

Introdução

O **Quinto Informe de Avanço da Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010 (AIC)** é uma publicação dirigida a reunir e apresentar a informação sobre o estado de situação e avanços alcançados na implementação dos 31 projetos estratégicos de integração física da AIC, priorizados pelos doze países sul-americanos, no contexto da Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).

Este novo informe, que reflete os dados disponíveis nel SIGE a inícios de maio de 2009, resume em líneas gerais, três tipos de informação:

- a) Dados gerais sobre os projetos da AIC (tipologia de cada projeto, Eixo de Integração e Desenvolvimento associado, quantia da inversão, data de conclusão prevista e contatos de referencia, entre outros);
- b) Estado de situação atual (resumindo a execução alcançada, fontes de financiamento e observações gerais) e;
- c) Etapas críticas identificadas na implementação dos projetos, e a data limite para que as mesmas sejam executadas. No caso de etapas críticas cumpridas, as datas mencionadas correspondem à data de conclusão das mesmas. Assim mesmo, se faz referencia ao grau de dificuldade de cada etapa e; se existissem, restrições que dificultam o poderiam dificultar a futura o avanço dum projeto, com o propósito de possibilitar e agilizar a gestão necessária para o desenvolvimento do mesmo.

A informação de cada projeto foi gerada em cada país membro da Iniciativa (Coordenações Nacionais e os Gerentes designados pelas mesmas para os Projetos da AIC), e é o resultado duma intensa agenda de atividades no marco de IIRSA. Com o objeto de apoiar esta tarefa se desenvolveu o Sistema de Informação para a Gestão Estratégica (SIGE).

Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010

A “**Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010**” (AIC) está constituída por um primeiro conjunto de 31 projetos de integração concordados pelos países a partir dos resultados logrados durante a fase de planificação territorial e de ordenamento da Carteira de Projetos IIRSA e que, por suas características, tem um alto impacto na integração física de Sul América. Esta Agenda foi aprovada pelo Comitê de Direção Executiva de IIRSA em novembro de 2004, e apresentada aos Senhores Presidentes de Sul América na Reunião de Cusco de dezembro do mesmo ano.

Os projetos que compõem a Agenda implicam uma inversão total estimada em US\$ 10.375,9 milhões nos setores de transporte, energia e comunicações, os quais em sua maioria estão sendo implementados.

Dos 31 projetos, 10 se encontram em preparação, 19 em execução e 2 concluídos. Para apoiar a AIC adotou-se uma modalidade baseada na gestão intensiva e focalizada dos projetos, a través do estabelecimento dum novo modelo orientado a resultados. A partir dos avances verificados no cumprimento das etapas críticas e a superação de restrições de ordem financeiro - técnico - institucional, identificadas individualmente para cada projeto, podem-se agrupar os projetos da AIC sob a seguinte classificação qualitativa:

- Projetos com avanço adequado e nos quais todas suas etapas críticas se cumpriram o se estão cumprindo dentro dos prazos definidos previamente.
- Projetos com demoras: são aqueles nos quais algumas das etapas críticas identificadas não foram cumpridas nos prazos previstos oportunamente o se estão desenvolvendo com dificuldade.
- Projetos com restrições (R): são aqueles onde se identificaram situações particulares de ordem setorial, nacional o multilateral que impediram o cumprimento de alguma das etapas críticas.

A continuação se apresenta um mapa geral de localização dos 31 projetos da AIC, um quadro ressume dos mesmos e as fichas completas de cada um deles.

Recuperación de la navegabilidad por el Río Meta

Carretera Pasto-Mocoa

Puerto Francisco de Orellana

Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, puertos y centros logísticos

Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, puertos y centros logísticos

Puente sobre el Río Acre

Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco

Centro de frontera de Desaguadero

Carretera Toledo-Pisiga

Rehabilitación de la carretera Iquique-Colchane

Construcción del puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba

Gasoducto del Noreste Argentino

Ruta internacional 60 CH (sector Valparaíso-Los Andes)

Proyecto ferroviario Los Andes-Mendoza

Adecuación del corredor Río Branco-Montevideo-Colonia Nueva Palmira



Paso de frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira

Mejorías en la vía New Nickerie-Paramaribo-Albina y cruce internacional sobre el Río Marowijne

Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Surinam (Paramaribo) (1° etapa)

Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1° etapa: estudios)

Puente sobre el Río Takutu

Rehabilitación del tramo El Sillar

Construcción de la carretera Pailón-San José-Puerto Suárez

Construcción de la carretera Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1° etapa)

Anillo ferroviario de São Paulo (Norte y Sur)

Paso de frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro

Nuevo puente Presidente Franco-Porto Meira y centro de frontera

Duplicación del tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)

Duplicación de la ruta 14

Construcción del puente internacional Jaguarão-Río Branco

Exportación por envíos postales para PYMES

Implementación de acuerdo de roaming en América del Sur

Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010

Nº	PROJETOS	EIXO/PROCESSO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
1	Duplicação da Rota N° 14	MERCOSUL-Chile	780,00	AR (BR)
2	Adequação do Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira	MERCOSUL-Chile	247,50	UY (AR-BR)
3	Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco	MERCOSUL-Chile	35,00	BR-UY
4	Duplicação do Trecho Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosul)	MERCOSUL-Chile	989,00	BR (AR-UY)
5	Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza	MERCOSUL-Chile	3.000,00	AR-CH
6	Rota Internacional 60 CH (setor Valparaíso-Los Andes)	MERCOSUL-Chile	280,00	CH (AR)
7	Gasoduto do Nordeste Argentino	MERCOSUL-Chile	1.000,00	AR (BO)
8	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza-Yacuiba	Capricórnio	10,00	AR-BO
9	Nova Ponte Presidente Franco-Porto Meira e Centro de Fronteira	Capricórnio	60,00	PY-BR
10	Construção da Rodovia Pailón-San José-Puerto Suárez	Interoceânico Central	417,00	BO (BR-CH-PE)
11	Anel Ferroviário de São Paulo (Norte e Sul)	Interoceânico Central	400,00	BR
12	Passo de Fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro	Interoceânico Central	1,70	BO-PY
13	Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estação Abaroa (1° Etapa)	Interoceânico Central	60,00	BO (PY)
14	Rodovia Toledo-Pisiga	Interoceânico Central	93,00	BO (CH)
15	Reabilitação da Rodovia Iquique-Colchane	Interoceânico Central	52,00	CH (BO)
16	Reabilitação do Trecho El Sillar	Interoceânico Central	120,00	BO (CH-PE)
Subtotal			7.545,20	

Identifica-se entre parêntese o país o países vizinho(s) influenciado(s) pelo projeto.

N°	PROJETOS	EIXO/PROCESSO	MILHÕES DE US\$	PAÍSES
17	Centro Binacional de Atenção na Fronteira Desaguadero	Andino	7,50	BO-PE
18	Passo de Fronteira Cúcuta-San Antonio del Táchira	Andino	2,00	CO-VE
19	Recuperação da Navegabilidade pelo Rio Meta	Andino	108,00	CO-VE
20	Rodovia Pasto-Mocoa	Amazonas	332,00	CO
21	Rodovia Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	338,00	PE (BR)
22	Rodovia Lima-Tingo María-Pucallpa, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	542,80	PE (BR)
23	Porto Francisco de Orellana	Amazonas	314,20	EC
24	Pavimentação Iñapari-Puerto Maldonado (Porto Maldonado)-Inambari, Inambari-Juliaca / Inambari-Cusco	Peru-Brasil-Bolívia	1053,00	PE (BR)
25	Ponte sobre o Río Acre	Peru-Brasil-Bolívia	12,00	BR-PE
26	Rodovia Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1° Etapa: Estudos)	Escudo das Guianas	3,30	GY-BR
27	Ponte sobre o Rio Takutu	Escudo das Guianas	10,00	GY-BR
28	Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana)-Guiana (Georgetown)- Suriname (Paramaribo) (1° Etapa)	Escudo das Guianas	0,80	VE-GY-SU
29	Melhora na Via Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina e Croce Internacional sobre o Rio Marowijne	Escudo das Guianas	105,00	SU-GY
30	Exportação por Envios Postais para PyMEs	TICs	2,50	Regional
31	Implementação do Acordo de Roaming na América do Sul	TICs	0,40	Regional
Subtotal			2.831,50	
TOTAL			10.376,70	



Em preparação



Em execução



Concluído

Referências

Ciclo de Vida do Projeto

-  Etapas críticas que se desenvolvem nos prazos programados
-  Etapas críticas que se desenvolvem dentro dos prazos programados, pero que requerem maior atenção
-  Etapas críticas que não estão sendo cumpridas nos prazos programados
-  Etapas críticas cumpridas satisfatoriamente

1

Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de los Libres e Gualeguaychú



Eixo de Integração

MERCOSUL-Chile

Grupo 1

**Belo Horizonte - Fronteira
Argentina/Brasil - Buenos Aires**

País

Argentina (Brasil)



- Tipo de projeto
Transporte/Rodovia
- Inversão total estimada
US\$ 780 milhões
- Fontes de financiamento
**BID
Tesouro Nacional**
- Modalidade
Pública
- Conclusão prevista
2º semestre de 2010
- Órgão executor
**Direção Nacional de
Vialidade da Argentina**

Coordenador Nacional

Graciela Oporto
Tel: (5411) 4349-7615
goporto@minplan.gov.ar

Gerente do Projeto

Víctor Farre
Tel: (5411) 4343-4543
vfarre@vialidad.gov.ar

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlost@iadb.org

1

Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de los Libres e Gualeguaychú

- **Objetivo**

Prover ao fluxo de transporte viário no Eixo MERCOSUL-Chile condições de maior segurança rodoviária.

- **Solução proposta**

Aumentar a capacidade da rodovia mediante a construção de uma segunda pista de 7,30 m de largo; 452 km de comprimento; construção de 87 pontes de 10,8 m de largo; separações de nível e distribuidores.

- **Estado de situação – 27/04/09**

Construção da segunda pista. Trecho: Ceibas – Conexão Rodovia Provincial N° 16, em execução pela Empresa Concessionária. Desde a conexão com Rodovia Provincial N° 16 em Entre Rios até Paso de los Libres em Corrientes (450 km) foram divididos em 8 trechos licitados pela DNV com uma Inversão que chega aos US\$ 2.460 milhões. Em execução todos os trechos.

Em execução as obras da via dupla sobre o trecho que vai desde sua interseção com a rodovia 16 até a provincial 20. A empresa Chediack tem um prazo de 24 meses para entregar a obra finalizada e um orçamento de US\$ 8 milhões.

Adequação do Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira



Eixo de Integração
MERCOSUL-Chile

Grupo 2

Porto Alegre - Limite
Argentina/Uruguai - Buenos Aires

País

Uruguai (Argentina - Brasil)



- Tipo de projeto
Transporte/Rodovia

- Inversão total estimada
US\$ 247,5 milhões

- Fontes de financiamento
Tesouro Nacional
BID - CAF - BM - FOCEM
Setor Privado

- Modalidade
Pública

- Conclusão prevista
2º semestre de 2010

- Órgão executor
Corporação Rodoviária do Uruguai
Ministério de Transporte e Obras Públicas de Uruguai
Direção Nacional de Vialidade de Uruguai

Coordenador Nacional
Pablo Genta
Tel: (5982) 916-2800 int. 427
pgenta@corporacionferroviaria.com.uy

Gerente do Projeto
Susana García
Tel: (5982) 916-2605
sgarcia@dnv.gub.uy

Responsável CCT (BID)
Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@iadb.org

• Objetivo

Melhorar o tráfego do transporte pela rodovia de cargas e passageiros no eixo rodoviário vertebral do MERCOSUL, consolidando a infra-estrutura rodoviária aos efeitos de adequar-se aos novos requerimentos do transporte internacional de cargas e complementando a conexão rodoviária Brasil-Uruguai-Argentina no Eixo MERCOSUL-Chile.

• Estado de situação – 12/03/09

O projeto se encontra em plena execução, com obras iniciadas, na etapa de licitação e outras na fase de conclusão de estudos. Tomando o ano 2003 como início, se tem: aproximadamente 40% de obras finalizadas, 35% em execução e próximas a finalizar, e o 25% restante em trâmites licitatórios.

Se prevê ao fechamento do primeiro semestre do ano 2009 um avance de aproximadamente 70% na concreção do programa de obras. Cabe destacar que com data 15 de maio de 2006 aprovou-se por parte do Poder Executivo o novo contrato subscrito entre o MTOP e a Corporação Nacional para o Desenvolvimento que atende uma parte importante das obras associadas ao corredor (72% do monto de obras).

• Solução proposta

O projeto está integrado pelas rodovias 1, 11, 8, 17, 18 e 26, que unem as cidades de Rio Branco-Montevideú-Colonia com o complemento das rodovias 3, 23, 12 e 2 para chegar a Nueva Palmira e Fray Bentos, e aponta a melhorar o nível de serviço dos trechos que o integram fundamentalmente no que refere a estado, conforto e seguridade rodoviária. A melhora do estado e do conforto se logra a través de tratamentos superficiais e reforços estruturais, reforços o substituição de obras de arte com o fin de eliminar os problemas de restrição de cargas atuais. Para melhorar as condições de seguridade se executarão obras que envolvem câmbios de traçado de algumas curvas perigosas, by-pass de centros povoados, definição de novos traçados, adequação da sinalização, a demarcação, a iluminação e a instalação de outros elementos de seguridade (barreiras, despertadores, etc.).

O atual governo de Uruguai considera necessária a extensão do corredor até Nueva Palmira para sua vinculação com uma alternativa de conexão física com Argentina à altura de Zárate-Brazo Largo, e à cidade de Fray Bentos, centro de importantes inversões como também de interconexão já existente, com a cidade de Gualeguaychú, Argentina.

3

Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco



Eixo de Integração

MERCOSUL-Chile

Grupo 2

**Porto Alegre - Limite
Argentina/Uruguai - Buenos Aires**

Países

Brasil - Uruguai



- **Tipo de projeto**

Transporte/Ponte

- **Inversão total estimada**

US\$ 35 milhões

- **Fontes de financiamento**

**Tesouro Nacional
(Brasil e Uruguai)**

O novo acordo assinado entre Brasil e Uruguai (26/02/2007), estabelece que os custos de inversão relativos à construção da ponte, seus acessos e obras complementares, como também a recuperação da Ponte Barão de Mauá, serão distribuídos a cargo das partes. Este acordo está sujeito à referenda parlamentar necessária dos Estados para sua aprovação.

