

PERFIL DE FACILIDAD SECTORIAL IIRSA

PERU

24 DE ENERO DE 2005

Título del proyecto:	Pasos de Frontera Perú IIRSA		
Número del proyecto:	PE-L1003		
Equipo de proyecto:	Jefe: Rodolfo Huici (RE3/FI3). Otros miembros: Marelia Martínez, Claudia Stevenson, Isabel Cardona, José Manuel Cabral (RE3/FI3), Juan Manuel Leño (COF/CPE), Beatriz Alvarez (INT) y Diego Buchara (LEG)		
Prestatario:	República de Perú		
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Relaciones Exteriores		
Plan de financiamiento:	BID (CO):	US\$	5.000.000
	Local:	US\$	2.100.000
	Total:	US\$	7.100.000
Fechas tentativas:	Misión principal	Septiembre de 2004	
	Aprobación	Enero de 2005	

I. ANTECEDENTES

A. Integración Regional y Pasos de Frontera

- 1.1 Durante los últimos años, Perú ha emprendido acciones tendientes a profundizar la integración económica y social en el nivel regional, destacándose las actividades correspondientes a los compromisos asumidos en el Acuerdo de Paz con Ecuador en 1998, así como aquéllas de la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA). IIRSA se desarrolla desde 2000 con el apoyo del Banco, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y Fonplata, siguiendo el mandato de los Presidentes de la región de integrar la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones y promover el desarrollo económico y social en *Ejes de integración y desarrollo* (EID), que concentran los proyectos de infraestructura de integración. Perú está en el área de influencia de cuatro de los nueve EID identificados: Andino, Interoceánico, Perú-Brasil-Bolivia y Amazonas.
- 1.2 Además, IIRSA promueve acciones transversales dirigidas a resolver cuellos de botella en las áreas institucional, operativa y regulatoria, los *Procesos sectoriales de integración*, que buscan mejorar la eficiencia de los servicios asociados a la infraestructura; estos *Procesos* incluyen las acciones institucionales en pasos de frontera. Los pasos, a su vez, integran los proyectos de infraestructura de los EID.
- 1.3 El *Proceso sectorial de Pasos de Frontera*, estudió el transporte internacional carretero y su operación, destacándose la incidencia negativa que, sobre la fluidez del transporte, los costos del servicio y la eficiencia del comercio internacional, tienen la ejecución de los controles y las prácticas de los operadores privados,

recomendándose implementar pasos con controles binacionales integrados y una gerencia única interinstitucional. Posteriormente, IIRSA organizó sendos talleres en las regiones Andina y MERCOSUR + Chile, con los principales organismos operantes en los pasos –aduanas, migraciones, transporte, sanidad animal y vegetal –, seleccionándose por consenso pasos piloto para promover la ejecución de proyectos de infraestructura, la modernización institucional y la introducción de buenas prácticas privadas. En el taller de la región andina, el paso de Desaguadero, en la frontera entre Perú y Bolivia, fue seleccionado como piloto.

- 1.4 Como resultado de la dinámica de IIRSA, Perú ha solicitado apoyo al Banco en la concepción y ejecución de proyectos integrales que respondan a las necesidades de control y desarrollo del comercio de la región, las poblaciones residentes y los usuarios, en los pasos de Desaguadero (frontera con Bolivia), Tacna-Arica (Chile) e Iñapari (Brasil); todos ellos, a excepción de Iñapari que no presenta movimiento comercial en el presente por la inexistencia de conexión física, son relevantes en el comercio binacional carretero. Por Desaguadero transita el 90% del comercio entre Perú y Bolivia con casi 400 mil toneladas/año, en tanto que Tacna-Arica moviliza la totalidad de la carga binacional (90 mil ton/año).

