

**Fórum Empresarial:  
Oportunidades e Desafios para a  
Integração da Infraestrutura  
da América do Sul**

**São Paulo, 24 e 25 de abril de 2012**

**Projetos Brasileiros de  
Infraestrutura de Transportes da  
API/COSIPLAN/IIRSA**

# Melhoramento da Navegabilidade do Rio Içá


## ▣ Dados Gerais

- A navegabilidade do Rio Içá, no Estado do Amazonas, se estende por 275 km desde sua foz, na margem esquerda do Rio Solimões, em Santo Antônio do Içá, até o município Vila Ipiranga, fronteira com a Colômbia
- Em grande parte, o seu percurso apresenta características de rio de planície, muito serpenteado e com larguras variadas (100 m e 1,5 km)
- A acentuada declividade do seu curso superior carrega grande quantidade de material sólido em suspensão que é depositado ao longo da planície, formando bancos de areia e cascalho, estreitando as passagens ou reduzindo a profundidade


- Na parte baixa do rio há numerosos lagos em suas margens, formados pelas enchentes
- Nas épocas de estiagem esses lagos passam a alimentar o rio, melhorando as condições de escoamento e de navegabilidade
- A variação do nível de suas águas fica em torno de 6 metros
- A navegação pode ser realizada durante todo o ano por embarcações com calado de até 1,5 metros
- No período de novembro a fevereiro, requer mais atenção
- O Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT estima que serão necessários investimentos de R\$ 18,4 milhões no horizonte de 2012/2015, para melhorias da sua navegabilidade

- O Sistema Hidroviário brasileiro está sendo reestruturado para contribuir com o equilíbrio da matriz de transporte em termos energético, econômico e de sustentabilidade
- Para tanto, está sendo elaborado o Plano Hidroviário Estratégico que, a partir do estudo das principais regiões hidrográficas com potencial de navegação, objetiva:
  - Identificar as obras de dragagem e de derrocamento
  - Priorizar as obras de transposição de barragens
  - Estruturar os terminais hidroviários
  - Definir o marco institucional para o setor hidroviário, tendo em conta:
    - ⇒ o uso múltiplo das águas, o abastecimento humano, a irrigação, a geração de energia, a recreação, o saneamento e o transporte

## **Objetivo**

-  Aumentar a eficiência do fluxo de transporte de passageiros e cargas no Rio Içá, visando o desenvolvimento regional e a melhoria da qualidade de vida das populações que dependem desta via fluvial

## **Intervenções Necessárias**

-  Sinalizar, balizar, fiscalizar, executar serviços de limpeza e manutenção, além de concluir o terminal hidroviário em Santo Antônio do Içá, que propiciará novos horizontes para a navegação interior

## Situação




- Os estudos de sinalização, balizamento e levantamento de passos críticos foram incluídos na programação da Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental - AHIMOC, para 2012
- Quanto à construção do terminal hidroviário de passageiros e cargas, no município de Santo Antônio do Içá, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT firmou convênio com a CODOMAR - Companhia Docas do Maranhão, ao custo de R\$ 15,6 milhões
  - O flutuante está pronto e as pontes iniciadas
  - Conclusão prevista para o final de 2012





# Corredor Ferroviário Bioceânico Trecho Cascavel/Foz do Iguaçu

## Objetivos

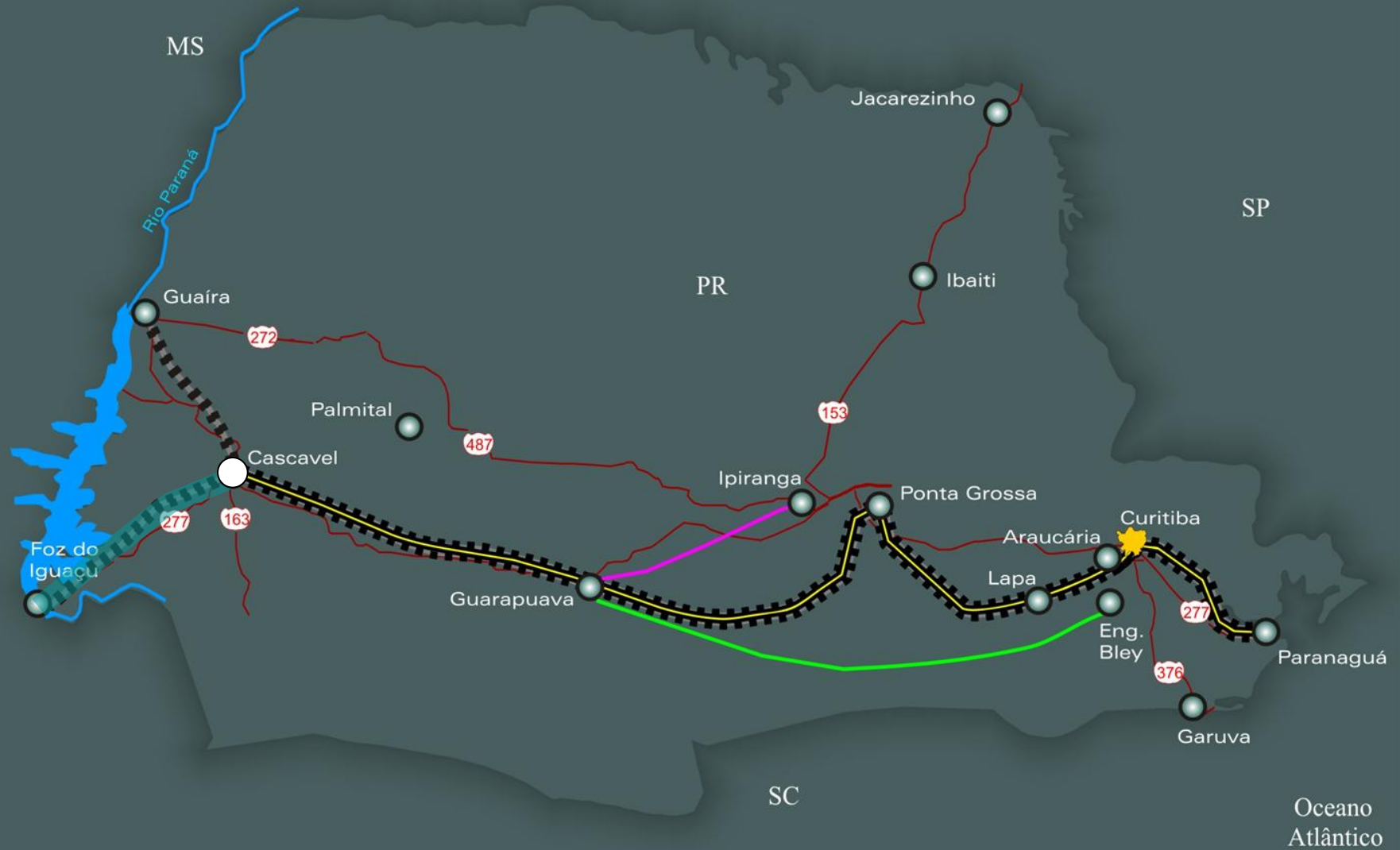
-  Otimizar e racionalizar o transporte de cargas no Estado do Paraná
-  Servir de meio de integração supraestadual, nacional e continental
-  Dinamizar as relações comerciais entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, por uma rota bioceânica integrada de transporte ferroviário de carga, por onde as riquezas da região sul do Continente seriam distribuídas internamente e/ou enviadas para o exterior

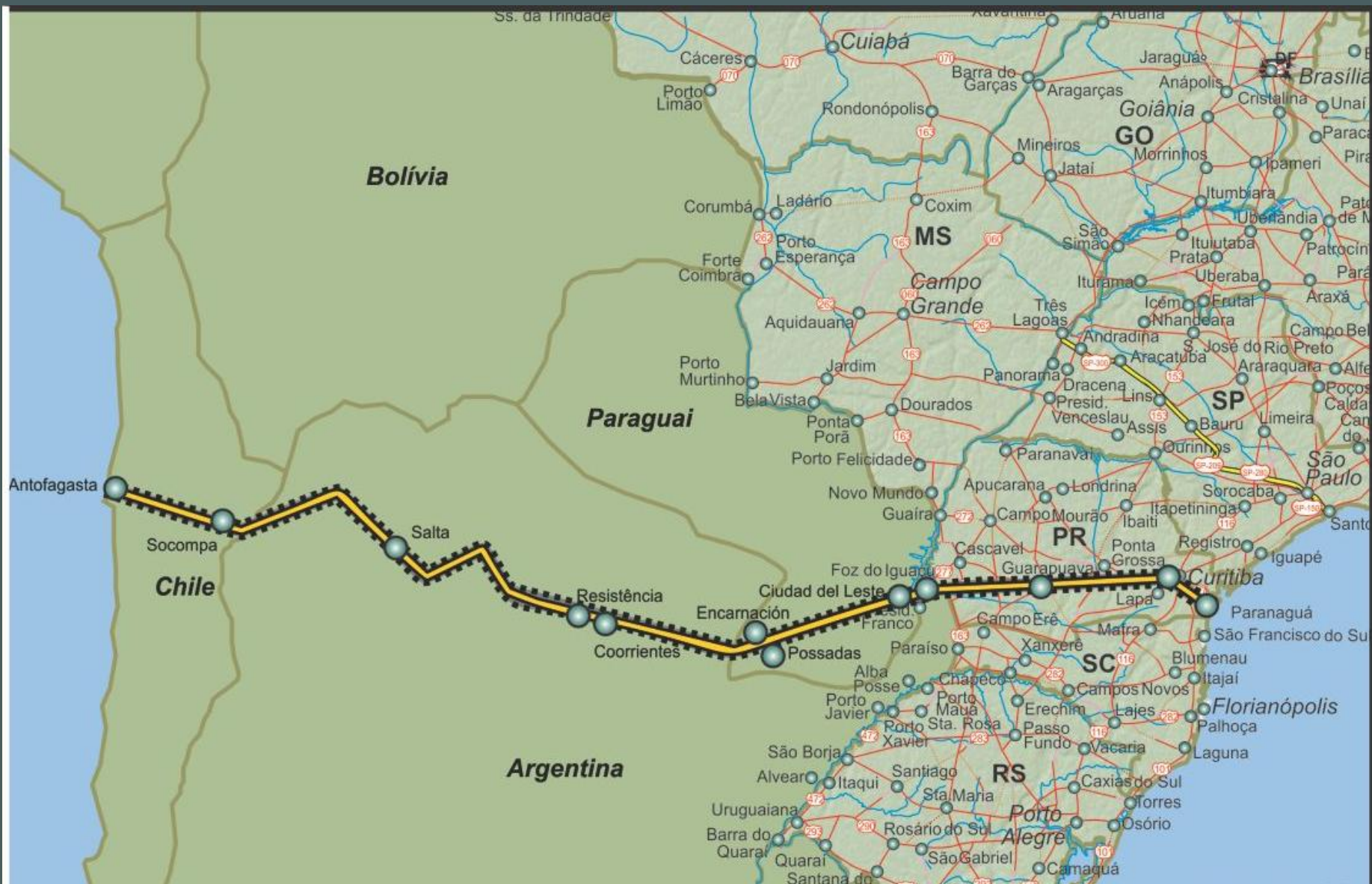
## ☐ Intervenção necessária

- Construir o segmento ferroviário entre Cascavel e Foz do Iguaçu
  - Com cerca de 170 km de extensão
  - Em bitola métrica
  - Ao custo em torno de R\$ 550/600 milhões
- Assim, as linhas da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – FERROESTE, sociedade de economia mista, cujo maior acionista é o Governo do Estado do Paraná, passariam a ser parte do Corredor Ferroviário Bioceânico, desde o Porto de Paranaguá, no Brasil, até o Porto de Antofagasta, no Chile

## Situação no Brasil




- Em estudo pelos órgãos envolvidos
  - Governos Federal e Estadual
- Em 1999 foi elaborado pela FERROESTE o projeto executivo de engenharia, ao custo de R\$ 10 milhões
- Este projeto poderá exigir adequação e os estudos ambientais serão atualizados, tendo-se em conta os ecossistemas existentes em sua área de influência
- A construção desse trecho ferroviário está definida no âmbito do Relatório Consolidado denominado: "Corredor Ferroviário Bioceânico"
  - A FERROESTE opera no trecho Guarapuava/Cascavel, com 248 km de extensão, em bitola métrica
  - Em Guarapuava faz conexão com a ALL e chega ao Porto de Paranaguá






# Ponte Ferroviária com Pátio de Cargas entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Leste




## Objetivos

-  Concretizar o Corredor Ferroviário Bioceânico de carga entre os portos do Sul/Sudeste do Brasil e os do Chile, em especial, Paranaguá e Antofagasta
-  Complementar a conectividade viária entre o Brasil e o Paraguai, permitindo uma interação mais intensa de suas potencialidades econômico-comerciais
-  Reduzir os custos logísticos no transporte de mercadorias por uma via férrea eficaz

