

## Introdução

O ***Sexto 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 julho de 2010, resume em líneas gerais, dois 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); e
- b Estado de situação atual (resumindo a execução alcançada, fontes de financiamento e observações gerais).

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).

Fonte: SIGE – [www.sige.iirsa.org](http://www.sige.iirsa.org)

## 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 América do Sul. Esta Agenda foi aprovada pelo Comitê de Direção Executiva de IIRSA em novembro de 2004, e apresentada aos Senhores Presidentes de América do Sul na Reunião de Cusco de dezembro do mesmo ano.

Os projetos que compõem a Agenda implicam uma inversão total estimada em US\$ 14.023,0 milhões nos setores de transporte, energia e comunicações, os quais em sua maioria estão sendo implementados.

Dos 31 projetos, 2 se encontram em etapa de perfil, 8 em etapa de pré-execução, 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 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.

MELHORAMENTO DA NAVEGABILIDADE DO RIO META

CORREDOR VIÁRIO TUMACO - PASTO - MOCOA - PUERTO ASÍS

PORTO FRANCISCO DE ORELLANA

RODOVIA PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PORTOS E CENTROS LOGÍSTICOS

RODOVIA LIMA - TINGO MARÍA - PUCALLPA, PORTOS E CENTROS LOGÍSTICOS

PONTE SOBRE O RIO ACRE

PAVIMENTAÇÃO INAPARI - PUERTO MALDONADO - INAMBARI E INAMBARI - JULIACA / INAMBARI - CUSCO

CENTRO BINACIONAL DE ATENDIMENTO DE FRONTEIRA DE DESAGUADERO

RODOVIA TOLEDO - PISIGA

PAVIMENTAÇÃO E MELHORAMENTO DA RODOVIA IQUIQUE - COLCHANE

CONSTRUÇÃO DA PONTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA E CENTRO DE FRONTEIRA

GASODUTO DO NORDESTE ARGENTINO

RODOVIA INTERNACIONAL CH-60 (SETOR VALPARAÍSO - LOS ANDES)

PROJETO FERROVIÁRIO LOS ANDES - MENDOZA (FERROVIA TRANSANDINA CENTRAL)

ADEQUAÇÃO DO CORREDOR RÍO BRANCO - MONTEVIDÉU - COLÓNIA - NUEVA PALMIRA



PASSO DE FRONTEIRA CÚCUTA - SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA

MELHORAMENTO DA RODOVIA NIEUW NICKERIE - PARAMARIBO - ALBINA E CRUZAMENTO INTERNACIONAL DO RIO MAROWIJNE

RODOVIA VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUIANA (GEORGETOWN) - SURINAME (PARAMARIBO) (PRIMEIRA ETAPA)

RODOVIA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - GEORGETOWN (PRIMEIRA ETAPA: ESTUDOS)

PONTE SOBRE O RIO TAKUTU

RECUPERAÇÃO DO TRECHO EL SILLAR

CONSTRUÇÃO DA RODOVIA PAILÓN - SAN JOSÉ - PUERTO SUÁREZ

CONSTRUÇÃO DA RODOVIA CAÑADA ORURO - VILLAMONTES - TARIJA - ESTACIÓN ABAROA (PRIMEIRA ETAPA)

ANEL FERROVIÁRIO DE SÃO PAULO (TRECHOS NORTE E SUL)

PASSO DE FRONTEIRA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO

NOVA PONTE PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, COM CENTRO DE FRONTEIRA PARAGUAI - BRASIL

DUPLICAÇÃO DO TRECHO PALHOÇA - OSÓRIO (RODOVIA MERCOSUL)

DUPLICAÇÃO DA RODOVIA 14 ENTRE PASO DE LOS LIBRES E GUALEGUAYCHÚ

CONSTRUÇÃO DA PONTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO

EXPORTAÇÃO POR REMESSAS POSTAIS PARA MÉDIAS E PEQUENAS EMPRESAS

IMPLEMENTAÇÃO DO ACORDO DE ROAMING SUL-AMERICANO

## Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010

Nº	PROJETOS	EIXO/PROCESSO	MILHÕES DE US\$	PAISES <sup>i</sup>
1	Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de los Libres e Gualeguaychú	MERCOSUL-Chile	780,0	AR (BR)
2	Adequação do Corredor Río Branco - Montevideu - Colonia - Nueva Palmira	MERCOSUL-Chile	234,0	UY (AR-BR)
3	Construção da Ponte Internacional Jaguarão - Río Branco	MERCOSUL-Chile	35,0	BR-UY
4	Duplicação do Trecho Palhoça - Osório (Rodovia Mercosul)	MERCOSUL-Chile	700,0	BR (AR-UY)
5	Projeto Ferroviário Los Andes - Mendoza (Ferrovia Transandina Central)	MERCOSUL-Chile	5.100,0	AR-CH
6	Rodovia Internacional CH-60 (Setor Valparaíso - Los Andes)	MERCOSUL-Chile	286,0	CH (AR)
7	Gasoduto do Nordeste Argentino	MERCOSUL-Chile	1.000,0	AR (BO)
8	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza - Yacuíba e Centro de Fronteira	Capricórnio	23,0	AR-BO
9	Nova Ponte Presidente Franco - Porto Meira , com Centro de Fronteira Paraguai - Brasil	Capricórnio	80,0	PY-BR
10	Construção da Rodovia Pailón - San José - Puerto Suárez	Interoceânico Central	477,0	BO (BR-CH-PE)
11	Anel Ferroviário de São Paulo (Trechos Norte e Sul)	Interoceânico Central	850,0	BR
12	Passo de Fronteira Infante Rivarola - Cañada Oruro	Interoceânico Central	2,0	BO-PY
13	Construção da Rodovia Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa (Primeira Etapa)	Interoceânico Central	49,0	BO (PY)
14	Rodovia Toledo - Pisiga	Interoceânico Central	95,0	BO (CH)
15	Pavimentação e Melhoramento da Rodovia Iquique - Colchane	Interoceânico Central	42,0	CH (BO)
16	Recuperação do Trecho El Sillar	Interoceânico Central	120,0	BO (CH-PE)
<b>Subtotal</b>			<b>9.873,0</b>	

# Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010

Nº	PROJETOS	EIXO/PROCESSO	MILHÕES DE US\$	PAISES <sup>i</sup>
17	Centro Binacional de Atendimento de Fronteira de Desaguadero	Andino	7,5	BO-PE
18	Passo de Fronteira Cúcuta - San Antonio del Táchira	Andino	2,0	CO-VE
19	Melhoramento da Navegabilidade do Rio Meta	Andino	108,0	CO-VE
20	Corredor Viário Tumaco - Pasto - Mocoa - Puerto Asís	Amazonas	373,0	CO
21	Rodovia Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	681,2	PE (BR)
22	Rodovia Lima - Tingo María -Pucallpa, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	1351,3	PE (BR)
23	Porto Francisco de Orellana	Amazonas	105,3	EC
24	Pavimentação Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari e Inambari - Juliaca / Inambari - Cusco	Peru-Brasil-Bolívia	1384,3	PE (BR)
25	Ponte sobre o Rio Acre	Peru-Brasil-Bolívia	12,0	BR-PE
26	Rodovia Boa Vista - Bonfim - Lethem - Georgetown (Primeira Etapa: Estudos) <sup>ii</sup>	Escudo das Guianas	3,3	GY-BR
27	Ponte sobre o Rio Takutu	Escudo das Guianas	10,0	GY-BR
28	Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana) - Guiana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo) (Primeira Etapa)	Escudo das Guianas	0,8	VE-GY-SU
29	Melhoramento da Rodovia Nieuw Nickerie - Paramaribo - Albina e Cruzamento Internacional do Rio Marowijne	Escudo das Guianas	105,0	SU-GY
30	Exportação por Remessas Postais para Médias e Pequenas Empresas	TICs	5,0	Regional
31	Implementação do Acordo de <i>Roaming</i> Sul-Americano	TICs	1,3	Regional
<b>Subtotal</b>			<b>4.150,0</b>	
<b>Total</b>			<b>14.023,0</b>	

■ Perfil 
 ■ Pre-execução 
 ■ Execução 
 ■ Concluído

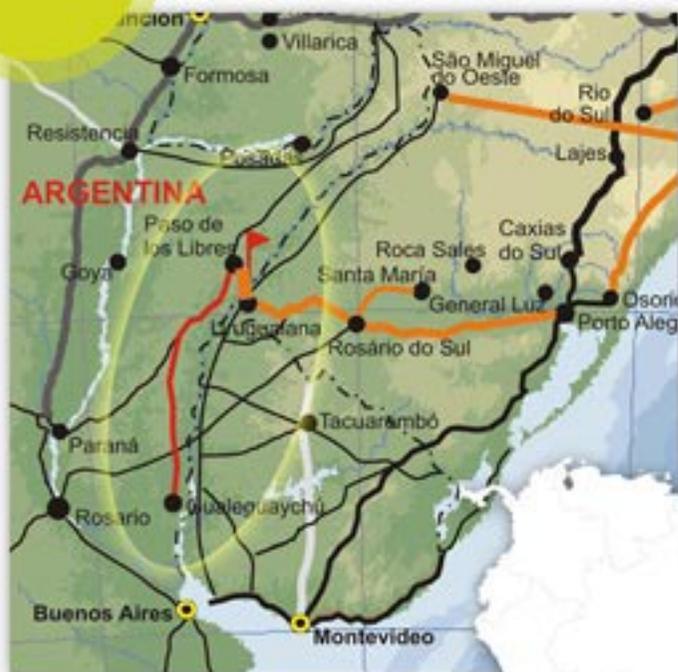
**Notas:** Para a realização deste relatório foram consideradas as etapas dos projetos de acordo com a classificação utilizada para a Carteira IIRSA na Base de Dados de Projetos.

<sup>i</sup> Identifica-se entre parêntese o país o países vizinho(s) influenciado(s) pelo projeto.

<sup>ii</sup> Dado que a 1ª etapa do projeto incluída na AIC só compreende os estudos, e estes já foram iniciados, sua etapa correspondente é execução.

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/Estrada

**Situação atual**  
- Execução

**Investimento total estimado**  
US\$ 780,0 milhões

**Fontes de financiamento**  
Pública por meio de organismos públicos e multilaterais  
- Tesouro Nacional  
- BID

**Modalidade**  
- Pública

**Órgão executor**  
- Primeiro semestre de 2011

**Órgão ejecutor**  
- Direção Nacional de Obras Viárias 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

Fornecer condições de maior segurança viária para o fluxo de transporte rodoviário no Eixo Mercosul-Chile.

### Solução proposta

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

### Fase – 10/05/2010

O projeto de ampliação de capacidade da Rodovia Nacional N° 14 vai torná-la uma via expressa de duas mãos, com duas

pistas cada uma por sentido de circulação, de Ceibas (Província de Entre Ríos) até Paso de Los Libres (Província de Corrientes).

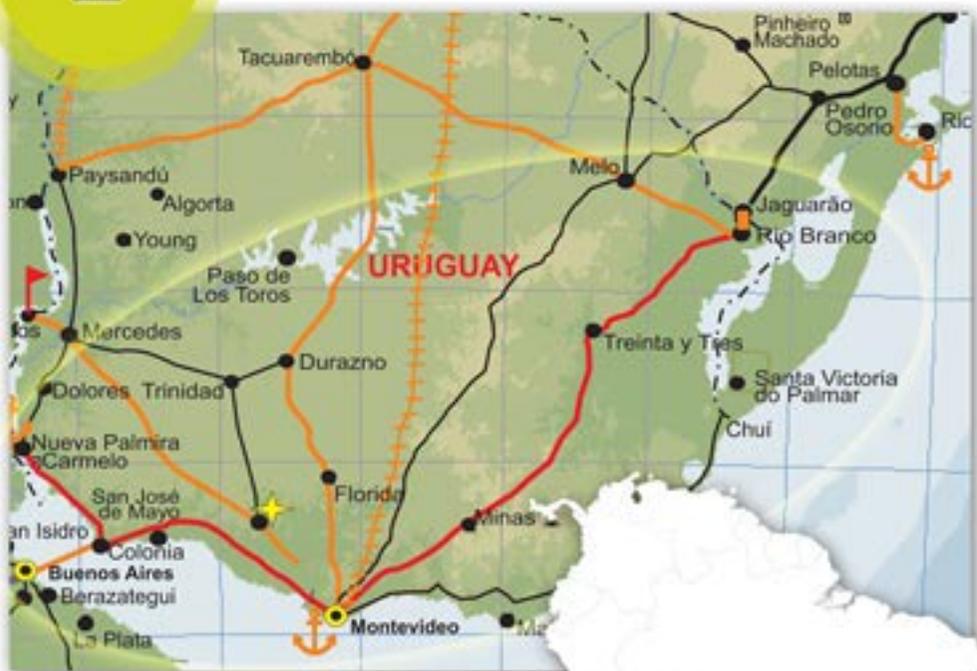
O projeto foi concebido com oito trechos, cinco na Província de Entre Ríos e três na de Corrientes. As obras previstas em cada trecho são: duplicação de via para melhorar o nível de serviço, reformulação de acessos e reordenamento de travessias urbanas (eliminação de cruzamentos perigosos, incorporação de coletoras, etc.), sinalização, iluminação, balizamento, defesas, obras de segurança e obras complementares.

As obras em execução, sete trechos de duas seções cada um, têm um avanço físico de 60%. O trecho restante pertence à concessão e já finalizou as obras.

Até maio de 2010 haviam sido investidos US\$ 405 milhões.

# 2

## Adequação do Corredor Río Branco - Montevideu - 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/Estrada

**Situação atual**  
- Execução

**Investimento total estimado**  
US\$ 234,0 milhões

**Fontes de financiamento**  
Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

- Tesouro Nacional
- BID
- Banco Mundial
- CAF
- Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul (Focem)
- Setor Privado

**Modalidade**  
- Público/Privada

**Conclusão prevista**  
- Dezembro de 2011

**Órgão executor**

- Corporação Viária do Uruguai
- Ministério de Transporte e Obras Públicas do Uruguai
- Direção Nacional de Obras Viárias do Uruguai

**Coordenador Nacional:** Pablo Genta / Tel: (5982) 915-8333 int. 1086 / [pgenta@mtop.gub.uy](mailto:pgenta@mtop.gub.uy)

**Gerente do Projeto:** Susana García / Tel: (5982) 916-2605 / [sgarcia@dnv.gub.uy](mailto:sgarcia@dnv.gub.uy)

**Responsável CCT (BID):** Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / [carlostm@iadb.org](mailto:carlostm@iadb.org)

## Objetivo

Melhorar o tráfego do transporte por estradas de cargas e passageiros no eixo viário vertebral do Mercosul, consolidando a infraestrutura viária para se adequar às novas exigências do transporte internacional de cargas e complementando a conexão viária Brasil-Uruguai-Argentina no Eixo Mercosul-Chile.

## Solução proposta

O projeto está integrado pelas rodovias 1, 11, 8, 17, 18 e 26, que ligam as cidades de Río Branco, Montevideu e Colônia, com a complementação das rodovias 23 e 12 para chegar a Nueva Palmira. Tem como objetivo melhorar o nível de serviço dos trechos que o integram, fundamentalmente no tocante ao estado, conforto e segurança viária. A melhoria do estado e do conforto se consegue por meio de tratamentos superficiais e reforços estruturais, reforços ou substituição de obras de arte com o objetivo de eliminar os atuais problemas de restrição de cargas. Para melhorar as condições de segurança serão realizadas obras que envolvam mudanças de traçado de algumas curvas perigosas, bypass de centros povoados, definição de novos traçados, adequação da sinalização, da demarcação,

da iluminação e da instalação de outros elementos de segurança (barreiras, sonorizadores, etc.). A extensão do corredor até Nueva Palmira é considerada para sua vinculação com uma alternativa de conexão física com a Argentina na altura de Zárate-Brazo Largo.