B. Marco Legal e Institucional

1. Marco Institucional

- 1.5 La operación en los pasos de frontera involucra instituciones que coexisten en el área física de frontera ejecutando funciones de control. En Perú, el marco institucional lo conforman el nivel central, dependencias desconcentradas e, indirectamente, los gobiernos regionales y locales. En el **nivel central**, los participantes son el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de Provías Nacional (infraestructura vial) y la Dirección General de Circulación Terrestre (regulación del transporte internacional), el Ministerio de Economía y Finanzas y su Servicio Único Nacional de Administración Tributaria (Aduanas), el Ministerio del Interior con la Dirección Nacional de Migraciones y Naturalización, el Ministerio de Relaciones Exteriores (MRREE), y el Ministerio de Agricultura, a través del Servicio Nacional de Sanidad Agrícola (SENASA).
- 1.6 La Ley Orgánica del Ministerio de RREE establece su rol como coordinador de “todo lo relacionado con las fronteras y límites del país, así como las cuestiones que atañen a sus zonas fronterizas”, función que ejecuta a través de la Dirección de Desarrollo Fronterizo y del Consejo Nacional de Desarrollo Fronterizo.
- 1.7 El **nivel subnacional** participa a través del cumplimiento de su función de promotor del desarrollo regional y local. Los gobiernos municipales, se vinculan con los pasos de frontera en la medida en que éstos tienen fuerte incidencia en la actividad económica en localidades fronterizas, demandando servicios y comprometiendo a la población laboral; las municipalidades provinciales son responsables de la elaboración de los planes de ordenación del territorio. Los gobiernos regionales son responsables de los planes de desarrollo regional. En el

caso de la operación propuesta, los pasos se ubican en las regiones de Tacna, Puno y Madre de Dios.

2. Marco Legal y Reglamentario

- 1.8 La operación fronteriza en el Perú se rige por normativas regionales y nacionales. En la Región Andina, en la cual se ubica el paso de Desaguadero, prevalecen las normas de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), de adhesión obligatoria por parte de los países miembros, tales como la Decisión 459 (Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo), la Resolución 527 (Tarjeta Andina de Migración), la Decisión 502 (Centros Binacionales de Atención Fronteriza, CEBAF) y la Decisión 501 (Zonas de Integración Fronteriza, ZIF). Si bien no existe normativa específica regional para los pasos con Chile y Brasil, el GdP ha señalado que hay consenso en aplicar el modelo de control fronterizo integrado en que se fundamenta el CEBAF, amparado en los convenios y acuerdos bilaterales suscritos. Finalmente, la normativa MERCOSUR respecto a controles integrados fue aprobada en 1993 ("Acuerdo para la Aplicación de Controles Integrados en Frontera entre los países del MERCOSUR"), y aplica a Brasil y Chile
- 1.9 Los CEBAF, según la Decisión 502, comprenden el “conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de frontera, y que incluye las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario”. Los CEBAF buscan la ejecución coordinada de los controles; el modelo más adecuado privilegia los controles en el país de entrada a través de instalaciones yuxtapuestas a cada lado de la frontera, con la actuación dominante de las instituciones de este país y la participación complementaria de las autoridades del país de egreso. La Decisión 502 preveía la implementación de los CEBAF a partir de 2002, habiéndose registrado a la fecha escasos avances.
- 1.10 Para el CEBAF de Desaguadero el GdP y el Gobierno de Bolivia suscribieron un acuerdo específico que fue el punto de partida para el inicio de estudios (¶1.13). Respecto al centro en Iñapari, los presidentes de Perú y Brasil hicieron una declaración conjunta, en ocasión del inicio de obras del puente de integración Assis-Iñapari el 11 de agosto de 2004, confirmando la adopción del “modelo de control integrado de frontera fundamentado en un cuadro formativo que facilite el libre tránsito de personas y bienes entre los tres países” (incluyendo Bolivia) y ratificando así la declaración conjunta del 25 de agosto de 2003 de los presidentes de Perú y Brasil, en la cual se instruye a las autoridades nacionales competentes a iniciar las acciones necesarias para crear puestos integrados de control de fronteras. En Santa Rosa, el GdP y Chile acordaron en la IV Reunión del Comité de Frontera (Noviembre, 2003) crear un Grupo de Trabajo para el establecimiento de un centro de control integrado, para lo cual el GdP acaba de constituir una Comisión Multisectorial (Decreto Supremo 054-2004-PCM,) que instruye a los organismos competentes.

