

Documento Preparado para el
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Con el Apoyo de la Fundación

FRIEDRICH EBERT

**AGENDA Y RECOMENDACIONES PARA APROVECHAR LAS
OPORTUNIDADES PARA EL PERÚ A PARTIR DEL POTENCIAL DE
INTEGRACIÓN DEL EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO DEL AMAZONAS**

Gustavo Guerra García Picasso

Octubre, 2012

Índice General

I. Introducción	3
II. Breve Reseña de la Evolución del Eje del Amazonas.....	4
III. Configuración del EJE del Amazonas e identificación de las áreas de influencia internacionales del EJE.....	7
IV. Potencial de Integración del Eje del Amazonas y sinergias con el Eje Andino.....	12
V. Impacto de la Agenda de Proyectos Prioritarios del Eje del Amazonas en Perú	14
VI. Puertos secos y zonas de actividades logísticas que se potenciarán por los procesos de integración.	20
VII. Agenda Regional y Recomendaciones.....	23
VIII. Bibliografía.....	29

I. Introducción

En el proceso de IIRSA, el Perú participa en cuatro “Ejes de Integración y Desarrollo”. Estos Ejes son: i) El Eje Andino, ii) el Eje del Amazonas; iii) El Eje Perú-Brasil-Bolivia; y iv) El Eje Interoceánico Central. La presente consultoría aborda la situación de Eje del Amazonas y el análisis apunta a establecer una agenda y un conjunto de recomendaciones para aprovechar las oportunidades de integración para el Perú a partir del potencial del Eje del Amazonas. Así, el documento consta de ocho secciones incluyendo a la introducción. En la segunda sección, se reseña la evolución del Eje del Amazonas desde sus inicios hasta la actualidad. En la tercera sección se reseña la Configuración del EJE del Amazonas y se identifican las áreas de influencia internacionales del EJE. En la cuarta sección, se presenta el Impacto de la Agenda de Proyectos Prioritarios del Eje del Amazonas en Perú. En la sexta sección se desarrollan los temas que el Gobierno Nacional ha priorizado en relación ciudades bisagras, puertos secos y zonas de actividades logísticas que potenciarán los procesos de integración. En la séptima sección se presenta la agenda regional y las recomendaciones para aprovechar las oportunidades de integración. Finalmente, en la novena sección se presenta la bibliografía utilizada.

II. Breve Reseña de la Evolución del Eje del Amazonas

En el año 2003, se formuló la primera Visión de Negocios estructurada para el Eje del Amazonas que fue elaborada por el Economista Brasileño Pedro Bara. Esta visión planteó tres factores de integración principales: i) complementación económica; ii) identidad amazónica; y iii) corredor de transporte bioceánico.

El primer factor estaba relacionado a la existencia de condiciones de **complementación económica** entre las actividades económicas dominantes de las áreas a ser integradas, por una parte la costa y la sierra andina- y, del otro lado- el área de influencia del sistema de multimodal de transporte del río Amazonas y sus afluentes, con énfasis para alimentos en general, con origen en la costa y en especial de clima templado frío, materiales de construcción, tejidos, confecciones y fertilizantes con dirección al Océano Atlántico, y productos electrónicos, motocicletas, papel y celulosa, aluminio y soja con dirección al Océano Pacífico. El segundo factor estaba relacionado a la existencia de una **identidad amazónica** común a todos los países en este espacio selvático, que lo convierte en un ambiente propicio para el desarrollo de actividades innovadoras con foco en el mercado global de servicios y productos amazónicos sostenibles, conocimiento genético, ecoturismo, productos de la madera y otros no-madereros con certificación de origen, además de esquemas cooperativos en sistemas de monitoreo y vigilancia ambiental, en negocios y actividades que deberían desarrollarse bajo la forma de redes de información y comunicación. El tercer factor estaba relacionado a la existencia de una razonable posibilidad de que el eje pueda ser utilizado como un **corredor de transporte bioceánico** de productos e insumos asiáticos, de menor valor o de mayor volumen y densidad, para el norte de Brasil y, eventualmente, para todo el Atlántico Sur y vice-versa.

Originalmente, el Eje del Amazonas estuvo estructurado en función de proyectos y acciones estructuradoras alrededor de cinco corredores principales: i) Corredor Buenaventura/Tumaco-pasto-Puerto Asis-Macapa; ii) Corredor Puerto Esmeraldas/Manta-Francisco Orellana-Nuevo Rocafuerte-Macapa; iii) Corredor Paíta/Bayóvar-Piura-Corral Quemado-Yurimaguas/Sarameriza-Macapá; iv) Corredor Callao-Tingo María-Aguaytia-Pucallpa-Macapa y v) Tramo Matupá-Itaituba del Corredor de Integración de la vía Cuiaba-Santarem. Tras la formulación de la Visión de Negocios se aplicó la Metodología de Planificación Iniciativa y los países participantes del Eje (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú) acordaron formar seis grupos que involucraban 44 proyectos que totalizaban una inversión equivalente a US\$2,011 millones. En la revisión de Cartera 2005-2006, se añadió un grupo adicional y la inversión en los proyectos del eje se expandió a US\$2,382 millones. En las siguientes revisiones de cartera el Eje mantuvo sus 7 grupos de proyectos y fue subiendo el valor de las inversiones involucradas: US\$3,208 millones en la revisión del 2007, US\$5,281 millones en la revisión del 2008-2009; US\$5,401 millones en la revisión del 2010 y US\$6,099 millones en la última revisión de cartera de setiembre del 2011. En

todo el período, el Eje del Amazonas ha contado con proyectos que equivalen a entre el 5 y 7% del valor total de la Cartera de IIRSA (ver Cuadro N° 1). Actualmente, el Eje del Amazonas cuenta con 64 proyectos de los cuales 24 están en el nivel de perfil, 17 en pre ejecución, 19 en ejecución, y 4 concluidos.

Cuadro N°1: Evolución de la Cartera de Proyectos de IIRSA del Eje del Amazonas.

CARTERA IIRSA	EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO			
	AMA	TOTAL	AMA (%)	TOTAL(%)
2003-2004				
Nº de grupos	6	40	15%	100%
Nº de proyectos	44	335	13%	100%
Inversión Estimada	2011	37425	5%	100%
2005-2006				
Nº de grupos	5	47	11%	100%
Nº de proyectos	54	504	11%	100%
Inversión Estimada	2382	68271	3%	100%
2007				
Nº de grupos	7	47	15%	100%
Nº de proyectos	57	507	11%	100%
Inversión Estimada	3208,4	68271	5%	100%
2008-2009				
Nº de grupos	7	47	15%	100%
Nº de proyectos	57	510	11%	100%
Inversión Estimada	5281	74542	7%	100%
2010				
Nº de grupos	7	47	15%	100%
Nº de proyectos	58	524	11%	100%
Inversión Estimada	5401	96119	6%	100%

Fuente: IIRSA 10 años después: Logros y desafíos

Cuadro N° 2: Proyectos Ancla del Eje del Amazonas

Grupo	Proyecto Ancla	Inversión Estimada (Mills. US\$)	Tipo de financiamiento	Etapas de Proyecto
1	Corredor vial Tumaco-Pasto- Mocoa- Puerto Asis (CO)	373	Público	En ejecución
2	Puerto Francisco Orellana (EC)	105,3	Público	Pre- ejecución
3	Carretera Tarapoto- Yurimaguas y Puerto Yurimaguas (PE)	219,3	Público/ Privado	En ejecución
4	Carretera Tingo Maria- Pucallpa y Puerto de Pucallpa	345,6	Público/ Privado	En ejecución
5	Carretera Cuiaba- Santarém (BR)	900	Público	En ejecución
6	Mejoramiento de la navegabilidad del sistema Solomies-Amazonas (BR)	0	Público	Concluido
7	Aspectos Ambientales y sociales de las cuencas altas de los rios amazonicos (CO- EC-EP)	0,7	Público/ Privado	Perfil
8	Puerto de transferencia de carga Morona	51	Público	Perfil
	TOTAL	1994,9		

Fuente: IIRSA- Eje del Amazonas

Es importante señalar que cada grupo de proyectos cuenta con un proyecto ancla que es el que justifica la agrupación de los proyectos. Estos proyectos no son necesariamente los más rentables ni los de mayor envergadura sino los que dan sentido económico al agrupamiento y generan las sinergias verticales y horizontales entre los proyectos. Los países acordaron en el Eje del Amazonas, ocho Proyectos Ancla que totalizan una inversión estimada de US\$ 1,995 millones (Ver Cuadro N° 2).