## Fase – 07/05/2010

O projeto se encontra em plena execução, com obras iniciadas, em etapa de licitação e outras já concluídas.

Tomando o ano 2003 como início, tem-se: aproximadamente 60% de obras terminadas, 20% em execução e próximas do término, e os 20% restantes em trâmites licitatórios. A previsão é de que no final de 2010 tenha sido alcançado um avanço próximo de 80% na concretização do plano de obras.

Cabe destacar que, com a data 15 de maio de 2006, foi aprovado pelo Poder Executivo o novo contrato assinado entre o Ministério de Transporte e Obras Públicas (MTO) e a Corporación Nacional para o Desenvolvimento que atende uma parte importante das obras associadas ao corredor (72% do montante de obras).

# Construção da Ponte Internacional Jaguarão - Río Branco

3



**Eixo de Integração**  
MERCOSUL-Chile

**Grupo 2**  
Porto Alegre - Limite Argentina /  
Uruguai - Buenos Aires

**Países**  
Brasil - Uruguai

**Tipo de projeto**  
- Transporte/Ponte

**Situação atual**  
- Pré-execução

**Investimento total estimado**  
US\$ 35,0 milhões

**Fontes de financiamento**  
Pública  
- Tesouro Nacional (Brasil e Uruguai)

O novo acordo assinado entre o Brasil e o Uruguai (26/02/2007) estabelece que os custos de investimento relativos à construção da ponte, seus acessos e obras complementares, assim como a recuperação da ponte Barão de Mauá, serão distribuídos entre as partes.

**Modalidade**  
- Pública

**Conclusão prevista**  
- Segundo semestre de 2012

**Órgão executor**  
- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte do Brasil  
- Comissão Mista Brasileiro-Uruguiaia de Licitação  
- Ministério de Transportes e Obras Públicas do Uruguai

**Coordenador Nacional:** Afonso Oliveira de Almeida (Brasil) / Tel: (5561) 2020- 4080 / [afonso.almeida@planejamento.gov.br](mailto:afonso.almeida@planejamento.gov.br)

Pablo Genta (Uruguay) / Tel: (5982) 915-8333 int. 1086 / [pgenta@mtop.gub.uy](mailto:pgenta@mtop.gub.uy)

**Gerente do Projeto:** María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / [lucia.barillo@transportes.gov.br](mailto:lucia.barillo@transportes.gov.br)

Susana García (Uruguay) / Tel: (5982) 916-2605 / [sgarcia@dnv.gub.uy](mailto:sgarcia@dnv.gub.uy)

**Responsável CCT (FONPLATA):** Sebastián Abbatemarco / Tel: (5913) 336-6611 / [sabbatemarco@fonplata.org](mailto:sabbatemarco@fonplata.org)

**Objetivo**

Melhorar o tráfego rodoviário do transporte internacional de cargas e passageiros; complementar a conexão viária, permitindo uma integração mais intensa das potencialidades econômico-comerciais e da permeabilidade sociocultural 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 leve e de turistas; e diminuir a distância no trajeto Montevideu-Porto Alegre em 53 km.

**Solução proposta**

Construir uma segunda ponte rodoviária sobre o rio Jaguarão nas proximidades das cidades de Jaguarão (Brasil) e Río Branco (Uruguai), incluindo a infraestrutura complementar e seus respectivos acessos (BR-116/RS e Rodovia 26); e restaurar a Ponte Internacional Barão de Mauá sobre o rio Jaguarão entre as cidades de Jaguarão e Río Branco, – que tem 276 m de extensão e está em operação desde 1930 – preservando seu caráter de monumento histórico, de valioso patrimônio arquitetônico em comum do Brasil e do Uruguai.

**Fase – 07/06/2010**

Por se tratar de um projeto de poucos atrativos para ser construído e explorado sob um regime de concessão, sem garantia de trânsito mínimo, os governos do Brasil e do Uruguai deram prioridade à construção da segunda ponte em regime de obra pública e acordaram restaurar a Barão de Mauá. Assim, no dia 26 de fevereiro de 2007 foram assinados dois novos acordos: um para a construção da segunda ponte, substituindo o instrumento assinado em 21 de novembro de 2004, e outro de intercâmbio de notas que deu origem ao Grupo Técnico Executivo para acompanhar os trabalhos de recuperação da Barão de Mauá.

A Comissão Mista Brasileiro-Uruguia foi criada em 14 de abril de 2004 e seus membros se reuniram em cinco ocasiões (maio de 2004; setembro de 2004, janeiro de 2006, agosto de 2007 e dezembro de 2009).

A nova ponte internacional terá aproximadamente 700 m de extensão. Sua estrutura poderá ser em balanços sucessivos ou pênsil. No complexo fronteiro haverá áreas de estacionamento, vias de retorno e edificações para apoiar os órgãos nacionais responsáveis pelo controle, como a Polícia Federal, a Alfândega e a Vigilância Sanitária, etc.

Mediante um processo de licitação, em 5 de outubro de 2009 foi contratada a empresa *ENECON Engenheiros e Economistas Consultores S/A* para a elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Ambiental (EVTEA) e do projeto de engenharia para a construção da segunda ponte internacional sobre o rio Jaguarão com um custo de R\$ 1,4 milhão.

Quando o EVTEA, atualmente em preparação pela empresa consultora, for aprovado pelo DNIT, será traduzido para o espanhol a fim de ser apresentado ao Uruguai para análise e submetido à aprovação final pela Comissão Mista. A Comissão Mista propôs realizar a próxima reunião em 22 de julho de 2010 na cidade de Montevidéu, para analisar e aprovar o conteúdo desse estudo.

O Projeto Básico deverá estar concluído em novembro de 2010, e o Projeto Executivo em janeiro de 2011.

O Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) está sendo elaborado pela empresa *Progaia Engenharia e Meio Ambiente* com um custo de R\$ 1,2 milhão e foi iniciado em abril de 2010.

Quanto à recuperação da ponte Barão de Mauá, em 26 de setembro de 2009 o DNIT declarou vencedor da licitação para a elaboração do Projeto Básico e Executivo o consórcio constituído pelas empresas *Azambuja Engenharia e Geotecnia Ltda. (estrutura)* e *Patrimonium Arquitetura e Restauro Ltda. (recuperação)*, com um custo de R\$ 664 mil. Os trabalhos começaram em novembro de 2009.

O montante de investimento total do projeto é indicativo e será ajustado na próxima reunião da Comissão Técnica Mista.

4

## Duplicação do Trecho Palhoça - Osório (Rodovia Mercosul)



**Eixo de Integração**  
MERCOSUL-Chile

**Grupo 1**  
Belo Horizonte - Fronteira  
Argentina / Brasil - Buenos Aires

**País**  
Brasil (Argentina - Uruguai)

### **Tipo de projeto**

- Transporte/Estrada

### **Situação atual**

- Execução

### **Investimento total estimado**

US\$ 700,0 milhões

### **Fontes de financiamento**

Pública  
- Tesouro Nacional

### **Modalidade**

- Pública

### **Conclusão prevista**

- Quarto trimestre de 2012

### **Órgão executor**

- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes do Brasil (DNIT)

**Coordenador Nacional:** Afonso Oliveira de Almeida / Tel: (5561) 2020-4080 / [afonso.almeida@planejamento.gov.br](mailto:afonso.almeida@planejamento.gov.br)

**Gerente do Projeto:** Maria Lúcia Barillo / Tel: (5561) 2029-7766 / [lucia.barillo@transportes.gov.br](mailto:lucia.barillo@transportes.gov.br)

**Responsável CCT (BID):** Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / [carlost@iadb.org](mailto:carlost@iadb.org)

## Objetivo

Promover o aumento da capacidade e a melhoria da segurança viária, eliminar pontos críticos, recuperar os passivos ambientais, minimizar as agressões ao meio ambiente melhorando, assim, o fluxo rodoviário de cargas e passageiros no Corredor do Mercosul.

## Solução proposta

Duplicação e modernização da Rodovia BR-101/SC/RS, ou seja: 249 km no Estado de Santa Catarina e 88,5 km no Estado do Rio Grande do Sul, que contempla a execução e restauração de pontes, a construção de túneis, viadutos, passagens inferiores e passarelas.

## Fase – 11/05/2010

Obras incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em janeiro de 2007, atualmente executadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes DNIT/MT.

BR-101/SUL – Trecho no Estado de Santa Catarina (Duplicação de Palhoça-Fronteira SC/RS): Investimentos previstos para 2007-2012: R\$ 1,457 bilhão.

- Duplicação estrada nova: foram abertos ao trânsito 141 km, concluíram-se 184 km de pavimentação, 27 pontes, 26 passagens inferiores, 20 viadutos e 202 km de terraplanagem. Em execução: 9 viadutos, 11 passagens inferiores, 16 pontes, 7 passarelas, 26 km de terraplanagem e 43 km de pavimentação.
- Estrada antiga: foram recuperados 134 km e se encontram em execução outros 29 km.
- Túnel do Morro dos Cavalos: o Projeto Executivo foi contratado em 22/07/2008 e deve ser aprovado antes de 10/11/2010. O estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (Eia/Rima) começou em 05/11/2009 e deve ser concluído antes de 30/07/2010 ; foi emitida uma Licença Prévia (LP) com vigência até 30/10/2010 e uma Licença de Instalação (LI) com vigência até 30/12/2010. As obras serão licitadas até 30/11/2010 e seu início está previsto para 15/03/2011.

- Ponte da Lagoa de Imaruí: o Projeto Básico foi entregue em 30/07/2009 e o Projeto Executivo, em 14/08/2009; os estudos ambientais foram concluídos em 23/12/2009; e o DNIT está aguardando a liberação da Licença Prévia (LP) pelo Ibama. O início das obras está previsto para o final de 2010.

- Túnel do Morro do Formigão: o Projeto Básico foi apresentado em 07/02/2008; o Projeto Executivo, em 04/09/2009; a LP foi emitida em 17/12/2009; o Projeto Básico Ambiental (PBA) já foi completado e a LI foi solicitada em 01/02/2010; as obras foram licitadas, e seu início está previsto para 15/06/2010 .

- Túnel do Morro Agudo: foi concluída a escavação de 990 m de meia seção e a escavação de 50 m com rebaixamento do terreno

BR-101/SUL – Trecho no Estado do Rio Grande do Sul (Duplicação de Divisa SC/RS - Osório): Investimentos previstos para 2007-2010: R\$ 600 milhões.

- Estrada nova: concluídos 61,4 km. Lotes 1, 2 e 3 (72 km) finalizados: 45 km de pavimentação e 6,12 km em execução; 82 km de terraplanagem e 6,06 km em execução; 18 viadutos, 4 passagens inferiores, 3 passarelas e 8 pontes; 11 obras de arte especiais (passagens, pontes e viadutos) em execução.

- Túneis do Morro Alto: concluídos; serviços complementares (ventilação e iluminação) em execução.

- Lote 4 (16,4 km): concluído e liberado para o trânsito o segmento Osório-Aguapés (16,4 km).

- Lotes restantes 1A e 2A: obra contratada em 21/08/2009; concluídos 16 km de terraplanagem. Finalização das obras: 30/09/2010.

# Projeto Ferroviário Los Andes - Mendoza (Ferrovia Transandina Central)

5



## Eixo de Integração

MERCOSUL-Chile

## Grupo 3

Valparaíso - Buenos Aires

## Países

Argentina - Chile

## Tipo de projeto

- Transporte/Ferroviário

## Situação atual

- Pré-execução

## Investimento total estimado

US\$ 5,10 bilhões

## Fontes de financiamento

- Setor Privado

## Modalidade

- Privada

## Conclusão prevista

- Dezembro de 2020 (Etapa I)

## Órgão executor

- Subsecretaria de Transporte Ferroviário - Secretaria de Transporte da Argentina  
- Ministério de Planejamento Federal, Investimento Público e Serviços da Argentina  
- Coordenação Geral de Concessões - Ministério de Obras Públicas do Chile

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

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

**Gerente do Projeto:** Anibal Agostinelli (Argentina) / Tel:(5411) 4349-7265 / aagost@mecon.gov.ar

Rigoberto Garcia (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 da passagem de fronteira Sistema Cristo Redentor de forma a adaptá-la ao fluxo crescente de tráfego de carga entre a Argentina e o Chile e fortalecer o sistema de transporte do Eixo de Integração e Desenvolvimento Mercosul-Chile. A solução de túnel ferroviário de baixa altura pretende fornecer uma conexão terrestre operável em qualquer condição climática que permita evitar grande parte do terreno montanhoso que impede o transporte veloz e suas condições climatológicas que impossibilitam a operação durante grande parte do ano.

**Solução proposta**

Iniciativa privada no sistema de concessões. Em linhas gerais, o projeto consiste na construção no setor da passagem Los Libertadores de túneis ferroviários a 2.300-2.500 metros acima do nível do mar, de aproximadamente 30 e 52 km de comprimento, de 9,5 m de diâmetro; a recuperação da infraestrutura ferroviária entre o Chile e a Argentina, a eletrificação do ramal e a habilitação de uma represa hidrelétrica em território argentino para autoabastecer de energia o projeto; a construção de estações multimodais nas duas extremidades dos túneis para transporte de passageiros e transporte de veículos leves e caminhões.

**Fase – 04/06/2010**

A obra foi declarada de interesse público em agosto de 2008 pelo governo da República do Chile e em setembro do mesmo ano pelo governo da República Argentina.

Os primeiros estudos financeiros, econômicos, ferroviários e do túnel foram apresentados em abril de 2009 e terminaram recentemente. Os promotores da ideia apresentaram um plano de trabalho com a proposta de estudos mais detalhados de demanda, de engenharia, de avaliação social e financiamento (Etapa II) para, posteriormente, se for o caso, passar à licitação do projeto.

O projeto cobre uma distância aproximada de 220 km entre Luján de Cuyo, na Argentina, e Los Andes, no Chile. É um sistema ferroviário que atravessa a cordilheira dos Andes por meio de um túnel de entre 30 a 50 km, a uma altura aproximada de 2.400 m. Entre suas particularidades é incorporado um sistema Shuttle para o transporte de veículos e a proposta de um corredor logístico que integre as redes ferroviárias do Chile e da Argentina. O objetivo desse corredor é unir Mendoza, na Argentina, a Los Andes e aos portos de Valparaíso e San Antonio, no Chile, além da ligação com o Uruguai e o Brasil.

O valor estimado do projeto é de US\$ 3 bilhões em sua fase preliminar (para atender a demanda de curto prazo) e de US\$ 5,10 bilhões na alternativa definitiva (de longo prazo).

O estudo de demanda estabelece um mínimo de 10 milhões de toneladas/ano e de 52 milhões no ano 2045. Sobre essa base o desenvolvimento do projeto irá sendo adaptado com a construção de um túnel simples de uma única via para 2020, com o objetivo de se adaptar à demanda, até chegar a um túnel duplo de quatro vias.

