



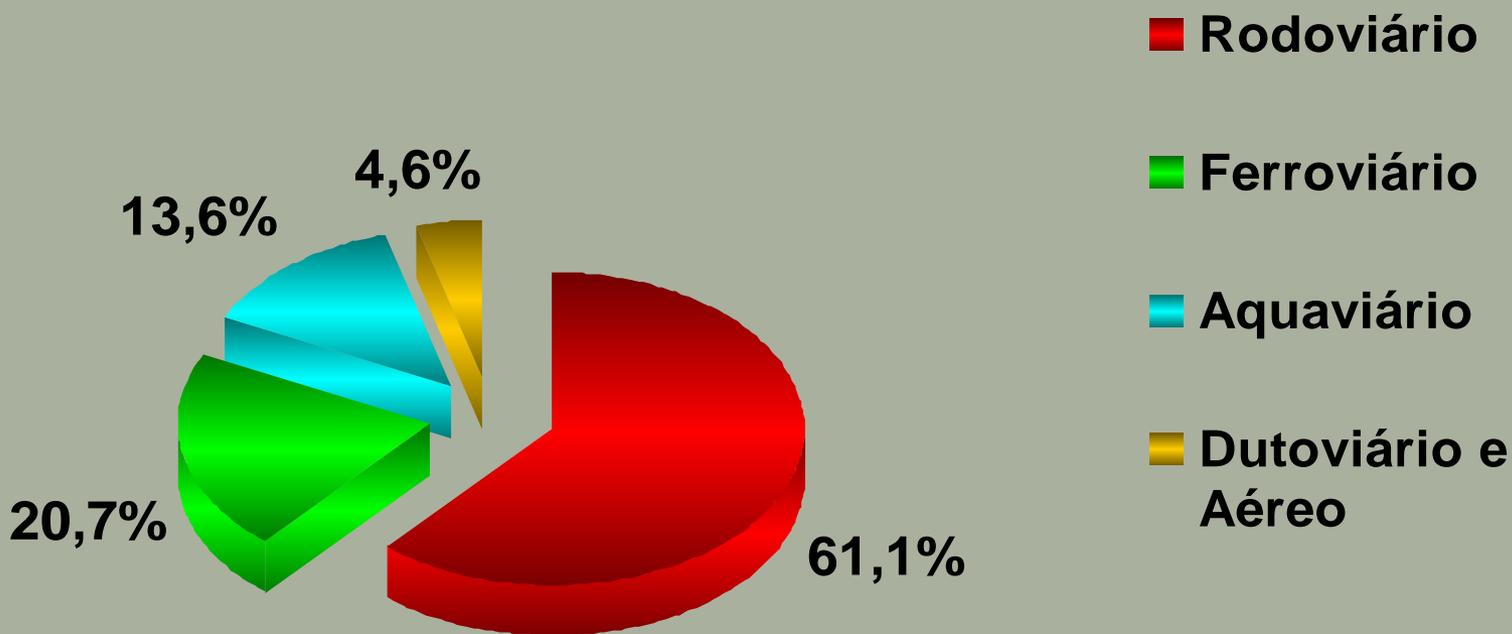
INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