III. Configuración del EJE del Amazonas e identificación de las áreas de influencia internacionales del EJE

El Eje del Amazonas tiene un área de influencia que incorpora una gran región del norte de Sudamérica entre los Océanos Pacífico y Atlántico, surcada por el gran río Amazonas y sus afluentes, se caracteriza por su gran extensión, diversidad topográfica y por articular ciudades de alta densidad como Lima y Manaus y amplias zonas de baja densidad poblacional.

El área de influencia delimitada para el Eje de Amazonas alcanza una superficie de 5.657.679 Km², equivalente al 50.52% de la suma de la superficie total de los países que conforman el EID, siendo sus principales ciudades, puertos y pasos de frontera los que se detallan a continuación:

Cuadro N° 3: Área de Influencia del Eje del Amazonas

Países	Superficie Km ²	Población Hab. 2008	Principales Ciudades	Pasos de Frontera	Puertos marítimos y fluviales
Brasil	8.514.877	189.612.814			
Acre	152.581	680.073	Rio Branco	Assis Brasil	
Amapá	142.815	613.164	Macapá	Oiapoque	Santana
Amazonas	1.570.746	3.341.096	Manaos	B. Cosntant	Manaos
Para	1.247.689	7.321.493	Belém		Santarém
Mato Grosso	903.358	2.957.732	Cuiabá	Porto Limao	Cáceres
Area de Influencia	4.017.189	14.913.558			
Colombia	1.141.748	44.450.260			
Region Amazonica	403.348	1.004.135	San José	Leticia	Puerto Asis
Región Sur Occidental	128.168	9.623.837	Pasto, Mocoa	San Miguel	Tumaco
Area de Influencia	531.516	10.627.972			
Ecuador	256.370	13.805.045	Quito	Nuevo.	Esmeraldas
Area de Influencia	256.370	13.805.045	Guayaquil	Rocafuerte	Orellanas
Perú	1.285.216	28.807.034			
Región Costa	151.156	15.714.502	Lima, Trujillo	Aguas verdes	El Callao, Paita
Región Sierra	139.683	3.868.093	Huancayo		Yurimaguas
Región Selva	561.765	2.576.879	Iquitos	Cnia.	Iquitos
Area de Influencia	852.604	22.159.474	Pucallpa	Angamos	Sarameriza
Total del EID	11.198.211	276.675.153			
Total área de influencia	5.657.679	61.506.049			

Fuente: IIRSA- Eje del Amazonas

El Eje del Amazonas articula las regiones de costa, sierra andina y selva amazónica. El Eje se caracteriza por la cobertura vegetal de aproximadamente 3'000.000 km², cuenta con las condiciones hidrobiológicas, climatológicas, geomorfológicas,

edafológicas, históricas y culturas, que son necesarias para un ambiente que permitirá la existencia de diversas especies. Tiene como potencial del BIOMA AMAZONICO a los servicios ambientales, ecoturismo, recursos genéticos, productos certificados de la selva - madereros y no madereros -, conocimiento de las poblaciones tradicionales, petróleo. Su relevancia global comprende 1/3 de la biodiversidad, 1/5 del agua dulce, 2/5 de las selvas tropicales sobrevivientes del planeta, grado significativo de endemismo.

En el Eje del Amazonas vive el 22.2% e la población total de los países que conforman el Eje. Con respecto a sus actividad económica, se estima que en el 2008, el PBI del Eje alcanzaba los US\$ 150 mil millones a precios constantes del 2000, lo que representa el 13% de la actividad económica global de los países conformantes del Eje.

Es interesante señalar que desde el área de influencia del Eje del Amazonas se realizaron exportaciones por un valor total de US\$ 66,000 millones. , las mismas que comparadas con el mismo indicador en el 2000 han implicado un crecimiento de 324% entre el 2000 y el 2008. Al propio tiempo las exportaciones del Eje del Amazonas equivalen al 23.1% de las exportaciones totales de los países del Eje.

En líneas generales, el grueso de las exportaciones de los países del Eje son extra zona (95.41%), mientras que sólo el 4.6% (US\$ 13 mil millones) corresponden a exportaciones entre los países del Eje (interregionales). Por su parte, entre 2000 y 2008 las exportaciones en volumen desde los países que integran el Eje han alcanzado una variación positiva del 79.4%.

Entre los cinco principales productos exportados desde los países del Eje del Amazonas, el petróleo crudo es el más importante, representando alrededor de 11.76% del valor total exportado en el año 2008 por los cuatros países y el 34.26% del valor total exportado desde los mismos países para los cinco primeros productos, siguiéndole en importancia las exportaciones de mineral de hierro no aglomerado y sus concentrados, (con un 3.88% del valor exportado). El tercero, cuarto y quinto lugar lo ocupan, respectivamente, los porotos de soja, el mineral de cobre y sus concentrados y los derivados del petróleo. Si se agregan los valores de los cinco principales productos exportados desde cada país alcanzan el 34.34% del valor total exportado desde los países que integran el Eje del Amazonas para el año 2008.

En relación con el modo de transporte de las exportaciones de la región analizada, se observa que para las exportaciones en volumen desde los países del Eje del Amazonas (Brazil, Colombia, Ecuador y Perú) del año 2008, el modo marítimo el 95.05% del total exportado, el modo ferroviario el 0.10%, el modo carretero el 1.46%, el modo aéreo el 0.36%, y el modo “otros medios” el 2.58%.

Es importante mencionar, que las condiciones particulares de la amazonia dificultan la construcción de infraestructura, debido a su diversidad topográfica y a que

presenta factores como la baja densidad poblacional, la dispersión de la misma en pequeños centros aislados, las dificultades de orden técnico (presencia de grandes ríos, selva, escasez de materiales de construcción) y consideración de tipo ambiental, hacen que el transporte y la provisión de otros servicios sean difíciles a través de los medios tradicionales. Por lo que se debe aprovechar al máximo las posibilidades que ofrece la naturaleza a través de la amplia red hidrográfica que presenta el Eje del Amazonas.

Para el transporte en la Amazonia se utilizan vías fluviales, carretera y aeropuertos. Las líneas ferroviarias existentes en el área de influencia están vinculadas principalmente a los puertos oceánicos y no ofrecen conexión internacional. La amplia red fluvial navegable, tradicionalmente utilizada para el apoyo a las comunidades aisladas, ahora empieza a ser aprovechada bajo un esquema de transporte intermodal, en ello está jugando un papel importante en el mejoramiento y pavimentación de vías de acceso en Colombia, Ecuador, Brasil y Perú.

En materia de transporte se caracteriza por una amplia red que cubre todos los países de EID, alcanzando cerca de 20.000 Km de vías fluviales navegables. Es muy importante mencionar que la red vial del Eje Amazonas alcanza un total de 220.257 km, representando el 11.02% del total de la red nacional de los 4 países.

En el Perú, se cuenta con estadísticas del valor de las exportaciones e importaciones por modo fluvial. Los datos se registran como comercio internacional desde la Aduana de Iquitos a diferentes destinos de exportación y varios orígenes de importación. En el año 2010, se exportaron por río productos por US\$47.5 millones y se importaron bienes y servicios por US\$120 millones. Los montos señalados indican un bajo nivel de actividades de comercio internacional. Estos indicadores señalan que aún es un tema pendiente lograr volúmenes y valores que permitan sustentar la condición de un corredor bioceánico.

Cuadro Nº 4: Valor FOB de la Exportaciones US\$ del Perú por Modo Fluvial en el Eje del Amazonas

Lista de Productos para Exportación	ECUADOR	COLOMBIA	MEXICO	UNITED STATES	HONG KONG	OTROS	TOTAL GENERAL
01-Productos agropecuarios	0.00	695,192.18	0.00	54,833.80	103,800.50	23,949.08	877,775.56
02-Productos pesqueros	647.00	9,133.08	5,086.20	651,107.71	2,262,852.73	1,538,380.27	4,467,206.99
03- Productos textiles	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
04- Maderas, papeles y manufacturas	0.00	0.00	9,590,366.50	2,639,632.20	0.00	0.00	12,229,998.70
05- Productos metal-mecánicos	19,097,349.98	90,599.35	0.00	57,766.18	0.00	3,800.00	19,249,515.51
06- Productos químicos	36,099.50	187,167.50	0.00	0.00	0.00	0.00	223,267.00
07- Petróleo y derivados		6,044,582.53	0.00	7,298.75	0.00	176,371.01	6,228,252.29
08- Productos mineros		316,260.64	0.00	0.00	0.00	5.00	316,265.64
09- Productos sidero-metalúrgicos	1,131,253.45	25,324.95	0.00	0.00	0.00	18,525.15	1,175,103.55
10-Productos minerales de construcción	0.00	2,739,716.01	0.00	0.00	0.00	0.00	2,739,716.01
11- Otros	0.00		0.00	0.00	0.00	980.00	980.00
Total general	20,265,349.93	10,117,970.38	9,595,452.70	3,410,638.60	2,366,653.20	1,762,010.27	47,518,075.08