- 1.11 Los instrumentos legales que establecen responsabilidades operativas en frontera norman las funciones de aduana, transporte, migraciones y fitosanitarias; sin embargo, la independencia funcional de las instituciones que coexisten en frontera ocasiona una descoordinación generalizada que incide en la eficiencia de las funciones de control y afecta negativamente el comercio internacional.

C. La integración regional y los Pasos de Frontera

- 1.12 Las acciones de Perú en pasos de frontera se enmarcan en las actividades de la iniciativa IIRSA y al Acuerdo de Paz con Ecuador. Los proyectos previstos en este acuerdo se financian en parte con un préstamo de €2,8 millones de la Unión Europea para proyectos de transporte y en parte con recursos de la CAF.
- 1.13 La CAF financió igualmente la construcción de un nuevo puente en la localidad de Desaguadero, culminado en 2001, y requiere del CEBAF para ser utilizado regularmente. Los estudios de preinversión y diseños finales del CEBAF se están ejecutando con recursos donados por la CAF y con la supervisión de la Secretaría de la CAN. A la fecha se cuenta con un plan urbano binacional, estudios de factibilidad y está por concluir los diseños finales (septiembre de 2004). El nuevo paso incorpora acciones dirigidas a promover el diálogo con actores sociales e institucionales, a fin de facilitar la asimilación de los cambios propuestos. El GdP ha decidido utilizar el nuevo paso sólo para controlar el tráfico internacional de larga distancia, y usar el paso actual para intercambios fronterizos locales.
- 1.14 En el paso Tacna – Arica, Chile ya cuenta con todas las instalaciones requeridas para hacer el control fronterizo; dado que no existe ninguna instalación en el territorio peruano, sólo se ejecuta el control migratorio provisional, ameritándose soluciones definitivas. En la frontera con Brasil, este país cuenta ya con la ingeniería de detalle del puente de integración binacional y construir las instalaciones del paso, habiéndose iniciado la construcción el 11 de agosto de 2004. El GdP desea como parte del proceso de preparación, evaluar la localización del centro de control previo al diseño del centro.
- 1.15 Con estas acciones, el GdP habrá atendido los puntos de intercambio más importantes con los países fronterizos no cubiertos por otras fuentes.

D. Estrategias del país y del Banco

- 1.16 La Estrategia del Banco busca: (i) elevar la productividad y competitividad de la economía; (ii) mejorar la eficiencia de la política social; y (iii) crear un Estado moderno y eficiente. El proyecto apoya estos esfuerzos mediante la eliminación de restricciones al comercio internacional, la promoción de acciones tendientes a mejorar la relación entre la población residente, y la participación de los gobiernos regionales y locales en acciones que promueven la integración de los pasos de frontera a los centros urbanos en los cuales se localizan.
- 1.17 La **Estrategia del Perú** en materia de desarrollo fronterizo está reflejada en la Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronteriza, según la cual la frontera

es “un espacio de interacción y actuación compartida”, donde se desarrollan dinámicos procesos sociales, culturales y económicos -espontáneos o promovidos-. El papel de dichos espacios es el de articuladores de tráficos comerciales y lugares de tránsito de importantes corrientes turísticas, y puntos de empalme de redes viales, energéticas y de telecomunicaciones.

