

BRASILIA, BRASIL
14 de octubre de 2015



LAS HIDROVIAS SURAMERICANAS

Rolando Terrazas S., Asesor Senior
Vicepresidencia de Infraestructura - CAF

IMPORTANCIA DE LAS HIDROVIAS



LAS CUENCAS HIDROGRÁFICAS SUDAMERICANAS Y SUS RIOS

Sudamérica está cubierta por 10 cuencas / regiones hidrográficas

América del Sur: 402,3 millones de habitantes



LAS 10 CUENCAS

- | | |
|---|---|
|  | Cuenca del Río Amazonas |
|  | Cuenca del Río Orinoco |
|  | Cuenca del Río Paraná |
|  | Cuenca del Río Tocantins |
|  | Región Hidrográfica Lago Titicaca |
|  | Región Hidrográfica Magdalena/Andino/Caribe |
|  | Región Hidrográfica Atlántico Noreste |
|  | Región Hidrográfica Atlántico Noreste |
|  | Región Hidrográfica Laguna Merin/Atlántico |
|  | Región Hidrográfica Cono Sur |



IMPORTANCIA DE LAS CUENCAS HIDROGRÁFICAS Y SUS HIDROVÍAS



Como medio de comunicación, es un factor integrador de sus habitantes y territorios.



Brinda condiciones para impulsar el desarrollo económico y social de sus áreas de influencia que, en su mayor parte, son mediterráneas.



Genera condiciones para el mejoramiento de la competitividad y una mayor inserción internacional.



Compatibles con el medio ambiente y contribuyen al desarrollo sostenible y socialmente responsable.

VENTAJAS COMPARATIVAS DE LA HIDROVÍA FRENTE A OTROS SISTEMAS

Para movilizar 30.000 TN.

Sistema

Unidades

Hidroviario

20 Barcazas

Ferrovionario

400 Vagones

Carretero

1.200 Camiones



VENTAJAS COMPARATIVAS DE LA HIDROVÍA FRENTE A OTROS SISTEMAS

Con relación al flete:



Flete Hidroviario

1.00



Flete Ferroviario

1.40



Flete Carretero

3.20

IDENTIFICANDO DESAFIOS

- Años 2013 y 2014 se elaboraron estudios de diagnóstico en 4 hidrovías sudamericanas.
- En noviembre de 2014 se presentó los resultados en Asunción, Paraguay, en el Taller/Foro: *“Hidrovías para el desarrollo y la integración sudamericana”*, organizado por CAF.
- El objetivo del evento era analizar el estado de situación y las perspectivas de desarrollo de las hidrovías suramericanas, así como identificar los principales desafíos que se deben superar para reimpulsarlas.
- El evento congregó a medio centenar de participantes, destacándose la presencia de autoridades y representantes de entidades públicas y privadas de los países de la región y de organismos internacionales, así como de reconocidos expertos en la materia.

LOS PRINCIPALES DESAFIOS

Luego de un amplio debate, hubo consenso en que los principales temas que deben atenderse son:

- 1. TEMAS INSTITUCIONALES Y NORMATIVOS**
- 2. CONDICIONES DE LA NAVEGABILIDAD**
- 3. PUERTOS, VÍNCULOS INTERMODALES Y LOGÍSTICA**
- 4. DESARROLLO TECNOLÓGICO, CAPACITACIÓN Y DESARROLLO EMPRESARIAL**
- 5. MECANISMOS DE GESTIÓN DE LAS HIDROVÍAS**
- 6. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA, SOCIAL Y AMBIENTAL**

Dichos temas fueron analizados con especial profundidad, generando conclusiones y recomendaciones de especial valor porque son los propios actores públicos/privados y expertos que luego de un diagnóstico han sugerido acciones.

ASPECTOS INSTITUCIONALES Y NORMATIVOS

PRINCIPALES CONCLUSIONES

- 1. Procurar el fortalecimiento de la institucionalidad que rige las hidrovías y favorecer el pleno funcionamiento de sus órganos ejecutivos y administrativos.**
- 2. Solicitar el pleno cumplimiento de los reglamentos y normas que regulan las operaciones fluviales.**
- 3. Crear un modelo institucional fluvial de fomento de las hidro vías suramericanas, precautelando el carácter técnico de la hidrovia.**
- 4. Sería importante contar con instancias superiores para facilitar las operaciones y gestión en las hidro vías, así como para dirimir controversias.**

PRINCIPALES CONCLUSIONES



1. Las hidrovías deben operar los 365 días del año, con una profundidad mínima asegurada y con plena libertad de navegación.
2. Se debe propender a consolidar un modelo propio para el transporte hidroviario bajo una óptica multimodal, parte de un sistema logístico.
3. El modelo económico financiero para la construcción de una hidrovía debe, en la gran mayoría de los casos, contar con una inversión inicial con importante participación de los Estados y el mantenimiento y operación con un pago a través de peaje.
4. Es imperioso formar y capacitar personal altamente tecnificado, para disminuir el conocimiento empírico.
5. Promover la formación de personal fluvial con un mismo enfoque, tendiendo a la unificación de las mallas curriculares.

PUERTOS, VÍNCULOS INTERMODALES Y LOGÍSTICA

PRINCIPALES CONCLUSIONES

- 1. Adoptar medidas y/o acuerdos para facilitar la navegación, los tránsitos y transbordos, enmarcados dentro del concepto de facilitación del movimiento de personas, del comercio exterior y su logística.**
- 2. Atender prioritariamente los temas de planificación, procesos administrativos para licitaciones e implementación de modelos de gestión, claves para el desarrollo de las hidrovías, los puertos, su conectividad y la logística.**
- 3. Reducir los tiempos y facilitar las formas de ejecución de los proyectos.**
- 4. Los proyectos hidroviarios requieren de contrataciones por Asociación Público – Privada (APP)**
- 5. En los procesos de licitación y/o implementación de proyectos es importante la participación conjunta del sector público y privado para poder contar con las dos visiones.**

PRINCIPALES CONCLUSIONES (1)

Desarrollo tecnológico:

- 1. Diseño de naves adecuadas a la tipología de vía navegable.**
- 2. Políticas de modernización de la flota.**
- 3. Política y regulación para promoción del modo de transporte hidroviario con visión sustentable.**
- 4. Propuesta de Reglamento de Clasificación de Naves Fluviales para hidrovías suramericanas.**

Desarrollo empresarial:

- 1. Financiamiento a armadores para la construcción de barcasas. Condiciones competitivas.**
- 2. Incentivos tributarios a la industria de la navegación fluvial.**
- 3. Sistema de Información Integral Empresarial. Integración Empresarial.**

PRINCIPALES CONCLUSIONES (2)

Capacitación:

1. Plan de Capacitación: nivel básico, mandos medios y nivel superior.
2. Armonizar planes de capacitación existentes.
3. Capacitación práctica, 2 a 3 semanas. “Modelo aprender haciendo”.
4. Diseño de curso de nivel básico operacional para operarios en lado tierra (nodo portuario). Aplicable a todos los países. Kit Hidroviario.
5. Promover un encuentro regional sobre practicaje hidroviario: retos y oportunidades. Escuela de practicaje/Asociación Regional de Prácticos.