## Solução

-  Construir uma ponte ferroviária internacional Brasil-Paraguai, em bitola métrica, sobre o Rio Paraná, depois de implantado o novo segmento entre Cascavel e Foz do Iguaçu

## Situação

-  O futuro empreendimento é discutido no âmbito do Grupo de Trabalho Brasil-Paraguai de Logística e Transporte, criado em 2007
-  Os Estudos Técnico, Econômico-Financeiro, Jurídico e Socioambiental, referentes ao Eixo de Capricórnio, financiados pelo BNDES, indicam a necessidade de construção dessa ponte, por estar no traçado do Corredor Ferroviário Bioceânico
-  No portfólio do PNLT esse Projeto poderá ser contemplado no horizonte de 2016

# Corredor Ferroviário Bioceânico, Trecho Paranaguá-Cascavel e Variante Guarapuava – Engenheiro Bley

## Objetivos

- Ampliar a capacidade do Corredor Ferroviário do Estado do Paraná, para:
  - Solucionar gargalo logístico
  - Garantir o escoamento da produção regional
  - Reduzir em 86 km o percurso entre Cascavel e Paranaguá
  - Promover a inclusão social



## ☐ **Justificativas do Governo do Estado do Paraná**

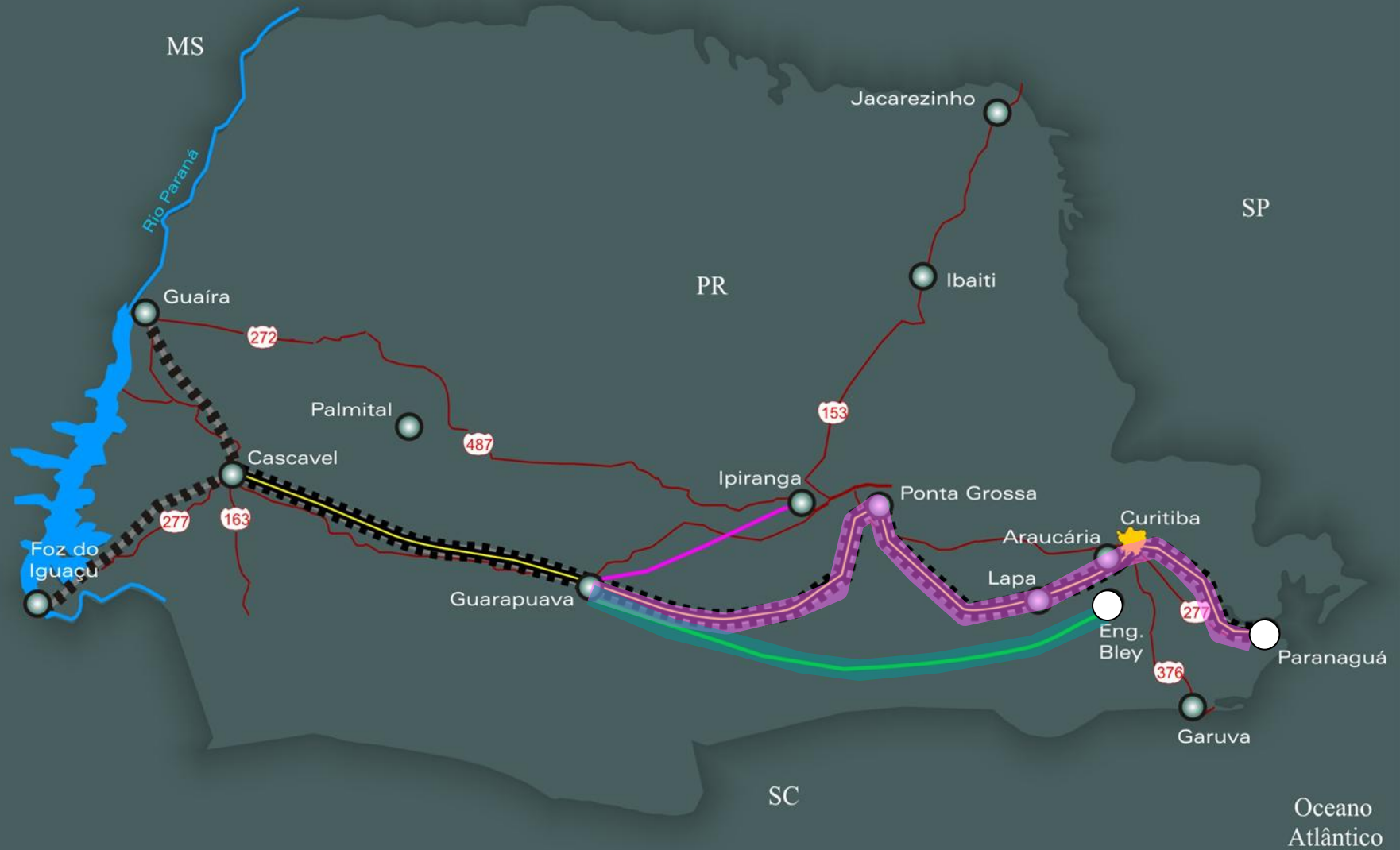
- A alternativa Guarapuava/Ipiranga, que pretende desviar o fluxo de carga para o porto de Santos, aumentará o congestionamento na altura de Ponta Grossa
- A ferrovia existente no trecho de Guarapuava até Ponta Grossa tornou-se um gargalo em função de seu traçado antigo e sinuoso que não permite o tráfego de grandes composições, aumentando o tempo e o custo do transporte

## ☐ **Metas**

- Retificar o trecho de 140 km entre Guarapuava e Engenheiro Gutierrez;
- Construir um trecho de 102 km entre Engenheiro Gutierrez e Engenheiro Bley

## Situação

- Segmento contemplado no contexto dos estudos do Corredor Ferroviário do Paraná, inserido no PAC, em 2008
- A VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes, analisou o estudo de pré-viabilidade elaborado em 2009/2010, e constatou que eles são preliminares e sem o necessário detalhamento
- A VALEC está elaborando um novo edital para licitar o EVTEA, o EIA/RIMA, e os Projetos Básico e Executivo



# Nova Ponte Porto Presidente Franco – Foz do Iguaçu (Porto Meira)

▣ Projeto político-econômico essencial ao desenvolvimento sustentável da integração física entre o Brasil e Paraguai, incluído no PAC

## ● **Objetivos**

- Melhor atender às comunidades residentes na região fronteiriça
- Aliviar o tráfego na Ponte da Amizade, que une as cidades de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este
- Desviar o tráfego de caminhões
- Segregar a via (BR-277/PR) até o ponto de controle de fronteira
- Melhorar a fiscalização

## ☐ Promulgação do Acordo pela Parte brasileira:

- Decreto nº 6.676, de 4/12/2008
- Sob a expensas do Governo Brasileiro estão:
  - os estudos técnicos e ambientais;
  - os projetos básico e executivo de engenharia; e
  - a construção da ponte
- Cada País ficará responsável:
  - pelos respectivos acessos à ponte
  - pelas desapropriações; e
  - pela construção das edificações dos Centros de Controle
- Localização: cerca de 800 metros acima do marco das três fronteiras, ou 7 quilômetros distante da Ponte da Amizade

## Estudos e Projetos

- Projetos Básico e Executivo da ponte, do acesso e do Centro de Controle Brasileiros
  - Empresa vencedora da licitação
    - ⇒ VETEC Engenharia Ltda
    - ⇒ Valor Global
      - R\$ 3,2 milhões
  
- EIA/RIMA e Plano Básico Ambiental
  - Empresa vencedora da licitação:
    - ⇒ PROGAIA Engenharia e Meio ambiente
    - ⇒ Valor Global
      - R\$ 1 milhão

## ☐ Situação

- EIA/RIMA contratado em 04/09/2007
  - EIA/RIMA do **acesso** aceito pelo IBAMA em 05/07/2011
  - Licença Prévia para a **ponte** emitida em 12/11/2011
  - Licença de Instalação somente após a obtenção da LP para o acesso

## ☐ Providências a cargo do DNIT

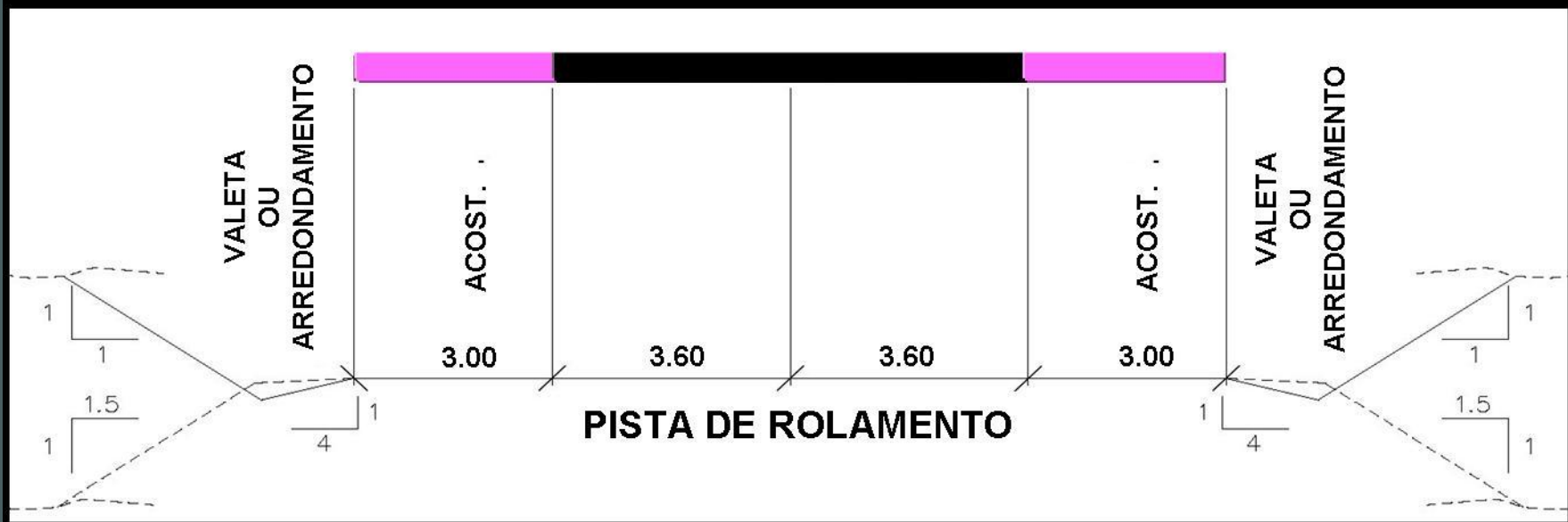
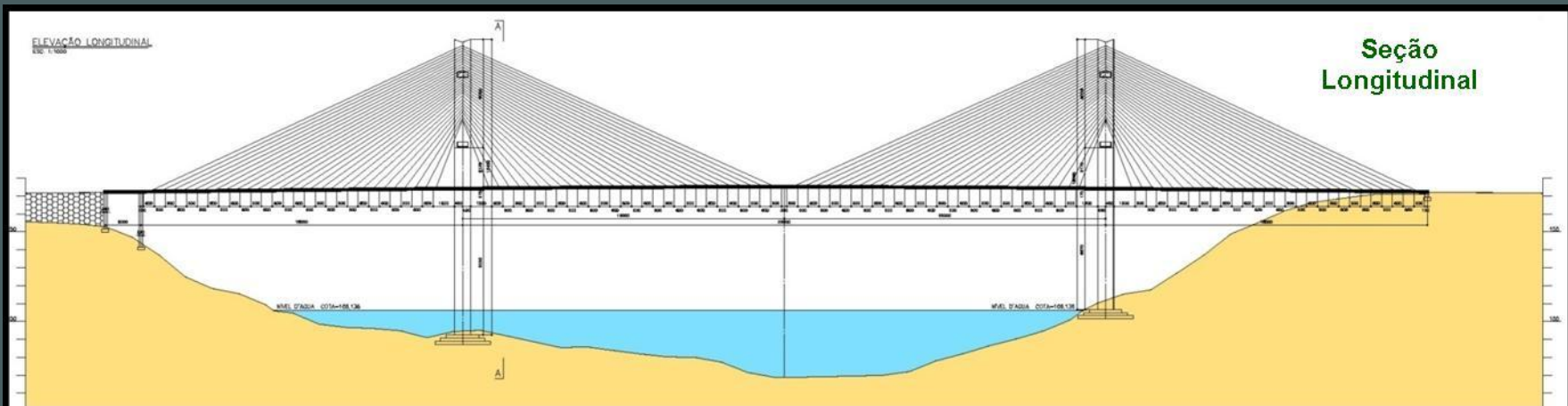
### ● Ponte