Cuadro Nº 5: Valor FOB de las Importaciones en US\$ del Perú por Modo Fluvial en el Eje del Amazonas

LISTA DE PRODUCTOS IMPORTADOS	BRAZIL	COLOMBIA	ITALY	UNITED STATES	VIRGIN ISLANDS (U.S.)	TOTAL GENERAL
01- Productos agrícolas	0,00	0,00	0,00	148.371,70	0,00	148.371,70
03- Industria alimentaria	4.500.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.500.000,00
04- Productos alimenticios industriales	1.583.664,30	0,00	0,00	0,00	0,00	1.583.664,30
05- Industria de la moda	66.776,23	0,00	0,00	12.937,45	0,00	79.713,68
06- Industria del papel y cartón	40,00	60,00	0,00	8.969,31	0,00	9.069,31
07- Industria audiovisual	0,00	0,00	0,00	4.417,02	0,00	4.417,02
08- Industria mecánica y eléctrica	752.434,36	226.806,36	12.969.470,00	59.323.435,29	0,00	73.272.146,01
09- Industria química	1.405.790,70	37.500,00	0,00	3.450.123,23	0,00	4.893.413,93
10- Industria petroquímica	13.542.898,70	2.779,30	0,00	573.520,77	3.969.239,00	18.088.437,77
11- Industria minera	9.342,00	0,00	0,00	186.224,50	0,00	195.566,50
12- Industria metalúrgica	949.305,85	36.526,18	0,00	13.141.456,42	0,00	14.127.288,45
13- Industria de la madera	0,00	0,00	0,00	5.544,00	0,00	5.544,00
14- Industria de la construcción y del hogar	800.116,02	2.292.474,90	0,00	48.289,80	0,00	3.140.880,72
Total general	23.610.368,16	2.596.146,74	12.969.470,00	76.903.289,49	3.969.239,00	120.048.513,39

IV. Potencial de Integración del Eje del Amazonas y sinergias con el Eje Andino.

El potencial de integración del Eje del Amazonas en Perú tiene importantes sinergias con el Eje Andino. Por ello, importantes ciudades como Piura, Lima, Jaén y Tarapoto son atravesadas tanto por el Eje del Amazonas como por el Eje Andino. El Eje del Amazonas al estar conformado por las regiones de costa, sierra andina y selva, se encuentra vinculado al Eje Andino ya que este conforma corredores longitudinales que en sus recorridos son interceptados por diversos corredores transversales (viales y fluviales). En los Mapas Nº 1 y Nº2, se pueden apreciar las áreas de influencia de ambos ejes y es fácil identificar el área superpuesta localizada en la zona norte del Perú.

Mapa Nº 1: Ubicación y Área de Influencia del Eje del Amazonas



Es importante mencionar, que el área de influencia del Eje Andino se encuentra incorporada a los corredores viales norte- sur que vinculan las principales ciudades de los países que lo conforman. La red vial total del Eje Andino tiene una extensión equivalente a 442,454 Km. de carreteras. La porción de esta red que es parte del Eje Andino incluye vías como la Carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador y a lo largo de la Costa en Perú (vinculándose a través de ella más al sur con Chile), y la Carretera Marginal de la Selva, bordeando la Cordillera Andina a nivel de los Llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú, alcanzando a Bolivia a través del Paso de Frontera Desaguadero por la Carretera Longitudinal de la Sierra Sur peruana y desde allí hasta el límite con la Republica Argentina a través de la ruta N°1 boliviana (Villazon- La Quiaca).

Mapa N° 2: Ubicación y Área de Influencia del Eje Andino



V. Impacto de la Agenda de Proyectos Prioritarios del Eje del Amazonas en Perú

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración es el resultado del trabajo realizado por 12 países en el ámbito de COSIPLAN en el 2011, siendo la Agenda de Proyectos Prioritarios un conjunto acotado de proyectos estratégicos y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. Su objetivo promover la conectividad de la región a partir de la construcción y operación eficiente de infraestructura para su integración física, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y equilibrio de los ecosistemas.

Cabe destacar que la Agenda tiene por objetivo consolidar la integración física de Sudamérica, reconociendo y dando continuidad a los avances realizados durante los diez años de la iniciativa IIRSA e incorporándolos al nuevo marco institucional provisto por UNASUR/COSIPLAN.

Es importante mencionar, que se presentan los proyectos de la API por Eje de Integración y Desarrollo, el cual está compuesto por 31 proyectos por un valor de inversiones estimado en US\$ 16,652.6 millones.

La API impacta en el desarrollo de los cuatro países del Eje (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú) y, en líneas generales, la Agenda articula varias hidrovías (Huallaga, Marañón, Morona, Ucayali y Putumayo) que conectan la cuenca del Río Amazonas con zonas importantes de costa, sierra y selva en Perú, Ecuador y Colombia.

En la Agenda hay proyectos viales, portuarios y fluviales que podrían potenciar cuatro corredores bimodales que conectan terminales marítimos en el Pacífico con hidrovías alimentadoras de la Cuenca del Amazonas. Estos proyectos cumplen tanto con los criterios de selección establecidos como con las funciones estratégicas de los grupos de proyectos del Eje involucrados en la API. El nivel de preparación de los proyectos es importante, pues sólo el 37,8% de los proyectos individuales está en perfil y el 62,2% está en pre-ejecución o ejecución (Ver Cuadro No 6).

- **Eje Vial Paita - Tarapoto-Yurimaguas, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías**

Este proyecto es también conocido como “Eje del Amazonas Ramal Norte” y está compuesto por nueve proyectos individuales. Los proyectos están localizados en el norte del Perú y están estructurados para conectar a las regiones de costa, sierra y selva buscando el intercambio y la complementariedad de las diferentes zonas que atraviesa. La carretera, que está localizada en sentido este-oeste, va desde de la ciudad de Paita en la costa del Pacífico hasta la ciudad de Yurimaguas en la selva. En Yurimaguas, se conecta a través de un puerto con los Ríos Huallaga y Marañón. Posteriormente, a través de dichos ríos y continuando hacia el este, llega a la ciudad de Iquitos con vocación de alcanzar como destino la ciudad de Manaus, y generar

comercio hacia ultramar. Se trata de un proyecto bimodal que articula: i) dos proyectos viales (tramo Paita-Tarapoto y tramo Tarapoto-Yurimaguas), que unidos conforman lo que en el Perú se denomina el “Corredor Amazonas Norte” o el “Corredor IIRSA Norte”; ii) dos proyectos de mejoramiento de la navegabilidad de hidrovías (Huallaga y Marañón); iii) el mejoramiento o reubicación de tres puertos (Yurimaguas, Iquitos y Paita); y iv) tres centros logísticos (Yurimaguas, Iquitos y Paita). Este proyecto estructurado es muy significativo dado que apuesta por la modernización de la logística de un amplio corredor que articula zonas de alta densidad como la Región Piura, con zonas emergentes de baja densidad en la selva. Todas las ciudades más dinámicas de la costa norte del Perú pueden articularse al Eje del Amazonas Ramal Norte que, a su vez, conecta el departamento de sierra más poblado del Perú (Cajamarca) y a tres departamentos de selva (Amazonas, San Martín y Loreto).

Todos los proyectos individuales están en la Cartera del COSIPLAN y se cuenta con información de sustento sobre la prioridad asignada a estas obras en los Planes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Intermodal 2004-2023) y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Perú (elaborado por la Autoridad Portuaria). Cabe señalar que la mayoría de los proyectos incluidos están en ejecución (una parte como inversión pública y otros a través de concesiones y asociaciones público privadas). A partir de las fichas de los proyectos, se conoce que dos de ellos se encuentran en etapa de perfil (Centro Logístico de Yurimaguas y Centro Logístico de Iquitos) y no se ha proporcionado información adicional para conocer si los estudios de factibilidad correspondientes están presupuestados. Existen declaraciones conjuntas de los gobiernos de Brasil y Perú, en donde se establecen los compromisos para el desarrollo de los Estados y regiones vecinas, y la importancia de la promoción del intercambio comercial y el desarrollo fronterizo. En relación al cuarto criterio, el país proponente ha presentado las acciones complementarias requeridas.

