Ancla: navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guayaramerin (por confirmar con Bolivia).**
- Complejo Hidroeléctrico Río Madeira con esclusas para navegación.
- Hidroeléctrica Binacional Bolivia–Brasil.
- Hidroeléctrica Cachuera Esperanza (Río Madre de Dios).

- Líneas de transmisión entre las dos hidroeléctricas del río Madeira y el sistema central (¿de los 3 países?).

Los pasos siguientes y temas de profundización detectados son los siguientes: (i) atención a aspectos ambientales en los nuevos desarrollos viales; (ii) aspectos de la parte productiva; y (iii) temas relacionados a los procesos sectoriales.

Los principales temas de la parte productiva son:

- ✓ Consolidación de actividades productivas en la zona MAP.
- ✓ Otros proyectos productivos que identifiquen los países en el conjunto del área de influencia del eje.
- ✓ Centros de Innovación Tecnológica.

Los principales temas relacionados a los procesos sectoriales son:

- ✓ Facilitación del transporte aéreo (Turismo).
- ✓ Tránsito Fronterizo Perú–Brasil y Brasil–Bolivia, requiere armonizaciones y convergencias para el tránsito de pasajeros y mercaderías.
- ✓ Transporte Fluvial.
- ✓ Transporte Marítimo.
- ✓ Transporte Multimodal.
- ✓ Monitoreo de la Amazonía.
- ✓ Mecanismos financieros innovadores.

III. Eje Venezuela–Brasil-Guyana–Surinam

El tercer eje que se trabajó fue el Eje Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam. Se contó con la participación de las delegaciones de Brasil, Guyana y Surinam. Los proyectos se agregaron en cuatro grupos: (i) conexión Venezuela-Brasil; (ii) conexión Brasil-Guyana; (iii) conexión Venezuela-Guyana; y (iv) conexión Guyana-Surinam-Guyana Francesa-Brasil. Los proyectos se agruparon como se señala a continuación.

Grupo 1: Conexión Venezuela-Brasil

- **Proyecto Ancla: Caracas–Manaos (carretera existente).**
- Las vías de los ríos Negro y Branco que interconectan a Manaos con Boa Vista.
- Un Puerto de aguas profundas en el Noreste de la Costa Caribeña de Venezuela o el mejoramiento del actual Puerto de Guanta.
- Interconexión a través de trenes del Puerto de Guanta con Puerto Ordaz en el Río Orinoco.
- Un segundo puente bimodal sobre el Río Orinoco (en construcción).
- Un sistema de facilitación y soporte de la navegación sobre el Río Orinoco.
- Expansión de la actual línea de transmisión de Guri–Boa Vista a Manaos, basada en dos alternativas posibles: (i) una planta termoeléctrica de gas natural en Venezuela o (ii) La ampliación del potencial Hidroeléctrico del sistema de generación del Río Caroní (que requiere mayor estudio).

- Líneas de fibra óptica que interconecten Caracas al Norte de Brasil a través de las líneas de transmisión existentes (Boa Vista) o propuestas (Manaos).

Grupo 2: Conexión Brasil–Guyana

- **Proyecto Ancla: Vía Boa Vista-Bonfim-Lethem–Linden–Georgetown (carretera existente).**
- Puente sobre el Río Arraia (Estado de Roraima).
- Puente sobre el Río Itakutu (Frontera: Brasil–Guyana).
- Puerto de aguas profundas en Guyana (Requiere mayores estudios).
- Planta hidroeléctrica de 150 MW de potencia en Amalia y una línea de transmisión a Georgetown a fin de reemplazar el sistema de generación de energía por diesel.
- Planta hidroeléctrica de 1000 MW de potencia en Totruba y una línea de transmisión a Boa Vista y Manaos (sujeta a la inversión privada en una planta de fundición de aluminio en Guyana y/o en el interés de Brasil de traer energía hacia la parte norte de la región desde Guyana).
- Líneas de fibra óptica que interconectan el sistema internacional de cableado submarino existente (disponible a lo largo de la Costa de Guyana) y las ciudades de Boa Vista y Manaos a través de las líneas de transmisión anteriormente señaladas.
- Inversiones industriales en Boa Vista: planta de celulosa; plantas de procesamiento de la soya, de café instantáneo y de empaque de carne (sujetas a la identificación de los intereses de la inversión privada)

Proyectos Complementarios

- Mejoramientos al acceso sureño de Georgetown.
- Construcción de una vía expresa de 4 carriles desde Demerara Harbour Bridge hacia Georgetown.
- Un By-pass en Bank Demerara Este.