- Aprovar o Projeto Executivo até 30/04/2012
- Concluir o PBA até 30/05/2012
- Obter a LI até 15/05/2012
- Publicar o edital das obras até 30/05/2012

- **Acesso do lado brasileiro**
  - Aprovar o Projeto Executivo até 30/04/2012
  - Concluir o PBA até 30/05/2012
  - Obter a LI até 15/05/2012
  - Publicar o edital das obras até 30/05/2012



## Características Preliminares da Ponte: fonte – VETEC/DNIT



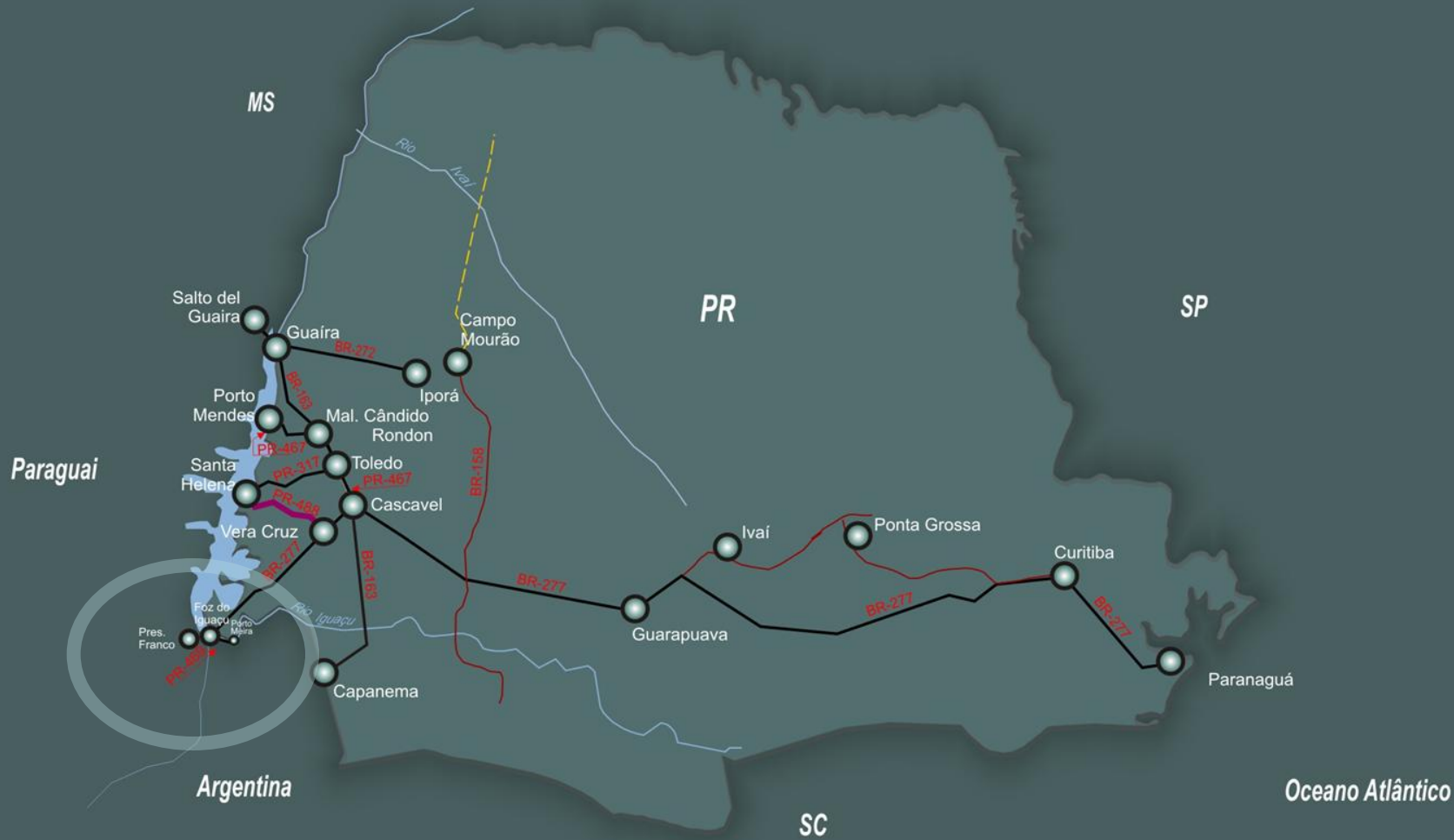


**PORTO MEIRA**

**PRESIDENTE  
FRANCO**



**Maquete da Ponte (720m)  
DNIT/VETEC**



## Recuperação da Rodovia Manaus / Caracas

- A interconexão rodoviária do Brasil com a Venezuela dá-se no marco BV8, entre os municípios de Pacaraima e Santa Elena de Huayrán, pela BR-174



## Objetivo

- Promover o desenvolvimento socioeconômico e comercial dos Estados brasileiros do Amazonas e de Roraima e a melhoria da integração entre o Brasil e a Venezuela

## Solução

- Recuperar/revitalizar a BR-174/AM/RR em seus segmentos críticos

## Situação no Estado de Roraima (obra conveniada)

- 24/03/2010: concluída a restauração de 126 km
- No trecho restaurado, entre Caracaraí e Boa Vista, foram investidos R\$ 103 milhões
- Obra executada dentro do cronograma previsto, com qualidade para garantir o conforto e a segurança aos usuários

- Os trechos que receberam ordem de serviço estão localizados entre Caracaraí e a Divisa com o Estado do Amazonas, e a situação é a seguinte:

<b>LOTE</b>	<b>EXTENSÃO Km</b>	<b>AVANÇO FÍSICO EXECUTADO (%)</b>	<b>VALOR MILHÕES (R\$)</b>
1.1	102,89	60,62	117.1
1.2	79,69	28,00	119.6
1.3	99,07	27,63	139.4
1.4	86,61	28,00	118.1
1.5	65,5	15,00	77.3

## ☐ Situação no Estado do Amazonas: CREMA 2ª etapa

### ● Lote 1:

- Empresa Delta Construções
- Valor contratual : R\$ 97,9 milhões
- Subtrecho: Entr. AM-010 – Igarapé Veados (Presidente Figueiredo)
  - ⇒ Totalmente pavimentado, recebendo meio fio, sarjeta e sinalização horizontal/vertical
- Segmento: km 883,80 – km 991,10
- Extensão: 107.30 km
- Contrato vigente até 27/09/2014



## ● Lote 2:

- Empresa Delta Construções
- Valor contratual : R\$ 110,3 milhões
- Subtrecho: Igarapé Veados (Presidente Figueiredo) – Div. AM/RR (Rio Alalau)
- Segmento: km 991,10 – km 1.138,50
- Extensão: 147.20 km
- Contrato vigente até 23/12/2015

## ▣ Reserva Indígena Waimiri-Atroari

- Tráfego restrito a ônibus e emergências no período das 18h00 às 06h00



# Melhoramento da Navegabilidade do Rio Paraguai entre Apa e Corumbá

## Objetivo

- Manter as condições de navegabilidade do Rio Paraguai no trecho entre Apa e Corumbá, com calado de 10 pés durante todo o ano, tornando o transporte hidroviário de carga e passageiros em um meio seguro e regular

## Solução

- Elaborar estudos (EVTEA) e projetos de manutenção para os seguintes serviços:
  - Dragagem
  - Sinalização e balizamento
  - Adequação do Porto de Ladário
  - Construção de terminais de carga

## ☐ **Adequação de todo o Corredor**

- Meta: dragar 2,47 milhões de m<sup>3</sup> e sinalizar 1.323 km nos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul
- Investimento previsto 2011-2014: R\$ 62 milhões
- Órgão executor: DNIT/CODOMAR/AHIPAR

☐ O DNIT está elaborando o edital de licitação do EVTEA e do projeto de manutenção, além do edital para os estudos ambientais

## ☐ **Cronograma tentativo:**

- Início do EVTEA: 05/2012
- Início dos estudos ambientais: 09/2012
- Finalizar o EVTEA e o projeto de manutenção: 04/2013
- Obter Licença de Operação: até 08/2013
- Início dos serviços de manutenção: 09/2013

## ☐ Dragagem, balizamento e sinalização no Passo do Jacaré, Estado de Mato Grosso do Sul

### ● Meta:

- Dragar 200 mil m<sup>3</sup> e sinalizar o trecho dragado
- Extensão: 10 km
- Órgão executor: DNIT/CODOMAR/AHIPAR
- Investimentos Previstos 2011-1014: R\$ 6 milhões
- 13/06/2011: Relatório de Controle Ambiental entregue ao IBAMA
- 08/11/2011: Atendidas as complementações solicitadas pelo IBAMA
- 01/2012: Aprovação da viabilidade ambiental do empreendimento

## ☐ Publicar edital da licitação da dragagem: até 15/05/2012

## ☐ **Dragagem de manutenção no trecho de Cáceres até Barra Norte da Ilha do Taiamã, abrangendo os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul**

- **Dragar 197 mil m<sup>3</sup> e sinalizar o trecho dragado**
  - Órgão executor: DNIT/CODOMAR/AHIPAR
  - Investimentos Previstos 2011-2014: R\$ 4 milhões
- **Projetos Básico e Executivo concluídos**
- **Licença ambiental vigente**
- **Empresa para a execução dos serviços contratada em 15/12/2011**
- **Cronograma tentativo:**
  - **Iniciar os serviços até 07/2012**
  - **Iniciar o monitoramento ambiental até 17/05/2012**

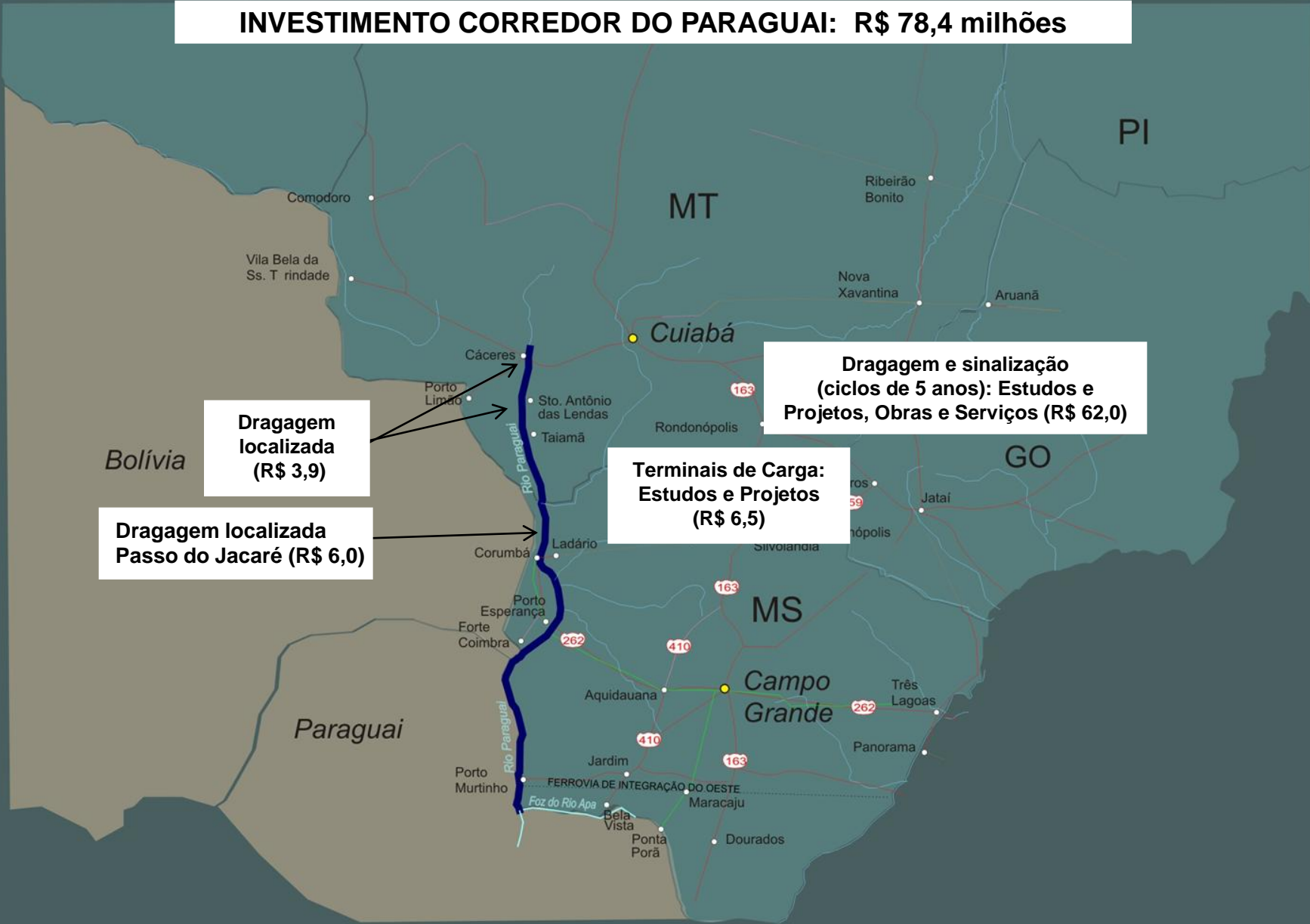
**INVESTIMENTO CORREDOR DO PARAGUAI: R\$ 78,4 milhões**