- **Modalidade**

Pública/Privada

- **Conclusão prevista**

2º semestre de 2009

- **Órgão executor**

**Departamento Nacional de
Infra-estrutura de
Transporte do Brasil**

**Comissão Mista Brasileira-
Uruguiaia de Licitação**

**Ministério de Transportes
e Obras Públicas de
Uruguai**

Coordenador Nacional

Afonso Oliveira de Almeida (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

Pablo Genta (Uruguai)

Tel: (5982) 916-2800 int. 427
pgenta@corporacionferroviaria.com.uy

Gerente do Projeto

María Lúcia Barillo (Brasil)
Tel: (5561) 3311-7766/7237
lucia.barillo@transportes.gov.br

Susana García (Uruguai)

Tel: (5982) 916-2605
sgarcia@dnv.gub.uy

Responsável CCT (FONPLATA)

Sebastián Abbatemarco
Tel: (5913) 336-6611
sabbatemarco@fonplata.org

- **Objetivo**

Melhorar o tráfego rodoviário do transporte internacional de cargas e passageiros; complementar a conexão rodoviária, permitindo uma integração mais intensa das potencialidades econômicas-comerciais e da permeabilidade sócio-cultural com os países vizinhos; desviar o trânsito da rodovia Chuí-Chuy, para preservar a Reserva Ecológica do Taim e aliviar o trânsito no trecho Pelotas-Rio Grande (BR-392/RS); preservar a rodovia do Litoral para o trânsito ligeiro e de turistas; e diminuir a distancia no trajeto Montevideu-Porto Alegre em 53 km.

- **Solução proposta**

Construção de uma segunda ponte rodoviária, de aproximadamente 840 m de extensão sobre o Rio Jaguarão, nas proximidades das cidades de Jaguarão (BR-116/RS) e Rio Branco (Rodovia 26), para o transporte internacional de passageiros e cargas, incluindo acessos da ordem de 8 km (4,5 km em território brasileiro e 3,5 km em território uruguaio) e recuperação da atual ponte Barão de Mauá, reservada para o trânsito vicinal fronteiriço.

- **Estado de situação – 29/04/09**

Por se tratar de um projeto comprovadamente de pouca atratividade para ser construído e explorado em regime de concessão, sem garantia de trânsito mínimo, os Governos do Brasil e do Uruguai outorgaram prioridade à concretização da segunda ponte em regime de obra pública e acordaram em restaurar a "Barão de Mauá". Por conseguinte, foram acertadas entre as partes as medidas de caráter que deram origem a dois novos Acordos assinados em 26 de fevereiro de 2007, em substituição ao instrumento firmado em 21 de novembro de 2000.

A Comissão Mista Brasileiro - Uruguia de Licitação foi criada em 14 de abril de 2004, tendo seus integrantes se reunido em quatro ocasiões (maio/2004, setembro/2004, janeiro/2006 e agosto/2007).

O acordo bilateral para a construção da referida obra-se-arte especial está tramitando satisfatoriamente no Parlamento Brasileiro (o Projeto de Decreto Legislativo (SF) N° 282 de 2008, vai ao Plenário do Senado Federal e, após a sua aprovação será promulgado).

Em 30 de julho de 2008, foi publicado no DOU o Aviso de Licitação (Edital Nº 328/08-00) para seleção de empresa especializada com vistas à execução dos serviços de elaboração dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e do projeto executivo de engenharia para a construção da segunda ponte internacional sobre o Rio Jaguarão.

Em 22/09/2008 ocorreu a sessão de recebimento dos envelopes contendo a Documentação de Habilitação, as Propostas Técnicas e as Propostas de Preços. As seguintes empresas entregaram as propostas: ENECON S.A Engenheiros e Economistas Consultores, Consórcio ENESCIL Engenharia de Projetos Ltda./VETEC Engenharia Ltda., Consórcio ETEL-Estudos Técnicos Ltda./ENGEMIN-Engenharia e Geologia Ltda. e o Consórcio PRISMA/ANTRANIG.

Em 9/12/2008 saiu o resultado do julgamento da Habilitação declarando habilitados todos os participantes acima mencionados habilitados. Em 8/01/2009 foram abertas as propostas técnicas.

Em 2/02/2009 foi publicado no DOU o resultado do julgamento das propostas técnicas, tendo sido o Consórcio ETEL-Estudos Técnicos Ltda./Engemin-Engenharia classificado com a maior pontuação.

Quanto ao Ponte Barão de Mauá, a Comissão Permanente de Licitação do DNIT declarou vencedor do certame licitatório o Consórcio AZAMBUJA PATRIMONIUM, constituído pelas empresas Azambuja Engenharia e Geotecnia Ltda. e Patrimonium Arquitetura e Restauro Ltda. (publicado no DOU em 14/02/2009). Preço da Licitante: R\$ 663.938,21. Prazo de Execução: 150 dias. Em fase de emissão da ordem de serviço.

A nova ponte internacional terá aproximadamente 600 m de extensão e 16,85 m de largura. Os acessos totalizam 8,3 km, sendo 5 km do lado brasileiro e 3,3 km do lado uruguaio. Sua estrutura, de concreto e aço, será em balanços sucessivos. No complexo fronteiriço haverá edificações, áreas de estacionamento e vias de retorno, bem como áreas de controle de verificação física (Polícia Federal, Receita Federal, Vigilância Sanitária, etc.).

4

Duplicação do Trecho Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosul)



Eixo de Integração
MERCOSUL-Chile

Grupo 1

Belo Horizonte - Fronteira
Argentina/Brasil - Buenos Aires

País

Brasil (Argentina - Uruguai)



- **Tipo de projeto**

Transporte/Rodovia

- **Inversão total estimada**

US\$ 989 milhões

- **Fontes de financiamento**

Tesouro Nacional

BID

Setor Privado

- **Modalidade**

Pública/Privada

- **Conclusão prevista**

4º trimestre de 2012

- **Órgão executor**

**Departamento Nacional de
Infra-estrutura de
Transporte do Brasil
(DNIT)**

Coordenador Nacional

Afonso Oliveira de Almeida
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

Gerente do Projeto

María Lúcia Barillo Ribeiro
Tel: (5561) 3311-7766/7237
lucia.barillo@transportes.gov.br

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@iadb.org

- **Objetivo**

Melhorar o fluxo rodoviário no Corredor do MERCOSUL e reduzir o número de acidentes na rodovia. O projeto, ademais de promover à ampliação da capacidade a través da duplicação do trecho, vai restaurar a pista existente e incorporar diversos dispositivos, com o objetivo de aumentar significativamente a seguridade rodoviária, enfatizando nas medidas necessárias para o ordenamento do tráfego local (veículos e pedestres), buscando minimizar o inclusive eliminar os conflitos existentes atualmente com o tráfego rodoviário de larga distancia.

- **Solução proposta**

Duplicação e restauração da pista existente (BR-101/SC/RS) numa extensão de 348 km, sendo 99,5 km do Estado de Rio Grande do Sul e 248,5 km do Estado de Santa Catarina, e execução de três obras de arte especiais de grande envergadura (túnel para transposição do Morro do Formigão, ponte para atravessar a Laguna do Imaruí (Lagoa do Imaruí) e túnel o viadutos no Morro dos Cavalos).

A inversão será realizada com recursos público-privados e a operação será por concessão.

- **Estado de situação – 21/04/09**

Em razão das fortes enchentes ocorridas recentemente no Estado de Santa Catarina, as obras no km 235, no Morro dos Cavalos estão interrompidas. BR-101/SUL - Trecho SC (Duplicação Palhoça-Divisa SC/RS). Obras inseridas no PAC e executadas pelo DNIT. Investimentos previstos 2007-2012: R\$ 1.517 milhões.

Duplicação prevista para ser concluída no final de 2009. Túnel do Morro dos Cavalos: seu projeto executivo deverá ser concluído até 15/02/2010; suas obras licitadas até 15/03/2010, com o início das obras previsto para 30/06/2010 e conclusão até 30/06/2012; Ponte da Lagoa do Imaruí: seu projeto básico deverá ser concluído até 30/11/2008; as obras licitadas até 28/02/2009, com início até 30/06/2009 e conclusão até 30/12/2011.

Túnel do Morro do Formigão: seu projeto executivo deverá ser concluído até 15/11/2008; as obras serão licitadas até 30/09/2009; obras com início até 28/02/2010 e concluídas até 28/02/2012. Restaurados 67 km e em execução mais 8 km da pista antiga.

Liberados 30 km ao tráfego da pista nova; concluídos 72 km de pavimentação, 74 km de terraplenagem 6,4% do Túnel da Variante do Morro Agudo, 15 pontes, 15 passagens inferiores e 18 viadutos; em execução 48 obras-de-arte especiais, 70 km de terraplenagem e 55 km de pavimentação. BR-101/SUL - TRECHO RS - Duplicação Divisa SC/RS – Osório Obras inseridas no PAC.

4

Duplicação do Trecho Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosul)

O DNIT é o órgão executor. Investimentos previstos 2007-2010: R\$ 542 milhões. Pista Nova: Lotes 1, 2 e 3. Obras reiniciadas em 16/06/2008. Iniciadas as obras de restauração no lote 3 e concluída a restauração do lote 4. Em elaboração o levantamento das obras remanescentes nos lotes 1 e 2. As obras de duplicação dos 4 lotes poderão estar concluídas até 30/12/2009 e as obras do Túnel do Morro Alto até 30/05/2010. Concluídos 28 km de terraplenagem, 22 km de pavimentação, 9 pontes, 18 viadutos, 3 passagens. Em execução: 44 obras-de-arte especiais (passagens, pontes e viadutos). Concluída a perfuração do Túnel do Morro Alto (1.840 m) e iniciado o rebaixamento da pista. Lote 4: concluídos e liberados ao tráfego o segmento Osório-Aguapés (16,4 km) pista antiga.



Eixo de Integração
MERCOSUL-Chile

Grupo 3

Valparaíso - Buenos Aires

Países

Argentina - Chile



- Tipo de projeto
Transporte/Ferroviário
- Inversão total estimada
US\$ 3.000 milhões
- Fontes de financiamento
Setor Privado

- Modalidade
Privada
- Conclusão prevista
1º etapa em 2020

- Órgão executor
**Subsecretaria de Transporte Ferroviário
- Secretaria de Transporte -
Ministério de Planificação
Federal da Argentina**
- Coordenação Geral de
Concessões - Ministério das
Obras Públicas do Chile**

Coordenador Nacional

Graciela Oporto (Argentina)
Tel: (5411) 4349-7615
goporto@minplan.gov.ar

Rigoberto García (Chile)
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Gerente do Projeto

Aníbal Agostinelli (Argentina)
Tel: (5411) 4349-7265
aagost@mecon.gov.ar

Rigoberto García (Chile)
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlost@iadb.org

- **Objetivo**

Ampliar a capacidade de transporte do Passo Fronteiriço “Sistema Cristo Redentor” de forma tal que tem que adaptá-lo ao fluxo crescente de tráfego de carga entre Argentina e Chile e fortalecer o sistema de transporte do Eixo de Integração e Desenvolvimento MERCOSUL-Chile.

A solução do túnel ferroviário a baixa altura pretende entregar uma conexão terrestre operável em qualquer condição climática.

- **Solução proposta**

Construção e exploração dum túnel ferroviário a baixa altura e reativação e exploração do serviço de transporte ferroviário de carga que ligue as cidades de Mendoza, (Argentina) e Los Andes (Chile) reabilitando a conexão ferroviária a través da construção o reconstrução da infra-estrutura necessária, a construção dum túnel a baixa altura a ambos os lados da fronteira e da provisão do material rolante apto para a prestação do serviço.

- **Estado de situação – 20/04/09**

Em agosto de 2008 o Governo da República de Chile declara de interesse público a obra. Assim mesmo, em Setembro de 2008 o Governo da República Argentina o declara de interesse público.

Os primeiros estudos financeiros, econômicos, ferroviários e do túnel foram apresentados em abril de 2009.

O estudo de demanda expor um mínimo de 10 milhões de toneladas/ano e de US\$ 52 milhões para o ano 2045.

Sobre essa base o desenvolvimento do projeto vai se adaptar com a construção dum túnel simples de uma só via para o ano 2020, com o objetivo de adaptar-se á demanda, até chegar a um túnel duplo de 4 vias.

Se começará com uma inversão de US\$ 2.000 milhões e logo se investiram US\$ 3.100 milhões adicionais na medida que o projeto vai-se expandindo.

6

Rodovia Internacional 60 CH (Setor Valparaíso-Los Andes)



Eixo de Integração
MERCOSUL-Chile

Grupo 3
Valparaíso - Buenos Aires

País
Chile (Argentina)



- Tipo de projeto
Transporte/Rodovia

- Inversão total estimada
US\$ 280 milhões

- Fontes de financiamento
Associação Público – Privada

- Modalidade
Concessão

- Conclusão prevista
Dezembro de 2011

- Órgão executor
Sociedade Concessionária
Autopista dos Andes S.A.

Coordenador Nacional
Rigoberto García
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Gerente do Projeto
Rigoberto García
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Responsável CCT (BID)
Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlost@iadb.org

6

Rodovia Internacional 60 CH (Setor Valparaíso-Los Andes)

• Objetivo

Aumentar a capacidade e standard da Rodovia Internacional 60 CH a fim de absorver o crescimento da demanda do trânsito. É uma rodovia estruturante que atravessa Chile de modo transversal, se inicia na fronteira chileno-argentina, no setor do túnel do Cristo Redentor, e se estende para o poente até o Puerto de Valparaíso (Porto de Valparaíso).

• Estado de situação – 16/04/09

Rodovia Internacional Concessionada. A concessão se iniciou em 22 de julho de 2004. A construção começou em 27 de janeiro de 2005. O setor privado leva a cabo o financiamento, prevendo sua finalização para 2011.

Executado à data: 75%.

Finalizado completamente: rodovia 5 CH.

• Solução proposta

Melhoramento da rodovia internacional 60 CH numa longitude aproximada de 90,5 km e com velocidade de desenho de 100 km/h na maior parte dos trechos. Contempla ampliação a segundas pistas, cruzamento a distinto nível e ruas de serviço.

O projeto se divide em dois setores. O primeiro se inicia a 6,5 km ao poente da Puente Las Vizcachas (Ponte Las Vizcachas), comuna de Los Andes, e termina na Rodovia 5 Norte, com uma longitude de 52 km; o segundo setor está entre o enlace El Olivo, na Rodovia 5 Norte, comuna de La Calera, e finaliza no enlace Troncal Sul, com uma longitude de 38,5 km que se conecta pelo Troncal Sul ao Puerto de Valparaíso.

