

ACTUALIZACIÓN DE LA VISIÓN DE NEGOCIOS DE EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo del Eje Perú-Brasil-Bolivia 6 y 7 de Octubre de 2011 Lima, Perú

INDICE

- Visión general del nuevo eje propuesto
- Caracterización del actual Eje PBB
 - Estado de los Proyectos
 - Flujos exportadores en Bolivia
 - Flujos exportadores en Perú
 - Flujos exportadores en Brasil
- Caracterización del nuevo grupo de proyectos
 - Estado de los Proyectos
 - Función económica de los proyectos
 - Otras funciones de los proyectos
 - Función estratégica y proyecto ancla
- Posibles impactos del nuevo grupo de proyectos

VISIÓN GENERAL DEL NUEVO EJE PROPUESTO

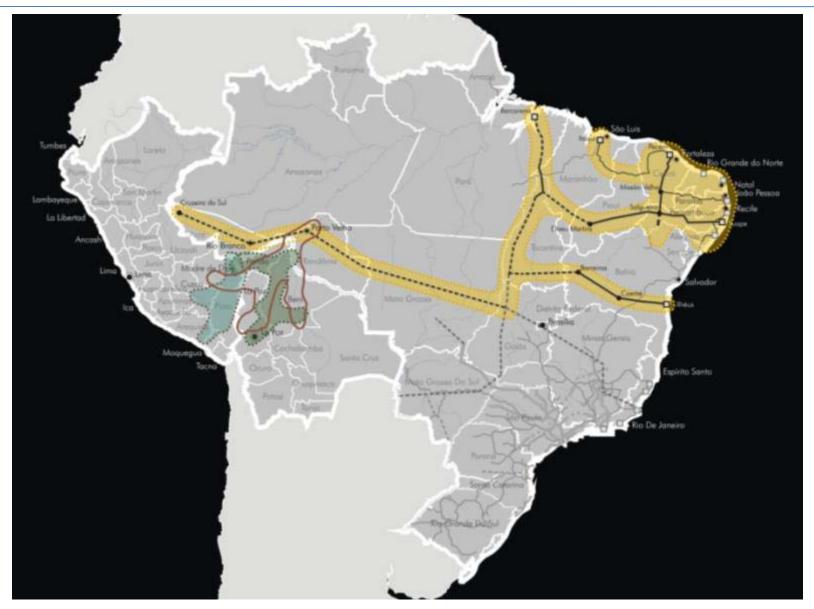


LOS DIEZ EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

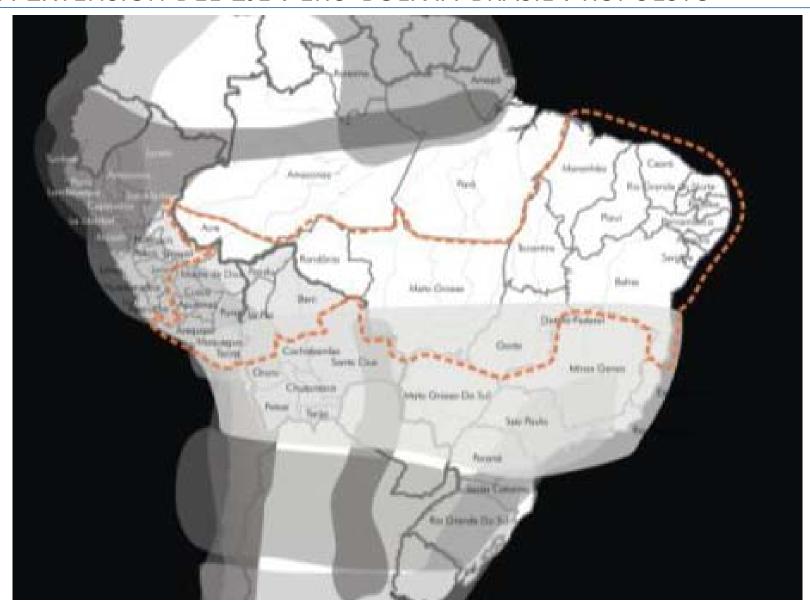




Propuesta de Grupo de Proyectos para el Eje PBB



LA EXTENSIÓN DEL EJE PERÚ-BOLIVIA-BRASIL PROPUESTO





Una Visión Geográfica General del Nuevo Eje



DATOS BÁSICOS DEL ÁREA DE INFLUENCIA

| Región | Población (Hab) | Superficie (km²) | Densidad (Hab/km2) | PBI (millones USD) | IDH | Población urbana | Pobreza |
|---------------------|--------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|-------|---------------------|---------|
| Al boliviana | | | | | | | |
| Beni | 445.234 | 213.564 | 2,08 | 344 | 0,717 | 4.9% | 76.0% |
| La Paz | 2.839.946 | 133.985 | 21,2 | 2.338 | 0,730 | 30.5% | 66.2% |
| Pando | 81.159 | 63.827 | 1,3 | 95 | | | |
| Al brasilera | | | | | | | |
| Acre | 733.559 | 152.581 | 4,8 | 3.678 | 0,756 | 72,6% | 42,3% |
| Alagoas | 3.120.494 | 27.819 | 112,2 | 10.627 | 0,699 | 73,6% | 59,5% |
| Bahia | 14.016.906 | 567.295 | 24,7 | 66.398 | 0,743 | 72,1% | 43,5% |
| Ceará | 8.452.381 | 146.348 | 57,8 | 32.841 | 0,723 | 75,1% | 53,9% |
| Goiás | 6.003.788 | 341.289 | 17,6 | 41.134 | 0,805 | 90,3% | 33,9% |
| Maranhâo | 6.574.789 | 331.983 | 19,8 | 21.031 | 0,636 | 63,1% | 56,4% |
| Mato Grosso | 3.035.122 | 906.807 | 3,3 | 28.974 | 0,896 | 81,8% | 34,3% |
| Paraiba | 3.766.528 | 56.440 | 66,7 | 14.042 | 0,718 | 75,4% | 57,5% |
| Pernambuco | 8.796.448 | 98.281 | 89,5 | 38.492 | 0,718 | 80,2% | 52,5% |
| Piauí | 3.118.360 | 252.378 | 12,4 | 9.159 | 0,703 | 65,8% | 52,1% |
| Rio Grande do Norte | 3.168.027 | 53.307 | 59,4 | 13.924 | 0,738 | 77,8% | 52,3% |
| Rondônia | 1.562.409 | 238.513 | 6,6 | 9.775 | 0,776 | 73,6% | 27,0% |
| Sergipe | 2.068.017 | 21.910 | 94,4 | 10.684 | 0,742 | 73,5% | 47,8% |