**Dragagem localizada  
(R\$ 3,9)**

**Dragagem localizada  
Passo do Jacaré (R\$ 6,0)**

**Terminais de Carga:  
Estudos e Projetos  
(R\$ 6,5)**

**Dragagem e sinalização  
(ciclos de 5 anos): Estudos e  
Projetos, Obras e Serviços (R\$ 62,0)**



# Melhoramento da Navegabilidade do Rio Tietê

## Objetivo

- Aprimorar a navegabilidade na Hidrovia do Tietê, para que ela se torne cada vez mais em um modelo de eficiência e competitividade para o transporte de carga. A expectativa é a de atrair cerca de 11,5 milhões de toneladas, triplicando a movimentação atual

## Solução

- Implantar melhorias em toda a sua extensão, como:
  - Construir barragens:
    - ➔ Santa Maria da Serra
    - ➔ Anhembi
  - Substituição, ampliação de vãos e proteção de pilares de pontes



- Modernizar os terminais hidroviários de:
    - Araçatuba
    - Rubinéia
  - Serviços de dragagem e de retificação nos seguintes canais:
    - Conchas, Anhembi, Botucatu, Igarapu do Tietê, Ibitinga, Promissão
  - Melhorias nas eclusas de:
    - Bariri, Ibitinga, Promissão, Nova Avanhandava e Três Irmãos
- Obras inseridas no PAC
- Órgão Executor: Departamento Hidroviário, da Secretaria dos Transportes e Logística do Governo do Estado de São Paulo

## Adequação de Pontes

- Meta: 11 intervenções
- Investimento Previsto 2011-2014
  - União: R\$ 71,5 milhões
  - Estado: R\$ 261,4 milhões
- Protocolo de Intenções assinado em 13/09/2011
- Contrato da proteção de pilares da SP-425 assinado em 03/01/2012
- Assinatura dos termos de compromisso até o final de abril/2012

## Intervenções em andamento

- Ampliação do vão de navegação da SP-425 e SP-333
- Proteção dos pilares da SP-255

## HIDROVIA DO TIETÊ

### MELHORAMENTOS ESPECÍFICOS – ADEQUAÇÃO DE PONTES

PONTES	INTERVENÇÃO	VALOR (R\$ MILHÕES)		CONCLUSÃO
		UNIÃO	TOTAL	
SP 595	INTERVENÇÃO	5,0	5,0	15/05/2013
PONTE JACARÉ	PROTEÇÃO DOS PILARES	0,0	1,5	15/03/2013
SP 425	AMPLIAÇÃO DO VÃO	0,0	33,1	15/06/2012
	PROTEÇÃO DOS PILARES	6,0	9,0	15/10/2012
BR 153	REF. PROTEÇÃO DOS PILARES	3,8	6,0	15/11/2012
SP 333	AMPLIAÇÃO DO VÃO	0,0	28,5	15/06/2012
	PROTEÇÃO DOS PILARES	6,0	9,0	15/10/2012
SP 255	PROTEÇÃO DOS PILARES	0,0	6,9	30/03/2012
EF 266	AMPLIAÇÃO DO VÃO	47,0	47,0	15/03/2014
IGARAÇU DO TIETÊ	REF. PROTEÇÃO DOS PILARES	3,8	6,0	15/01/2012
SP 191 - RIO TIETÊ	SUBSTITUIÇÃO	0,0	60,5	15/07/2013
SP 191 - RIO PIRACICABA	SUBSTITUIÇÃO	0,0	60,5	15/07/2013
SP 147	SUBSTITUIÇÃO	0,0	60,0	15/03/2014

## Ampliação e Retificação de Canais

- Meta: 7 intervenções
- Investimento Previsto 2011-2014
  - União: R\$ 86,9 milhões
  - Estado: R\$ 41,6 milhões
- Investimentos pós 2014
  - União: R\$ 33,3 milhões
  - Estado: R\$ 12,8 milhões

## Intervenções em andamento:







- Canal do Igarapé
- Projeto do Canal de Anhembi
- Protocolo de Intenções assinado em 13/09/2011
- Assinatura dos Termos de Compromissos até o final de abril/2012

## Hidrovia do Tietê




### Melhoramentos Específicos – Adequação de Canais

CANAIS	INTERVENÇÃO	VALOR (R\$ MILHÕES)		CONCLUSÃO
		UNIÃO	TOTAL	
NOVA AVANHANDAVA	DRAGAGEM	85,0	120,0	15/04/15
SP 425	DRAGAGEM	6,9	7,5	15/07/13
BOTUCATU	DRAGAGEM	10,5	10,6	15/07/14
IBITINGA	DRAGAGEM	4,5	6,2	15/03/13
IGARAÇU	DRAGAGEM	0,0	2,8	30/07/12
ANHEMBI	DRAGAGEM	13,4	17,5	15/02/13
CONCHAS	DRAGAGEM	0,0	10,0	17/07/14

## Melhorias em Eclusas

-  Meta: 11 intervenções
-  Investimento Previsto 2011-2014
  -  União: R\$ 207,22 milhões
  -  Estado: R\$ 32,1 milhões
-  Investimentos pós 2014
  -  União: R\$ 9,98 milhões

## Intervenções em andamento:

-  Obras do Centro de Controle Operacional das Eclusas - CCO
  -  Protocolo de Intenções assinado em 13/09/2011
  -  Assinatura dos Termos de Compromissos até o final de abril/2012

## Hidrovia do Tietê

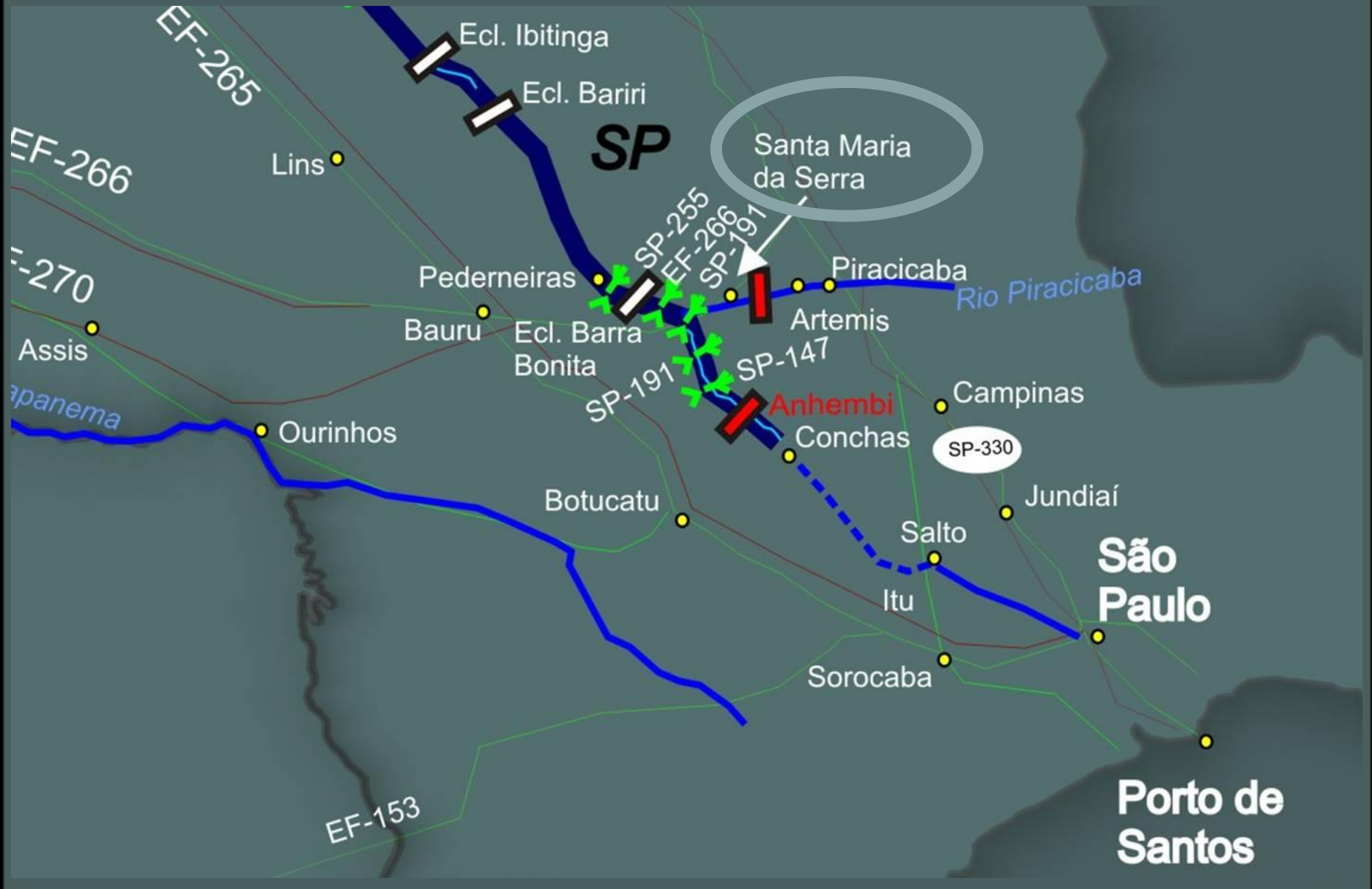
### Melhoramentos Específicos – Melhorias em Eclusas

ECLUSAS	INTERVENÇÃO	VALOR (R\$ MILHÕES)		CONCLUSÃO
		UNIÃO	TOTAL	
JUPIÁ	CORDÃO	6,9	6,9	15/08/14
TRÊS IRMÃOS	MURO GUIA	6,9	6,9	15/08/14
NOV AVANHANDAVA	ATRACADOURO DE ESPERA	30,0	30,0	15/01/15
PROMISSÃO	ATRACADOURO DE ESPERA	36,0	36,0	15/01/15
	AMORTECEDOR DE ONDAS	10,0	10,0	15/06/14
IBITINGA	ATRACADOURO DE ESPERA	30,0	30,0	15/01/15
BARIRI	ATRACADOURO DE ESPERA	24,7	30,0	15/06/13
	PROJETO DO CANAL DE RESTITUIÇÃO	2,0	2,0	25/11/13
BARRA BONITA	ATRACADOURO DE ESPERA	30,0	30,0	15/01/15
DUPLICAÇÃO DE 6 ECLUSAS	PROJETOS	34,2	56,0	15/10/13
CCO	IMPLANTAÇÃO	7,5	11,5	15/05/14