Novembro de 2011



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

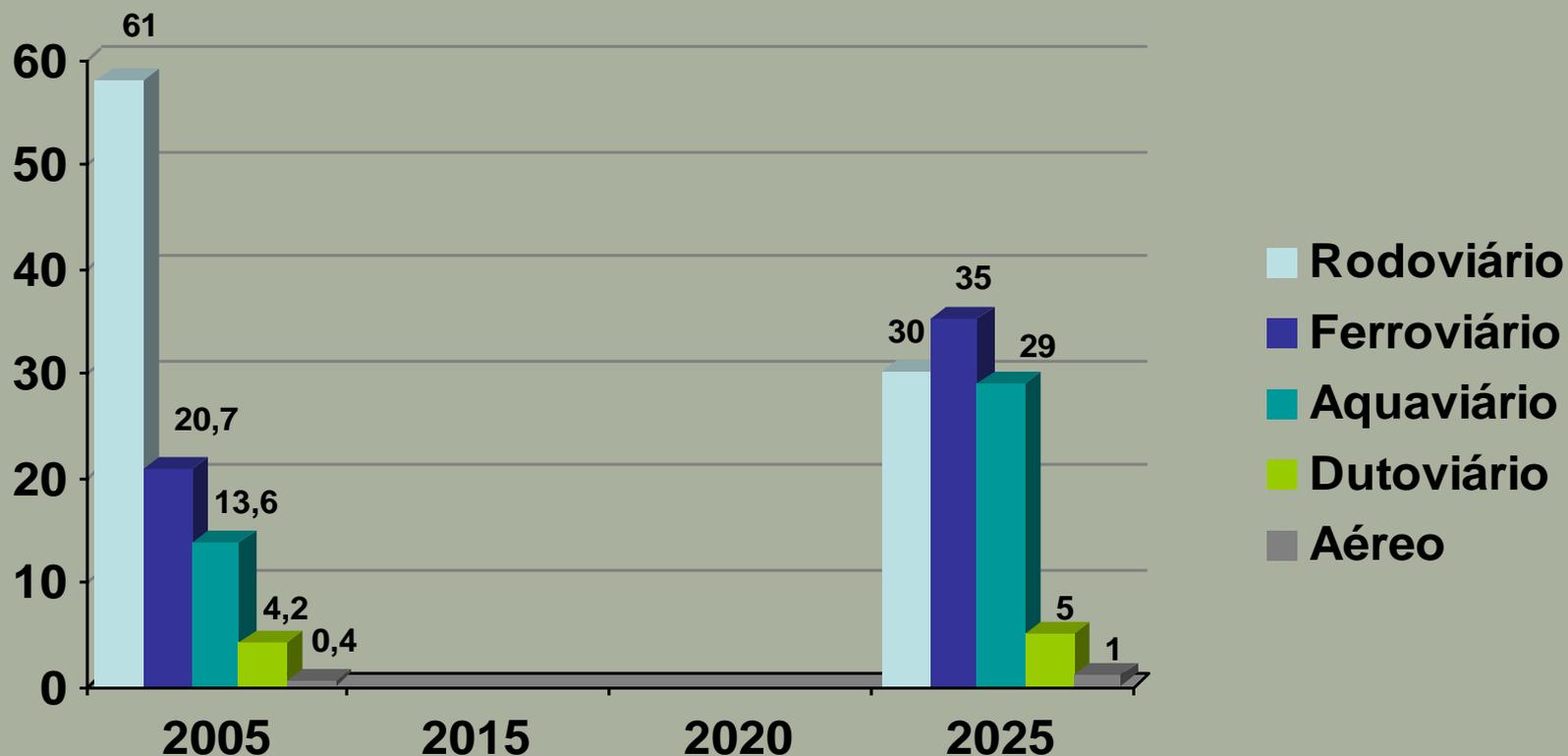
MATRIZ BRASILEIRA DE TRANSPORTES



RECUPERAÇÃO DO SETOR

- ▣ Para ordenar esse quadro, o Ministério dos Transportes lançou o Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, com as seguintes características:
 - Instrumento para organização estratégica com visão integrada de território e desenvolvimento
 - Transporte como agente indutor e facilitador do desenvolvimento
 - Matriz de transportes mais equilibrada, com maior participação dos modos ferroviário e hidroviário, aumentando a eficiência em termos econômicos, de consumo de energia e de sustentabilidade ambiental.