Grupo 3: Conexión Venezuela–Guyana

- **Proyecto Ancla: Carretera Bochínche–Cinco Estrellas–Georgetown**
- Puente o mejoramiento del cruce del Río Essequibo.
- Puente o mejoramiento del cruce del Río Demerara.
- Cruce de frontera entre Guyana y Venezuela.

Grupo 4: Conexión Guyana–Surinam–Guyana Francesa–Brasil

- **Proyecto Ancla: Carretera mejorada entre Georgetown y Albina**
- Mejoramiento de la carretera actual entre Georgetown–Nuevo Amsterdam.
- Mejoramiento en el cruce del Río Berbice.
- Puente Internacional o mejoramiento en el cruce del Río Corentine (¿?).

- Mejoramiento de la carretera actual de Nieuw Nickerie–Paramaribo–Albina.
- Mejoramiento en el cruce internacional del Río Marrowynen entre Albina (Surinam) y St. Laurent (Guyana Francesa).
- Puente internacional del Río Oiapoque (Guyana Francesa–Brasil).
- Mejoramiento de la carretera Oiapoque–Macapá.
- Mejoras en el Puerto Santana del Río Amazonas (Macapá).
- Mejoramiento de la segunda conexión este-oeste (hacia el sur) existente actualmente entre Paramaribo y Apura y desde allí hasta New Nickerie (New Stretch) más una Planta hidroeléctrica de hasta 500MW de potencia (sujeta a la inversión privada en la planta de fundición de aluminio en la región de Apura).

Aspectos y temas adicionales de futura exploración:

Los temas que requieren mayor discusión y un tratamiento específico posterior son: (i) la posibilidad de incluir a la Guyana Francesa como un socio observador de IIRSA, principalmente en este Eje específico (requiere de mayores esfuerzos diplomáticos y políticos); (ii) la definición de las fuentes más razonables de energía para reemplazar las plantas de generación de energía por diesel en Manaos; (iii) el interés de Brasil por interconectar el norte del país al sistema internacional de telecomunicaciones submarinas por cable, disponibles a lo largo de la costa de Venezuela y Guyana; (iv) las reales posibilidades de los proyectos productivos en el área de Boa Vista; (v) los proyectos de aluminio y alimuna (Guyana y/o Surinam); (vi) la conexión Norte-Sur entre Paramaribo–Pokigrón–Vier Gebroeders–BR 210–BR 163 hasta las ciudades localizadas en el margen izquierdo del Río Amazonas (Orixaminá, Obidos, Alenquer y Monte Alegre); (vii) los aspectos sociales y medio ambientales incluyendo la consolidación de las reservas nacionales; (viii) la asistencia a Guyana y Surinam en sus marcos jurídicos y en la capacidad de coerción tanto para políticas públicas productivas (principalmente minería, pesca y actividades forestales) como en políticas públicas de infraestructura; (ix) el SIVAM/SIPAM (territorios completos, incluyendo la costa de Guyana y Surinam); y (x) el estatus del cruce de frontera.

IV. Eje Andino

El cuarto eje que se trabajó fue el Eje Andino. Se contó con la participación de las delegaciones de Perú, Ecuador y Colombia. Los proyectos se agruparon en 11 grupos: (i) conexión Venezuela-Colombia (Zona Norte); (ii) conexión Venezuela (Caracas)-Colombia (Bogotá)-Ecuador (Quito) sobre la ruta internacional actual; (iii) conexión Venezuela (Barinas)-Colombia (Bogotá) sobre el corredor de baja altura; (iv) conexión Colombia-Venezuela sobre el corredor intermodal río Meta; (v) conexión Colombia (Pto. Tumaco)-Ecuador (Pto. Esmeraldas–Guayaquil)-Perú (Lima); (vi) conexión Colombia-Ecuador II (Bogotá–Mocoa–Tena–Zamora–Palanda–Loja); (vii) conexión Perú-Ecuador II (Quito–Puente de Integración–Tingo María); (viii) conexión Perú-Bolivia-Argentina (Huancayo–Ayacucho–Tarija–Norte de Argentina); (ix) Lima–Arequipa–Tacna, Arequipa–Juliaca, Ilo–Desaguadero, Desaguadero–La Paz; (x) sistemas de integración energética; y (xi) Telecentros y conectividad.