## **Implantação de Barragem e Eclusa em Santa Maria da Serra**

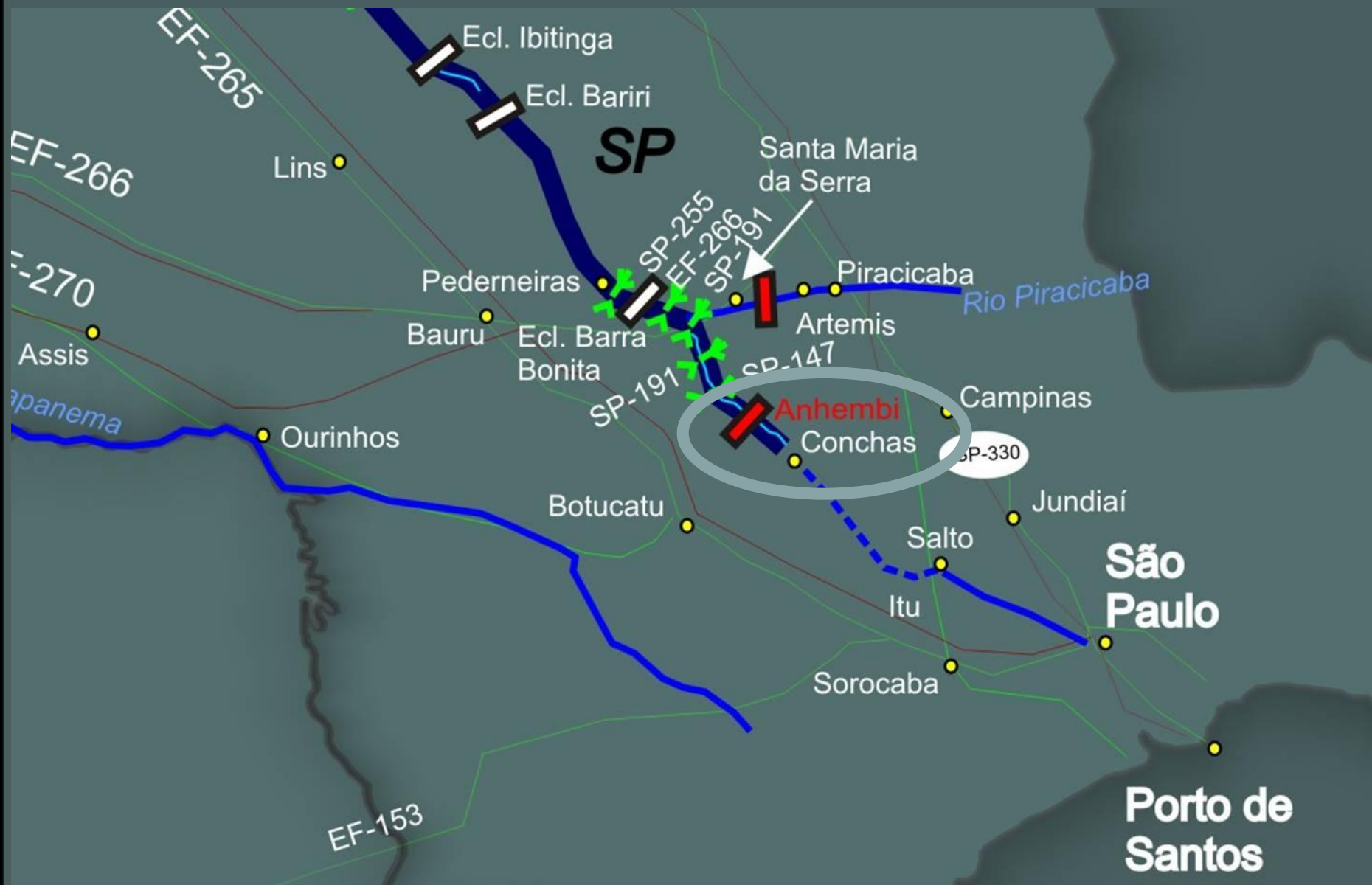
- Meta: ampliar 55 km do trecho navegável até Ártemis, em Piracicaba
- Investimento Previsto 2011-2014
  - União: R\$ 141 milhões
  - Estado: R\$ 74,6 milhões
- Investimentos pós 2014
  - União: R\$ 141 milhões
  - Estado: R\$ 62 milhões
- Protocolo de Intenções assinado em 13/09/2011
- Assinatura dos Termos de Compromissos até o final de abril/2012
- Conclusão: final de 2015





## ☐ **Implantação de Barragem e Eclusa em Anhembi:**

- **Elaboração de projeto para a extensão do trecho navegável até Conchas**
- **Meta: ampliação de 22 km do trecho navegável**
- **Investimento Previsto 2011-2014**
  - **União: R\$ 58,5 milhões**
  - **Estado: R\$ 18 milhões**
- **Investimentos pós 2014**
  - **União: R\$ 88,2 milhões**
  - **Estado: R\$ 35,3 milhões**
- **Protocolo de Intenções assinado em 13/09/2011**
- **Assinatura dos Termos de Compromissos até o final de abril/2012**
- **Conclusão: prevista para o final de 2015**



**São Paulo**

**Porto de Santos**

## Hidrovia do Tietê

### Melhoramentos Específicos – Implantação de Barragens e Eclusas

EXTENSÕES	INTERVENÇÃO	VALOR (R\$ MILHÕES)		CONCLUSÃO
		UNIÃO	TOTAL	
PIRACICABA Santa Maria da Serra	BARRAGEM E ECLUSA	282,0	418,6	15/12/15
SALTO Anhembi	BARRAGEM E ECLUSA	143,0	200,0	15/09/15

## Implantação de Terminal de Carga em Araçatuba

- Meta: 1 terminal
- Órgão executor do Governo do Estado de São Paulo
- Investimento Previsto 2011-2014
  - Estado: R\$ 23 milhões
- Protocolo de Intenções assinado em 13/09/2011
- Assinatura dos Termos de Compromissos até o final de abril/2012
- Providências estão sendo tomadas para identificar nova área para o Terminal
- Conclusão: prevista para o final de 2014

## ■ Implantação de Terminal de Carga em Ártemis, no Rio Piracicaba

- Meta: 1 terminal
- Órgão executor do Governo do Estado de São Paulo
- Investimento Previsto 2011-2014:
  - União: R\$ 37 milhões
  - Estado: R\$ 3 milhões
- Protocolo de Intenções assinado em 13/09/2011
- Assinatura dos Termos de Compromissos até o final de abril/2012
- Conclusão: prevista para o final de 2014

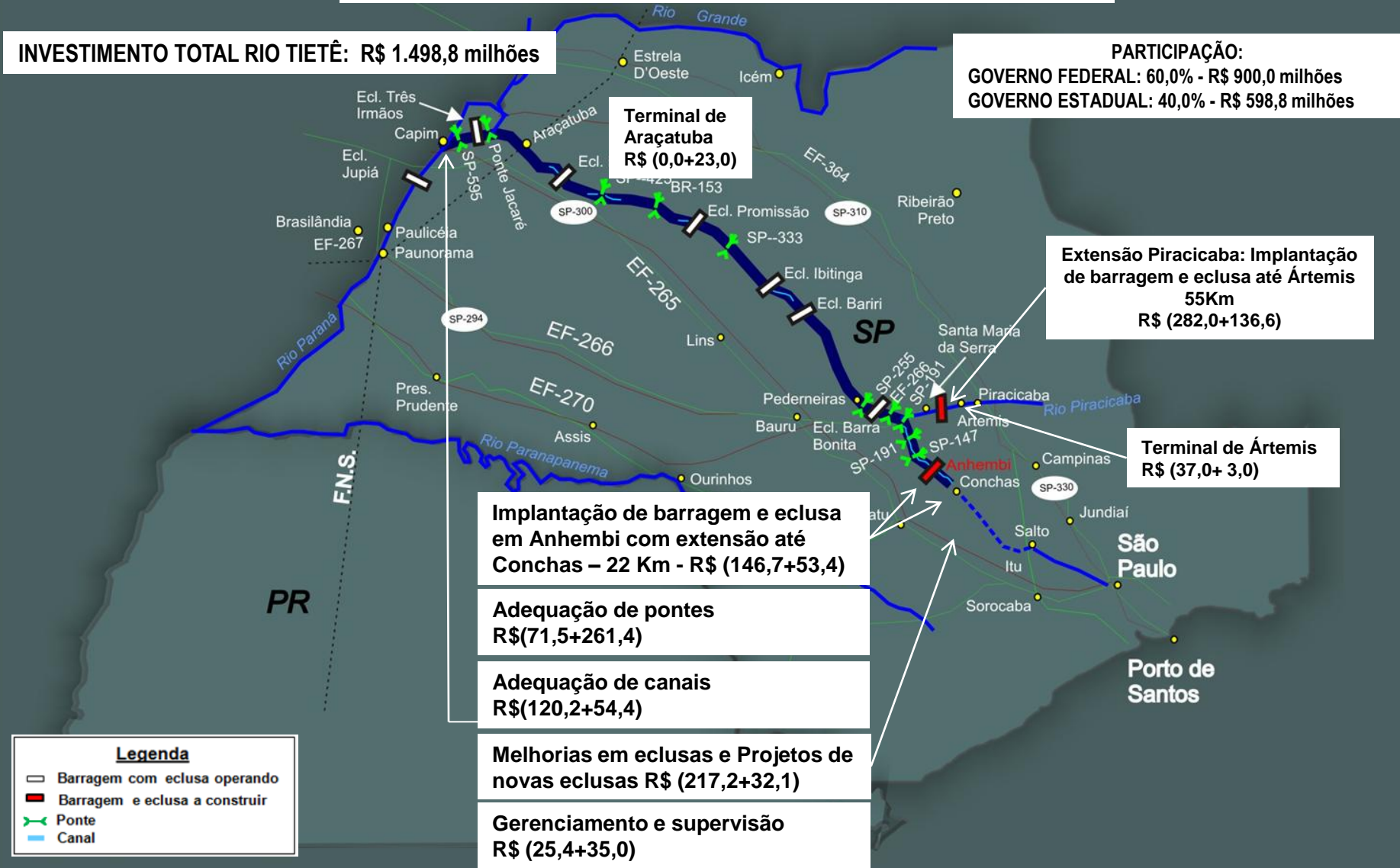


Artemis - São Paulo, Brasil

# RIO TIETÊ – MAPA DAS INTERVENÇÕES

**INVESTIMENTO TOTAL RIO TIETÊ: R\$ 1.498,8 milhões**

**PARTICIPAÇÃO:**  
GOVERNO FEDERAL: 60,0% - R\$ 900,0 milhões  
GOVERNO ESTADUAL: 40,0% - R\$ 598,8 milhões



**Terminal de  
Araçatuba  
R\$ (0,0+23,0)**

**Extensão Piracicaba: Implantação  
de barragem e eclusa até Ártemis  
55Km  
R\$ (282,0+136,6)**

**Terminal de Ártemis  
R\$ (37,0+ 3,0)**

**Implantação de barragem e eclusa  
em Anhembi com extensão até  
Conchas – 22 Km - R\$ (146,7+53,4)**

**Adequação de pontes  
R\$(71,5+261,4)**

**Adequação de canais  
R\$(120,2+54,4)**

**Melhorias em eclusas e Projetos de  
novas eclusas R\$ (217,2+32,1)**

**Gerenciamento e supervisão  
R\$ (25,4+35,0)**

**Legenda**

- Barragem com eclusa operando
- Barragem e eclusa a construir
- Ponte
- Canal



# Melhoramento da Navegabilidade no Rio Paraná

## ▣ Objetivo

- Melhorar a navegabilidade do rio Paraná para ampliar a capacidade do transporte de carga

## ▣ Solução

- Elaborar estudo (EVTEA) e projeto de manutenção
- Executar obras de dragagem
- Sinalizar e balizar

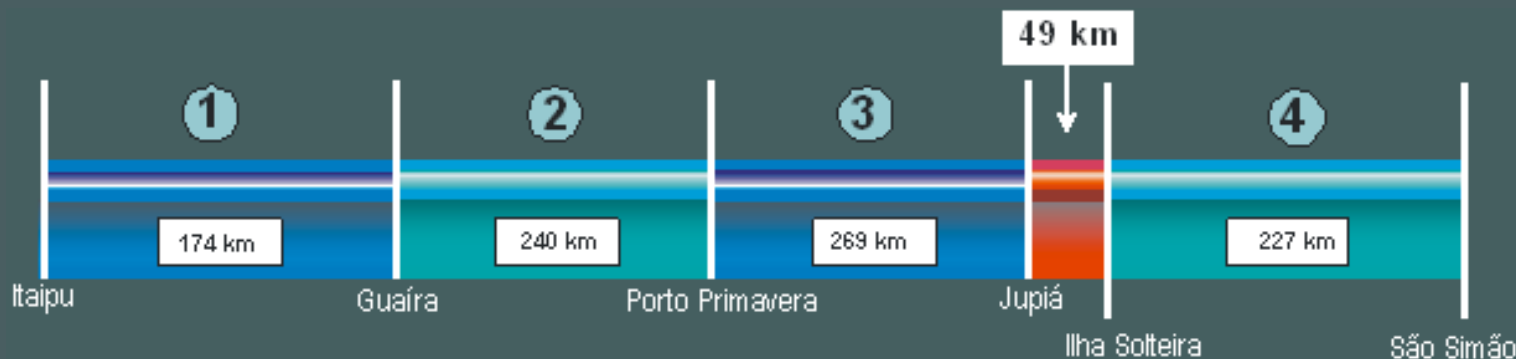
## ▣ Obras inseridas no PAC

- Órgão executor: DNIT/CODOMAR

## ☐ Sinalização

- Trechos entre a UHE de Itaipu e UHE de Jupuíá; e UHE de Ilha Solteira a São Simão
- Meta: 910 km
- Investimento previsto: 2011-2012: R\$ 17 milhões
- Órgão executor: DNIT/CODOMAR
- Conclusão: final de 2012

☐ Providências estão sendo tomadas para publicar o edital de licitação



## ☐ Adequação do Corredor

- Meta: dragar 1,88 milhões de m<sup>3</sup>
- Investimento previsto 2011-2014: R\$ 95 milhões
- Órgão executor: DNIT/CODOMAR
- Conclusão: final de 2014

