










## FICHAS DE JUSTIFICATIVA DOS CRITÉRIOS DE SELEÇÃO DOS PROJETOS DA API

### REFERÊNCIAS PARA OS MAPAS

#### Proyectos Prioritarios

	Ferrovuario
	Hidroviás
	Gasoducto
	Eléctrico
	Acceso o anillo vial
	Ferrovuario
	Paso fronterizo, CEBAF
	Puerto
	Centro Logístico
	Aeropuerto
	Vial
	Navegabilidad
	Puente
	Túnel

#### Referencias:

	Capital de nación
	Ciudad
	Corredor vial
	Corredor ferrovuario
	Vialidad existente
	Hidroviás principales
	Hidrografía
	Límite de país
	Área de Influencia del Eje de Integración y Desarrollo (EID)

**NOTA:** As informações relativas aos projetos da Agenda de Projetos Prioritários de Integração da América do Sul aqui apresentadas têm como fonte as informações elaboradas e apresentadas pelos países que integram a União de Nações Sul-americanas (UNASUL) no contexto do Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN). Os mapas contidos neste documento foram elaborados pelo Comitê de Coordenação Técnica (CCT) da IIRSA como ferramenta de trabalho técnico e referência geral. As divisas, cores, denominações ou outras informações mostradas são utilizadas apenas com fins ilustrativos e não implicam em julgamento, opinião ou outro sobre a situação jurídica de nenhum território nem o reconhecimento de fronteiras por parte das instituições que integram o CCT.

## EIXO DO AMAZONAS

### EIXO VIÁRIO PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PORTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS



## EIXO VIÁRIO PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PORTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS

### CRITÉRIO 1

O Eixo Multimodal IIRSA Norte é priorizado no Plano Intermodal de Transportes (PIT) 2004-2023, no Plano Bicentenário do Peru para 2021 (aprovado em junho de 2011) e o Plano Nacional de Desenvolvimento Portuário (PNDP) elaborado pela Autoridade Portuária Nacional (APN), dentro do processo de integração transversal e associação estratégica com o Brasil. Também, o Ministério de Transportes e Comunicações (MTC) está elaborando o Plano de Desenvolvimento dos Serviços Logísticos de Transportes, cuja aprovação se prevê para finais de 2011. O Plano abrange, entre outros aspectos, o desenvolvimento de uma rede de centros logísticos em todo o país.

Os projetos deste Eixo são executados com investimento privado mediante a modalidade de concessões: concluiu-se com a recuperação e melhoria da rodovia Paíta - Tarapoto - Yurimaguas foi finalizada; iniciou-se a ampliação e modernização do Terminal Portuário de Paíta; foi assinado um contrato para a concessão do Terminal Portuário de Yurimaguas (Buena Reforma); está em preparação a convocatória do trecho Fluvial Yurimaguas - Iquitos; e, existe programação para a concessão do porto de Iquitos e dos centros logísticos de Paíta, Yurimaguas e Iquitos.

A execução de projetos de integração fronteiriça entre o Peru e o Brasil é resultado de reuniões e declarações conjuntas entre os Presidentes de ambos os países, particularmente para avançar no estudo de integração fluvial, controle fronteiriço e marco regulatório para o trânsito de mercadorias, pessoas e embarcações.

### CRITÉRIO 2

A maior parte dos projetos deste Eixo está em execução ou pré-execução. O estado de situação de cada um deles é o seguinte:

Terminal Portuário de Paíta: Execução (US\$ 228 milhões);  
Centro Logístico de Paíta: Viabilidade (US\$ 47 milhões);  
Rodovia Paíta - Tarapoto - Yurimaguas: Concluído (US\$ 366 milhões);  
Terminal Portuário de Yurimaguas: Pré-execução (US\$ 44 milhões);  
Centro Logístico de Yurimaguas: Perfil (US\$ 5 milhões);  
Navegabilidade Rio Huallaga: Viabilidade (US\$ 8 milhões);  
Navegabilidade Rio Maranhão: Viabilidade (US\$ 25.7 milhões);  
Terminal Portuário de Iquitos: Viabilidade (US\$ 26 milhões);  
Centro Logístico de Iquitos: Perfil (US\$ 5 milhões)

### CRITÉRIO 3

A integração da região nororiental do Peru com o Brasil tem merecido, nos últimos anos, especial dedicação das entidades técnicas e diplomáticas, e, da mesma forma que o Amazonas Centro e a Rodovia Interoceânica Sul, diversas ações e compromissos foram considerados nas Declarações Conjuntas dos Presidentes do Brasil e do Peru, em temas relativos a navegabilidade fluvial, mecanismos de controle fronteiriço, voos transfronteiriços, regulação normativa para o trânsito de pessoas, mercadorias e embarcações, entre outros aspectos.

A Declaração Conjunta dos Presidentes do Peru e do Brasil (agosto 2003) estabeleceu a "...firme decisão de colocar em execução os três Eixos de Integração e Desenvolvimento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional (IIRSA) que vinculam o Peru e o Brasil no espaço sul-americano: o Eixo do Amazonas, o Eixo Transoceânico Central e o Eixo Interoceânico do Sul, como elementos centrais de uma estratégia de desenvolvimento e integração dos mercados regionais e de inserção econômica internacional baseada na interconexão bioceânica" e "Reafirmaram a importância que ambos os Governos atribuem ao desenvolvimento integrado das economias regionais próximas à fronteira entre os dois países e dispuseram o exame de instrumentos jurídicos e mecanismos que facilitem o trânsito de pessoas e veículos, bem como os voos transfronteiriços e o intercâmbio comercial na área de fronteira". Além disso, na Declaração Conjunta de ambos os Presidentes de dezembro de 2009, os principais acordos assinados foram:

- Acordo Quadro para o Estabelecimento da Zona de Integração Fronteiriça Peru-Brasil.
- Acordo Quadro sobre Sistemas de Controle Integrado nos Passos de Fronteira.
- Acordo sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas.
- Acordo sobre Facilitação do Transporte de Veículos Particulares.
- Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos.
- Acordo de Cooperação em Matéria de Desenvolvimento dos Transportes Fluviais nos Rios Amazônicos.

### CRITÉRIO 4

O processo de integração do nororiente do Peru com o Brasil (da mesma forma que o Eixo Amazonas Centro e a Rodovia Interoceânica IIRSA Sul) requer a implantação de um conjunto de ações complementares para facilitar o trânsito nos passos de fronteira, uniformização de normas regulatórias (trânsito de veículos, embarcações, mercadorias e pessoas), temas de saúde e ações referidas à conservação do meio ambiente. A esse respeito, há um relacionamento contínuo entre instituições especializadas do Peru e do Brasil para tratar desses temas.

O processo de integração do nororiente peruano com o Brasil é ainda incipiente e espera-se melhorar conforme se avançar na construção das obras de infraestrutura e se apresentarem as condições para uma navegação fluvial de maior escala, o que irá gerando necessidades específicas que é necessário prever para não constituírem obstáculos ao processo de integração.

A atividade agropecuária, agroindustrial e florestal adquiriu um dinamismo notável na Região San Martín e na província do Alto Amazonas de Loreto, especialmente pelo asfaltamento da rodovia Tarapoto - Yurimaguas, onde há regiões de grande potencial para o desenvolvimento destas atividades.

A construção do Novo Porto de Yurimaguas permitirá melhorar ainda mais essa tendência, notadamente na projeção do fluxo comercial para Iquitos e Manaus por via fluvial.

## EIXO DO AMAZONAS

EIXO VIÁRIO CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PORTOS,  
CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS



## EIXO VIÁRIO CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PORTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS

### CRITÉRIO 1

O Eixo Multimodal IIRSA Centro é priorizado no Plano Intermodal de Transportes (PIT) 2004-2023, o Plano Bicentenário: o Peru para 2021 (aprovado em junho de 2011) e o Plano Nacional de Desenvolvimento Portuário (PNPD) elaborado pela Autoridade Portuária Nacional (APN), dentro do processo de integração transversal e associação estratégica com o Brasil.

Também, o Ministério de Transportes e Comunicações (MTC) tem elaborado o Plano de Desenvolvimento dos Serviços Logísticos de Transportes, cuja aprovação se prevê para finais do ano 2011. Este Plano abrange, entre outros aspectos, o desenvolvimento de uma rede de centros logísticos em todo o país. A maior parte dos projetos deste corredor vem sendo executada mediante concessão ao setor privado: Encontram-se em execução a modernização do Terminal Portuário de El Callao (o Terminal Sul de Contêineres iniciou suas operações em 2010, o Cais Norte Multipropósito e o Novo Cais de Minérios, entregues em concessão em 2011, estão prontos para o início das obras de ampliação e melhoria), no mês de julho de 2011 foram iniciadas as obras de recuperação e melhoria da rodovia Ricardo Palma - La Oroya - Desvio Cerro de Pasco (Concessão Trecho II da IIRSA Centro) e foram programadas as obras de ampliação da rodovia Lima - Ricardo Palma e recuperação do trecho Dv. Cerro de Paco - Tingo María, a concessão do Terminal Portuário de Pucallpa e concessão da Hidrovia do Huallaga.

Com recursos públicos foi finalizada a pavimentação da rodovia Tingo María - Pucallpa, onde será reconstruído um setor danificado por desastres naturais e ampliado um setor que dá acesso à cidade de Pucallpa no nível da rodovia. A execução de projetos de integração fronteiriça entre o Peru e o Brasil é resultado de reuniões e declarações conjuntas entre os Presidentes de ambos os países, particularmente para avançar em estudos de integração fluvial, integração energética, voos transfronteiriços, rodovia Pucallpa - Cruzeiro do Sul e conexão ferroviária entre o Estado do Acre e a Região Ucayali, entre outros temas de interesse bilateral.

### CRITÉRIO 2

A maior parte dos projetos do Eixo Rodoviário Callao - La Oroya - Pucallpa, Portos, Centros Logísticos e Hidrovias estão em fase de execução ou pré-execução. O estado de situação de cada projeto é o seguinte:

- Novo Terminal Sul de Contêineres do TP Callao: Execução (US\$ 707 milhões)
- Rodovia Lima - Ricardo Palma: Viabilidade (US\$ 242 milhões)
- Trecho 2 IIRSA Centro Ricaldo Palma - La Oroya - Dv. Cerro de Pasco: Execução (US\$ 100 milhões)
- Trecho 3 IIRSA Centro Dv. Cerro de Pasco - Tingo María: Perfil (US\$ 70 milhões)
- Terminal Portuário de Pucallpa: Viabilidade (US\$ 16,7 milhões)
- Centro Logístico de Pucallpa: Perfil (US\$ 5 milhões)
- Navegabilidade Rio Ucayali: Viabilidade (US\$ 20 milhões)
- Terminal Norte Multipropósito do TP Callao: Pré-execução (US\$ 749 milhões)
- Novo Cais de Minérios do TP Callao: Pré-execução (US\$ 120 milhões)
- Zona de Atividade Logística de El Callao: Perfil (US\$ 155 milhões)

### CRITÉRIO 3

A integração da região central do Peru com o Brasil tem merecido, nos últimos anos, especial dedicação das entidades técnicas e diplomáticas de ambos os países, e, da mesma forma que o Amazonas Norte e a Rodovia Interoceânica Sul, diversas ações e compromissos foram considerados nas Declarações Conjuntas dos Presidentes do Brasil e do Peru, em temas relativos a navegabilidade fluvial, mecanismos de controle fronteiriço, voos transfronteiriços, integração rodoviária, ferroviária e energética entre Pucallpa e Cruzeiro do Sul, entre outros temas de interesse bilateral.

A Declaração Conjunta dos Presidentes do Peru e do Brasil (agosto 2003) estabeleceu a "...firme decisão de colocar em execução os três Eixos de Integração e Desenvolvimento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional (IIRSA) que vinculam o Peru e o Brasil no espaço sul-americano: o Eixo do Amazonas, o Eixo Transoceânico Central e o Eixo Interoceânico do Sul, como elementos centrais de uma estratégia de desenvolvimento e integração dos mercados regionais e de inserção econômica internacional baseada na interconexão bioceânica" e "Reafirmaram a importância que ambos os Governos atribuem ao desenvolvimento integrado das economias regionais próximas à fronteira entre os dois países e dispuseram o exame de instrumentos jurídicos e mecanismos que facilitem o trânsito de pessoas e veículos, bem como os voos transfronteiriços e o intercâmbio comercial na área de fronteira".

Na Declaração Conjunta assinada em Manaus, em junho de 2010, entre outros, enfatizaram-se aspectos de cooperação sobre navegação fluvial e a "realização de estudos visando à construção de uma rodovia entre as cidades de Pucallpa e Cruzeiro do Sul, com especial atenção em seus impactos sociais e ambientais". A esse respeito, sobre este último assunto será necessário sustentar, previamente, a viabilidade econômica e, especialmente, a viabilidade ambiental e social do projeto, antes de propor sua execução no contexto da API da IIRSA.

O relacionamento entre as autoridades da Região Ucayali (Peru) e do Estado do Acre (Brasil) tem sido muito intenso nos últimos anos para avançar no processo de integração.

### CRITÉRIO 4

O processo de integração da Região Central do Peru com o Brasil (da mesma forma que o Eixo Amazonas Norte e a Rodovia Interoceânica IIRSA Sul) requer a implantação de um conjunto de ações complementares para facilitar o trânsito nos passos de fronteira, uniformização de normas regulatórias (trânsito de veículos, embarcações, mercadorias e pessoas), temas de saúde e ações referidas à conservação do meio ambiente. A esse respeito, há um relacionamento contínuo entre instituições especializadas do Peru e do Brasil para tratar desses temas.

O processo de integração da Região Central com o Brasil é ainda incipiente e espera-se melhorar conforme se avançar na construção das obras de infraestrutura e se apresentarem as condições para uma navegação fluvial de maior escala, o que irá gerando necessidades específicas que é necessário prever para não constituírem obstáculos ao processo de integração. As melhorias realizadas na rodovia Tingo María - Pucallpa dinamizaram notavelmente as atividades agropecuárias, agroindustriais e florestais da Região Ucayali, o que se traduz em novas oportunidades de emprego e melhoria no nível de vida da população desta região. A modernização do Porto de Pucallpa permitirá incrementar ainda mais esta tendência.

## EIXO DO AMAZONAS

### ACESSO NORORIENTAL AO RIO AMAZONAS



## ACESSO NORORIENTAL AO RIO AMAZONAS

### CRITÉRIO 1

Este projeto é composto por 6 projetos individuais que pertencem ao Portfólio do COSIPLAN. A respeito do projeto individual 'MELHORIA DA NAVEGABILIDADE DO RIO MORONA, SETOR EQUATORIANO', na Declaração Conjunta dos Presidentes da República do Equador e do Peru de maio de 2011, define-se a abertura de novos passos de fronteira fluviais nos rios Santiago e Morona, a fim de facilitar o trânsito de pessoas, mercadorias e embarcações. Como projeto complementar aos estudos de Navegabilidade do Rio Napo, prevê-se a instalação de um sistema de ajuda à navegação. Os acordos entre o Equador e o Peru sobre trânsito de pessoas, veículos, embarcações fluviais e marítimas e aviões regula o trânsito entre ambas as Repúblicas, estabelecendo normativas e responsabilidades que coadjuvam o fortalecimento do transporte multimodal. A construção do Porto Providencia permitirá consolidar a hidrovia do Napo através da mobilização de grandes volumes de carga e passageiros, contribuindo ao bem-estar da população através do desenvolvimento econômico-social e da qualidade de vida, o que é identificado em muitos Acordos alcançados entre as Repúblicas do Equador e do Peru.