MATRIZ DE TRANSPORTES – ATUAL E FUTURA



MALHA VIÁRIA

RODOVIÁRIA

Km

JURISDIÇÃO	PAVIMENTADA	NÃO PAVIMENTADA	TOTAL
FEDERAL	63.034	13.462	76.496
ESTADUAL	123.862	119.002	242.864
MUNICIPAL	26.827	1.234.918	1.261.745
TOTAL	213.723	1.367.382	1.581.105

FERROVIÁRIA

- ▣ Malha Ferroviária Nacional 29.817 km

- ▣ Malha Ferroviária Federal Concedida 28.314 km
 - 12 concessões operadas por 5 grupos privados e 2 estatais

HIDROVIÁRIA INTERIOR

- ▣ 28.000 km de vias navegáveis interiores
- ▣ 14.000 km de novas vias com potencial de aproveitamento
- ▣ 25.000.000 de toneladas/ano transportadas
 - Granéis agrícolas e derivados, álcool, fertilizantes e materiais de construção (areia, cascalho)

PORTOS

- ▣ 50 portos – marítimos e fluviais
 - 26 administrados pelas Companhias Docas Federais e DNIT
 - 23 administrados por Estados e Municípios
 - 1 administrado pelo setor privado

MUDANÇA DA MATRIZ DE TRANSPORTES

Caminhos apontados pelo PNLT

- ▣ Consolidação da malha ferroviária com a implantação de mais 11.800 km, sendo 10.700 km em bitola larga. Esses novos trechos possibilitarão:
 - Servir às áreas de expansão da fronteira agrícola e de exploração mineral
 - Preparar o País para um iminente ciclo de crescimento econômico, atendendo ao aumento da demanda interna e propiciando articulação com os portos exportadores
- ▣ Transferência gradativa da carga geral das rodovias para ferrovias, hidrovias e cabotagem

Benefícios

- ▣ (produção de transporte de 850,9 para 1.510,4 bilhões de TKU)
- ▣ 38% de aumento da eficiência energética
- ▣ 41% de redução de consumo de combustível
- ▣ 32% de redução de emissão de CO₂
- ▣ 39% de redução de emissão de NO_x

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO – PAC

Investimentos públicos selecionados a partir do PNLT

- ▣ Projetos com potencial para gerar retorno econômico e social
- ▣ Sinergia entre projetos
- ▣ Recuperação da infraestrutura existente
- ▣ Novos projetos e conclusão de obras em andamento

Destaques

▣ Rodovias

- Duplicação de 3.000 km
- Pavimentação de 7.000 km
- Recuperação de 50.000 km
 - Conclusão até 2014

▣ Ferrovias

- Aumento da capacidade da malha, incorporando mais 12.000 km
 - Conclusão até 2010

▣ Hidrovias

- Construção de terminais fluviais
- Construção de eclusas

PLANO HIDROVIÁRIO ESTRATÉGICO – PHE

- ▣ Estudo das principais regiões hidrográficas com potencial de navegação, a partir do qual estrutura-se um instrumento organizado e abrangente objetivando:
 - Identificar obras de dragagem e de derrocamento
 - Priorizar obras de transposição de barragens
 - Estruturar terminais hidroviários
 - Definir marco institucional para o setor hidroviário, tendo em vista o uso múltiplo das águas (abastecimento humano, irrigação, geração de energia, recreação e lazer, saneamento e transporte)
- ▣ Trabalho participativo em articulação com outros órgãos de governo, sobretudo a Agência Nacional de Águas – ANA, e usuários

EMPREENDIMENTOS VIÁRIOS DE INTEGRAÇÃO COM OS PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL

BRASIL/GUIANA FRANCESA PONTE SOBRE O RIO OIAPOQUE

- ▣ Obra franco-brasileira iniciada em agosto/2009 e concluída em julho/2011
- ▣ Liga Saint-Georges de l'Oyapock a Oiapoque
- ▣ Características:
 - Extensão: 378 m
 - Largura da seção transversal: 13,7m
 - Comprimento tabuleiro estaiado: 345m
 - Vão principal: 245 m
 - Vãos de equilíbrio: 50 m
 - Passeio para pedestre: 2,52 m
 - Mureta lateral: 0,20 m
 - Custo: R\$ 62,1 milhões (compartilhado entre o Brasil e a França)