- **Eje Vial Callao-La Oroya-Pucallpa, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías**

Este proyecto es también conocido como “Eje del Amazonas Ramal Centro” y está compuesto por once proyectos individuales. Los proyectos están localizados en la zona central del Perú y están estructurados para conectar las regiones de costa, sierra y selva buscando la complementariedad de las diferentes zonas que están en su área de influencia. El Eje del Amazonas Ramal Centro tiene en la zona costera a la conurbación Lima-Callao, en donde se encuentra la capital metropolitana del Perú y su principal puerto (Callao). A partir de ese nodo fundamental, articula a la Carretera Central, localizada en sentido este-oeste, hacia ciudades de la sierra como la Oroya y Huancayo. También vincula posteriormente, a las vías que conectan las ciudades serranas de Cerro de Pasco y Huánuco con la conexión más densa hacia a la selva que se ubica entre Tingo María y Pucallpa. Al llegar a Pucallpa, el corredor se conecta con la ciudad de Iquitos a través del río Ucayali, que es la hidrovía con más flujo de carga en el Perú. Al igual que el Eje del Amazonas Ramal Norte, el corredor tiene vocación de alcanzar a Manaos como destino comercial y a zonas de ultramar. El potencial de este eje vial es unir a las ciudades de Lima y Manaos a través de un corredor bimodal.

El proyecto estructurado tiene: i) cinco carreteras (Carretera Central Lima-Ricardo Palma, Carretera Ricardo Palma-Desvío Cerro de Pasco/La Oroya-Huancayo, Carretera Desvío Cerro de Pasco-Tingo María y Carretera Tingo María - Pucallpa); ii) un proyecto de mejoramiento de la navegabilidad del Río Ucayali, desde Pucallpa hasta la confluencia con el Río Marañón; iii) cuatro proyectos para el mejoramiento de terminales portuarios (Nuevo Muelle de Contenedores en el Callao, Puerto de Embarque de Minerales, Terminal Norte Multipropósitos del Callao y Puerto de Pucallpa); iv) dos intervenciones con objetivos de mejoramiento de la logística (Zona de Actividades Logísticas del Callao y Centro Logístico de Pucallpa).

Todos los proyectos individuales están en la Cartera del COSIPLAN y se cuenta con información de sustento sobre la prioridad asignada a estas obras en los Planes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (Intermodal 2004-2023) y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Perú (elaborado por la Autoridad Portuaria). Cabe señalar que la mayoría de los proyectos individuales están en ejecución o pre-ejecución (una parte como inversión pública y otros a través de concesiones y asociaciones público privadas) A partir de las fichas de los proyectos, se conoce que tres de ellos se encuentran en etapa de perfil (Carretera Desvío Cerro de Pasco-Tingo María, Centro de Pucallpa y Zona de Actividades Logísticas del Callao) y no se ha proporcionado información adicional para conocer si los estudios de factibilidad correspondientes están presupuestados. Existen declaraciones conjuntas de los gobiernos de Brasil y Perú, en donde se establecen los compromisos para el desarrollo de los Estados y regiones vecinas, y la importancia de la promoción del intercambio comercial y el desarrollo fronterizo. En relación al cuarto criterio, se explicitan en la ficha las acciones complementarias requeridas.

- **Acceso Nororiental al Río Amazonas**

Este proyecto está compuesto por seis proyectos individuales. Los proyectos están localizados en la zona sur del oriente colombiano, en la selva del Ecuador y se extiende hacia las áreas de influencia de importantes Hidrovías en Perú y Brasil. El proyecto estructurado busca aprovechar las complementariedades de las diferentes regiones naturales de Ecuador, Colombia, Brasil y Perú para vincular zonas costeras y andinas de Ecuador y Colombia, con la Amazonía en general. Los proyectos enlazan vías este-oeste en Ecuador y Colombia que se articulan con los Ríos Putumayo, Morona y Napo para conectarse con el río Içá y el Río Amazonas. La vocación de los corredores bimodales que funcionarían al poner en marcha las hidrovías y terminales fluviales correspondientes, es tener como destino comercial a la ciudad de Manaus, sin perder de vista la posibilidad de conectar a mercados de ultramar. El proyecto estructurado tiene: i) cuatro proyectos de mejoramiento de las navegabilidades de los Ríos Putumayo, Morona, Napo e Içá; y ii) dos terminales fluviales (el puerto de Providencia y el Puerto de Transferencia de Carga del Morona). Este proyecto estructurado es significativo pues permitirá poner en funcionamiento cuatro hidrovías que hoy en día son ríos naturalmente navegables para embarcaciones de limitado calado. Estos proyectos tendrán un impacto importante en las comunidades

localizadas en su área de influencia, pues dichas poblaciones no tienen otras alternativas para el transporte de personas y mercancías.

Todos los proyectos individuales están en la Cartera del COSIPLAN. En el caso del proyecto sobre el Río Morona, se informa que existe una declaración conjunta de Ecuador y Perú para abrir nuevos pasos de frontera fluviales en los Ríos Santiago y Morona. El proyecto correspondiente al Río Putumayo está referido de forma general en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 de Colombia. El proyecto sobre el Río Ica forma parte del plan de estudios de la Administración de las Hidrovías de la Amazonía Occidental realizado por Brasil, y el terminal hidroviario de San Antonio de Ica se encuentra en el Plan Acelerado de Crecimiento (PAC) de ese país. Se han elaborado los términos de referencia para la contratación de los estudios de navegación del Río Morona y éstos se han enviado a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo del Ecuador para conseguir los fondos respectivos. En relación al proyecto de Navegabilidad del Río Napo, se tienen previstos análisis complementarios a los estudios binacionales Perú-Ecuador. En referencia al proyecto del Puerto de Providencia, se han realizado los términos de referencia para la contratación de los estudios de implantación del Puerto Fluvial y se han presupuestado los estudios de factibilidad técnico-ambientales. En lo que respecta al proyecto de navegabilidad del Río Putumayo, se realizarán los estudios correspondientes al Sector Puerto Asís - Puerto Leguísimo (Colombia, vigencia 2011). Adicionalmente está previsto realizar un estudio para el mejoramiento de la navegabilidad de la cuenca del Río Putumayo con la participación de Perú, Ecuador, Brasil y Colombia. Existen referencias muy precisas a la consolidación de redes de conectividad y los beneficios de las sinergias transfronterizas que se generarán por el desarrollo del Eje Manta-Manaos, el Eje Tumaco-Pasto-Mocoa y la Red Fluvial del Morona. Se han propuesto las siguientes acciones complementarias para la ejecución de los proyectos: i) análisis social y ambiental, ii) evaluación socio económica, iii) estudio de oferta y demanda de transporte de carga y pasajeros, y iv) elaboración de un Plan Fluvial.

Cuadro Nº 6: Grado de Maduración de los Proyectos API del Eje del Amazonas

NOMBRE PROYECTO APP	PAISES DEL PROYECTO	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO	PERFIL (1)	PRE-EJECUCIÓN (2)		LICENCIA AMBIENTAL		EJECUCION (3)	
							INICIO (AÑO)	CONCLUSIÓN (AÑO)	INICIO (AÑO)	CONCLUSIÓN (AÑO)	INICIO (AÑO)	CONCLUSIÓN (AÑO)
EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGISTICOS E HIDROVIAS	PE	CARRETERA TARAPOTO – YURIMAGUAS	G3	PRE-EJECUCION	USD 224,300,000						2006	2010
		PUERTO DE YURIMAGUAS				2009	2011	2011	2011	2012	2014	
	PE	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	G3	PRE-EJECUCION	USD 47,000,000		2009	2012	2012	2013	2014	2015
	PE	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	G3	PERFIL	USD 5,000,000	2012	2013	2014	2015	2015	2015	2016
	PE	PUERTO DE PAITA	G3	PRE-EJECUCION	USD 227,800,000		2006	2009	2010	2011	2011	2014
	PE	CARRETERA PAITA – TARAPOTO	G3	EJECUCION	USD 273,650,767						2006	2011
	PE	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	G6	PRE-EJECUCION	USD 8,000,000	2008	2009	2011	2012	2013	2014	2016
	PE	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMERIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI	G6	PRE-EJECUCION	USD 25,700,000	2008	2009	2011	2012	2013	2014	2016
	PE	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS	G6	PRE-EJECUCION	USD 26,080,000	2008	2009	2011	2012	2012	2013	2015
	PE	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS	G6	PERFIL	USD 5,000,000	2012	2013	2014	2015	2015	2015	2016
EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGISTICOS E HIDROVIAS	PE	CARRETERA TINGO MARÍA – PUCALLPA	G4	PRE-EJECUCION	USD 361,000,213							
		PUERTO DE PUCALLPA				2009	2012	2013	2013	2014	2016	
	PE	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	G4	PERFIL	USD 5,000,000	2012	2013	2014	2015	2015	2016	
	PE	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	G4	EJECUCION	USD 706,870,000				2007	2008	2008	2010 (1ra. Etapa)
	PE	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	G4	PERFIL	USD 242,000,000	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2019
PE	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA	G6	PRE-EJECUCION	USD 20,000,000	2008	2009	2011	2012	2013	2014	2016	