- 1.18 En materia de **integración regional**, la estrategia del Banco busca promover la creación de Bienes Públicos Regionales (BPR), con miras a lograr un buen posicionamiento frente a las fuerzas de la globalización mediante el impulso al crecimiento económico sustentable y la reducción de la pobreza. Se busca brindar apoyo a los países en actividades relacionadas a proyectos transnacionales de infraestructura y con el proceso de integración de los servicios que sobre ella se prestan. En materia aduanera, el Banco promueve iniciativas de facilitación aduanera que promuevan procedimientos armonizados para que sean consistentes con las prácticas internacionales y con mayores flujos de comercio e inversión.

II. EL PROYECTO

E. Objetivos

- 2.1 El objetivo del proyecto consiste en facilitar el comercio binacional y regional a través de la construcción y puesta en operación de tres centros de control integrado en las fronteras con Bolivia, Chile y Brasil, y la adopción de procedimientos de control que reduzcan los tiempos actuales de permanencia en frontera. El proyecto, además, identificará acciones tendientes a promover la participación del sector privado en la oferta de servicios de logística y transporte de mayor valor agregado en el centro de control y su área de influencia, generando empleos y diversificación económica para la población local.

F. Descripción

- 2.2 El proyecto propuesto es de obras específicas. A través del mismo se ejecutarían las inversiones en tres pasos de frontera, incluyendo las obras menores previstas..

1. Componente 1: Preinversión (US\$ 0,5 millones)

- 2.3 Permite la elaboración de estudios en Iñapari y Tacna-Arica: (i) reglamento de planes urbanos /locales binacionales en ; (ii) diseños finales de infraestructura menor y equipos en estos pasos; y (iii) estudios de provisión de servicios básicos de agua, saneamiento, electricidad y telefonía de los pasos.

2. Componente 2: Inversión (US\$ 5,6 millones)

- 2.4 Financia las obras (garitas, oficinas administrativas, cercados, depósitos, playas de estacionamiento, laboratorios de control sanitario, entre otras), instalaciones complementarias (comedores, sanitarios, cafetín) y el equipamiento de control requerido (scanners, equipo de laboratorio, incineradores, equipo de seguridad,

etc.) para la operación del paso. Apoya la inversión en infraestructura y equipos requerida para la provisión de servicios básicos (planta de tratamiento de aguas, bombas de agua, plantas eléctricas, etc.), asegurando su funcionalidad.

3. Componente 3: Fortalecimiento institucional (US\$ 0,7 millones)

- 2.5 Dirigido a implementar el modelo operativo de CEBAF. Financia: (i) la homologación de procesos y procedimientos, adecuándolos al marco normativo binacional, y ajustes requeridos de índole institucional y regulatorio; (ii) la adecuación de los manuales operativos que contemplen los procedimientos de control y aseguren, entre otros, la protección ambiental; (iii) el desarrollo de sistemas de apoyo a la gestión y programas de capacitación a los funcionarios; (iv) equipos informáticos y de oficina, mobiliario; (v) estudio de cadenas logísticas e identificación de actividades específicas a ser desarrolladas por el sector privado en tanto operador de servicios de transporte; y (vi) diseño de mecanismos de promoción del sector privado en la gestión de la infraestructura.

4. Componente 4: Gestión de relaciones comunitarias (US\$ 0,3 millones)

- 2.6 El componente financia la implementación de la estrategia y plan de gestión dirigidos a promover el diálogo con actores sociales e institucionales clave en Desaguadero, incluyendo usuarios comerciales del paso, autoridades locales, la comunidad, entre otros. Para ello, financiaría: (i) actividades de consulta, negociación y participación con los pobladores y actores clave principales; y (ii) diseño de medidas de mitigación de los posibles impactos de desviar el tráfico internacional de larga distancia sobre el nivel de actividad económica local.

G. Prestatario, Organismo Ejecutor, implantación y financiamiento

- 2.7 El prestatario será la República de Perú. La ejecución del proyecto estará a cargo del Ministerio de RREE, y tendrá como coejecutores a la SUNAT, Migraciones, MTC y SENASA. Se analiza la posibilidad de que la coordinación esté a cargo de la Comisión Interinstitucional creada para la preparación del proyecto (¶4.12). Los gobiernos regionales y locales podrán tener una participación limitada en la ejecución de algunos componentes.