| Tocantins | 1383445 | 278,421 | 4,2 | 7.154 | 0,71 | 78,8% | 41,3% |
| Al peruana | | | | | | | |
| Apurimac | 404.190 | 20,896 | 19,3 | | 0,680 | | 70,30% |
| Arequipa | 1.152.303 | 63.645 | 18,2 | 1.823 | 0,646 | 90,60% | 21,00% |
| Cuzco | 1.171.403 | 71,987 | 16,3 | | 0,717 | | 51,10% |
| Madre de Dios | 109.555 | 85,301 | 1,3 | | 0,771 | | 12,70% |
| Moquegua | 161.533 | 15.734 | 10,3 | 309 | 0,644 | 84,60% | 19,30% |
| Puno | 1.268.441 | 71.999 | 17,6 | 981 | 0,547 | 49,70% | 60,80% |
| Tacna | 288.781 | 16.076 | 18 | 577 | 0,669 | 91,30% | 17,50% |
| Total | | | | | | | |

CARACTERIZACIÓN DEL ACTUAL EJE PBB



ESTADO DE LOS PROYECTOS DEL ACTUAL EJE PBB

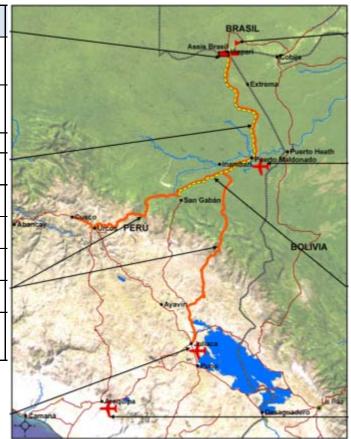
| Etapa | Proyectos | Monto (USD) |
|----------------|-----------|----------------|
| Concluido | 1 | 12.000.000 |
| | 6 | 25.145.240.307 |
| Ejecución | 1 | Sin datos |
| | 3 | 2.700.008.500 |
| Perfil | 4 | Sin datos |
| | 10 | 1.625.536.526 |
| Pre- Ejecución | 1 | Sin datos |
| Total general | 25 | 29.482.785.333 |



ESTADO ACTUAL DE LOS PROYECTOS DEL GRUPO 1

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

| Codigo | Nombre Proyecto | Monto (USD) | Etapa | Financiamiento |
|--------|---|---------------|-------------------|-------------------------|
| PBB01 | PAVIMENTACIÓN IÑAPARI - PUERTO MALDONADO - INAMBARI, INAMBARI - JULIACA / INAMBARI – CUSCO | 1.685.508.093 | Ejecución | En Ejecución |
| PBB02 | PASO DE FRONTERA Y CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) PERÚ – BRASIL | 8.293.930 | Pre- Ejecución | En Ejecución parcial |
| PBB03 | PUENTE SOBRE EL RÍO ACRE | 12.000.000 | Concluido | Finalizado |
| PBB04 | MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO | 42.415.000 | Pre- Ejecución | No iniciado |
| PBB58 | LÍNEA DE TRANSMISIÓN PUERTO MALDONADO - FRONTERA BRASIL | Sin datos | Perfil | No iniciado |
| PBB59 | LÍNEA DE TRANSMISIÓN SAN GABÁN - PUERTO MALDONADO | Sin datos | Ejecución | En Ejecución |
| PBB61 | MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE JULIACA | 44.170.000 | Pre- Ejecución | No iniciado |
| PBB62 | MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO DE AREQUIPA | 51.157.596 | Pre- Ejecución | No iniciado |
| PBB63 | TRAMO 1 DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA IIRSA SUR: SAN JUAN DE MARCONA - ABANCAY - CUSCO - URCOS | 138.432.214 | Ejecución | En Ejecución |