Nos setores donde o projeto cruza centros povoados se contemplam variantes à atual rodovia, entre elas as seguintes: (a) o Sauce, entre Los Andes e San Felipe, com uma longitude de 19,5 km onde a rodovia se localiza pela ribeira norte do Río Aconcagua (Rio Aconcagua); (b) o setor de Panquehue, com uma extensão de 25 km dos quais 7 km se localizam na ribeira norte do Río Aconcagua e 18 km pela ribeira sul do rio; e (c) uma variante nel enlace Quillota poente, de 16 km de extensão.



Eixo de Integração
MERCOSUL-Chile

Grupo 5
Grupo energético

País
Argentina (Bolívia)



- Tipo de projeto
Energia/Gasoduto

- Inversão total estimada
US\$ 1.000 milhões

- Fontes de financiamento
Associação Público – Privada

Prevê-se uma participação do setor privado próxima ao 75% da inversão prevista, a través de um regime de concessão de transporte por licitação pública internacional.

- Modalidade
Pública/Privada

- Conclusão prevista
Em reprogramação

- Órgão executor
Ministério de
Planificação Federal,
Inversão Pública e
Serviços da Argentina

Coordenador Nacional
Graciela Oporto
Tel: (5411) 4349-7615
goporto@minplan.gov.ar

Gerente do Projeto
Ángela Guariglia
Tel: (5411) 4349-7539
aguari@minplan.gov.ar

Responsável CCT (BID)
Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlost@iadb.org

- **Objetivo**

Assegurar o abastecimento de gás natural à região norte e central da Argentina, ou seja, a região compreendida pelas províncias de Salta, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos e Santa Fe.

- **Solução proposta**

O gasoduto principal terá uma longitude de 1.500 km, de 30 polegadas de diâmetro, trabalhando a uma pressão de 95 bar. A obra compreenderá o gasoduto principal e os ramais provinciais que derivaram deste, mesmo como as correspondentes plantas compressoras e de regulação e medição, instalações de superfície e outras obras complementarias de caráter civil, elétrica e de comunicação. A este respeito, as mesmas compreenderam as referidas à transmissão eletrônica de dados, as correspondentes à operação a distancia, à tele medição, etc.

No que respeita ao gasoduto principal, o mesmo permitirá a vinculação das reservas de gás localizadas no norte argentino e na Bolívia, com o Sistema Nacional Interconectado de Gasodutos Principais, o que se realizará nas proximidades da cidade de Santa Fe. Esta interconexão possibilitará a injeção de importantes volumes na zona de maior consumo do país e a expansão da disponibilidade de gás até as províncias citadas, algumas das quais não contam até o presente com a possibilidade de uso desse recurso e outras que na atualidade o dispõem de maneira insuficiente e não apta para assegurar o desenvolvimento econômico que a região requiere.

- **Estado de situação – 16/04/09**

Se realizaram os estudos de prefactibilidade técnico - econômica e o projeto de engenharia.

Por meio do Decreto 267/2007 outorga-se à Empresa Energia Argentina Sociedade Anônima (ENARSA) a concessão do transporte de gás no prazo de 35 anos para construir, manter, operar e prestar o serviço de transporte de gás.

Se realizou a licitação pública internacional com anteprojeto a nível de engenharia básica para a compra de encanamento para os 1500 km.

A Obra pela Engenharia, Provisão de Equipes e Materiais, Construção do Gasoduto e seu Sistema de Controle e Comunicações se encontra em processo de licitação desde o 27 de fevereiro de 2008.

A licitação em questão está dividida em 4 Linhas e tem um Orçamento Oficial Total de \$ 2.618.594 milhões

Até o momento, é incerta a data de Abertura de Ofertas.



Eixo de Integração

Capricórnio

Grupo 2

**Interconexão Argentina -
Bolívia - Paraguai**

Países

Argentina - Bolívia



- **Tipo de projeto**

Transporte/Ponte

- **Inversão total estimada**

US\$ 10 milhões

- **Fontes de financiamento**

**Pública a través de Organismos
Públicos e Multilaterais**

Em negociação entre os países.
Ações da República Argentina para
incorporação do projeto no ciclo de
operações de FONPLATA.

- **Modalidade**

Pública

- **Conclusão prevista**

2º semestre de 2010

- **Órgão executor**

**Comissão Binacional
(Comissão Administradora
do Acordo Argentina-
Bolívia)**

Coordenador Nacional

Graciela Oporto (Argentina)
Tel: (5411) 4349-7615
goporto@minplan.gov.ar

José Kinn Franco (Bolívia)
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Gerente do Projeto

Ángela Guariglia (Argentina)
Tel: (5411) 4349-7539
aguari@minplan.gov.ar

Gerente a definir (Bolívia)

Responsável CCT (FONPLATA)

Sebastián Abbatemarco
Tel: (5913) 336-6611
sabbatemarco@fonplata.org

- **Objetivo**

Solucionar a complexa situação do cruzamento fronteiro e permitir a comunicação fluida dos médios de transporte internacionais de cargas. O cruzamento fronteiro integra o principal corredor rodoviário entre Argentina e Bolívia.

- **Solução proposta**

Construção de nova ponte, centro de fronteira e acessos. Como resultado do estudo realizado por SETEC surge como alternativa para resolver as dificuldades na área, a execução duma nova ponte internacional ao oeste do cruzamento atual. Também se realizarão os acessos rodoviários ao ponte desde ambos os países e um centro de fronteira para controle integrado com única cabeceira em território argentino. A ponte atual permanecerá exclusivamente para o cruzamento de pedestres. As características das obras do novo cruzamento são as seguintes: longitude total dos acessos rodoviários: 9,7 km (5,5 km em território argentino y 4,2 km em território boliviano). Ponte Internacional: 30 m de longitude, 2 pistas. Movimento de Terra: terraplenagem 228.536 m³ e desmonte 293.741 m³. Centro de Fronteira: 24,8 hectares de terreno. Consiste em edifícios para a realização das tarefas de controle para os dois países. Se previu, ademais, a construção de três ilhas de estacionamento, com conforto para 100 caminhões, para veículos que transportam cargas de tipo gerais e uma ilha para estacionamento de veículos que transportem cargas perigosas, na área de cada país, com capacidade para 20 veículos.

- **Estado de situação – 27/04/09**

Conforme ao resolvido na reunião mantida na cidade de Buenos Aires, em 9 de maio de 2007, ambas as delegações coincidiram na necessidade de manter a estrutura da atual ponte. A delegação Argentina comprometeu-se a apresentar às autoridades da Bolívia um documento que contemple:

- 1) Proposta e cronograma possível de trabalhos de melhoramento na ponte existente e;
- 2) Cronograma possível de tarefas para a execução das obras da nova ponte que vai se construir, obras de acesso e centro integrado de controle, conforme ao acordo firmado entre ambos os países em 29 de junho de 2006.

Assim mesmo, concordou-se que as obras mencionadas nos pontos um e dois seriam realizadas em forma simultânea.

Em estúdio. Processo de negociação bilateral.



Eixo de Integração

Capricórnio

Grupo 3

Interconexão Paraguai - Brasil

Países

Brasil - Paraguai



- Tipo de projeto

Transporte/Ponte

- Inversão total estimada

US\$ 60 milhões

- Fontes de financiamento

Pública a través de Organismos Públicos e Multilaterais

Os custos que se derivem da elaboração dos estudos, dos projetos e da construção da ponte serão cobertos por o Governo da República Federativa do Brasil, quedando cada parte como responsável dos respectivos acessos ao ponte, às obras complementarias e das expropriações necessárias.

- Modalidade

Pública

- Conclusão prevista

1º semestre de 2012

- Órgão executor

Ministério das Obras Públicas e Comunicações do Paraguai

Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte do Brasil (DNIT)

Coordenador Nacional

Afonso Oliveira de Almeida (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

Efraín Alegre Sasiain (Paraguai)

Tel: (59521) 414-9258
jbittar@mopc.gov.py

Gerente do Projeto

María Lúcia Barillo (Brasil)
Tel: (5561) 3311-7766/7237
lucia.barillo@transportes.gov.br

Luis Añazco (Paraguai)

Tel: (59521) 414-9651
iirsa@mopc.gov.py

Responsável CCT (FONPLATA)

Sebastián Abbatemarco
Tel: (5913) 336-6611
sabbatemarco@fonplata.org

- **Objetivo**

Descongestionar o tráfego da Puente de la Amistad (Ponte da Amizade), entre Foz do Iguazú e Ciudad del Este; promover o ordenamento urbano das cidades fronteiriças, desviando o tráfego de carga para uma via perimétrica, permitindo o desenvolvimento das conexões mais rápidas e eficientes entre os sistemas de transportes binacionais; e otimizar o sistema de controle integrado de fronteira.

- **Solução proposta**

Construção duma segunda ponte viário internacional sobre o Rio Paraná, com aproximadamente 600 m de extensão, incluindo seus acessos e infra-estrutura complementar, entre as localidades de Porto Meira (Foz do Iguaçu) e Ponte Presidente Franco, e implementação dum sistema de controle integrado de fronteira na união do complexo Puente de la Amistad e a nova ponte.

Em principio, será uma ponte pingente operando com fluxo unidirecional de veículos, em sistema binário, incluindo também a Puente de la Amistad, ressaltando que a distância entre as duas pontes será de aproximadamente 6 km.

A operação em binário facilitará a atuação dos órgãos de fiscalização, que não estarão obrigados a construir dois frentes de controle. Cada país será responsável por seus respectivos acessos, instalações de fronteira e expropriação.

- **Estado de situação – 20/04/09**

A ponte que servirá para dinamizar o comércio, principalmente entre Paraguai e Brasil, pero que impactará positivamente no transporte do MERCOSUL, tem a aprovação por parte dos dois Estados.

À data, as obras foram autorizadas por os respectivos Congressos de Paraguai e Brasil, nos meses de maio e setembro de 2008 respectivamente.

Considera-se o inicio das obras para 2009.

Para seu financiamento, calculou-se um custo estimado em US\$ 60 milhões a cargo do Brasil, o qual inclui o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

A engenharia do projeto prevê um longo de 800 m e uma altura de 17,5 m estimando sua finalização em 2012.



Eixo de Integração
Interoceânico Central

Grupo 3

**Conexão Santa Cruz - Puerto
 Suárez - Corumbá**

País

Bolívia (Brasil - Chile - Peru)



- Tipo de projeto
Transporte/Rodovia

- Inversão total estimada
US\$ 417 milhões

- Fontes de financiamento
**Pública a través de Organismos
 Públicos e Multilaterais**

- Modalidade
Pública

- Conclusão prevista
2º semestre de 2009

- Órgão executor
**Administradora Boliviana
 de Rodovias (ABC)**

Coordenador Nacional

José Kinn Franco
 Tel: (5912) 211-4994
 jkinn@oopp.gov.bo

Gerente do Projeto

Guillermo Rubin de Celis
 Tel: (5912) 211-4994
 grubin@oopp.gov.bo

Responsável CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
 Tel: (571) 313-2311
 juan.saavedra@caf.com

- **Objetivo**

A rodovia Pailón–Puerto Suárez é parte do principal Corredor de Integração da Bolívia, que une o extremo este com o extremo oeste, o qual concentra uma importante proporção da povoação e atividade econômica do país. Complementa a integração regional entre os portos de Peru e Chile sobre o Pacífico com os portos de Brasil sobre o Atlântico, atravessando a Bolívia.

- **Solução proposta**

Pavimentação rígida e/o flexível de duas vias em 600 km com um largo de 7,3 m e bermas de 1 m de cada lado. Prevê-se recursos para programas de mitigação sócio–ambiental.

- **Estado de situação – 06/05/09**

- A. A Ponte Pailas com 1.4 km de longitude, se encontra em construção com uma inversão de US\$ 30 milhões.
- B. O trecho Paraíso - El Tinto com 125 km de longitude, se encontra em construção com uma inversão de US\$ 65 milhões.
- C. O trecho El Tinto - San José com 82 km de longitude, se encontra em construção com uma inversão de US\$ 49 milhões.
- D. O trecho San José - Taperas - Roboré com 138 km de longitude, foi concluído e se encontra em serviço, tem uma inversão de US\$ 82 milhões.
- E. O trecho Roboré - El Carmen com 140 km de longitude, se encontra em construção com uma inversão de US\$ 97 milhões.
- F. O trecho El Carmen - Arroyo Concepción com 108 km de longitude, se encontra em construção com uma inversão de US\$ 78 milhões. 15 Pontes no trecho Roboré - El Carmen, se encontram em construção com uma inversão de US\$ 16 milhões.



Eixo de Integração
Interoceânico Central

Grupo 2

Otimização do Corredor
Corumbá - São Paulo - Santos -
Rio de Janeiro

País

Brasil



- Tipo de projeto

Transporte/Ferroviário

- Inversão total estimada

US\$ 400 milhões

- Fontes de financiamento

Associação Público - Privada

- Modalidade

Pública/Privada

- Conclusão prevista

Dezembro de 2011

- Órgão executor

Governo do Brasil

Coordenador Nacional

Afonso Oliveira de Almeida
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

Gerente do Projeto

Vania Azevedo Venancio
Tel: (5561) 3311-7237
vania.venancio@transportes.gov.br

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@iadb.org

- **Objetivo**

Reordenar e expandir os fluxos de carga com origem, destino e passagem pela Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), possibilitando reduzir os conflitos entre o tráfego de carga e de passageiros, aumentar a participação do modo ferroviário nos fluxos de passagens pela RMSP e facilitar o acesso aos Portos de Santo (SP), São Sebastião (SP) e Itaguaí (RJ).

- **Solução proposta**

Reestruturação da rede ferroviária no Grande São Paulo a través da construção do anel ferroviário e articulação com o sistema de rodovias e centros de logística no Estado de São Paulo. O projeto prevê a construção de 66 km de ferrovia entre Campo Limpo Paulista e Engenheiro Manoel Feio (trecho norte).

- **Estado de situação – 30/04/08**

Em janeiro de 2008, depois da convergência de pontos de vista do Governo Federal e da Concessionária MRS, o projeto de construção do trecho norte do Anel Ferroviário de São Paulo foi incluído no Programa de Aceleração de Crescimento (PAC).

- **Restrições**

A implementação do projeto do Anel Ferroviário depende da conclusão do análise e validação de seus estudos e modelado.

Data Limite: 30/3/2007

Situação: **SUPERADA**



Eixo de Integração
Interoceânico Central

Grupo 1

Conexão Chile - Bolívia -
Paraguai - Brasil

Países

Bolívia - Paraguai



- Tipo de projeto
Transporte/Passo de Fronteira

- Inversão total estimada
US\$ 1,7 milhões

- Fontes de financiamento

Tesouro Nacional

Paraguai assume 100% do
financiamento com recursos próprios.