## Rodovia Internacional CH-60 (Setor Valparaíso - Los Andes)



**Eixo de Integração**  
MERCOSUL-Chile

**Grupo 3**  
Valparaíso - Buenos Aires

**Países**  
Argentina - Chile

### Tipo de projeto

- Transporte/Estrada

### Situação atual

- Execução

### Investimento total estimado

US\$ 286,0 milhões

### Fontes de financiamento

- Perceira Público-Privada

### Modalidade

- Público / Privada

### Conclusão prevista

- Dezembro de 2011

### Órgão executor

- Sociedad Concesionaria Autopista de los 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

### Objetivo

Aumentar a capacidade e o padrão da Rodovia Internacional 60-CH a fim de absorver o crescimento da demanda de trânsito. É uma estrada estruturante que atravessa o Chile transversalmente, começando na fronteira chileno-argentina, no setor do túnel Cristo Redentor e se estendendo em direção a oeste até o porto de Valparaíso.

### Solução proposta

Melhoramento da rodovia internacional 60-CH em uma extensão aproximada de 92 km e com velocidade projetada de 100 km/h na maior parte dos trechos. Contempla a ampliação para segundas vias, cruzamentos em diversos níveis e vias marginais. O projeto se divide em dois setores. O primeiro começa 6,5 km a oeste da ponte Las Vizcachas, comuna de Los Andes, e termina na Rodovia 5 Norte, com uma extensão de 53 km. O segundo setor está entre o entroncamento El Olivo, na Rodovia 5 Norte, comuna de La Calera, e finaliza no entroncamento Troncal Sul, com uma extensão de 38,5 km, ligando-se pelo Troncal Sul ao porto de Valparaíso.

Nos setores onde o projeto atravessa centros povoados estão previstas variantes à estrada atual, entre elas as seguintes: (a) Sauce, entre Los Andes e San Felipe, com uma extensão de 19,5 km, onde a estrada está localizada na margem norte do rio Aconcagua;

(b) o setor de Panquehue, com uma extensão de 25 km, dos quais 7 km estão localizados na margem norte do rio Aconcagua e 18 km na margem sul; e (c) uma variante no entroncamento Quillota oriental, de 16 km de extensão.

### Fase – 14/06/2010

Rodovia Internacional concessionada. A concessão começou em 22 de julho de 2004. A construção, em 27 de janeiro de 2005. O setor privado financia, prevendo sua finalização em 2011.

No aspecto específico, o setor entre a Rodovia 5 e Limache está finalizado e em operação no padrão de via dupla, enquanto o setor entre Los Andes e a Rodovia 5 foi dividido em três trechos: Los Andes-San Felipe (com 66% de avanço em via simples); San Felipe-Panquehue, em estudo de engenharia de detalhe (via simples) e Panquehue-Rodovia 5 recentemente entregue no padrão de via dupla.

O investimento a ser realizado é de aproximadamente US\$ 86 milhões, tendo sido executados até agora US\$ 200 milhões.



**Eixo de Integração**  
MERCOSUL-Chile

**Grupo 5**  
Grupo energético

**País**  
Argentina (Bolívia)



#### **Tipo de projeto**

- Energia/Gasoduto

#### **Situação atual**

- Execução

#### **Investimento total estimado**

US\$ 1,0 bilhão

#### **Fontes de financiamento**

- Pública

Considera-se a participação do setor privado, por meio de um regime de concessão de transporte por licitação pública internacional.

#### **Modalidade**

- Pública

#### **Conclusão prevista**

- Em reprogramação

#### **Órgão executor**

- Ministério de Planejamento Federal, Investimento Público e Serviços da República 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 para a região norte e central da Argentina, ou seja, a compreendida pelas províncias de Salta, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos e Santa Fé.

**Solução proposta**

A obra abrangerá o gasoduto troncal e os ramais provinciais que derivarão deste, assim como as correspondentes plantas compressoras e de regulação e medição, instalações de superfície e outras obras complementares de caráter civil, elétrico e de comunicações, as que compreenderão as referentes à transmissão eletrônica de dados, as correspondentes à operação a distância, à telemedição, etc.

O gasoduto troncal terá uma extensão de 1.500 km, com 30 polegadas de diâmetro e trabalhando a uma pressão de 95 bar. Permitirá a ligação das reservas de gás localizadas no norte argentino e na Bolívia, atravessando territórios das províncias de Salta, Formosa, Chaco e Santa Fé, com capacidade de

transporte de 20 milhões de m<sup>3</sup> adicionais, com o Sistema Nacional Interconectado de Gasodutos Troncais, o que será realizado nas proximidades da cidade de Santa Fé.

Esta interconexão permitirá a injeção de importantes volumes na zona de maior consumo do país e a expansão da disponibilidade de gás para as províncias citadas, algumas das quais não contam até hoje com a possibilidade de uso desse recurso, e para outras que na atualidade dispõem dele de maneira insuficiente e não apta para garantir o desenvolvimento econômico que a região exige.

**Fase – 15/06/2010**

Estão prontos o estudo da pré-factibilidade técnico-econômica e o projeto de engenharia.

Por meio do Decreto 267/2007 foi outorgada à Empresa Energia Argentina Sociedad Anónima (Enarsa) a concessão de

transporte de gás pelo período de 35 anos, para construir, manter, operar e prestar o serviço de transporte de gás.

Foi realizada a Licitação Pública Internacional com anteprojeto em nível de engenharia básica para a compra de tubulações para os 1.500 km e de turbocompressores, e a Licitação Pública Nacional para a contratação de serviços de medições e levantamento cadastral.

O trabalho que compreende a engenharia de detalhe, a gestão de compra e provisão de materiais, consumíveis e equipamentos, de construção, pré-comissionado e assistencial comissionado e implantação das instalações está em processo licitatório iniciado em 27 de fevereiro de 2008 e atualmente em stand-by.

Realizou-se uma reunião binacional em março de 2010 entre a República Argentina e a República da Bolívia, foi assinado um adendo ao contrato de compra de gás e se acordou avançar na construção do Gasoduto Juana Azurduy (GJA) que, com 50 km de extensão, permitirá a interconexão das reservas na Bolívia com o ponto de união com o gasoduto troncal na Argentina.

O trecho argentino do GJA é de 30 km de extensão com 30 polegadas de diâmetro, que se desenvolvem entre o ponto de entrega na fronteira argentino-boliviana e as instalações de Campo Durán operadas pela Refinor, na Província de Salta, seguindo um traçado paralelo ao gasoduto existente de 8 polegadas. O custo estimado é de US\$ 50 milhões; encontra-se em processo de licitação e prazo de execução é para o final de 2011.

# Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza - Yacuiba e Centro de Fronteira

8



## Eixo de Integração

Capricórnio

## Grupo 2

Salta - Villazón - Yacuiba -  
Marechal Estigarribia

## Países

Argentina - Bolívia

## Tipo de projeto

- Transporte/Ponte

## Situação atual

- Pré-execução

## Investimento total estimado

US\$ 23,0 milhões

## Fontes de financiamento

- Pública por meio de organismos públicos

Existem ações da República Argentina para incorporar o projeto no orçamento de 2011 sob o financiamento do Tesouro Nacional.

## Modalidade

- Pública

## Conclusão prevista

- Dezembro de 2013

## Órgão executor

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

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

Edwin Marañón Gamboa (Bolívia) / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

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

Guillermo Rubín de Celis (Bolívia) / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

**Responsável CCT (FONPLATA):** Sebastián Abbatemarco / Tel: (5913) 336-6611 / sabbatemarco@fonplata.org

## Objetivo

Solucionar a complexa situação do cruzamento fronteiro e permitir uma comunicação fluida entre os meios de transporte internacional de cargas. O cruzamento fronteiro integra o principal corredor viário entre a Argentina e a Bolívia.

## Solução proposta

Construção de ponte nova, centro de fronteira e acessos.

Como resultado de estudos prévios realizados, surgiu como alternativa para resolver as dificuldades de trânsito na área, a execução de uma nova ponte internacional a oeste do cruzamento atual. Também foi contemplada a execução dos acessos viários à ponte de ambos os países e um centro de fronteira para realizar um controle integrado com uma única cabeceira em território argentino.

As características das obras do novo cruzamento são as seguintes: acessos viários de 9,7 km (5,5 km em território argentino e 4,2 km em território boliviano), ponte Internacional de 30 m de comprimento com duas pistas, movimentos de terra de 228.536 m<sup>3</sup> de aterro e 293.741 m<sup>3</sup> de desmatamento, centro de fronteira de 25 ha para a realização das tarefas dos dois países.

Além disso, foi prevista a construção de três ilhas de estacionamento,

com comodidades para 100 caminhões de carga geral e uma ilha para estacionamento de veículos que transportem cargas perigosas com capacidade para 20 veículos.

## Fase – 12/06/2010

Existe um Acordo Binacional que contempla os compromissos que os países assumirão sobre o projeto e a normativa que regulará a execução do projeto.

Foi adotado um processo de negociação para redefinir alguns parâmetros do projeto que não modificam de maneira substancial as obras a realizar, mas sim o modelo de gestão. Para isso foi necessário adequar o Acordo Binacional.

Atualmente está sendo tramitada na Aladi a protocolização desse Acordo Binacional como um Acordo de Alcance Parcial no âmbito do organismo multilateral.

O financiamento das obras será realizado pelo governo argentino.

Depois que essas tramitações tiverem sido concluídas e se conte com os recursos no Orçamento 2011 por parte da Argentina, começará o processo de licitação para a contratação da empresa que executará a construção.

O governo da Bolívia está procurando financiamento para a construção do acesso do lado boliviano.

# Nova Ponte Presidente Franco - Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai - Brasil

9



## Eixo de Integração

Capricórnio

## Grupo 3

Assunção - Paranaguá

## Países

Brasil - Paraguai

## Tipo de projeto

- Transporte/Ponte

## Situação atual

- Pré-execução

## Investimento total estimado

US\$ 80,0 milhões

## Fontes de financiamento

- Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

Os custos decorrentes da elaboração dos estudos dos projetos e da construção da ponte serão cobertos pelo governo da República Federativa do Brasil, ficando cada parte como responsável pelos respectivos acessos tanto à ponte quanto às obras complementares e pelas expropriações necessárias.

## Modalidade

- Pública

## Conclusão prevista

- 2º semestre de 2013

## Órgão executor

- Ministério de Obras Públicas e Comunicações - Paraguai  
- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) -Brasil

**Coordenador Nacional:** Afonso Oliveira de Almeida (Brasil) / Tel: (5561) 2020- 4080 / [afonso.almeida@planejamento.gov.br](mailto:afonso.almeida@planejamento.gov.br)

Gonzalo Garay (Paraguai) / Tel: (59521) 414-9632 / [ggaray@highway.com.py](mailto:ggaray@highway.com.py)

**Gerente do Projeto:** María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / [lucia.barillo@transportes.gov.br](mailto:lucia.barillo@transportes.gov.br)

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

**Responsável CCT (FONPLATA):** Sebastián Abbatemarco / Tel: (5913) 336-6611 / [sabbatemarco@fonplata.org](mailto:sabbatemarco@fonplata.org)

## Objetivo

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

## Solução proposta

Construção de uma segunda ponte rodoviária internacional sobre o rio Paraná, com aproximadamente 745 m de extensão e 18 m de largura, com duas vias de 3,60 m, duas barreiras de 0,40 m e duas passarelas para pedestres de 1,80 m, com duas balaustradas de segurança. Também são incluídos os acessos e a infraestrutura complementar, entre as localidades de Porto Meira (Foz do Iguaçu) e Porto Presidente Franco, e a implementação de um sistema de controle integrado de fronteira na união do complexo Ponte da Amizade e a nova ponte. Em princípio, será uma ponte pêncil com vão de 360 m e duas torres de 136 m de altura. Cada país será responsável pelos seus respectivos acessos, instalações de fronteira e expropriação.

## Fase – 01/07/2010

Para a implementação deste projeto binacional, essencial para o desenvolvimento sustentável da integração física entre o Brasil e o Paraguai, foi assinado um acordo em dezembro de 2005, que posteriormente foi ratificado pelos congressos brasileiro e paraguaio em dezembro de 2008 e maio de 2007, respectivamente (Decreto nº 6676).

Em março de 2009, foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) o resultado final do processo de licitação para a contratação de uma empresa especializada para a realização do projeto básico e projeto executivo de engenharia da ponte. A empresa adjudicante foi a Vetec Engenharia Ltda. O valor aproximado de R\$ 3 milhões será arcado pela administração brasileira. O contrato foi assinado em agosto de 2009.

Em setembro de 2007, a Progaia se encarregou da realização do Eia/Rima e do Plano Básico Ambiental com um custo de cerca de R\$ 1 milhão, pago pelo Brasil.

Todos os atores envolvidos no projeto estão se organizando para cumprir o seguinte cronograma acordado em abril de 2010 por ocasião da 9ª reunião da Comista:

- **Estudos prévios relativos ao Projeto Básico, maio de 2010.**
- **Projeto Básico definitivo, junho de 2010.**
- **Aprovação do Projeto Básico, sujeita à liberação da licença prévia.**
- **Projeto Executivo, agosto de 2010.**
- **Aprovação da Licença Prévia, setembro de 2010.**
- **Licitação das obras, setembro de 2010.**
- **Contratação e início das obras, dezembro de 2010.**

A obra foi incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo brasileiro.

A ponte servirá para dinamizar o comércio, principalmente entre o Paraguai e o Brasil, mas também terá um impacto positivo no transporte do Mercosul.

## Construção da Rodovia Pailón - San José - Puerto Suárez



### Eixo de Integração

Interoceânico Central

### Grupo 3

Conexão Santa Cruz - Puerto Suárez - Corumbá

### País

Bolívia (Brasil - Chile - Peru)

### Tipo de projeto

- Transporte/Estrada

### Situação atual

- Execução

### Investimento total estimado

US\$ 477,0 milhões

### Fontes de financiamento

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

- BID
- CAF
- União Europeia
- Tesouro Nacional

### Modalidade

- Pública

### Conclusão prevista

- Segundo semestre de 2011

### Órgão executor

- Administração Boliviana de Rodovias (ABC)

**Coordenador Nacional:** Edwin Marañón Gamboa / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

**Gerente do Projeto:** Guillermo Rubin de Celis / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

**Responsável CCT (CAF):** Juan Carlos Saavedra / Tel: (571) 313-2311 / juan.saavedra@caf.com

## Objetivo

A rodovia Pailón-Porto Suárez faz parte do principal Corredor de Integração da Bolívia, que une o extremo leste ao extremo oeste, o qual concentra uma importante percentagem da população e da atividade econômica do país. Complementa a integração regional entre os portos do Peru e do Chile no Pacífico com os portos do Brasil no Atlântico, atravessando a Bolívia.

## Solução proposta

Pavimentação rígida e/ou flexível de duas vias em 600 km com largura de 7,3 m e acostamentos de 1 m de cada lado. Estão previstos recursos para programas de mitigação socioambiental.

## Fase – 30/06/2010

Os trechos que integram a rodovia estão nas seguintes fases:

- Ponte Pailas, com 1,4 km de extensão, encontra-se concluída e em serviço com um investimento de US\$ 30 milhões.

- O trecho Paraíso-El Tinto, com 125 km de extensão, está em construção com um investimento de US\$ 85 milhões.

- O trecho El Tinto-San José, com 82 km de extensão, encontra-se em construção com um investimento de US\$ 67 milhões.