Función Estratégica

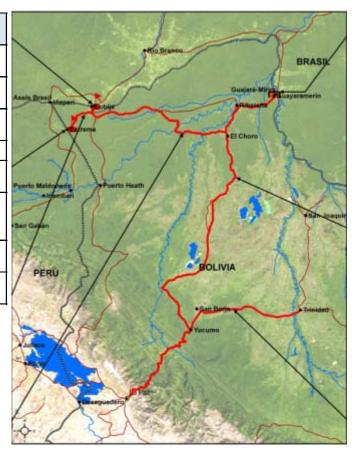
Abrir nuevas posibilidades para el desarrollo socioeconómico de la macroregión Sur del Perú y los Estados de Acre y Rondônia de Brasil a

través de su vinculación conjunta, y facilitar el acceso de dichos estados brasileños así como de la sierra y amazonía peruanas hacia los mercados internacionales, en especial de del Pacífico, impulsando así el proceso de integración regional

ESTADO ACTUAL DE LOS PROYECTOS DEL GRUPO 2

Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz

| Codigo | Nombre Proyecto | Monto (USD) | Etapa | Financiamiento |
|--------|--|-------------|-------------------|----------------|
| PBB05 | CARRETERA GUAYARAMERÍN - RIBERALTA / YUCUMO - LA PAZ | 570.300.000 | Ejecución | En Ejecución |
| PBB06 | CARRETERA COBIJA - EL CHORO — RIBERALTA | 80.000.000 | Pre- Ejecución | No iniciado |
| PBB07 | CARRETERA YUCUMO – TRINIDAD | 5.500.000 | Pre- Ejecución | En Ejecución |
| PBB08 | CARRETERA COBIJA – EXTREMA | 29.000.000 | Ejecución | No iniciado |
| PBB09 | PASO DE FRONTERA BOLIVIA - PERÚ (EXTREMA) | 8.500 | Perfil | No iniciado |
| PBB60 | PUENTE BINACIONAL SOBRE EL RÍO MAMORÉ ENTRE GUAYARAMERÍN Y GUAJARÁ-MIRIM | 75.000.000 | Pre- Ejecución | Solicitado |
| PBB64 | PUENTE SOBRE EL RÍO MADEIRA EN ABUNA (BR-364/RO) | 119.000.000 | Pre- Ejecución | En Ejecución |
| PBB65 | PUENTE IGARAPÉ RAPIRAN (PLÁCIDO DE CASTRO Y MONTEVIDEO) | Sin datos | Perfil | No iniciado |



Función Estratégica

Abrir nuevas posibilidades para el desarrollo socioeconómico de la región Madre de Dios - Acre - Pando (MAP) a través de su vinculación con el eje central boliviano.

ESTADO ACTUAL DE LOS PROYECTOS DEL GRUPO 3

Corredor Fluvial Madeira - Madre de Dios - Beni

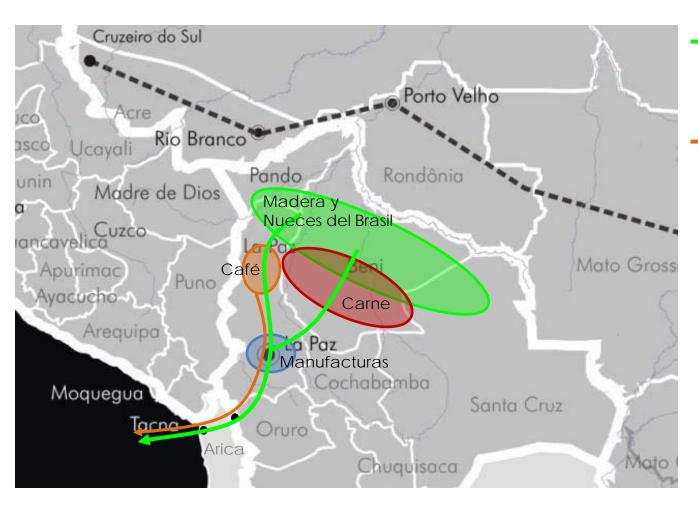
| Codigo | Nombre Proyecto | Monto (USD) | Etapa | Financiamiento |
|--------|---|----------------|-------------------|----------------|
| PBB11 | NAVEGACIÓN DEL RÍO MADEIRA ENTRE PORTO VELHO Y GUAJARÁ-MIRIM | 700.000.000 | Perfil | No iniciado |
| PBB12 | HIDROELÉCTRICA CACHUELA ESPERANZA (RÍO MADRE DE DIOS - BOLIVIA) | 1.200.000.000 | Pre- Ejecución | No iniciado |
| PBB13 | HIDROVÍA ICHILO – MAMORÉ | Sin datos | Pre- Ejecución | No iniciado |
| PBB14 | NAVEGABILIDAD DEL RÍO BENI | Sin datos | Perfil | No iniciado |
| PBB15 | HIDROVÍA MADRE DE DIOS Y PUERTO FLUVIAL | Sin datos | Perfil | No iniciado |
| PBB16 | COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICA SANTO ANTONIO E HIDROELÉCTRICA JIRAU) | 18.209.000.000 | Ejecución | En Ejecución |
| PBB17 | HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA – BRASIL | 2.000.000.000 | Perfil | No iniciado |
| PBB18 | LINHA DE TRANSMISSÃO ENTRE AS DUAS CENTRAIS HIDRELÉTRICAS DO RIO MADEIRA E O SISTEMA CENTRAL | 4.513.000.000 | Ejecución | En Ejecución |

