



HIDROVÍA AMAZÓNICA:

**Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza - Iquitos - Santa Rosa;
Río Huallaga, tramo Yurimaguas - Confluencia con el río Marañón;
Río Ucayali, tramo Pucallpa - confluencia con el río Marañón**



HIDROVÍA AMAZÓNICA:

ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza - Iquitos - Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas - Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa - confluencia con el río Marañón



CONVOCADO



- ❑ **Ubicación:** Regiones Loreto y Ucayali.
- ❑ **Descripción:** Elaboración de estudios definitivos, desarrollo de trabajos de mediciones de nivel, monitoreo y traza de canal en malos pasos entre los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, a fin de garantizar la navegabilidad de dichos ríos las 24 horas y los 365 días del año.
 - **Inversión aproximada (*):** US\$ 65 millones.
 - **Modalidad:** Cofinanciado.
 - **Plazo de la concesión:** 20 años.
- ❑ **Estado actual del proceso:** TEO de Bases del Concurso y Versión Final de Contrato publicados.
- ❑ **Fecha de adjudicación prevista:** I TRIM 2015
- ❑ **Concedente:** Ministerio de Transportes y Comunicaciones

(*) La inversión no incluye IGV

EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE



Conexión de la costa norte del Perú con Brasil:

- Recorre desde el Océano Pacífico hasta la Amazonía del Brasil.
- En Perú atraviesa las regiones de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto favoreciendo el dinamismo comercial de la zona Nor oriental del Perú con Brasil.
- El proyecto Hidrovía Amazónica conectará con el puerto fluvial de Yurimaguas (concesionado el 2011), la carretera interoceánica IIRSA Norte (concesionada el 2006), y el Puerto de Paita, Piura (concesionado el 2009), lo cual ofrecerá un corredor hacia desde Brasil hacia el gran mercado asiático y Australia.

CONDICIONES ACTUALES: RÍOS MARAÑÓN, AMAZONAS, HUALLAGA Y UCAYALI



- Señalización y ayudas a la navegación fluvial en zonas críticas incompletas .
- Escasos datos estadísticos y mediciones de niveles en los ríos.
- No existe un sistema adecuado de monitoreo de las condiciones del río y sus restricciones.
- Imprecisiones en la determinación de los niveles de referencia.



OBJETIVO:

- ❑ Implementar obras y acciones para la mejora de las condiciones de navegabilidad en estas vías fluviales, para que el tráfico de pasajeros y cargas sea: eficiente, económico, seguro, y confiable, los 365 días del año.

OBRAS:

- ❑ Obras de **dragado** para garantizar la profundidad y ancho del canal de navegación en zonas críticas (Malos Pasos) y en el Acceso al Puerto de Iquitos.
- ❑ Implementación de un **sistema de información** al navegante sobre la traza del canal de navegación, que le permita efectuar la navegación asistida con GPS.
- ❑ Instalación de estaciones de **medición de niveles** con transmisión de información y difusión vía Web en tiempo real.
- ❑ Establecimiento de un **sistema de monitoreo** de las condiciones de navegabilidad.
- ❑ **Sistema de limpieza** de troncos clavados en el lecho del canal (quirumas).



HIDROVÍA AMAZÓNICA:

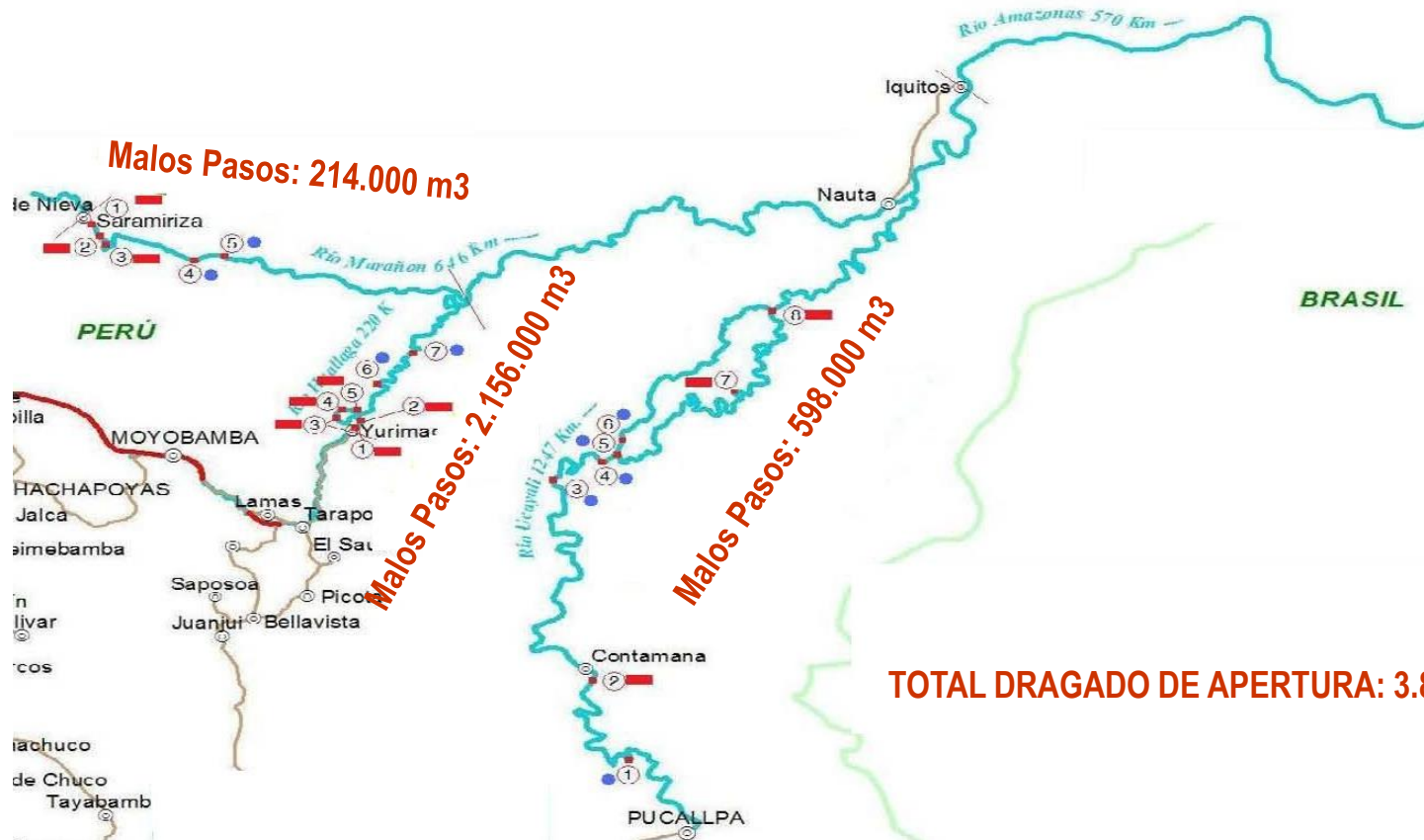
Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa;
río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el río Marañón; río
Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón



DRAGADO, MALOS PASOS Y ACCESO A PUERTOS:

- Profundidad del canal navegable: Ocho (8) pies en los Malos Pasos y once (11) pies en el Acceso a Iquitos.
- Ancho solera del canal navegable: 44, 56 y 60 metros según el sector (en tramos rectos).
- Calado naves de diseño: Seis (6) pies en los Malos Pasos y nueve (9) pies en el Acceso a Iquitos.