- O trecho San José-Taperas-Robore1 com 138 km de extensão, foi concluído e está em serviço, com um investimento de US\$ 82 milhões.

- O trecho Roboré-El Carmen, com 140 km de extensão, está concluído e em serviço com um investimento de US\$ 97 milhões.

- O trecho El Carmen-Arroyo Concepción, com 108 km de extensão, encontra-se concluído e em serviço, com um investimento de US\$ 81 milhões.

Além disso, foi concluída a construção de 15 pontes no trecho Roboré-El Carmen, que estão em serviço com um investimento de US\$ 15 milhões, assim como o componente socioambiental, com um investimento de US\$ 20 milhões financiado pelo BID.

## Anel Ferroviário de São Paulo (Trechos Norte e Sul)



### Eixo de Integração

Interoceânico Central

### Grupo 2

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

### País

Brasil

### Tipo de projeto

- Transporte/Ferroviário

### Situação atual

- Pré-execução

### Investimento total estimado

US\$ 850,0 milhões

### Fontes de financiamento

- Parceria Público-Privada

### Modalidade

- Público/Privada

### Conclusão prevista

- Dezembro de 2014

### Órgão executor

- Governo do Brasil

Coordenador Nacional: Afonso Oliveira de Almeida / Tel: (5561) 2020-4080 / [afonso.almeida@planejamento.gov.br](mailto:afonso.almeida@planejamento.gov.br)

Gerente do Projeto: Vania Azevedo Venancio / Tel: (5561) 2029-7766 / [vania.venancio@transportes.gov.br](mailto:vania.venancio@transportes.gov.br)

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

**Objetivo**

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

**Solução proposta**

Reestruturação da rede ferroviária da Grande São Paulo, por meio da construção de um anel ferroviário e da articulação com o sistema de rodovias e centros de logística no Estado de São Paulo. O projeto prevê a construção de dois ramais diferentes mas complementares: um denominado Trecho Norte e o outro, Trecho Sul.

**Fase – 24/06/2010**

Projeto incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em janeiro de 2007.

Desde essa época, o Governo Federal e o Governo do Estado de São Paulo e demais órgãos participantes - Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT), Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), MRS Logística S.A, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) – estiveram discutindo alternativas de traçado, mas sem terem conseguido chegar a um consenso.

Mais recentemente, o Governo do Estado de São Paulo propôs voltar a estudar as alternativas que considerassem a possibilidade de articular o Trecho Norte do Anel Ferroviário como o projeto do Trecho Norte do Anel Rodoviário.

O Brasil recebeu um empréstimo do Bird (Acordo Bird Nº 7383-BR) que tem um componente de assistência técnica à ANTT. Assim, a ANTT busca destinar parte desses recursos ao pagamento de serviços de consultoria para o Anel Ferroviário. O prazo para tentativas de implementação desses estudos é de 12 meses, a partir de outubro de 2010, e contempla os seguintes objetivos:

(a) desenvolvimento de estudos de demanda de tráfego de carga para o Anel Ferroviário, com diversos horizontes de interesses, que incluem o estabelecimento de cenários macroeconômicos e setoriais, a análise do potencial de mercado para a comercialização de fretes e direitos de passagem, estudos de mercado que contemplem o transporte de grãos e carga geral unitizada e a caracterização das demandas; e

(b) desenvolvimento de um estudo funcional do Anel Ferroviário como um todo dentro de um cronograma compatível com a expectativa de realizar a conexão ferroviária para o norte e para o sul da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

O estudo contemplará a elaboração do projeto operacional, a análise dos impactos ambientais, o estudo jurídico institucional, um modelo de negócios, uma avaliação econômico-financeira e elementos de estratégia de implementação.

A ANTT é a agência executora do empréstimo e o processo de seleção será realizado de acordo com os procedimentos estabelecidos nas "Normas para a Seleção e Contratação de Consultores por Prestatários do Banco Mundial", publicadas em maio de 2004 e revisadas em outubro de 2006, segundo o método de seleção baseado na qualidade e no custo (SBQC).

## Passo de Fronteira Infante Rivarola - Cañada Oruro

12



**Eixo de Integração**  
Interoceânico Central

**Grupo 1**  
Conexão Chile - Bolívia -  
Paraguai - Brasil

**Países**  
Bolívia - Paraguai

### Tipo de projeto

- Transporte/Passagem de Fronteira

### Situação atual

- Execução

### Investimento total estimado

US\$ 2,0 milhões

### Fontes de financiamento

Pública  
- Tesouro Nacional

O Paraguai assume 100% do financiamento com recursos próprios.

### Modalidade

- Pública

### Conclusão prevista

- Primeiro semestre de 2011 (Etapa I)

### Órgão executor

- Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai  
- Comissão Mista Paraguai-Boliviana  
- Ministério de Obras Públicas, Serviços e Moradia da Bolívia

**Coordenador Nacional:** Edwin Marañón Gamboa (Bolívia) / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

Gonzalo Garay (Paraguai) / Tel: (59521) 414-9632 / ggaray@highway.com.py

**Gerente do Projeto:** Guillermo Rubin de Celis (Bolívia) / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

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 infraestrutura e os serviços necessários para permitir um eficiente trânsito de pessoas e cargas entre a Bolívia e o Paraguai, por meio da construção e da instalação de um Centro de Fronteira com Controle Integrado.

### Solução proposta

Construção da infraestrutura para a instalação de um 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 fitozoossanitário.

### Fase – 24/06/2010

Os governos da República do Paraguai e da República da Bolívia acordaram o estabelecimento de instalações para controles integrados na passagem de fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro.

Os dois países acordaram a construção do Centro Administrativo de fronteira com cabeceira única e controles integrados em território paraguaio. Além disso, foi estabelecida a criação de um Grupo Técnico Misto para impulsionar os projetos de integração física entre ambos os territórios.

O Paraguai, por meio do Ministério de Obras Públicas e Comunicações (MOPC), em 17 de março de 2010 iniciou as obras do Centro Administrativo de Fronteira com cabeceira única e controles integrados (Primeira Etapa). Esta etapa consiste na plataforma de controle e estacionamento de veículos, edifício administrativo com estacionamento, refeitório, pavilhão de alojamento para ambas as delegações de funcionários (Paraguai-Bolívia), área de serviço, abrigo de gerador com gerador de energia elétrica e poço artesiano, etc.

Estima-se que as obras serão concluídas em 330 dias. O custo da primeira etapa é de US\$ 1,2 milhão, o do projeto executivo de US\$ 70 mil, com fundos do Tesouro Nacional.



**Eixo Integração**  
Interoceânico Central

**Grupo 1**  
Conexão Chile - Bolívia -  
Paraguai - Brasil

**País**  
Bolívia (Paraguai)

**Tipo de projeto**

- Transporte/Estrada

**Situação atual**

- Execução

**Investimento total estimado**

US\$ 49,0 milhões

**Fontes de financiamento**

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

- Tesouro Nacional
- Prefeitura de Tarija
- CAF

**Modalidade**

- Pública

**Conclusão prevista**

- Janeiro de 2011 (Etapa I)

**Órgão executor**

- Administração Boliviana de Rodovias (ABC)

**Coordenador Nacional:** Edwin Marañón Gamboa / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

**Gerente do Projeto:** Guillermo Rubin de Celis / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

**Responsável CCT (CAF):** Juan Carlos Saavedra / Tel: (571) 313-2311 / juan.saavedra@caf.com

## Objetivo

Facilitar por etapas o acesso permanente de zonas de exploração mineira a mercados regionais e internacionais, promovendo a saída de produtos da Bolívia e do Chaco Central para os portos do Pacífico e os principais mercados andinos, fomentando o intercâmbio comercial entre os países do agrupamento (sal, fosfatos, fertilizantes, vinhos, madeira, frutas vermelhas, flores, etc.).

## Solução proposta

Construção de uma estrada pavimentada em zona de montanha com proteção e drenagem de encostas, pavimentação em concreto asfáltico ou rígido, unindo Tarija (Bolívia) à República do Paraguai por meio da conexão Villamontes-Hito/ BR 94 (ponto georreferencial-fronteira com o Paraguai) com uma extensão de 127 km, que constitui a Etapa I do projeto.

## Fase – 04/06/2010

Os trechos compreendidos pela Etapa I estão nas seguintes fases:

- O trecho Hito/BR 94-Palo Marcado, de 75 km de extensão, encontra-se em construção com um investimento de US\$ 29 milhões e com contribuições locais e da CAF.
- O trecho Palo Marcado-Villamontes, de 52 km de extensão, encontra-se em construção sob responsabilidade da Prefeitura de Tarija.

Os demais trechos da estrada estão nas seguintes condições:

- O trecho Villamontes-Junacas, de 64 km de extensão, apresenta pista de rolamento de cascalho.
- O trecho Junacas-Tarija, de 54 km de extensão, encontra-se pavimentado e em serviço.
- O trecho Tarija-El Puente, de 106 km de extensão, está em construção (dentro do Projeto Potosi - Tarija).
- O trecho El Puente-Tupiza, de 103 km de extensão, apresenta pista de rolamento de cascalho.
- O trecho Tupiza-Uyuni, de 200 km de extensão, encontra-se em fase de estudos.

**Eixo de Integração**

Interoceânico Central

**Grupo 5**

Conexões Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz

**País**

Bolívia (Chile)

**Tipo de projeto**

- Transporte/Estrada

**Situação atual**

- Execução

**Investimento total estimado**

US\$ 95,0 milhões

**Fontes de financiamento**

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

- Tesouro Nacional
- Governo da Itália
- CAF

**Modalidade**

- Pública

**Conclusão prevista**

- Segundo semestre de 2011

**Órgão executor**

- Administração Boliviana de Rodovias (ABC)

**Coordenador Nacional:** Edwin Marañón Gamboa / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

**Gerente do Projeto:** Guillermo Rubin de Celis / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

**Responsável CCT (CAF):** Juan Carlos Saavedra / Tel: (571) 313-2311 / juan.saavedra@caf.com

**Objetivo**

Complementar a ligação da Bolívia e dos países do Eixo Interoceânico Central com o porto de Iquique, buscando a reativação da economia e do desenvolvimento social de uma região mineira e comercial muito importante na Bolívia, conectando com a via até o Atlântico por meio de Oruro-Cochabamba-Santa Cruz-Puerto Suárez-Santos.

**Solução proposta**

É realizada a pavimentação da complementação da rodovia Oruro-Toledo com pavimento rígido (conexão Ancavari-Pisiga: 142 km), e pavimento flexível (conexão Toledo-Ancaravi: 53 km) pelo alto fluxo potencial de carga pesada.

**Fase – 04/06/2010**

O projeto compreende 4 trechos:

- Trecho 1: Oruro-Toledo, de 37 km, com investimento de US\$ 18 milhões e financiamento da CAF. Encontra-se concluído e em serviço.
- Trecho 2: Toledo-Ancaravi, de 53 km, com investimento de US\$ 24 milhões e financiamento do governo da Itália. Encontra-se em execução.
- Trecho 3: Ancaravi-Huachacalla, de 70 km, com investimento de US\$ 28 milhões e financiamento da CAF. Encontra-se concluído e em serviço.
- Trecho 4: Huachacalla-Pisiga, de 72 km, com investimento de US\$ 25 milhões e financiamento da CAF. Encontra-se em execução - as obras começaram em julho de 2007 - e sua conclusão é estimada para o final de 2010.

Os trechos concluídos (Oruro-Toledo e Ancaravi-Huachacalla) representam 47% da rodovia Oruro-Pisiga.

**Eixo de Integração**

Interoceânico Central

**Grupo 5**

Conexões Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz

**País**

Chile (Bolívia)

**Tipo de projeto**

- Transporte/Estrada

**Situação atual**

- Execução

**Investimento total estimado**

US\$ 42,0 milhões

**Fontes de financiamento**

- Tesouro Nacional  
- Investimento regional e setorial

**Modalidade**

- Pública

**Conclusão prevista**

- Março de 2011

**Órgão executor**

- Ministério de Obras Públicas do 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 projeto da Rodovia Internacional 15-CH. Este projeto tem a possibilidade de ligar o porto de Iquique a zonas do sul e centro da Bolívia, como Oruro e Cochabamba, além de permitir, por meio dessas estradas, a conectividade com áreas a leste de Santa Cruz e Puerto Suárez. Esta conexão facilitaria o desenvolvimento do sul da Bolívia, facilitando o seu acesso às demandas de bens da cidade de Iquique, e permitindo uma saída direta a terceiros países por meio do porto de Iquique.

### Solução proposta

Recuperação do trecho da rodovia 15-CH entre as localidades de Huara e Colchane por etapas, em uma extensão total de 163 km. O projeto está incluído no Programa de Obras Bicentenário e Convênio de Programação Regional.

Na atualidade, todos os trechos estão pavimentados, faltando só as questões de segurança viária do km 113 ao km 163.

O traçado da rodovia, com 80% de linhas retas e de pendentes suaves, produzirá uma sensível economia de custos e de tempo no transporte terrestre, melhorando a competitividade do eixo. O acesso ao sistema logístico integrado do porto e da zona franca de Iquique estenderá as vantagens competitivas.

### Fase – 04/06/2010

O projeto consta dos seguintes trechos: km 50 ao km 67,5, terminado em março de 2009; e os dos km 102 ao km 113,5 e km 144 ao km 163 em execução agrupados em um único contrato de obra cuja conclusão está projetada para março de 2011. A pavimentação é com manta asfáltica e está terminada, exceto seu componente de segurança viária.

Nos outros trechos da rodovia Huara—Colchane está sendo realizada a conservação do pavimento.

Também em 2011 será licitado o estudo de engenharia para a construção da Praça de Pesagem de Colchane, que será finalizada em 2012.

**Eixo de Integração**

Interoceânico Central

**Grupo 5**

Conexões Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz

**País**

Bolívia (Chile - Peru)

**Tipo de projeto**

- Transporte/Estrada

**Situação atual**

- Pré-execução

**Investimento total estimado**

US\$ 120,0 milhões

**Fontes de financiamento**

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

- BID
- Prefeitura de Cochabamba

**Modalidade**

- Pública

**Conclusão prevista**

- Segundo Semestre de 2011

**Órgão executor**

- Administração Boliviana de Rodovias (ABC)

**Coordenador Nacional:** Edwin Marañón Gamboa / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

**Gerente do Projeto:** Guillermo Rubin de Celis / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

**Responsável CCT (FONPLATA):** Sebastián Abbatemarco / Tel: (5913) 336-6611 / sabbatemarco@fonplata.org

**Objetivo**

Solucionar o setor crítico da nova rodovia Santa Cruz-Cochabamba (4.000 veículos/dia), onde existem falhas de ordem geológica e de drenagens, amplificadas em época de chuva pelos aumentos do nível do rio vizinho (Espíritu Santo) que dificultam a interconexão fluida no âmbito nacional e internacional. Projeto estratégico para a união das alturas da região oeste da Bolívia com as planícies da região leste e sua conexão com Puerto Suárez-Corumbá (Brasil).

**Solução proposta**

Recuperação de um trecho da nova rodovia 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 de uma alternativa para um traçado novo ou que utilize parcialmente a estrada existente.

**Fase – 05/06/2010**

Os estudos em nível de projeto final de engenharia foram concluídos em 2008 com financiamento do BID por um montante de US\$ 2,5 milhões.

Encontram-se em gestão de financiamento os recursos para a fase de construção da obra.