- Modalidade
Pública

- Conclusão prevista
**1º semestre de 2011
(Primeira Etapa)**

- Órgão executor

**Ministério das Obras
Públicas e Comunicações
de Paraguai**

**Comissão Mista
Paraguaio - Boliviana**

**Ministério de Serviços e
Obras Públicas da Bolívia**

Coordenador Nacional

José Kinn Franco (Bolívia)
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Efraín Alegre Sasiain (Paraguai)
Tel: (59521) 414-9258
jbittar@mopc.gov.py

Gerente do Projeto

Gerente a definir (Bolívia)

Luis Añazco (Paraguai)
Tel: (59521) 414-9651
iirsa@mopc.gov.py

Responsável CCT (FONPLATA)

Sebastián Abbatemarco
Tel: (5913) 336-6611
sabbatemarco@fonplata.org

- **Objetivo**

Desenvolver a infra-estrutura e os serviços necessários para permitir um eficiente trânsito de pessoas e cargas entre a Bolívia e o Paraguai, a través da construção e da instalação dum Centro de Fronteira com Controle Integrado.

- **Solução proposta**

Construção da infra-estrutura para a instalação dum Centro de Fronteira com Controle Integrado, com zonas de acesso e verificação de cargas, área de retenção de cargas, sistemas informáticos e de comunicações e um laboratório de controle fito-zoosanitário.

- **Estado de situação – 16/04/09**

Os governos da República do Paraguai e da República da Bolívia, acordaram o estabelecimento de instalações para controles integrados no passo fronteiro Infante Rivarola - Cañada Oruro, o passado 19 de março.

Ambos países poderão administrar o financiamento necessário e adotarão as medidas administrativas correspondentes para a construção das instalações que determinaram, em seus respectivos territórios.

Assim mesmo, concordou-se a criação dum Grupo Técnico Misto para impulsionar os projetos de integração física entre ambos os territórios.

O Paraguai a través de MOPC iniciou o segundo chamado a Licitação Pública Nacional considerando que a anterior -primeiro chamado- para a execução da obra foi declarado deserto em novembro de 2008.

Estima-se aproximadamente 90 dias para o início de execução, estimando a primeira etapa num monto de US\$ 1 milhão para a cabeceira única de lado paraguaio.

Assim mesmo, se prevê que a obra estaria finalizada dentro de um prazo de 24 meses.

Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estação Abaroa (1º etapa)



Eixo Integração
Interoceânico Central

Grupo 1

**Conexão Chile - Bolívia -
Paraguai - Brasil**

País

Bolívia (Paraguai)



- **Tipo de projeto**
Transporte/Rodovia

- **Inversão total estimada**
US\$ 60 milhões

- **Fontes de financiamento**
Tesouro Nacional
Prefeitura de Tarija
CAF

- **Modalidade**
Pública

- **Conclusão prevista**
Dezembro de 2009

- **Órgão executor**
**Administradora Boliviana
de Rodovias (ABC, em
espanhol)**

Coordenador Nacional

José Kinn Franco
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Gerente do Projeto

Gerente a definir

Responsável CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@caf.com

Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estação Abaroa (1º etapa)

- **Objetivo**

Desenvolver a infra-estrutura e os serviços necessários para permitir um eficiente trânsito de pessoas e cargas entre a Bolívia e o Paraguai, a través da construção e a instalação dum Centro de Fronteira com Controle Integrado.

- **Solução proposta**

Pavimentação em concreto asfáltico ou rígido da conexão Villamontes – Hito/Bulón BR94 (ponto geo-referencial-fronteira com o Paraguai) numa longitude de 120 km.

- **Estado de situação – 14/05/09**

Em Execução. Trechos: Puerta del Chaco - Canaletas, Entre Rios - Palos Blancos, Palos Blancos - Caraparí, Rio Isiri - Villamontes, Canaletas - Entre Rios, Caraparí - Campo Pajoso, Palos Blancos - Rio Isiri, Villamontes - Vertiente Palo Marcado (Vertente Palo Marcado), a cargo da Prefeitura de Tarija. Trecho Palo Marcado - Hito/Bulón BR94, adjudicado e em execução com aporte local e da CAF.

O trecho Hito BR94 - Palo Marcado com 75 km de longitude, encontra-se em construção com uma inversão de US\$ 26 millones.

O trecho Palo Marcado - Villamontes com 52 km de longitude, encontra-se em construção a cargo da Prefeitura de Tarija.

O trecho Villamontes - Junacas com 64 km de longitude, apresenta superfície de tráfego de cascalho.

O trecho Junacas - Tarija com 54 km de longitude, encontra-se pavimentado e em serviço.

O trecho Tarija - El Puente com 106 km de longitude, encontra-se em construção (dentro do Projeto Potosí - Tarija).

O trecho El Puente - Tupiza com 103 km de longitude, apresenta superfície de tráfego de cascalho.

O trecho Tupiza - Uyuni com 200 km de longitude, esta em etapa de iniciação de estudos.



Eixo de Integração

Interoceânico Central

Grupo 5

Conexões do Eixo ao Pacífico:
Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz

País

Bolívia (Chile)



- Tipo de projeto
Transporte/Rodovia
- Modalidade
Pública
- Inversão total estimada
US\$ 93 milhões
- Conclusão prevista
2º semestre de 2010
- Fontes de financiamento
**Tesouro Nacional
Governo da Itália
CAF**
- Órgão executor
Administradora Boliviana de Rodovias (ABC, em espanhol)

Coordenador Nacional

José Kinn Franco
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Gerente do Projeto

Gerente a definir

Responsável CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@caf.com

- **Objetivo**

Complementar a vinculação da Bolívia e dos países do Eixo Interoceânico com o Puerto de Iquique, buscando a reativação da economia e do desenvolvimento social numa zona mineira e comercial muito importante em Bolívia, conectando com a via até o Atlântico a través de Oruro-Cochabamba-Santa Cruz-Puerto Suárez-Santos.

- **Solução proposta**

Promove-se a pavimentação do complemento da rodovia Oruro - Toledo com pavimento rígido (conexão Ancavari - Pisiga: 142 km); e pavimento flexível (conexão Toledo - Ancaravi: 52 km), por o alto fluxo potencial de carga pesada.

- **Estado de situação – 21/04/09**

O projeto compreende 4 trechos:

Trecho 1: Oruro-Toledo de 39 km com uma inversão de US\$ 15 milhões financiada pela CAF (concluído).

Trecho 2: Toledo-Ancaravi de 52 km com uma inversão de US\$ 25 milhões com financiamento comprometido do Governo da Itália (concluído).

Trecho 3: Ancaravi-Huachacalla de 70 km com uma inversão de US\$ 28 milhões com financiamento da CAF (concluído).

Trecho 4: Huachacalla-Pisiga de 72 km com uma inversão de US\$ 25 milhões com financiamento da CAF (em execução), início em julho de 2007 e conclusão no final de 2009.

Se tem concluídos os trechos: Oruro - Toledo e Ancaravi - Huachacalla, que representam um 47% da rodovia Oruro - Pisiga.



Eixo de Integração
Interoceânico Central

Grupo 5

Conexões do Eixo ao Pacífico:
Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz

País

Chile (Bolívia)



- **Tipo de projeto**
Transporte/Rodovia
- **Modalidade**
Pública
- **Inversão total estimada**
US\$ 52 milhões
- **Conclusão prevista**
Dezembro de 2010
- **Fontes de financiamento**
Tesouro Nacional
Inversão regional e setorial
- **Órgão executor**
Ministério das Obras Públicas de Chile

Coordenador Nacional

Rigoberto García
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Gerente do Projeto

Rigoberto García
Tel: (562) 449-3205
rigoberto.garcia@mop.gov.cl

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlost@iadb.org

- **Objetivo**

Ampliação da capacidade e melhoramento do desenho da Rodovia Internacional 15-CH. Este projeto tem a possibilidade de dar conexão ao Puerto de Iquique com zonas do sul e centro da Bolívia, como são Oruro e Cochabamba, ademais de permitir a través destas rodovias a conectividade com zonas orientais de Santa Cruz e Puerto Suárez. Esta conexão facilitaria o desenvolvimento do sul da Bolívia, facilitando seu acesso às demandas de bens da cidade de Iquique e permitindo uma saída direta a terceiros países a través do Puerto de Iquique.

- **Solução proposta**

Reabilitação trecho de rodovia 15-CH entre as localidades de Huara e Colchane por etapas, numa longitude total de 163 km.

O projeto se encontra incluído no Programa de Obras Bicentenário e Convenio de Programação Regional. Foi abordado por etapas, na atualidade se está trabalhando nos trechos km 50 ao km 67,5; km 84 ao km 87,5; km 102 ao km 113 e km 144 ao km 163. Com o melhoramento destes trechos se terá completamente pavimentado o corredor durante o ano 2010. O monto de inversão de todos estes trechos alcança um valor de US\$ 42 milhões.

- **Estado de situação – 27/04/09**

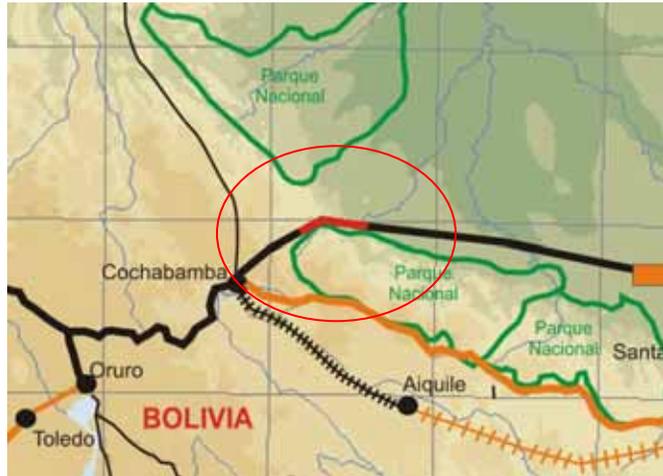
O projeto tem em execução as etapas dos trechos km 50 ao km 67,5; (TERMINADO MARÇO 2009) km 102 ao km 113,5 e km 144 ao km 163.

A pavimentação destes trechos será em pasta asfáltica.

O trecho do km 84 ao km 87,5 tem financiamento regional e setorial e se iniciou sua construção no ano 2009.

Termina-se a construção dos trechos durante o ano 2010.

Nos outros trechos se está fazendo conservação.



Eixo de Integração

Interoceânico Central

Grupo 5

Conexões do Eixo ao Pacífico:
 Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz

País

Bolívia (Chile - Peru)



- Tipo de projeto
Transporte/Rodovia
- Inversão total estimada
US\$ 120 milhões
- Fontes de financiamento
Pública a través de Organismos Públicos e Multilaterais
BID
Prefeitura de Cochabamba
- Modalidade
Pública
- Conclusão prevista
2º semestre de 2010
- Órgão executor
Administradora Boliviana de Rodovias (ABC, em espanhol)

Coordenador Nacional

José Kinn Franco
 Tel: (5912) 211-4994
 jkinn@oopp.gov.bo

Gerente do Projeto

Gerente a definir

Responsável CCT (FONPLATA)

Sebastián Abbatemarco
 Tel: (5913) 336-6611
 sabbatemarco@fonplata.org

- **Objetivo**

Solucionar o setor crítico da nova rodovia Santa Cruz-Cochabamba (4000 veículos/dia), onde existem falhas de ordem geológico, de drenagens, topográfico, etc., amplificadas na época de chuvas pelas cheias do rio limítrofe (Espíritu Santo), que dificultam a fluida interconexão de ordem nacional e internacional. Projeto estratégico para a união das alturas ocidentais da Bolívia com os planos da região oriental e sua conexão a Puerto Suárez (Porto Suárez)-Corumbá.

- **Solução proposta**

Reabilitação dum trecho da rodovia nova Santa Cruz-Cochabamba de 30 km (entre Paracti-Villa Tunari) de zona instável em épocas de chuva. O projeto contempla o estudo para o melhoramento do trecho atual assim como a proposta duma alternativa para um trecho novo o um que utilize parcialmente a rodovia existente.

- **Estado de situação – 21/04/09**

Estudos requeridos ao BID, concluídos em 2008. Se tramita o orçamento para a fase de construção da obra.



Eixo de Integração

Andino

Grupo 8

Conexão Peru - Bolívia

Países

Bolívia - Peru



- **Tipo de projeto**
Transporte/Passo de Fronteira

- **Inversão total estimada**
US\$ 7,5 milhões

- **Fontes de financiamento**
Pública a través de Organismos Públicos e Multilaterais

Módulo Peruano: BID e recursos locais de contrapartida (5% Tesouro).
Inversión estimada: US\$ 4,1 milhões.

Módulo Boliviano: Por definir (BID o CAF) e recursos locais de contrapartida (20% Tesouro).

- **Modalidade**
Pública

- **Conclusão prevista**
1º trimestre de 2010

- **Órgão executor**
Ministério das Relações Exteriores e Comercio Exterior da Bolívia

Ministério das Relaciones Exteriores do Peru

Ministério de Transportes e Comunicações do Peru

Ministério das Obras Públicas, Serviços e Moradia da Bolívia

Coordenador Nacional

José Kinn Franco (Bolívia)
Tel: (5912) 211-4994
jkinn@oopp.gov.bo

Jorge Porfirio Bayona (Peru)
Tel: (511) 623-2459
jbayona@rree.gob.pe

Gerente do Projeto

Gerente a definir (Bolívia)

Nilo Meza (Peru)
Tel: (511) 623-2400 ext. 3218
nmeza@rree.gob.pe

Responsável CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@caf.com

- **Objetivo**

Implementar um centro de controle binacional integrado no passo de fronteira de Desaguadero, para facilitar o trânsito de pessoas, mercadorias e veículos entre o Peru e a Bolívia. Este passo de fronteira é o mais importante entre ambos os países, por o que a partida do CEBAF Desaguadero terá, entre outros, um significativo efeito dinâmico das relações econômicas e comerciais tanto a nível bilateral como regional.

- **Solução proposta**

Construir e operar módulos de controle integrado em cada país, com a modalidade justaposta de cabeceira dupla, os mesmos que, no marco da Decisão 502 da CAN, conformaram o Centro Binacional Integrado de Atenção de Fronteira (CEBAF) na nova Ponte Internacional de Desaguadero.

Assim mesmo, procura-se ter como norma, estandardizar e harmonizar processos e procedimentos administrativos e de registro de informação entre as instituições de ambos países para que operem coordenadamente no passo de fronteira de Desaguadero exercendo um controle integrado do trânsito de pessoas, mercadorias e veículos.