Función Estratégica

- Consolidar una vía de integración internacional fluvial afectando principalmente la logística de transporte y el desarrollo socioeconómico de las regiones de Madre de Dios en Perú, Rondônia en Brasil y Pando y Beni en Bolivia.
- Posibilitar el cambio de la matriz energética aumentando la oferta de energía renovable en la región.



Principales Flujos Exportadores del Al Boliviana



- Madera y "Nueces del Brasil" desde Pando y Beni con destino Europa y EEUU vía Arica
- Café, Madera,
 Confecciones desde La
 Paz a Europa, EEUU y
 Asia vía Arica



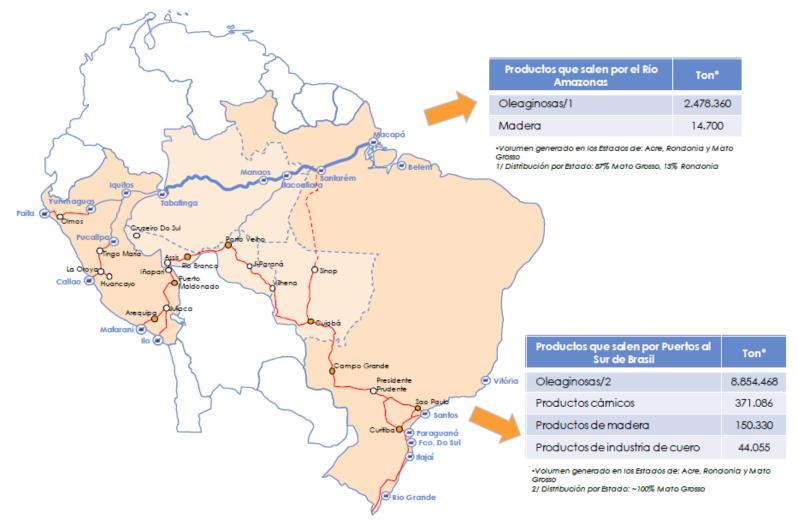
Principales Flujos Exportadores del Al Peruana



Fuente: ALG



Principales Flujos Exportadores del Al Brasilera



Fuente: Elaborado por ALG con datos del Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC

CARACTERIZACIÓN DEL NUEVO GRUPO DE PROYECTOS



LOS GRUPOS DE PROYECTOS EN BRASIL





ESTADO ACTUAL DE LA RED FERROVIARIA

Tres importantes instituciones de planificación y financiamiento de infraestructura en Brasil:

- PNLT Plano Nacional de Logística e Transporte
- PAC Programa de Aceleração do Crescimento
- PPA Plano Plurianual



