

**PARAGUAY**  
**ACCESO VIAL DEL LADO PARAGUAYO AL 2DO. PUENTE**  
**PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA (FOZ DE IGUAZÚ)**  
**PR-T1046**

**PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA**

**I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO**

<b>País:</b>	Paraguay		
<b>Nombre del Programa</b>	Acceso Vial del lado Paraguayo al 2do. Puente Presidente Franco (PR) - Porto Meira (Foz de Iguazú)		
<b>Número:</b>	PR-T1046		
<b>Equipo de Proyecto:</b>	Juan Manuel Leño (COF/CPR), Jefe de Equipo; Carlos Tamayo (VPC/IIRSA), Vanina Messere (VPC/IIRSA) y Cynthia Colaiacovo (LEG/SGO).		
<b>Fecha de la Solicitud:</b>	15 de abril de 2006		
<b>Beneficiario:</b>	Gobierno del Paraguay		
<b>Organismo Ejecutor:</b>	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)		
<b>Financiamiento:</b>	BID (FIRII):	US\$:	720.000
	Local:	US\$:	187.500
	Total:	US\$:	907.500
<b>Responsabilidad Básica y Técnica:</b>	INE/TSP y COF/CPR		
<b>Fechas tentativas</b>	Aprobación Julio 2009		

**II. ANTECEDENTES**

- 2.1. El Puente Internacional Ciudad del Este – Foz de Iguazú es el principal paso de frontera del Paraguay. Por éste se moviliza el 88% del comercio bilateral por carretera Brasil – Paraguay, medido en términos de valor, y el 81% en volumen. Durante el año 2005, el tránsito promedio diario estaba compuesto por 14.523 automóviles, 350 autobuses, 6.280 combis, 600 camiones, 15.630 motos y 15.240 peatones. El puente presenta una calzada con tres carriles de circulación, uno en cada sentido, y un tercer carril reversible de acuerdo con el flujo vehicular.
- 2.2. Debido a la gran congestión vehicular que presenta este paso de frontera, en 1992 los Gobiernos de Brasil y Paraguay firmaron un Acuerdo para la construcción del nuevo Puente Internacional Ciudad del Este - Foz de Iguazú, cuya localización tentativa se ubica a cinco kilómetros al sur del puente actual, en Puerto Meira (BR), y Puerto Presidente Franco (PR). Se creó una Comisión Mixta Binacional que ha venido trabajando en la estructuración del proyecto, y se estableció que la forma de contratación del puente, y sus accesos, sería por concesión. En 2003 se suscribió un memorando de entendimiento entre los dos países que definía los lineamientos para el diseño de la concesión, y en el 2005, el Gobierno de Brasil,

en coordinación con el de Paraguay, elaboró el estudio de prefactibilidad del nuevo paso de frontera. Este estudio definió que no era viable la construcción del nuevo puente y sus accesos por concesión, razón por la cual en diciembre de 2005 se modificó el Acuerdo entre los países, para contratar la construcción del puente como obra pública. Este Acuerdo está en proceso de ratificación por parte de los Congresos de ambos países.

- 2.3. Se estableció que Brasil financiará los estudios y la construcción del nuevo puente internacional, así como de los accesos del lado brasileño; y que Paraguay, financiará los diseños y la obra de los accesos en su territorio. Actualmente Brasil ya tiene completos los pliegos de la licitación para contratar la factibilidad, e ingeniería de detalle, y por lo tanto Paraguay requiere empezar los estudios de las obras a su cargo. Estos estudios corresponden a dos etapas: i) factibilidad técnica, económica y social; y ii) diseño final o ejecutivo de la alternativa seleccionada. Para la financiación de estos estudios, el Gobierno de la República del Paraguay solicitó recursos de cooperación técnica del FIRII. Eventualmente, la financiación de las obras del acceso vial paraguayo podría ser incluida en el Programa de Integración, Rehabilitación y Mantenimiento de la Red Vial (PR-L1007)<sup>1</sup>.
- 2.4. La construcción de la nueva conexión física entre Foz de Iguazú y Ciudad del Este, es un proyecto articulante identificado bajo la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en el Eje de Capricornio, que vincula el Puerto de Paranaguá con el Puerto de Antofagasta (Chile). Además de mejorar la vinculación para el tránsito carretero de vehículos pesados y livianos, favoreciendo las posibilidades de un mayor intercambio comercial entre ambos países, éste contribuirá al desarrollo de las economías regionales y las poblaciones limítrofes del Sur - Oeste brasileño y Centro-Este paraguayo al disminuir los tiempos de cruce de frontera, la congestión del tráfico y los accidentes. Este proyecto forma parte de la Agenda de Implementación Consensuada de Proyectos de IIRSA, lo cual le da alta prioridad en las obras de esta Iniciativa.