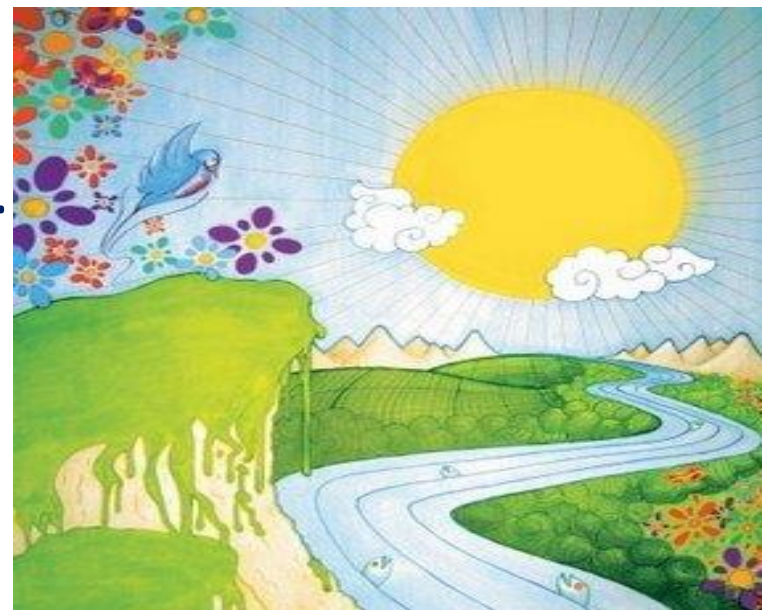


PRINCIPALES CONCLUSIONES

- 1. Se requiere una decisión al más alto nivel para adoptar políticas públicas que favorezcan el desarrollo de sistemas de gestión.**
- 2. En materia de gestión se debe contar con un sólido respaldo técnico que permita identificar, analizar, evaluar los costos y promover proyectos de mejoramiento de la infraestructura, la navegabilidad, los puertos, la logística y la conectividad, bajo una visión integral, así como fomentar la innovación y el desarrollo tecnológico.**
- 3. Desarrollar un sistema de información especializada que permita generar conocimiento, siendo esencial promover y difundir las prácticas y experiencias internacionales sobre el desarrollo y gestión de las hidro vías: observatorio.**
- 4. Es necesario contar con espacios de articulación institucional entre los actores de la hidro vía, especialmente promover un foro entre los sectores público y privado con participación social, en lo que sea posible.**

PRINCIPALES CONCLUSIONES

1. En lo posible, afectar lo menos posible al río. Pequeños cambios.
2. Siempre debe realizarse la consulta a las poblaciones involucradas. Lograr su participación y compromiso.
3. El desarrollo de las hidrovías debe ir acompañado de un paquete de medidas paralelas, en beneficio de las poblaciones.
4. Programa integral de desarrollo de puertos.
5. Relación ciudad – puerto.
6. Mantenimiento privado de la navegabilidad.



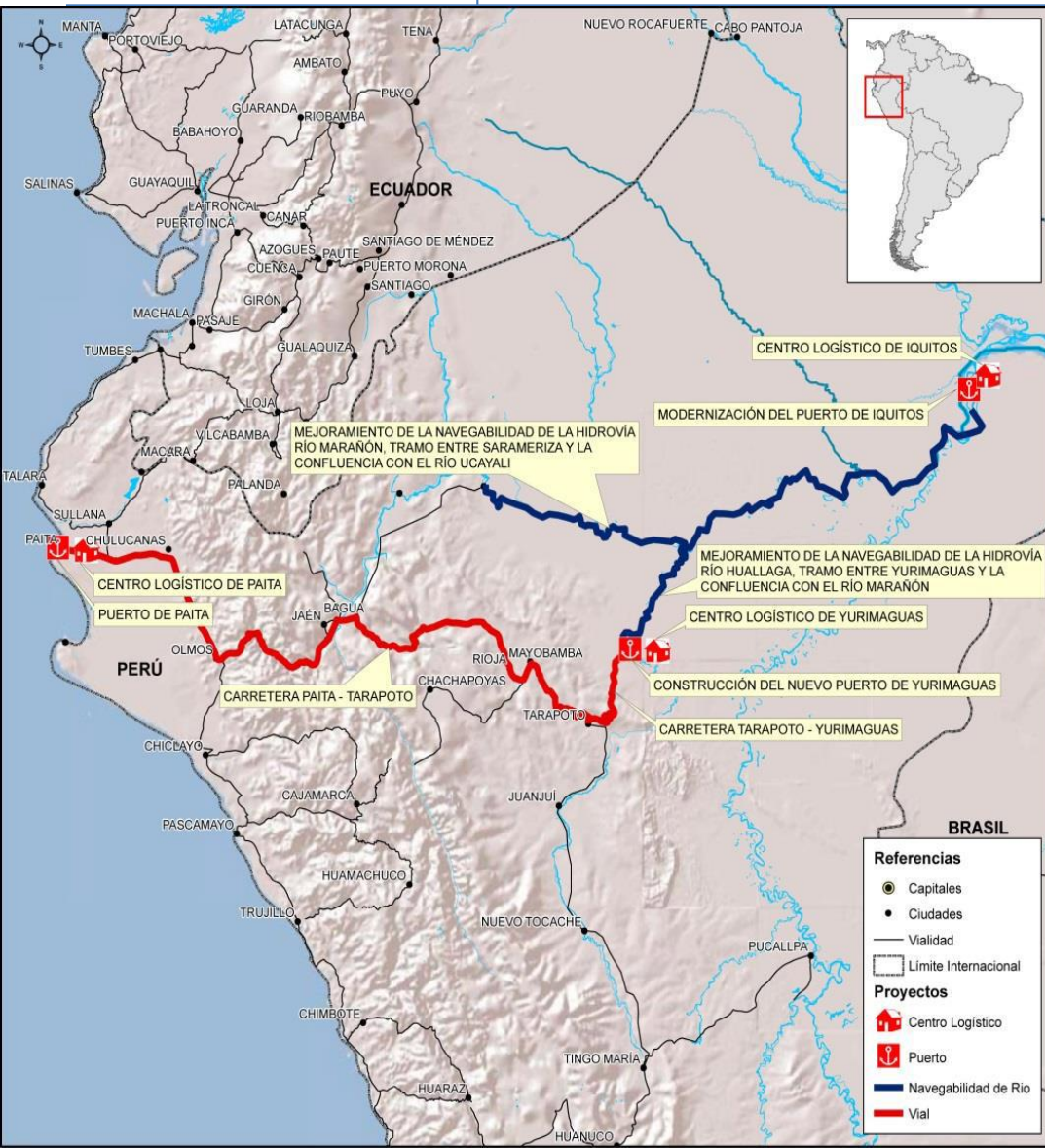
LA CARTERA API



PROYECTOS ESTRUCTURADOS HIDROVIARIOS

- **1 AMA : Eje Vial Paita – Tarapoto – Yurimaguas – Puertos, centros logísticos e hidrovías.**
- **2 AMA: Eje Vial Callao – La Oroya – Pucallpa – Puertos, centros logísticos e hidrovías.**
- **3 AMA: Acceso Nororiental al Río Amazonas.**
- **17 HPP: Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata.**
- **27 MCC: Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merin y Lagoa Dos Patos.**

API 1: EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS (PERÚ)



ETAPA: Ejecución

MONTO DE INVERSIÓN: US\$ 381.592.000

SECTOR/SUBSECTOR: Transporte/Carretero

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN: Agosto 2019

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

- El mejoramiento de la navegabilidad de 1.439 km de ríos.
- La construcción de 1 puerto fluvial.
- La modernización de 1 puerto marítimo y 1 puerto fluvial.
- La construcción de 3 centros logísticos de transferencia.
- La pavimentación de 125 km de carreteras.
- La rehabilitación de 825 km de carreteras.