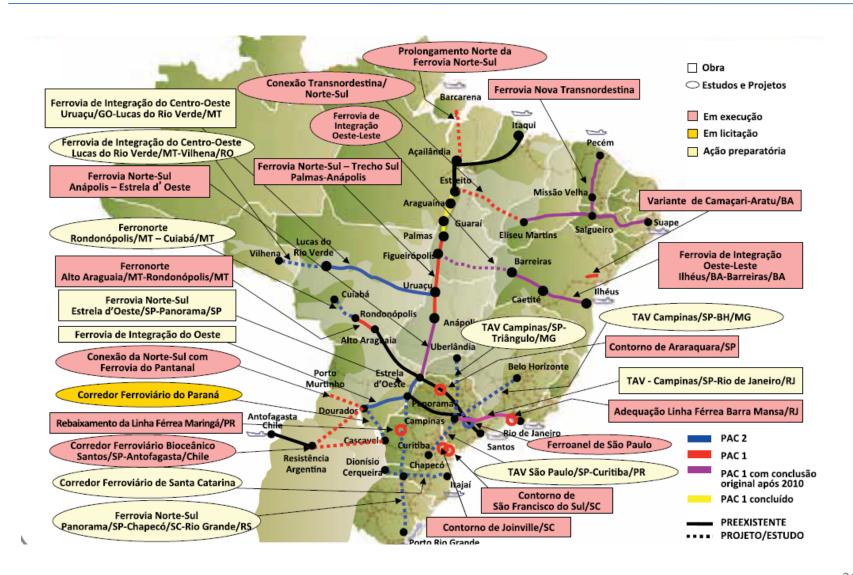
ESTADO ACTUAL DE LA RED FERROVIARIA

| Ferrovía | | Situación actual | | Plan | |
|---|-----------|-------------------------------------|-----|------|------|
| | | Situación actual | PPA | PAC | PNLT |
| Ferrovia Norte Sul (Belém (PA) a Uruaçu (GO) | 2.642 | | | | |
| Açailandia (MA)-Aguiarnópolis (MA) | 215 | Existentes | | | |
| Aguiarnópolis (MA)-Palmas (TO) | 504 | Construidos | | Х | |
| Palmas (TO)-Uruaçu (GO) | 575 | En ejecución | | Х | |
| Prolongamento da Norte Sul Açailandia (MA)-Barcarena (PA) | 480 | Projetos y Estudos | | Х | |
| Ferrovia de Integração do Centro Oeste (FICO) Litoral Norte Fluminense (RJ) hasta Boqueirão da Esperança (AC) | | | | | |
| Uruaçu (GO)-Vilhena (RO) | 1.638 | Projetos y Estudos | х | х | T |
| Vilhena (RO)-Porto Velho (RO), Porto Velho (RO)-Rio Branco (AC) e Rio Branco (AC) | sin datos | Planificación | | | х |
| -Boqueirão da Esperança (AC) | sin datos | Planificación | | | х |
| Ferrovia da Intregração Oeste Leste (FIOL) | 1.527 | | | | |
| Ilhéus (BA)-Caetité (BA) | 537 | En ejecución | Х | | |
| Caetité (BA)-Barreiras (BA) | 485 | En licitación | Х | | |
| Conexión con la Norte Sul (Barreiras (BA) hasta Figueirópolis (TO) | | Projetos y Estudos | Х | х | |
| Ferrovias de la Transnordestina Logistica | | | | | |
| Corredor Zona da Mata - Ferrovia João Pessoa-Conexão con Nova Transnordestina | sin datos | Planificación * | | | Х |
| Corredor Norte - Ferrovia Fortaleza y Puerto de Pecem-Teresina-São Luis | sin datos | Planificación * | | | Х |
| Litoranea (Costanera), de Propriá (AL) a João Pessoa (PB) | sin datos | sin datos | | • | |
| Ferrovia Nova Transnordestina | 1.728 | | | | |
| Missão Velha (CE)-Salgueiro (PE) | 96 | Construidos 100% infra, 96% Ob Arte | | Х | |
| Salgueiro-Trindade (PE) | 163 | Construidos 90% infra, 66% Ob Arte | | х | |
| Trindade (PE)-Eliseu Martins (PI) | 420 | Construidos 19% infra, 10% Ob Arte | | Х | |
| Salgueiro (PE)-Suape (PE) | 522 | Construidos 27% infra, 10% Ob Arte | | х | |
| Pecém (CE)-Missão Velha (CE) | 527 | Construidos 3% infra | | Х | |
| Conexión de la Nova Trasnsn. con la Norte Sul (Eliseu Martins (PE)-Estreito (MA) | | Projetos e Estudos | | х | |
| Conexión de la Nova Transn.de Salgueiro (PE) con Petrolina (PE) e Juazeiro (BA) | 242 | Planificación | | | Х |

^{*} El PNLT considera que tramos de estas ferrovias deberían ser considerados. En el Corredor Zona da Mata el PNLT propone la reactivación del tramo de 170 km entre Campina Grande (PB)-Cabedelo (PB)y el Puerto de Cabedelo (PB). En el Corredor Norte propone la recuperación/remodelación del tramo de 300 km entre Altos (PI) y Luis Correia (PI) y la construcción/remodelación de 163 km entre de 163 km entre Codó (MA) y Terezina (PI).