NOMBRE PROYECTO APP	PAISES DEL PROYECTO	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	GP	ETAPA DEL PROYECTO	MONTO	PERFIL (1)	PRE-EJECUCIÓN (2)		LICENCIA AMBIENTAL		EJECUCION (3)	
							INICIO (AÑO)	CONCLUSIÓN (AÑO)	INICIO (AÑO)	CONCLUSIÓN (AÑO)	INICIO (AÑO)	CONCLUSIÓN (AÑO)
		CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN										
	PE	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVIO CERRO DE PASCO/LA OROYA - HUANCAYO	G4	EJECUCION	USD 100,000,000		2009	2010	2010	2011	2011	2014
	PE	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVIO DE PASCO - TINGO MARIA	G4	PERFIL	USD 70,000,000		2010	2012	2013	2013	2014	2017
	PE	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	G4	PERFIL	USD 155,255,500		2010	2012	2013	2013	2014	2017
	PE	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	G4	PERFIL	USD 749,000,000		2008	2010	2011	2011	2011	2013
	PE	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	G4	PRE-EJECUCION	USD 120,300,000		2008	2010	2011	2011	2012	2014
ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS	BR	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO IÇÁ	G6	EJECUCION	USD 8,000,000						2010	2015
	CO - EC - PE	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO	G6	EJECUCION	USD 15,000,000	2012	2012	2014	2014	2015	2015	2016
	EC	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	G7	PERFIL	USD 51,000,000							
	EC	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO MORONA, SECTOR ECUATORIANO	G6	PERFIL	USD 718,224							
	EC - PE	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO NAPO	G6	PERFIL	USD 5,759,000							
	EC	PUERTO DE PROVIDENCIA	G2	PERFIL	USD 25,000,000							
TOTAL					USD 3,477,433,704							

VI. Puertos secos y zonas de actividades logísticas que se potenciarán por los procesos de integración.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha realizado importantes estudios sobre la situación de las cadenas productivas y la logística. Esto le permitió al MTC identificar prioridades e iniciar la preparación de proyectos en relación a estas materias por primera vez.

El MTC señala que la infraestructura de transporte terrestre es uno de los soportes necesarios para las economías en desarrollo. La infraestructura repercute en la competitividad del país y reduce el costo logístico. Por ello, existe la necesidad de abordar los temas relacionados al transporte y la infraestructura mediante una visión logística para buscar una solución integral de los problemas identificados. Una de las propuestas del MTC para enfrentar los problemas actuales es la estructuración de plataformas logísticas, las cuales determinarán donde se encuentra la demanda agregada de varias cadenas logísticas. Esta infraestructura nodal aprovechará la estructura de la carga de las cadenas de transporte y logística para concentrar actividades y funciones técnicas de valor añadido.

Es por ello, que el MTC está introduciendo el enfoque logístico en el transporte, que implicara una nueva visión del planeamiento: en la cual se han identificado las principales relaciones logísticas en el país. El MTC está proponiendo un Plan de Desarrollo de Servicios logísticos que articula 57 cadenas logísticas que se articularían a través de 22 corredores.

El MTC propone un Plan de Inversiones alrededor de la estructuración de corredores logísticos articulador de todos los modos. El plan implica:

- Mejoramiento y Rehabilitación de carreteras de los tres niveles de gobierno que sean complementarias.
- Mantenimiento de carreteras por niveles de servicio.
- Implementación de infraestructura complementaria a las carreteras.
- Construcción de Puertos fluviales y mejora de las hidrovías.
- Concesión de aeropuertos.
- Ejecución de estudios y concesión de ferrocarriles.
- Construcción de ZALs.
- Creación de terminales y centros de carga.
- Fomentar la innovación tecnológica y la eficiencia en transportes y logística.
- Fomentar la intermodalidad y el transporte fluvial.

Los 22 corredores logísticos capturan el 80% de las toneladas movilizadas en la Red Vial Nacional (162,000 TM diarias) y abarcan 25,717 Km. de vías de las tres redes viales. Los corredores logísticos están conformados por un eje principal y uno o varios ejes alimentadores que suministran flujos de carga al eje principal. La situación

actual de la cartera de proyectos en la Red Vial Nacional indica que son 20 en ejecución, 45 con estudios definitivos, 56 en fase de pre inversión.

El Eje del Amazonas en Perú recorre los siguientes departamentos: Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Ancash y Lima, de Cajamarca, Pasco, Junín, Amazonas, Loreto, San Martín y Ucayali. De los 22 corredores logísticos son tres los que están relacionados al Eje del Amazonas (Ver Cuadro No 6).

Cuadro Nº 6: Corredores Logísticos relacionados al Eje del Amazonas

CORREDOR	NOMBRE	EXISTENTE km	PROYECTADO Km	Total Km
C01	Chiclayo- Moyobamba- Tarapoto- Yurimaguas- Iquitos	19923,2	75,7	1998,9
C02	Paita- Piura- Dv. Olmos	462,1	0	462,1
C03	Lima- La Oroya- Cerro de Pasco- Huánuco- Tingo María- Pucallpa	1615,8	258,3	1874,1

Fuente: MTC

En el Cuadro No 7, se puede observar los proyectos de los corredores logísticos que se vienen desarrollando en los tres corredores de importancia para el Eje del Amazonas a partir del año 2012, especificando su ubicación, el nivel de intervención que se encuentran realizando y la longitud que abarcan ya sea la rehabilitación o los mejoramientos de los proyectos de los corredores logísticos. Los proyectos identificados como prioritarios por el MTC son los principales proyectos estructurantes en los corredores del Eje del Amazonas y permitirían orientar la planificación regional y local.

Cuadro N° 7: Proyectos de los Corredores Logísticos priotarios y vinculados al Eje del Amazonas

Nombre del Proyecto	Ubicación	Long. Km.	Nivel de Interv.	Superf. Rodad.	Fecha estimada	
					Inicio	Final
CORREDOR LOGISTICO 1: CHICLAYO- MOYOBAMBA-TARAPOTO-YURIMAGUAS- IQUITOS						
Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Chota-Cochabamba- Cutervo- santo Domingo de la Capilla-Chiple.	Cajamarca	91,4Km	Rehab. Pavim.	TSB	2013	2015
Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Chamaya- Jaen- San Ignacio- Rio Canchis						
Tramo Pericos- San Ignacio	Cajamarca	55,5 Km	Cambio Estandar	CA	2012	2014
Tramo San Ignacio- Puente Integración	Cajamarca	47,0 Km	Cambio Estandar	CA	2012	2014
Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Rodriguez de Mendoza- Empalme Ruta N° PE-5N, tramo Selva Alegre- Emplame Ruta N° PE-5N	San Martin	29,0 Km	Cambio Estándar	TSB	2015	2016
CORREDOR LOGISTICO 2: PAITA-PIURA- DV. OLMOS						
Via concesionada	Piura, Lambayeque					
CORREDOR LOGISTICO 3: Lima- La Oroya- Cerro de Pasco- Huanuco- Tingo Maria- Pucallpa						
Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huaura- Sayan- Churin.	Lima					
Rehabilitación carretera Huaura – Say{an	Lima	43,4 Km	Rehab. Pavim.	CA	2015	2016
Mejoramiento de la carretera Sayán- Churín	Lima	61,0 Km	Cambio Estandar	CA	2015	2017
Mejoramiento de la carretera Oyón – Ambo	Lima, Huanuco	153,7 Km	Cambio Estandar	TSB	2015	2017
Churin- Oyón	Lima	29,2 Km	Cambio Estandar	CA	2009	2011
Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Lima-Canta- La Viuda- Unish						
Tramo Km. 21,5- Km 80 (BID IV) y KM 80 -Km 102+103	Lima	80,5 Km	Rehab. Pavim.	CA	2013	2014
Tramo Canta- Huayllay	Junin- Pasco	113,0 Km	Cambio Estandar	TSB	2012	2015
Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Tingo Maria- Aguaytia- Pucallpa						
Tramo Puente Chino- Aguaytia (Sectores dañados)	Ucayali	25 Km	Rehab. Pavim.	CA	2013	2014
Ampliación de la segunda calzada de la carretera Tingo Maria- Aguaytia- Pucallpa, Tramo: Dv. Aeropuerto Pucallpa- Altura del cementerio Jardin del Buen Recuerdo.	Ucayali	10,2 Km	Segunda calzada	CA	2013	2014
Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Emp. PE-1N (Rio Seco) - El ahorcado- Sta. Rosa- Emp. PE-18 (DV. Sayán)	Lima	42,6 Km	Cambio Estandar	CA- TSB	2013	2014

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

VII. Agenda Regional y Recomendaciones

Las Juntas Interregionales de Integración son organizaciones de coordinación de varios departamentos. Existen tres Juntas que están relacionadas al Eje del Amazonas. Estas Juntas son INTERNOR, CENSUR y CIAM.