O Plano de Investimentos, que integra o Plano Nacional de Desenvolvimento da Colômbia, contém a projeção das verbas disponíveis para sua execução e sua harmonização com os planos de despesa pública. Nesse contexto, no Plano Nacional de Desenvolvimento 2010-2014 "Prosperidade para todos", inclui-se o tema de corredores fluviais no capítulo III - Crescimento sustentável e competitividade, no subparágrafo e) Melhoria das condições de acessibilidade e intermodalidade, na qual se estabelece que, mediante mecanismos de cooperação internacional e no contexto de iniciativas de integração regional como a IIRSA, será definido, através de estudos, o potencial e vocação comercial das principais bacias hidrográficas, visando estabelecer ações que as consolidem como corredores alternativos de mobilização. Da mesma forma, este projeto tem lugar na Regionalização Plano Plurianual de Investimentos 2011-2014 "Prosperidade para todos".

No Brasil, a Administração Nacional das Hidrovias da Amazônia Ocidental (AHIMOC) programou para 2012 a elaboração de estudos de sinalização, balizamento e levantamento de passos críticos do rio Içá. Além disso, a construção do Terminal Hidroviário de Santo Antônio do Içá está na primeira fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-1).

### CRITÉRIO 2

Os termos de referência para a contratação dos estudos de navegação do Rio Morona foram elaborados e encaminhados para a Secretaria Nacional de Planejamento e Desenvolvimento do Equador (SENPLADES) para definir a prioridade e a obtenção de verbas, encontrando-se registrado no Orçamento Anual de Investimentos 2011. O projeto de 'Navegabilidade do rio Napo' seria complementar aos estudos binacionais (Equador-Peru) de navegabilidade realizados com cooperação do BID e seria complementado com o balizamento e sinalização do Rio, bem como com a elaboração de cartas de navegação, geo-referenciadas, entre outros, permitindo contar com uma via fluvial segura e navegável com uma largura mínima de 50 m às máximas profundidades disponíveis.

Quanto ao Porto Providencia, foram realizados os termos de referência para a contratação dos estudos de implantação do porto fluvial e realizados os editais pertinentes que permitam a contratação dos estudos de viabilidade técnica-ambiental, os quais terão financiamento do Estado equatoriano.

Durante 2011, o Governo Nacional da Colômbia, através do seu Instituto Nacional de Vias (INVIAS), realizará os estudos de navegabilidade do rio Putumayo no setor Porto Asís - Porto Leguízamo, orientados a realizar de forma pormenorizada a batimetria e topografia no setor, identificando pontos críticos que dificultam a navegabilidade e propondo ações técnicas a seguir, procurando ampliar os períodos de navegabilidade. De outra parte, no contexto da IIRSA, prevê-se o desenvolvimento do estudo "Melhoramento da navegabilidade da bacia do Rio Putumayo", financiado pelo BID, pelo valor de US\$ 1,5 milhão, do qual participarão o Equador, o Peru, o Brasil e a Colômbia.

### CRITÉRIO 3

A rede fluvial do rio Morona consolidará o Acordo de Paz subscrito entre o Equador e o Peru, propiciando o desenvolvimento dos Centros de Comércio e Navegação em Sarameriza. As melhorias da navegabilidade do rio Napo pretendem outorgar segurança à navegação comercial do Eixo Manta-Manaus, que constitui um corredor Bioceânico, e que seria desenvolvido fundamentalmente no Equador, Peru, Colômbia e Brasil, constituindo um projeto de inclusão. A construção do Porto Providencia dinamizará a transferência de carga de alta eficiência e rendimento sobre as margens do rio Napo na província de Sucumbios, além de permitir a intermodalidade da rodovia Shushufindi-Coca e sua conexão com a rede de transporte existente no Eixo Amazônico no Equador.

A hidrovia do rio Putumayo/Içá faz parte do corredor de transporte multimodal Tumaco - Pasto - Mocoa - Belém do Pará, o qual tem as seguintes funções estratégicas: implantar o Eixo de desenvolvimento e integração do sul da Colômbia, as zonas do norte equatoriano, o Amazonas Peruano e o norte do Brasil; e promover a interconexão do interior do continente com a bacia do Pacífico. Com uma melhor infraestrutura em canais navegáveis e em instalações portuárias, a intermodalidade será consolidada e serão oferecidas opções para a mobilização de carga e passageiros, levando à redução de custos de transporte. Este corredor intermodal proporcionará acesso ao Oceano Pacífico a produtos provenientes do norte do Brasil, através do porto de Tumaco, o que estimulará o comércio entre os países da América do Sul da região amazônica.

### CRITÉRIO 4

Este corredor do rio Morona permitirá o transporte fluvial de carga e passageiros, promovendo o turismo e o comércio entre as populações do litoral do rio, tanto do Equador quanto do Peru. Promoverá o desenvolvimento dos Centros de Comércio e Navegação previstos no Acordo de Paz entre o Equador e o Peru, desenvolvendo o transporte multimodal destes setores.

Com a constituição da Navegação Fluvial na zona do rio Napo, seria importante desenvolver esta via de comunicação para o interior da Amazônia na província de Orellana, o que permitiria o transporte de carga, o apoio à produção agropecuária da região de influência e a promoção do turismo natural e cultural ao longo do seu leito. Por estar vinculado com uma região de fronteira, o estudo e implantação do Porto Providencia servirá como centro logístico dotado de uma infraestrutura portuária necessária para a transferência de carga do Equador para o Peru e o Brasil.

Para melhorar a navegabilidade do rio Putumayo, será realizado um estudo, financiado pelo BID, que analisará os seguintes aspectos, os quais serão uma oportunidade para o desenvolvimento de ações complementares sobre a bacia: 1. Análise ambiental e social 2. Avaliação socioeconômica  
3. Estudo de oferta e procura de transporte de carga e passageiros 4. Elaboração do Plano de Ação Fluvial

## EIXO ANDINO

### CORREDOR RODOVIÁRIO CARACAS – BOGOTÁ – BUENAVENTURA / QUITO





## CORREDOR RODOVIÁRIO CARACAS – BOGOTÁ – BUENAVENTURA / QUITO

### CRITÉRIO 1

Uma das ferramentas de planejamento mais importantes para o país é o Plano Nacional de Desenvolvimento, o qual contém os objetivos nacionais e setoriais da ação estatal de médio e longo prazo, as metas nacionais e setoriais, os procedimentos e mecanismos gerais para alcançá-las e as estratégias e políticas em matéria econômica, social e ambiental que guiarão a ação do Governo para alcançar os objetivos e metas que tenham sido definidos. Da mesma forma, contém um Plano de Investimentos, que contém a projeção das verbas disponíveis para sua execução e sua harmonização com os planos de despesa pública.

Neste contexto, no Plano Nacional de Desenvolvimento 2010-2014 "Prosperidade para todos", inclui-se no capítulo III - Crescimento sustentável e competitividade - no subparágrafo Infraestrutura de Transporte: e) Melhoria das condições de acesso e intermodalidade: 1. Corredores rodoviários "A melhoria da capacidade da infraestrutura rodoviária é uma importante contribuição ao fortalecimento da competitividade, por causa do qual será promovida a consolidação de corredores que suportam carga de comércio exterior e que conectam os principais centros de produção e consumo com os portos marítimos, aeroportos e passos de fronteira através do programa Faixas Duplas para a Prosperidade" que considera ambos os corredores. Ambos os projetos estão relacionados na Regionalização Plano Plurianual de Investimentos 2011-2014 "Prosperidade para todos", e o objetivo é levar todo o corredor para a dupla faixa.

### CRITÉRIO 2

O corredor rodoviário Bogotá - Cúcuta compreende os seguintes projetos, através dos quais serão executadas as obras; portanto, a alocação de recursos ou a gestão dos mesmos será efetuada através destes: 1. Concessão DEVINORTE, 2. Concessão Zipaquirá - Palenque que reverte em 2012 e cuja nova licitação se espera com a faixa dupla, 3. Corredor Prioritário para a Prosperidade Faixa Dupla Bucaramanga - Pamplona, 4. Faixa Dupla Pamplona - Cúcuta, trechos considerados como de Intervenção Precoce e de médio e longo prazo, os quais serão atendidos através do Fundo de Adaptação criado no contexto da Onda Invernal que recentemente afetou o país, 5. Cúcuta - Ocaña - Agua Clara, projeto priorizado pelo Ministério do Transporte.

Por sua parte, o corredor rodoviário Bogotá - Buenaventura compreende os seguintes projetos, através dos quais serão executadas as obras; portanto, a alocação de recursos ou a gestão dos mesmos será efetuada através destes: 1. Concessão Bosa - Granada - Giradot, 2. Concessão Giradot - Ibagué - Cajamarca, 3. Grandes projetos associados a projetos executados por obra pública, como o Túnel II Centenário, 4. Calarcá - La Paila que faz parte da Concessão Rodovias do Café, 5. La Paila - Buga, Concessão Departamental, 6. Buga - Buenaventura.

### CRITÉRIO 3

O corredor rodoviário Bogotá-Buenaventura melhora a conectividade do centro do país com o porto de Buenaventura, por isso, o aumento no nível de serviço deste projeto facilitará a articulação com o trecho Bogotá-Cúcuta, que se consolida como um corredor integral chamado Transversal Caracas - Buenaventura, conectando a República da Venezuela com o Pacífico Colombiano. O corredor fortalecerá a integração dos departamentos de Santander e Norte de Santander na fronteira com a Venezuela, oferecerá um melhor nível de serviço conforme as demandas que sobre esse corredor de comércio exterior existem e facilitará a comunicação do interior do país com a Venezuela, e deste país com o Pacífico, através do corredor Buenaventura - Bogotá - Cúcuta.

A sinergia com outros projetos transfronteiriços será potencializada através do projeto do Portfólio de Projetos IIRSA "Melhoramento dos passos de fronteira no Departamento de Norte de Santander e o Estado de Táchira".

O aumento das condições de transitabilidade do corredor unido à melhoria e otimização dos passos de fronteira no que diz respeito a procedimentos de controle, implantação de tecnologia, melhoria das instalações, entre outros, gerará uma sinergia entre ambos os projetos de integração regional.

### CRITÉRIO 4

O desenvolvimento dos corredores é uma oportunidade para promover a figura de Gerência de Corredores Logísticos, a qual visa a articular os serviços fornecidos por atores públicos e privados na gestão de todas as ações que forem realizadas sobre um corredor estratégico no qual convergem múltiplos fluxos comerciais, unido ao desenvolvimento de infraestruturas logísticas especializadas. Para o caso do Porto de Buenaventura, propõe-se uma ZAL que atenda aos fluxos de comércio exterior mediante atividades como: agregação de valor mediante atividades logísticas à carga de exportação (embalagens, rotulagens, apresentação de produtos, etc.); organização da distribuição para o interior do país e consolidação de exportações em Buenaventura, reduzindo o transporte interno em contêiner; promoção da atividade industrial mediante o regime de zona franca; melhoria da operação de carga de comércio exterior na sua passagem pela cidade, tanto em eficiência quanto em segurança.

Por outra parte, no que diz respeito ao corredor Bogotá - Cúcuta, a melhoria dos passos de fronteira no departamento de Norte de Santander e o estado de Táchira permitirá considerar um Plano de Desenvolvimento para a região da área de influência que analise os impactos ambientais e sociais que o projeto puder gerar. Entre outros, deverão ser considerados os impactos pela infraestrutura que se desenvolve e pela mudança de atividades da população afetada, e apresentar medidas de mitigação e ações orientadas a reduzir ou evitar os impactos negativos na população fronteiriça atingida.

\*Fonte: Superintendência de Portos e Transporte

## EIXO ANDINO

### INTERCONEXÃO FRONTEIRIÇA COLÔMBIA – EQUADOR



## INTERCONEXÃO FRONTEIRIÇA COLÔMBIA – EQUADOR

### CRITÉRIO 1

Uma das ferramentas de planejamento mais importantes para o país é o Plano Nacional de Desenvolvimento, o qual contém os objetivos nacionais e setoriais da ação estatal de médio e longo prazo, as metas nacionais e setoriais, os procedimentos e mecanismos gerais para alcançá-las e as estratégias e políticas em matéria econômica, social e ambiental que guiarão a ação do Governo para alcançar os objetivos e metas que tenham sido definidos. Da mesma forma, contém um Plano de Investimentos, o qual inclui a projeção das verbas disponíveis para sua execução e sua harmonização com os planos de despesa pública.

Neste contexto, no Plano Nacional de Desenvolvimento 2010-2014 "Prosperidade para todos", inclui-se no capítulo III - Crescimento sustentável e competitividade, no subparágrafo Infraestrutura de Transporte: f) Consolidação de nós de transferência e melhoria da gestão aérea e portuária, o tema de Passos de Fronteira, que expõe que se trabalhará para o fortalecimento das relações binacionais, para o qual atenderá ao desenvolvimento dos projetos de infraestrutura nas áreas de integração fronteiriça que forem consideradas de interesse nacional. Como complemento do anterior, no capítulo VII "Suportes transversais da prosperidade democrática", expõe-se no subparágrafo sobre facilitação do comércio, a necessidade de avançar na integração dos desembarques e controles nos passos de fronteira na modalidade terrestre, bem como na adequação e fortalecimento da infraestrutura comum nesses passos com essas nações.

Adicionalmente, no subparágrafo: e) Melhoria das condições de acessibilidade e intermodalidade: 1. Corredores rodoviários que, "visando melhorar a conectividade transversal da configuração rodoviária do país, o Ministério do Transporte, através do INVIAS, implementará o programa Corredores Prioritários para a Prosperidade CPP, que articule os corredores troncais, facilite a conectividade e garanta a acessibilidade regional, com base na revisão, culminação e experiência adquirida em programas em desenvolvimento" pág. 206. Em virtude do anterior, a execução deste CPP denominado "San Miguel - Santa Ana" é priorizada pelo Governo Nacional.

Estes projetos fazem parte da Regionalização Plano Plurianual de Investimentos 2011-2014 "Prosperidade para todos", que expõe que "estes projetos estão em fase de estudos ambientais, técnicos de pré-investimento e/ou avaliação e existe o compromisso do Governo Nacional para sua estruturação". De forma complementar, a execução destes passos de fronteira e o melhoramento da ponte são priorizados no quadro da Comissão de Vizinhos e Integração Colombo-Equatoriana, conforme os compromissos relacionados nas atas da Subcomissão Binacional de Infraestrutura e ratificados a 26 de agosto de 2010 na Reunião dos Ministros de Relações Exteriores da Colômbia e do Equador.