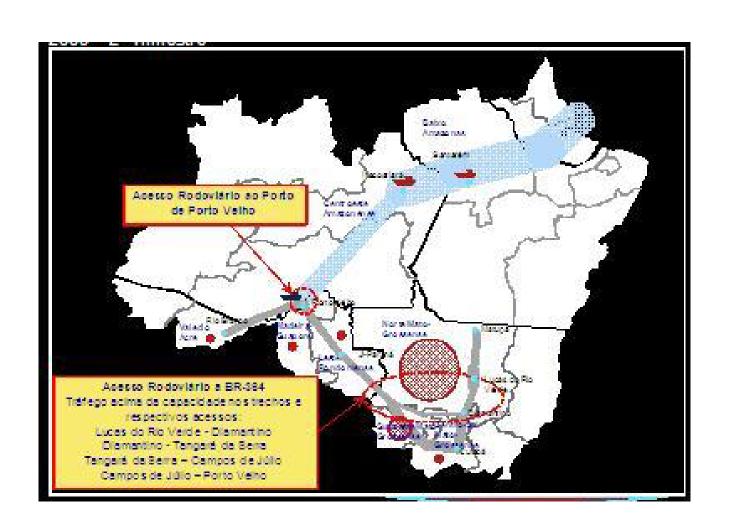


ESTADO ACTUAL DE PROYECTOS DE LA RED FERROVIARIA - PAC



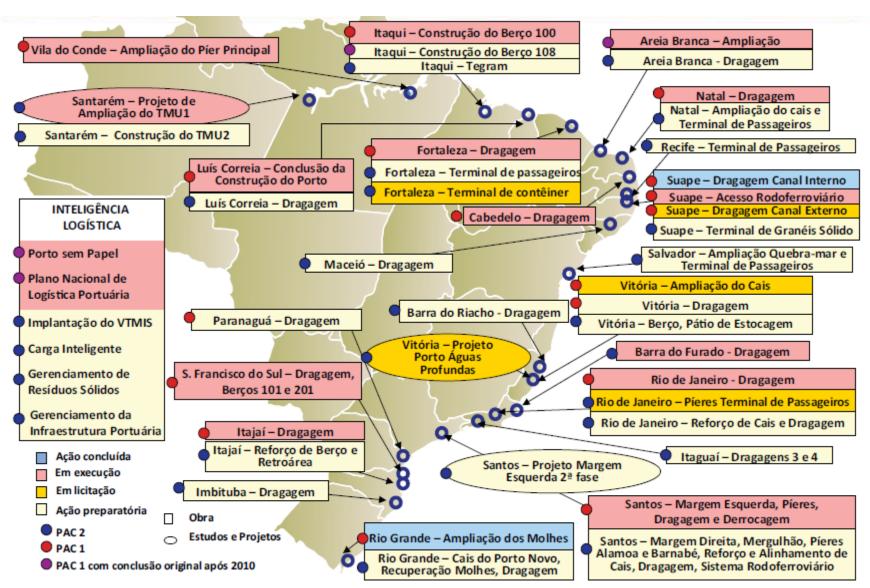


Cuello de Botella del Corredor de la Hidrovía del Madeira





(Vinculación con los Puertos)





Produción agrícola y pecuaria Producción por estado, Brasil (1.000 ton y 1.000 animales)

| | Algodón | Maíz | Soja | Vacunos |
|--------------------------|---------|-------|-------|---------|
| Estados del Norte | 0,4 | 1,3 | 2,1 | 10,5 |
| Acre | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 1,2 |
| Rondonia | 0,0 | 0,7 | 0,6 | 5,6 |
| Tocantins | 0,4 | 0,5 | 1,5 | 3,7 |
| Estados del Nordeste | 34,4 | 9,5 | 7,7 | 19,0 |
| Maranhão | 1,5 | 1,0 | 2,1 | 3,4 |
| Piauí | 0,9 | 1,0 | 1,4 | 0,8 |
| Ceará | 0,1 | 1,1 | 0,0 | 1,2 |
| Rio Grande do Norte | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,6 |
| Paraíba | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,6 |
| Pernambuco | 0,1 | 0,4 | 0,0 | 1,1 |
| Alagoas | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 5,8 |
| Sergipe | 0,0 | 1,4 | 0,0 | 0,5 |
| Bahia | 31,6 | 4,3 | 4,2 | 5,0 |
| Estados del Centro Oeste | 56,7 | 25,9 | 43,2 | 23,5 |
| Mato Grosso | 48,9 | 16,1 | 31,3 | 13,3 |
| Goiás | 7,8 | 9,8 | 11,9 | 10,2 |
| Total | 91,5 | 36,7 | 53,1 | 53,0 |
| BRASIL | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