A solução inclui o equipamento adequado para pôr em funcionamento o modelo de controle integrado neste passo fronteiriço, e o apoio á reengenharia e o desenvolvimento dos processos e procedimentos necessários para este efeito.

Procura-se também capacitar aos funcionários responsáveis de exercer os controles sob o novo esquema assim como aos usuários e operadores do passo de fronteira. A participação do setor privado e dos atores sociais relevantes da zona será promovida a fim de contribuir à integração adequada do centro e dos serviços complementários gerados com as atividades econômicas dos povoadores locais.

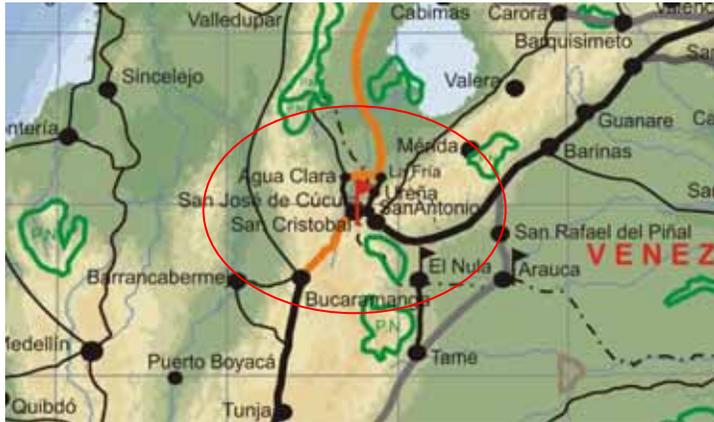
Finalmente, se propor identificar as oportunidades de desenvolvimento logístico na localidade de Desaguadero vinculadas ao passo de fronteira tipo CEBAF, assim como realizar ações concretas que permitam promover o desenvolvimento da oferta local em serviços de apoio ao transportador.

- Estado de situação – 15/04/09

O passo de fronteira Desaguadero inclui a nova Ponte Internacional de Desaguadero, sobre o rio do mesmo nome, entre as povoações homônimas na Bolívia e no Peru. É o passo de fronteira mais importante entre a Bolívia e o Peru. Por Desaguadero transita o 90% do comércio entre ambos países. No contexto de IIRSA, foi selecionado o Passo de Fronteira de Desaguadero como uma das cinco experiências piloto para a modernização do Trânsito Aduaneiro Internacional. Assim mesmo, no processo de agrupamento de projetos, o CEBAF-Desaguadero foi considerado como Projeto Âncora.

No lado peruano, se logrou que a operação de empréstimo por US\$ 4 milhões, administrado ante o BID, se aprove por D.S. 181-2007-EF, fato que ocasionou a assinatura do respectivo contrato entre o Governo do Peru e a entidade mencionada.

Portanto, o projeto conta com financiamento para a construção de modernas instalações de controle fronteiriço, aquisição de equipes e máquinas, assim como para a capacitação dos funcionários. À data, o MRE do Peru, a través da Direção Nacional de Desenvolvimento Fronteiriço, em sua condição de Unidade Executora, iniciou a execução do Projeto implementando a Unidade Coordenadora do Projeto e se encontra realizando atividades relacionadas à etapa preparatória da inversão. Se tem previsto iniciar a execução do projeto a final de 2009 e começos de 2010.



Eixo de Integração

Andino

Grupo 2

Conexão Venezuela - Colômbia -
Equador (rodovia atual)

Países

Colômbia - Venezuela



- Tipo de projeto
Transporte/Passo de Fronteira

- Inversão total estimada
US\$ 2 milhões

- Fontes de financiamento
Pública a través de Organismos
Públicos e Multilaterais

BID

CAF

O monto da inversão estará sujeito ao
resultado dos desenhos.

- Modalidade
Pública

- Conclusão prevista
1º semestre de 2010

- Órgão executor

Ministério de Transporte
da Colômbia

Ministério de Infra-
estrutura da Venezuela

Mesa Binacional de
Transporte Venezuela –
Colômbia

Coordenador Nacional

René Alejandro Cortés (Colômbia)
Tel: (571) 596-0300
rcortes@dnp.gov.co

Jorge Giordani (Venezuela)
Tel: (58212) 507-0772
jgiordani@mpd.gob.ve

Gerente do Projeto

Jorge Pedraza (Colômbia)
Tel: (571) 324-0800
jpedraza@mintransporte.gov.co

Mercedes Sánchez (Venezuela)
Tel: (58212) 201-5970
mersanchez@infraestructura.gob.ve

Responsável CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@caf.com

- **Objetivo**

Facilitar o passo de veículos, mercadorias e pessoas no passo fronteiro Cúcuta-San Antonio/Ureña.

- **Solução proposta**

Implementação dum Sistema Integrado de Controle Fronteiro, conforme à Decisão 502 da CAN. Se procuraria trabalhar com a infra-estrutura existente, pero estabelecendo um Sistema de Controle Integrado que permita que os dados que se manejam sobre os fluxos do passo podam ser compartilhados automaticamente pelas autoridades dos dois países. Sobre a base dos estudos que se realizem, se avaliaria a possibilidade de construir infra-estrutura complementaria adicional.

- **Estado de situação – 16/04/09**

Colômbia propôs uma metodologia de harmonização de procedimentos de controle que está para a discussão com a Venezuela e posterior aprovação conjunta. Assim mesmo, a República Bolivariana de Venezuela está elaborando uma proposta de Acordo Binacional de Transporte Terrestre para pôr a consideração da República da Colômbia.

- **Restrições**

O retiro da Venezuela da CAN gera a necessidade de assinar um acordo binacional de transporte onde deva estabelecer condições para os centros de controle integrado em fronteira (junho 4 de 2007).

Data Limite: 31/12/2007

Situação: PENDENTE

A Venezuela considera revisar o objetivo, solução proposta, etapas críticas e enfoque, em função das Declarações Presidenciais e da criação da Zona de Integração Fronteira entre o Departamento de Norte de Santander e o Estado de Táchira.

Data Limite: 01/10/06

Situação: PENDENTE



Eixo de Integração

Andino

Grupo 4

Conexão Pacífico - Bogotá -
Meta - Orinoco - Atlântico

País

Colômbia - Venezuela



- Tipo de projeto
Transporte/Fluvial

- Inversão total estimada
US\$ 108 milhões

- Fontes de financiamento
Pública a través de Organismos
Públicos e Multilaterais

BID

CAF

Governo do Brasil

Aportes nacionais

- Modalidade
Pública

- Conclusão prevista
Novembro de 2009

- Órgão executor

Ministério de Transporte
da Colômbia

Ministério de Infra-
estrutura da Venezuela

Ministério de Ambiente da
Colômbia

Ministério de Ambiente da
Venezuela

Coordenador Nacional

René Alejandro Cortés (Colômbia)
Tel: (571) 596-0300
rcortes@dnv.gov.co

Jorge Giordani (Venezuela)
Tel: (58212) 507-0772
jgiordani@mpd.gob.ve

Gerente do Projeto

Fidel Bohorquez (Colômbia)
Tel: (571) 324-0800 ext. 1436
fbohorquez@mintransporte.gov.co

Gerente a definir (Venezuela)

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@iadb.org

- **Objetivo**

Desenvolver um corredor intermodal de transporte recuperando a navegabilidade pelo Rio Meta de forma sustentável para incentivar intercâmbios entre regiões da Colômbia e da Venezuela e integrar regiões apartadas aos centros de distribuição e consumo, com o fim de melhorar o nível de vida de seus habitantes.

- **Solução proposta**

O projeto compreende:

No ambiental:

Gestão ante as entidades ambientais competentes para a adoção de Programas e Planes de Manejo Ambiental da Bacia do Rio Meta, assim como de seus afluentes com fundamento num Diagnóstico Ambiental da Bacia.

Execução das ações identificadas nos Planes de Manejo Ambiental e nos Estudos de Impacto Ambiental para o projeto de recuperação da Hidrovia.

Na Hidrovia:

Execução de obras de canalização para garantir a navegabilidade de embarcações durante a maior parte do ano. Posteriormente, obras de manutenção consistentes em sinalização, destronque, limpeza e dragagens de manutenção, assim como atividades de monitoramento do canal e das obras construídas.

Em portos: construção de portos de transferência e de cais regionais.

Em transporte: incentivar a conformação de empresas de transporte eficientes de acordo com a demanda.

- **Estado de situação – 16/04/09**

O documento Conpes 3393 de 2005, declarou como estratégico para o país, o projeto para a recuperação da navegabilidade do rio Meta e aprovou recursos por US\$ 19 milhões, para executar as seguintes obras:

Atualização de desenhos e construção do Cais La Banqueta: Conta com licencias ambientais. Terminou-se a barragem e continua com os recheados. Falta o cerramento definitivo do cais e do acesso de barcos menores (US\$ 3,5 milhões). Com os recursos atribuídos ao projeto somente alcança a executar a barragem, rampas e pátios de manobras.

Data de Inicio: dezembro 2006 - Data Finalização: setembro 2009. Avanço: 90%

Estudos, desenhos e ampliação do Cais de Cabuyaro: se terminaram todas as atividades do cais e se construíram as placas de aproximação ao cais, os hexápodes e empedrado dos acessos. (US\$ 1,3 milhões). Data Inicio: janeiro 2007 - Data Finalização: maio 2009. Avanço 90%.

Estudo para o melhoramento e ampliação do Cais de Puerto Carreño: culminados estudos e desenhos. Se terminou o pilotagem do cais de carga, a construção do cais flutuante e a construção da passarela do cais flutuante. Se continua com a fundida da placa superior do cais e com os recheados (US\$ 2,2 milhões) Data Inicio: fevereiro 2007 - Data Finalização: abril 2009. Com os recursos atribuídos ao projeto se alcança a executar a pilotagem, a plataforma e as defesas do cais de carga. Recheado de parte do pátio de

manobras e construção de rampa do pátio. Construção de cais flutuante novo para passageiros, o qual vai-se deixar instalado. Avanço: 60%.

Estudo, desenho e melhoramento via de acesso Cais La Banqueta: finalizados os estudos. As atividades se concentraram, em maior parte, na ampliação da via no setor do Baixo do Rio Meta, K18 ao K22+180, e na conformação e afirmado da via desde o K4+000 ao K22+180.

Se construíram obras de drenagem ao longo do corredor rodoviário, compostas da seguinte maneira: 9 boxes de 3 x 3 duplo, 1 boxe de 3 x 3 simples, 1 boxe múltiplo de 4 luzes e 14 ampliações para os bueiros existentes.

Conformação de depósitos. Se iniciou com a conformação da zona de depósito da Hacienda La Nirvana (Fazenda La Nirvana) K5 + 600 margem esquerdo. Colocação de macadame em 16 quilômetros da via. Os recursos atribuídos somente alcançam para deixar a via a nível de macadame. (USD\$ 6,5 milhões).

Data de início: Dezembro 2006. Data Finalização: julho 2009. Avanço: 88%.

Construção obras de canalização Río Meta: monitoramento do rio entre Cabuyaro e a desembocadura do Río Manacacías.

Monitoramento do setor do rio entre Cabuyaro e a desembocadura do Río Manacacías (135 km aprox.), com o fim de cumprir a licença ambiental (prévio ao início dos trabalhos).

Construção das seguintes estruturas numa espécie de bambu (guadua), de trava de braços (só trava para águas baixas): 1, 1A, 2 e 3.

Localizadas entre o município de Cabuyaro e águas abaixo do Cais de carga La Banqueta.

Construção de mais de 21 corpos de estruturas submergidas, cada corpo constituído por 6 a 8 unidades de estrutura de 3 m de longitude cada unidade (em guadua).

Elaboração e colocação de 941 cruzetas tipo Kellener, o Jacks.

Atualmente se adianta a estrutura de trava número 4, no setor de El Arenal, que tem uma longitude de mais de 600 m de longo.

Se fez a 2da. Campanha hidrossedimentológica que deu resultados muito favoráveis nas obras construídas (US\$ 5,2 milhões). Data de Início: fevereiro 2007 – Data Finalização: agosto 2009. Avanço: 66%.

• Restrições

Necessidade de entrar em consenso entre ambas as partes respeito da solução proposta do projeto.

Data limite: 02/01/2007

Situação: **PENDENTE**

Consecução de recursos para a construção das obras.

Data limite: 12/01/2006

Situação: **SUPERADA**



Eixo de Integração

Amazonas

Grupo 1

Acesso à Hidrovia do Putumayo

País

Colômbia



- **Tipo de projeto**

Transporte/Rodovia

- **Inversão total estimada**

US\$ 332 milhões

- **Fontes de financiamento**

Por definir as fontes internacionais com contrapartida nacional proveniente do tesouro colombiano

- **Modalidade**

Pública/Privada

- **Conclusão prevista**

Dezembro de 2014

- **Órgão executor**

Ministério de Transporte da Colômbia

Instituto Nacional de Vias da Colômbia

Coordenador Nacional

René Alejandro Cortés
Tel: (571) 596-0300
rcortes@dn.gov.co

Gerente do Projeto

María Cecilia Alsina
Tel: (571) 428-1998
malsina@invias.gov.co

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@iadb.org

- **Objetivo**

Propiciar uma maior integração da rede de infra-estrutura de transporte da Colômbia com o Equador, o Peru e o Brasil, mediante o melhoramento da comunicação por via terrestre entre os países, que permita consolidar o corredor de transporte intermodal Tumaco-Puerto Asís-Belem do Pará, como um mecanismo eficiente na promoção do desenvolvimento do sul da Colômbia e o norte do Equador, o Peru e o Brasil, fortalecendo o comércio entre os países do Eixo do Amazonas.

- **Solução proposta**

A Rodovia Pasto-Mocoa, denominada Projeto Âncora, faz parte do corredor intermodal Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís-Belem do Pará (Brasil), e uma vez concluídas as obras de construção e melhoramento que requer a via, permitirá configurar o corredor de transporte que atravessa Sul América de ocidente ao oriente, e promoverá o desenvolvimento da infra-estrutura de transporte, energia e comunicações sob uma visão regional, procurando a integração física dos 12 países sul-americanos e o sucesso dum padrão de desenvolvimento territorial equitativo e sustentável.

O Projeto se implementará mediante a execução de obras de construção, melhoramento e pavimentação da via Pasto-Mocoa, em duas etapas:

A primeira, corresponde ao melhoramento, retificação, pavimentação e manutenção da via atual entre Pasto-Mocoa que atualmente tem uma longitude de 143 km a qual se está executando por parte do Instituto Nacional de Vias (INVIAS).