## Centro Binacional de Atendimento de Fronteira de Desaguadero

17



### Eixo de Integração

Andino

### Grupo 8

Conexão Peru - Bolívia  
(Huancayo - Ayacucho - Tarija - Bermejo)

### País

Bolívia - Peru

### Tipo de projeto

- Transporte/Passagem de Fronteira

### Situação atual

- Pré-execução

### Investimento total estimado

US\$ 7,5 milhões

### Fontes de financiamento

- Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

Módulo Peruano: Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e recursos locais de contrapartida (30% Tesouro).

Investimento estimado: US\$ 4.1 milhões. Módulo Boliviano: A definir (BID ou CAF) e recursos locais de contrapartida (20% Tesouro).

### Modalidade

- Pública

### Conclusão prevista

- Segundo Semestre de 2012

### Órgão executor

- Ministério de Relações Exteriores e Comércio Exterior - Bolívia
- Ministério de Relações Exteriores - Peru
- Ministério de Transportes e Comunicações - Peru (\*)
- Ministério de Obras Públicas, Serviços e Moradia - Bolívia

(\*) O Ministério de Transportes e Comunicações é, como expresso no Contrato de empréstimo, organismo coexecutor do Programa.

**Coordenador Nacional:** Edwin Marañón Gamboa (Bolívia) / Tel: (5912) 215-6617 / emaranon@oopp.gob.bo

Augusto Arzubiaga Scheuch (Peru) / Tel: (511) 204 2459 / aarzubiaga@rree.gob.pe

**Gerente do Projeto:** Guillermo Rubín de Celis (Bolívia) / (8/5/2010 - 6/8/2010) / Tel: (5912) 215-6619 / grubin@oopp.gob.bo

Nilo Meza (Peru) / Tel: (511) 719 8912 / 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 na passagem de fronteira de Desaguadero, para facilitar o trânsito de pessoas, mercadorias e veículos entre o Peru e a Bolívia. Esta passagem de fronteira é a mais importante entre os dois países, e por isso a implementação do Cebaf Desaguadero terá, entre outros, um significativo efeito dinamizador das relações econômicas e comerciais, tanto em nível bilateral quanto regional.

### Solução proposta

Construir e operar módulos de controle integrado em cada país, com a modalidade de justaposição de dupla cabeceira, os mesmos que, no âmbito da Decisão 502 da CAN, formarão o Centro Binacional Integrado de Atendimento de Fronteira (Cebaf) na nova ponte internacional de Desaguadero. Além disso, procura-se normatizar, padronizar e harmonizar processos e procedimentos administrativos e de registro de informações entre as instituições dos dois países para que operem coordenadamente na

passagem de fronteira de Desaguadero, exercendo um controle integrado do trânsito de pessoas, mercadorias e veículos. A solução inclui o equipamento adequado para a implementação do modelo de controle integrado nesta passagem de fronteira, e o apoio à reengenharia e ao desenvolvimento dos processos e procedimentos necessários para esse efeito. Busca-se também capacitar os funcionários responsáveis de exercer os controles sob o novo esquema, assim como aos usuários e operadores da passagem de fronteira. A participação do setor privado e dos atores sociais relevantes da zona será promovida a fim de contribuir para a integração adequada do centro e dos serviços complementares gerados com as atividades econômicas dos moradores locais. Finalmente, propõe-se identificar as oportunidades de desenvolvimento logístico na localidade de Desaguadero vinculadas à passagem de fronteira tipo Cebaf, assim como realizar ações concretas que permitam promover o desenvolvimento da oferta local em serviços de apoio ao transportador.

### Fase – 08/06/2010

A passagem de fronteira Desaguadero inclui a nova Ponte Internacional de Desaguadero, sobre o rio do mesmo nome, entre as cidades homônimas Desaguadero na Bolívia e no Peru. É a passagem de fronteira mais importante entre a Bolívia e o Peru.

Por Desaguadero transita 90% do comércio entre os dois países. No âmbito da IIRSA, a Passagem de Fronteira de Desaguadero foi selecionada como uma das cinco experiências-piloto para a modernização do Trânsito Alfandegário Internacional. Além disso, no processo de agrupamento de projetos, o Cebaf-Desaguadero foi considerado Projeto-Âncora.

No lado peruano, foi conseguida uma operação de empréstimo de US\$ 4 milhões com o BID, aprovado por D.S. 181-2007-EF, dando lugar à assinatura do Contrato N° 1836/OC-PE de 22 de fevereiro de 2008 entre o governo do Peru e a entidade mencionada, dos quais US\$ 3 milhões foram alocados ao Projeto Passagem de Fronteira Desaguadero (Peru-Bolívia).

Portanto, o projeto conta com financiamento para a construção de modernas instalações de controle fronteiriço, o equipamento, assim como para a capacitação dos funcionários. No entanto, por razões de política fiscal do Peru, o primeiro desembolso só se produziu em 13 de fevereiro de 2009.

Atualmente, depois de uma breve base de implementação da Unidade Coordenadora do Projeto, conta-se com o terreno comprado para a localização da cabeceira peruana, cujo processo de saneamento físico legal está prestes a ser concluído. Foi desenvolvido um intenso programa de relações comunitárias e de comunicação com os principais atores. Sobre essa base, deu-se curso aos procedimentos administrativos para contratar a empresa que será encarregada de elaborar o Estudo Definitivo das obras. Estima-se que esse estudo vai estar concluído no primeiro trimestre de 2011. As obras, se for cumprido o prazo mencionado, seriam terminadas em meados de 2012. A construção da cabeceira boliviana ainda não foi concretizada por parte das autoridades envolvidas.

## Passo de Fronteira Cúcuta - San Antonio del Táchira

18



### Eixo de Integração

Andino

### Grupo 2

Conexão Venezuela (Caracas) -  
Colômbia (Bogotá) - Equador  
(Quito) (Rodovia Atual)

### Países

Colômbia - Venezuela

### Tipo de projeto

- Transporte/Passagem de Fronteira

### Situação atual

- Perfil

### Investimento total estimado

US\$ 2,0 milhões

### Fontes de financiamento

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

- BID
- CAF
- Contrapartidas Nacionais

O montante de investimento estará sujeito ao resultado dos projetos.

### Modalidade

- Pública

### Conclusão prevista

- Pendente de definição

### Órgão executor

- Ministério de Transporte - Colômbia
- Ministério de Infraestrutura - Venezuela
- Mesa Binacional de Transporte Venezuela - Colômbia

**Coordenador Nacional:** René Alejandro Cortés (Colômbia) / Tel: (571) 381-5000 ext. 1700 / rcortes@dnpc.gov.co

A confirmar (Venezuela)

**Gerente do Projeto:** Jorge Carrillo (Colômbia) / Tel: (571) 324-0800 ext. 1543 / jcarrillo@mintransporte.gov.co

A confirmar (Venezuela)

**Responsável CCT (CAF):** Juan Carlos Saavedra / Tel: (571) 313-2311 / juan.saavedra@caf.com

### Objetivo

Facilitar o trânsito de pessoas, veículos e mercadorias na passagem de fronteira Cúcuta (Colômbia)-San Antonio (Venezuela), por meio da implementação de sistemas integrados de controle fronteiriço.

### Solução proposta

As passagens de fronteira são espaços geográficos de interseção dos fluxos de pessoas, veículos e mercadorias, que saem do território de um país e entram no outro, cumprindo uma série de controles e tramitações administrativas aplicáveis de acordo com a normatividade interna de cada país, assim como com as normas supranacionais vigentes no âmbito da Comunidade Andina. Na passagem de fronteira de Cúcuta-San Antonio, registra-se um volume considerável de trânsito de pessoas e mercadorias de comércio exterior, empregando sempre o modo de transporte terrestre. Para tal efeito, no âmbito da CAN, foram assinadas as decisões 398, que regula o transporte internacional de passageiros por estrada, e a 399, aplicável ao transporte internacional de mercadorias, assim como a decisão 636, sobre o trânsito alfandegário comunitário. A saída da Venezuela da CAN torna necessária a assinatura de Acordos bilaterais que facilitem o transporte de passageiros e mercadorias por meio das passagens de fronteira, em um entorno econômico em que acordos comerciais são cada vez mais comuns.

Também é necessário regulamentar o transporte intrafronteiriço, como uma modalidade diferente do transporte internacional e buscar um maior benefício para todos os atores que participam da cadeia produtiva de transporte. Neste sentido, é necessário definir ações concretas que atinjam uma mudança cultural para um esquema de parceria estratégica para a prestação de serviços de transporte, eliminação do transbordo obrigatório de mercadorias nas passagens de fronteira e cumprimento do disposto na normatividade andina sobre a matéria. Por outro lado, exige-se a simplificação e unificação de tramitações, a adequação de infraestrutura física e a sistematização de procedimentos de maneira simultânea por parte das autoridades homólogas dos dois países que convergem na passagem de fronteira.

### Fase – 12/05/2010

A Colômbia apresentou à Venezuela uma proposta de unificação. Em março de 2010 ainda não se tinha recebido resposta. A continuidade do projeto está condicionada ao consenso por parte de ambos os países sobre essa proposta.

Nota: A informação foi atualizada só pela Colômbia.

## Melhoramento da Navegabilidade do Rio Meta

19



### Eixo de Integração

Andino

### Grupo 4

Conexão Pacífico - Bogotá - Meta -  
Orinoco - Atlântico

### Países

Colômbia - Venezuela

### Tipo de projeto

- Transporte/Fluvial

### Situação atual

- Execução

### Investimento total estimado

US\$ 108,0 milhões

### Fontes de financiamento

- Pública por meio de organismos públicos

### Modalidade

- Pública

### Conclusão prevista

- Dezembro de 2014

### Órgão executor

- Ministério de Transporte - Colômbia  
- Ministério de Infraestrutura - Venezuela  
- Ministério de Meio Ambiente da Colômbia  
- Ministério de Meio Ambiente da Venezuela

**Coordenador Nacional:** René Alejandro Cortés (Colômbia) / Tel: (571) 381-5000 ext. 1700 / rcortes@dnpc.gov.co

A confirmar (Venezuela)

**Gerente do Projeto:** Nelson Evelio López (Colômbia) / Tel: (571) 324-0800 ext. 143 / nelopez@mintransporte.gov.co

A confirmar (Venezuela)

**Responsável CCT (CAF):** Juan Carlos Saavedra / Tel: (571) 313-2311 / juan.saavedra@caf.com

### Objetivo

Desenvolver e fortalecer um corredor intermodal de transporte por meio da recuperação da navegabilidade do rio de forma sustentável, com o objetivo de incentivar intercâmbios entre regiões da Colômbia, Venezuela, Brasil, de outros países sul-americanos e europeus, e integrar regiões afastadas dos centros de distribuição e consumo para melhorar o nível de vida de seus habitantes.

O governo da Colômbia considera o projeto de interesse nacional e tem a intenção de continuar as conversações com o governo da Venezuela, que permitam abordar integralmente uma proposta que inclua a navegação pelos rios Meta, Orinoco e Apure. O projeto fluvial permitiria potencializar as exportações de milho, óleo de palma, produtos florestais e coque, entre outros. E também facilitar as importações de trigo, adubos, soja e aço.

### Solução proposta

Recuperar a navegabilidade de 830 km entre Cabuyaro e Puerto Carreño. Para conseguir isso, é necessário executar obras como: fechamento de braços por bifurcação do leito, estabilização de margens, contração do leito, dragagem nos locais onde o rio é muito instável, sinalização, adequação e construção de cais, melhoramento de vias de acesso aos cais, entre outros.

### Fase – 21/05/2010

O documento do Conselho Nacional de Política Econômica e Social (Conpes) 3396 de 2005, declarou a recuperação da navegabilidade do rio Meta como estratégica para a Colômbia, e aprovou recursos de US\$ 19 milhões para executar as seguintes obras:

(i) Atualização de projetos e construção do Cais La Banqueta: conta com licenças ambientais. Foi terminada a estacagem, aterros, fechamento definitivo do cais e acesso de embarcações menores e pátio de manobras (US\$ 3,5 milhões). Data de início: dezembro de 2006. Data de finalização: 16 de agosto de 2009.

(ii) Estudos, projetos e ampliação do Cais de Cabuyaro: foram terminadas todas as atividades do cais e as placas de aproximação ao cais, os hexápodes e a pavimentação dos acessos. (US\$ 1,3 milhões). Data de início: janeiro 2007. Data de finalização: maio de 2009. Foi contratada uma segunda fase com o objetivo de executar obras de ampliação do cais e adequar zonas para localização de currais de gado - Data de início: 29 de outubro de 2009. Data prevista de finalização: 30 de setembro de 2010.

(iii) Estudo para o melhoramento e ampliação do Cais de Puerto Carreño: foram terminados estudos e projetos. Terminou-se a cravação dos pilares do cais de carga, a construção do cais flutuante, a construção da passarela do cais flutuante (US\$ 2,2 milhões). Data de início: fevereiro de 2007. Data de finalização: 11 de maio de 2009. Encontra-se em processo de contratação uma segunda etapa com o objetivo de executar obras de ampliação do cais.

(iv) Estudo, projeto e melhoramento da via de acesso ao Cais La Banqueta: finalizados os estudos. As atividades se concentraram, principalmente, na ampliação da via no setor do baixo rio Meta, e na formação e estabilização da via de 18,18 km de extensão. Foram realizadas obras de drenagem ao longo do corredor viário, compostas da seguinte maneira: 9 caixas de 3 x 3 duplas, 1 caixa de 3 x 3 simples, 1 caixa múltipla de 4 feixes e 14 ampliações para os bueiros existentes. Formação de depósitos. Iniciou-se a formação da zona de depósito da Hacienda La Nirvana K5 + 600 Margem Esquerda. Foram estabilizados 16 km de via. Os recursos alocados só foram suficientes para deixar a via em nível de estabilização (US\$ 6.5 milhões).

Data de início: dezembro de 2006. Em março de 2010 se está em processo de contratação da pavimentação dos primeiros quilômetros e gestão de recursos para a pavimentação da via toda.

(v) Construção de obras de canalização do rio Meta: Monitoramento do setor do rio entre Cabuyaro e a desembocadura do rio Manacacias (135 km aproximadamente), com o objetivo de dar cumprimento à licença ambiental (antes do início dos trabalhos). Construção das seguintes estruturas em bambu guadua de fechamento de braços (só fechamento 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 submersas, cada um deles constituído por 6 a 8 unidades de estrutura de 3 m de extensão cada unidade (em bambu guadua). Elaboração e colocação de 941 cruzetas tipo Kellener, ou Jacks. Atualmente está se trabalhando na estrutura de fechamento número 4, no setor de El Arenal, a qual tem uma extensão de mais de 600 m de comprimento. Foi realizada a segunda campanha hidrossedimentológica, com resultados muito favoráveis às obras construídas (US\$ 5,2 milhões). Data de início: fevereiro de 2007. Progresso em março de 2010: 80%.

Nota: Os avanços do projeto correspondem ao setor colombiano.

