

RESUMEN EJECUTIVO PROYECTO: INTEGRACION VIAL TACNA LA PAZ

I.-ANTECEDENTES.-

1. En reuniones realizadas con los funcionarios del MTC (Econ. Amaru Quijano P. – OPI) y del MEF (Ing. Milton Soto S. – Sectorista Transportes) se informó que los indicadores económicos considerados en el proyecto solo justificaba una intervención a nivel de Tratamiento Superficial Bicapa (en los primeros 03 tramos 53 Km – 32% del total de la vía) y afirmado (en el resto de 04 tramos 114 Km restantes).
2. La posición del GRT es que dicha propuesta de intervención planteada, no es la adecuada debido a las condiciones climatológicas (pluviales), geográficas (altitud que varía desde 1200 a 4900 msnm) y el tipo de tráfico pesado estimado (el cual generaría acciones mecánicas sobre la superficie de rodadura que deterioraría la vía rápidamente) que se proyecta circule una vez ejecutado el proyecto en estas condiciones., lo cual significa un deterioro casi inmediato del tratamiento superficial bicapa y más aun el afirmado. Si consideramos las condiciones antes mencionadas se pondría en riesgo la estructura de la vía y por ende la transitabilidad de la misma, lo cual se reflejaría en acciones de mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia, los mismos que se relajarían con mayor frecuencia y por ende acarrearían a largo plazo mayor nivel de gasto en comparación si se realizaría una intervención a nivel de carpeta asfáltica en caliente.
3. Sin embargo a lo anterior debe considerarse que no se han identificado otros beneficios y potencialidades de la carretera, tales como:
 1. Desarrollo de Zona de fronteras
 2. Mejoramiento del nivel de servicio de una Ruta nacional
 3. Mejoramiento de la Seguridad Nacional a partir de la implementación de nuevos puestos de frontera.
 4. Desarrollo de potenciales agrícolas, turísticos en la zona de conservación ambiental.
4. El Gobierno Regional de Tacna, mantiene su postura de que el nivel de intervención de la Carretera debe ser a nivel de Carpeta Asfáltica en Caliente, la cual tiene mejor comportamiento estructural para las características geográficas, climatológicas y de intemperie de la zona, así mismo también presenta el mejor comportamiento ante un tránsito pesado, y demanda un mantenimiento de bajo costo, también se deberá de considerar que el horizonte de vida del proyecto es de 20 años.

5. Se coordinó con la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), la cual indica que en el lado Boliviano el Proyecto desde Viacha hasta el Hito IV; de un total de 175 km, se encuentra en la siguiente situación:

Tramo	Long.	Estado Situacional
Viacha – Capiri	13.71 km	Carretera Asfaltada
Capiri – Chama	25.15 km	Finalización de la Construcción en Junio del 2014.
Chama – Nazacara	27.44 km	Finalización de la Construcción en Diciembre del 2014
Nazacara – Hito IV	109.35 km	Octubre 2013, firma del contrato de construcción; Diciembre 2015, conclusión de construcción.

II.- AVANCES LOGRADOS.-

1. Al identificarse los principales problemas para la viabilidad del proyecto, siendo estos la Evaluación Económica y los Estudios de Impacto Ambiental, es que se coordinó tanto con el Consultor Consorcio CAEM-CES para la elaboración de una nueva Evaluación Económica; como con la DGASA para que el levantamiento de observaciones y su revisión sea con la mayor celeridad posible.
2. Se coordinó con la OPI-GRT, para que inicien con la evaluación del proyecto, en las especialidades correspondientes a la ingeniería; coordinando de manera conjunta su revisión.
3. Se coordinó con la OPI-MTC (Econ. Amaru Quijano P.) y con el Sectorista de Transportes del MEF (Ing. Milton Soto S.); para que ambas instituciones revisen la documentación y formulen una postura respecto al Proyecto.

III.- ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.-

1. Actualmente el Estudio de Impacto Ambiental se encuentra en levantamiento de Observaciones por parte del Consultor Consorcio CAEM-CES; siendo remitidas a la **DGASA** para su revisión correspondiente. Siendo anexado al Estudio de Factibilidad para su remisión a la OPI-GRT.

IV.- AMENAZAS AL PROYECTO.-

1. Que no se certifique la viabilidad otorgada por la **OPI** del **GRT** (ruta reclasificada temporalmente), la misma que puede ser observada por **MEF/DGPI** (SECTOR TRANSPORTES) y **MTC/OPI**.

V.- FINANCIAMIENTO.-

1. El Presidente de la Republica en reuniones con el Presidente Regional de Tacna, en más de una ocasión ha manifestado su voluntad de Financiar en su totalidad la Ejecución de esta importante vía, o en el peor de los casos cofinanciarla conjuntamente con el GRT.

VI.- CRONOGRAMA TENTATIVO ACTUALIZADO.-

1. Viabilidad de los estudios de Factibilidad: **DICIEMBRE 2013**
2. Certificación de viabilidad por parte del **MEF-MTC: ENERO 2014**
3. Elaboración de TDR y Proceso selección estudio definitivo : **FEBRERO 2014**
4. Tiempo de elaboración del estudio definitivo: **MARZO2014 – OCT 2014 [8 meses]**
5. Revisión y aprobación del Estudios Definitivo : **NOV 2014 – DICI 2014**
6. Inicio de Financiamiento y ejecución: **2015**

LIMA NOV-2013