A segunda etapa, consiste na construção da variante entre San Francisco e Mocoa (setor que atualmente tem uma longitude de 78 km em muito más condições de superfície e alinhamento) e que terá uma longitude aproximada de 47 km. Se estima o custo da variante de US\$ 150 milhões.

- Estado de situação – 16/04/09

A rodovia Pasto - Mocoa atualmente tem uma longitude aproximada de 145 km e se espera que uma vez finalizado o projeto sua longitude se reduza a 114 km.

Estudos de Engenharia fase III e Estudos de Impacto Ambiental (EIA) para a construção da variante San Francisco - Mocoa: atualização e complementação de estudos. Acompanhamento e assessoria técnica a INVIAS para a socialização com comunidades e obtenção de licenciamento ambiental. (US\$ 3 milhões - recursos Nação). Início: dezembro 2006 - Fim: julho 2008. Respeito a este ponto se obteve a licença ambiental a finais de 2008 e concluíram os Estudos de Impacto Ambiental (EIA).

Avaliação Ambiental Regional (EAR): Análise de impactos acumulativos e sinérgicos por aumento do tráfego no corredor. Oportunidades de gestão ambiental e sócio cultural (US\$ 152 milhões - recursos BID). Início: julho 2007 - Fim: março 2008. Esta Avaliação já se realizou.

Plano Básico de Manejo Ambiental e Social (PMAS) da reserva florestal - bacia alta Rio Mocoa: Definir ferramentas para administração e controle da reserva florestal. Medidas e especificações técnicas para o desenho construção e operação da variante. (US\$ 730.000 - recursos BID). Início: março 2007 - Fim: junho 2008.

O PMAS já finalizou. Supervisão Plano de Manejo Ambiental: sustentabilidade das medidas recomendadas nos estudos. (US\$ 92.000 - 39% recursos BID). Início: junho 2007 - Fim: dezembro 2008.

Factibilidade Econômica e Linha Base: análise benefício/custo da construção e operação da variante. Estudos de tráfego detalhados (US\$ 185.000 - recursos BID) Início: junho 2008.

Programa de reassentamento: Relocalização de deslocados pelo Governo Local. Possível financiamento do estudo. (US\$ 150.000) Início: junho 2007.

Atualmente se executa o melhoramento da rodovia Pasto - Mocoa, Setor El Encano – Santiago, por valor de \$ 44.601,1 milhões, cujo inicio se deu em 1 de março de 2007 e tem prevista seu acabamento em 30 de abril de 2009. A fevereiro 28 de 2009 apresenta avance de 17,62 km de pavimento.

- Restrições

Socialização do projeto Fase I
Data Limite: 1/12/2007
Situação: **SUPERADA**

Licença Ambiental
Data Limite: 31/12/2007
Situação: **SUPERADA**



Eixo de Integração

Amazonas

Grupo 3

**Acesso à Hidrovia do Huallaga -
Marañón**

País

Peru (Brasil)



- **Tipo de projeto**
Transporte/Rodovia
- **Inversão total estimada**
US\$ 338 milhões
- **Fontes de financiamento**
**Pública e Privada a través de
Concessionários, Organismos
Públicos e Multilaterais**

Caso a Rodovia Paita - Yurimaguas, o financiamento lhe corresponde à Empresa Concessionária IIRSA Norte S.A., projeto que será repagado pelo estado peruano por um período de 25 anos. Se tem previsto entregar em concessão o Puerto de Paita (Porto de Paita) por o que a obtenção do financiamento lhe corresponderia ao setor privado. Os estudos para os projetos logísticos e fluviais são administrados a través de fundos públicos.

- **Modalidade**
Pública/Privada
- **Conclusão prevista**
Dezembro de 2012
- **Órgão executor**
**Ministério de Transportes
e Comunicações do Peru**
**Autoridade Portuária
Nacional do Peru (APN)**
**Agencia de Promoção da
Inversão Privada
(PROINVERSIÓN) - Peru**
**Empresas concessionárias
de rodovias**

Coordenador Nacional

Jorge Porfirio Bayona
Tel: (511) 623-2459
jbayona@rree.gob.pe

Gerente do Projeto

Henry Zaira
Tel: (511) 615-7800
hzaira@mtc.gob.pe

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@iadb.org

- **Objetivo**

Melhorar a infra-estrutura e a operação do eixo intermodal, promovendo a modernização dos serviços logísticos e os portos que operam ao longo do mesmo para assim consolidar o corredor de integração costa-serra-selva da região norte do Peru e sua complementaridade regional com o Estado de Amazonas do Brasil, e assim impulsar o comércio internacional.

- **Solução proposta**

Reabilitar e melhorar a infra-estrutura rodoviária existente no Eixo Paita-Tarapoto-Yurimaguas, provendo de forma complementar os serviços necessários para um eficiente fluxo de carga e pessoas.

Modernizar os portos de Paita, Iquitos e Yurimaguas, promovendo a inversão e gestão privada a fim de aumentar sua produtividade.

Estabelecer as Zonas de Atividades Logísticas de Paita e Iquitos, promovendo a inversão e gestão privada com o fim de organizar e otimizar as atividades e processos das cadeias logísticas implicadas.

Avaliar e implementar o Projeto da Hidrovia Norte.

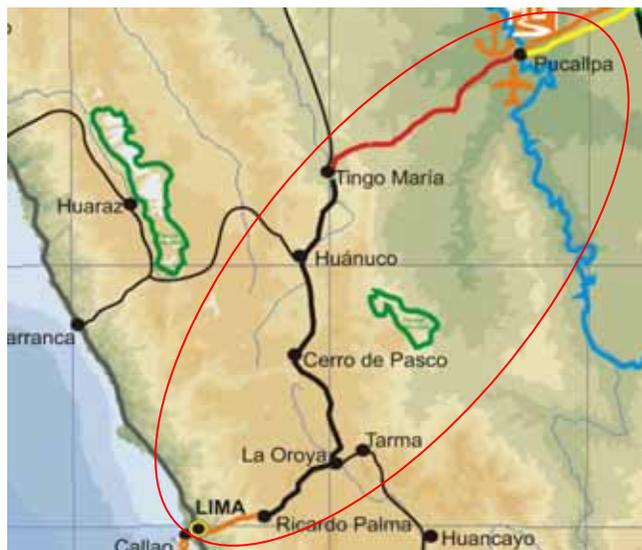
- **Estado de situação – 15/04/0**

Entre abril de 2006 e abril de 2007 se reabilitaram os trechos Paita - Piura (54 km) e Piura - Dv Olmos (168 km), com uma inversão de US\$ 77,2 milhões. Em abril de 2008 se iniciaram as obras da segunda etapa, que compreende trabalhos de defesas ribeirinhas, estabilização de taludes, melhoramento de obras de arte e drenagem, proteção ambiental, reconstrução de 5 pontes e reabilitação da pasta asfáltica em setores críticos nos trechos Corral Quemado - Rioja e Rioja - Tarapoto. As obras da segunda etapa devem culminar em abril de 2010.

Ao mês de fevereiro de 2009 as obras no trecho Rioja - Corral Quemado tem um avanço físico de 38,3% e no trecho Rioja - Tarapoto 75,6%.

Respeito ao Porto de Paita, em 11 de abril de 2008, PROINVERSION convocou a concurso de Projetos Integrados para a concessão do TP de Paita. Em 31 de março de 2009, se adjudicou a Buena Pro (Boa Pro) ao Consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (Consorcio Terminais Portuários Euroandinos) (TPE). As inversões (US\$ 127,8 milhões para a primeira e segunda etapa) estabelecida no contrato, assim como US\$ 100 milhões (execução de obras complementarias) estarão destinadas à construção dum novo cais e pátio de containeres e a aquisição de guias pòrtico e de cais.

Assim mesmo, a fim de complementar o desenvolvimento do porto de Paita, PROINVERSION, elaborou (em 2008) o estudo de factibilidade "Zonas de Atividades Logísticas de Paita" conforme com o estudo, se requiere uma inversão de US\$ 47 milhões.

**Eixo de Integração****Amazonas****Grupo 4****Acesso à Hidrovia do Ucayali****País****Peru (Brasil)**• **Tipo de projeto****Transporte/Rodovia**• **Inversão total estimada****US\$ 542,8 milhões**• **Fontes de financiamento****Pública e Privada a través de Concessionários e Organismos Públicos**

As inversões requeridas na rodovia Lima-Pucallpa e no Cais Sul do Puerto del Callao se realizarão a través do sector privado via concessões. Os estudos e o acesso à hidrovia se executarão com fundos públicos, ao igual que os Centros Logísticos, se for necessário.

• **Modalidade****Pública/Privada**• **Conclusão prevista****Dezembro de 2014**• **Órgão executor****Ministério de Transportes e Comunicações do Peru****Autoridade Portuária Nacional do Peru (APN)****Empresas concessionárias de rodovias, portos e centros logísticos do Peru****Coordenador Nacional**

Jorge Porfirio Bayona
Tel: (511) 623-2459
jbayona@rree.gob.pe

Gerente do Projeto

Henry Zaira
Tel: (511) 615-7800
hzaira@mtc.gob.pe

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlost@iadb.org

- **Objetivo**

Incrementar a competitividade da via de integração costeira-serra-selva no corredor central do território peruano, interconectando o principal centro urbano industrial do país, sua zona central e os Estados de Acre e Amazonas do Brasil, assim como impulsionar a interconexão do interior do continente com a Bacia do Pacífico.

- **Solução proposta**

Dotar duma adequada infra-estrutura rodoviária ao eixo Lima – Tingo María – Pucallpa e serviços necessários para um eficiente fluxo veicular. Modernizar os portos do Callao e Pucallpa (modernização com uma inversão aproximada de US\$ 16,7 milhões), principalmente a través da inversão privada, a fim de aumentar sua competitividade.

Estabelecer um Centro Logístico Intermodal em Pucallpa, a fim de facilitar os fluxos de carga e armazenagem, reabilitando e melhorando os níveis de asfaltado, assim como trabalhos de obra de arte, sistemas de drenagem e estabilização de taludes.

- **Estado de situação – 15/04/09**

Se culminaram os seguintes trechos: Tingo María – Puente Pumahuasi (15,2 km); Puente Chino - Aguaytía (42,3 km), Aguaytía - San Alejandro (50,5 km) e Neshuya - Pucallpa (58,8 km) com uma inversão total de US\$ 152 milhões.

Estão em execução os trechos Puente Pumahuasi - Puente Chino (36,6 km) e San Alejandro - Neshuya (50,1 km) com uma inversão total de US\$ 127 milhões, previstos concluir em dezembro de 2009.

A rodovia Tingo María - Aguaytía - Pucallpa faz parte da concessão do Eixo Amazonas Centro Lima (Ricardo Palma) - La Oroya - Pucallpa, cuja nova convocatória e adjudicação está prevista realizar em 2009.

Em relação ao Puerto de Pucallpa, PROINVERSION iniciou o processo de promoção para a entrega em concessão ao setor privado. Se estima adjudicar em IV trimestre de 2009.

Assim mesmo, PROINVERSION continua atualizando o estudo de viabilidade econômica financeira do projeto, para determinar o monto de co-financiamento do Estado.

Está em processo de taxaço os imóveis que serão matéria de expropriação.



Eixo de Integração

Amazonas

Grupo 2

Acesso à Hidrovia do Napo

País

Equador



- Tipo de projeto

Transporte/Porto

- Inversão total estimada

US\$ 314,2 milhões

- Fontes de financiamento

Pública e Privada a través de Concessionários, Organismos Públicos e Multilaterais

Recursos públicos e de Organismos Financeiros Internacionais (CAF / BID). Eventual obtenção de recursos do setor privado na medida que os estudos indiquem possível concessão do porto.

- Modalidade

Pública/Privada

- Conclusão prevista

Dezembro de 2012

- Órgão executor

Governo do Equador

Ministério de Transportes e Obras Públicas do Equador

Coordenador Nacional

Fernando Salgado
Tel: (5932) 222-4730
fsalgado@mtop.gov.ec

Gerente do Projeto

Fernando Salgado
Tel: (5932) 222-4730
fsalgado@mtop.gov.ec

Responsável CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@caf.com

- **Objetivo**

Facilitar o comércio entre os países das Bacias do Pacífico e da Bacia Amazônica, fomentando um desenvolvimento sustentável nas províncias equatorianas de: Esmeraldas, Manabí, Guayas, El Oro, Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Sucumbios, Orellana, Napo; no Peru: Departamento de Loreto; na Colômbia: Departamentos de Nariño e Putumayo; e no Brasil: o Estado de Amazonas.

- **Solução proposta**

Construção do porto fluvial de transferência de carga de alta eficiência e rendimento sobre a margem esquerda do Río Napo (Rio Napo), setor do Belén nas Províncias Equatorianas de Orellana/Sucumbios, para o que se requerem obras complementarias como o melhoramento da rodovia Shushufindi-El Triunfo-Belén a que conectarão a rede rodoviária estatal com o mencionado sitio do porto; assim como, a dotação de energia elétrica e telecomunicações necessárias para a operação do porto.

As facilidades portuárias se construirão no sitio El Belén, numa área de 160 mil m² que constará de: cais, terminal polivalente, terminal de graneis sólidos, terminal de carga perigosa, área de consolidação e desconsolidação de contêineres, área de administração, equipamento portuário, área aduaneira, capitania, migração, seguridade, controles fitossanitários e um centro logístico que dinamizará o fluxo comercial.

- **Estado de situação – 16/04/09**

Se definiu como projeto prioritário o Eixo Multimodal Manta-Manaos, no qual se identifica o Puerto Francisco de Orellana. De modo que, se reformularão as prioridades e objetivos do projeto.

A importância deste projeto se consolida na integração física entre o Puerto de Manta (Porto de Manta) no Equador e a cidade de Manaus no Brasil, o que permitirá a integração das regiões amazônica e andina, ademais de facilitar a interconexão bioceânica.

O Eixo Multimodal Manta-Manaos significa a implantação de um corredor de comércio e desenvolvimento sustentável, o qual se baseia num sistema de transporte multimodal (rodoviário, fluvial e aéreo).

Se remeti ao BID a comunicação mediante a qual autoriza-se a que este organismo proceda a realizar os documentos contratuais e processos de contratação para os estudos de navegabilidade do Rio Napo.

Com data 31 de outubro, o Sr. Ministro de Transportes e Obras Públicas enviou ao BID a comunicação de Não Objeção, a qual permitirá a dito organismo convocar às firmas consultoras dos países membros do Banco, para que participem nos Estudos de Navegabilidade, com o qual se começaria com o projeto Francisco de Orellana e permitirá projetar-nos aos estudos do projeto.