☐ Providências estão sendo tomadas para publicar o edital de licitação do EVTEA



# RIO PARANÁ – MAPA DAS INTERVENÇÕES

**INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 112,0 milhões**

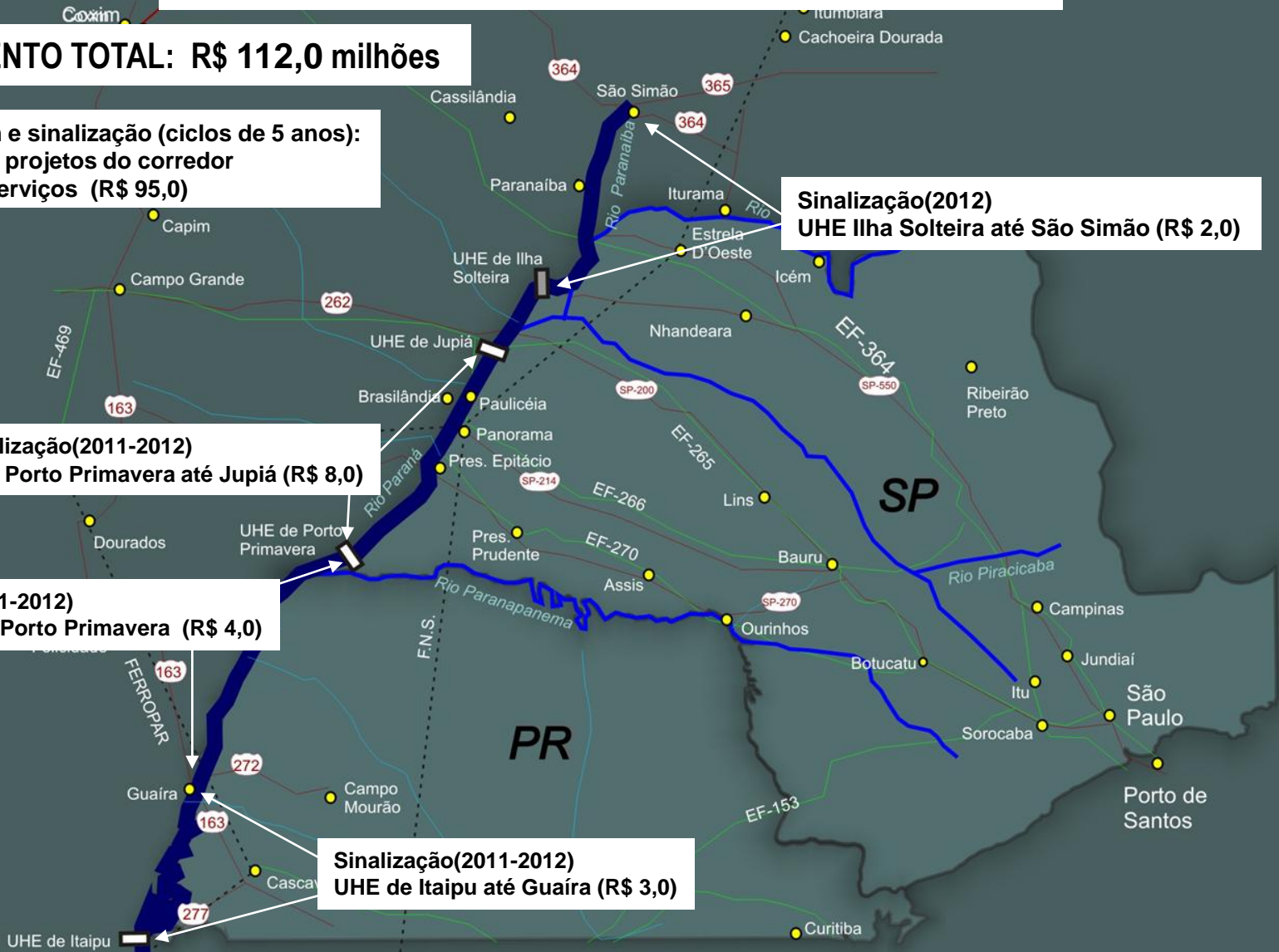
**Dragagem e sinalização (ciclos de 5 anos):  
Estudos e projetos do corredor  
Obras e Serviços (R\$ 95,0)**

**Sinalização(2012)  
UHE Ilha Solteira até São Simão (R\$ 2,0)**

**Sinalização(2011-2012)  
UHE Porto Primavera até Jupuíá (R\$ 8,0)**

**Sinalização(2011-2012)  
Guaíra até UHE Porto Primavera (R\$ 4,0)**

**Sinalização(2011-2012)  
UHE de Itaipu até Guaíra (R\$ 3,0)**



## Anel Rodoviário de Campo Grande

### Objetivo:

- Aumentar a segurança da circulação de considerável volume de veículos pesados e leves de longa distância que provocam lentidão do trânsito e danificam o pavimento das vias urbanas de Campo Grande
- Desafogar o centro da cidade e melhorar a mobilidade urbana, haja vista que para lá convergem as rotas de transporte que cruzam o Estado de Mato Grosso do Sul, como as rodovias federais BR-262, BR-163 e BR-060.

### Solução:

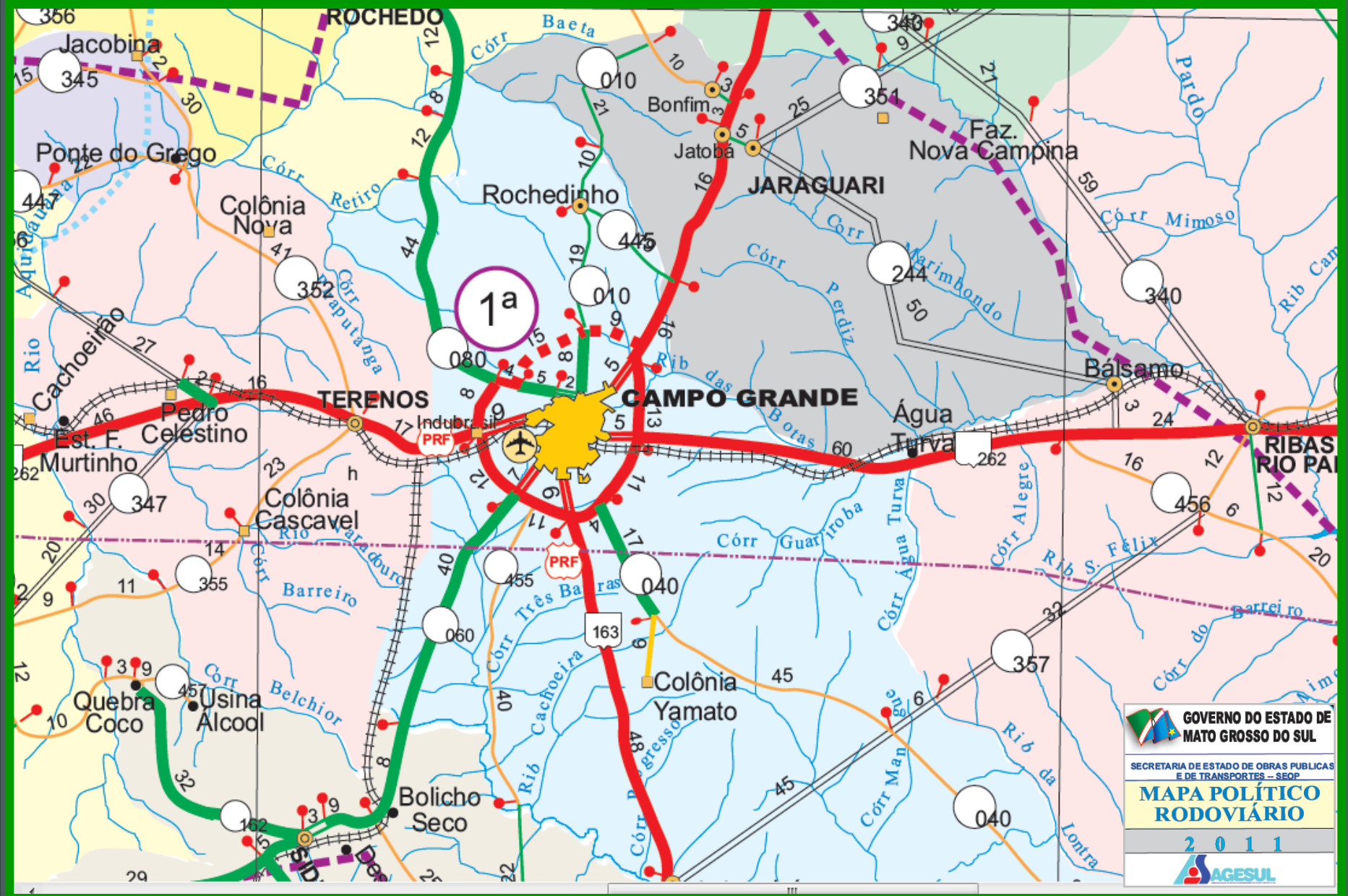
- Concluir as obras da parte norte do Anel Rodoviário de Campo Grande, que ao todo terá 46,1 km de extensão

## Situação:

- Obra conveniada com a Prefeitura de Campo Grande
- Meta: Construir os 24,7 km restantes
- Custo: R\$ 25 milhões.
- Órgão executor: Prefeitura
- Processo de licitação: concluído em 13/05/2010
- Empresa vencedora: ANFER
- Licença de Instalação: renovada em 09/06/2011
- Ordem de serviço: emitida em 13/04/2011
- Início da obra: 23/05/2011
- Concluídos 3,0 km de terraplenagem e 4,6 km de pavimentação
- Ponte sobre o Córrego Ceroula com infra e mesoestruturas concluídas e vigas concretadas

- Em preparação a concretagem de lajes e iniciada a execução das fundações da Ponte sobre o Córrego Botas
- ▣ Há necessidade de remanejamento da rede de distribuição de energia elétrica do eixo da pista e de regularizar o processo de desapropriação
  - Providências sendo tomadas pela Prefeitura de Campo Grande
- ▣ Término das obras previsto para meados de 2013





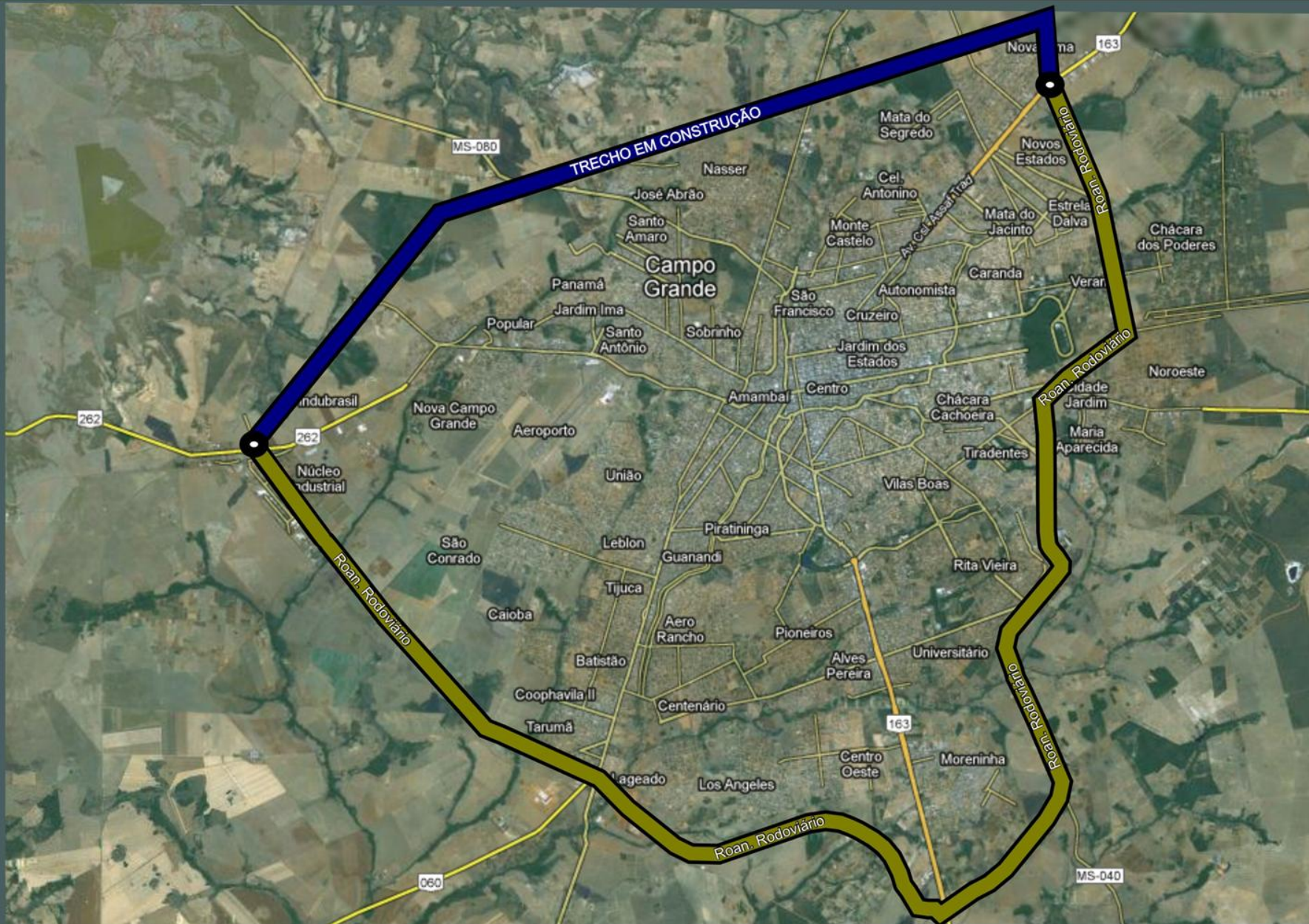
 **GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS E DE TRANSPORTES - SEOP