Grupo 1: Conexión Venezuela–Colombia I (Zona Norte)

- **Proyecto Ancla:** Corredor vial Santa Marta–Paraguachón–Maracaibo–Caracas (existente).
- CEBAF de Paraguachón

Grupo 2: Conexión Venezuela (Caracas)–Colombia (Bogotá)–Ecuador (Quito) (Ruta Actual)

- **Proyecto Ancla:** Implementación de los CEBAFs en los pasos de frontera.
- Corredor Periférico de Bogotá.
- Rehabilitación Popayán–Pasto–Rumichaca y construcción de paso por Pasto.
- CEBAF Cúcuta–San Antonio.
- CEBAF Rumichaca–Tulcán.
- Mejoramiento Bogotá–Girardot–Ibague.

Grupo 3: Conexión Venezuela (Barinas)–Colombia (Bogotá) III (Corredor de Baja Altura)

- **Proyecto Ancla:** Paso de frontera por Saravena y sus accesos (pendiente de consultar con Colombia y Venezuela).
- Paso de frontera por Saravena.
- Paso de frontera Arauca.
- Proyecto vial El Piñal–Saravena (Venezuela).
- Mejoramiento vial del tramo Saravena–El Nula (Venezuela).
- Mejoramiento vial del tramo Tame–Arauca, Puente José Antonio Páez y accesos.
- Culminación de la pavimentación Tame–Villavicencio.

Grupo 4: Conexión Venezuela–Colombia IV (Corredor Intermodal Río Meta)

- **Proyecto Ancla:** Navegabilidad del Río Meta.
- Paso de frontera en Puerto Carreño.
- Tramos faltantes de pavimentación entre Villavicencio y Puerto López.

Grupo 5: Conexión Colombia (Pto. Tumaco)-Ecuador (Pto. Esmeraldas–Guayaquil)-Perú (Lima)

- **Proyecto Ancla:** CEBAF Huaquillas–Aguas Verdes (por definir, están siendo financiados por CE).
- Mejoramiento y mitigación de la vulnerabilidad del corredor Tumaco–Lima.
- Espriella Mataje y pavimentación de Mataje hasta San Lorenzo, puente sobre el río Mataje.
- CEBAF río Mataje.

- Puerto Inca–Huaquillas y puente internacional en Huaquillas–Aguas Verdes, paso lateral en Huaquillas.
- Nuevo aeropuerto Santa Rosa.
- Redes viales Nros. 1, 2, 3, 4 (por concesionar) y evitamientos de las ciudades de Piura, Chiclayo, Trujillo y Chimbote.
- Red Vial Nro. 5 (concesionada).

Grupo 6: Conexión Colombia–Ecuador II (Bogotá–Mocoa–Tena–Zamora–Palanda–Loja)

- **Proyecto Ancla: Paso de Frontera de San Miguel (CEBAF) y sus accesos.**
- Mocoa–Santa Ana–San Miguel.
- Narupa–Guamaniyacu.
- Bella Unión–Plan Milagro–Gualaquiza.
- Ampliación del aeropuerto de Zamora.
- Construcción de la carretera Zamora–Palanda.
- Consideración de aspectos ambientales y aspectos preventivos.

Grupo 7: Conexión Perú–Ecuador II (Quito–Puente de Integración–Tingo María)

- **Proyecto Ancla: Pavimentación Vilcabamba–Puente Integración–Jaen.**
- CEBAF Puente de Integración.
- Pavimentación Tarapoto–Tingo María.
- Mejoramiento de los aeropuertos de Tarapoto y Huanuco.
- Consideración de aspectos ambientales y aspectos preventivos.

Grupo 8: Conexión Perú–Bolivia–Argentina (Huancayo–Ayacucho–Tarija–Norte de Argentina)

- **Proyecto Ancla: Paso de Frontera Desaguadero.**
- Culminación pavimentado Huancayo–Ayacucho.
- Culminación pavimentado Ayacucho–Abancay.
- Rehabilitación Juliana–Puno–Desaguadero.
- Paso de frontera Bolivia–Argentina.
- La culminación de pavimentado Potosí–Tarija.