O BID informou sobre a lista de boa fé das companhias que participaram na licitação e que a fim do mês de março se estará adjudicando, com o que se iniciarão os estudos.

Finalmente se informa por parte do BID, a definição da empresa consultora "SERMAN-CSI" consórcio Uruguaio-Argentino com o qual se espera em próximos 8 dias a assinatura do contrato e o inicio dos estudos de navegabilidade do Rio Napo.

Pavimentação Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco



Eixo de Integração
Peru–Brasil–Bolívia

Grupo 1

**Corredor Porto Velho - Rio Branco
- Puerto Asís - Puerto Maldonado -
Cusco/Juliaca - Portos do
Pacífico**

País

Peru (Brasil)



- **Tipo de projeto**

Transporte/Rodovia

- **Inversão total estimada**

US\$ 1.053 milhões

- **Fontes de financiamento**

**Pública e Privada a través de
Concessionários, Organismos
Públicos e Multilaterais**

Se tem previsto que os projetos sejam financiados pelas empresas concessionárias para cada trecho, o projeto será repagado pelo Estado num período de 25 anos.

- **Modalidade**

Pública/Privada

- **Conclusão prevista**

Julho de 2010

- **Órgão executor**

Governo do Peru

**Ministério de Transportes
e Comunicações do Peru**

**Agência de Promoção da
Inversão Privada**

**Organismo Supervisor da
Inversão em Infra-
estrutura de Transporte
de Uso Público (OSITRAN)**

**Empresas concessionárias
de rodovias do Peru**

Coordenador Nacional

Jorge Porfirio Bayona
Tel: (511) 623-2459
jbayona@rree.gob.pe

Gerente do Projeto

Henry Zaira
Tel: (511) 615-7800
hzaira@mtc.gob.pe

Responsável CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra
Tel: (571) 313-2311
juan.saavedra@caf.com

- **Objetivo**

Melhorar e reabilitar a infra-estrutura rodoviária da macro região sul do Peru que conecta ao país com os Estados de Acre e Rondonia pertencentes ao Brasil, procurando facilitar os fluxos de passageiros e carga entre ditas regiões e sua saída aos mercados internacionais a través da Bacia do Pacífico, impulsionando assim o processo de integração regional.

- **Solução proposta**

Executar as obras de pavimentação dos trechos Urcos - Pte. Inambari, Pte. Inambari - Iñapari e Pte. Inambari - Azangaro.

Reabilitar o asfaltado nos trechos rodoviários de San Juan de Marcona - Urcos e Matarani - Juliaca - Azángaro/Ilo - Puno - Juliaca.

Dotar a via da infra-estrutura necessária para brindar os serviços de maneira eficiente e permitir um serviço de qualidade para os usuários.

- **Estado de situação – 15/04/09**

As obras de melhoramento a nível de asfalto nos trechos 2, 3 e 4 da Rodovia Interoceânica se iniciaram contratualmente no mês de julho de 2006, por um período total de 48 meses. À data se concluíram as obras da primeira etapa e se encontram em execução as obras da segunda etapa.

Ao mês de fevereiro de 2009 se conta com 556 km, com pasta asfáltica, que representa o 55% da longitude total dos três trechos (1.009 km). Estão programadas concluir as obras em julho de 2010. A inversão atualizada das obras acende a US\$ 1.342 milhões.

De outro lado, no trecho Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari está em execução a ponte Billingurst sobre o Rio Madre de Dios (772 m de longitude e uma inversão de US\$ 26 milhões). Em novembro de 2007 se suspendeu a execução da obra por no contar oportunamente com a estrutura metálica completa.

Em 2008, se convocou a licitação a montagem da ponte, mas o processo foi declarado deserto ao não apresentar-se proponentes. Atualmente se vem preparando uma convocação. Se estima iniciar as obras no II semestre de 2009 e concluir a fines de 2010. O custo da montagem acende a US\$ 7,6 milhões.

Se deve destacar que nos trechos melhorados o nível do tráfico se incrementou de modo notável (no trecho Urcos - Puerto Maldonado até um 500%) e se reduziram significativamente os tempos da viagem (50% em metade).



Eixo de Integração
Peru-Brasil-Bolívia

Grupo 1

Corredor Porto Velho - Rio Branco
- Puerto Asís - Puerto Maldonado -
Cusco/Juliaca - Portos do Pacífico

Países

Brasil - Peru



- Tipo de projeto

Transporte/Ponte

- Inversão total estimada

US\$ 12 milhões

- Fontes de financiamento

Pública a través de Organismos Públicos

Recursos do Governo do Brasil (Ministério de Transportes / Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes) e contrapartida do Governo do Estado do Acre.

- Modalidade

Pública

- Conclusão prevista

Ponte concluído em janeiro de 2006

- Órgão executor

Departamento de Rodovias de Acre do Brasil (DERACRE)

Coordenador Nacional

Afonso Oliveira de Almeida (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

Jorge Porfirio Bayona (Peru)
Tel: (511) 623-2459
jbayona@rree.gob.pe

Gerente do Projeto

María Lúcia Barillo (Brasil)
Tel: (5561) 3311-7766/7237
lucia.barillo@transportes.gov.br

Nilo Meza (Peru)
Tel: (511) 623-2400 ext. 3218
nmeza@rree.gob.pe

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@iadb.org

- **Objetivo**

Impulsionar o desenvolvimento da infra-estrutura física e a integração transfronteiriça em América do Sul, ademais de proporcionar ao Brasil, à macro região sul do Peru o acesso aos portos marítimos peruanos de Ilo, Matarani e San Juan, no Pacífico e vice-versa.

Implementar centros de controle fronteiriço com sistemas de controle integrado em ambos os lados da ponte sobre o Rio Acre.

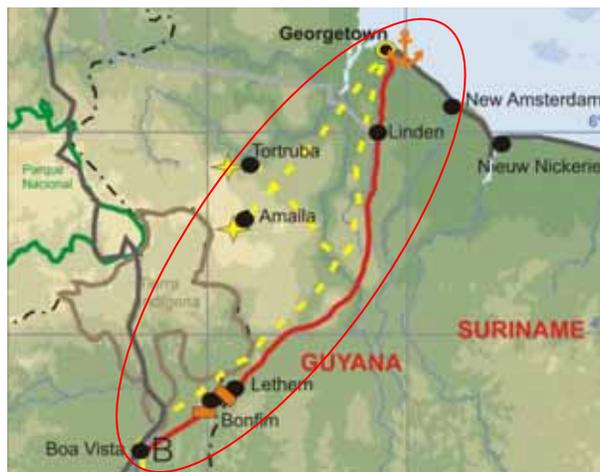
- **Solução proposta**

Construção duma ponte internacional sobre o Rio Acre, rodovia BR-317, entre as cidades de Asís (Brasil, Estado do Acre) e Iñapari (Peru, Madre de Dios), incluindo seus acessos e obras complementarias. Construir Centros de Controle Fronteiriço em ambos os lados da ponte adequados à implementação de sistemas de controle integrado.

- **Estado de situação – 15/04/09**

Ponte finalizado e inaugurado no dia 21 de janeiro de 2006.

Rodovia Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1º Etapa: Estudos)



Eixo de Integração

Escudo Guayanés

Grupo 2

Interconexão Brasil - Guiana

Países

Brasil - Guiana



- Tipo de projeto

Transporte/Rodovia

- Inversão total estimada

US\$ 3,3 milhões

- Fontes de financiamento

Pública a través de Organismos
Públicos e Multilaterais

- Modalidade

Pública

- Conclusão prevista

2º semestre de 2008

- Órgão executor

Ministério das Obras
Públicas e Comunicações
da Guiana

Coordenador Nacional

Afonso Oliveira de Almeida (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

Keith George (Guiana)
Tel: (592) 223-0714
kgeorge@minfor.gov.gy

Gerente do Projeto

María Lúcia Barillo (Brasil)
Tel: (5561) 3311-7766/7237
lucia.barillo@transportes.gov.br

Leon Goring (Guiana)
Tel: (592) 225-9868 ext. 113
lgoring@ewirelessgy.com

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlost@iadb.org

- **Objetivo**

Prover uma conexão no transporte entre o Brasil e a Guiana para facilitar o comércio e o intercâmbio cultural entre os dois países. O melhoramento desta rodovia interconectará e facilitará o comércio com o Estado de Roraima no Brasil e também proverá uma completa integração dos países no Eixo do Escudo Guayanés já que intersecta com a rede de transporte este - oeste proposta, unindo a Venezuela com a Guiana, o Suriname e a Guiana Francesa.

- **Solução proposta**

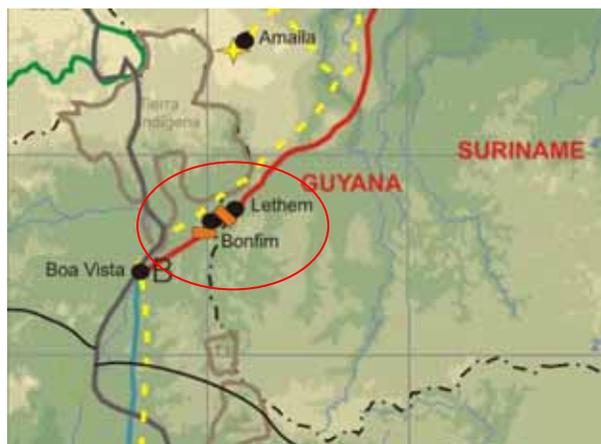
Pavimentar a rodovia existente entre Lethem (Guiana), localizada na fronteira do Estado brasileiro de Roraima com Linden. A Agenda de Implementação considera somente a primeira fase deste importante projeto, que se limita à atualização dos estudos de factibilidade e ambientais e ao desenho de engenharia do trecho Lethem-Georgetown.

- **Estado de situação – 09/05/08**

O Governo de Guiana considera importante completar a primeira etapa que consiste na atualização dos estudos de factibilidade e ambientais e completar os estudos de engenharia. O contrato pelo estudo de pre-factibilidade (Etapa I) está avançando a cargo de Mott MacDonald em associação com CEMCO Inc. Resultados esperados: opções técnicas e de custo, alternativas de factibilidade, fatores ambientais e sociais, mecanismos de financiamento e termos de referência para os estudos de factibilidade.

Se prevê começar com o estudo de factibilidade em 5 de novembro de 2008.

Nota: Situação não atualizada em 2009.



Eixo de Integração

Escudo Guianês

Grupo 2

Interconexão Brasil - Guiana

Países

Brasil - Guiana



- Tipo de projeto

Transporte/Ponte

- Inversão total estimada

US\$ 10 milhões

- Fontes de financiamento

Pública a través de Organismos Públicos

Ministério de Transportes do Brasil

- Modalidade

Pública

- Conclusão prevista

Ponte concluído em julho de 2008

- Órgão executor

Corpo de Engenheiros do Exército do Brasil

Coordenador Nacional

Afonso Oliveira de Almeida (Brasil)
Tel: (5561) 3429-4929/4
afonso.almeida@planejamento.gov.br

Keith George (Guiana)
Tel: (592) 223-0714
kgeorge@minfor.gov.gy

Gerente do Projeto

María Lúcia Barillo (Brasil)
Tel: (5561) 3311-7766/7237
lucia.barillo@transportes.gov.br

Leon Goring (Guiana)
Tel: (592) 225-9868 ext. 113
lgoring@ewirelessgy.com

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@iadb.org

- **Objetivo**

A construção da ponte internacional sobre o Rio Takutu tem por objetivo permitir a interconexão rodoviária entre o Brasil e a Guiana, para atender as necessidades do tráfego e intercâmbio comercial entre os dois países, com benefícios diretos nas povoações vizinhas, como um desaguamento da produção regional a outros mercados.

- **Solução proposta**

Construção duma ponte rodoviária internacional sobre o Rio Takutu, unindo Bonfim no Brasil a Lethem na Guiana com 230 m de extensão e 14 m de largo incluindo a pista de mão esquerda nos respectivos acessos. Essa obra forma parte do traçado da BR-401 (Boa Vista/Bonfim/Normandia), rodovia federal brasileira no Estado de Roraima.

- **Estado de situação – 21/04/09**

Obra da Ponte Concluída em julho de 2008.

Resta a conclusão da pavimentação do acesso de uma milha do lado guianês e do viaduto de mão inversa para garantir a seguridade do tráfego.



Eixo de Integração

Escudo Guianês

Grupo 3

Interconexão Venezuela (Ciudad Guayana) - Guiana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo)

Países

Guiana - Suriname - Venezuela



- **Tipo de projeto**

Transporte/Rodovia

- **Inversão total estimada**

US\$ 0,8 milhões

- **Fontes de financiamento**

Pública a través de Organismos Públicos e Multilaterais

Só o trecho 2 (San Martín de Turumbang–Linden) conta com financiamento para o estudo de prefactibilidade e impacto ambiental, por parte da CAF, no marco dum Convenio de Empréstimo.

- **Modalidade**

Pública

- **Conclusão prevista**

Pendente

- **Órgão executor**

Ministério de Infra-estrutura da Venezuela

Ministério de Transporte da Guiana

Comissão Técnica Binacional Venezuela - Guiana

Coordenador Nacional

Keith George (Guiana)

Tel: (592) 223-0714

kgeorge@minfor.gov.gy

Robby D. Ramlakhan (Suriname)

Tel: (597) 472-174

robbyramlakhan@yahoo.com

Jorge Giordani (Venezuela)

Tel: (58212) 507-0772

jgiordani@mpd.gob.ve

Gerente do Projeto

Leon Goring (Guiana)

Tel: (592) 225-9868 ext. 113

lgoring@ewirelessgy.com

M. Hoebba (Suriname)

Tel: (597) 494-526

odnctw@yahoo.com

Mercedes Sánchez (Venezuela)

Tel: (58212) 201-5970

mersanchez@infraestructura.gob.ve

Responsável CCT (CAF)

Juan Carlos Saavedra

Tel: (571) 313-2311

juan.saavedra@caf.com

• Objetivo

Criar um corredor rodoviário de integração: interconexão Venezuela (Ciudad Guayana)-Guiana (Georgetown)-Suriname (Paramaribo) para aumentar o intercâmbio comercial via rodoviária entre estes países, permitindo a consolidação dum sistema integral de transporte para atender as necessidades da região. Proposta da Venezuela: ampliar o objetivo mais lá do intercâmbio comercial "para promover a integração, o desenvolvimento humano e o intercâmbio comercial".