Canal Acceso Puerto Iquitos: 900.000 m³



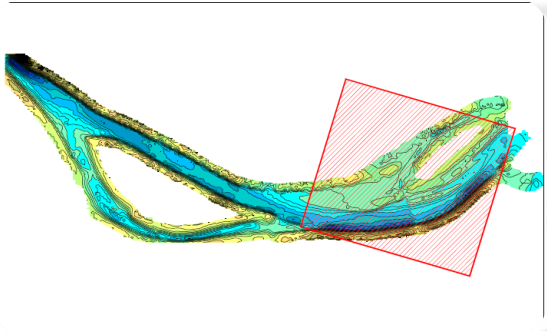
TOTAL DRAGADO DE APERTURA: 3.868.000 m³

PLANTEAMIENTO TÉCNICO DE LAS ACCIONES A REALIZAR POR EL CONCESIONARIO



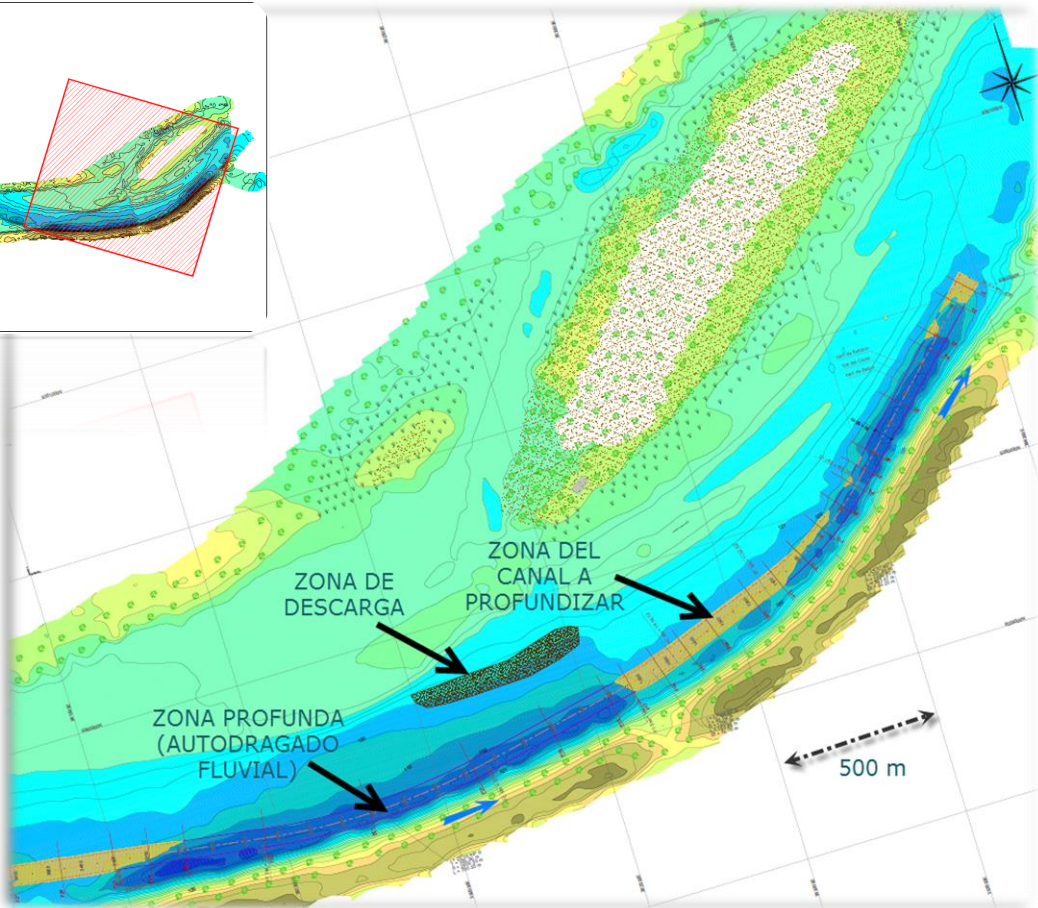
1 Obras de apertura y mantenimiento de canales en los Malos Pasos para navegar con al menos 6 pies (1,8 metros) de calado en vaciante.

EJEMPLO DE INTERVENCIONES EN EL MAL PASO SANTA MARÍA DEL RÍO HUALLAGA



La tarea del Concesionario, será desplazar la arena a otro sector dentro del mismo río para generar antes de la vaciante, un canal con condiciones de navegabilidad adecuadas y cuya ubicación sea conocida para los navegantes, con lo cual se está adelantando y regularizando un proceso que la dinámica del río hace naturalmente.

La sección del canal es muy pequeña en relación con la del cauce fluvial, y no se altera en forma significativa la hidráulica, pendientes y niveles del río.