FICHA DEL PROYECTO: [enlace](#)

API 1: EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

Proyectos Individuales

CODIGO	NOMBRE DEL PROYECTO		PAISES	MM US\$	ETAPA
1	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS		PE	471.9	EJECUCIÓN
AMA 16	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS		PE	231.7	CONCLUIDO
AMA 20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA		PE	47.7	PERFIL
AMA 21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS		PE	15.0	PERFIL
AMA 24	PUERTO DE PAITA		PE	266.9	CONCLUIDO
AMA 25	CARRETERA PAITA - TARAPOTO		PE	273.7	CONCLUIDO
AMA 40	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVIA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN		PE	33.0	PRE-EJECUCIÓN
AMA 41	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMERIZA Y CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI		PE	11.0	PRE-EJECUCIÓN
AMA 44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS		PE	15.0	PERFIL
AMA 56	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS		PE	39.6	PRE-EJECUCIÓN
AMA 102	CONSTRUCCIÓN NUEVO PUERTO DE YURIMAGUAS		PE	43.7	EJECUCIÓN

API 1: EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

Dificultades

Código	Políticos	Técnicos	Económicos	Financieros	Socio-amb.	Institucion.	Regulator.	Operativos
AMA102	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
AMA16	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
AMA20	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☒	☐
AMA21	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☒	☐
AMA24	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
AMA25	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
AMA40	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐
AMA41	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
AMA44	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☒	☐
AMA56	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
API 1	X	X	☐	☐	X	X	X	☐

API 1: EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

Dificultades

AMA 40 y AMA 41: “Mejoramiento de la navegabilidad en las Hidrovías Huallaga y Marañón”: (Políticas)

La concesión del proyecto : busca que una empresa concesionaria se encargue de la gestión de las operaciones para el mantenimiento de las condiciones de navegabilidad.

Durante el proceso de concesión, organizaciones civiles y representantes de pueblos originarios interpusieron una medida cautelar contra este proceso, a fin de que se aplique la denominada Ley de Consulta Previa. El Juez falló a favor de la medida cautelar, disponiendo la aplicación de la Consulta Previa. PROINVERSIÓN, la Agencia Estatal encargada de promover la inversión privada, dispuso la paralización del proceso de concesión.

Actualmente se viene realizando lo arreglos para aplicar dicha Consulta. Se estima que en el 2016 se estaría retomando el proceso de concesión e iniciar la etapa de inversiones en 2017.

(Socio-ambiental) La principal objeción al desarrollo del proyecto Hidrovías Amazónicas por algunas organizaciones civiles y representantes de pueblos indígenas está referido a los impactos socioambientales que los afectarían, principalmente los efectos vinculados con la ejecución del dragado en lugares puntuales de los ríos respecto a la pesca artesanal, hábitat de las taricayas (tortugas) y cosmovisión sobre las profundidades de las aguas.

Actualmente se viene desarrollando talleres para explicar los objetivos y resultados de estudio de impacto ambiental del proyecto, así como para recoger las expectativas de los pueblos indígenas y alcanzar acuerdos para el mejor desarrollo del proyecto.

API 1: EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

Dificultades

AMA56: (Políticas) “Modernización del Puerto de Iquitos”: Demora en la definición del modelo de desarrollo del Puerto de Iquitos: con recursos públicos o mediante APP. Finalmente se adoptó por su desarrollo mediante concesión cofinanciada (APP). Debido al tiempo transcurrido será necesario actualizar los estudios para realizar un nuevo análisis de viabilidad, incluyendo la reevaluación de la ubicación del puerto, considerando que el estudio de factibilidad del año 2005 seleccionó la actual ubicación.

AMA20/AMA21/AMA44: (Técnicos) Centros Logísticos: Debido a factores institucionales no se ha avanzado en los estudios de pre inversión de los proyectos de Centros Logísticos de Paita, Yurimaguas e Iquitos, en el marco de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), considerando que estos proyectos se desarrollarán bajo el esquema de APP, es decir compromete recursos del Estado. Estas causas han devenido que la situación de Perfil en los proyectos de centros logísticos se mantiene desde el año 2004. Solo el proyecto de Centro Logístico de Paita avanzó en los estudios básicos. (diagnóstico, ubicación), que no constituye una etapa del Ciclo del proyecto en el marco del SNIP. La ubicación del Centro Logístico de Iquitos no está aún definida, debido a que generalmente se considera desarrollarlos en área contiguas a los puertos, pero debido a la escasez de terrenos su ejecución se realizaría a un mayor costo de expropiaciones, lo que atentaría contra su viabilidad financiera.

API 1: EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

Dificultades

AMA20/AMA21/AMA44: (Institucional-regulatorio) La implantación de los centros logísticos, en este caso de Pucallpa y Callao, tiene carácter multisectorial, en donde intervienen aspectos relacionados a las vías de acceso y conectividad (Sector Transportes y Comunicaciones), almacenaje y acopio (Sector Comercio Exterior), control aduanero (Sector Economía y Finanzas), transformación y embalaje (Sector Producción), control sanitario (Sector Agricultura), entre otros.