BRASIL/GUIANA FRANCESA PONTE SOBRE O RIO OIAPOQUE

- ❑ Agosto/2010: sagrou-se vencedora do certame licitatório a Empresa JM Terraplenagem e Construções Ltda para a construção do Acesso e das Instalações de Fronteira, do lado brasileiro
- ❑ Abril/2011: assinatura do contrato para início das obras
- ❑ Agosto/2011: rescisão contratual devido a problemas ambientais, de desapropriação, além de indefinições no Projeto Executivo
- ❑ O DNIT lançará novo processo de licitação
- ❑ Do lado francês acessos e instalações de fronteira estão prontos



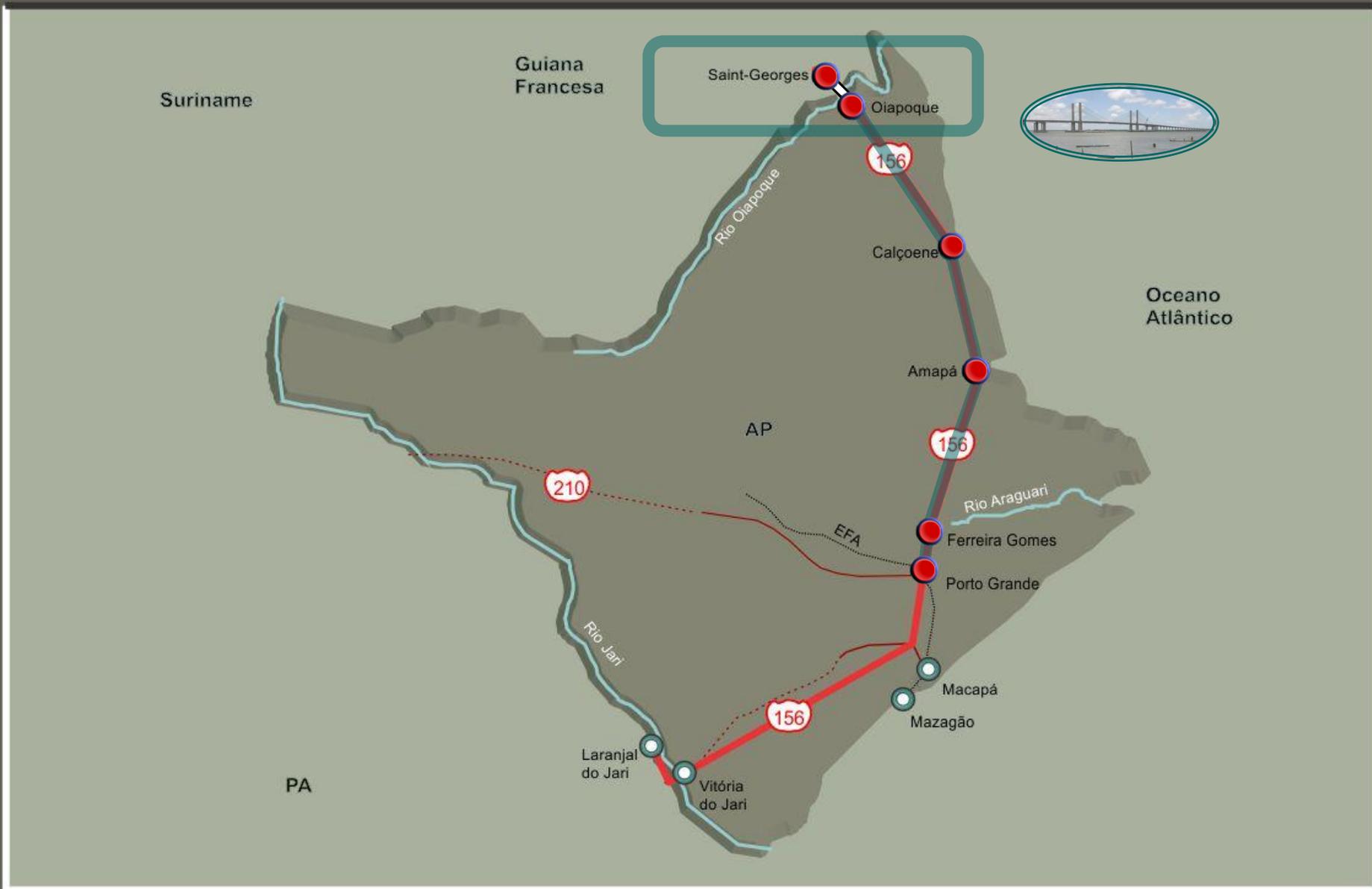




BRASIL/GUIANA FRANCESA PAVIMENTAÇÃO DA BR-156/AP TRECHO FERREIRA GOMES - OIAPOQUE

- ▣ Obra inserida no PAC
- ▣ Órgão executor: SETRAP-AP/DNIT
- ▣ Trecho a concluir:
 - Calçoene – Igarapé do Kaluf
 - Extensão: 168 km
 - Conclusão: final de 2014
 - Investimento pós-2010: R\$ 81 milhões
 - Obra dividida em 3 lotes de 56 km cada
 - Lotes 1 e 2: concluída a supressão vegetal
 - Lote 3: remoção da Aldeia Anauerá a ser concluída até março de 2012 para liberação das obras nesse lote