Grupo 9: Lima–Arequipa–Tacna, Arequipa–Juliaca, Ilo–Desaguadero, Desaguadero–La Paz

- **Proyecto Ancla: Conexión ferroviaria Arequipa–Puno, Puno–La Paz (sujeto a consulta con Bolivia).**
- Red Vial Nro. 6.
- Vía de evitamiento de Ica.
- Rehabilitación Panamericana Sur (terremoto).

- Mejoramiento de los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna.

Grupo 10: Sistemas de Integración Energética

- **Proyecto Ancla: Armonización regulatoria (sujeto a consultas)**
- Proyectos de interconexión eléctrica
- Proyectos de interconexión gasífera
- Proyectos de interconexión de oleoductos.

Grupo 11: Sistemas de Telecentros y Conectividad

- Aprovechamiento de la infraestructura existente y de las nuevas conexiones eléctricas para aumentar infraestructura de comunicaciones (pendiente).

Los temas pendientes y aspectos que requieren profundización son los siguientes: (i) análisis de las interconexiones gasíferas y petroleras; (ii) actualizar avances de la Comunidad Andina en temas energéticos; (iii) georeferenciar a nivel de los Ejes de propuestas de los GTE de los procesos sectoriales para incorporar aspectos de telecomunicaciones; (iv) trabajar los aspectos regulatorios de integración de sistemas de transporte entre países e incorporarlo dentro del proceso sectorial de Pasos de Frontera; (v) realizar un tratamiento regional de mitigación de riesgos de desastres naturales (fenómeno de El Niño y fenómenos sísmicos); (vi) consultar con Bolivia la designación del tramo Potosí–Tarija como Proyecto Ancla del Grupo 8; (vii) desarrollar los aspectos Regulatorios y operativos de navegación fluvial y transporte multimodal; (viii) homologar las normas de diseño geométrico y señalización, y normalización de estándares de mantenimiento (proceso sectorial); y (ix) trabajar las consideraciones ambientales y la agenda de aspectos preventivos en esta materia en las vías que vinculan hacia los Ejes Amazónicos.

V. Logros del GTE y Próximos Pasos

El resumen con las conclusiones del evento fue expuesto al final del mismo. La exposición estuvo a cargo de Mauro Marcondes Rodríguez por el CCT. Las principales apreciaciones de carácter general fueron las siguientes:

- Se está dando un incremento en la profundidad y contenido del diálogo técnico entre los gobiernos.
- Esto es un avance importante para la construcción de una verdadera visión regional de la integración y el desarrollo y claramente un resultado de la acción de los países.
- La metodología utilizada permite avanzar en el Proceso de Planificación Indicativa para orientar las acciones para la integración de Suramérica.
- Los principales avances de esta jornada son:
 - a) El agrupamiento de proyectos para cada Eje, que servirá de base para focalizar acciones y definir trabajos futuros

- b) La riqueza del intercambio sobre proyectos y grupos, en un contexto y espíritu multinacional y no sólo nacional

Las apreciaciones más importantes relacionadas al trabajo de los grupos técnicos ejecutivos fueron las siguientes:

1. El trabajo se realizó sobre la base de los siguientes elementos:
 - a) Visión Estratégica para la Integración Física Suramericana (VESA)
 - b) Visiones de Negocios de los Ejes (VdN)
 - c) Inventario y fichas de proyecto
 - d) Metodología para análisis de la cartera de proyectos
2. Como resultado, tenemos una mejor comprensión del vínculo entre la VESA, las VdN de los desarrollo de los Ejes y los proyectos propuestos:
 - a) La VESA representa el marco global, deseable y factible, para el desarrollo suramericano, y define el papel de IIRSA como uno de los pilares del trabajo necesario.
 - b) La VdN baja el diagnóstico y posibilidades de desarrollo a nivel de cada Eje e identifica los proyectos estructurantes.
 - a) El valor de la información del inventario y fichas de proyectos aumenta para las etapas siguientes de análisis, por lo que necesita ser completada y actualizada a la luz de los agrupamientos.

Otros logros mencionados por el expositor y los miembros de las delegaciones de los países fueron que:

- Han surgido nombres para los Grupos de Proyectos que reflejan su función estratégica o su identidad regional.
- Se está dando un proceso de “re-conceptualización” de proyectos para expresar mejor su función dentro de cada Grupo.