La Junta de Coordinación Interregional del Norte y del Oriente (INTERNOR) está conformado por los gobiernos departamentales de Amazonas, Cajamarca, Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Ancash y San Martín.

INTERNOR tiene una ciudad de más de un millón de habitantes (Trujillo), una ciudad de entre 500,000 y un millón (Chiclayo), dos ciudades con entre 250,000 y 500,000 (Piura y Chimbote) y siete ciudades entre 100,000 y 250,000 (Sullana, Tarapoto, Cajamarca, Jaén, Tumbes, Talara y Paita). Estas ciudades se articulan principalmente por la Carretera Mesones Muro desde Paita hasta Yurimaguas y por varias longitudinales en donde destacan la Panamericana de la Costa, la Longitudinal de la Sierra y la Marginal de la Selva. Las principales oportunidades para la integración se basan en el turismo playero y ecoturismo en el corredor costero consolidado, en la posibilidad de integrar la Sierra sur del Ecuador con la selva en el norte de Cajamarca y la posibilidad de que desde la Costa y la Sierra en el norte se pueda abastecer a ciudades amazónicas como Iquitos y Manaus.

El Consejo Interregional Centro Sur (CENSUR) está conformada por Huánuco, Pasco, Junín, Huancavelica, Ayacucho, Ica, Lima y Apurímac.

CENSUR, cuenta con dos ciudades de entre 500,000 y un millón de habitantes (Huánuco y Huancayo), con una ciudad entre 250,000 y 500,000 habitantes y con siete ciudades de entre 250,000 habitantes y 500,000 habitantes (Ayacucho, Chíncha Alta, Huacho, Tingo María, Pisco, Huaraz y Huaral). Estas ciudades se articulan por dos corredores longitudinales en la costa y en la sierra y a través de un corredor central que conecta Lima Metropolitana con la selva central a través de la carretera central. En la lógica longitudinal existe la oportunidad de una alianza amplia con los departamentos localizados en Macrosur para promover la exportación de productos andinos y en el corredor central es posible aprovechar las capacidades de las ciudades de costa y sierra para abastecer a Pucallpa, Iquitos y Manaus de productos andinos, textiles, canteras entre otros.

El Consejo Interregional Amazónico está conformada por Loreto, Amazonas, San Martín, Ucayali y Madre de Dios.

CIAM cuenta con dos ciudades de entre 500,000 habitantes y un millón de habitantes (Iquitos y Pucallpa) y con una ciudad de entre 100,000 y 250,000 habitantes. Este espacio se articula a través de la Carretera Marginal de la Selva en la lógica longitudinal y a través de tres carreteras interoceánicas en el norte, en el centro y en el Sur. Su articulación se complementa con un sistema fluvial de tres ríos principales: el Huallaga, el Ucayali y el Amazonas. Las oportunidades de esta zona giran en torno al potencial de exportar desde la Selva norte hacia la Sierra sur del Ecuador y por un mejor aprovechamiento de productos orgánicos, madera certificada, hierbas

medicinales, servicios ambientales, etc, desde la Amazonía al mundo apostando por crear una marca amazónica.

Como lo señala Francisco Santa Cruz¹, desde el punto de vista territorial, la combinación de factores geográficos, socioeconómicos y demográficos ha dado lugar, en el suelo peruano, al desenvolvimiento de dos grandes dinámicas: una longitudinal y otra transversal. Siguiendo este orden de ideas, dividiremos los ejes en dos lógicas: La Lógica Longitudinal (norte sur) en donde ubicamos los grupos de proyectos del Eje Andino y la Lógica Transversal (este-oeste) en donde ubicamos los otros tres Ejes de Integración y desarrollo: Eje del Amazonas, Eje Perú-Brasil-Bolivia y el Eje Interoceánico Central. Desde tiempos antiguos la Lógica Longitudinal ha funcionado principalmente por la costa como eje costero, pues las vías longitudinales en la sierra y en la selva no están concluidas. La lógica de articulación transversal enlaza diversos pisos ecológicos y según algunos expertos es la lógica generadora de territorios. Ambas lógicas implican macrodinámicas espaciales que son determinantes para la articulación de los procesos de regionalización y de apertura de nuevos espacios hacia el comercio internacional.

El Eje Andino articula de norte a sur por la costa a la INTERNOR con la MACROSUR a través de CENSUR. El mismo Eje Andino articula a la INTERNOR, CENSUR y MACROSUR, tocando una porción de CIAM en el norte. La articulación costera llega hasta el sur de Colombia pasando por el Ecuador, mientras que la articulación por la sierra a través del corredor que va por el lado oriental de la cordillera se proyecta hacia Quito y Bogotá. En el lado sur del Eje Andino, las articulaciones pretenden abarcar a todos los departamentos andinos de Bolivia y alcanza el nor-oeste argentino.

En la Lógica este-oeste tenemos tres ejes: i) El Eje del Amazonas, ii) El Eje Perú-Brasil-Bolivia y iii) El Eje Interoceánico central.

El Eje del Amazonas articula a INTERNOR con CIAM por el norte y articula a CENSUR Y CIAM por el centro del Perú. En ambos casos, el Eje se proyecta hacia la ciudad de Manaus a través de las hidrovías del Huallaga, Marañón y Ucayali.

El Eje Perú-Brasil-Bolivia articula a la Macrosur con CIAM y se proyecta hacia las ciudades de Río Branco y Porto Velho. Finalmente, el eje Interoceánico Central, articula a la MACROSUR con Bolivia y se proyecta hacia la ciudad de Cuyabá en Brasil, capital del Estado de Matto Grosso.

Agenda de IIRSA relacionada a Interior

Prevención contra el fenómeno del Niño

A lo largo de la costa peruano y dentro del denominado “corredor actual”, existe una gran vulnerabilidad como consecuencia del fenómeno de “El Niño”. Esto supone que los programas de concesiones viales que están en el Eje Andino en IIRSA, incorporen medidas específicas de protección de la infraestructura de modo que los futuros concesionarios sobre la Panamericana Norte, en especial de la actualmente denominada Autopista del Sol que agrupa

¹ Francisco Santa Cruz. “La Regionalización y el Fortalecimiento de las Juntas de Coordinación Interregional”. Propuesta Ciudadana. Cuadernos Descentralistas N° 21.

a las antiguas redes 2, 3 y 4, puedan actuar de forma inmediata frente a los riesgos de ocurrencia de un fenómeno de “El Niño”.

Incorporación de los demás proyectos viales del Plan Binacional de Desarrollo Perú-Ecuador

En el Plan Binacional de Desarrollo existen cinco ejes viales que son parte de las vías destinadas a integrar al sur del Ecuador con el norte del Perú. El fortalecimiento de los procesos de integración requiere que se sincronice de forma adecuada la ejecución de los cinco ejes del plan binacional.

Área Portuaria de Concentración de Cargas: Una de las más importantes oportunidades que tienen los departamentos de la Macro Región Norte tiene que ver con la posibilidad de lograr contar con un área de concentración de cargas a través de la implementación del Puerto de Bayóvar, la modernización del Puerto de Paita y la natural competencia de estos dos puertos con el Puerto de Bolívar en Ecuador. En este tema lo fundamental es promover el consenso para un acuerdo de permitirle al Puerto privado de Bayóvar dar servicios a terceros. De ese modo, generaríamos un entorno de competencia entre muelles verticalmente integrados y adecuadamente equipados.

Vilcabamba-Puente Integración Jaén: Es el proyecto más ambicioso y de mayor impacto de IIRSA en el área de INTERNOR. Es el proyecto que conectará a la sierra sur del Ecuador con la selva norte del Perú en Cajamarca. La integración permitirá abrir nuevas zonas al comercio internacional.

Incorporar la Longitudinal de la Sierra de Cajamarca al Eje Andino de IIRSA: La Carretera Longitudinal de la Sierra está perfectamente articulada a la marginal de la selva entre Jaén y el Puente Integración, en la frontera con el Ecuador. Por ello, sería importante que esta vía de acceso que será la que atraiga una porción importante del turismo de Ecuador al Perú, sea incorporada a los grupos de IIRSA como parte del Eje Andino. Actualmente, completar la Longitudinal de la Sierra es una prioridad del MTC.

El Puerto de Yurimaguas y la Carretera Mesones Muro: Se ha realizado una gran inversión en la concesión del denominado Corredor Amazonas Norte. Adicionalmente, se entregado en concesión el Puerto de Yurimaguas que permitiría articular el corredor vial con la selva norte. Por tanto, es urgente avanzar con los proyectos de mejoramiento de navegación de las hidrovías de los ríos que son los afluentes del Amazonas.