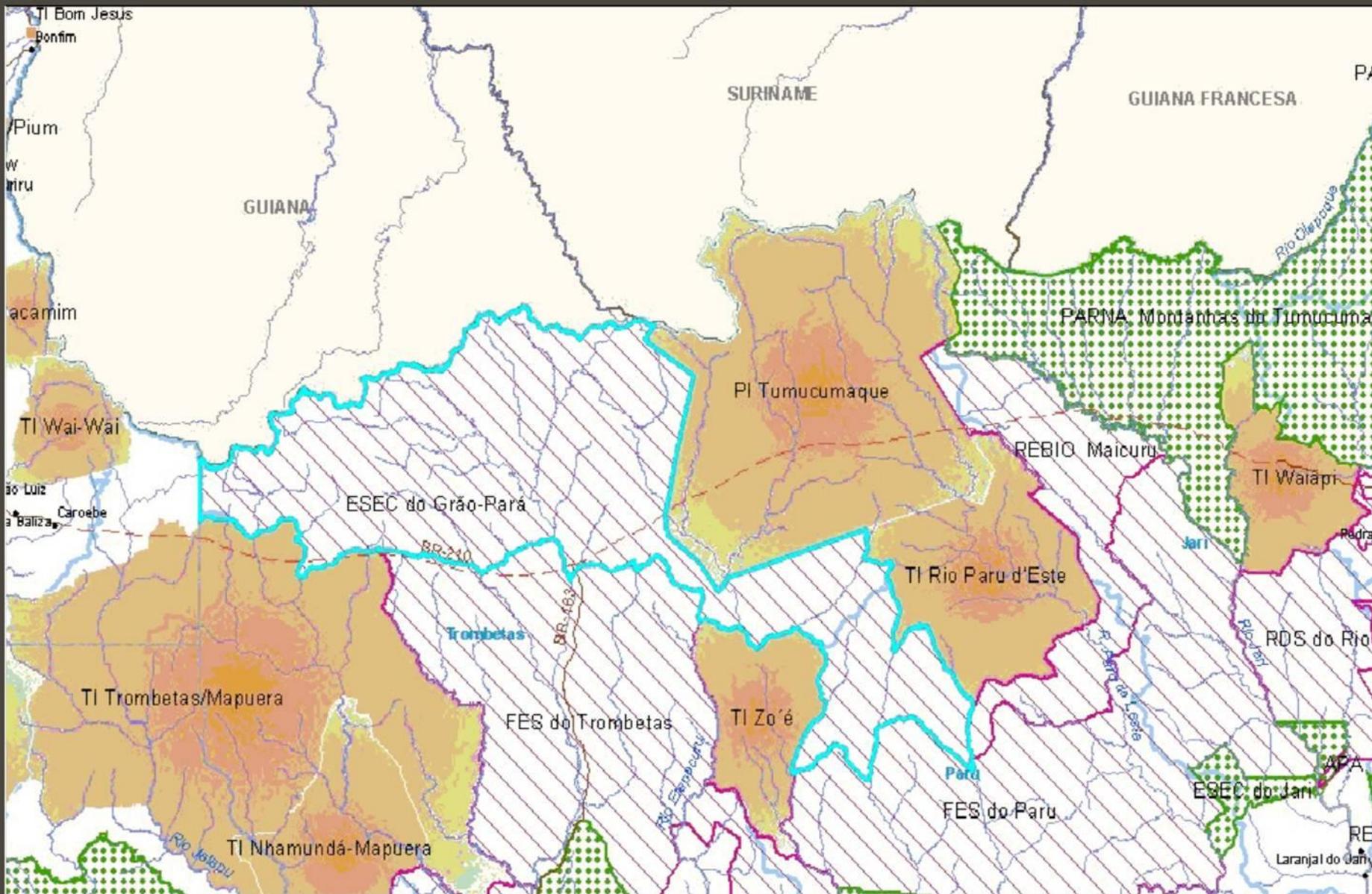


BRASIL/SURINAME CONEXÃO RODOVIÁRIA

- ▣ Fatores restritivos em território brasileiro:
 - Ambientais: Parque Nacional das Montanhas do Tumucumaque e Estação Ecológica do Grão-Pará
 - Jurídico/Legal: alteração da lei que define os pontos de passagem da BR-163
- ▣ A interligação física entre o Brasil e o Suriname viabiliza-se pela:
 - Guiana Francesa
 - BR-156/AP que se interliga à RN2 através da ponte sobre o Rio Oiapoque