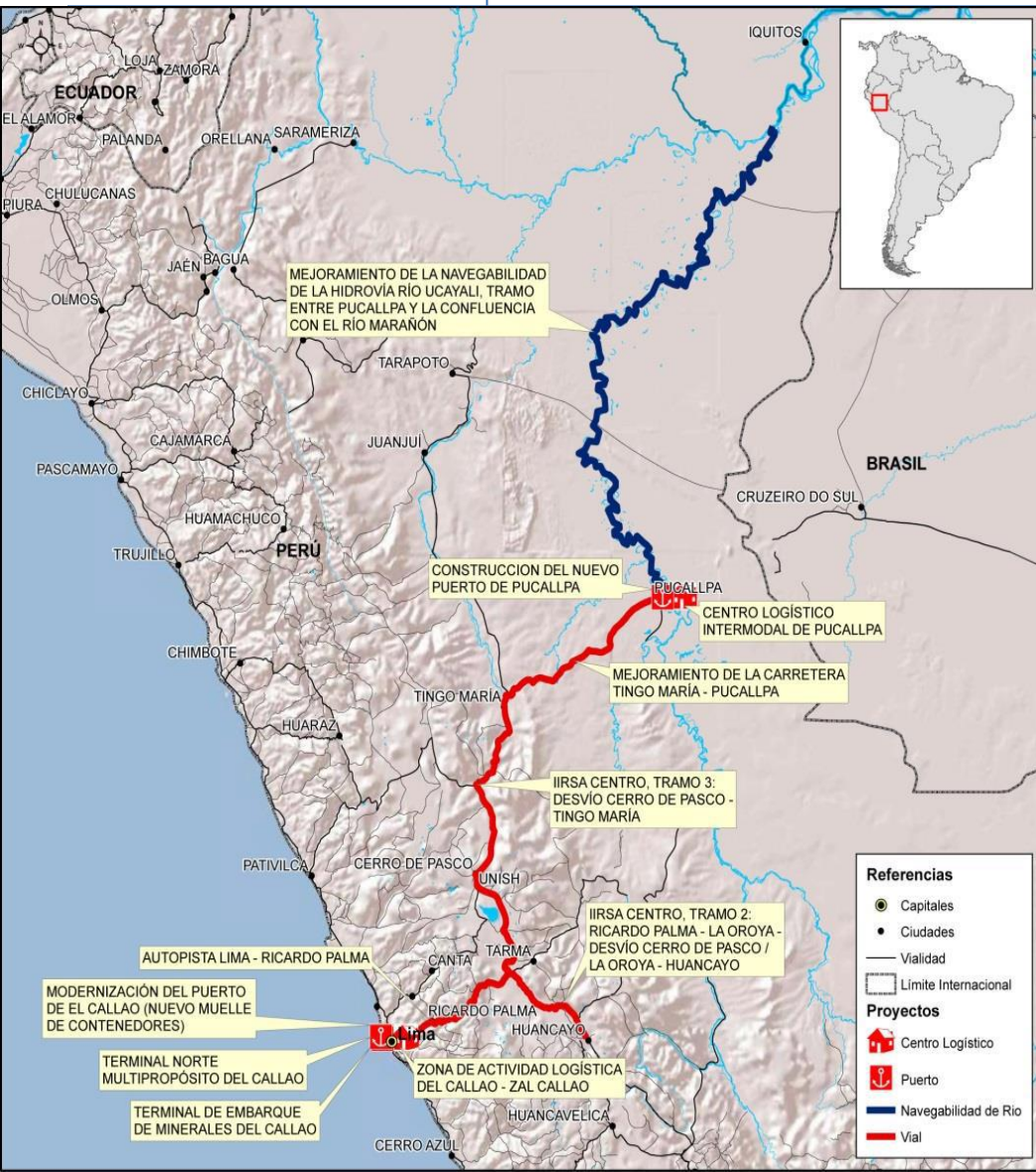
Actualmente aún no se ha definido a la entidad que conducirá el desarrollo de los centros y plataformas logísticas. Se viene madurando la propuesta de constituir una Autoridad Autónoma que lidere este proceso, sin embargo aún no se cuenta con el suficiente consenso para lograrlo.

Así mismo, se carece aún de la normatividad que sustente el desarrollo de la actividad logística en el Perú; aun cuando en el marco del Plan de Acciones Inmediatas del Plan Nacional de Servicios Logísticos de Transportes se avanzó en la formulación de propuestas normativas que no tienen aún la prioridad del Congreso de la República.

API 1: Apoyo necesario para la implementación del proyecto y acciones o medidas propuestas

Los factores señalados en los puntos anteriores, que vienen limitando el desarrollo de algunos proyectos individuales, requieren priorizar su atención en determinadas instancias gubernamentales. Estas acciones corresponden exclusivamente a decisiones de política interna, que esperamos se vayan desarrollando gradualmente, consiguiendo avanzar en la concreción de dichos proyectos

API 2: EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS (PERÚ)



ETAPA: Ejecución

MONTO DE INVERSIÓN: US\$ 2.761.836.668

SECTOR/SUBSECTOR: Transporte/Carretero

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN:

Diciembre 2019

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

- La construcción de un puerto fluvial.
- La construcción de 25 km de vías de acceso al puerto fluvial.
- La pavimentación y rehabilitación de 861,2 km de carreteras.
- La construcción de dos centros logísticos.
- La ampliación de tres puertos marítimos.
- El mejoramiento de la navegabilidad de una hidrovía de 1.248 km.

FICHA DEL PROYECTO: [enlace](#)

API 2: EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

Proyectos Individuales

COD	NOMBRE DEL PROYECTO	PAISES	MM US\$	ETAPA
2	EJE VIAL CALLAO – LA OROYA – PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS	PE	2,761.8	EJECUCIÓN
AMA26	MEJORAMIENTO CARR. TINGO MARÍA - PUCALLPA	PE	438.4	EJECUCIÓN
AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	PE	15.0	PERFIL
AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	PE	704.8	EJECUCIÓN
AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	PE	242.0	PRE-EJECUCIÓN
AMA43	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑON	PE	19.0	PRE-EJECUCIÓN
AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA – LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO/LA OROYA - HUANCAYO	PE	100.0	PRE-EJECUCIÓN
AMA 64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARIA	PE	115.6	PRE-EJECUCIÓN
AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA - ZAL CALLAO	PE	68.3	PERFIL
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	PE	883.5	EJECUCIÓN
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE MINERALES CALLAO	PE	120.3	CONCLUIDO
AMA104	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO PUCALLPA	PE	55.0	PRE-EJECUCIÓN

[illegible]

API 2: EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

Dificultades

AMA43: (Políticas) “Mejoramiento de la navegabilidad en la Hidrovía del Ucayali: Se busca que una empresa concesionaria se encargue de la gestión de las operaciones y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad.

Organizaciones civiles y pueblos originarios interpusieron una medida cautelar contra este proceso. El Juez que tuvo a su cargo este proceso falló a favor de la medida cautelar, disponiendo la aplicación de la Consulta Previa. PROINVERSIÓN, la Agencia Estatal encargada de promover la inversión privada, dispuso la paralización del proceso de concesión.

En cumplimiento a esta disposición, se viene realizando lo arreglos para aplicar dicha Consulta. Se estima que en el 2016 se estaría retomando el proceso de concesión e iniciar la etapa de inversiones en el año 2017.

(Socio-ambiental) La principal objeción al desarrollo del proyecto Hidrovías Amazónicas por algunas organizaciones civiles y representantes de pueblos indígenas está referido a los impactos socioambientales que afectarían, principalmente los efectos vinculados con la ejecución del dragado en lugares puntuales de los ríos respecto a la pesca artesanal, hábitat de las taricayas (tortugas) y cosmovisión sobre las profundidades de las aguas.

Actualmente se viene desarrollando talleres para explicar los objetivos y resultados de estudio de impacto ambiental del proyecto, así como para recoger las expectativas de los pueblos indígenas y alcanzar acuerdos para el mejor desarrollo del proyecto.

API 2: EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

Dificultades

AMA 104: (Políticas) “Modernización del Puerto de Pucallpa”: demora en la definición del modelo de desarrollo del Puerto de Pucallpa: Con recursos públicos o mediante APP.

Recientemente se adoptó desarrollarlo con inversión pública. Debido al tiempo transcurrido en la definición, fue necesario actualizar los estudios de viabilidad, incluyendo la ratificación de la actual ubicación del proyecto.