**Eixo de Integração**

Amazonas

**Grupo 1**

Acesso à Hidrovia do Putumayo

**País**

Colômbia

**Tipo de projeto**

- Transporte/Estrada

**Situação atual**

- Execução

**Investimento total estimado**

US\$ 373,0 milhões

**Fontes de financiamento**

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

- Tesouro Nacional
- BID

**Modalidade**

- Pública

**Conclusão prevista**

- Dezembro de 2016

**Órgão executor**

- Ministério de Transporte da Colômbia
- Instituto Nacional de Vias da Colômbia

**Coordenador Nacional:** René Alejandro Cortés / Tel: (571) 381-5000 ext. 1700 / rcortes@dnp.gov.co

**Gerente do Projeto:** Guillermo Alberto Cruz Alemán / Tel: (571) 381-5000 ext. 1720 / gacruz@dnp.gov.co

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

## Objetivo

Os objetivos são: contribuir para a consolidação do Eixo Amazonas, de oeste a leste, de Tumaco a Belém do Pará; propiciar uma maior integração da rede de infraestrutura de transporte da Colômbia com o Equador e o Peru; melhorar a comunicação por via terrestre do sul com o centro do país; promover o desenvolvimento econômico e social do sul do país e do norte do Equador e do Peru; e melhorar o comércio entre os países da América do Sul.

## Solução proposta

O Conselho Nacional de Política Econômica e Social (Conpes) declarou o projeto "Desenvolvimento Viário do Sul da Colômbia" de importância estratégica, por meio do documento Conpes 3609 de setembro de 2009.

O projeto inclui os seguintes trechos:

(i) Tumaco-Pasto-Mocoa: para o período 2010-2015 está previsto executar o melhoramento e manutenção integral do corredor Tumaco-Pasto-Mocoa, que incluirá, entre outras atividades, a execução da manutenção rotineira, reforço estrutural, recuperação, obras de emergência, gestão viária e construção de pista dupla no setor Pasto-San Fernando.

(ii) A construção da variante de San Francisco-Mocoa: no período 2010-2016 será realizada a construção da variante com uma extensão de 45,6 km. O projeto será desenvolvido em duas etapas, em um período de 6 a 8 anos. Nesta primeira etapa será adiantada a construção em nível de estabilização da totalidade da via em pista simples, o que inclui a construção de viadutos, movimento de terras, obras de arte, estrutura de estabilização e requerimentos ambientais.

**Fase – 23/06/2010**

Estudos e documentos realizados até agora:

(i) Estudos de engenharia fase III e Estudos de Impacto Ambiental (EIA) para a construção da variante San Francisco-Mocoa.

(ii) Estudos de Impacto Ambiental (EIA).

(iii) Avaliação Ambiental Regional (AAR): análise de impactos cumulativos e sinérgicos por aumento de tráfego no corredor. Oportunidades de gestão ambiental e sociocultural.

(iv) Plano Básico de Manejo Ambiental e Social (PMAS) da reserva florestal - bacia alta rio Mocoa: foram definidas ferramentas para administração e controle da reserva florestal. Medidas e especificações técnicas para o projeto, construção e operação da variação.

(v) Supervisão Plano de Manejo Ambiental: sustentabilidade às medidas recomendadas nos estudos.

(vi) Factibilidade Econômica e Linha Base: análise custo-benefício da construção e operação da variante. Estudos de trânsito detalhados.

Durante 2009 foram realizados o melhoramento e a manutenção da estrada Tumaco-Mocoa:

1. Para os trechos do corredor no Departamento de Nariño: i) obras de melhoramento nas seguintes estradas: El Encano-Santiago, Pasto-La Piscicultura, Pasto-El Encano (manutenção preventiva); ii) outras atividades nos trechos El Encano-Santiago e Pasto-Mocoa. Investimento executado US\$ 1,99 milhão.

2. Para os trechos do corredor no Departamento do Putumayo, as seguintes obras: i) melhoramento e manutenção nas seguintes estradas: Pasto-Mocoa, El Paso, El Encano-Santiago; ii) atenção obras de emergência na estrada La Piscicultura-El Pepino; iii) outras atividades nos trechos Pasto-Mocoa, La Sardiña-El Pepino, La Piscicultura-El Pepino, El Encano-Santiago e Variante San Francisco-Mocoa.

Investimento executado de US\$ 3,8 milhões.

O Instituto Nacional de Vías (Invias) investirá no exercício 2010 o montante de US\$ 6,5 milhões para o melhoramento e a manutenção da estrada Tumaco-Mocoa (trechos La Piscicultura-Santiago-San Francisco-El Pepino, Mocoa). Também alocou US\$ 13 milhões para a construção da variação.

Vale a pena mencionar que o processo de planejamento e estruturação do projeto de construção da variação San Francisco-Mocoa, do ponto de vista técnico e ambiental, foi considerado como piloto para o desenvolvimento de projetos de infraestrutura em zonas de alta biodiversidade e riqueza cultural(\*)

Além disso, o BID outorgou ao país um crédito pelo valor de até US\$ 203 milhões para o financiamento parcial da construção da variante San Francisco - Mocoa (fase I).

(\*) Para a estruturação deste projeto contou-se com o apoio do BID na realização dos estudos técnicos requeridos, os quais se desenvolveram a partir de 2005 e terminaram com a expedição da licença ambiental por parte do Ministério de Ambiente, Moradia e Desenvolvimento Territorial em dezembro de 2008.

**Eixo de Integração**

Amazonas

**Grupo 3**

Acesso à Hidrovia do Huallaga - Marañón

**País**

Peru (Brasil)

**Tipo de projeto**

- Transporte/Estrada

**Situação atual**

- Execução

**Investimento total estimado**

US\$ 681,2 milhões

**Fontes de financiamento**

No caso da Rodovia Paita-Yurimaguas, o financiamento corresponde à Empresa Concessionária IIRSA Norte S.A., projeto que será pago pelo Estado peruano em um período de 25 anos. O financiamento das obras do T.P. de Paita corresponde ao setor privado (entregue em concessão). Os estudos para os projetos logísticos e fluviais são gerenciados por meio de fundos públicos.

**Modalidade**

- Público/Privada

**Conclusão prevista**

- Dezembro de 2012

**Órgão executor**

- Ministério de Transportes e Comunicações (MTC) - Peru
- Autoridade Portuária Nacional (APN) - Peru
- Empresas concessionárias de rodovias, portos e centros logísticos - Peru
- Agência de Promoção do Investimento Privado (Proinversión) - Peru

**Coordenador Nacional:** Augusto Arzubiaga Scheuch / Tel: (511) 204-2459 / aarzubiaga@ree.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**

Melhorar a infraestrutura e a operação do eixo intermodal, promovendo a modernização dos serviços logísticos e dos portos que operam no mesmo para consolidar o corredor de integração litoral-serra-selva da região norte do Peru e sua complementaridade regional com o Estado do Amazonas, e assim impulsionar o comércio internacional.

**Solução proposta**

Recuperar e melhorar a infraestrutura viária existente no Eixo Paita-Tarapoto-Yurimaguas, fornecendo de forma complementar os serviços necessários para um fluxo eficiente de carga e pessoas. Modernizar os portos de Paita e Yurimaguas, promovendo o investimento e gestão privada a fim de aumentar a sua produtividade. Estabelecer as Zonas de Atividades Logísticas de Paita e Yurimaguas, promovendo o investimento e a gestão privada com o objetivo de organizar e otimizar as atividades e processos das cadeias logísticas envolvidas.

**Fase – 24/06/2010**

No âmbito da concessão do Eixo Amazonas Norte (Paita-Yurimaguas), entre abril de 2006 e abril de 2007 foram recuperados os trechos Paita-Piura (54 km) e Piura-Dv Olmos (168 km), com um investimento de US\$ 71,8 milhões.

Em abril de 2008 começaram as obras da segunda etapa, que compreende trabalhos de defensas ribeirinhas, estabilização de encostas, melhoramento de obras de arte e drenagem, proteção ambiental, reconstrução de cinco pontes e recuperação da camada asfáltica em setores críticos nos trechos Corral Quemado-Rioja, Rioja-Tarapoto e Corral Quemado-Dv. Olmos, com um investimento de US\$ 40,2 milhões. As obras da segunda etapa devem terminar em setembro de 2010, devido a alguns setores terem sido afetados por desastres naturais.

Em março de 2010, as obras no trecho Rioja-Corral Quemado têm um avanço físico de 93,7%, no trecho Rioja-Tarapoto 93,2% e no trecho Corral Quemado-Dv. Olmos 56,2%

Além disso, o asfaltamento da estrada Tarapoto-Yurimaguas, de 114 km, terminou em março de 2009 com um investimento de US\$ 163 milhões. Entre abril de 2003 e julho de 2006 foi executado com recursos públicos (US\$ 7,6 milhões) um trecho de 11,6 km (km 114-Yurimaguas).

Em 2005 terminaram as obras de recuperação da estrada Olmos-Corral Quemado (196 km), com um investimento de US\$ 69,9 milhões.

A respeito do Porto de Paita, em 11 de abril de 2008 a Proinversión fez um concurso de Projetos Integrals para a concessão do terminal portuário (TP) de Paita. Em 31 de março de 2009, adjudicou-se o objeto da licitação ao Consórcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE). O investimento (US\$ 127,8 milhões para a primeira e a segunda etapas) estabelecido no contrato, assim como US\$ 100 milhões (execução de obras complementares), será destinado à construção de um novo cais e pátio de contêineres, e à aquisição de guindastes de pórtico e de cais.

A previsão do início das obras no TP de Paita é para o primeiro trimestre de 2011.

Além disso, a fim de complementar o desenvolvimento do porto de Paita, a Proinversión elaborou (em 2008) o estudo de factibilidade "Zonas de Atividades Logísticas de Paita". Segundo este estudo, é necessário um investimento de US\$ 47 milhões.

Em 29 de dezembro de 2009 foi lançado o Concurso de Projetos Integrals para a concessão do TP de Yurimaguas, o qual estará localizado na cidade de Nueva Reforma, a cerca de 20 km do porto atual. O prazo da concessão é de 30 anos e o investimento de US\$ 38,9 milhões. Estima-se adjudicar o objeto da licitação no III trimestre de 2010. O custo das obras será cofinanciado com recursos do Estado.

Para ter acesso à nova localização do TP de Yurimaguas (Nueva Reforma) será construída uma via de 10 km a cargo do Concessionário do Eixo Amazonas Norte, com um investimento de US\$ 10 milhões.

Também está programado construir o Centro Logístico de Yurimaguas, com um investimento de US\$ 5 milhões.

**Eixo de Integração**

Amazonas

**Grupo 4**

Acesso à Hidrovia do Ucayali

**País**

Peru (Brasil)

**Tipo de projeto**

- Transporte/Estrada

**Situação atual**

- Execução

**Investimento total estimado**

US\$ 1,3513 bilhão

**Fontes de financiamento**

Os investimentos requeridos na Rodovia Lima-Pucallpa e no Cais Sul do Porto de Callao serão realizados por meio do setor privado via concessões. Os estudos e o acesso à hidrovia serão executados com fundos públicos, assim como os centros logísticos, para depois ser entregues em concessão ao setor privado, que executará as obras.

**Modalidade**

- Público/Privada

**Conclusão prevista**

- Dezembro de 2014

**Órgão executor**

- Ministério de Transportes e Comunicações (MTC) - Peru
- Autoridade Portuária Nacional (APN) - Peru
- Empresas concessionárias de estradas, portos e centros logísticos - Peru

**Coordenador Nacional:** Augusto Arzubiaga Scheuch / Tel: (511) 204-2459 / aarzubiaga@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**

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

**Solução proposta**

Dotar o eixo Lima-Tingo María-Pucallpa de uma adequada infraestrutura viária e de serviços necessários para um eficiente fluxo de veículos. Modernizar os portos de Callao e Pucallpa, principalmente por meio do investimento privado, a fim de aumentar sua competitividade.

Estabelecer centros logísticos nos terminais portuários de Callao e Pucallpa, a fim de facilitar os fluxos de carga e armazenamento.

**Fase – 05/07/2010**

Foram concluídos os seguintes trechos: Tingo María-Puente Pumahuasi (15,2 km); Puente Chino-Aguaytia (42,3 km), Aguaytia-San Alejandro (50,5 km) e; Neshuya-Pucallpa (58,8 km), com um investimento 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 um investimento total de US\$ 161 milhões, com previsão de conclusão em dezembro de 2010.

Da mesma maneira, com um investimento de US\$ 16,5 milhões, está programada a reconstrução de um setor de 25 km do trecho Puente Chino-Aguaytia, prejudicado por fenômenos naturais em 2008.

A estrada Tingo María-Aguaytia-Pucallpa faz parte da concessão do Eixo Amazonas Centro Lima (Ricardo Palma) - La Oroya-Pucallpa.

Em 1º de novembro do 2009 foi licitada a concessão do Trecho II: Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo e La Oroya - Dv. Cerro de Pasco (370 km), para o que se estima um investimento de US\$ 60 milhões e foi programado adjudicar no terceiro trimestre de 2010. Também foram realizados os estudos necessários para licitar a concessão dos outros dois trechos (Trecho I: Lima - Ricardo Palma e Trecho III: Dv. Cerro de Pasco - Tingo Maria - Pucallpa).

Com relação ao porto de Pucallpa, em 20 de abril do 2009 a Proinversión começou o processo de promoção para a entrega em concessão ao setor privado, para o qual se estima um investimento de US\$ 16,7 milhões. Está programado adjudicar no quarto trimestre de 2010. O projeto exige cofinanciamento do Estado. Está em processo de avaliação os terrenos que serão expropriados.

No dia 19 de junho de 2006 foi adjudicado o objeto da licitação para a construção do Novo Terminal de Contêineres Zona Sul ao Consorcio Terminal Internacional de Contenedores del Callao, formado por P&O Dover/ Dubai Ports International e Uniport S.A., por um prazo de 30 anos, comprometendo investimentos de US\$ 617 milhões. No mês de maio de 2010 terminaram as obras da primeira etapa, começando as operações no mês de junho deste ano.

Além disso, estão sendo avaliadas alternativas para construir o Novo Terminal de Minérios no Callao, para os quais se estima um investimento de US\$ 36 milhões.

Por outro lado, a empresa estatal Enapu adquiriu quatro guindastes de pórtico (dois de cais e dois de pátio) para o Cais 5, que será especializado em contêineres, com um investimento de US\$ 29,3 milhões. Os guindastes estão instalados e em operação no Cais 5 desde abril de 2009.

Com o objetivo de construir a Via Expressa Ramiro Prialé - Puente Ricardo Palma foi programado começar em 2010 o estudo integral de pré-investimento, que deve incluir uma avaliação de todas as alternativas de traçado, tipo de intervenção por trechos e valorização atualizada das expropriações. Estima-se um investimento de US\$ 242 milhões (Concessão autofinanciada).

Atualmente estão sendo executadas obras (Passagens de desnível no setor da ponte Huachipa), com um investimento de US\$ 16,45 milhões, as quais devem estar concluídas em março de 2011.

Também está programada a construção do Centro Logístico de Pucallpa, com um investimento de US\$ 5,0 milhões, a fim de facilitar a operação do Eixo Multimodal do Centro

**Eixo de Integração**

Amazonas

**Grupo 2**

Acesso à Hidrovia do Napo

**País**

Equador

**Tipo de projeto**

- Transporte/Porto

**Situação atual**

- Pré-execução

**Investimento total estimado**

US\$ 105,3 milhões

**Fontes de financiamento**

- Pública e Privada por meio de Concessionários, organismos públicos e multilaterais

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

**Modalidade**

- Público/Privada

**Conclusão prevista**

- Dezembro de 2012

**Órgão executor**

- Governo do Equador  
- Ministério de Transportes e Obras Públicas - Equador

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

**Gerente do Projeto:** Fernando Salgado / (15/4/2009 - 14/7/2009) / 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 da Bacia 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, Sucumbíos, Orellana e Napo; no Peru: Departamento de Loreto; na Colômbia: Departamentos de Nariño e Putumayo e, no Brasil, o Estado do Amazonas.