### CRITÉRIO 2

No contexto da IIRSA, a Colômbia e o Equador, visando ao desenvolvimento dos CEBAF nos passos de fronteira, solicitaram ao BID recursos de cooperação técnica não reembolsável pelo valor de US\$ 480 mil, para desenvolver o estudo denominado "Otimização e facilitação dos passos de fronteira Colômbia-Ecuador em Rumichaca e San Miguel". O estudo foi iniciado no mês de março de 2010, é realizado pela Empresa consultora EPYPSA e sua data estimada de finalização é o mês de setembro de 2011. Os objetivos do estudo são: 1. Identificar e propor alternativas de otimização e facilitação dos passos de fronteira, 2. Formular Planos de Ação, concertados, de curto, médio e longo prazo, 3. Incluir um componente de apoio econômico e social para a zona de influência; e conta com duas fases, I, de diagnóstico e identificação de alternativas e II, de viabilidade. Até o presente está finalizada a Fase I, na qual um diagnóstico da situação atual dos dois passos de fronteira foi adiantado, permitindo ter uma análise sobre a normatividade em vigor, os controles efetuados, as práticas inadequadas, a infraestrutura existente e a situação socioeconômica da área de influência. Com base no diagnóstico, foram formuladas as alternativas de melhoramento para o funcionamento dos passos de fronteira, as quais foram analisadas pelas autoridades responsáveis em cada um dos países, obtendo como resultado a definição de uma alternativa por cada passo que está sendo estudada para avaliar a viabilidade. Da mesma forma, para o melhoramento da ponte, foram solicitados à CAF recursos de cooperação técnica não reembolsável pelo valor de US\$ 342 mil, para desenvolvimento dos "Estudos e projetos da nova ponte internacional de Rumichaca, infraestrutura rodoviária complementar e avaliação estrutural da ponte atual". O estudo foi alocado ao consórcio Frontera Activa, integrado pelas empresas TYPASA-PROEZA, e sua data estimada de finalização é março de 2012. Por sua parte, o projeto "MELHORIA E PAVIMENTAÇÃO DO TRECHO MOCOA-SANTA ANA-SAN MIGUEL" tem estudos e projetos definitivos (concluídos em 31 de maio de 2011). O trecho Santa Ana - San Miguel conta com recursos alocados desde 2009 e vigências futuras até 2013. Por sua parte, o trecho Mocoa - Santa Ana está inscrito no Banco de Projetos de Investimento Nacional (BPIN), através do projeto "Melhoria e manutenção rodovia Ponte San Miguel - Espinal, da Troncal do Magdalena", Cód. BPIN 0041001260000, o que mostra que o projeto conta com verbas para sua execução.

O novo contrato deve considerar a realização de Consulta Prévia\* junto a comunidades indígenas e afrodescendentes que se encontram nessa região.

\*Para o Ministério do Interior e da Justiça, a consulta prévia é um "direito fundamental individual e coletivo dos grupos étnicos, que garante a participação e o acesso à informação sobre os programas e projetos que pensam ser realizados no seu território, com o objetivo de conseguir identificar os impactos positivos e negativos que possam ser ocasionados à comunidade".

### CRITÉRIO 3

Para o passo de fronteira de Rumichaca, a sinergia se apresenta, principalmente, através do melhoramento da ponte de Rumichaca, o qual ajudará a melhorar os níveis de serviço para os usuários da ponte, se traduzindo em uma economia quanto a tempo de viagem, maior conforto e redução dos custos de operação, gerando incentivos de produção, bem como uma maior competitividade que contribui diretamente a melhorar o livre comércio entre ambos os países.

De maneira complementar, no contexto do estudo de passos de fronteira Colômbia-Ecuador, será elaborado um Plano de Desenvolvimento que se tornará um instrumento, de médio e longo prazo, para a implantação das ações e obras de infraestrutura necessárias para a otimização e facilitação dos mesmos, de igual modo que propenderá a reduzir os custos do transporte através do melhoramento e pavimentação deste corredor rodoviário em 16%, o que terá um impacto no uso do corredor e, portanto, no funcionamento do passo de fronteira em San Miguel. As ações devem ser alcançáveis e suas estimativas no tempo devem considerar as possibilidades reais orçamentárias de cada país, além de ter que contar com uma ordem, uma sequência gradativa e entidades responsáveis por país. Espera-se que este Plano seja acordado pelos dois Chanceleres, através de um acordo quadro. Para o Passo de Fronteira de San Miguel, a sinergia com outros projetos transfronteiriços se apresenta, principalmente, com o projeto proposto "Melhoria e pavimentação do trecho Mocoa - Santa Ana - San Miguel", o qual permitirá o desenvolvimento e dará funcionalidade ao Passo de Fronteira em San Miguel.

Adicionalmente, o desenvolvimento do projeto: "Melhoria e pavimentação do trecho Mocoa - Santa Ana - San Miguel" contribuirá à conectividade da região sul, centro e norte da Colômbia, nos limites com o Mar Caribe com províncias amazônicas do norte e centro do Equador (Tena, Puyo) e áreas no sul do Equador (Loja).

### CRITÉRIO 4

No contexto do estudo de passos de fronteira entre Colômbia - Ecuador, espera-se desenvolver um Plano de desenvolvimento contendo programas de melhoramento das condições de vida da população afetada pelas atividades do passo de fronteira, especialmente aquelas orientadas para a população deslocada de suas atividades pela transformação da operação de controle e das instalações de ambos os passos de fronteira.

Com relação à região na qual está localizado o projeto: "Melhoria e pavimentação do trecho Mocoa - Santa Ana - San Miguel" (Departamento de Putumayo), a mesma ocupa a oitava posição entre os departamentos com maior presença de indígenas no território colombiano, com 44.515 dos 1.392.623 indígenas do país; os índices de Necessidades Básicas Insatisfeitas (NBI) no Departamento de Putumayo foram caracterizados por serem superiores à média nacional. Há uma alta porcentagem de população com necessidades básicas insatisfeitas, e a renda per capita representa em torno de 40% da registrada no país. Isto representa uma oportunidade para a entrada em funcionamento de um Plano de desenvolvimento econômico e social para a região. Por este motivo, este projeto se articula estrategicamente com o estudo de passos de fronteira entre Colômbia - Ecuador, o qual espera promover um plano de desenvolvimento com as características acima mencionadas.

## EIXO ANDINO

### SISTEMA DE CONECTIVIDADE DE PASSOS DE FRONTEIRA

### COLÔMBIA - VENEZUELA



## SISTEMA DE CONECTIVIDADE DE PASSOS DE FRONTEIRA COLÔMBIA - VENEZUELA

### CRITÉRIO 1

Uma das ferramentas de planejamento mais importantes para o país é o Plano Nacional de Desenvolvimento, o qual contém os objetivos nacionais e setoriais da ação estatal de médio e longo prazo, as metas nacionais e setoriais, os procedimentos e mecanismos gerais para alcançá-las e as estratégias e políticas em matéria econômica, social e ambiental que guiarão a ação do Governo para alcançar os objetivos e metas que tenham sido definidos. Da mesma forma, contém um Plano de Investimentos, o qual inclui a projeção das verbas disponíveis para sua execução e sua harmonização com os planos de despesa pública.

Neste contexto, no Plano Nacional de Desenvolvimento 2010-2014 "Prosperidade para todos", inclui-se no capítulo III - Crescimento sustentável e competitividade, no subparágrafo Infraestrutura de Transporte: f) Consolidação de nós de transferência e melhoria da gestão aérea e portuária, o tema de Passos de Fronteira, que expõe que se trabalhará para o fortalecimento das relações binacionais, para o qual atenderá ao desenvolvimento dos projetos de infraestrutura nas áreas de integração fronteiriça que forem consideradas de interesse nacional. Como complemento do anterior, no capítulo VII "Suportes transversais da prosperidade democrática", expõe-se no subparágrafo sobre facilitação do comércio, a necessidade de avançar na integração dos desembarços e controles nos passos de fronteira na modalidade terrestre, bem como na adequação e fortalecimento da infraestrutura comum nesses passos com essas nações. Estes projetos fazem parte da Regionalização Plano Plurianual de Investimentos 2011-2014 "Prosperidade para todos", que expõe que "estes projetos estão em fase de estudos ambientais, técnicos de pré-investimento e/ou avaliação e existe o compromisso do Governo Nacional para sua estruturação".

### CRITÉRIO 2

No contexto do processo setorial de facilitação de passos de fronteira da IIRSA, desenvolveu-se um estudo denominado "Facilitação do Transporte nos Passos de Fronteira da América do Sul - Programa de Projetos Piloto nos Passos de Fronteira - Fase II - Assistência Técnica Bilateral e Apoio em Implementação de Exercícios de Controles Integrados", realizado no ano de 2003, quando foram selecionados 4 passos de fronteira para os quais foi estudado um conjunto de alternativas (institucionais, operacionais, de gestão, infraestrutura, etc.), visando atingir uma maior eficiência e integração no seu desenvolvimento, de igual forma que as negociações dos governos envolvidos na concretização de um anteprojeto consensual de melhoria de cada um deles foram apoiadas tecnicamente. Um dos 4 passos selecionados foi Cúcuta-San Antonio, para o qual se propôs o seguinte:

Curto Prazo:

- . CEBAF único em Villa del Rosario para carga e passageiros: Redefinição das instalações do CENAF de Villa del Rosario, considerando a eliminação dos controles em San Antonio.
- . CEBAF único em Ureña para carga e passageiros: Considera a eliminação dos controles em El Escobal do lado colombiano, que se desenvolve de forma precária por limitações de espaço.

Médio e Longo Prazo:

- . Construção do anel viário San Antonio - Ureña
- . Construção de uma nova ponte em Tienditas
- . CEBAF BIDIRECIONAL único para cargas e passageiros na nova ponte em Tienditas (para Comex): CEBAF com características de Centro Logístico Integral, para armazenagem, baldeação e distribuição de cargas, integrado à nova ponte. É necessário definir em qual país ficará localizada a instalação.
- . La Fría-Guarumito: Nova Interconexão Rodoviária da Colômbia com a Venezuela: A CAF outorgou financiamento parcial dos estudos de viabilidade para a construção de uma rodovia e três pontes na região norte do Táchira e de Norte de Santander, denominado Corredor Rodoviário La Fría-Guarumito. Posteriormente, deverá ser incorporada a construção de um CEBAF em algum dos dois países.

### CRITÉRIO 3

O desenvolvimento do projeto abrangerá a elaboração de um Plano de Desenvolvimento que será um instrumento, de médio e longo prazo, para a implantação das ações e obras de infraestrutura necessárias para a otimização e facilitação dos Passos de Fronteira. As ações devem ser alcançáveis e suas estimativas no tempo devem considerar as possibilidades reais orçamentárias de cada país. As ações devem contar com uma ordem, uma sequência gradativa e entidades responsáveis por país. Espera-se que este Plano seja acordado pelos dois Chanceleres, através de um acordo quadro.

### CRITÉRIO 4

No contexto do estudo que se espera contratar para os passos de fronteira entre Colômbia - Venezuela, o alvo será a realização de um Plano de desenvolvimento contendo programas de melhoramento das condições de vida da população afetada pelas atividades do passo de fronteira, especialmente aquelas orientadas para a população deslocada de suas atividades pela transformação da operação de controle e das instalações de ambos os passos de fronteira.

## EIXO ANDINO

CENTRO BINACIONAL DE ATENDIMENTO DE FRONTEIRA

(CEBAF) DESAGUADERO



## CENTRO BINACIONAL DE ATENDIMENTO DE FRONTEIRA (CEBAF) DESAGUADERO

### CRITÉRIO 1

O projeto faz parte do Grupo 8 (Conexão Peru - Bolívia, Huancayo – Ayacucho – Tarija - Bermejo) do Eixo Andino (AND47) e também integrou os projetos priorizados pela IIRSA na Agenda de Implementação Consensual (AIC) 2005 - 2010 e, por causa de sua finalização não ter sido atingida no período apontado, deve ainda ser considerado no portfólio de projetos priorizados para o período 2012 - 2016. Existe o compromisso de ambos os países para avançar na construção deste controle fronteiriço, visando à facilitação do trânsito de pessoas, mercadorias e veículos, e contribuindo, assim, a agilizar o comércio internacional e o turismo entre o Peru e a Bolívia e outros destinos de maior abrangência.

### CRITÉRIO 2

O Projeto está em fase de Pré-execução. O processo de seleção para a elaboração do Estudo Definitivo para a construção do CEBAF tem se desenvolvido. O início das obras é estimado para o segundo trimestre de 2012. Conta com financiamento do BID para a elaboração de estudos e execução das obras.

### CRITÉRIO 3

O comércio internacional entre o Peru e a Bolívia é majoritariamente realizado através da localidade de Desaguadero. Há, entre ambos os países, uma rodovia asfaltada em boas condições de transitabilidade. No ano de 2001 foi finalizada a construção de uma variante no lado peruano e da nova ponte internacional, em cuja vizinhança foi projetada a construção do CEBAF Peru. Adicionalmente, na localidade de Desaguadero, a ambos os lados da fronteira e nos arredores da ponte antiga, desenvolveu-se um intenso comércio fronteiriço, sendo alguns intercâmbios informais e ilegais, os quais, portanto, devem ser controlados e regulamentados. Em conjunto, o comércio exterior entre o Peru e a Bolívia se irradia, do lado peruano, a toda a Macro Região Sul, chegando, inclusive, até a cidade de Lima; do lado boliviano, chega até o departamento de Santa Cruz, de onde provém, principalmente, a carga de soja.

### CRITÉRIO 4

Para a adequada operacionalidade do CEBAF Desaguadero se requer a padronização dos marcos regulatórios para o trânsito de veículos entre o Peru e o Brasil; será também necessária a implantação de medidas para combate ao comércio informal e ilegal através de um ordenamento do comércio na área de fronteira.

## EIXO ANDINO

### RODOVIA DO SOL: MELHORAMENTO E RECUPERAÇÃO DO TRECHO

#### SULLANA - AGUAS VERDES





## **RODOVIA DO SOL: MELHORAMENTO E RECUPERAÇÃO DO TRECHO SULLANA - AGUAS VERDES**

### **CRITÉRIO 1**

O Projeto faz parte do Grupo 5 do Eixo Andino (AND28) e é priorizado no Plano Binacional de Integração Fronteira Peru-Ecuador (Eixo Rodoviário Nº 1: Guayaquil - Piura). Também é considerado no Programa de Concessões Viárias do Peru, no Plano Intermodal de Transportes (PIT) 2004 - 2023 e no Plano Bicentenário: o Peru até 2021 (aprovado em junho de 2011). Atualmente, o Ministério de Transportes e Comunicações encomendou à Agência de Promoção do Investimento Privado (PROINVERSION) o início do processo de promoção para entregar em concessão ao setor privado a execução das obras, operação e manutenção deste Projeto. Foi programada a convocatória para a concessão no IV Trimestre de 2011. Estima-se um investimento de US\$ 90,3 milhões. No ano de 2009 foram finalizadas as obras de manutenção periódica neste trecho, com um investimento de US\$ 15,5 milhões, e a construção da Variante Internacional de 8,8 km. (US\$ 40,5 milhões).