Centros logísticos: (Técnicos): no se ha avanzado en la formulación de los estudios de pre inversión del proyecto del Centro Logístico de Pucallpa, en el marco de la Ley del SNIP, ya que el proyecto se desarrollará bajo el esquema de APP y compromete recursos del Estado. Estas causas han devenido que la situación de Perfil en el Centro Logístico de Pucallpa se mantenga desde el año 2004.

El proyecto del ZAL Callao sufrió retrasos por problemas de disponibilidad de terrenos cercanos al Puerto y la disyuntiva de aplicación de las normas institucionales en cuanto a las competencias. Estas situaciones han sido superadas y se cuenta con un área suficiente para el desarrollo del proyecto. Se ha convocado para concesión al Sector Privado. Se tiene programado adjudicar la concesión en el IV Trimestre del 2015

(Institucional/regulatorio) La implantación de los centros logísticos de Pucallpa y Callao tiene carácter multisectorial, en donde intervienen aspectos relacionados a las vías de acceso y conectividad (Transportes y Comunicaciones), almacenaje y acopio (Comercio Exterior), control aduanero (Economía y Finanzas), transformación y embalaje (Producción), control sanitario (Agricultura), entre otros. Actualmente aún no se ha definido a la entidad que conducirá el desarrollo de los centros y plataformas logísticas. Así mismo, se carece aún de la normatividad que sustente el desarrollo de la actividad logística en el Perú.

API 2: EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

Dificultades

AMA32: Autopista Lima – Ricardo Palma: El tramo Lima - Ricardo Palma se encuentra bajo competencia de la Municipalidad Metropolitana de Lima, quien ha adjudicado en concesión por 30 años para el diseño, construcción, mantenimiento y operación de esta vía en el marco del proyecto “Vías Nuevas de Lima”.

El proyecto consiste en continuar con la construcción de la autopista desde el Puente Huachipa hasta el Puente Los Ángeles (19.5 km.); el principal problema que afronta el desarrollo del proyecto, es la dificultad para concretar las expropiaciones y los elevados costos que implica este proceso.

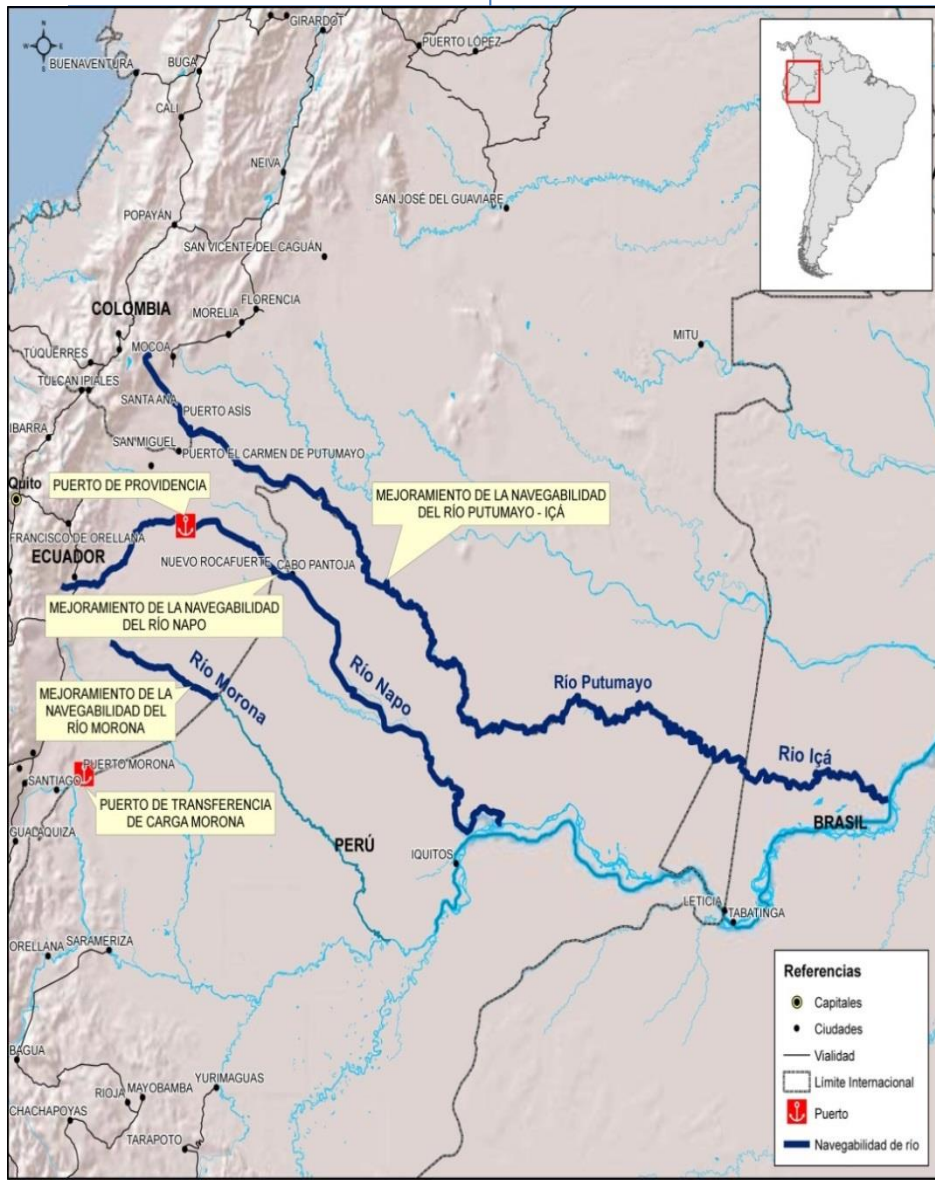
Esta es la causa del porqué la Municipalidad Metropolitana de Lima no presenta un cronograma para la formulación de los estudios de ingeniería y ejecución de obras.

Para el tramo Puente Los Ángeles – Ricardo Palma (10 Km.) se viene analizando alternativas de trazo, considerando que es una zona densamente poblada y con limitaciones de áreas disponibles para el desarrollo de una autopista.

API 2: Apoyo necesario para la implementación del proyecto y acciones o medidas propuestas

Los factores señalados en los puntos anteriores, que vienen limitando el desarrollo de algunos proyectos individuales, requieren priorizar su atención en determinadas instancias gubernamentales. Estas acciones corresponden exclusivamente a decisiones de política interna, que esperamos se vayan desarrollando gradualmente, consiguientemente avanzando en la concreción de dichos proyectos.

API 3: ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS (BRASIL, COLOMBIA, ECUADOR, PERU)



ETAPA: Ejecución

MONTO DE INVERSIÓN: US\$56.000.000

SECTOR/SUBSECTOR: Transporte/Fluvial

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN:

Diciembre 2019

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

La construcción de un puerto fluvial

La construcción de un centro logístico de transferencia.

El mejoramiento de la navegabilidad de 2.510 km de vías fluviales.