• Solução proposta

O projeto consiste na construção, reabilitação e/o melhoras de vários segmentos da rodovia e suas respectivas obras de arte. Na Agenda de Implementação Consensuada se contempla como primeira etapa a elaboração de estudos de factibilidade e impacto ambiental de acordo com os requerimentos específicos de cada país.

O projeto está integrado pelos seguintes trechos:

- Ciudad Guayana–Tumeremo-San Martín de Turumbang: melhoramento na via existente.
- San Martín de Turumbang-Bártica (293 km): Construção de rodovia. Se tem previsto iniciar como primeira etapa o estudo de prefactibilidade e impacto ambiental do trecho rodoviário San Martín de Turumbang-Eterinbang-Bártica, baseando-se no traçado preliminar existente. Este trecho envolve à Venezuela e à Guiana, nele se desenvolve o traçado definitivo apresentando as alternativas de rodovias (ao menos 2), cuja avaliação comparativa técnico-econômica e ambiental, se fará ao final da etapa preliminar do estudo.

- Bártica-Linden: melhoramento na via existente e construção de dois novos pontes sobre os rios Mazaruni e Esequibo e melhoramento da ponte existente sobre o Rio Demerara.

- Linden-Orealla: construção de nova via e ponte sobre o Rio Berbice.

- Orealla-Apura: construção duma nova ponte sobre o Rio Corentyne.

- Apura-Paramaribo: reabilitação e melhoras de 375 km de rodovias.

O Eixo do Escudo Guianês foi reestruturado na reunião de trabalho de GTE (IIRSA) dos Eixos Andino, Amazonas e Escudo Guianês, celebrada do 1 ao 4 de junho de 2004 na cidade de Bogotá, Colômbia, com a participação de 8 países e representantes das instituições do Comitê de Coordenação Técnica (CCT).

Nesta reunião se expôs e aprovou incorporar à trajetória do Eixo do Grupo 3 no trecho Linden-Orealla-Apura-Paramaribo, integrando assim à Suriname ao Eixo do Escudo Guianês.

Assim mesmo, se amplia a integração com o Brasil mediante a incorporação às regiões de Roraima e do Amazonas, ao interconectar com o corredor rodoviário existente Manaus-Boa Vista-Santa Elena de Uairén-Ciudad Guayana; e aos mercados internacionais por sua vinculação ao sistema integral de transporte que possui e tem previsto desenvolver a República Bolivariana da Venezuela mediante a execução dos projetos Porto de Águas Profundas no Estado do Sucre e Sistema Ferroviário Trecho Porto Ordaz-Maturín-Norte do Estado do Sucre.

A relevância do projeto radica em que promove a integração física de quatro países: a Venezuela, a Guiana, o Suriname e o Brasil.

A rodovia dentro do território da Venezuela que abarca especificamente a Zona de Reserva Florestal do Imataca, conforme estudos realizados a esta zona pela Corporação Venezuelana de Guiana (CVG), em principio não apresenta maior problema de impacto ambiental, contudo, o estudo de prefactibilidade determinará o impacto que a execução da rodovia geraria na região.

Observação da Venezuela: deve atualizar-se o trecho objeto do estudo: San Martín de Turumbang-Eterinbang-Bártica-Rockstone-Linden, em função do acordado entre a Venezuela e a Guiana na reunião do Comitê Técnico Venezuela-Guiana celebrada em Georgetown, Guiana, do 15 ao 16 de junho de 2004.

Observação da Guiana: estamos de acordo com a nota "Observação 16 junho de 2004". Informamos, contudo, que os Termos de Referencia apresentados por a Guiana em fevereiro de 2006 incluem considerações de traçados alternativos para a rodovia.

• Estado de situação – 30/04/08

Se encontra à espera da definição da "forma de seleção" de empreiteiros ou consultores para avançar na contratação dos estudos, requerendo para tal efeito, uma reunião entre ambas as partes (Tramo Guiana-Venezuela).

Nota: Situação não atualizada em 2009.

Melhora na Via Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina e Cruce Internacional sobre o Rio Marowijne



Eixo de Integração

Escudo Guianês

Grupo 4

Interconexão Guiana -
Suriname - Guiana Francesa -
Brasil

Países

Guiana - Suriname



- **Tipo de projeto**
Transporte/Rodovia
 - **Modalidade**
Pública/Privada
 - **Inversão total estimada**
US\$ 105 milhões
 - **Conclusão prevista**
Janeiro de 2012
 - **Fontes de financiamento**
Pública e Privada a través de
Concessionários, Organismos
Públicos e Multilaterais
 - **Órgão executor**
Governo de Suriname
- BID**
- UE**
- Privada**

Coordenador Nacional

Keith George (Guiana)
Tel: (592) 223-0714
kgeorge@minfor.gov.gy

Robby D. Ramlakhan (Suriname)
Tel: (597) 472-174
robbyramlakhan@yahoo.com

Gerente do Projeto

Leon Goring (Guiana)
Tel: (592) 225-9868 ext. 113
lgoring@ewirelessgy.com

M. Hoebba (Suriname)
Tel: (597) 494-526
odnctw@yahoo.com

Responsável CCT (BID)

Carlos Tamayo
Tel: (1202) 623-3811
carlostm@iadb.org

• Objetivo

Reabilitar e reconstruir a via existente a fim de melhorar os standards operacionais e de seguridade no desenvolvimento e a integração da rodovia temporada do país, para facilitar o aumento do tráfego para e desde os países vizinhos e o tráfego gerado localmente.

Melhorar o cruzamento do Rio Marowijne mediante a criação de cruzamentos de fronteira seguros e eficientes para estimular a integração regional e o desenvolvimento social e econômico.

• Solução proposta

Via: reabilitar o trecho pavimentado (140 km) entre Paramaribo e Albina e pavimentar o trecho Nieuw Nickerie (South Drain)-Paramaribo (260 km).

Ponte sobre o Rio Marowijne: o projeto inclui duas etapas. Etapa 1: inclui estudos de performance e execução das melhoras das facilidades existentes. Etapa 2: incluirá o estudo de factibilidade e a construção da ponte, baseado num acordo com a França.

• Estado de situação – 19/05/08

O estudo de pre-factibilidade foi concluído em fevereiro de 2007. Os estudos de factibilidade e de impacto ambiental foram concluídos em maio de 2008, os desenhos finais se levaram a cabo no segundo semestre de 2008 com recursos do BID, da União Européia e a Agencia Francesa para o Desenvolvimento.

Se encontra em estado de negociação com o BID, a Agencia Francesa para o Desenvolvimento e a União Européia as fontes para o financiamento da reabilitação.

As conversas entre o Suriname e a França para o melhoramento da terminal e do ferry-boat que une o Suriname e a Guiana Francesa se esperam que se levem a cabo em 2009.

Nota: Situação não atualizada em 2009.



- Países que contam como o serviço
- Países em fase de implementação
- Países com pre-diagnóstico concluído

- **Eixo de Integração**

Todos os Eixos

- **Países**

Projeto Regional

Atualmente o projeto está em diferente grau de avanço na Argentina, no Equador, no Peru e no Uruguai.

- **Tipo de projeto**

Comunicações

- **Inversão total estimada**

US\$ 2,5 milhões
(CO, EC, PE, UY)

- **Fontes de financiamento**

Pública a través de Organismos Públicos e Multilaterais

Banco Mundial (PAMC-Perú), BID (FOMIN), FONPLATA

- **Modalidade**

Pública/Privada

- **Conclusão prevista**

Janeiro de 2012

- **Órgão executor**

Nível regional

Grupo Técnico Executivo (GTE - IIRSA)

Governo do Brasil (Ministério de Comunicações e ECT- Correios)

Governos do Peru e do Uruguai

UPAEP - União Postal das Américas, Espana e Portugal (*)

Nível nacional

O projeto está sendo desenvolvido por grupos de trabalho em AR, CH, CO, EC, PE e UY com participação de instituições governamentais encarregadas de aduanas, correios, comercio exterior, comunicações e MIPyMEs.

Coordenação Nacional (Argentina)

Presidência Pro Témpore - IIRSA 2009

Graciela Oporto

Tel.: (5411) 4349-7615

goporto@minplan.gov.ar

Ángela Guariglia

Tel.: (5411) 4349-7539

aguari@minplan.gov.ar

Gerente do Projeto

Ministério de Comunicações do Brasil

Rose Mary Antunes

Tel.: (5561) 3311-6928

Responsável CCT (BID)

Vanina Messere

Tel.: (1202) 623-2233

vaninam@iadb.org

(*) UPAEP é o órgão executor da operação BID-FOMIN para apoiar a implementação do projeto em Peru, Uruguai, Equador e Colômbia.

- **Objetivo**

Inclusão das micro, pequenas e medianas empresas sul-americanas (MIPyMEs) no mercado internacional, contribuindo ao incremento da competitividade ao desenvolvimento sustentável da região, a través da implementação de um Sistema de Exportação Simplificada por Envios Postais.

- **Solução proposta**

A implementação do projeto a nível nacional conta com as seguintes etapas:

Primeira etapa: Conformação institucional

1. Conformação de um grupo de trabalho para a implementação do projeto;
2. Desenvolvimento de uma missão de pre-diagnóstico para estudar a viabilidade da implementação do projeto;
3. Articulação do país com o equipo regional de projeto e procura de financiamento;

Segunda etapa: Implementação

1. Desenho do sistema a implementar em cada país;
2. Desenvolvimento de um mecanismo simplificado nas aduanas para a exportação por envios postais;
3. Implementação do serviço no operador postal público baseado no mecanismo simplificado;
4. Lançamento do novo serviço e capacitação às MIPyMEs que utilizaram o sistema.

Terceira etapa: Seguimento

1. Realização duma missão de acompanhamento ao projeto, 6 meses depois do lançamento do serviço;
2. Realização duma missão de acompanhamento ao projeto, 12 meses depois do lançamento do serviço;

- Estado de situação – 22/05/09

Nível regional

Durante o mês de junho de 2007 se obteve a aprovação duma cooperação técnica com BID/FOMIN (US\$ 1,5 M) para a implementação completa do projeto em Peru e Uruguai e de alguns componentes em Equador e Colômbia.

Na IX reunião do CDE (dec. 2007), e no contexto deste projeto, se aprovou o Marco de Entendimento entre os Países membros da IIRSA e a União Postal das Américas, Espana e Portugal (UPAEP), a través do qual se invita a UPAEP a atuar como executor da Cooperação Técnica do BID/FOMIN antes mencionada.

No mês de maio de 2009, se realizou a Primeira Reunião do Grupo Técnico Executivo (GTE) do projeto na qual se apresentaram os avanços do mesmo nos países membros da IIRSA, se revisou a metodologia de trabalho desenvolvida e se apresentaram os lineamentos para um plano de trabalho para o Grupo Técnico do projeto, com a participação dos atores participantes no grupo de trabalho regional.

Nível Nacional

Pre-diagnóstico: Se realizou o pre-diagnóstico em Argentina, Chile, Colômbia, Equador, Peru, Uruguai e Venezuela. Se prevê a realização do pre-diagnóstico em Bolívia e Paraguai no segundo semestre de 2009.

Implementação: O projeto se implementou em Peru em julho de 2007. Durante 2008/9, se está ampliando a cobertura e a quantidade de serviços conexos a nível nacional. O piloto do projeto se lançou também em Uruguai em março de 2009. Ademais de ampliar a quantidade de escritórios que oferecem o serviço nesse país, se está trabalhando em melhoras do sistema. Se prevê o inicio da implementação piloto em Colômbia e Equador no segundo semestre de 2009.

Outras atividades destacadas: Em março de 2008, se realizou em Brasília (Brasil) um curso de capacitação de técnicos do Exporta Fácil com objeto de ampliar o grupo de técnicos que trabalharão a nível regional na implementação do projeto. O segundo curso de capacitação está previsto para setembro de 2009.



- Eixo de Integração
Todos os Eixos
- Tipo de projeto
Comunicações
- Inversão total estimada
US\$ 0,4 milhões (estudos)
- Fontes de financiamento
Pública a través de Organismos Públicos e Multilaterais
BID

- Países
Regional
- Modalidade
Pública/Privada
- Conclusão prevista
Dezembro de 2010
- Órgão executor
Nível regional
Ministério das Comunicações do Brasil

Gerente do Projeto
A definir

Responsável CCT (BID)
Cristian Franz Thorud
TEL: (1202) 623-1377
cristianf@iadb.org

- **Objetivo**

Integração dos países da América do Sul a través dos serviços de telefonia celular. O objetivo específico do projeto é criar as condições necessárias e favoráveis para o estabelecimento de acordos de roaming entre as operadoras de telefonia celular no âmbito dos países membros de IIRSA.

- **Solução proposta**

A assinatura de acordos por parte dos países procurará compatibilizar os aspectos regulatórios, tributários e de procedimentos para facilitar a implementação do sistema de roaming internacional entre as operadoras de telefonia celular do continente sul-americano. Atualmente o projeto se expor nas seguintes etapas:

1. Estudo preliminar do mercado de serviços de roaming a nível regional.
2. Comparação do contexto sul-americano com melhores praticas em outras regiões do mundo.
3. Apresentação de resultados obtidos e definição de plano de medidas a seguir para a implementação do projeto.
4. Obtenção de recursos de cooperação técnica para o financiamento das medidas a implementar.

- **Estado de situação – 09/06/09**

Em dezembro de 2007, o BID aprovou o financiamento de uma cooperação técnica regional (US\$ 0,4 milhões), para a elaboração dum estudo a nível sul-americano que levante as principais travas técnicas, administrativas, tributarias e legais que obstaculizam na atualidade um mercado mais eficiente de serviços de roaming sobre redes de telecomunicações móveis a nível regional.

Os resultados deste estudo foram apresentados e discutidos amplamente no primeiro Grupo Técnico Executivo (GTE) IIRSA do projeto, celebrado em novembro de 2008 em Bogotá (Colômbia). Em esse GTE se definiram lineamentos para um plano de ação para o projeto para 2009 e 2010.

No dia 4 de maio de 2009 foi realizado em Cusco, Peru o Laboratório CITEL /Segundo Grupo Técnico Executivo de IIRSA para discutir as propostas de ações elaboradas por reguladores, operadores, órgãos governamentais e entidades relacionadas com o tema para a melhora do funcionamento do Mercado de Roaming, assim como propor iniciativas para conformar um Plano de Ação para fazer mais dinâmico o mercado regional de Roaming.

Nesta fase se esperam os comentários e observações dos setores envolvidos neste mercado as conclusões do Laboratório CITEL- 2o GTE de Roaming para a elaboração do Plano de Ação 2009-2010 do Projeto.

Nota: Não se identificaram a data das etapas críticas.