III. ASPECTOS SOCIALES Y AMBIENTALES

- 3.1 No se esperan impactos ambientales directos ni indirectos significativos con la ejecución del proyecto ni relocalización involuntaria de población. El proyecto contempla la ejecución de obras menores con un riesgo ambiental muy bajo o nulo. No obstante lo anterior, los contratos de obras y supervisión incluirán las especificaciones técnicas requeridas y las medidas de prevención, mitigación, corrección o compensación de impactos, concebidas para asegurar la protección ambiental en el área de influencia de los proyectos. Igualmente, los contratos contemplarán las sanciones pertinentes derivadas del incumplimiento de dichas medidas y las responsabilidades por las correcciones o compensaciones que sean

necesarias por motivo de tales incumplimientos.

- 3.2 Como apoyo al desarrollo de procedimientos de control integrado, el proyecto financiará la preparación de manuales de procedimientos operativos que incluirán: (i) la mitigación de impactos ambientales negativos; (ii) el manejo adecuado de cargas y desechos peligrosos; y (iii) el control del tráfico de fauna y de especies exóticas y su manejo, entre otras. Esta información será complementada con acciones de capacitación a los funcionarios responsables de controles en frontera.
- 3.3 El proyecto verificará la necesidad de permisos ambientales de conformidad con la normativa ambiental del Perú, y tomando en cuenta el carácter de obras menores de la infraestructura financiada. En caso de ser necesario, se financiarán los complementarios requeridos para la gestión del permiso ambiental pertinente.
- 3.4 La regularización de los controles en frontera podría afectar intereses de algunos grupos sociales de bajo ingresos; por ello, el componente de Gestión de Relaciones Comunitarias busca generar herramientas para mitigar impactos y sus consecuencias adversas, financiando acciones de negociación para informar a los usuarios y actores clave de las ventajas de largo plazo de la modernización del paso, y el análisis de oportunidades dirigidas a crear condiciones para el desarrollo de actividades logísticas en la zona; esta negociación se verá apoyada por los estudios especializados de cadenas logísticas e identificación de oportunidades privadas de negocios en éstas y en servicios terciarios. No se prevé desplazamiento involuntario de la actividad económica de la zona como consecuencia de la relocalización de los controles para la carga internacional en tránsito en Desaguadero, ya que la actividad económica de la mayor parte de la población gira en torno al comercio de las ferias que se llevan a cabo los martes y viernes en los centros poblados.
- 3.5 Como efecto del proyecto, se espera el surgimiento de oportunidades de negocio para las pequeñas actividades económicas en Desaguadero, Tacna-Arica e Iñapari, debido a las necesidades de servicios complementarios que derivan de una mayor intensidad de tráfico internacional de carga y pasajeros.
- 3.6 Este proyecto fue analizado por el CESI en su reunión del 24 de junio de 2004 y sus recomendaciones incorporadas al mismo.
- 3.7 **Reducción de la pobreza/equidad social:** El proyecto no califica.

IV. ASPECTOS ESPECIALES

A. Alcance de la Facilidad Sectorial

- 4.1 **Estrategia del Banco.** El proyecto contribuye a incrementar la competitividad y la productividad mediante la liberación de las restricciones al comercio internacional, objetivo estratégico institucional de la Facilidad Sectorial. Igualmente, contribuye a mejorar la eficiencia del Estado mediante el mejoramiento de las condiciones de prestación de servicios, principalmente a los

usuarios comerciales, y el cumplimiento más eficiente de las funciones de administración aduanera en los pasos de frontera. El proyecto cumple con la estrategia del Banco de apoyar el proceso de integración de la infraestructura.