FICHA DEL PROYECTO: [enlace](#)

API 3:ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS: Proyectos Individuales

COD	NOMBRE DEL PROYECTO	PAISES	MILLONES US\$	ETAPA
3	ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS	BR, CO, EC, PE	56	EJECUCIÓN
AMA38	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO - IÇÁ	CO, EC, PE	15.0	PRE-EJECUCIÓN
AMA39	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MORONA	EC, PE	5.2	EJECUCIÓN
AMA42	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO	EC, PE	5.8	PERFIL
AMA45	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	EC	5.0	PRE-EJECUCIÓN
AMA71	PUERTO DE PROVIDENCIA	EC	25.0	EJECUCIÓN

[illegible]

API 3: ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS

DIFICULTADES

AMA 38:

(CO) Los Estudios iniciaron el 29 de marzo de 2012 y actualmente se encuentran terminados, de ellos solo se obtuvo resultados definitivos en 250km debido a que los otros 250km no pudieron finalizarse debido a permisos de sobrevuelo de la república de Ecuador, ante la imposibilidad de realizar levantamientos en campo por motivos de orden público, el estudio tuvo una inversión de US \$1,5 millones incluida supervisión.

(BR) Não se identificam dificuldades ou obstáculos para a implementação do projeto.

(PE) Lo que se describe a continuación se refieren a los factores que limitan el avance de los proyectos de navegabilidad en los tramos del Perú, básicamente en los aspectos institucionales:

Navegabilidad del Río Putumayo: (Institucionales/regulatorios) Parte considerable del río Putumayo (1,626 Km.) constituye la frontera entre Perú y Colombia. En los últimos años no se avanzó en consensuar entre los cuatro países mecanismos para emprender en conjunto proyectos para mejorar la navegabilidad en el río Putumayo, siendo el principal problema la falta de coordinación entre las instancias técnicas de los países.

(EC) Al ser un proyecto que involucra la participación de varios países y encontrarse en la línea de frontera en el caso de Ecuador con Colombia para contratar esta consultoría se debe llegar a acuerdos con todos los países involucrados en los lineamientos básicos para la contratación de esta consultoría; razón por la que no se ha avanzado en este proyecto.

API 3: ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS

DIFICULTADES

AMA39/AMA42:*(Continúa PE)*

Navegabilidad en los ríos Napo y Morona: Con apoyo del BID se han formulado estudios de navegabilidad en los ríos Napo y Morona, que han posibilitado diagnosticar el estado situacional de ambos ríos, identificar los factores que limitan la navegabilidad y planteamiento de alternativas de solución o proyectos específicos para mejorar las condiciones de navegabilidad.

En el caso del Perú, dichos estudios no forman parte del ciclo del proyecto normado por la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Identificados los proyectos en dichos estudios, es necesario desarrollar estudios de preinversión para lograr la declaración de viabilidad, requisito indispensable para comprometer recursos del Estado.

En tal sentido, a través de la Dirección General de Transporte Acuático, se tiene previsto iniciar en el presente año la elaboración de los Perfiles de los proyectos de navegabilidad en los ríos Napo y Morona. Un aspecto importante a considerar será el impacto que podría generar ambos proyectos en las poblaciones nativas y en el medio ambiente en general, en sus respectivas áreas de influencia.

Expectativa de plazos para su conclusión en ámbito nacional:

(X) Institucionales/regulatorios:

Iniciar a fines del 2015 los estudios de preinversión de la navegabilidad en los ríos Napo y Morona. Coordinar entre los 4 países involucrados con la navegabilidad en el río Putumayo (2015 – 2015) el diseño de mecanismos para desarrollar acciones conjuntas para emprender el Proyecto de Navegabilidad en dicho río.

API 3: ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS

DIFICULTADES

AMA 39/42 (Cont.)

(EC) En el caso de la Navegabilidad del Morona y del Napo los estudios fueron concluidos se los elaboró en coordinación con Perú y con una cooperación No Reembolsable del BID, en el caso del Río Napo luego del resultado de los estudios ha iniciado viajes de carga de manera regular a pesar de las limitaciones en ciertas épocas del año, tomando en cuenta las recomendaciones para el tipo de embarcaciones que pueden navegar en este río, siendo fundamental las acciones que el Perú tome para mejorar la navegabilidad y convertirlo en una verdadera Hidrovía.

En el caso del río Morona al Ecuador tener únicamente influencia directa dentro de su territorio de 16 km del curso del río Morona una vez que se entregaron los estudios dependemos de las decisiones o acciones que Perú tome sobre los km restantes del curso del Río Morona ya que están ubicados en territorio Peruano siendo objetivo fundamental de Ecuador regularizar viajes comerciales utilizando embarcaciones a la recomendación establecidas en el estudio.

API 3: ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS

DIFICULTADES

AMA45

(EC) Corresponde al Puerto De Transferencia de Carga Morona, proyecto que no está priorizado a corto plazo en el Plan Estratégico de Movilidad. No se puede modificar las fechas Ecuador no tiene incluido este proyecto dentro del PAI (Plan Anual de Inversión) por lo tanto no se tiene una fecha estimada de inicio ni de fin de proyecto (No tiene ficha de Monitoreo), adicionalmente depende de las decisiones que Perú tome para convertir al Morona en una Hidrovía

AMA71

(EC) Proyecto ancla de la Manta-Manaos no tiene inconvenientes en su ejecución, la fecha de culminación está prevista para diciembre de 2015

API 3: Apoyo necesario para la implementación del proyecto y acciones o medidas propuestas

(CO) La entidad encargada de hacer el estudio (Instituto Nacional de Vías) no tiene asignados recursos para completar el estudio. Por lo anterior, en la pasada videoconferencia del eje Amazonas, Brasil, Colombia, Ecuador y Perú acordaron estudiar la posibilidad de solicitar al BID una cooperación técnica para culminar la realización de los estudios de pre-factibilidad en los 250 km restantes.

(EC) En los proyectos indicados las decisiones están enmarcadas dentro de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo y se podría continuar con su ejecución una vez que se determinen que tipo de intervenciones o avances hará nuestro país vecino por constituirse proyectos binacionales.

(PE) Los factores señalados en los puntos anteriores, que vienen limitando el desarrollo de los proyectos de navegabilidad, requieren acelerar los procesos de estudios de preinversión en los casos de los ríos Napo y Morona; y en el caso de la navegabilidad en el río Putumayo iniciar las coordinaciones con las instancias técnicas de los otros países involucrados. Estas acciones corresponden exclusivamente a decisiones de política interna, que esperamos se vayan desarrollando gradualmente, consiguientemente avanzando en la concreción de dichos proyectos.

API 3: Apoyo necesario para la implementación del proyecto y acciones o medidas propuestas

	Secretaría General	COSIPLAN	Comentar
AMA38	X	☐	Establecer reuniones de trabajo con los países involucrados para establecer una hoja de ruta que permita establecer de manera conjunta un plan operativo para lograra contratar una consultoría de la navegabilidad del río Putumayo
AMA39	☐	X	Reuniones con Perú para conocer si este proyecto está considerado dentro de la planificación de ese país y que acciones tiene previstas para convertirlo en una Hidrovía considerando que la mayor cantidad de km esta en territorio Peruano.
AMA42	☐	X	Reuniones con Perú para conocer si este proyecto está considerado dentro de la planificación de ese país y que acciones tiene previstas para convertirlo en una Hidrovía considerando que la mayor cantidad de km esta en territorio Peruano.
AMA45	☐	X	La ejecución de este proyecto depende de las decisiones respecto a la Hidrovía del Morona
AMA71	☐	☐	
API3	X	☐	Trabajar conjuntamente con los países para lograra avanzar en el proyecto

API 17: MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA (ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, PARAGUAY, URUGUAY).