Centros logísticos de Paita y Yurimaguas: Como complemento de la infraestructura física se requieren en las ciudades bisagras de los corredores de la implementación de Centros logísticos que le den soporte al proceso de integración. Es importante que las regiones impulsen y presionen al Gobierno Nacional por los compromisos asumidos en el contexto de IIRSA respecto de los Centros Logísticos.

Priorizar caminos departamentales y vecinales alimentadores del Corredor Amazonas Norte y de la Longitudinal de la Sierra: La gran mayoría de los caminos departamentales y vecinales que son alimentadores del Corredor Amazonas Norte y de la Longitudinal de la Sierra están en un estado sumamente precario. Sería fundamental que dentro de las prioridades de asignación

de recursos a vías departamentales se priorice aquellas que conducen a estos corredores troncales de modo de poder integrar las zonas productivas aislados con los circuitos de comercio internacional.

Oportunidades Comerciales en el espacio de INTERNOR: Los proyectos IIRSA generarán: i) efectos de potenciación de las relaciones comerciales y turísticas (playas y ecoturismo) de importantes zonas costeras del norte peruano. El Ecuador y las zonas del Pacífico Sur de Colombia; ii) permitirán el desarrollo de un nuevo corredor internacional que integraría el sur andino del Ecuador con la selva norte del Perú; iii) mejorarán la logística de acceso a las hidrovías del Huallaga y Marañón y sus puertos para consolidar un corredor de integración costa-sierra-selva de la región norte del Perú.

Agenda de CENSUR

Corredor Central: El corredor vial Amazonas Centro es el eje vial más denso de los corredores este-oeste que están en la agenda de IIRSA. El proceso de pavimentación está avanzando y las concesiones de Lima van a completar todo el corredor desde Lima hasta Pucallpa. Sólo falta definir el tramo Puente Los Ángles-Ricardo Palma. El corredor central se articula a la hidrovía amazónica del Ucayali que es la más navegable y permite que ciudades como Huánuco y Tingo María estén en un estratégico punto intermedio entre Lima y Manaus.

Incorporación de Canta Unish y Huancayo-Cañete a IIRSA: La carretera central es la ruta que conecta el corredor Tingo María Pucallpa con Lima. La Carretera central tiene problemas de congestión y el costo de ensancharla puede ser muy elevado. Por ello, la prioridad es mejorar las rutas alternas como las conexiones Canta Unish y Huancayo-Cañete. La carretera Canta Unish permitiría que todo el tráfico que va desde Cerro de Pasco, Huánuco, Tingo María y Pucallpa que va a Lima se derive a dicha vía y libere a la Carretera Central, descongestionándola. Del mismo modo, el tramo Huancayo-Cañete cumpliría esa misma función para las articulaciones entre Huancayo y Lima.

Incorporación del Túnel de la Carretera Central y la modernización del ferrocarril central a IIRSA: Existe la necesidad de encaminar proyectos para acortar las distancias desde ciudades de la región central hacia Lima y para ello, el desarrollo de un Túnel que evite subir hasta los 4,800 metros de altura en Ticlio y ahorrar dos horas de trayecto hacia ciudades como Huancayo y Tarma es fundamental. Al propio tiempo es importante que se produzca la modernización de los durmientes del Ferrocarril Central y que, eventualmente, los antiguos durmientes permitan edificar un ferrocarril entre Huancavelica y Ayacucho, generando una importante y nueva articulación entre la región central y Lima.

Exigencias técnicas a los vehículos de carga en la carretera central: Una vía congestionada como la Carretera Central requiere que exista un mayor y estricto control de las condiciones técnicas de los vehículos de carga, pues un camión de lento transitar puede generar enormes pérdidas de tiempo y congestión excesiva por las dificultades para adelantar que existen en la Carretera central.

Puerto de Pucallpa y Centro Logístico de Pucallpa: La significativa inversión en el Corredor Amazonas Centro requiere que se concrete la modernización del Puerto de Pucallpa, pues esta

es una pequeña pero estratégica inversión para conectar a las ciudades de la sierra central con Iquitos y Manaus.

Priorizar caminos departamentales y vecinales alimentadores de Corredor Amazonas

Centro: La gran mayoría de los caminos departamentales y vecinales que son alimentadores de la Carretera Central están en un estado sumamente precario. Sería fundamental que dentro de las prioridades de asignación de recursos a vías departamentales se priorice aquellas que conducen a la Carretera Central y a la Carretera Tingo María Pucallpa de modo de poder integrar las zonas productivas aisladas con los circuitos de comercio internacional.

Oportunidades Comerciales en CENSUR: Los proyectos IIRSA generarán i) un incremento de la competitividad de la vía de integración costa-sierra-selva en el corredor central del territorio peruano, interconectando el principal centro urbano industrial del país, su zona central y los Estados de Acre y Amazonas de Brasil y ii) potenciarán la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

Agenda del CIAM

Corredores Viales: Existen cuatro corredores viales claves en el CIAM. Uno pasa por la frontera de la selva de norte a sur (Tarapoto-Tingo María), los otros tres con los corredores este oeste (Amazonas Norte, Amazonas Centro y Amazonas Sur). De estos, dos (Amazonas Norte y Amazonas Sur), ya tienen contratos firmados y poderosas firmas que garantizarán una cierta velocidad de ejecución. El Corredor Centrales el más demorado y se ejecuta por obras públicas. Estos corredores van a permitir una integración muy importante entre las zonas de clima cálido de la selva con las zonas de clima frío y templado.

Puertos Fluviales: Los Puertos de Yurimaguas, Iquitos y Pucallpa son los mecanismos estratégicos de comunicación entre las tres ciudades del mismo nombre. Estos puertos movilizan más del 95% de las cargas de la selva. Cabe destacar que la implementación dos (Pucallpa e Iquitos) de estos tres puertos no ha sido iniciada y es estratégico que se acelere su modernización de modo de poder articular los corredores viales este oeste con las ciudades de la selva peruana y con Manaus a través de las hidrovías.

Centros Logísticos: Se requieren centros logísticos en las ciudades de Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas como zonas de actividades de ensamblaje y de soporte a las cargas.

Hidrovías: Las principales vías de comunicación de la selva son en realidad ríos naturalmente navegables y no constituyen hidrovías. En la Amazonía las condiciones de seguridad, señalización, cartas de navegación, bancos de arena y falta de mantenimiento de las cuencas, son los factores que dificultan la operación de las naves de carga y se requiere una atención especial de las autoridades regionales para resolver su problemática. Actualmente, el mejoramiento de las hidrovías es una prioridad del MTC.

Autoridad Portuaria Regional: La administración y operación adecuada de los puertos y de las hidrovías requiere de una autoridad portuaria regional, que debería ser una clara reivindicación de los gobiernos regionales de la selva. Enapu ha fracasado en el tratamiento de los puertos regionales, en gran medida por que a diferencia de los puertos de la costa, no son

puertos financieramente viables. La Autoridad Portuaria debería tener una gestión mancomunada entre las regiones de Loreto y Ucayali..

Impacto Ambiental: Los cuatro proyectos viales implican enormes riesgos ambientales. Las regiones deben prepararse para trabajar con el gobierno nacional, para aprovechar las oportunidades comerciales de estas vías pero también para contener los indeseados efectos que producen las carreteras en zonas de selva (inmigración desordenada, tala ilegal de madera, problemas de saneamiento etc.). Sólo el corredor Amazonas Norte, contó con un Plan Estratégico Ambiental previo a la firma del contrato y es importante que se generen proyectos con objetivos propiamente ambientales que permitan evitar la deforestación.

Oportunidades Comerciales en el espacio de CIAM: Los proyectos IIRSA generarán: i) una complementación de las economías de selva con las de la costa y la sierra; ii) se puede generar una marca amazónica basada en colocar productos con procesos sostenibles que superen el paradigma de la selva como explotación petrolera y maderera; iii) existen posibilidades de desarrollar muchas nuevas actividades como hierbas medicinales, ecoturismo, servicios ambientales, acuicultura de selva, flores exóticas que podrían generar nuevos nichos e impulsarse sobre la base de una nueva política tributaria de la selva.