### **CRITÉRIO 2**

O projeto está em fase de Pré-execução. PROINVERSION tem realizado os estudos de estruturação financeira para convocar a concessão. As obras de recuperação serão executadas no contexto da concessão. Com recursos públicos será realizada a recuperação de um conjunto de pontes, para as quais atualmente estão se elaborando os relatórios técnicos e se comprometeram verbas para iniciar sua execução no ano 2012. A rodovia Sullana - Aguas Verdes e sua projeção em território equatoriano constitui o principal meio de articulação do comércio internacional e o turismo por rodovias entre o norte peruano e o sul do Equador. Os investimentos para melhorar a via Sullana - Aguas Verdes estão comprometidos no marco dos compromissos assumidos pelo Peru no Plano Binacional de Integração Fronteira Peru - Equador, emanados da assinatura do Acordo de Paz assinado entre ambos os países no ano de 1998.

### **CRITÉRIO 3**

Os investimentos para melhorar a via Sullana - Aguas Verdes estão comprometidos no marco dos compromissos assumidos pelo Peru no Plano Binacional de Integração Fronteira Peru - Equador, emanados da assinatura do Acordo de Paz assinado entre ambos os países no ano de 1998. O Plano Binacional de Integração Fronteira Peru - Equador abrange a execução de um conjunto de projetos em diversos setores (Transportes, Comunicações, Energia, Educação, Saúde, Turismo, meio ambiente, e outros). Em matéria rodoviária abrange a execução de 5 Eixos Viários, dos quais o de maior avanço pelo volume de trânsito é o Eixo Viário Nº 1: Guayaquil - Piura. O Plano Binacional é uma estratégia elaborada por ambos os países visando a elevar o nível de vida das populações do norte e nororiente do Peru e do sul e oriente do Equador, realizando atividades e executando projetos que permitam integrar economicamente a região, acelerar seu desenvolvimento produtivo e social, e superar a situação de atraso com relação ao resto dos territórios destes países. A execução do Plano Binacional é prevista até o ano 2013. O gerenciamento do Plano Binacional é realizado através de órgãos estabelecidos em ambos os países: Plano Binacional Capítulo Equador e Plano Binacional Capítulo Peru.

### **CRITÉRIO 4**

Com financiamento da União Europeia se avançou na construção da primeira fase dos Centros Binacionais de Atendimento de Fronteira (CEBAF) do Equador e do Peru, visando facilitar o controle fronteiriço de pessoas, mercadorias e veículos, construídos na Variante Internacional do lado do Equador e do lado do Peru, respectivamente. Também no contexto da Comunidade Andina, tem se trabalhado na harmonização das normas relativas ao transporte, sendo necessário aprofundar este processo. Ainda persistem problemas relativos ao transbordo de carga na fronteira.

## EIXO CAPRICÓRNIO

### CONSTRUÇÃO DA PONTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA

#### E CENTRO DE FRONTEIRA



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

### CRITÉRIO 1

Este projeto integra o Portfólio do COSIPLAN e os Planos Nacionais de Desenvolvimento de ambos os países. Está presente tanto em declarações de cúpulas presidenciais quanto ministeriais. Conta também com um Acordo por troca de notas reversais, tendo sido criada a Comissão Mista Argentino-Boliviana para a construção de uma nova Ponte entre Salvador Mazza e Yacuibá, assinada no ano 1998. Foi também protocolizado ante a ALADI mediante o Vigésimo Sexto Protocolo Adicional ao Acordo de abrangência parcial 36.

### CRITÉRIO 2

Como resultado do estudo realizado pela consultora SETEC, surge, como alternativa para resolver as dificuldades na área, a construção de uma nova ponte internacional, ao oeste do cruzamento atual. Serão também realizados os acessos rodoviários à ponte de ambos os países e um centro de fronteira para controle integrado com cabeceira única em território argentino. A ponte atual será mantida para trânsito de vizinhos fronteiriço (TVF).

As características das obras do novo cruzamento são as seguintes: Longitude total dos acessos rodoviários: 9,7 Km. (5,5 Km. em território argentino e 4,2 Km. em território boliviano). Ponte Internacional: 30 m. de longitude, 2 faixas. Movimento de Terra: Aterro: 228.536 m<sup>3</sup> e Desmatamento: 293.741 m<sup>3</sup>. Centro de Fronteira: 24,8 has. de terreno. Consiste em Edifícios para a realização dos trabalhos de controle, para os dois países.

Prevê-se, além disso, a construção de três ilhas para estacionamento, com vagas para 100 caminhões, para veículos que transportam cargas de tipo geral e uma ilha para estacionamento de veículos que transportem cargas perigosas, na área de cada país, com capacidade para 20 veículos.

### CRITÉRIO 3

Por permitir o descongestionamento atual, em virtude de ser só para pedestres, a nova ponte consolida as redes de abrangência regional e se constitui em um elemento de conectividade e integração regional. Requer-se que os acessos à ponte em ambos os países sejam pavimentados.

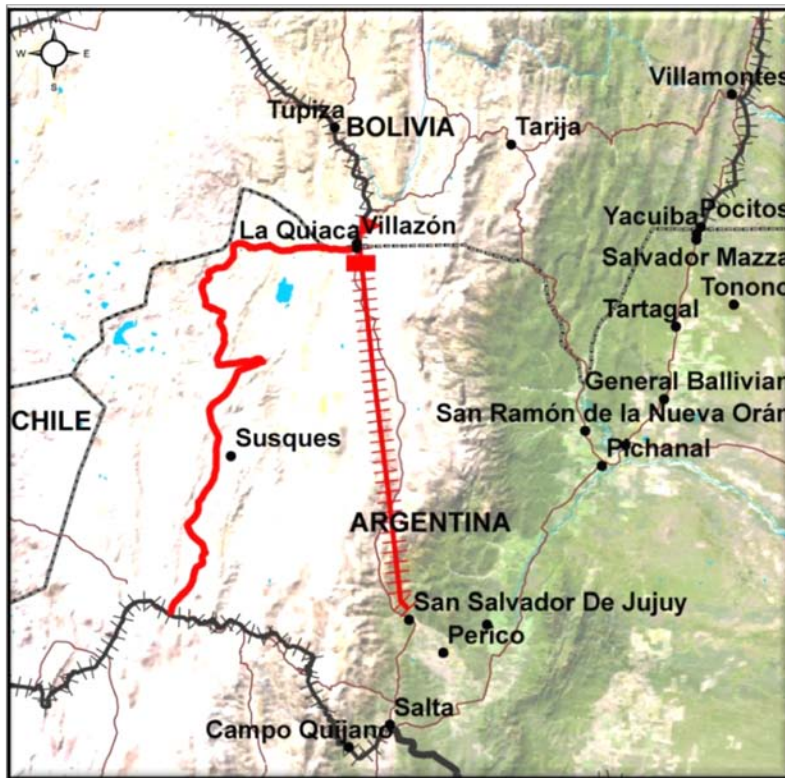
Essa infraestrutura se torna necessária para dar fluência ao trânsito binacional, posicionando a área como um nó integrador, parte do sistema de infraestrutura rodoviária como corredor sul-norte e de serviços para a integração sul-americana.

### CRITÉRIO 4

Requer um programa de ações complementares vinculadas com a faixa fronteiriça envolvendo a infraestrutura no passo, a gestão do centro de fronteira, a preservação do meio ambiente com sustentabilidade, as oportunidades de integração produtiva e de logística, de forma a melhorar a qualidade de vida dos habitantes dessa área de fronteira.

## EIXO CAPRICÓRNIO

### CONEXÃO OESTE ARGENTINA - BOLÍVIA



<b>CONEXÃO OESTE ARGENTINA - BOLÍVIA</b>
<b>CRITÉRIO 1</b>
Cada um dos projetos que compõem este projeto estruturado faz parte do Portfólio do COSIPLAN e está incluído nos Planos Nacionais de ambos os países.
<b>CRITÉRIO 2</b>
<p>Este projeto estruturado conta com os seguintes estudos:</p> <p>De pré-viabilidade para a recuperação da estrada de ferro de Jujuy até La Quiaca.</p> <p>Em elaboração por parte da Direção Nacional de Viação, o projeto para pavimentação da rodovia nacional 40, corredor mineiro.</p> <p>Em estudo pela província de Jujuy, a nova ponte e centro de fronteira entre La Quiaca e Villazón.</p> <p>Cabe salientar que a nova ponte permitirá o descongestionamento veicular e o melhoramento da circulação de pedestres na fronteira. Além disso, o novo traçado da rodovia do corredor se vincula com a Bolívia na área de Uyuni, onde também há um grande potencial mineiro, integrando assim um eixo fundamental para o desenvolvimento desse setor. Por outra parte, a recuperação da estrada de ferro vinculará novamente o transporte entre ambos os países.</p>
<b>CRITÉRIO 3</b>
Considerando a nova ponte e centro de fronteira entre La Quiaca e Villazón, junto com o novo traçado da rodovia do corredor mineiro e a recuperação da estrada de ferro de Jujuy até La Quiaca, o projeto estruturado consolida as redes de abrangência regional e se constitui como um elemento de conectividade e integração regional.
<b>CRITÉRIO 4</b>
Requer um programa de ações complementares vinculadas com a faixa fronteira que envolva a infraestrutura no passo, a gestão do centro de fronteira, a preservação do meio ambiente com sustentabilidade, as oportunidades de integração produtiva e de logística, de forma a melhorar a qualidade de vida dos habitantes dessa área de fronteira.

## EIXO CAPRICÓRNIO

### CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO

#### PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA



## **CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA**

### **CRITÉRIO 1**

A recuperação e melhoramento dos trechos que integram este corredor estão incluídos nos planos nacionais dos países que integram o Corredor e no Portfólio do COSIPLAN.

### **CRITÉRIO 2**

Na VI reunião do Grupo de Trabalho de integração ferroviária do Corredor Bioceânico Atlântico Pacífico foi apresentado o relatório dos estudos realizados com financiamento do BNDES, em caráter referencial e não vinculante, bem como os avanços relativos aos trechos em cada um dos países.

Trecho Argentina: Reconstrução do Ramal C3 Salta - Barranqueras - Avia Terai - Rosario com empréstimo da China acordado em julho de 2010. Também para a região de Puerto Bermejo - Pilar vai ser convocada uma licitação para estudo da localização da ponte ferroviária.

Ramal C12: recuperação e manutenção progressiva entre os km 1090 e 1124 em execução, bem como entre os km 1373 e 1474.

Trecho Brasil: O projeto faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento do Brasil (PAC) para a elaboração de estudos e projetos. No Brasil, o projeto inclui: i) construção de uma ponte internacional ferroviária sobre o rio Paraná, na divisa Brasil - Paraguai; ii) construção do trecho Cascavel - Foz do Iguaçu, com aproximadamente 170 km de extensão; e, iii) construção da variante ferroviária entre Guarapuava e Engenheiro Bley e ampliação do trecho Paranaguá - Cascavel.

Com relação ao trecho Cascavel - Foz do Iguaçu, a concessionária FERROESTE informou que conta com os estudos e o projeto de engenharia para a construção do mencionado ramal, os quais, porém, precisam ser atualizados.

Para a construção da ponte internacional ferroviária ainda é necessária a assinatura de um Acordo Bilateral entre os dois países.

Trecho Paraguai: Em estudo.

### **CRITÉRIO 3**

A construção da ferrovia bioceânica conectando 4 países representa a consolidação da conectividade regional.

### **CRITÉRIO 4**

Para estabelecer a interconexão ferroviária em bitola métrica, desde o Porto de Paranaguá, no Brasil, até o Porto de Antofagasta, no Chile, passando pelo Paraguai e pela Argentina, é preciso coordenar um marco jurídico-institucional entre os países envolvidos e as respectivas operadoras ferroviárias. A implantação da ferrovia promoverá oportunidades de integração produtiva e logística que deverão ser analisadas. A ferrovia fortalecerá atividades econômicas ao possibilitar aos produtos a conexão bioceânica.

## EIXO CAPRICÓRNIO

### CONEXÃO VIÁRIA FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA





## CONEXÃO VIÁRIA FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA

### CRITÉRIO 1

Este projeto estruturado é composto por três projetos individuais que pertencem ao Portfólio do COSIPLAN: i) Nó Clorinda - Asunción, binacional entre a Argentina e o Paraguai; ii) Nova ponte Presidente Franco - Porto Meira, binacional entre o Brasil e o Paraguai; e, iii) Concessão para melhoramento das rodovias 2 e 7 Asunción - Ciudad del Este, no Paraguai.

No que tange ao 'Nó Clorinda - Asunción' é também incluído no Plano Estratégico Territorial da Argentina, desenvolvido na Subsecretaria de Planejamento Territorial do Ministério de Planejamento da Nação. Além disso, conta com um Acordo Binacional e é mencionado nas declarações de cúpulas presidenciais e ministeriais.

O projeto individual 'Nova Ponte Presidente Franco - Porto Meira, binacional entre o Brasil e o Paraguai' trata da construção da segunda ponte internacional sobre o rio Paraná, na fronteira Paraguai-Brasil. O Acordo entre os dois governos para a execução do projeto foi assinado a 8 de dezembro de 2005, aprovado pelo Congresso paraguaio a 25 de maio de 2007 e pelo Congresso brasileiro a 18 de setembro de 2008. O projeto é mencionado em vários dos Comunicados Conjuntos dos Presidentes do Brasil e do Paraguai (21.05.2007; 25.07.2009) e está sendo discutido pela Comissão Mista Brasil-Paraguai.

O projeto integra o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Brasil e foram alocados US\$ 12,5 milhões (R\$ 21,2 milhões) para 2011.

### CRITÉRIO 2

Quanto ao 'Nó Clorinda - Asunción', está se trabalhando para a realização de uma licitação do estudo de viabilidade.

A nova ponte entre 'Presidente Franco - Porto Meira' conta com um projeto básico aprovado. O Projeto Executivo da ponte deve ser concluído até finais de 2011, quando será submetido à Comissão Mista para ser referendado.

A concessão e melhoramento das rodovias 2 e 7 está no parlamento paraguaio para a aprovação do início dos estudos respectivos. O projeto permitirá o descongestionamento, promovendo a agilidade dos sistemas de transporte entre os três países. Também, o melhoramento da infraestrutura e gestão no centro de fronteira existente terá impacto no ordenamento e na melhoria da qualidade de vida dos habitantes que transitam essa área de fronteira.

### CRITÉRIO 3

Consolida redes de abrangência regional e se constitui em um elemento de conectividade e integração regional. A ponte é necessária para agilizar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os países envolvidos, posicionando a região como um nó integrador e promovendo a sinergia entre os três projetos; portanto, requer-se a coordenação para atingir o objetivo de descongestionamento e ordenamento da região, de modo a permitir a conectividade leste - oeste e de serviços para a integração sul-americana.

### CRITÉRIO 4

No caso da ponte na fronteira Paraguai-Brasil, requer-se a definição do passo de fronteira associado.

Em todo o projeto estruturado há grandes oportunidades de integração produtiva e logística, visando melhorar a qualidade de vida dos povos dos países envolvidos. Para tanto, um insumo importante é o resultado da aplicação da metodologia de Integração Produtiva e Logística (IPrLg) para o Grupo de Projetos 3 do Eixo de Capricórnio.