ETAPA: Ejecución

MONTO DE INVERSIÓN: US\$ 1.169.998.216

SECTOR/SUBSECTOR: Transporte/Fluvial

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN: Julio 2020

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

- El mejoramiento de la navegabilidad de aproximadamente 3.753,1 km de vías fluviales (que incluyen dragado y balizamiento, señalización de vía navegable, rehabilitación de tramos, mejoramiento de esclusas, ampliación y rectificación de canales, implementación de represas, construcción de terminales de carga, adecuación de puentes).
- La implementación de un sistema de predicción de niveles.

FICHA DEL PROYECTO: [enlace](#)

API 17: MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA

Proyectos Individuales

COD	NOMBRE DEL PROYECTO	PAISES	MILLONES US\$	ETAPAS
17	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RIOS DE LA CUENCA DEL PLATA	AR, BO, BR, PA, UR	1,170.0	PRE-EJECUCIÓN
HPP07	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY ENTRE APA Y CORUMBÁ	BO, BR, PA	39.0	PRE-EJECUCIÓN
HPP09	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY (ASUNCIÓN - APA)	PA	110.0	PRE-EJECUCIÓN
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÊ	BR	800.0	EJECUCIÓN
HPP42	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO PARAGUAY DESDE CONFLUENCIA HASTA ASUNCIÓN	AR, PA	45.5	EJECUCIÓN
HPP44	PROFUNDIZACIÓN DEL CALADO DEL RÍO PARANÁ DESDE CONFLUENCIA AL RIO DE LA PLATA	AR	110.0	EJECUCIÓN
HPP72	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL ALTO PARANÁ	AR, PA	0.0	PERFIL
HPP88	PROYECTO BINACIONAL MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD EN EL RÍO URUGUAY	AR, UR	40.0	PRE-EJECUCIÓN
HPP106	SISTEMA DE PREDICCIÓN DE NIVELES EN EL RÍO PARAGUAY (APA - ASUNCIÓN)	BO, PA	0.0	PERFIL
HPP108	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO ALTO PARANÁ (AGUAS ARRIBA SALTOS DEL GUAIRÁ)	BR	15.0	EJECUCIÓN
HPP122	REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CANAL TAMENGO	BO	10.5	PERFIL

API 17: MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA

Dificultades

Código		Políticos	Técnicos	Económ.	Financier	Socio-amb.	Instituci.	Regulat.	Operativos
HPP07		x	x	☐	☐	x	x	x	☐
HPP09		☐	x	☐	☐	☐	x	☐	☐
HPP19		☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
HPP42		☐	☐	☐	x	☐	☐	☐	x
HPP44		☐	☐	☐	x	☐	☐	☐	☐
HPP72		x	☐	☐	x	☐	☐	☐	☐
HPP88		☐	☐	☐	x	☐	☐	☐	x
HPP106		x	x	☐	☐	☐	x	☐	☐
HPP108		☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
HPP122		x	x	☐	☐	x	☐	☐	☐
API 17		x	x	☐	x	x	x	x	x

API 17: MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA

Dificultades

(UY) La problemática del Proyecto es que tenemos participación independiente de los restantes porque el Río Uruguay confluye con la HPP en el extremo de aguas abajo (Nueva Palmira), consecuentemente no afecta la navegabilidad del resto. La navegabilidad y uso del sistema hidroviario de la Cuenca del Plata, fundamentalmente la HPP, enfrenta problemas político, institucionales y regulatorios para asegurar su máximo aprovechamiento por todos los países.

HPP07/HPP106/HPP122:

(BO) Proyectos que deben tener un apoyo político. - Se deben hacer estudios técnicos previos. - Son de impacto ambiental se debe efectuar estudios ambientales.

(PY) El HPP106 se encuentra en etapa de perfil, y no se cuenta aún con la información necesaria para completar el SMP. El avance del proyecto depende de la concreción de los proyectos HPP07 y HPP09.

HPP07

(BR) Quanto ao projeto, há questões jurídicas e regulatórias a serem resolvidas. Há uma decisão da justiça brasileira que impede a execução de obras relacionadas a recursos hídricos neste trecho do rio.

(PY) Se encuentra con el estudio de factibilidad en desarrollo, pero se encuentra con dificultades en lo que respecta al marco regulatorio, referidas al impacto ambiental, que aún no fue resuelto. Una vez que se tenga el estudio concluido, será posible completar el SMP, ya que hasta el momento es impreciso.

HPP09

(PY) Ha sufrido atrasos debido a problemas político-institucionales, pero actualmente se ha dado un nuevo impulso, con la reciente vigencia de la Ley de APP. Se encuentra en fase de pre ejecución, aunque se deberán actualizar los estudios hechos. A corto plazo se estarán realizando tareas de dragado para el mantenimiento de las condiciones de navegabilidad. Una vez que se tenga definido el plan de ejecución será posible completar el SMP, ya que hasta el momento es impreciso.

API 17: MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA

Dificultades

HPP19/HPP108:

(BR) Não se identificam dificuldades ou obstáculos para a implementação do projeto.

HPP42:

(AR) Este proyecto cuenta con financiamiento para los trabajos de mantenimiento hasta fines del 2015 para los siguientes tramos: A) Desde Santa Fe hasta Confluencia y B) desde Confluencia hasta Asunción.

(PY) Se encuentra en ejecución. Siendo un tramo compartido con la Argentina, la ejecución de las tareas de mantenimiento requiere de una coordinación efectiva en el aspecto operativo, que en algunos casos presenta dificultades.

HPP 44

(AR) Se están ejecutando trabajos de mantenimiento hasta fines del 2015.

HPP 72

(AR) Se encuentra en perfil, requiere financiamiento.