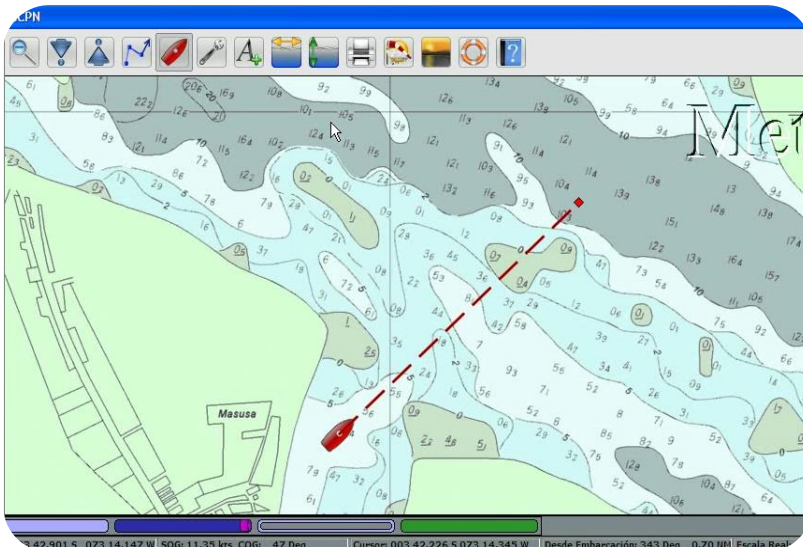
PLANTEAMIENTO TÉCNICO DE LAS ACCIONES A REALIZAR POR EL CONCESIONARIO



2

Instalación de un Sistema de Información Digital sobre la ubicación del canal navegable para permitir la navegación satelital (GPS), complementando las Ayudas a la Navegación brindadas por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina.

Cartografía digital y sistemas de navegación para el Sistema Fluvial Amazónico



Archivo con la posición actualizada del eje y veriles del canal cargados en un navegador o una notebook con GPS.

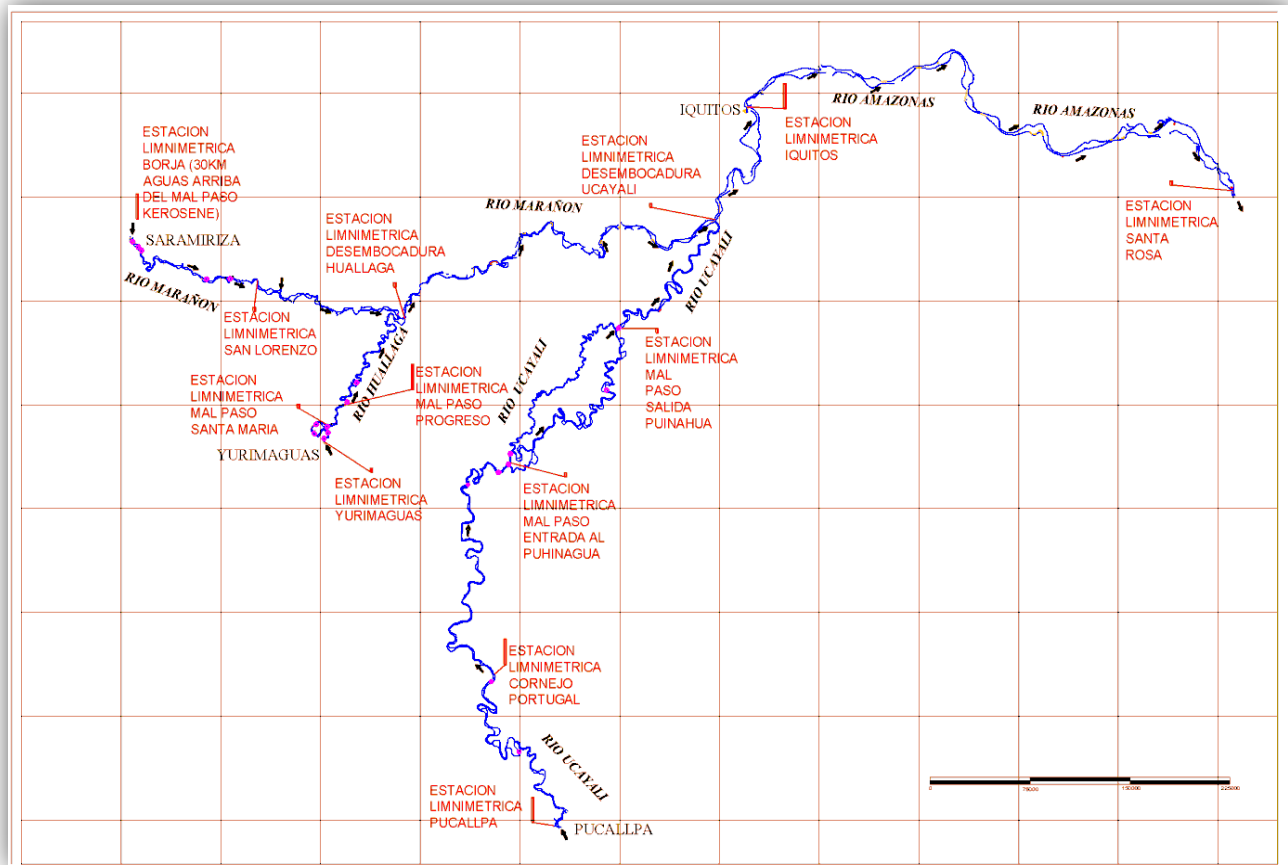


PLANTEAMIENTO TÉCNICO DE LAS ACCIONES A REALIZAR POR EL CONCESIONARIO



3 Instalación de una Red de Estaciones Limnimétricas automatizadas con transmisión satelital, que permita a los usuarios conocer diariamente los niveles de agua en toda la red.