## EIXO CAPRICÓRNIO

LINHA DE TRANSMISSÃO 500 KV (ITAIPU - ASUNCIÓN - YACYRETA)



<b>LINHA DE TRANSMISSÃO 500 KV (ITAIPU - ASUNCIÓN - YACYRETA)</b>
<b>ITAIPU - ASUNCION</b>
<b>CRITÉRIO 1</b>
O projeto faz parte do grupo 3 (Asunción - Paranaguá) do Eixo de Capricórnio. Atualmente está em execução, com verbas do FOCEM, com contribuição adicional do Governo brasileiro e do Tesouro Nacional paraguaio.
<b>CRITÉRIO 2</b>
O projeto está em execução com os estudos pertinentes e com um prazo de execução de 36 meses.
<b>CRITÉRIO 3</b>
O projeto considera a interconexão com outras linhas de transmissão dentro do território nacional, como a de Yaciretá, Ayolas, Carayao e vínculos com a Argentina e o Brasil, através de Yaciretá e Itaipu.
<b>CRITÉRIO 4</b>
O projeto visa reduzir o déficit energético de setores do território para seu desenvolvimento. Além disso, é necessária a implantação de medidas para facilitar a transmissão e a comercialização de energia em nível regional.
<b>AYOLAS - CARAYAO</b>
<b>CRITÉRIO 1</b>
O projeto faz parte do Grupo 3 (Asunción - Paranaguá) do Eixo de Capricórnio. Atualmente está em fase de execução, com verbas do Banco Interamericano de Desenvolvimento e do Tesouro Nacional paraguaio.
<b>CRITÉRIO 2</b>
O projeto está em execução com os estudos pertinentes.
<b>CRITÉRIO 3</b>
O projeto considera a interconexão com outras linhas de transmissão dentro do território nacional, como a linha de transmissão de 500 KV (Itaipu - Asunción).
<b>CRITÉRIO 4</b>
O projeto visa reduzir o déficit energético de setores do território para seu desenvolvimento. Permitirá aumentar o intercâmbio de energia com a Argentina através da interconexão em 220 KV existente entre as localidades de Clorinda (AR) e Gurambaré (PA).

## EIXO DO ESCUDO GUIANÊS

### RECUPERAÇÃO DA RODOVIA CARACAS - MANAUS



## RECUPERAÇÃO DA RODOVIA CARACAS - MANAUS

### CRITÉRIO 1

O empreendimento está incluído no Plano Plurianual 2008-2011, por meio das ações '202C - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado do Amazonas ' e '206Z - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-174 - no Estado de Roraima'. Em 2011, as referidas ações contam com restos a pagar que somam R\$ 231 milhões, que correspondem a aproximadamente US\$ 144,4 milhões. Conforme informação do Ministério dos Transportes do Brasil, no Estado de Roraima, aos 24 de março de 2010, foram concluídas as obras de restauração de um trecho de 126 km e autorizado o início da restauração de mais 265 km. No trecho restaurado, entre as cidades de Caracará e Boa Vista, no Brasil, foram investidos R\$ 103 milhões. A obra foi executada dentro do cronograma previsto, com qualidade suficiente a seus usuários. Os trechos que receberam a ordem de serviço para início das obras estão localizados entre Caracará e a divisa com o Estado do Amazonas, no Brasil. Esses serviços foram divididos em três lotes: do Igarapé Arruda (Km 102,8) ao Igarapé Seabral (Km 82,5), com 79,6 quilômetros de extensão, ao custo de R\$ 119,6 milhões; do Igarapé Seabra (Km 182,5) ao Igarapé Caleffi (Km 281,6), com 99 quilômetros de extensão, ao custo de R\$ 139,4 milhões; e do Igarapé Caleffi (Km 281,6) a Caracará (Km 361,2), com 86,6 quilômetros, ao custo de R\$ 118,1 milhões. Assim, o investimento total do Governo Federal para este trecho será de R\$377 milhões.

No que tange às obras de restauração/manutenção de trechos da BR-174 no Estado do Amazonas, Brasil, serão executados serviços de Restauração com Manutenção – CREMA 2ª Etapa na BR – 174/AM, a saber: Lote: Único; Rodovia: BR 174/AM; Trecho: Div. MT/AM; Div. AM/RR; Subtrecho: Entr. Rodovia AM – 010 (Igarapé – Lajes); Segmento: Km 883,8

### CRITÉRIO 2

Já foram realizados os estudos de viabilidade técnica.

### CRITÉRIO 3

A recuperação da Rodovia Caracas – Manaus contribuirá para a integração entre o Brasil e a Venezuela, dado que a interconexão rodoviária acontece por meio da BR-174, no Brasil e, da Troncal 10 na Venezuela. No lado brasileiro, a rodovia está em condição ruim, o que dificulta o trânsito entre os dois países e no lado venezuelano, a rodovia deve ser mantida permanentemente.

### CRITÉRIO 4

O projeto requer grande atenção com a proteção e a preservação do meio ambiente já que atravessa a floresta amazônica. Entretanto, o dano é minorado pelo fato de o projeto se tratar de recuperação de rodovia existente. Há grande potencial de integração produtiva e logística, sobretudo entre o norte do Brasil e o sul da Venezuela. A recuperação da rodovia trará importantes benefícios às comunidades.

## EIXO DO ESCUDO GUIANÊS

RODOVIA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN



## **RODOVIA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN**

### **CRITÉRIO 1**

A Estratégia de Desenvolvimento Nacional do Governo da Guiana foi formulada a partir da colaboração intensiva entre os setores público e privado identificando o caminho Linden-Lethem como o elo prioritário norte-sul na rede de transporte da Guiana. Como resultado dos acordos bilaterais entre os governos da Guiana e do Brasil sobre a necessidade de melhorar a rede rodoviária, um estudo de viabilidade foi lançado em 1989 com fundos da União Europeia e depois, em 1994, o Governo da Guiana comissionou uma avaliação do impacto ambiental. Um segundo estudo de viabilidade foi realizado em 2000. Estes estudos recomendaram melhorar os caminhos de cascalho mediante novas estruturas de drenagem.

### **CRITÉRIO 2**

Atualmente, o Governo da Guiana considera importante completar a primeira fase do projeto, que consiste na atualização do estudo de viabilidade e os estudos ambientais, e a finalização dos projetos preliminares.

O “estudo de viabilidade”, para a rodovia Linden-Lethem, foi realizado pelo Governo da Guiana em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento.

Este estudo foi executado por uma firma de consultoria internacional e apresentado em abril de 2011. A sua revisão está sendo feita neste momento com o intuito de alcançar a aceitação final.

### **CRITÉRIO 3**

A conclusão da rodovia Boa Vista-Bonfim-Lethem-Linden vai contribuir à integração entre o Brasil e a Guiana, considerando que na atualidade a conexão é inadequada por ter um trecho de mais de 400 km sem pavimentar.

### **CRITÉRIO 4**

O projeto exige a maior atenção à proteção e à preservação do meio ambiente, pois atravessa a Floresta da região de Iwokrama. Outra iniciativa significativa é a identificação de oportunidades de integração produtiva e logística entre Boa Vista e Bonfim, no Brasil, e toda a região percorrida pela rodovia na Guiana, levando em conta o benefício a ser oferecido às comunidades atingidas pelas obras de pavimentação.

## EIXO DO ESCUDO GUIANÊS

**RODOVIAS DE CONEXÃO ENTRE VENEZUELA (CIDADE GUIANA) - GUIANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUINDO A CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO CORENTYNE**





**RODOVIAS DE CONEXÃO ENTRE VENEZUELA (CIDADE GUIANA) - GUIANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUINDO A CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO CORENTYNE**

**CRITÉRIO 1**

Este Corredor está localizado onde se encontram a maioria dos recursos naturais do Suriname, especialmente a bauxita. O Governo do Suriname procura neste momento manter conversas com possíveis investidores para iniciar atividades de mineração a grande escala na área das montanhas de Bakhuys. Espera-se o aumento do trânsito, bem como que o investimento previsto, que contempla uma planta hidrelétrica em Kabalebo, contribua para o desenvolvimento do interior do Suriname. Esta estratégia integra o plano de desenvolvimento para Suriname conforme expresso no Novo Plano Multianual 2012-2016, que o Governo apresentará junto ao Parlamento em outubro de 2011.

O corredor rodoviário facilitará o comércio e o trânsito internacional. Superará as limitações físicas do corredor Nieuw Nickerie - Paramaribo- Albina (projeto Guy 26) que surgem dos assentamentos ao longo do caminho e que impedem o fluxo rápido do trânsito. A ponte Corentyne é um projeto prioritário para os governos do Suriname e da Guiana e faz parte do plano de desenvolvimento do Suriname como expresso no Novo Plano Multianual 2012-2016, que o Governo do Suriname apresentará junto ao Parlamento em outubro de 2011. Na cúpula de setembro de 2010, ambos os Presidentes manifestaram que a construção da ponte sobre o rio Corentyne é necessária para melhorar a conexão da população e facilitar o comércio e o turismo.

**CRITÉRIO 2**

Nos últimos anos foram realizados muitos estudos. O Banco Interamericano de Desenvolvimento levou a cabo uma avaliação econômica no ano de 2007. Em virtude da necessidade de conectar os assentamentos mais populosos na vizinhança da rodovia existente, o Governo do Suriname decidiu iniciar a reconstrução e recuperação deste corredor.

Com relação à ponte sobre o rio Corentyne, o Governo do Suriname redigiu uma proposta técnica e documentação preliminar de engenharia. Este projeto se encontra agora na fase de financiamento, motivo pelo qual o Governo surinamês procura várias formas de financiamento já que o processo licitatório será iniciado em 2012.

Este corredor é dividido nos seguintes trechos:

- Albina - Moengo: aproximadamente 40 km em execução com fundos providos pelo BID, a UE e a ADF. O empreiteiro é o China Dalian International Cooperation Group, que participa na reconstrução do corredor Meerzorg-Albina.
- Moengo - Java: aproximadamente 60 km na fase do estudo de pré-viabilidade a ser iniciado.
- Java - Casipora: aproximadamente 30 km na fase do estudo de pré-viabilidade a ser iniciado.
- Casipora - Carolina - Kraka: aproximadamente 32 km em execução com contrato com o China Dalian International Cooperation Holding LTD, a ser concluída no primeiro trimestre de 2012.
- Kraka - Zanderij - Matta: aproximadamente 30 km em execução com contrato com o China Dalian International Cooperation Holding LTD, a ser concluída no primeiro trimestre de 2012.
- Matta - Pikin Saron: aproximadamente 18 km; será apresentada uma proposta para pavimentar este trecho.
- Ponte Pikin Saron: A nova ponte foi executada e concluída em agosto de 2011.
- Pikin Saron - Apura: aproximadamente 290 km a realizar o estudo de pré-viabilidade.
- Apura - South Drain: aproximadamente 70 km, a realizar o estudo de pré-viabilidade.
- South Drain - Passo fronteiroço sobre o rio Corentyne: aproximadamente 12 km, obra em pavimentação asfáltica, concluída em 2010.
- Ponte sobre o rio Corentyne: 5,4 km de comprimento; próximo processo licitatório.

**CRITÉRIO 3**

Este projeto fornecerá à Guiana, à Venezuela e ao Suriname, uma conexão rodoviária que oferecerá um transporte mais rápido e uma rota comercial. Desta maneira será facilitado o transporte de carga seguro entre as nações.

**CRITÉRIO 4**

O corredor South Drain-Apura-Zanderij-Albina, localizado dentro das fronteiras do Suriname, não requer programas de ação complementares. Uma melhor conexão rodoviária será a base para o desenvolvimento das atividades florestais reguladas existentes e as novas atividades de mineração. As comunidades locais receberão o benefício de contar com uma melhor infraestrutura devido à facilidade de deslocamento e o acesso às instalações sanitárias.

# EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

## MELHORIA DA NAVEGABILIDADE DOS RIOS

### DA BACIA DO PRATA



## MELHORIA DA NAVEGABILIDADE DOS RIOS DA BACIA DO PRATA

### CRITÉRIO 1

Os 10 projetos individuais que fazem parte deste projeto estruturado pertencem ao Portfólio do COSIPLAN e são mencionados em declarações presidenciais e de Ministros dos respectivos países. Também há Acordos entre os países sobre a utilização dos rios que integram a bacia, como o Tratado da Hidrovia Paraná - Paraguai e a criação do Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH), bem como o Acordo entre a Argentina e o Uruguai que criou a Comissão Administradora do Rio Uruguai - CARU.

Além disso, o Canal Tamengo faz parte da Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP), portanto há Acordos e Tratados ratificados pelo Estado Plurinacional da Bolívia, situação que lhe permite participar das cúpulas presidenciais.

Foi priorizado pelo Governo do Estado Plurinacional da Bolívia, encontrando-se, pois, na Matriz programática de programas e projetos do Setor do Transporte, como parte do Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), e, nesse contexto, estão se realizando as gestões para o financiamento respectivo. A recuperação e manutenção do Canal Tamengo lhe permite ter um papel de acordo com o Tratado de Transporte Fluvial na Hidrovia Paraguai - Paraná e conectar a América do Sul de Leste a Oeste.

### CRITÉRIO 2

**Rio Uruguai:** O trecho dividido entre a Argentina e o Uruguai abrange a região compreendida entre o km 0 do rio Uruguai (paralelo Punta Gorda) e o km 336 (portos de Salto e Concordia). Na declaração de Ministros dos Governos da República Argentina e da República Oriental do Uruguai, assinada a 16 de março de 2011, acordou-se encomendar à Comissão Administradora do Rio Uruguai, no menor prazo possível, a elaboração de um projeto de dragagem e balizamento entre o km 0 e o km 187,1. Também acordou-se outorgar à CARU as verbas necessárias para enfrentar os gastos demandados pela elaboração do projeto mencionado. Além disso, foram encomendados à CARU os estudos pertinentes, a fim de prever possíveis novas dragagens, caso os estudos ambientais o permitissem. Do lado uruguaio foi realizada parcialmente a dragagem dos Passos Almirón Chico e Almirón Grande, alocada pela CARU.

**Rio Paraguai: Brasil:** No território brasileiro, a longitude do rio Paraguai é de 1.270 km. O rio nasce em 'Sete Lagoas', mas só é navegável a partir de Cáceres (Mato Grosso) e segue a Porto Murtinho (Mato Grosso do Sul) até a Foz do rio Apa. O trecho de soberania brasileira compartilhada com a Bolívia é de 58 km, e com o Paraguai, de 322 km.

No Programa de Aceleração do Crescimento do Brasil (PAC) se preveem investimentos de aproximadamente US\$ 44 milhões, incluindo estudos, dragagem e sinalização em todo o corredor, especialmente em Cáceres, Santo Antônio das Lendas e no Passo do Jacaré.

**Bolívia:** Conta com estudos de melhoria, como Planos de dragagem, manutenção e recuperação do Canal Tamengo, que deverá ser tecnicamente ajustado para sua execução. A esse respeito, o órgão Central está gerindo o apoio necessário e o financiamento pertinente.