### Solução proposta

Construção do Porto Fluvial de transferência de carga de alta eficiência e rendimento sobre a margem esquerda do rio Napo, setor de Providencia, nas Províncias equatorianas de Orellana/Sucumbíos, para o qual são necessárias obras complementares como o melhoramento da estrada Shushufindi-El Triunfo-Providencia, que ligará a rede viária do Equador com o mencionado porto; assim como a dotação de energia elétrica e telecomunicações necessárias para a operação do porto. As facilidades portuárias serão construídas em Providencia, em uma área de 160 mil m<sup>2</sup> que terá: cais, terminal polivalente, terminal de granéis sólidos, terminal de carga perigosa, área de consolidação e desconsolidação de contêineres, área de administração, equipamento portuário, área alfandegária, capitania, migração, segurança, controles fitossanitários e um centro logístico que dinamizará o fluxo comercial.

### Fase – 20/07/2010

A integração do Leste equatoriano com o Brasil por meio do Peru, onde se identifica o porto Francisco de Orellana como possível porto de transferência, foi definida como prioritária. Esta integração significa a implantação de um corredor de comércio e desenvolvimento sustentável baseado em um sistema de transporte multimodal (viário, fluvial e aéreo).

No momento da criação da AIC, o projeto do novo porto era apenas uma ideia, contando só com uma possível localização. Em 2006 já se dispunha de estudos de pré-factibilidade para a localização do porto. No entanto, manifestou-se a necessidade de contar com estudos de navegabilidade do rio Napo para poder determinar qual seria a melhor localização do porto de transferência, pensando-se, por um lado, no porto Francisco de Orellana e, por outro, no porto de Providencia.

Em 2009, a pedido dos países, o BID aprovou uma cooperação técnica de caráter binacional (Equador - Peru) para a elaboração do estudo de navegabilidade do rio Napo. A realização do estudo foi adjudicada à empresa Consultora Serman-CSI, que iniciou os trabalhos no mês de outubro de 2009, tendo entregue até agora os dois primeiros relatórios parciais. O relatório final deverá ser entregue no quarto trimestre de 2010. Estes estudos, junto com a nova definição de prioridades e objetivos, darão luz aos estudos de pré-investimento do próprio porto.



### Eixo de Integração

Peru-Brasil-Bolívia

### Grupo 1

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

### País

Peru (Brasil)

### Tipo de projeto

- Transporte/Estrada

### Situação atual

- Execução

### Investimento total estimado

US\$ 1,3843 bilhão

### Fontes de financiamento

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais  
 - Setor Privado  
 - Por meio de Concessionários

Está previsto que os projetos sejam financiados pelas empresas concessionárias para cada trecho. O projeto será reembolsado pelo Estado em um período de 25 anos.

### Modalidade

- Público/Privada

### Conclusão prevista

- Abril de 2011

### Órgão executor

- Governo do Peru  
 - Ministério de Transportes e Comunicações do Peru  
 - Agência de Promoção do Investimento Privada (Proinversión)  
 - Organismo Supervisor do Investimento em Infraestrutura de Transporte de Uso Público (Ositran)  
 - Empresas concessionárias de rodovias do Peru

**Coordenador Nacional:** Augusto Arzubiaga Scheuch / Tel: (511) 204-2459 / aarzubiaga@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 recuperar a infraestrutura viária da macro região sul do Peru que liga o país com os Estados do Acre e de Rondônia, buscando facilitar os fluxos de passageiros e de carga entre essas regiões e sua saída aos mercados internacionais por meio 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 -Azángaro. Recuperar o asfaltamento nos trechos viários de San Juan de Marcona-Urcos e Matarani- Juliaca-Azángaro / Ilo-Puno-Juliaca. Dotar a via da infraestrutura necessária para oferecer os serviços de maneira eficiente e permitir um serviço de qualidade para os usuários.

## Fase – 16/06/2010

As obras de melhoramento em nível de asfalto nos trechos 2 (Urcos-Inambari), 3 (Inambari-Iñapari) e 4 (Inambari-Azángaro) da Rodovia Interoceânica começaram contratualmente no mês de julho de 2006, por um período total de 48 meses. Atualmente estão concluídas as obras da primeira e da segunda etapas, estando em execução as obras da terceira etapa.

Em março de 2010, conta-se com 763 km de estradas melhoradas em nível de camada asfáltica que representa 75,6% da extensão total dos três trechos (1.009 km). A programação é que as obras terminem no primeiro semestre de 2011. O investimento atualizado das obras é de US\$ 1,3488 bilhão.

Por outro lado, no trecho Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari está em execução a ponte Billingurst sobre o rio Madre de Dios (772 m). As obras de montagem estão a cargo do Concessionário do Trecho 3 da Rodovia Interoceânica (Inambari-Iñapari) e se estima concluir as obras no primeiro semestre de 2011. O investimento total é de US\$ 35,5 milhões, que inclui US\$ 27,9 milhões executados nas obras de estrutura da ponte (2006-2007) e a montagem de US\$ 7,6 milhões.

Portanto, o investimento total (rodovia mais ponte) é de US\$ 1,3843 bilhão.

Deve-se destacar que nos trechos melhorados, o tráfego aumentou notavelmente (no trecho Urcos-Puerto Maldonado em até 500%) e reduziram-se significativamente os tempos de viagem (50%, em média).

## Ponte sobre o Rio Acre

25



### Eixo de Integração

Peru-Brasil-Bolívia

### Grupo 1

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

### Países

Brasil - Peru

### Tipo de projeto

- Transporte/Ponte

### Situação atual

- Concluída

### Investimento total estimado

US\$ 12,0 milhões

### Fontes de financiamento

Pública por meio de organismos públicos  
Recursos do governo do Brasil (Ministério de Transportes / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) e contrapartida do governo do Estado do Acre.

### Modalidade

- Pública

### Conclusão prevista

- Ponte concluída em janeiro de 2006

### Órgão executor

- Departamento de Estradas de Rodagem do Acre (Deracre)

**Coordenador Nacional:** Afonso Oliveira de Almeida (Brasil) / Tel: (5561) 2020-4080 / [afonso.almeida@planejamento.gov.br](mailto:afonso.almeida@planejamento.gov.br)

Augusto Arzubíaga Scheuch (Peru) / Tel: (511) 204-2459 / [aarzubíaga@rree.gob.pe](mailto:aarzubíaga@rree.gob.pe)

**Gerente do Projeto:** María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / [lucia.barillo@transportes.gov.br](mailto:lucia.barillo@transportes.gov.br)

Nilo Meza (Peru) / Tel: (511) 719-8912 / [nmeza@rree.gob.pe](mailto:nmeza@rree.gob.pe)

**Responsável CCT (BID):** Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / [carlostm@iadb.org](mailto:carlostm@iadb.org)

**Objetivo**

Impulsionar o desenvolvimento da infraestrutura física e a integração transfronteiriça na América do Sul, além de proporcionar ao Brasil e 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 de fronteira com sistemas de controle integrado nos dois lados da ponte sobre o rio Acre.

**Solução proposta**

Construção de uma ponte internacional sobre o rio Acre, rodovia BR-317, entre as cidades de Assis (no Estado do Acre) e Iñapari (em Madre de Dios, no Peru), incluindo os seus acessos e obras complementares.

Construir Centros de Controle de Fronteira nos dois lados da ponte adequados à implementação de sistemas de controle integrado.

**Fase – 13/06/2010**

Ponte finalizada e inaugurada em 21 de janeiro de 2006.

As instalações de fronteira do lado brasileiro (alfândega, polícia federal e fiscalização fitossanitária) foram concluídas em julho de 2006.

Quanto ao centro de fronteira do lado peruano, até hoje está sendo elaborado o estudo de pré-investimento. Está previsto que este centro de fronteira opere no futuro próximo como um centro de fronteira de controle integrado.

## Rodovia Boa Vista - Bonfim - Lethem - Georgetown (Primeira Etapa: Estudos)

26



### Eixo de Integração

Escudo das Guianas

### Grupo 2

Interconexão Brasil - Guiana

### Países

Brasil - Guiana

### Tipo de projeto

- Transporte/Estrada

### Situação atual

- Execução

### Investimento total estimado

US\$ 3,3 milhões

### Fontes de financiamento

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

- BID

- Tesouro Nacional

### Modalidade

- Pública

### Conclusão prevista

- Fevereiro de 2011

### Órgão executor

- Ministério de Obras Públicas e Comunicações da Guiana

**Coordenador Nacional:** Afonso Oliveira de Almeida (Brasil) / Tel: (5561) 2020-4080 / [afonso.almeida@planejamento.gov.br](mailto:afonso.almeida@planejamento.gov.br)

Elizabeth Harper (Guiana a.i.) / Tel: (592) 225-7404 / [eaharper@minfor.gov.gy](mailto:eaharper@minfor.gov.gy)

**Gerente do Projeto:** María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / [lucia.barillo@transportes.gov.br](mailto:lucia.barillo@transportes.gov.br)

Leon Goring (Guiana) / Tel: (592) 225-9868 ext. 230 / [lgoring@wsg.gov.gy](mailto:lgoring@wsg.gov.gy)

**Responsável CCT (BID):** Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / [carlost@iadb.org](mailto:carlost@iadb.org)

## Objetivo

Melhorar a conexão terrestre entre o Brasil e a Guiana para facilitar o comércio e o intercâmbio cultural entre os dois países. O melhoramento desta estrada interligará e facilitará o comércio com o Estado de Roraima, no Brasil, e também fomentará a integração entre os países do Eixo do Escudo das Guianas já que tem interseção com a rede de transporte leste-oeste proposta, unindo a Venezuela à Guiana, ao Suriname e à Guiana Francesa.

## Solução proposta

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

## Fase – 22/06/2010

O governo da Guiana considera importante completar a primeira etapa que consiste na atualização dos estudos de factibilidade e ambientais e completar os estudos de engenharia para o trecho Lethem-Georgetown.

O estudo de pré-factibilidade foi concluído em janeiro de 2009 e foi realizado pela empresa Mott MacDonald do Reino Unido, em associação com a Cemco Inc., da Guiana.

O estudo de factibilidade está em andamento, com uma duração de 48 semanas. Espera-se a sua conclusão em fevereiro de 2011. O alcance dos trabalhos inclui também a identificação das possíveis fontes de financiamento. Dois adendos estenderam o alcance dos trabalhos previamente cobertos nos aspectos ambientais, sociais e econômicos.

Os estudos estão sendo financiados pelo BID (Fundo FIRII).

**Eixo de Integração**

Escudo das Guianas

**Grupo 2**

Interconexão Brasil - Guiana

**Países**

Brasil - Guiana

**Tipo de projeto**

- Transporte/Ponte

**Situação atual**

- Concluída

**Investimento total estimado**

US\$ 10,0 milhões

**Fontes de financiamento**

Pública por meio de organismos públicos  
 - Recursos do Ministério de Transportes do Brasil

**Modalidade**

- Pública

**Conclusão prevista**

- Concluída em julho de 2009

**Órgão executor**

- Corpo de Engenheiros do Exército do Brasil

**Coordenador Nacional:** Afonso Oliveira de Almeida (Brasil) / Tel: (5561) 2020-4080 / [afonso.almeida@planejamento.gov.br](mailto:afonso.almeida@planejamento.gov.br)

Elizabeth Harper (Guiana a.i.) / Tel: (592) 225-7404 / [eaharper@minfor.gov.gy](mailto:eaharper@minfor.gov.gy)

**Gerente do Projeto:** María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / [lucia.barillo@transportes.gov.br](mailto:lucia.barillo@transportes.gov.br)

Leon Goring (Guiana) / Tel: (592) 225-9868 ext. 230 / [lgoring@wsg.gov.gy](mailto:lgoring@wsg.gov.gy)

**Responsável CCT (BID):** Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811 / [carlost@iadb.org](mailto:carlost@iadb.org)

### Objetivo

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

### Solução proposta

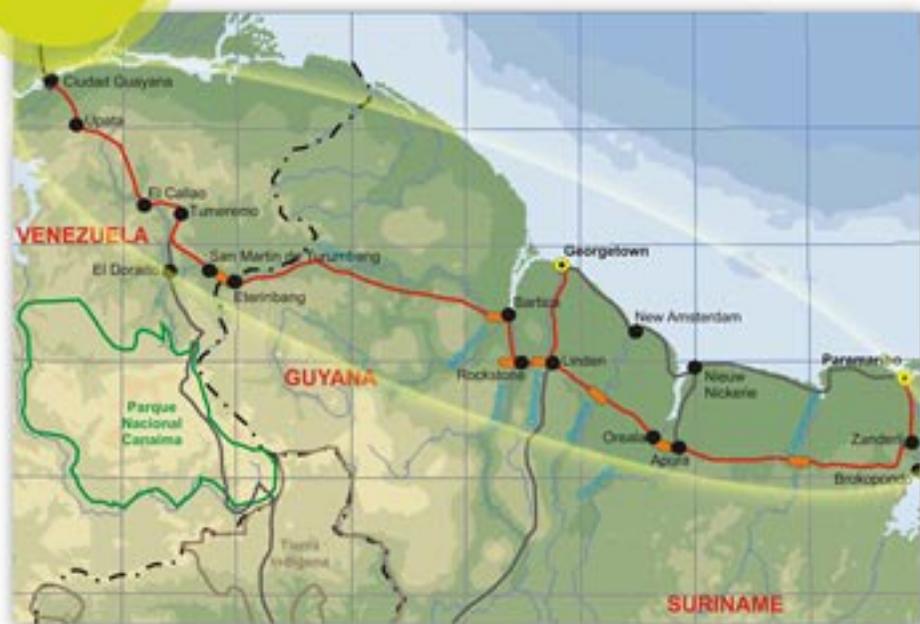
Construção de uma ponte rodoviária internacional sobre o rio Takutu, que unirá as localidades de Bonfim, no Brasil, com Lethem, em Guiana (230 m de extensão e 14 m de largura).

Este projeto faz parte da rodovia brasileira federal BR-401 (Boa Vista/Bonfim / Normandia), localizada no estado de Roraima.

### Fase – 11/05/2009

A ponte foi construída pelo 6º Batalhão de Engenharia e Construção, com recursos do governo brasileiro. A obra foi aberta ao trânsito pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT em 26 de abril de 2009, mas sua inauguração oficial foi realizada em 14 de setembro de 2009.

Os procedimentos de imigração e alfândega foram otimizados para facilitar os trânsitos binacionais.



### Eixo de Integração

Escudo das Guianas

### Grupo 3

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

### Países

Guiana - Suriname - Venezuela

### Tipo de projeto

- Transporte/Estrada

### Situação atual

- Perfil

### Investimento total estimado

US\$ 0,8 milhão

### Fontes de financiamento

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

Só o trecho 2 (San Martín de Turumbang-Linden) conta com financiamento para o estudo de pré-factibilidade e impacto ambiental, por parte da CAF, no âmbito de um Convênio de Empréstimo.