En relación a la discusión sobre la metodología y el proceso, los principales planteamientos del CCT estuvieron referidos a la necesidad de continuar recibiendo observaciones de los países sobre el proceso y metodología de trabajo de esta reunión. Los principales temas que requieren “feedback” son:

- ¿Los conceptos básicos? (grupo de proyectos, proyecto ancla, sinergia vertical y horizontal, función estratégica del grupo)
- ¿La dinámica de grupo? (mesa pequeña, coordinador, facilitador, asesor metodológico, número de delegados por país)
- ¿El rol de los observadores (mesa grande)?
- ¿El tiempo disponible?
- ¿Los materiales provistos?

Finalmente, el CCT informó sobre las siguientes etapas de la metodología y las fechas posibles para trabajar los factores de análisis y la evaluación de los grupos de proyectos.

1. Factores de Análisis

- ✓ Discusión en la III Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA de los Factores de Análisis y su ponderación (Buenos Aires, Argentina, 18 al 20 de Noviembre)

2. Evaluación de los Grupos de Proyectos (Dic 2003 - Mayo 2004)

- ✓ Actualización de las fichas de los proyectos a la luz de los agrupamientos acordados, para facilitar los trabajos de evaluación de los Grupos de Proyectos
- ✓ Reuniones en los países para aplicar la metodología de evaluación en los Grupos de Proyectos, en preparación para la realización de los próximos GTE de Ejes, con apoyo del CCT
- ✓ Nueva reunión de los GTE para realizar evaluación conjunta de los grupos de proyectos y definir acciones siguientes

VI. Síntesis de los temas pendientes

Los temas pendientes generales son los siguientes:

- Avanzar en las consultas al interior de los países sobre temas pendientes en cada Eje.
- Consultas específicas del CCT con Bolivia y Venezuela para informar los resultados de la reunión y recibir reacciones y comentarios.
- Proponer y acordar planes de trabajo a nivel de cada Eje con respecto a aspectos territoriales de los Procesos Sectoriales y otros temas identificados durante la reunión, que requieren trabajo adicional.
- Buscar la aprobación de las configuraciones de los sistemas de transportes viales (Gráficos 1, 3, 5 y 7) de los Ejes y las áreas de influencia (Gráficos 2, 4, 6 y 8).

Los temas específicos pendientes por países son los siguientes:

Bolivia:

- Coordinación para la aprobación de las reconfiguraciones de las áreas de influencia y sistemas de transportes comprendidos en los ejes Andino y Perú-Brasil-Bolivia.

- Consultas sobre el proyecto ancla del agrupamiento N° 8: Perú-Bolivia-Argentina. Las alternativas son el CEBAF en Desaguadero o la pavimentación del tramo Tarija-Potosí.
- Coordinar los proyectos de los agrupamientos N° 10 y 11.
- Coordinar la aprobación de todos los agrupamientos del Eje Andino y del Eje Perú-Brasil-Bolivia.
- Consulta sobre la posibilidad de la conexión ferroviaria Arequipa-Puno-La Paz.

Brasil:

- Consultar la viabilidad e interés de la interconexión energética Pucallpa-Cruzeiro do Sul.
- Coordinar la viabilidad e interés de la conexión vial Pucallpa-Cruzeiro do Sul.
- Consultar las perspectivas de los puertos Santarem-Itauba.
- Coordinar la situación y perspectiva del Programa de Manejo Ambiental del agrupamiento N° 5 del Eje Multimodal del Amazonas.
- Consultar interés de Brasil en comprar energía a Guyana (Grupo 2 del Eje Brasil-Venezuela-Guyana-Surinam).
- Promover el análisis de las alternativas de sustitución de la energía de Manaus basada en el diesel.

Ecuador y Perú:

- Ratificar que de los 5 ejes viales del Plan Binacional Perú-Ecuador sólo participan en IIRSA los ejes 1 y 4.

Guyana:

- Promover mayores estudios en el Puerto de aguas profundas de Guyana.

Guyana Francesa:

- Promover iniciativas diplomáticas para lograr que la Guyana Francesa participe como observador en IIRSA.

Venezuela:

- Coordinar y consultar la posición de Venezuela respecto de los agrupamientos de los Ejes Andino y Brasil-Venezuela-Guyana-Surinam.
- Promover estudios para ampliación del sistema de generación hidroeléctrico del río Caroní.