**Rio Paraná - da Prata: Argentina/Paraguai:** trecho compreendido entre Porto Iguazu-Porto Franco até Confluencia; estudos para a elaboração do projeto devem ser realizados. **Argentina:** no trecho de Confluencia até o Rio da Prata se encontra concessionada a dragagem e balizamento em dois sub-trechos diferenciados: de Santa Fé ao Sul e de Santa Fé a Confluencia.

**Rio Paraná – Tietê. Brasil:** A Hidrovia do rio Paraná, com longitude navegável de 1.020 km, vai da barragem da Central Hidrelétrica (CH) de São Simão, no rio Parnaíba (Goiás), e da CH de Água Vermelha, no rio Grande, (Iturama, Minas Gerais), até seus extremos, na CH de Itaipu, na tríplice fronteira Brasil-Argentina-Paraguai. O rio Paraná demarca a fronteira entre o Brasil e o Paraguai, em uma extensão de 160 km. No Programa de Aceleração do Crescimento do Brasil (PAC) estão previstos investimentos de aproximadamente US\$ 66 milhões, incluindo obras de dragagem, sinalização dos trechos entre as CHs de São Simão, Ilha Solteira, Jupia e Itaipu (com aproximadamente 910 km entre os Estados brasileiros de São Paulo e Paraná).

**Brasil:** Por seu turno, o início do trecho navegável do rio Tietê se dá em Mogi das Cruzes (São Paulo, km 0) até se conectar com o rio Paraná (km 863). No Programa de Aceleração do Crescimento do Brasil (PAC) estão previstos investimentos de aproximadamente US\$ 882 milhões, para a ampliação de pontes e canais, melhoramentos em eclusas, implantação de barragem e eclusa, estudos, projetos das respectivas obras e manutenção em todo o corredor.

### CRITÉRIO 3

Consolida redes de abrangência regional e é um elemento de conectividade e integração regional. Para o desenvolvimento adequado do projeto é necessária uma estreita coordenação e investimento dos diferentes níveis internos e o resto dos países, de maneira interdisciplinar, envolvendo todos os setores que participam, como o de transporte e de comunicações. Para tal, há acordos vigorando atualmente, e a possibilidade de assinar novos acordos que permitam a implantação e desenvolvimento do projeto.

### CRITÉRIO 4

Requer um programa de ações complementares, a preservação do meio ambiente com sustentabilidade, as oportunidades de integração produtiva e de logística, que melhorem a qualidade de vida dos habitantes ao longo e ao largo da bacia. Do ponto de vista socioambiental, na aplicação dos artigos e disposições da Constituição Política do Estado, a Lei Nº 1333 de Meio Ambiente, o Estado Plurinacional da Bolívia, mediante a Autoridade Ambiental Competente Nacional, desenvolverá a Avaliação Ambiental Estratégica (EAD) do Pantanal Boliviano, cujo objetivo é a integração de temas ambientais e sociais críticos no desenvolvimento de políticas, planos ou programas setoriais, que permitirá aos tomadores de decisão conduzir a região para o desenvolvimento sustentável, atendendo às necessidades atuais dos seus habitantes e das gerações futuras em harmonia com o ambiente, tudo isto concorrente para a meta de viver bem.

# EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

## INTERCONEXÃO FERROVIÁRIA

### PARAGUAI - ARGENTINA - URUGUAI



## INTERCONEXÃO FERROVIÁRIA PARAGUAI - ARGENTINA - URUGUAI

### CRITÉRIO 1

Os projetos individuais que integram este projeto de integração pertencem ao Portfólio do COSIPLAN. Também estão incorporados nos Planos Nacionais respectivos em cada um dos países envolvidos. São mencionados em declarações de cúpulas presidenciais e ministeriais.

### CRITÉRIO 2

A reativação e restauração dos trechos nos três países requerem um estudo técnico. Isto permitirá a conectividade, diminuindo custos de transação e melhorando a qualidade de vida dos habitantes da região.

Trecho na Argentina: está operando parcialmente de Zárate a Posadas e requer melhorias.

Trecho no Paraguai: Em estudo.

Trecho no Uruguai: Os estudos de viabilidade pertinentes ao trecho no território uruguaio estão sendo realizados.

### CRITÉRIO 3

Consolida redes de abrangência regional e se constitui em um elemento de conectividade e integração regional. Essa infraestrutura se torna necessária para agilizar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os países envolvidos, posicionando a área como um nó integrador, parte do sistema de infraestrutura ferroviária como corredor sul-norte e de serviços para a integração sul-americana. Além disso, fortalece o desenvolvimento econômico e social sustentável em toda a área de influência. São necessários investimentos dos países envolvidos nos trechos respectivos.

### CRITÉRIO 4

Dependendo dos trechos, pode se requerer um programa de ações complementares relacionadas com as rodovias de acesso às estradas de ferro em cada país, levando em consideração a preservação do meio ambiente com sustentabilidade social e econômica, as oportunidades de integração produtiva e de logística, visando melhorar a qualidade de vida dos habitantes dos três países. Por se tratar de trechos internacionais, são necessários programas de ações complementares, principalmente no que tange a passos de fronteira e normativas em comum.

## EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

### RECUPERAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO

#### CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS



## **RECUPERAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS**

### **CRITÉRIO 1**

O projeto integra o Portfólio do COSIPLAN e é prioridade do Governo.

### **CRITÉRIO 2**

Conta com estudos de viabilidade, realizados no ano de 2008. Seu principal benefício é a conexão de centros de produção da região com a rede ferroviária, promovendo seu desenvolvimento e facilitando o comércio.

### **CRITÉRIO 3**

É um trecho de importância estratégica para unir polos de produção com redes de conexão regional.

### **CRITÉRIO 4**

Não são necessárias ações complementares.

## EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

### CIRCUNVALAÇÃO VIÁRIA DE NUEVA PALMIRA

### E SISTEMA DE ACESSOS TERRESTRES AO PORTO





## **CIRCUNVALAÇÃO VIÁRIA DE NUEVA PALMIRA E SISTEMA DE ACESSOS TERRESTRES AO PORTO**

### **CRITÉRIO 1**

O projeto integra o Portfólio de Projetos da IIRSA. No que tange ao orçamento, o governo o considerou prioritário na sua proposta de Crédito, pois sua execução facilita a conexão de uma região dinâmica de produção, promovendo seu desenvolvimento e facilitando sua vinculação com a região.

### **CRITÉRIO 2**

O projeto tem um estudo financeiro sobre alternativas de projeção executiva. O estudo de viabilidade respectivo não foi realizado, mas seu financiamento é considerado no orçamento quinquenal. A construção deste by-pass com a cidade de Nueva Palmira evita o ingresso do transporte pesado à cidade, direcionando-o diretamente do porto até as rodovias 12 e 21, favorecendo os aspectos ambientais, sociais e econômicos implícitos, com relação à área urbana. Em toda a execução de obras rodoviárias, as normativas referidas a impactos ambientais e sociais são atendidas.

### **CRITÉRIO 3**

O projeto consolida uma ampla rede produtiva e se enlaça regionalmente com a área de influência da Hidrovia Paraguai-Paraná.

### **CRITÉRIO 4**

O projeto refere ao melhor acesso de veículos pesados de transporte de cargas ao Porto de Nueva Palmira, com o fim de efetivar a conexão com as rodovias nacionais que fazem parte dos eixos de integração e evitar seu trânsito pela área urbana. Por estar diretamente vinculado ao Porto de Nueva Palmira, é oportuna a aplicação de programas relacionados com logística, passos de fronteira e aspectos normativos e regulatórios em comum.

## EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL

**AEROPORTO DISTRIBUIDOR DE CARGA E PASSAGEIROS PARA AMÉRICA DO SUL  
(HUB AEROPORTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)**



## **AEROPORTO DISTRIBUIDOR DE CARGA E PASSAGEIROS PARA AMÉRICA DO SUL (HUB AEROPORTO INTERNACIONAL VIRU-VIRU - SANTA CRUZ)**

### **CRITÉRIO 1**

O Projeto de Distribuição de Passageiros e Carga (HUB de Passageiros Carga) foi incluído e priorizado no Plano Nacional de Desenvolvimento, devido a que o Aeroporto Internacional de Viru Viru está localizado no centro geográfico da América do Sul e quase no nível do mar, o que permite que os aviões operem com toda sua capacidade de carga. Sua localização privilegiada permitirá que os voos origem - destino para transporte de passageiros e carga de qualquer país sejam mais econômicos, pois poderão se concentrar e redistribuir deste espaço carga e passageiros transportados em aviões de maior porte para países transoceânicos ou vice-versa. Atualmente, o movimento de cargas de importação e de exportação tem importância internacional, pois há voos destinados a atender a demanda de transporte de carga nacional e internacional. As distâncias entre as principais capitais dos países sul-americanos são muito grandes e afetam a integração regional via aérea. Por exemplo, um trecho interno de Buenos Aires até Bogotá demora aproximadamente 6 horas sem abastecimento, o que requer aviões relativamente grandes. Neste caso, para que a operação seja economicamente viável, o avião deve decolar com o peso máximo admissível. Com o Projeto, os tempos serão reduzidos e a capacidade de itinerários e transporte poderá aumentar, utilizando aviões menores para concentrar a carga em um único lugar. Quanto à normativa internacional, considera-se o seguinte: Acordo da Organização Aviação Civil Internacional (OACI), Comissão Latino-americana de Aviação (CLAC), Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA), e outros acordos relacionados com o transporte de carga aérea.

### **CRITÉRIO 2**

Conta-se com um Plano Mestre do Aeroporto Internacional de Viru Viru elaborado pela JICA e atualizado no ano 2005 pelo administrador do aeroporto, em cuja análise são descritas as potencialidades e características do Aeroporto Internacional de Viru Viru para receber e distribuir carga, tanto em nível Intercontinental quanto com países da América do Sul. Regionalmente, o uso de aviões de curto itinerário ajudará as companhias aéreas a diminuir o custo de suas operações, uma vez que concentrarão a carga em um único ponto e poderão redistribuí-la aplicando o conceito de economia de escala. A eficiência outorgada pelo Hub de Viru Viru permitirá a diminuição de tempos de deslocamento com a conseguinte redução de custos de operação. Este fator poderá ser refletido em menores custos de passagens e fretes, incrementando, assim, o uso de aviões para o transporte. Por outra parte, ao evitar deslocamentos desnecessários, as companhias aéreas poderão utilizar seus aviões em outros itinerários, em prol do benefício geral de operadores e usuários. Além disso, considerando que o Departamento de Santa Cruz tem importante potencialidade no que tange à produção de produtos agroindustriais, o Hub de Viru Viru permitirá a exportação desses produtos para países transoceânicos, bem como a importação de insumos para serem distribuídos para outros países do continente, gerando um forte intercâmbio econômico e regional. Há projetos para a ampliação inicial do terminal de passageiros na área internacional, através de investimentos programados com a empresa responsável pelo gerenciamento.

### **CRITÉRIO 3**

O Aeroporto Internacional de Viru Viru integra o Plano Regional de Navegação Aérea com categoria internacional para o serviço de passageiros e carga. Seu aproveitamento regional permitirá que: 1) Os produtos da região poderão ser recebidos e armazenados no Aeroporto Internacional de Viru-Viru, para depois serem transportados em aviões de maior porte para países transcontinentais ou vice-versa; 2) Consolida a rede de transporte aéreo regional, permitindo que as linhas comerciais de passageiros e carga possam mobilizar aviões de curto alcance até o HUB de Viru-Viru com menor custo, concentrar seus passageiros e carga, para depois transportá-los em aviões de maior porte; 3) Promover as exportações e importações regionais, mediante ações específicas tais como: oferta de facilidades administrativas e de armazenagem, serviços de informação e assessoramento em procedimentos tributários, tarifas aduaneiras, tudo isso dentro de uma gestão aeroportuária eficiente e adequada para o tratamento de carga aérea sob padrões internacionais; 4) A operação aeroportuária será desenvolvida em diversas linhas de ação; a primeira, que compreende as atividades logísticas diretamente relacionadas com os processos de intercâmbio terra - ar, terminais de handling; a segunda linha, abrangendo atividades logísticas aeroportuárias estritamente necessárias para o intercâmbio modal, como serviços gerais, aduaneiros, controles em fronteira e outros; e, por último, a terceira linha referida à relação do aeroporto com os usuários do sistema, como indústrias, destinatários finais e companhias aéreas.

### **CRITÉRIO 4**

A adequação e construção de nova infraestrutura para armazenagem e controle de carga, hangares, ampliação da plataforma de carga, entre outros, estarão em conformidade com as diretrizes do Plano Mestre do Aeroporto. Os procedimentos de controle e segurança serão desenvolvidos conforme a norma internacional na operação em ar e em terra. Por se tratar de um único ponto de saída fronteiriço, os procedimentos de aduana, controle fitossanitário, etc., são otimizados e agilizados, minimizando outros tempos de controle específicos por aeroporto de origem. Serão estabelecidos Postos de Inspeção de Fronteira (PIF), que precisarão de infraestrutura adequada para manejo de mercadorias, carga, produtos de origem animal e vegetal, para consumo humano, e outros que são transportados por via aérea. Regionalmente, permitirá a diminuição dos custos operacionais nos aeroportos de origem, uma vez que não será necessário contar com uma infraestrutura superdimensionada para carga. Para tal, será necessário assumir algumas ações regionais: (i) Adoção de acordos multilaterais; (ii) Fortalecimento dos marcos regulatórios dos aeroportos que possibilitem maximizar a concorrência em serviços conexos (i.e. serviços de assistência a aviões em terra); (iii) Melhorar as restrições brandas (alfândegas, TI, segurança) e outras relacionadas com o crescimento do setor de forma sustentável, permitindo às empresas de transporte aéreo oferecerem serviços mais confiáveis e de menor custo; (iv) Centro de controle do trânsito aéreo para toda a região; e, (v) Marketing aeroportuário e de integração regional, para consolidar o centro de distribuição de passageiros e carga transportados por via aérea.

## EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL

### MELHORIA DA CONECTIVIDADE VIÁRIA NO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL



## MELHORIA DA CONECTIVIDADE VIÁRIA NO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL

### CRITÉRIO 1

Os quatro projetos individuais que compõem este projeto estruturado pertencem ao Portfólio do COSIPLAN. Uma das ferramentas de planejamento mais importantes para a Bolívia é o Plano Nacional de Desenvolvimento, o qual contém os objetivos, políticas, estratégias, planos, programas e projetos, nacionais e setoriais da ação estatal de médio e longo prazo. Da mesma forma, conta-se com Planos de investimentos que incluem a projeção das verbas disponíveis para sua execução e sua harmonização com os planos. Nesse contexto, no Plano Nacional de Desenvolvimento 2010-2011 "Vivir Bien" do Estado Plurinacional da Bolívia, contemplam-se três pilares: Recuperação do Patrimônio e Papel de Condução do Estado, Vertebração Interna e Integração Externa e Investimentos Eficientes em Infraestrutura de Transportes. Dentro do segundo pilar, encontra-se um dos programas importantes para o país e a região, o Corredor Interoceânico Central, priorizado pelo Governo da Bolívia, e incluído no Portfólio de Projetos IIRSA para sua construção. Deste modo tem se trabalhado com a implantação da construção das duplas faixas da cidade de La Paz até a cidade de Santa Cruz de la Sierra. Até hoje tem se realizado trabalhos nos seguintes trechos: 1) Dupla faixa, Warnes - Montero, tem uma longitude de 23 km, em serviço; 2) Dupla faixa, La Paz - Oruro Trecho 1, com uma longitude de 70 km, em construção; 3) Dupla faixa, La Paz - Oruro Trecho 2, com uma longitude de 77 km, em construção; 4) Dupla faixa, La Paz - Oruro Trecho 3, com uma longitude de 55 km, em construção; 5) Dupla faixa, Caracollo - Colomi, com uma longitude de 251 km, em projeção; 6) Dupla faixa, Montero - Cristal Mayo, com uma longitude de 313 km, em projeção; 7) Outros trechos em processo de licitação para sua projeção. O Corredor Bioceânico Central faz parte de um acordo trilateral entre os Governos da Bolívia, Brasil e Chile. A obra de construção da 'Circunvalação de Campo Grande', iniciada em 23 de maio de 2011, está em execução pela Municipalidade de Campo Grande, com verbas do governo federal brasileiro. O projeto integra a primeira fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-1) do Brasil. Para o ano de 2011 estão alocados recursos totais de US\$ 10 milhões (R\$ 17 milhões).