### Modalidade

- Pública

### Conclusão prevista

- Pendente

### Órgão executor

- CAF  
- Ministério de Infraestrutura da Venezuela  
- Ministério de Transporte de Guiana  
- Comissão Técnica Binacional Venezuela - Guiana

**Coordenador Nacional:** Elizabeth Harper (Guiana a.i.) / Tel: (592) 225-7404 / eaharper@minfor.gov.gy

Robby D. Ramlakhan (Suriname) / Tel: (597) 424-708 / robbyramlakhan@yahoo.com · A confirmar (Venezuela)

**Gerente do Projeto:** Leon Goring (Guiana) / Tel: (592) 225-9868 ext. 230 / lgoring@wsg.gov.gy

M. Hoebba (Suriname) / Tel: (597) 494-526 / odnctw@yahoo.com · A confirmar (Venezuela)

**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 rodoviário entre esses países, permitindo a consolidação de um sistema integral de transporte para atender as necessidades da região. Proposta da Venezuela: ampliar o objetivo além do intercâmbio comercial "para promover a integração, o desenvolvimento humano e o intercâmbio comercial".

## Solução proposta

O projeto consiste na construção, recuperação e/ou melhorias de vários segmentos de estrada e suas respectivas obras de arte. Na Agenda de Implementação Consensuada é contemplada 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 da via existente.
- San Martín de Turumbang-Bártica (293 km): construção de estrada. Está previsto começar, como primeira etapa, o estudo de pré-factibilidade e impacto ambiental do trecho rodoviário San Martín de Turumbang-Eterinbang-Bártica, baseando-se no traçado preliminar existente. Este trecho envolve Venezuela e Guiana. Nele será desenvolvido o traçado definitivo apresentando as alternativas de estradas (pelo menos duas), cuja avaliação comparativa técnico-econômica e ambiental será realizada no final da etapa preliminar do estudo.
- Bártica-Linden: melhoramento da estrada existente e construção de duas novas pontes sobre os rios Mazaruni e Esequibo e melhoramento da ponte existente sobre o rio Demerara

- Linden-Orealla: construção de nova estrada e ponte sobre o rio Berbice.

- Orealla-Apura: construção de uma nova ponte sobre o rio Corentyne.

- Apura-Paramaribo: recuperação e melhorias de 375 km de estradas.

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

Está em discussão, entre os governos da Guiana e do Suriname, o alcance do projeto e a elaboração dos correspondentes termos de referência.

#### **Fase – 22/06/2010**

Os Termos de Referência para os estudos de projeto e os procedimentos de aquisições para a seleção da consultoria estão sendo acordados entre Venezuela e Guiana. Estão previstas próximas reuniões para continuar o processo.

29



#### Eixo de Integração

Escudo das Guianas

#### Grupo 4

Interconexão Guiana - Suriname -  
Guiana Francesa - Brasil

#### Países

Guiana - Suriname

#### Tipo de projeto

- Transporte/Estrada

#### Situação atual

- Execução

#### Investimento total estimado

US\$ 105,0 milhões

#### Fontes de financiamento

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

- BID
- UE
- Agência Francesa para o Desenvolvimento

#### Modalidade

- Público/Privada

#### Conclusão prevista

- Janeiro de 2012

#### Órgão executor

- Governo de Suriname

**Coordenador Nacional:** Elizabeth Harper (Guiana a.i.) / Tel: (592) 225-7404 / eaharper@minfor.gov.gy

Robby D. Ramlakhan (Suriname) / Tel: (597) 424-708 / robyramlakhan@yahoo.com

**Gerente do Projeto:** Leon Goring (Guiana) / Tel: (592) 225-9868 ext. 230 / lgoring@wsg.gov.gy

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

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

## Objetivo

Recuperar e reconstruir a estrada existente a fim de melhorar os padrões operacionais e de segurança no desenvolvimento e na integração da rodovia costeira do país, para facilitar o aumento do tráfego para e dos países vizinhos e o trânsito gerado localmente.

Melhorar o cruzamento do rio Marowijne mediante a criação de passagens de fronteira seguras e eficientes para estimular a integração regional e o desenvolvimento social e econômico.

## Solução proposta

Rodovia: recuperar 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 implementação e execução das melhorias das facilidades existentes.

Etapa 2: incluirá o estudo de factibilidade e a construção da ponte, baseado em um acordo com a França.

## Fase – 22/06/2010

O estudo de pré-factibilidade foi concluído em fevereiro de 2007. Os estudos de factibilidade e de impacto ambiental foram concluídos em maio de 2008, os projetos finais foram realizados no segundo semestre de 2008 com recursos do BID, da União Europeia e da Agência Francesa para o Desenvolvimento.

Encontra-se em execução um empréstimo com o BID, a Agência Francesa para o Desenvolvimento e a União Europeia para a recuperação de Meezorg-Albina. Esta foi dividido em 4 trechos: dois estão em execução e os outros dois contam com contratos assinados.

O governo de Suriname está em conversações com o governo da França para o melhoramento do terminal e da balsa que une Suriname e a Guiana Francesa no rio Marowijne.

# Exportação por Remessas Postais para Médias e Pequenas Empresas

30



Países que contam como o serviço

**BR, CO, PE, UY**

Países em fase de implementação

**AR, CH, EC**

Países com pre-diagnóstico concluído

**BO, VE**

## Eixo de Integração

Todos os Eixos

## Países

- Projeto Regional

Atualmente o projeto está em diferentes graus de avanço na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai, Peru e Uruguai.

## Situação atual

- Execução

## Tipo de projeto

- Comunicações

## Investimento total estimado

US\$ 5,0 milhões

(Preparação e implementação piloto na Argentina, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Uruguai e pré-diagnóstico em Bolívia, Paraguai e Venezuela)

## Fontes de financiamento

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

- Banco Mundial (PAMC-Peru)
- BID/FOMIN
- FONPLATA
- CAF
- Setor Privado

## Modalidade

- Público/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, Espanha e Portugal(\*)

### Nível nacional

O projeto está sendo desenvolvido por grupos de trabalho na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Uruguai com participação de instituições governamentais e privadas encarregadas de aduanas, correios, comércio exterior, comunicações e Micro, Pequenas e Médias Empresas

**Coordenação Nacional (Argentina):** Presidência Pro Témpore - IIRSA 2009-2010 / Graciela Oporto / Tel: (5411) 4349-7615 / goporto@minplan.gov.ar

Ângela Guariglia / Tel: (5411) 4349-7539 / aguari@minplan.gov.ar

**Gerente do Projeto:** Ministério de Comunicações do Brasil / Rose Mary Antunes / Tel: (5561) 3311-6928 / rose.mary@mc.gov.br

**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 no Peru, Uruguai, Equador, Colômbia e Chile.

## Objetivo

Inclusão das micro, pequenas e médias empresas sul-americanas (Mipymes) no mercado internacional, contribuindo para o aumento da competitividade e o desenvolvimento sustentável da região, por meio da implementação de um Sistema de Exportação Simplificada por Envios Postais.

## Solução proposta

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

### Primeira etapa: Formação institucional:

1. Formação de um grupo de trabalho interinstitucional para a implementação do projeto.
2. Levantamento de informação em nível nacional.
3. Desenvolvimento de uma missão de pré-diagnóstico para estudar a viabilidade da implementação do projeto.
4. Articulação do país com a equipe regional do projeto e busca de financiamento.

### Segunda etapa: Implementação:

1. Desenho do sistema a implementar em cada país.
2. Desenvolvimento de um mecanismo simplificado e de baixo custo 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 das Instituições e das Mipymes que utilizarão o sistema.

### Terceira etapa: Acompanhamento e encerramento do projeto:

1. Realização de uma missão de acompanhamento do projeto, seis meses depois do lançamento do serviço.
2. Realização de uma missão de acompanhamento do projeto, 12 meses depois do lançamento do serviço.
3. Realização de um workshop de encerramento do projeto para apresentar os resultados às autoridades locais seis meses depois da última missão de acompanhamento.

**Fase – 14/07/2010****Nível Regional**

No mês de junho de 2007 foi obtida a aprovação de uma cooperação técnica não reembolsável do BID/Fomin (US\$ 1,5 milhão) para apoiar a implementação do projeto no Peru, Uruguai, Equador, Colômbia e Chile.

Na 9ª reunião do CDE (dezembro de 2007), e no contexto deste projeto, foi aprovado o Marco de Entendimento entre os Países membros da IIRSA e a União Postal das Américas, Espanha e Portugal (UPAEP), por meio do qual se convida à UPAEP a atuar como executor da Cooperação Técnica do BID/Fomin antes mencionada.

Em maio de 2009 foi realizada a Primeira Reunião do Grupo Técnico Executivo (GTE) da IIRSA do projeto em que se apresentaram os avanços nos países membros da Iniciativa, revisou-se a metodologia de trabalho desenvolvida e apresentaram-se as linhas para um plano de trabalho para o Grupo Técnico do projeto, com a participação dos atores participantes no grupo de trabalho regional.

Também em maio de 2009, foi realizado o Workshop sobre o Projeto “Exportação por Envios Postais para Pequenas e Médias Empresas”, em Buenos Aires, Argentina.

De 16 a 18 de novembro de 2009, foi realizado em São Paulo um seminário sobre Exportações por Envios Postais para Micro e Pequenas Empresas com o objetivo de divulgar e discutir as iniciativas mundiais de implementação de serviços de exportação simplificada para os países das Américas e membros da União Postal Universal.

Além disso, como evento seguido ao seminário mencionado, foi realizado o 2º Curso de Capacitação de Técnicos do Exporta Fácil (o primeiro curso aconteceu em abril de 2008 em Brasília) com o objetivo de ampliar a rede de especialistas que trabalharão em nível regional na implementação do projeto. Assim, não foram capacitados apenas técnicos dos países da IIRSA que já implementaram o projeto, mas também os que estavam recebendo cooperação ou que a receberiam em breve.

#### Nível Nacional Pré-diagnóstico:

Foi realizado o pré-diagnóstico na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Peru, Uruguai e Venezuela. Está prevista a sua realização no Paraguai no segundo semestre de 2010.

#### Implementação:

Além do Brasil, que já contava com o serviço, o projeto foi implementado no Peru, Uruguai e Colômbia, como é detalhado a seguir:

**Peru:** O projeto foi lançado em julho de 2007. Desde essa data até março de 2010, foram exportados mais de US\$ 3,5 milhões valor FOB. Mais de 1.000 empresas exportadoras são usuárias do sistema.

**Uruguai:** O sistema está em funcionamento desde maio de 2009.

Atualmente se está trabalhando no fortalecimento da base de exportadores usuários do Exporta Fácil e no desenvolvimento de serviços conexos.

**Colômbia:** O projeto foi lançado em fase piloto em dezembro de 2009 e em nível nacional em meados de julho de 2010.

O diagnóstico já foi concluído na Argentina e está previsto o início do desenho do modelo. Também está previsto o começo do diagnóstico e desenho do modelo para o Equador e o Chile no segundo semestre deste ano.

O desenho do modelo em cada país é ajustado com base nas experiências adquiridas nos países anteriores.

## Metas Físicas (nível nacional)

	Primeira etapa					Segunda etapa				Terceira etapa	
	Formação grupo interinstitucional	Levantamento informações em nível nacional	Articulação regional do projeto	Realização pré-diagnóstico	Obtenção financiamento	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Acompanhamento	Encerramento do projeto
						Desenho do modelo a implementar	Simplificação de normas alfandegárias	Implementação do serviço no operador postal	Lançamento capacitação para Micro, pequenas e médias empresas		
AR	✓	✓	✓	✓	Em processo	Em processo					
BO	✓	✓	✓	✓							
CH	✓	✓	✓	✓	✓	Em processo					
CO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
EQ	✓	✓	✓	✓	✓	Em processo					
GU											
PI	Em processo	Em processo									
PE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SU											
UI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Em processo	
VE				✓							

**Eixo de Integração**

Todos os Eixos

**Países**

Regional

**Tipo de projeto**

- Comunicações

**Situação atual**

- Execução

**Investimento total estimado**

US\$ 1,3 milhão (estudos + implementação de Plano de Ação)

**Fontes de financiamento**

Pública, por meio de organismos públicos e multilaterais

- BID

- Setor Privado

Por meio de recursos de associações dos operadores de telefonia celular

**Modalidade**

- Público/Privada

**Conclusão prevista**

- Dezembro de 2011 (Primeira etapa do Plano de Ação)

**Órgão executor**

Nível regional

Foro Latino-Americano de Entes Reguladores de Telecomunicações (Regulatel)

**Objetivo**

Integração dos países da América do Sul por meio 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 da IIRSA.

**Solução proposta**

A assinatura de acordos por parte dos países buscará compatibilizar os aspectos regulatórios, tributários e de procedimentos para facilitar a implementação do sistema de Roaming internacional entre as operadoras de telefonia celular do subcontinente sul-americano. O projeto consta das seguintes fases:

1. Estudo preliminar do mercado de serviços de Roaming em nível regional.
2. Comparação do contexto sul-americano com as melhores práticas de outras regiões do mundo.
3. Apresentação dos resultados obtidos e definição de plano de medidas a seguir para a implementação do projeto (Plano de Ação).
4. Implementação do Plano de Ação principalmente com recursos de uma Cooperação Técnica do Programa de Bens Públicos Regionais do BID.

**Fase – 25/05/2010**

Em dezembro de 2007, o BID aprovou o financiamento de uma cooperação técnica regional (US\$ 0,4 milhão), para a elaboração de um estudo em nível sul-americano de levantamento dos principais entraves técnicos, administrativos, tributários e jurídicos que hoje criam obstáculos a um mercado mais eficiente de serviços de Roaming sobre redes de telecomunicações móveis no âmbito regional.

Os resultados deste estudo foram apresentados e discutidos amplamente no Primeiro Grupo Técnico Executivo (GTE) da IIRSA do projeto, realizado em novembro de 2008 em Bogotá, Colômbia. Nesse GTE foram definidas linhas para um plano de ação para o projeto.

Em 4 de maio de 2009 foi realizado em Cusco, Peru, o Workshop Citel/Segundo Grupo Técnico Executivo da IIRSA para discutir as linhas para um plano de ação para o projeto e propostas de ações elaboradas por reguladores, operadores, órgãos governamentais e entidades relacionadas com o tema para a melhoria do funcionamento do mercado de Roaming, assim como para propor iniciativas para dinamizar o mercado regional.

Fruto das reuniões antes mencionadas, foi aprovado em dezembro de 2009 o Plano de Ação de *Roaming* Sul-Americano, que será implementado em duas etapas.

A primeira, a ser iniciada durante 2010, está constituída pelas seguintes atividades:

- Padronização da informação
- Estudos sobre bitributação
- NRTRDE (*Near Real Time Roaming Data Exchange*)
- Implementação de GRQ (*Global Roaming Quality*)
- *Roaming* fronteiraço inadvertido
- Criação de uma zona de *Roaming* fronteiraço local

A segunda etapa, que deve começar em 2011 ou posteriormente, segundo decisão dos países, compreende as seguintes atividades:

- Plataforma de *Roaming* pré-pago
- Reconhecimento de CLI (*Calling Line Identification*)
- Liberação de Gateways Internacionais
- Fraude por *bypass*
- Desenvolvimento de uma plataforma regional IMS (*Integrated Management System*)

A implementação do Plano de Ação conta com o apoio parcial do BID por meio do Programa de Bens Públicos Regionais com fundos concessionais de aproximadamente US\$ 950.000. A Agência Executora é o Foro Latino-Americano de Entes Reguladores de Telecomunicações (Regulatel).