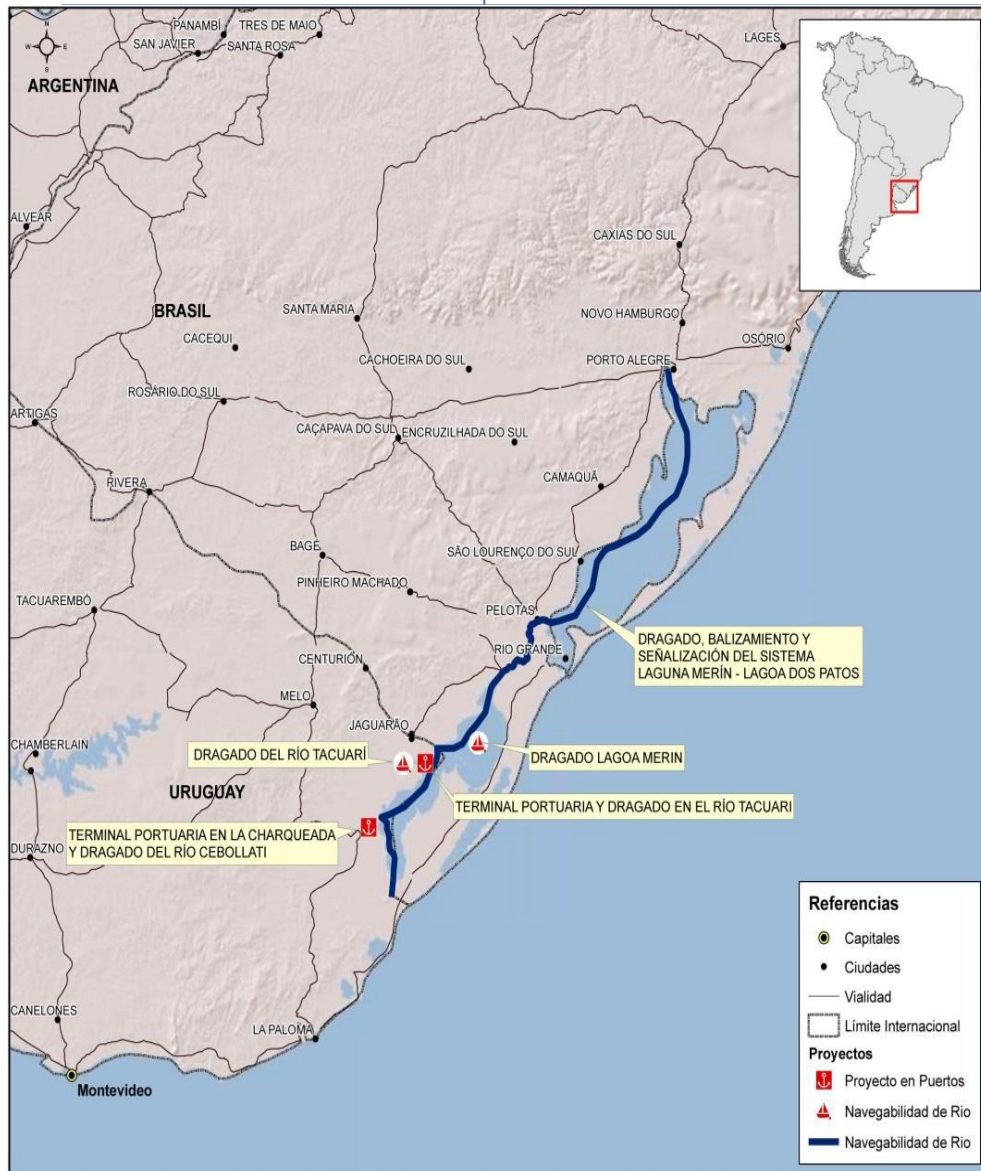
(PY) Se encuentra en etapa de perfil y no ha tenido un avance significativo. El mantenimiento actual de este tramo del Río Paraná se encuentra bajo la atención del gobierno argentino. Una vez que se tengan los estudios concluidos, será posible completar el SMP, con información precisa.

HPP88: Observación: en el SMP la sub etapa recurso de obra figura ROJO, y la sub etapa siguiente en VERDE.

API 17: Apoyo necesario para la implementación del proyecto y acciones o medidas propuestas

- (AR) Se requiere de financiamiento para la mantención de los tramos durante la vida del proyecto
- (BO) En definición no se puede avanzar en los proyectos HP07 Y HP122 porque son proyectos que participan 2 o más países, por lo que se sugiere efectuar reuniones de coordinación técnica con tomas de decisiones en el marco de los acuerdos y convenios existentes, convocar a una reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovia (CIH) y sus instancias técnicas.
- (BR) HPP07 É necessária a edição de um decreto legislativo por parte do Congresso brasileiro para regularizar a situação da hidrovia.
- (PY) Podría considerarse la creación de un Grupo de Trabajo, y como parte del mismo un Sub Grupo específico que pueda darle mayor celeridad a la implementación de esta API. Otra alternativa sería trabajar a través del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), que se encuentra conformado por todos los países que integran esta API.
- (UY) Recientemente se comenzaron los trabajos de dragado a las profundidades acordadas entre ambos países entre Nueva Palmira y Fray Bentos (Uruguay) y Fray Bentos y Concepción (Argentina). Es necesario retomar el funcionamiento del CIH y reformular el Tratado de Navegación del sistema HPP.

API 27: TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS (BRASIL, URUGUAY)



ETAPA: Ejecución

MONTO DE INVERSIÓN: US\$ 38.225.000

SECTOR/SUBSECTOR: Transporte/Fluvial

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN:

Septiembre 2016

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

La construcción de dos terminales portuarias fluviales (incluye vías de acceso a un puerto de 5 km).

El dragado, adecuación de corredores y obras complementarias de 2 lagunas y sus afluentes (incluye señalización y balizamiento de vías navegables, obras de levantamiento hidrográfico y cartografía, manutención de 860 km de vías fluviales).

FICHA DEL PROYECTO: [enlace](#)

API 27: TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS

Proyectos Individuales

COD	NOMBRE DEL PROYECTO	PAISES	MILLONES US\$	ETAPA
27		BR. UR.	38.2	EJECUCION
MCC85	DRAGADO LAGUNA MERIN	BR	2.9	PRE-EJECUCION
MCC 157	DRAGADO DEL RÍO TACUARÍ	BR	1.4	EJECUCIÓN
MCC158	DRAGADO, BALIZAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DEL SISTEMA LAGUNA MERIN-LAGOA DOS PATOS	BR	20.0	PRE-EJECUCIÓN
MCC 159	TERMINAL PORTUARIA EN LA CHARQUEADA Y DRAGADO DEL RIO CEBOLLATI	UR	7.0	PRE-EJECUCIÓN
MCC160	TERMINAL PORTUARIA Y DRAGADO EN EL RIO TACUARI	UR	7.0	PRE-EJECUCIÓN

API 27: TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS

Dificultades

Códigos	Políticos	Técnicos	Económicos	Financieros	Socio- ambient.	Institucional.	Regulatorios	Operativos
MCC85	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
MCC157	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
MCC158	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
MCC159	☐	☐	☐	☐	X	X	☐	☐
MCC160	☐	☐	☐	☐	X	X	☐	☐
API 27	☐	☐	☐	☐	X	X	☐	☐

API 27: TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS

Dificultades

(UY) Los proyectos portuarios y de dragado del lado de Uruguay corresponden a inversores privados y, consecuentemente, las inversiones se ven demoradas en tanto no esté dispuesta la ejecución de los dragados imprescindibles para la navegación los canales Sangradouro y San Gonzalo por parte de Brasil. Por otra parte, las facilidades dispuestas por el Acuerdo de Transporte entre ambos países no estarían vigentes si no se ratifica el acuerdo por el Parlamento de Brasil.

MCC85:

(BR) Não se identificam dificuldades ou obstáculos para a implementação do projeto.

Brasilia, Brasil

14 de octubre de 2015

MUCHAS GRACIAS!

<http://www.caf.com>