Se instalará una red de 13 estaciones Limnimétricas a lo largo de los ríos que conforman el Sistema Fluvial.

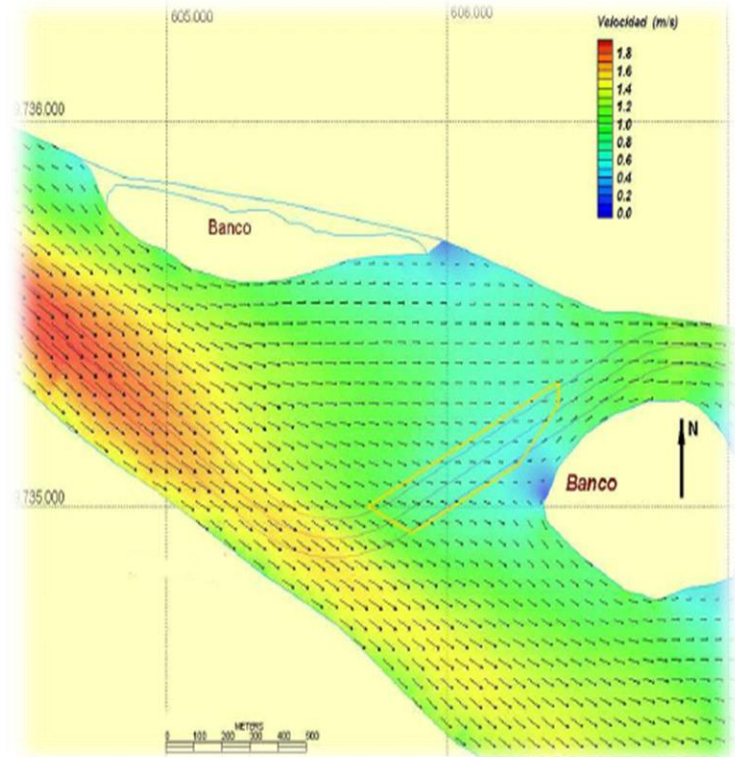


PLANTEAMIENTO TÉCNICO DE LAS ACCIONES A REALIZAR POR EL CONCESIONARIO



4

Establecer un Sistema de Mantenimiento y Monitoreo de las obras de dragado, los sistemas de ayuda a la navegación y la red de estaciones hidrométricas.