Gráfico 2: Área de Influencia del Eje Multimodal del Amazonas



Gráfico 3: Sistema de Transportes del Eje Brasil-Venezuela-Guyana-Surinam

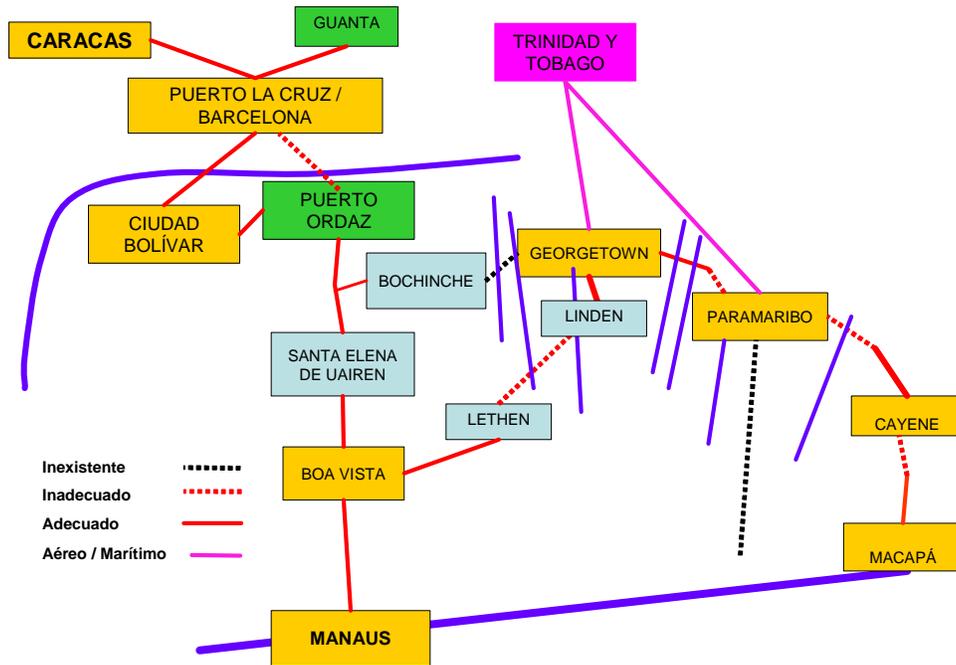


Gráfico 4: Area de Influencia del Eje Brasil-Venezuela-Guyana-Surinam