### CRITÉRIO 2

A seguir, são detalhados os trechos da Dupla Faixa La Paz - Santa Cruz e o estado de situação em que se encontram:

- Dupla faixa, Warnes - Montero, com uma longitude de 23 km, em serviço, obra concluída.
- Dupla faixa, La Paz - Oruro Trecho 1, com uma longitude de 70 km, em construção, tem financiamento da CAF.
- Dupla faixa, La Paz - Oruro Trecho 2, com uma longitude de 77 km, em construção, tem financiamento da CAF.
- Dupla faixa, La Paz - Oruro Trecho 3, com uma longitude de 55 km, em construção, tem financiamento da CAF.
- Dupla faixa, Caracollo - Colomi, com uma longitude de 251 km, em fase de projeção final, conta com o financiamento pertinente.
- Dupla faixa, Montero - Cristal Mayo, com uma longitude de 313 km, em fase de projeção final, conta com o financiamento pertinente.

A Área de Controle Integrado Puerto Suárez - Corumbá, conforme negociado entre o Brasil e a Bolívia, tem o primeiro como país sede e o levantamento, realizado pela Receita Federal do Brasil, indica como necessário para o funcionamento integral do passo de fronteira, o montante aproximado de US\$ 1.250.000,00 (R\$ 1.995.000,00), referente à construção de armazéns para estocagem de mercadorias apreendidas, construção de canil (cães rastreadores), readequação do Posto Esdras e aquisição de carrinhos de mão elevadores.

### CRITÉRIO 3

Este Corredor Interoceânico Central conecta a Bolívia pelo oeste com o Peru e o Chile, para o leste com o Brasil, na localidade de Puerto Quijarro, ponto de interconexão com a Hidrovia Paraguai-Paraná, através do canal Tamengo, permitindo a integração com o Paraguai e o Uruguai. Por outra parte, há rodovias que se interconectam com este corredor, as que vão para o sul se conectam com a Argentina e as que vão para o norte, com o Brasil e o Peru.

Em território boliviano, este corredor conectará os Departamentos de La Paz, Oruro, Cochabamba e Santa Cruz com rodovias pavimentadas de Categoria I e de Dupla Faixa, aspecto que facilitará o fluxo veicular proveniente dos países vizinhos e reduzirá os frequentes acidentes veiculares por invasão de faixas. Por tudo o anterior, a dupla faixa neste importante eixo de integração facilitará a integração regional de muitos países.

### CRITÉRIO 4

Sendo parte integrante do Corredor Bioceânico Central, a Bolívia está trabalhando na construção de uma rodovia pavimentada, com camada de rodagem de pavimento flexível ou rígido em uma longitude de 789 km em dupla faixa, paralela ao Eixo Interoceânico Central. Sua ampliação a dupla faixa complementa a integração regional entre os portos do Peru e do Chile sobre o Pacífico, com os portos do Brasil sobre o Atlântico, atravessando a Bolívia, tudo o qual facilitará o comércio intra-regional e a integração social, cultural e econômica da região. Sua implantação permitirá um maior e mais seguro trânsito de veículos entre os Oceanos Pacífico e Atlântico, abrangendo o Chile, Brasil, Peru e Bolívia de forma direta, e, indiretamente, permitirá a vinculação com outros países que fazem fronteira com a Bolívia, como a Argentina e o Paraguai. Os projetos requererão ações complementares, como a recuperação de eficientes passos de fronteira, e normativa homogênea para o trânsito de veículos, entre outros. Este projeto estruturado requer um programa de ações complementares, a preservação do meio ambiente com sustentabilidade, as oportunidades de integração produtiva e logística, de forma a melhorar a qualidade de vida dos habitantes ao longo e ao largo da rodovia.

## EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL

### PASSO DE FRONTEIRA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO



NOTA: A ficha de justificativa de seleção de critérios para este projeto não estava disponível no momento do encerramento deste documento.

### CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO CENTRAL (TRECHO BOLIVIANO)



## CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO CENTRAL (TRECHO BOLIVIANO)

### CRITÉRIO 1

O Corredor Ferroviário Bioceânico Central é o maior projeto e o mais importante da história da Bolívia. Nesse sentido, é um projeto priorizado e incluído no Plano Nacional de Desenvolvimento da Bolívia e no Programa Operacional Anual 2010-2011 do Vice-ministério de Transporte.

Atualmente, há um financiamento de US\$ 6,7 milhões, com os quais serão complementados os estudos até alcançar o projeto básico. Com esse estudo, será iniciada a construção sob modalidade "turn-key".

### CRITÉRIO 2

O Corredor Ferroviário Bioceânico Central conta atualmente com o estudo de identificação de alternativas, que será complementado com estudos até o nível de projeto de engenharia básica. Por outra parte, vale salientar que também existem as verbas necessárias provenientes do Banco Interamericano de Desenvolvimento para a realização deste projeto.

O Corredor Ferroviário Bioceânico, que vai do porto de Santos (Brasil) até Arica (Chile), tem uma longitude superior aos 4.000 Km. Atualmente, cerca de 94% do corredor está construído, com as seguintes características: bitola métrica e capacidade portante destes trilhos entre 15 e 18 toneladas por eixo.

A falta de interconexão em território boliviano impede o trânsito ferroviário contínuo em todo o corredor. Esta deficiência não pode ser resolvida mediante o transporte rodoviário, por causa da sua limitada capacidade de carga e as elevadas tarifas para absorver a demanda de carga projetada no futuro, o que torna a Bolívia um obstáculo para o transporte e o comércio internacional.

O novo ordenamento do comércio internacional fez com que, atualmente e nos próximos anos, os países asiáticos sejam os grandes demandantes de matérias primas e de produtos de grande peso, bastante volume e preços comerciais baixos. Particularmente, estamos nos referindo a matérias primas que provêm do setor agrícola, florestal e mineiro, dentre as quais merecem destaque a soja e o ferro. O Projeto permitirá melhorar a competitividade da região, pois reduzirá os custos e tempos de transporte de produtos com destino ao continente asiático.

O transporte ferroviário apresenta vantagens consideráveis se comparado a outras modalidades de transporte, porquanto permite transportar carga pesada e de baixo valor comercial, com baixo custo e em menor tempo, possibilitando a chegada com preços competitivos e oportuna aos mercados demandantes, favorecendo, assim, o intercâmbio comercial com os países vizinhos e as exportações para o imenso mercado asiático.

Por outro lado, a modalidade de transporte ferroviário tem vantagens comparativas muito importantes para a exportação para portos do Japão e da China, pois é mais eficiente em tempo e custos, e, além disso, tem capacidade de transportar, para longas distâncias, carga pesada, volumosa e de baixo valor comercial, porquanto um trem de 60 vagões poderia transportar 4.800 toneladas líquidas, o que, para a mesma carga na modalidade rodoviária, requereria mais de 100 caminhões de alta tonelagem.

No que tange a energia e aspectos ambientais, a modalidade ferroviária (caso seja mantida a Diesel) tem um dos menores consumos de combustível por tonelada-quilômetro, além de o trem ser, sem dúvidas, a modalidade mais amigável com o meio ambiente, tanto na fase construtiva quanto na operacional.

Com relação à velocidade e tempos de viagem em transporte de carga, os trens convencionais alcançam velocidades semelhantes ou superiores às da modalidade rodoviária e muito por cima das da modalidade fluvial e marítima, com o componente adicional de, geralmente, não se gerarem congestões de trânsito nas estradas de ferro. Por outra parte, por causa de o sistema ferroviário ser um sistema de transporte guiado, há controle absoluto do ingresso e da saída dos veículos, o que origina um transporte mais fiável e com menor sinistralidade.

### CRITÉRIO 3

O Corredor Ferroviário Bioceânico Central é um projeto de caráter multinacional, toda vez que conecta a Bolívia com, no mínimo, outros três países diretamente. Por sua vez, o projeto se apresenta como uma verdadeira ponte entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, possibilitando sinergias transfronteiriças e a integração regional sul-americana. Além disso, une os portos de Santos no Atlântico e Arica no Pacífico.

A infraestrutura existente em toda a rede pode ser aproveitada por todos os países da região, em forma direta pelo Brasil, Chile, Peru e Bolívia, em forma indireta e através dos ramais para o Sul, da Argentina, e através da Hidrovia Paraguai-Paraná, pelo Paraguai e pelo Uruguai. Avaliando as diferentes vias de exportações do continente, pode se observar que o Corredor Ferroviário Bioceânico Central apresenta vantagens significativas em custo e tempo, especialmente para as áreas geográficas afastadas dos litorais, como Bolívia ou os estados de Rondônia e Mato Grosso (Brasil).

### CRITÉRIO 4

No contexto regional, há dois aspectos fundamentais que devem ser considerados se o objetivo for atingir a interoperacionalidade em toda a rede, entendendo por "interoperacionalidade" a capacidade que a infraestrutura tem para a circulação de vagões e locomotivas do Atlântico até o Pacífico dispensando transbordos de carga. Esses aspectos são: 1) a bitola deve ser homogênea e 2) a capacidade portante dos trilhos deve ser padronizada.

O projeto pretende aproveitar a infraestrutura existente na região (Brasil, Bolívia, Chile e Peru, e até a Argentina), precisando, portanto, da manutenção da bitola métrica em toda a extensão do corredor e da restauração da superestrutura dos trilhos para ampliar e homogeneizar a capacidade de carga a 25 toneladas por eixo; isto significaria que o Brasil e o Chile só tenham que realizar restaurações em suas estradas de ferro para ampliar a capacidade de carga, enquanto o Peru deveria habilitar bi-bitola se houver previsão de um corredor para o porto de Matarani ou da construção de uma nova via para o porto de Ilo.

## EIXO MERCOSUL-CHILE

### GASODUTO DO NORDESTE ARGENTINO





## **GASODUTO DO NORDESTE ARGENTINO**

### **CRITÉRIO 1**

Este projeto faz parte do Portfólio de Projetos IIRSA, está presente nas cúpulas e declarações de ministros e presidentes. Também, para o fornecimento de gás da Bolívia para a Argentina, há contratos que estabelecem o preço e os metros cúbicos a serem fornecidos. Em março de 2010, a República Argentina e a República da Bolívia assinaram um adendo ao contrato de compra de gás e, aproveitando parte do traçado do GNEA, acordou-se o desenvolvimento da construção do Gasoduto de Integração Juana Azurduy entre a divisa argentino-boliviana e a planta compressora da Refino S.A. de Campo Durán, na província de Salta. Foi inaugurado no segundo semestre de 2011, com um investimento de US\$ 50 milhões.

### **CRITÉRIO 2**

Foram completados a fase de pré-viabilidade técnico-econômica e o projeto de engenharia. Mediante o Decreto 267/2007, foi outorgada a concessão por 35 anos à Empresa Energía Argentina Sociedad Anónima (ENARSA), para a construção, manutenção, operação e prestação do serviço de transporte de gás.

Permitirá o fornecimento de gás natural à Região Nordeste da Argentina, isto é, aquela compreendida entre as províncias de Salta, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos e Santa Fe.

A obra possibilitará também melhorar as condições de vida da população, pois permitirá o uso residencial outorgando melhor conforto e melhorando as condições ambientais ao substituir outros combustíveis fósseis mais poluentes.

### **CRITÉRIO 3**

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 argentinas do nordeste, algumas das quais não têm até hoje a possibilidade de uso desse recurso, e outras que, atualmente, têm, porém, de maneira insuficiente e não apta para garantir o desenvolvimento econômico requerido pela região. Por tudo isso, é um elemento que consolida redes de dutos entre a Argentina e a Bolívia e de integração regional. Requer coordenação e investimentos entre ambos os países.

### **CRITÉRIO 4**

Requer um programa de ações complementares vinculadas com a faixa fronteira que envolva a infraestrutura, a preservação do meio ambiente com sustentabilidade, as oportunidades de integração produtiva e de logística, de forma a melhorar a qualidade de vida dos habitantes do nordeste da Argentina.

## EIXO MERCOSUL-CHILE

### CONSTRUÇÃO DA PONTE INTERNACIONAL

### JAGUARÃO - RIO BRANCO



## **CONSTRUÇÃO DA PONTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RIO BRANCO**

### **CRITÉRIO 1**

O Projeto integra o Portfólio do COSIPLAN. É um projeto binacional Uruguai - Brasil, tratado no contexto da Comissão Mista Brasileiro-Uruguia. Os países assinaram um Acordo a 26 de fevereiro de 2007 (substituindo o anterior, de 2000) para a construção da 2ª ponte internacional sobre o rio Jaguarão. No orçamento quinquenal 2010-2014, é previsto o financiamento relacionado com obras complementares, como os acessos à nova ponte e a manutenção da existente, bem como a cooperação respectiva ao Projeto.

### **CRITÉRIO 2**

Conforme acordo pela Comissão Mista Brasileiro-Uruguia, foi contratada uma firma consultora para a elaboração do estudo de viabilidade técnico-financeira-ambiental e do projeto (financiado pelo Brasil). O relatório relacionado com o estudo de viabilidade foi apresentado e está sendo avaliado pela Comissão Mista. O estudo ambiental é complementado com os estudos ambientais específicos sob responsabilidade de cada país, atualmente em elaboração.

### **CRITÉRIO 3**

É considerado um projeto de alto impacto para a integração física entre o Brasil e o Uruguai, que apoia a interação econômico-comercial, bem como o intercâmbio sociocultural, preservando, por sua vez, as reservas ecológicas e patrimoniais do litoral atlântico, ao minimizar o trânsito pela rodovia comercial do Chuí.

### **CRITÉRIO 4**

Este projeto inclui o Centro de Controle Integrado de Fronteira. Fortalece a conexão rodoviária entre o Brasil e o Uruguai, permitindo a circulação de cargas pesadas sem restrição, favorecendo a integração das potencialidades econômico-comerciais e a permeabilidade sociocultural.