- 4.2 **Viabilidad.** El proyecto comprende actividades bien definidas, de bajo costo y riesgos manejables, caracterizadas por su impacto relativamente alto en el nivel nacional y regional, su gran importancia sectorial y su necesidad.
- 4.3 **Coherencia.** El proyecto es coherente con el objetivo de la Facilidad que consiste en apoyar las iniciativas de integración, la estrategia del Banco para el país, y el contexto de las iniciativas de desarrollo sectorial que el Banco está apoyando, destacándose las acciones llevadas a cabo en IIRSA.
- 4.4 **Compromiso.** El proyecto cuenta con el compromiso del país, el cual se refleja en las distintas acciones que viene emprendiendo en materia de integración y, de forma concreta, en pasos de frontera. Igualmente, concuerda con la base de planificación en el Perú y complementa las acciones de los países fronterizos. En todos los casos, el proyecto cuenta con la participación activa de los interesados, interés que se refleja en los acuerdos bilaterales que al respecto se han suscrito para los tres pasos de frontera que serán profundizados con base en los acuerdos operacionales que se logren como producto del apoyo del proyecto.
- 4.5 **Impacto.** El proyecto, que facilita el comercio internacional e incrementa la competitividad mediante la simplificación de procedimientos y la reducción de los costos generalizados de transporte, produce grandes impactos a bajo costo. Dada la elevada proporción de carga binacional que transita por estos pasos, cualquier actuación tiene un impacto positivo en la eficiencia del comercio. Con Brasil, si bien no existe tránsito actual, se abrirían nuevas oportunidades al comercio internacional. En los pasos Desaguadero y Tacna-Arica el proyecto contribuiría a consolidar el rol actual en los mercados domésticos y binacionales y apoyar una mayor participación en los mercados regionales.
- 4.6 **Alto potencial demostrativo.** El proyecto constituiría el primero financiado con la Facilidad para proyectos transnacionales. La convergencia de estas acciones con aquéllas que se vienen efectuando en IIRSA, en particular las actividades en los pasos piloto de los cuales Desaguadero forma parte, generará un efecto multiplicador en la región en acciones en pasos de frontera y otros proyectos transnacionales, abriendo oportunidades concretas dirigidas a fomentar la integración regional.
- 4.7 **Representatividad.** Los pasos seleccionados son representativos del comercio bilateral. Desaguadero es el tercer paso en importancia en la región andina y el más importante del comercio con Bolivia; Tacna-Arica es la única alternativa en el comercio con Chile, e Iñapari sería el primer paso de frontera con Brasil.

B. Riesgos

- 4.8 Los principales riesgos están relacionados con el marco institucional en los pasos de frontera, su complejidad y la independencia funcional entre los organismos. El

diseño del proyecto busca resolver esta restricción con la adopción del modelo de control integrado al cual se le ha añadido la figura de Coordinador del Paso.

- 4.9 Otro riesgo radica en la oposición que pueden presentar en Desaguadero grupos de interés afectados por el ordenamiento de las operaciones en frontera, y que se espera mitigar a través del componente de promoción social. Igualmente, el proyecto contempla la ejecución de estudios de mapeo logístico con el fin de identificar oportunidades de inversión privada en centros de apoyo logístico, tendientes a promover el surgimiento de opciones de empleo y diversificación económica asociados a las operaciones de frontera.
- 4.10 Un tercer riesgo deriva de la dificultad en garantizar la ejecución simultánea del proyecto en ambos lados de la frontera. A fin de mitigarlo, REI/FII está coordinando una operación simultánea para Desaguadero, habiéndose recibido una solicitud del Gobierno de Bolivia y comenzado las actividades requeridas para la inclusión del proyecto en la programación para 2005 que complementaría las acciones que ya viene efectuando este país en modernización aduanera con el sector privado. En la frontera con Brasil el proyecto busca equiparar el nivel de avance en Iñapari, que está por iniciar obras. En Tacna-Arica, ya existen instalaciones chilenas de frontera operando y se ameritan las peruanas.