Gráfico 5: Sistema de Transportes del Eje Perú - Brasil - Bolivia

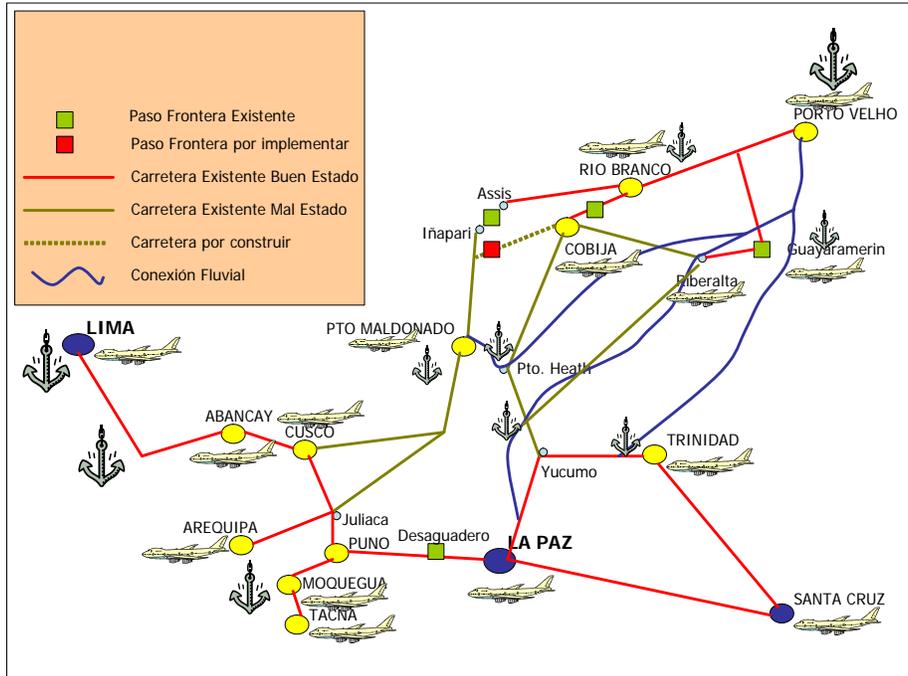
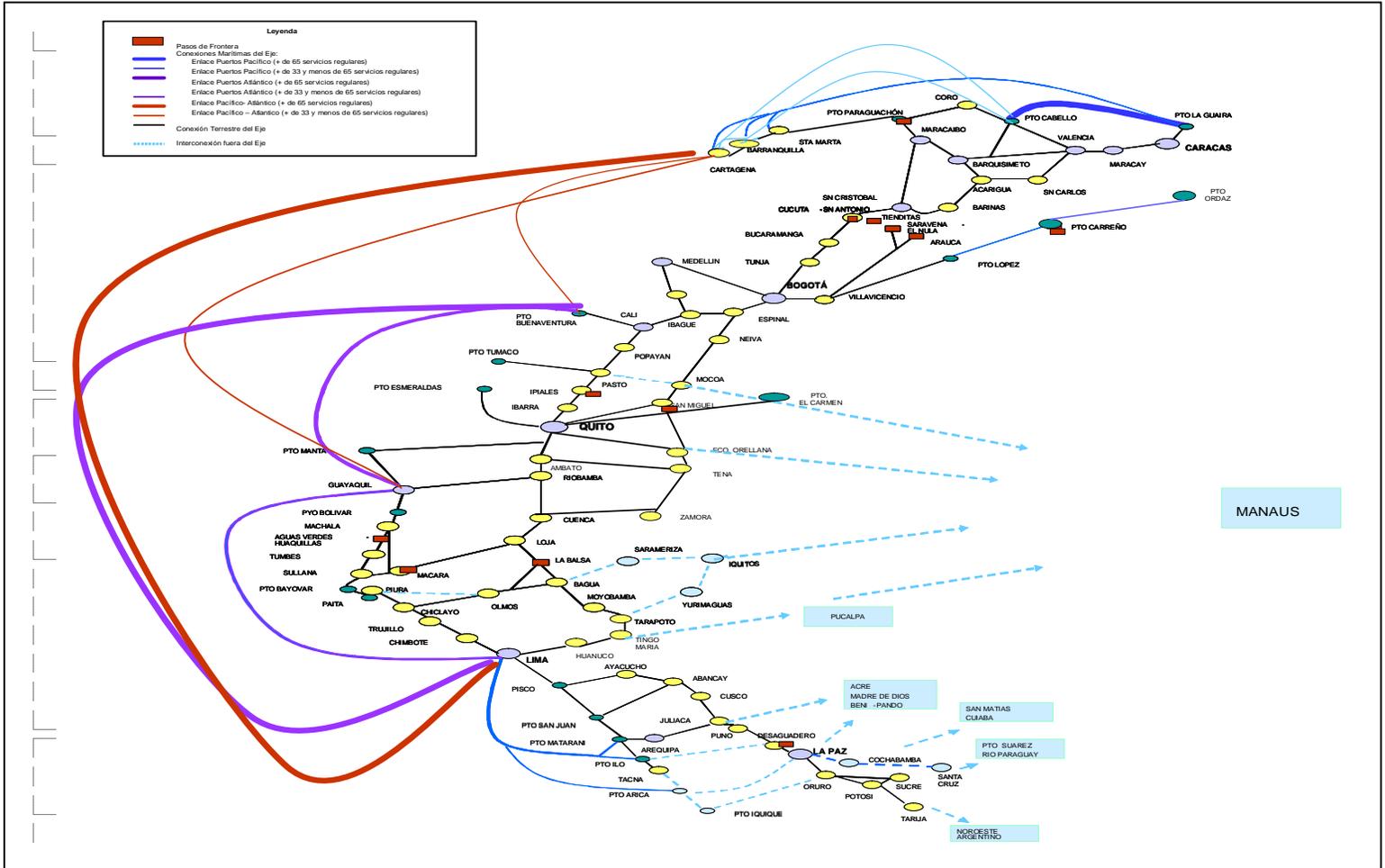


Gráfico 6: Área de Influencia del Eje Perú - Brasil - Bolivia



Gráfico 7 : Sistema de Transporte del Eje Andino



MANAUS

Gráfico 8 : Area de Influencia del Eje Andino