### **III. OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN**

- 3.1 Los estudios de este nuevo puente se dividen en dos etapas: i) estudios de factibilidad; y ii) diseños detallados o proyectos ejecutivos de los accesos y obras complementarias.
- 3.2 Los estudios de factibilidad tienen como finalidad identificar diferentes alternativas de trazado que permitan escoger la mejor opción de acceso vial al nuevo puente, con el menor impacto socioambiental, de tal manera que se maximicen los beneficios para la Ciudad del Este y su área suburbana, y para el transporte. Este estudio constará de: i) estudio de tránsito de la zona de influencia; ii) un análisis técnico, a nivel de anteproyecto, de alternativas de trazado incluyendo los intercambiadores viales requeridos, y las intersecciones con las Rutas 6 ó 7; iii) evaluación socioambiental de las alternativas de trazado

---

incluyendo la identificación de predios afectados y el impacto sobre el ordenamiento territorial a lo largo del acceso; y iv) evaluación económica del proyecto. El resultado de esta etapa será la definición de la alternativa de trazado a ser diseñada, teniendo en cuenta los aspectos técnicos, económicos y socio ambientales de las diferentes alternativas analizadas.

- 3.3 La segunda etapa, correspondiente a los diseños detallados será coordinada con los diseños del Puente Internacional que llevará a cabo Brasil. Estos diseños para el acceso vial paraguayo incluirán: i) diseños de ingeniería de detalle de la vía de acceso al puente internacional, desde las Rutas 6 ó 7, hasta el empalme con el trazado que realice Brasil, y de los intercambiadores que se requieran para garantizar el buen funcionamiento del acceso; ii) estudio de ordenamiento territorial de la zona de influencia; iii) evaluación del impacto ambiental; y iv) diseño operativo del Centro de Frontera, y de las instalaciones físicas, en caso de requerirse. Al finalizar estos estudios se podrá proseguir con la contratación de las obras.
- 3.4 La Presente Cooperación Técnica definirá y propondrá los diseños definitivos para los accesos en el lado paraguayo al Segundo Puente Sobre el Río Paraguay en la Frontera Paraguay – Brasileña y por otro lado el Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones de Paraguay esta adelantando los estudios necesarios para completar de concesionar el corredor Asunción - Ciudad del Este, del cual ya se encuentra concesionado el tramo Caaguazu hasta Ciudad del Este. Y toda vez que los flujos de mercancías a través del Puente Binacional tendrán como origen y destino principales en el Paraguay La ciudad de Asunción y de allí su conexión a la Hidrovia paraguay - Paraná es indispensable adelantar el análisis portuario en el Paraguay para potenciar el desarrollo de este importante corredor que requerirá complementarse con un sistema de puertos fluviales en Paraguay, eficiente y eficaz, bien regulado y moderno. Para lo cual el Gobierno de Paraguay por intermedio de La Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), esta adelantando la realización de algunos estudios que permitan, a partir de la situación actual de la ANNP, tomar las acciones para conseguir el fortalecimiento institucional, la remodelación y la modernización absolutamente necesarias en la Entidad.
- 3.5 En ese sentido inicialmente y mediante la presente Cooperación Técnica se estudiarían los siguientes aspectos: (i) Analizar y desarrollar un nuevo Decreto Tarifario para la ANNP con el concepto de cobrar ad valorem mediante un cálculo del nivel de la tarifa basado en la planificación de los costos y las inversiones a realizar y con flexibilidad en su aplicación; (ii) Establecer un nuevo Reglamento de Operaciones y Servicios Portuarios, acorde con el nuevo Tarifario; (iii) Preparar una matriz de Políticas a cumplir por la ANNP en los temas de RRHH, Regulación Tarifaria y Regulación Privada y (iv) Estudios para la solución definitiva de la navegabilidad permanente de los tramos bajo competencia de la ANNP durante todo el año, permitir la actuación de la Entidad en forma oportuna y eficaz asegurando de esta manera la capacidad exportadora nacional.

#### IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

4.1 El presupuesto estimado en US\$ del Programa propuesto es el siguiente:

Tipo de Gasto	FIRII (US\$)	Aporte Local (US\$)	TOTAL (US\$)
<b>Fase I: Estudio de Prefactibilidad</b>			
Honorarios	48.000	12.000	60.000
Viajes y otros gastos	52.000	13.000	65.000
<b>Sub-Total:</b>	<b>100.000</b>	<b>25.000</b>	<b>125.000</b>
<b>Fase II: Diseños detallados o ejecutivos del acceso y obras complementarias</b>			
Honorarios	168.000	36.000	204.000
Viajes y otros gastos	182.000	39.000	221.000
<b>Sub-Total:</b>	<b>350.000</b>	<b>75.000</b>	<b>425.000</b>
<b>Estudios Complementarios</b>			
(i) desarrollar un nuevo Decreto Tarifario; (ii) Reglamento de Operaciones y Servicios Portuarios, ( iii) matriz de Políticas a cumplir por la ANNP (iv) Estudios para la solución definitiva de la navegabilidad y (v) Consultas Publicas.	<b>240.000</b>	<b>67.500</b>	<b>307.500</b>
<b>Administración técnica de los estudios</b>	<b>30.000</b>		<b>30.000</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>720.000</b>	<b>187.500</b>	<b>907.500</b>

4.2 El aporte local, que será básicamente en especie, corresponde a los costos del personal de contraparte y los gastos de logística asociados tales como oficina de soporte, transporte y otros, para atender los requerimientos de las distintas especialidades que intervienen en el estudio. El Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones (MOPC) cuenta con los recursos de equipamiento técnico y profesionales para hacer frente a esta tarea.

4.3 Para las labores de estudio, se requerirá el concurso de expertos individuales en materia de Derecho e Ingeniería Naval y una empresa consultora de administración que diseñe la organización y los métodos de la Asociación Pública – Privada.

## **V. AGENCIA EJECUTORA Y PLAN DE EJECUCIÓN**

- 5.1 EL Órgano Ejecutor será el Banco Interamericano de Desarrollo a través de la Oficina de la Representación en el Paraguay (TSP/CPR).
- 5.2 La responsabilidad técnica será del Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP) y el seguimiento será a través de TSP/CPR.

## **VI. PRINCIPALES TEMAS**

- 6.1. No se anticipan mayores problemas para la preparación del plan de operaciones, ni con el desarrollo de la CT, dado el grado de avance que tienen los acuerdos binacionales Brasil – Paraguay con relación a la construcción del nuevo puente Internacional.

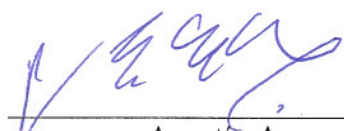
## **VII. PLAN DE ACCIÓN**

- 7.1. Una vez que el Perfil sea aprobado, se desarrollará un plan de operaciones que podría ser presentado para aprobación en Julio de 2009.

## **VIII. ESTRATEGIA SOCIAL Y AMBIENTAL**

- 8.1 La presente CT establecerá en los términos de Referencia de los estudios todos los aspectos requeridos para los Estudios Socio Ambientales adicionalmente se buscara la participación de la Sociedad Civil en el proyecto mediante la elaboración de consultas públicas.

## **IX. APROBACIÓN**



Agustín Aguerre, Jefe  
División de Transporte, INE/TSP

**JUN 25 2009**

Fecha