C. Período de ejecución, costo y financiamiento

- 4.11 Se ha previsto que la ejecución se realizará en un período máximo de 36 meses. Su costo asciende a US\$7,1 millones, de los cuales US\$5,0 millones serán financiados con recursos del capital ordinario del Banco provenientes de la Facilidad Sectorial IIRSA para Proyectos Transnacionales.

Estructura de costos del proyecto (US\$)		TOTAL	BID	LOCAL
A	Componentes	6.350.000	4.706.000	1.644.000
	1 Inversiones en Infraestructura y Equipamiento	5.480.000	3.836.000	1.644.000
	a Infraestructura	5.000.000	3.500.000	1.500.000
	b Equipamiento y Sistemas de Control	480.000	336.000	144.000
	2 Fortalecimiento Institucional	620.000	620.000	0
	3 Gestión de Relaciones Comunitarias	250.000	250.000	0
B	Contingencia de Precios, otros	747.500	247.500	499.700
	TOTAL	7.097.500	4.953.500	2.143.700

D. Estado de preparación del proyecto, Plan de acción e indicadores

- 4.12 Para la preparación del proyecto, el GdP ha creado una Comisión Interministerial presidida por el MRREE y en la cual participan MTC, SUNAT y SENASA, las agencias con mayor injerencia en las actividades que se llevan rutinariamente en frontera. El GdP cuenta con el apoyo de la CAN en la supervisión técnica de los estudios en preparación, garantizando así la coherencia de las acciones con la normativa comunitaria andina.

- 4.13 Para la fecha de inicio de la ejecución, se contará con los diseños finales del paso de Desaguadero, previstos a finalizarse en septiembre de 2004. La inversión en Desaguadero representa el 46% de los costos de inversión del proyecto. La preparación del proyecto es apoyada por una cooperación técnica del Fondo Especial Japonés que financia las actividades de preinversión y diseños de ingeniería de los pasos Tacna-Arica e Iñapari. El proyecto contará con una línea de base, y los indicadores identificados preliminarmente están relacionados con la eficiencia operativa del centro de frontera y su contribución a la ampliación y facilitación del comercio bilateral.

Fuentes de Financiamiento en las distintas etapas del programa

Proyecto	Preinversión	Inversión (PE-1003)
Infraestructura		
Desaguadero	CAF	Infraestructura; Equipamiento Fortalecimiento Institucional ¹
Iñapari y Santa Rosa (Tacna-Arica)	Planes Locales: JSF	
	Factibilidad y diseños: JSF Diseños de infraestructura menor complementaria: PE-1003 Estudios de preinversión para la provisión de servicios básicos de agua, saneamiento, electricidad y telefonía Reglamentos de Planes: PE-1003	Infraestructura; Equipamiento de control Fortalecimiento Institucional ¹
Gestión Comunitaria		
Desaguadero	Diseño de Estrategia de Gestión Comunitaria: JSF	Acciones de difusión, participación de actores clave Diseño de medidas de mitigación de efectos socioeconómicos adversos
	Estudio de cadenas logísticas: JSF	Diseño de acciones dirigidas a promover la participación del sector privado (derivadas del estudio de cadenas logísticas)

Siglas: JSF – Fondo Especial Japonés (Japanese Special Fund)

(1) Incluye capacitación, reingeniería de procesos, manuales, sistemas y equipo de fortalecimiento institucional, estudios

- 4.14 Las autoridades nacionales se han comprometido a realizar los trámites internos necesarios para lograr una aprobación de esta operación en enero de 2005, estando incluida en la programación del Banco. La Misión Principal está prevista para septiembre de 2004. Se tiene previsto servicios de consultoría de apoyo en la preparación, incluyendo términos de referencia para los cuatro componentes, esquema de ejecución, fuentes y usos de recursos, línea de base, indicadores y metas, marco lógico y plan de adquisiciones.

Aprobado por: _____(original firmado)_____

Máximo Jeria, Subgerente Región 3

Fecha: 9/8/04