VIII. Bibliografía

- IIRSA, Agenda de Implementación Consensuada 2005 - 2010: Informe de Evaluación, Julio 2010.
- IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos, Cartera De Proyectos 2010- IIRSA 2010
- Ministerio De Transporte Y Comunicaciones, Programa De Inversiones 2011-2016, Gestión Estratégica – Corredores Logísticos
- Ministerio De Transporte Y Comunicaciones, Anuario Estadístico 2010,
- CAF, El Compromiso de La CAF Con La Integración Suramericana
- Guerra-García, Gustavo, “Estudio Nacional sobre avances e implicancias de IIRSA en el espacio nacional y subnacional: Informe Analítico Y Con Visión Prospectiva Sobre Estado De Avance De Iirsa En Ejecución En El Espacio Nacional”.
- Guerra-García, Gustavo, “ Servicio de Consultoría para la elaboración de un diagnostico y Propuesta de Política de Inversiones en Transportes”.
- Advance Logistics Group, “Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte”
- Estudio de Localización, Factibilidad y Diseños de Esquemas de Gestión de Plataforma Logística al Sur del Perú, Julio 2011
- Advance Logistics Group, “Elaboración del estudio de pre inversión para la creación de un centro de servicios logísticos y alta tecnología multimodal Lima- Callao”, Agosto 2008”.
- Advance Logistics Group, Consultoría para elaboración del estudio de pre inversión para la creación de un centro de servicios logísticos y alta tecnología multimodal Lima- Callao”, Octubre 2008
- Logit Sigma, “Estudio de Impacto vial en la Red Metropolitana de Lima y Callao por el flujo de carga del puerto, aeropuerto y zona de actividad Logística”, Octubre 2010.

ANEXO Nº1

Cuadro Nº1: API del Amazonas con Criterios

API del Amazonas- Perú

NOMBRE PROYECTO API	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	SITUACION ACTUAL
EJE DEL AMAZONAS RAMAL NORTE (EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGISTICOS E HIDROVIAS)	CARRETERA TARAPOTO - YURIMAGUAS	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.
	PUERTO DE YURIMAGUAS	
	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	
	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	
	PUERTO DE PAITA	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
	CARRETERA PAITA - TARAPOTO	
	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN	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
	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMERIZA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO UCAYALI	
MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE IQUITOS		
CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS		

NOMBRE PROYECTO API	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	SITUACION ACTUAL
		<p>ampliará un sector que da acceso a la ciudad de Pucallpa a nivel de autopista.</p> <p>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.</p>
<p>EJE DEL AMAZONAS RAMAL CENTRO (EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGISTICOS E HIDROVIAS)</p>	<p>AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)</p>	<p>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.</p>
	<p>CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA</p>	
	<p>PUERTO DE PUCALLPA</p>	<p>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</p>
	<p>CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA</p>	
	<p>MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)</p>	<p>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</p>
	<p>AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA</p>	
	<p>MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVÍA RÍO UCAYALI, TRAMO ENTRE PUCALLPA Y LA CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN</p>	
	<p>IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVIO CERRO DE PASCO/LA OROYA - HUANCAYO</p>	
<p>IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVIO DE PASCO - TINGO MARIA</p>		

NOMBRE PROYECTO API	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	SITUACION ACTUAL
	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO – ZAL CALLAO	concesión de la Hidrovía del Huallaga.
	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	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.
	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	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.

API del Eje Amazonas- Brasil/Colombia/ Ecuador

NOMBRE PROYECTO API	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	SITUACION ACTUAL
ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS- BRASIL/COLOMBIA/ECUADOR	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO IÇÁ	
	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO PUTUMAYO	
	PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MORONA	
	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO MORONA, SECTOR ECUATORIANO	
	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RIO NAPO	
	PUERTO DE PROVIDENCIA	

Cuadro N° 3: APPI del Eje Andino con criterios

COLOMBIA- ECUADOR- VENEZUELA

NOMBRE PROYECTO API	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	SITUACION ACTUAL
CORREDOR VIAL CARACAS — BOGOTA – BUENAVENTURA / QUITO	REHABILITACIÓN DE LA VÍA CÚCUTA - BUCARAMANGA	<p>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.</p> <p>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, que "con el propósito de mejorar la conectividad transversal de la configuración vial del país, el Ministerio de Transporte a través del Invías, 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 desde Bucaramanga hasta Pamplona, se encuentra priorizado por el Gobierno Nacional. El tramo desde Pamplona hacia Cucúta está a cargo del Instituto Nacional de Concesiones INCO, a través de la concesión Área Metropolitana de Cúcuta. 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.</p>

NOMBRE PROYECTO API	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	SITUACION ACTUAL
	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	<p>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 incluye 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.</p> <p>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."</p>

COLOMBIA -ECUADOR

NOMBRE PROYECTO API	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	SITUACION ACTUAL
INTERCONEXION FRONTERIZA COLOMBIA – ECUADOR	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	<p>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.</p> <p>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, que "con el propósito de mejorar la conectividad transversal de la configuración vial del país, el Ministerio de Transporte a través del Invías, 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.</p> <p>Por lo anterior la ejecución de este CPP denominado "San Miguel - Santa Ana", se encuentra priorizado por el Gobierno Nacional. Por otro lado, el tramo Mocoa - Santa Ana se encuentra en la Regionalización Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014 "Prosperidad para todos" que expone que "este proyecto se encuentran en etapa de estudios ambientales y técnicos de preinversión y/o evaluación. Existe el compromiso del Gobierno Nacional para su estructuración".</p> <p>De manera complementaria la ejecución de este proyecto se encuentra priorizada 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.</p>
	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL Y SUS	<p>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</p>

NOMBRE PROYECTO API	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	SITUACION ACTUAL
	<p data-bbox="707 336 1084 395">ACCESOS</p> <p data-bbox="707 730 1084 890">IMPLEMENTACIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA)</p>	<p data-bbox="1155 336 2045 754">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: 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.</p> <p data-bbox="1155 794 2045 1204">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 preinversión y/o evaluación y existe el compromiso del Gobierno Nacional para su estructuración". De manera complementaria la ejecución de estos pasos de frontera se encuentra priorizada 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.</p>

COLOMBIA-VENEZUELA

NOMBRE PROYECTO API	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	SITUACION ACTUAL
SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA	MEJORAMIENTO DE LOS PASOS DE FRONTERA EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER Y EL ESTADO DE TACHIRA	
	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN	
	MEJORAMIENTO DEL PUENTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ	
	PASO DE FRONTERA PUERTO CARREÑO	

BOLIVIA-PERU

NOMBRE PROYECTO API	NOMBRE DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS	SITUACION ACTUAL
CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	<p>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.</p> <p>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.</p>

ANEXO Nº2

Lista de Proyectos del Eje del Amazonas

Proyecto del Eje Amazonas	Inversión
Centro Binacional De Atención De Frontera (CEBAF) Nuevo Rocafuerte - Cabo Pantoja	2.000.000
Carretera Tarapoto - Yurimaguas Y Puerto De Yurimaguas	275.441.625
Rehabilitación Del Aeropuerto De Piura	7.200.000
Aeropuerto De Yurimaguas	15.749.290
Construcción Y Mejoramiento De La Carretera El Reposo - Sarameriza (Ruta Nacional N° 4c)	346.748.993
Centro Logístico De Paita	47.000.000
Centro Logístico De Yurimaguas	5.000.000
Puerto De Bayóvar	70.000.000
Puerto De Sarameriza	3.500.000
Puerto De Paita	227.000.000
Carretera Paita - Tarapoto	273.650.767
Carretera Tingo María - Pucallpa Y Puerto De Pucallpa	416.778.233
Interconexión Energética Pucallpa - Cruzeiro Do Sul	40.000.000
Aeropuerto De Pucallpa	9.370.000
Centro Logístico Intermodal De Pucallpa	5.000.000
Modernización Del Puerto De El Callao (Nuevo Muelle De Contenedores)	706.870.000
Autopista Lima - Ricardo Palma	242.000.000
Mejoramiento De La Navegabilidad Del Río Putumayo	15.000.000
Mejoramiento De La Navegabilidad De La Hidrovía Río Huallaga, Tramo Entre Yurimaguas Y La Confluencia Con El Río Marañón	19.460.000
Mejoramiento De La Navegabilidad De La Hidrovía Río Marañón, Tramo Entre Sarameriza Y La Confluencia Con El Río Ucayali	19.460.000
Mejoramiento De La Navegabilidad Del Río Napo	5.759.000
Mejoramiento De La Navegabilidad De La Hidrovía Río Ucayali, Tramo Entre Pucallpa Y La Confluencia Con El Río Marañón	19.460.000
Centro Logístico De Iquitos	5.000.000
Modernización Del Puerto De Iquitos	39.200.000
Aspectos Ambientales Y Sociales De Las Cuencas Altas De Los Ríos Amazónicos	650.000
IIRSA Centro, Tramo 2: Ricardo Palma - La Oroya - Desvío Cerro De Pasco / La Oroya - Huancayo	100.000.000
IIRSA Centro, Tramo 3: Desvío Cerro De Pasco - Tingo María	70.000.000
Zona De Actividad Logística Del Callao - Zal Callao	155.255.500
Terminal Norte Multipropósito Del Callao	884.000.000
Terminal De Embarque De Minerales Del Callao	120.300.000
Total de Inversion	4.026.553.408