## EIXO MERCOSUL-CHILE

### TRANSPORTE MULTIMODAL EM SISTEMA LAGOA MERÍN E LAGOA DOS PATOS



## TRANSPORTE MULTIMODAL NO SISTEMA LAGOA MERÍN E LAGOA DOS PATOS

### CRITÉRIO 1

O Projeto integra o Portfólio do COSIPLAN e se realiza no contexto do Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Merín, de 07 de julho de 1977. Trata-se de um projeto binacional Uruguai - Brasil; os países assinaram, a 30 de julho de 2010, o Acordo sobre transporte fluvial e lacustre internacional de passageiros e carga na Hidrovia Uruguai-Brasil, abrangendo, entre outras, as lagoas Merín e dos Patos, como também seus afluentes. Conforme previsto no acordo, já foram designados os funcionários para integrar a Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil no âmbito da Comissão Mista para o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Merín (CLM). A Secretaria Técnica vai tratar da complementação do marco jurídico da Hidrovia e das obras necessárias.

O projeto é mencionado nos Comunicados Conjuntos dos Presidentes do Brasil e do Uruguai de 10 de março de 2009, 30 de julho de 2010 e de 30 de maio de 2011.

Na previsão orçamentária da Direção Nacional de Hidrografia (DNH) do Ministério de Transporte e Obras Públicas (MTO) do Uruguai para o quinquênio 2010-2014, incluiu-se o apoio ao transporte nesta Hidrovia.

No Brasil, o projeto integra a segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-2).

### CRITÉRIO 2

Nos anos 2002 e 2003, foi realizado um estudo de viabilidade de transporte multimodal, considerando um possível terminal no rio Cebollatí. Os principais benefícios do projeto foram identificados no desenvolvimento socioeconômico da área de influência do projeto no território uruguaio. Os principais riscos econômico-financeiros se relacionam com a possibilidade de se realizar ou não a produção e transporte de clinker na área. Os riscos ambientais identificados foram considerados evitáveis (no caso do manejo do material dragado, selecionando os lugares de depósito dos sedimentos) e mitigáveis.

No Brasil, as obras de dragagem na Lagoa Merín e no rio Tacuari já têm projeto básico, enquanto que os outros projetos ainda não têm estudos de viabilidade.

### CRITÉRIO 3

Trata-se de um projeto binacional e transfronteiriço e envolve obras em ambos os países, porém, não requer a execução de obras complementares para operar. Há conectividade regional terrestre com os portos que este projeto conecta mediante uma via navegável.

### CRITÉRIO 4

O projeto refere à recuperação da navegação em uma Hidrovia binacional, por conseguinte, envolve a tomada de decisões relacionadas com regulamentação, migração, alfândegas, sanidade, etc., tudo manejável através do órgão binacional existente, a Comissão Mista para o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Merín e de um novo órgão, a Secretaria Técnica, a ser integrado no contexto do Acordo assinado em 2010.

## EIXO MERCOSUL-CHILE

### CORREDOR FERROVIÁRIO MONTEVIDÉU - CACEQUI



## CORREDOR FERROVIÁRIO MONTEVIDÉU - CACEQUI

### CRITÉRIO 1

Os dois projetos individuais (MCC30 e MCC115) que integram este projeto estruturado pertencem ao Portfólio do COSIPLAN. É um projeto de integração priorizado pelos Governos do Uruguai e do Brasil. O projeto é mencionado nos Comunicados Conjuntos dos Presidentes do Brasil e do Uruguai de 30 de julho de 2010 e de 30 de maio de 2011. No Uruguai, o projeto tem um orçamento de US\$ 74,8 milhões. Desse total, US\$ 50 milhões serão outorgados pelo FOCEM (Fundo para a Convergência Estrutural do MERCOSUL). No Brasil, a recuperação será realizada pela concessionária ALL.

### CRITÉRIO 2

O estudo de viabilidade foi realizado em 2010. Seu principal benefício é a conexão do Uruguai com a rede ferroviária brasileira, promovendo a integração regional. Há estudo de viabilidade realizado em 2010. Em agosto de 2010, técnicos e representantes da Agência Nacional de Transporte Terrestre do Brasil (ANTT) e da concessionária ALL fizeram uma inspeção no trecho brasileiro e identificaram as intervenções necessárias: substituição de longarinas, limpeza de cortes, reforço de aterramentos, conserto de 10 pontes. Em março, a concessionária iniciou os trabalhos para a reativação do trecho ferroviário. O monitoramento do empreendimento está sendo realizado pela Comissão Bilateral de Planejamento Estratégico e Integração Produtiva Brasil-Uruguai (CBPE).

### CRITÉRIO 3

Este projeto consolida as redes de conectividade da região, favorecendo a integração com o Corredor Bioceânico, conectando os portos do Brasil e do Chile. Além disso, promove sinergias transfronteiriças entre o Uruguai e o Brasil para a compatibilidade das bitolas de cada país. Por isso, requer coordenação específica entre os países.

### CRITÉRIO 4

Por se tratar de um ponto internacional, é necessária a realização de ações complementares, principalmente quanto a aspectos normativos.

## EIXO MERCOSUL-CHILE

### OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA DO PASSO DE FRONTEIRA CRISTO REDENTOR





## OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA DO PASSO DE FRONTEIRA CRISTO REDENTOR

### CRITÉRIO 1

Este projeto integra o Portfólio do COSIPLAN. Origina-se em um estudo binacional realizado no contexto de cooperação técnica oferecida pelo BID no Processo Setorial de Passos de Fronteira da IIRSA. É composto por um conjunto de projetos considerados parte do Portfólio. Além disso, na Argentina, faz parte do Plano Estratégico Territorial desenvolvido pela Subsecretaria de Planejamento Territorial do Ministério de Planejamento da Nação. Por parte do Chile, tanto as adequações viárias contempladas no citado estudo quanto a construção do Complexo Los Libertadores e outras medidas, fazem parte de seus planos nacionais. No âmbito bilateral, tanto o estudo quanto as obras envolvidas contam com apoio das decisões adotadas no contexto do Grupo Técnico Misto e a iniciativa, bem como os resultados do estudo, foram aprovados nas recentes declarações de cúpulas presidenciais e ministeriais. Por notas Reversais assinadas em janeiro de 2011, foi conformada a Comissão Binacional para a otimização do Passo Sistema Cristo Redentor, integrada pelos órgãos competentes de ambos os países que serão responsáveis por acordar um plano de trabalho de curto, médio e longo prazo para a implantação das medidas relacionadas com o projeto.

### CRITÉRIO 2

Este estudo foi finalizado no primeiro trimestre de 2011 e faz parte de um projeto executado no contexto da IIRSA. Seu objetivo foi avaliar alternativas de otimização tanto da infraestrutura quanto da operação do Sistema do Passo Cristo Redentor, a fim de definir de comum acordo entre ambos os países e com uma visão sistêmico-global as soluções que permitam implantar o melhor sistema possível de controle fronteiriço e propor um plano de desenvolvimento a ser materializado por fases no curto, médio e longo prazo. Para atingir o objetivo, os países analisaram os estudos entregues pelos consultores, que forneceram um detalhe dos processos de controle fronteiriço e a funcionalidade das instalações atuais, bem como as perspectivas dos fluxos de passageiros e carga que transitam pelo Passo. A partir disso, e com a colaboração ativa dos países, através dos órgãos envolvidos, realizaram-se propostas nos âmbitos de modernização e unificação dos processos documentários, esquemas de circulação de passageiros e veículos e infraestrutura necessária para melhorar as funções. Pontos de destaque da Solução Integral:

Transporte de cargas: Área de Controle Integrado Cabeceira Única; Área de Controle Integrado em Uspallata - Argentina; Controle de cabine do transporte de Cargas: Los Libertadores - Chile.

Passageiros: Área de Controle Integrado Dupla Cabeceira / País de Entrada - País Sede; Área de Controle Integrado em Los Horcones - Argentina; Área de Controle Integrado em Los Libertadores - Chile.

Controle: Sistema de Gestão Integrado, através de Estações de Gestão localizadas sobre o corredor rodoviário de captura de dados e validação interconectadas com os complexos de controle e online com Centros de Dados. O conjunto de controles das Áreas de Controle Integrado e das Estações de Gestão definem o início e o final do controle de gestão do Sistema Cristo Redentor. Imediata sequenciação entre atuações técnicas, com tendência para a simultaneidade dos controles, proposta que abrange tanto passageiros quanto cargas; Ordenamento dos fluxos circulantes para o interior das ACI que traz melhorias na segurança ao diminuir radicalmente o risco de transpasso de mercadorias de veículos a serem revisados para outros veículos já vistoriados e despachados.

### CRITÉRIO 3

Consolida redes de abrangência regional e é um elemento de conectividade e integração regional. Também, ao definir as soluções para implementação do melhor sistema de controle fronteiriço e propor um plano de desenvolvimento por fases no curto, médio e longo prazo, gera-se um melhor desempenho das funções de controle fronteiriço que impacta na economia de tempo de viagem para passageiros e carga, diminuindo custos operacionais e descongestionando a área.

### CRITÉRIO 4

O estudo teria efeitos indiretos nos processos de integração produtiva, já que contribuiria com a implantação logística que agilizará o intercâmbio entre ambos os países e com os outros territórios do Eixo MERCOSUL - Chile.

## EIXO MERCOSUL-CHILE

### TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA



## TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA

### CRITÉRIO 1

O projeto é incluído no Portfólio do COSIPLAN e sua concretização é matéria da Entidade Binacional Túnel de Agua Negra - EBITAN, criada para tal efeito no contexto do Tratado de Maipú, assinado entre a Argentina e o Chile em 2009. Nesse contexto, e desde o ano de 2010, em reuniões de caráter técnico, foi se avançando no Projeto e, atualmente, está avançado o projeto de Tratado Binacional para a execução das obras. Esse Tratado constituirá o marco normativo que permitirá iniciar as convocatórias a licitação binacional (fase de pré-qualificação e depois licitação oficial), já que conta têm os estudos técnicos (avaliação social, estudos de engenharia básica, entre outros) concluídos.

### CRITÉRIO 2

Estão finalizados os estudos de demanda e avaliação social do projeto em ambos os países, propostas preliminares de financiamento da obra, bem como os estudos técnicos para a materialização do projeto (engenharia conceitual, engenharia básica, geologia, hidrogeologia). A relação dos estudos já realizados é a seguinte:

1. Estudo de Pré-viabilidade Técnica para definir as obras necessárias na área limítrofe do Passo de Agua Negra (IV Região - Província de San Juan). Elaborado pelo Consórcio Internacional Consulbaires - Ingendesa. Maio 2004.
2. Estudo de Demanda Potencial Passo de Fronteira de Agua Negra (Província de San Juan – IV Região). Elaborado pela Hytsa Estudios y Proyectos S.A. – R&Q Ingeniería S.A. Março 2005.
3. Estudo Melhoramento Rodovia 41-CH, Passo Agua Negra, Túnel Internacional, IV Região de Coquimbo realizado pela CIS Asociados Consultores en Transporte S.A. 2009.
4. Estudo Conceitual para o Túnel Internacional de Agua Negra, realizado pela De La Torre e Geoconsult. 2009.
5. Estudo Geologia Superficial e Hidrologia Passo Agua Negra, realizado pela De La Torre e Geoconsult. 2008.
6. Estudos Geológicos e Hidrogeológicos em profundidade realizados pela De La Torre e Geoconsult. 2009-2010.
7. Estudo Interpretativo de Sondagens e Ensaio em Perfurações realizado pela De La Torre e Geoconsult. 2010.
8. Estudo de Engenharia Básica do Túnel Agua Negra e seus Acessos, realizado pelo Bureau de Proyectos e Consultoria Ltda, De La Torre e Geoconsult, finalizando. 2010-2011.
9. Edital Preliminar para a Construção do Túnel de Agua Negra. 2011.
10. Propostas de Financiamento Preliminar da Contraparte Argentina. 2011.
11. Estudo de Demanda Potencial. HYTSA. Atualização 2010.

### CRITÉRIO 3

O projeto do túnel, juntamente com o melhoramento da Rodovia 41-CH, no Chile, e a Rodovia Nacional 150, na Argentina, compõem um eixo de integração regional importante que contribuirá para o desenvolvimento das regiões de Coquimbo, no Chile, e San Juan, na Argentina. Essas rodovias constituirão uma alternativa de conectividade da região central da Argentina, onde já estão em execução projetos que consolidam essa conectividade e permitirão o transporte de cargas de exportação para o Oriente, usando o porto de Coquimbo, tanto desta área como também dos outros países que integram o Eixo MERCOSUL-Chile. Também melhorará as condições para o desenvolvimento do turismo, facilitando a formação de circuitos integrados.

### CRITÉRIO 4

O projeto precisa de melhoramento (pavimentação até os portais) das rodovias 41-CH, no Chile, e 150, na Argentina, para promover fortemente esta nova conectividade binacional, que, certamente, servirá também a países como o Brasil, Paraguai e Uruguai para levarem seus produtos para a Ásia-Pacífico. Por outro lado, espera-se que a materialização do projeto e suas rodovias de acesso incrementem de forma importante a demanda veicular, o que certamente acarretará demandas de investimento nos passos de fronteira e, ao mesmo tempo, todos os serviços necessários para o atendimento de passageiros e carga de maneira ótima. No âmbito local, será necessário planejar a passagem do transporte de carga pelas cidades, especialmente por La Serena e Coquimbo, onde se esperam possíveis projetos de by-pass, bem como melhorias no acesso ao porto de Coquimbo, de modo a não prejudicar a qualidade de vida dos cidadãos destas localidades, e outras situadas nas proximidades dos corredores regionais que se consolidarem.

## EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA

### CONEXÃO PORTO VELHO - COSTA PERUANA



## CONEXÃO PORTO VELHO - COSTA PERUANA

### CRITÉRIO 1

A rodovia peruana 'Interoceânica Sul' está em execução e deverá ser concluída ainda em 2011.

A ponte sobre o Rio Madeira em Abunã está incluída no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 2 com a seguinte denominação: 'BR 364/RO - Ponte sobre o Rio Madeira em Abunã '. Deste modo, está incluído no Plano Plurianual 2008-2011 e, no Orçamento do Governo Federal de 2011, por meio da ação '1D02 - Construção de Ponte sobre o Rio Madeira - no Município de Abunã - na BR-364 - no Estado de Rondônia'. Para 2011, a referida ação conta com recursos orçamentários de R\$ 56.279.237,00, correspondendo a aproximadamente USD 35,2 milhões.

### CRITÉRIO 2

O projeto da ponte conta com Projeto Básico.

### CRITÉRIO 3

A Ponte sobre o rio Madeira em Abunã permitirá a ligação rodoviária do Brasil com o Peru, por meio da rodovia Interoceânica Sul, já que com a conclusão da rodovia (prevista para este ano), a conexão do Peru com as demais regiões brasileiras, exceto pelo Acre, seguirá dependendo da travessia por balsa do rio Madeira, que está sujeita às variações do nível do rio ao longo do ano.

### CRITÉRIO 4

Há grande potencial para o desenvolvimento sustentável do território por onde passa a interconexão rodoviária Peru-Brasil. Existem oportunidades de integração produtiva, sobretudo entre o sul do Peru e o norte do Brasil, que deverão ser estudadas.