**MAPA POLÍTICO RODOVIÁRIO**

2011

 **AGESUL**



## Construção da Ponte Internacional Jaguarão / Rio Branco

- ▣ Empreendimento binacional que contará com recursos do Brasil e do Uruguai
- ▣ A nova Ponte propiciará a:
  - Melhoria do tráfego internacional de cargas e passageiros
  - Complementação da conexão viária, com interação das potencialidades econômico-comerciais
  - Permeabilidade sociocultural entre os dois países
  - Preservação da “Ruta Litoranea” para o tráfego leve e de turistas
  - Redução da distância entre Montevideú e Porto Alegre em cerca de 60 km

- Desvio do trânsito comercial da rota Chuí/Chuy para preservar a Reserva Ecológica do Taim, aliviando o trecho Pelotas/Rio Grande (BR-392/RS)

#### **Localização:**

- Proximidades das cidades de Jaguarão (BR-116/RS) e Rio Branco (Ruta 26)

#### **Características:**

- Cabos extradorso em concreto e aço
- Extensão e Largura: 400 m e 16,85 m
- Acessos: 9 km do lado brasileiro e 6 km do lado uruguaio

- ☐ Empresa responsável pelo EIA/RIMA e PBA e Inventário Florestal:
  - PROGAIA ENGENHARIA E MEIO AMBIENTE
  - Valor: R\$ 1,2 milhão
    - 50% dos serviços concluídos, com a entrega dos seguintes documentos:
      - ⇒ Relatório de planejamento das atividades, geoprocessamento, diagnóstico de meio socioeconômico, físico e biótico
      - ⇒ EIA/RIMA (1/03/2012) já aprovado pelo DNIT
    - A Progaia depende da aprovação do Relatório Final do EVTEA para dar continuidade ao PBA

- Empresa responsável pelo EVTEA e Projeto Executivo:
  - ENECON S/A
  - Valor: R\$ 1,4 milhão
  - Relatório Preliminar do EVTEA aprovado pela COMISTA em 17/05/2011
  - Minuta do Relatório Final do EVTEA aprovada pelo DNIT em fevereiro/2012 e entregue à parte uruguaia em abril/2012
    - Aguardando manifestação da parte uruguaia

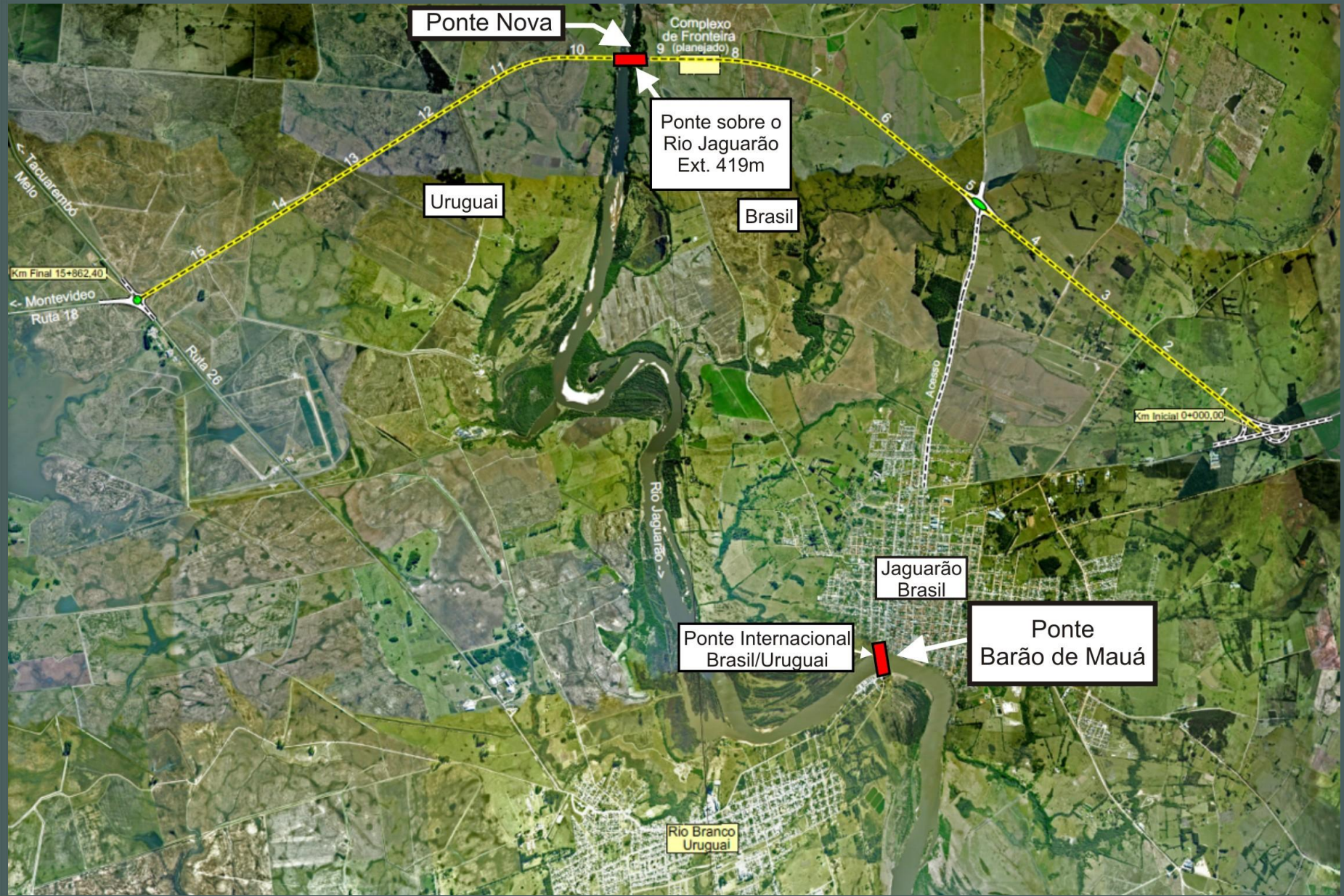
## ☐ **Complexos fronteiriços:**

- Em princípio, um único prédio do lado brasileiro concentrando todos os órgãos de controle do Brasil e do Uruguai para o transporte de carga; e
- Do lado uruguaio instalações para o controle do trânsito de turistas

☐ Custo das obras: R\$ 162 milhões

☐ Prazo de execução: 24 meses

☐ Projeto discutido no âmbito da Comissão Mista e da Comissão Bilateral de Planejamento Estratégico e Integração Produtiva (CBPE)





## Hidrovia Uruguai-Brasil

### ☐ Empreendimento tratado no âmbito:


- Da Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil, e
- Da Comissão Bilateral de Planejamento Estratégico e Integração Produtiva (CBPE)

### ☐ Marco Jurídico


- Acordo assinado em 30 de julho de 2010 entre o Brasil e o Uruguai, sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai – Brasil, tramitando no Parlamento Brasileiro
  - Aplica-se ao transporte internacional de carga e passageiro entre as Partes

- ☐ A Hidrovia está contemplada no Plano Nacional de Viação e no PAC II

## **Objetivo:**

-  Reativar o transporte fluvial e lacustre de cargas e passageiros na Hidrovia da Lagoa Mirim e dos Patos, de modo a contar com serviços de transportes eficientes, seguros, regulares e adequados aos requisitos atuais do comércio, do desenvolvimento e da proteção do meio ambiente

## **Solução:**

-  Brasil e Uruguai, de acordo com seus planos e prioridades executarão obras e intervenções necessárias nos respectivos territórios, para permitir a plena navegação fluvial da Hidrovia

## ☐ Área de abrangência

### ● Do lado brasileiro:

- A hidrovia compreende as Lagoas Mirim e dos Patos, o Canal de São Gonçalo, os canais de acesso hidroviário ao Porto de Rio Grande e os Rios Jaguarão, Guaíba, Jacuí, Taquari, Gravataí, Sinos, Caí e Camaquã
- Extensão total: 997 km

### ● Do lado uruguaio:

- A Laguna Merín e seus afluentes, os Rios Jaguarón, Cebollati e Tacuarí

☐ Além dos portos e terminais a serem reconhecidos pelas Partes

## ☐ Dados Relevantes:

- Sistema hidroviário de importância estratégica para ambos os Países, devido:
  - Ao potencial das vias navegáveis interiores na redução de custos
  - À economia de combustível no transporte de cargas
    - ➔ especialmente de cargas de grande volume unitário, em distâncias compatíveis com a modalidade hidroviária
  - À redução do tráfego rodoviário, do número de acidentes e do custo de manutenção nas rodovias
  - À implantação de novos terminais em regiões onde o escoamento da produção ainda é deficitário

## ☐ Situação no Brasil:

### ● Intervenções programadas incluídas no PAC

- Dragagem, derrocamento e sinalização, elaboração de cartas náuticas eletrônicas, implantação e manutenção de réguas limnimétricas e a contratação de estudos, projetos e supervisão das obras necessárias nos Rios Jacuí, Taquari, Gravataí, Sinos, Caí, Camacua e Taquari
- Ampliação de terminais de carga nos municípios de Pelotas, Porto Alegre, Estrela, Cachoeira do Sul, Santa Vitória do Palmar e Rio Grande
- Implantação do novos terminais e de infraestrutura de acesso ao longo de toda a Hidrovia

## ☐ A adequação de todo o corredor hidroviário contempla:

- EVTEA, projeto de manutenção, serviços de dragagem, balizamento, sinalização, estudos de carga e identificação de gargalos
- Meta: dragar 1,63 milhões de m<sup>3</sup> e sinalizar 997 km
- Órgão executor: DNIT/CODOMAR/AHSUL
- Investimentos Previstos 2011-2014: R\$ 41,65 milhões

## ☐ Providências:

- Publicar o Edital do EVTEA e do Projeto de Manutenção
  - Até 30/04/2012
- Publicar Edital dos Estudos Ambientais
  - Até 15/05/2012

**☐ Implantação de terminal de carga (plataforma multimodal) em São José do Norte-RS, além dos acessos e da infraestrutura:**

- Custo: R\$ 33 milhões
- Início: outubro de 2013
- Término: outubro de 2014
- Órgão executor: DNIT

**☐ Ampliação do Terminal de Carga (plataforma multimodal) de Estrela, no Rio Taquari:**

- Custo: R\$ 9 milhões
- Início: outubro de 2013
- Conclusão: outubro de 2014
- Órgão executor: DNIT
- Edital de licitação da obra: previsto para 26/05/2013

**Ampliação do terminal de carga (plataforma multimodal) de Cachoeira do Sul-RS, no rio Jacuí:**

- Custo: R\$ 17 milhões
- Início: outubro de 2013
- Conclusão: outubro de 2014
- Órgão executor: DNIT.