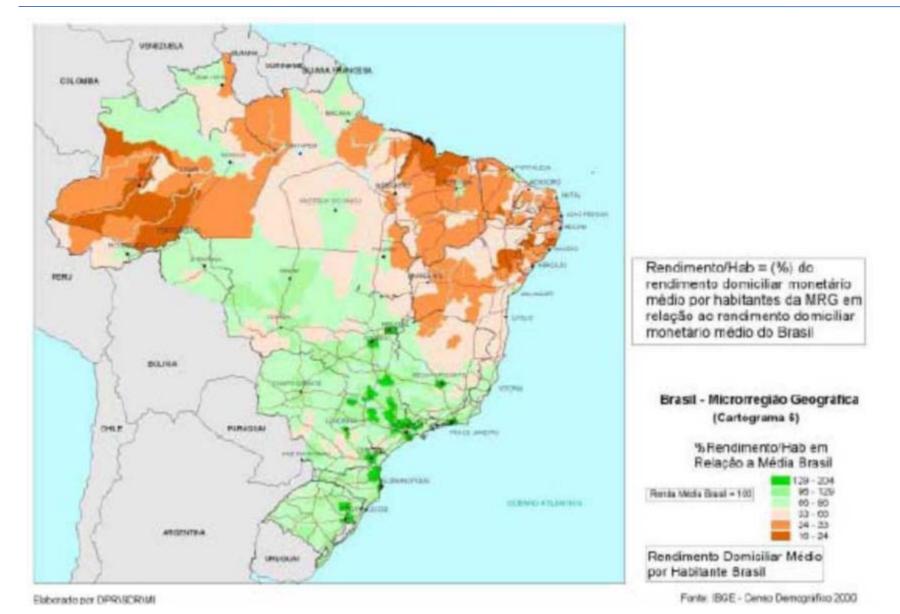




El GP mejora y amplia una red ferroviaria que se inserta sobre una producción agrícola que se abastece de <u>combustibles</u>, <u>fertilizantes</u> y <u>defensivos agrícolas</u> y que se transporta, hoy, principalmente por carretera



OTRAS FUNCIONES IMPORTANTES DE LA RED





OTRAS FUNCIONES IMPORTANTES DE LA RED

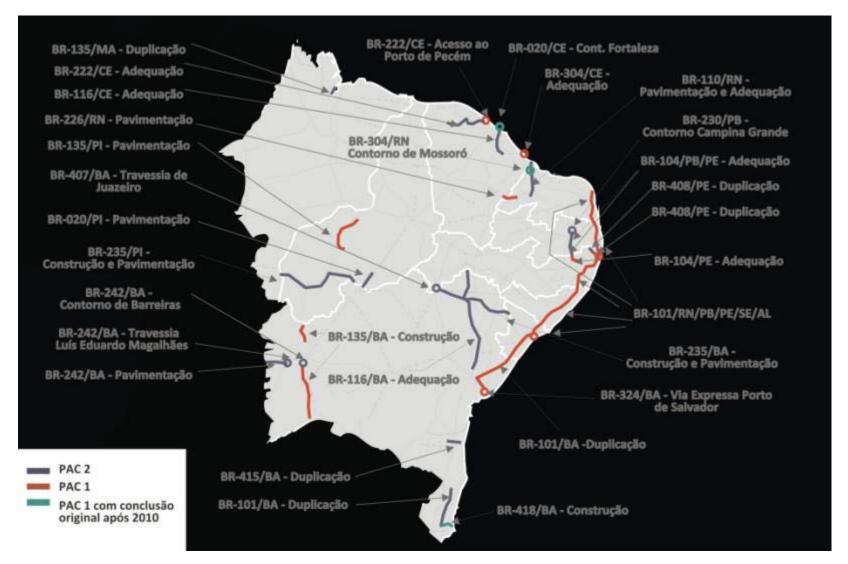
Integración nacional y regional

Por esto, aquellas funciones económicas tienen también el sentido de integrar más y mejor el Nordeste con la economía nacional (importantes centros y áreas productivas pasarán a ser mejor integradas a los puertos; red ferroviaria conecta el Nordeste con el Sur del país y mejora conexiones Entre sus ciudades y centros de producción).

Mejora también la integración de los Estados de Acre, Rondonia y Tocantins al resto del país.



COMPLEMENTACIÓN CON LA RED DE CARRETERAS





OTRAS FUNCIONES IMPORTANTES DE LA RED

Cambio en la matriz de transporte

La red se instalará sobre un área ampliamente dominada por El transporte carretero, con alguna contribución de hidrovías y otras ferrovías existentes.

La mejora y ampliación de la red contribuirá enormemente para cambiar esta matriz de transporte.

FUNCIÓN ESTRATEGIA DEL GP RED FERROVIARIA

La estrategia del GP puede ser así descrita:

Desarrollo del modal ferroviario en un área de producción agropecuaria y mineral.

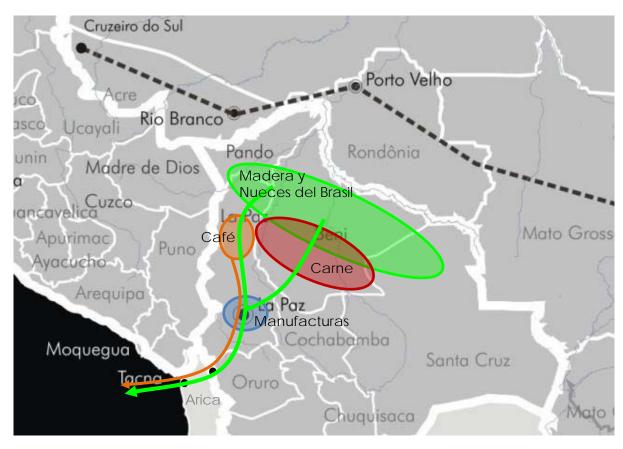
PROYECTO ANCLA DEL GP RED FERROVIARIA

Considerando el rol que la red ferroviaria puede tener para la integración entre Perú, Bolivia y Brasil, el proyecto ancla puede ser el tramo de la Ferrovía de Integração do Centro Oeste que conectará Uruaçu (GO) a Boqueirão da Esperança (AC).