PLANTEAMIENTO TÉCNICO DE LAS ACCIONES A REALIZAR POR EL CONCESIONARIO



5

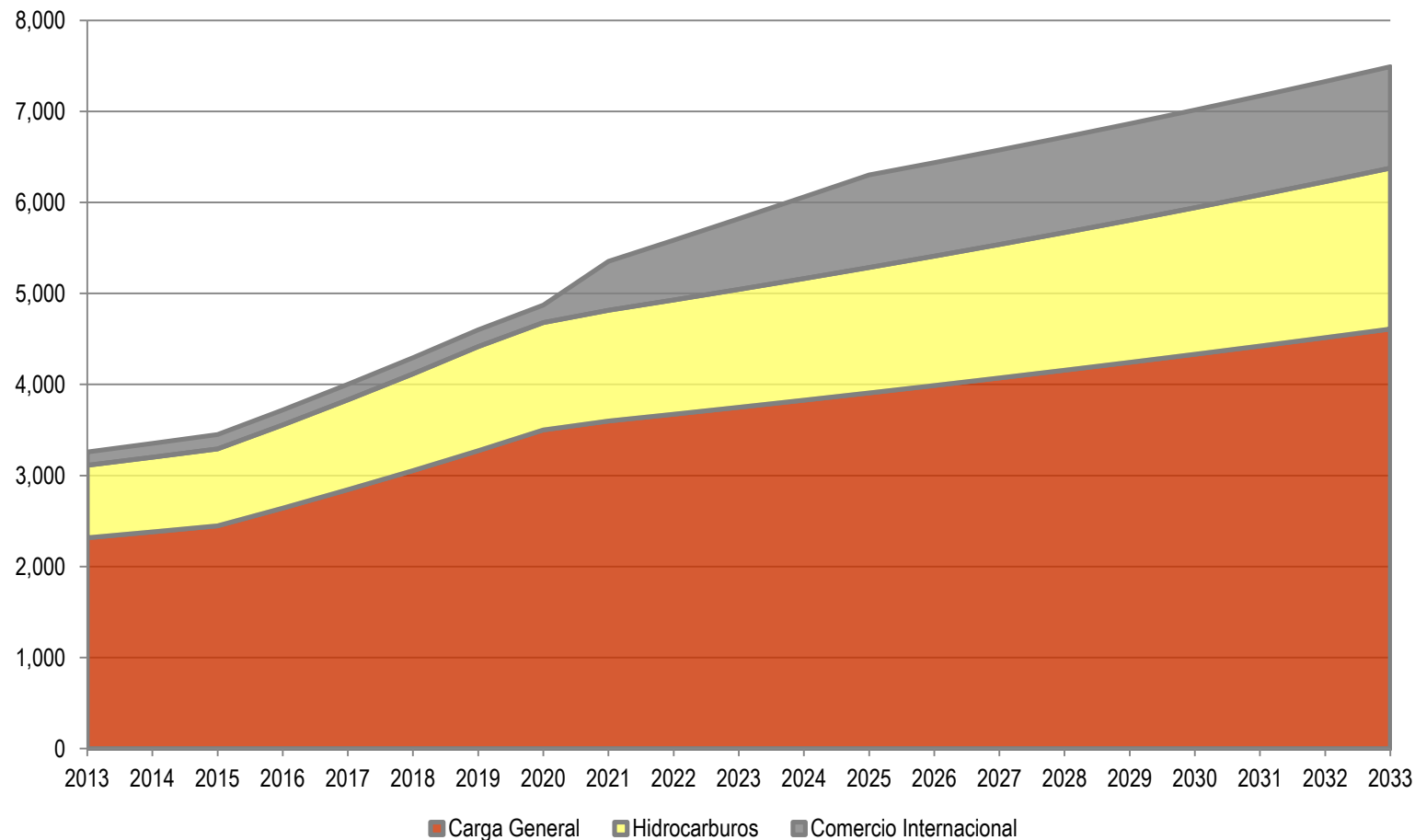
Establecer y desarrollar Planes de Monitoreo y de Gestión Socio-ambiental, y Planes de Contingencia, para prevenir situaciones de contaminación y otras afectaciones al medio ambiente