**Ampliação do terminal de carga (plataforma multimodal) de Santa Vitória do Palmar-RS, na Lagoa Mirim:**

- Custo: R\$ 14 milhões
- Início: outubro de 2013
- Conclusão: outubro de 2014
- Órgão executor: DNIT



## Ampliação do terminal de carga (plataforma multimodal) de Porto Alegre-RS, no Lago Guaíba:

- Custo: R\$ 32 milhões
- Início previsto para outubro/2013 e término em outubro/2014
- Órgão executor: DNIT

## Adequação do porto de Rio Grande-RS, na Lagoa dos Patos

- Necessidade de implantação de um terminal dedicado à navegação interior, para evitar congestionamentos, pois hoje o cais do porto público opera somente cabotagem e longo curso
- Custo: R\$ 10 milhões
- Início em outubro/2013 e término em outubro/2014
- Órgão executor: DNIT

## ☐ Adequação do porto de Pelotas-RS, no Canal de São Gonçalo:

- Custo: R\$ 37 milhões
- Início: outubro de 2013
- Conclusão: outubro de 2014
- Órgão executor: DNIT

## ☐ Dragagem na Lagoa Mirim

- Meta: 760 mil m<sup>3</sup>
- Investimentos previstos 2011-2014: R\$ 5,75 milhões
- Projeto Básico: Concluído
- Termo de Referência dos estudos ambientais emitido pelo IBAMA
- Conclusão da obra: final de 2013
- Órgão executor: DNIT/CODOMAR/AHSUL

## ☐ Dragagem no Rio Taquari:

- Meta: **143 mil m<sup>3</sup>**
- Investimentos previstos 2011-2014: R\$ 7 milhões
- Conclusão: Início de 2013
  - Operação em andamento
    - ⇒ Volume: 35 mil m<sup>3</sup>
    - ⇒ Extensão: 22 km
    - ⇒ Investimentos: R\$ 1,3 milhão
    - ⇒ Conclusão: Agosto/2012
    - ⇒ Órgão executor: DNIT/CODOMAR/AHSUL

## **Dragagem do Canal do Sangradouro e do Canal de Acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar**

- **Edital 001/2012 lançado em 8/02/2012**
  - **Contratação de Empresa para a elaboração do Estudo Ambiental, do Plano Básico Ambiental e dos Serviços de Arqueologia para o Licenciamento Ambiental**
  
- **Resultado do Julgamento, em 21/03/2012**
  - **Empresa vencedora: Acquaplan Tecnologia e Consultoria Ambiental LTDA.**
    - ➔ **Valor: R\$ 313,8 mil**
    - ➔ **Após a emissão da ordem de serviço a empresa terá 360 dias para apresentar os trabalhos contratados**

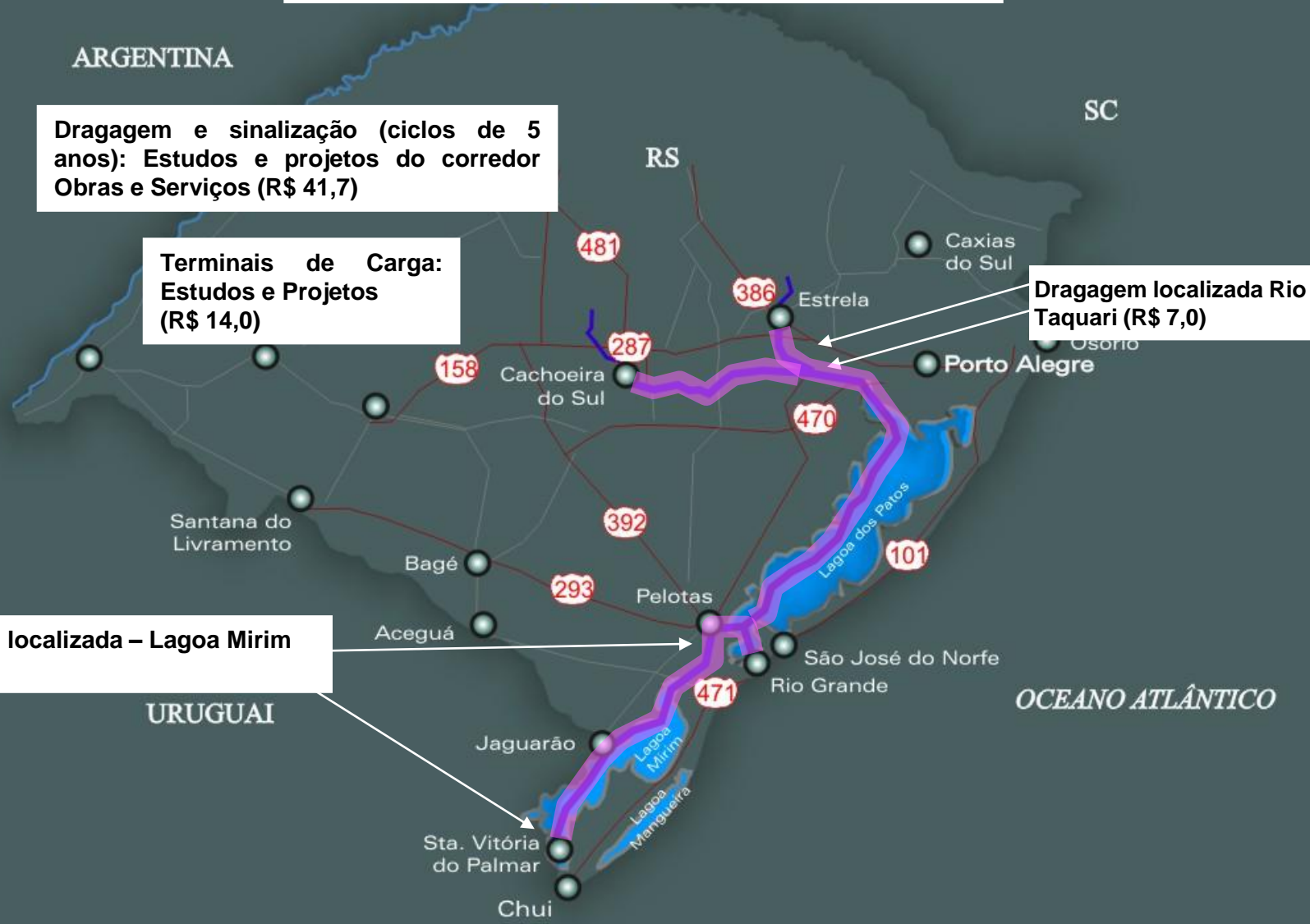
**INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 68,4 milhões**

**Dragagem e sinalização (ciclos de 5 anos): Estudos e projetos do corredor Obras e Serviços (R\$ 41,7)**

**Terminais de Carga: Estudos e Projetos (R\$ 14,0)**

**Dragagem localizada Rio Taquari (R\$ 7,0)**

**Dragagem localizada – Lagoa Mirim (R\$ 5,75)**



## Adequação Ferroviária da Malha Brasileira Cacequi/Santana do Livramento

- As ferrovias do Brasil e do Uruguai, embora em bitolas diferentes estão interligadas em Santana do Livramento (RS) e Rivera
  - Métrica no Brasil
  - 1,435 no Uruguai
- A diferença de bitola não constitui dificuldades, desde que as aduanas dos dois países atuem de forma integrada no controle da carga a ser transportada
- O ramal de 158 km de extensão, entre Cacequi e Livramento, esteve fora de operação desde 2009, devido a danos na via causados por fortes chuvas

- ▣ Empreendimento monitorado pela Comissão Bilateral de Planejamento Estratégico e Integração Produtiva Brasil/Uruguai (CBPE)
- ▣ Julho/2010:
  - Especialistas do Brasil e do Uruguai assumiram o compromisso de reativar a ligação ferroviária entre os dois países
- ▣ Agosto/2010:
  - Técnicos da ANTT e representantes da concessionária ALL vistoriaram o segmento brasileiro e identificaram as intervenções necessárias na via:
    - Substituição de dormentes, limpeza de cortes, reforço de aterros, reparação de 10 pontes
    - Intervenções orçadas em US\$ 12 milhões, a cargo da concessionária brasileira
- ▣ Os serviços de superestrutura e infraestrutura iniciaram, respectivamente, em 22/03/2011 e 28/03/2011

## ☐ Situação do lado brasileiro:

- 6 de março de 2012: nova vistoria constatou que a retomada da operação deve ocorrer em maio deste ano

☐ As Partes atuarão conjuntamente no sentido de negociar contratos comerciais que otimizem as condições operacionais







## Ponte sobre o Rio Madeira em Abunã (BR-364/RO)

### Objetivo:

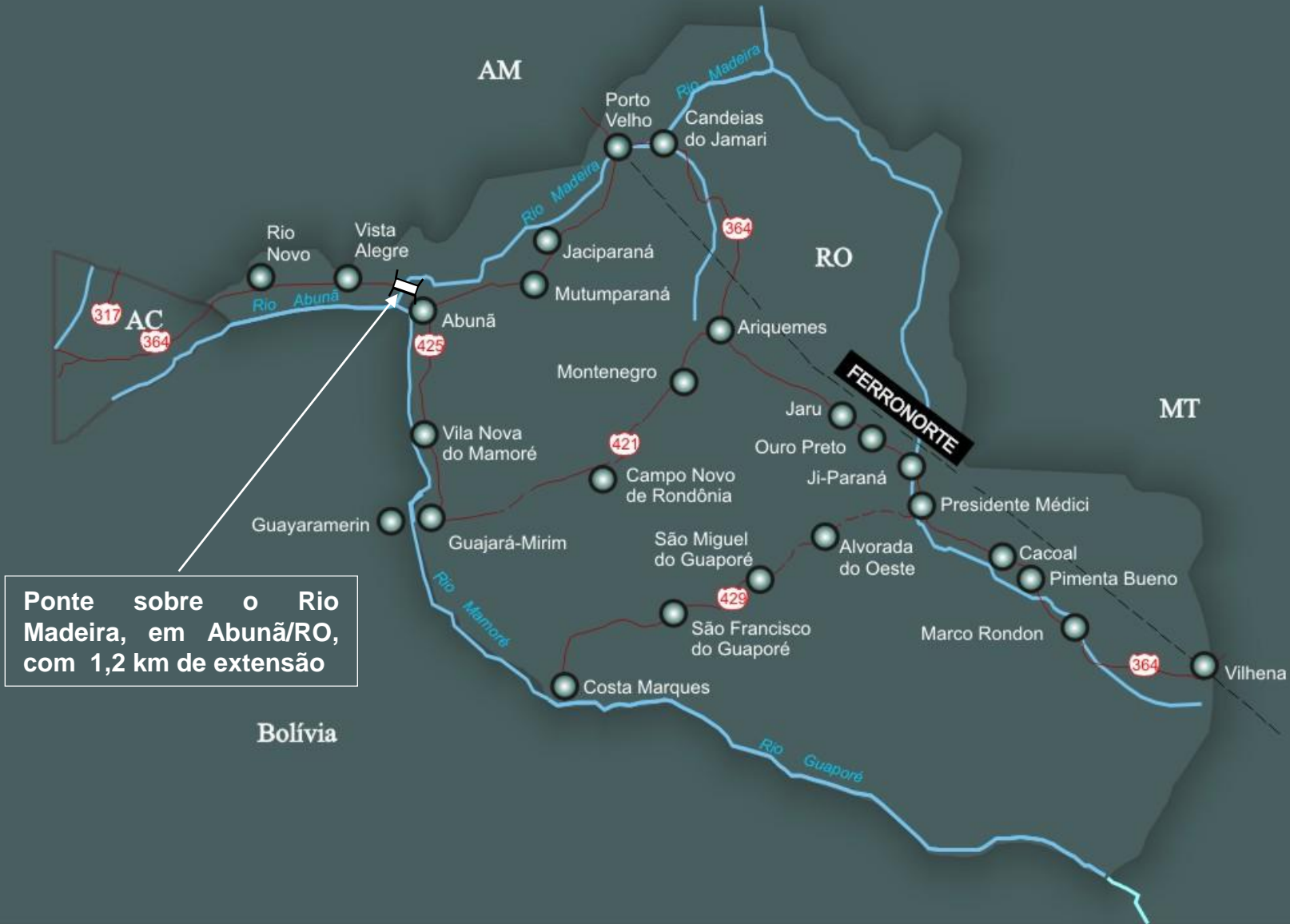
- Consolidar o transporte rodoviário entre o Brasil e o Peru, na denominada Via Interoceânica ou *Carretera Interoceánica del Sur*, especialmente no trajeto que passa pelo Estado de Rondônia, em Abunã, onde a travessia é feita por balsa

### Solução:

- Construir uma ponte sobre o Rio Madeira, em Abunã, distrito de Porto Velho, entre o Km 938,9 e o Km 942,8 na BR-364/RO

## Situação:

- Obra inserida no PAC, com investimentos de R\$ 190 milhões
- O DNIT, órgão executor da obra. está encarregado das seguintes providências:
  - Renovar a Licença de Instalação, emitida em 2009, pelo órgão estadual
  - Licitar a atualização do Projeto Executivo até 30/06/2012
  - Aprovar a sua atualização até 30/09/2012
  - Licitar a obra até o final de 2012 e contratar até 30/04/2013
  - Iniciar a obra até 30/05/2013



Ponte sobre o Rio Madeira, em Abunã/RO, com 1,2 km de extensão