Posibles impactos del nuevo Grupo de Proyectos

Posibles impactos en las exportaciones bolivianas

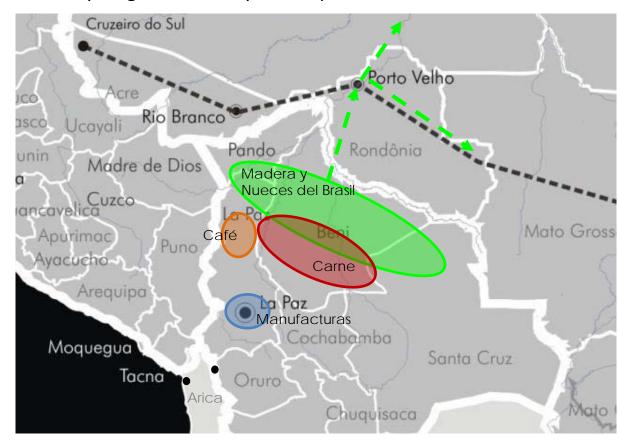
Los rubros principales de exportación de los departamentos de Pando y Beni utilizan hoy la vía terrestre hasta el puerto de Arica para desde allí alcanzar los mercados finales en Europa, EEUU y Asia. La madera aserrada y las "nueces de Brasil" de estos departamentos sumaron casi 40 mil toneladas de exportación en el año 2006.



Posibles impactos en las exportaciones bolivianas

La red ferroviaria con conexión en Porto Velho puede ofrecer una alternativa para que estas mercaderías lleguen a puertos de la costa Atlántica. La producción de Pando recorrería la carretera Cobija - Guayaramerín y la de Beni la carretera Yucumo - Guayaramerín o por las hidrovías del Beni o del Madre de Diós y luego desde Guayamerín por el río Madeira hasta Porto

Velho.



Posibles impactos en el comercio con Perú

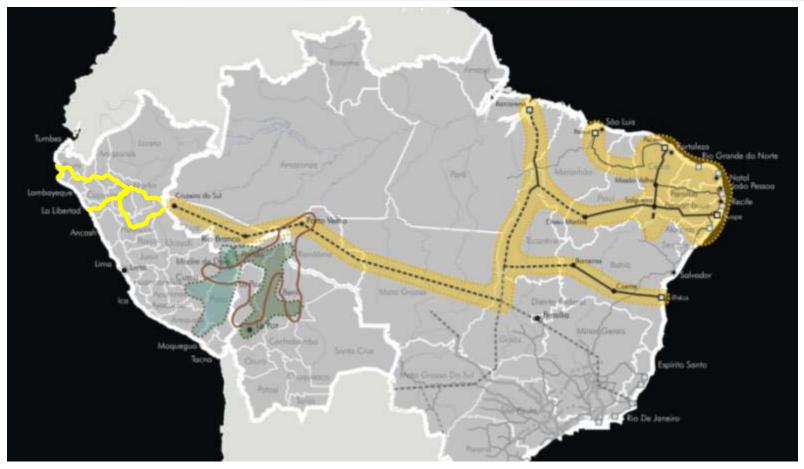
Las mercaderías del área de influencia peruana con destino Brasil no tienen la densidad de valor adecuada para el transporte ferroviario, por lo que la incorporación del nuevo GP no tendría mayor impacto. Actualmente el comercio entre estos países se realiza vía marítima y se han realizado estudios para promover el uso de las carreteras recientemente finalizadas. El Ministerio

de Comercio Exterior y Turismo del Perú está promoviendo la creación de Centros Multiservicios (CEMUS) ubicados en territorio Brasilero para facilitar el intercambio comercial con los estados fronterizos.





Posibles integración ferroviaria



La conexión de las redes ferroviarias brasilera y peruana proyectadas, a través de Pucallpa – Cruzeiro do Sul, podría ser funcional a la salida de productos agrícolas brasileros a través del puerto de Paita y al abastecimiento de fertilizantes desde Perú a Brasil

PROYECTOS FERROVIARIOS EN PERÚ

Trayectoria: Paita – Piura – Olmos - Ingenio – Moyobamba – Tarapoto – Juanjui – Tocache - Tingo Maria – Emp. Ferrocarril Pasco Pucallpa

| Longitud Estimada (Km): | 1500 |
|---|------|
| Inversión referencial (US\$ Mills): | 4500 |

Objetivo: Integración Perú-Brasil, desarrollo socio económico a lo largo de la trayectoria que tendrá la vía férrea en territorio peruano. (Ley N° 29207)