PROYECCIÓN DE LA DEMANDA

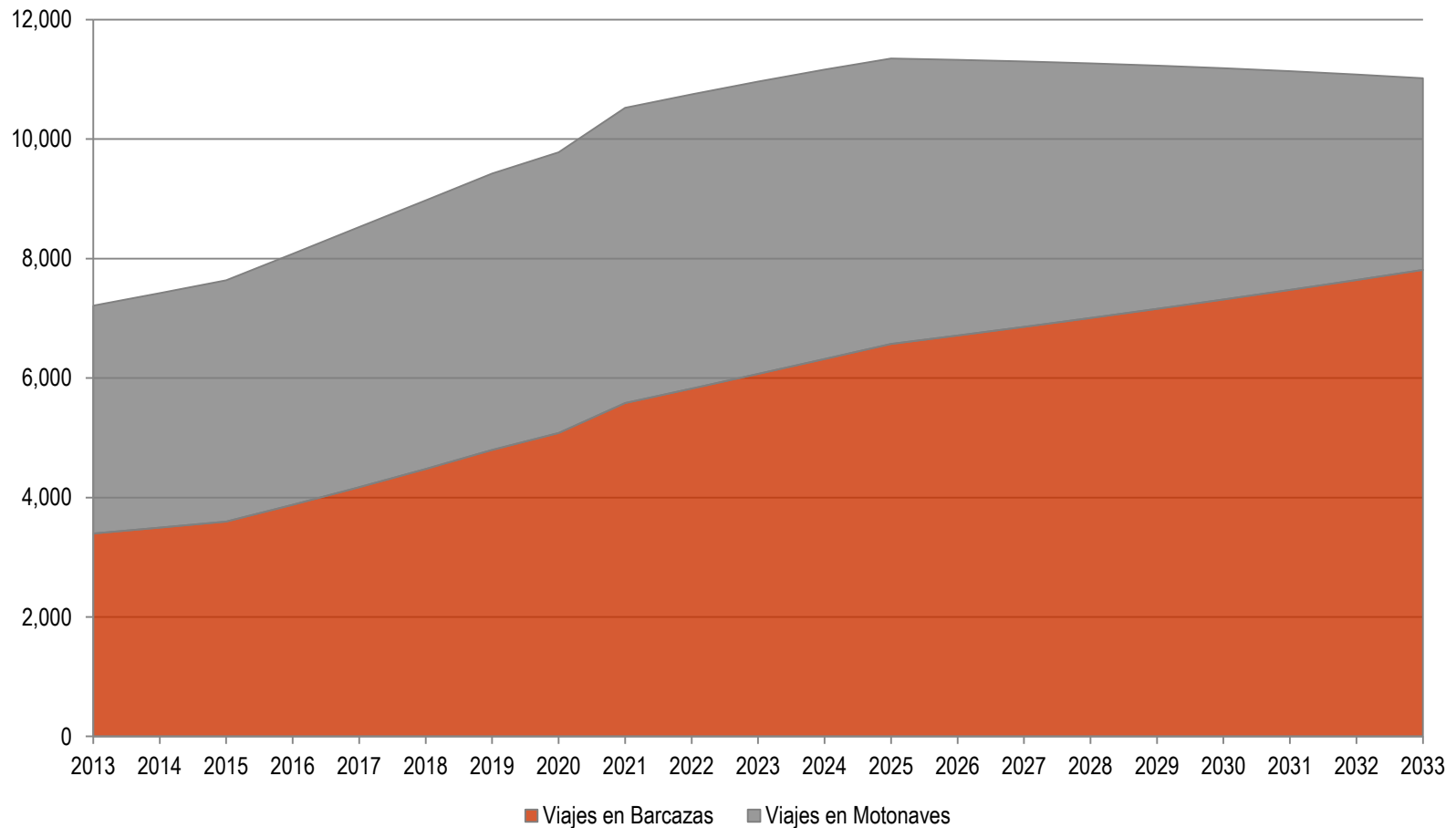


Toneladas (Miles)



Se prevé que el tráfico de cargas, en el escenario neutro, pase de 3,25 millones de toneladas en 2013 a 7,49 millones en 2033

PROYECCIONES DE NAVES



Evolución del tráfico de naves, considerando que el 70 % de las mismas van cargadas al 100 % y el otro 30 % van cargadas al 50 %,

BENEFICIOS DEL PROYECTO



COMPETITIVIDAD



- Reducción de costos de operación de las naves, fletes y pasajes al mejorar la ocupabilidad y rendimiento de las naves (navegación durante todo el año sin encallamientos)



- Reducción de riesgos de derrame y de impactos externos como consecuencia de accidentes.



Mayor y mejor utilización de los distintos terminales de la zona



- Mayor oportunidad de participación en cadenas logísticas más avanzadas



- Eleva los niveles de servicio brindados al pasajero y a la carga.
- ✓ Mejora en los tiempos y mayor seguridad en el viaje.
- ✓ Reduce el nivel de pérdida de productos perecibles
- ✓ Mayor confiabilidad del servicio permite la planificación de viajes y horarios, reduciendo la variabilidad de los fletes y mejorando la interconexión multimodal.

DESARROLLO

SOCIO-

ECONOMICO

DE LA

REGION

CONTACTO PARA EL PROYECTO



Luis del Carpio Castro	Jefe de Proyecto
Teléfono	(51-1) 200-1200 extensión 1339
E-mail	ldelcarpioc@proinversion.gob.pe

Nota Importante

Esta presentación ha sido elaborado por PROINVERSIÓN y provisto sólo para uso informativo por inversionistas potenciales para asistirlos en la definición de su interés en participar en el proceso de concesión del Proyecto Hidrovía Amazónica.

El recibir este documento implica la aceptación por parte de los inversionistas potenciales, de que el Estado Peruano, PROINVERSIÓN y sus Asesores Financieros expresamente, no serán sujetos de ninguna responsabilidad presente o futura ni de ninguna responsabilidad legal que provenga de este documento.

Perú