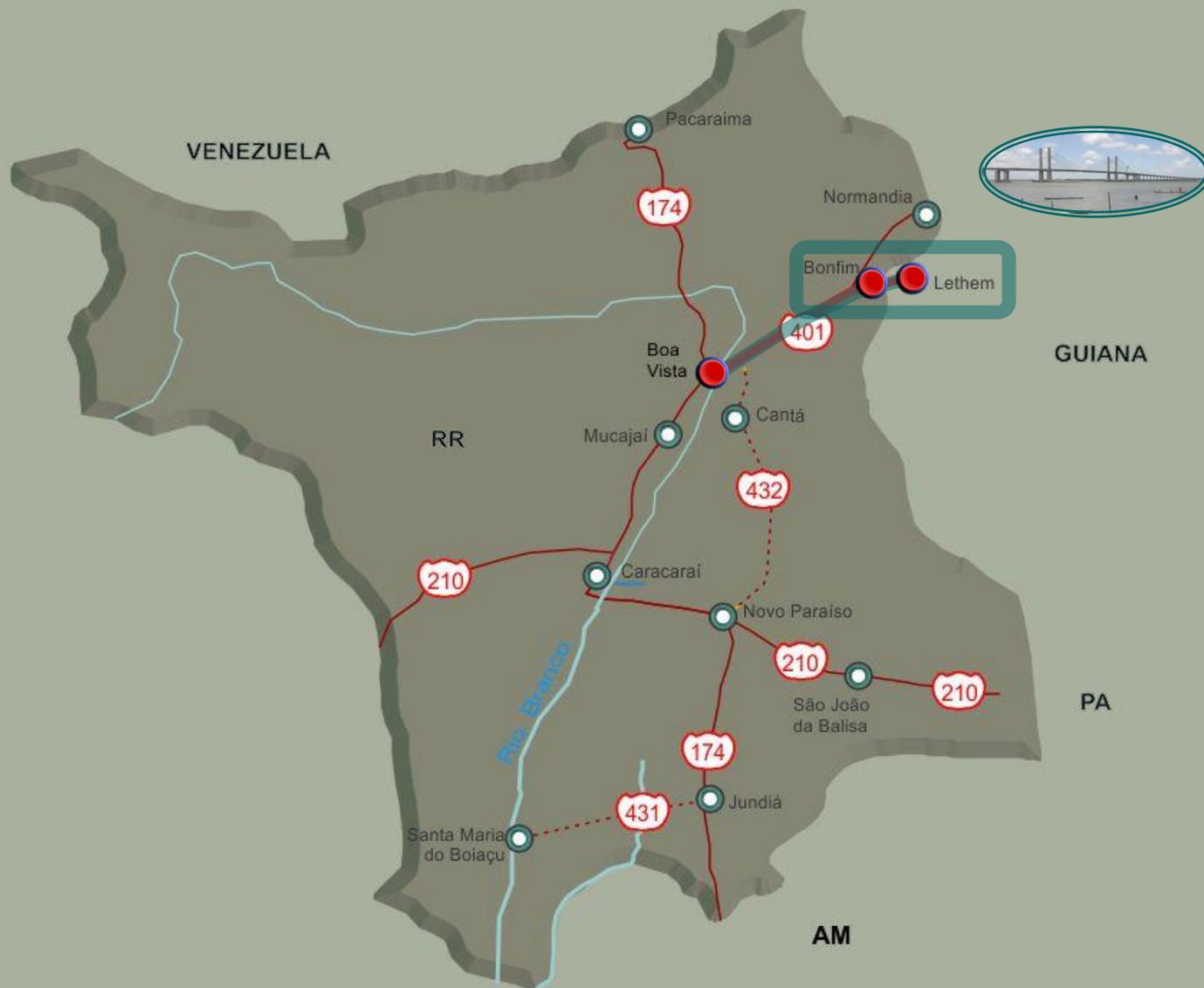


- ▣ A fronteira do Brasil com o Suriname tem uma extensão de 593 km
- ▣ Desse total, 97% é ocupado pelo Parque Nacional das Montanhas do Tumucumaque, com 3.867.000 hectares, maior parque nacional brasileiro
 - O relevo nessa região chega a 900 metros de altitude
- ▣ Do lado oeste há outro empecilho ambiental mais relevante do que o Parque do Tumucumaque
 - A unidade de conservação da Estação Ecológica do Grão-Pará, criada em 2006, localizada na região conhecida como Calha Norte, administrada pelo Governo do Estado do Pará
 - ▶ A maior unidade de proteção integral em florestas tropicais do mundo, com 4,2 milhões de hectares
 - ▶ Visita pública proibida

BRASIL/GUIANA PONTE SOBRE O RIO TACUTU

- ▣ Liga as cidades de Bonfim-RR e Lethem, inaugurada em 14/09/2009
- ▣ Características:
 - Construção em balanços sucessivos
 - Extensão: 230 m
 - Largura: 14,80 m
 - Viaduto de inversão de mão
 - Custo total: R\$ 13 milhões, a cargo do governo brasileiro
- ▣ Ponte habilitada ao tráfego internacional





PONTE SOBRE O RIO TACUTU



BRASIL/GUIANA RODOVIA EM TERRITÓRIO GUIANENSE

- ❑ O Governo Brasileiro está analisando as possibilidades de financiar a construção da estrada Lethem-Linden, com 432 km de extensão
- ❑ Estima-se que serão necessários recursos da ordem de US\$ 270 milhões, para pavimento em Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ) com 5 cm e Tratamento Superficial Simples no acostamento
- ❑ O trecho de 100 km entre Linden e Georgetown está pavimentado

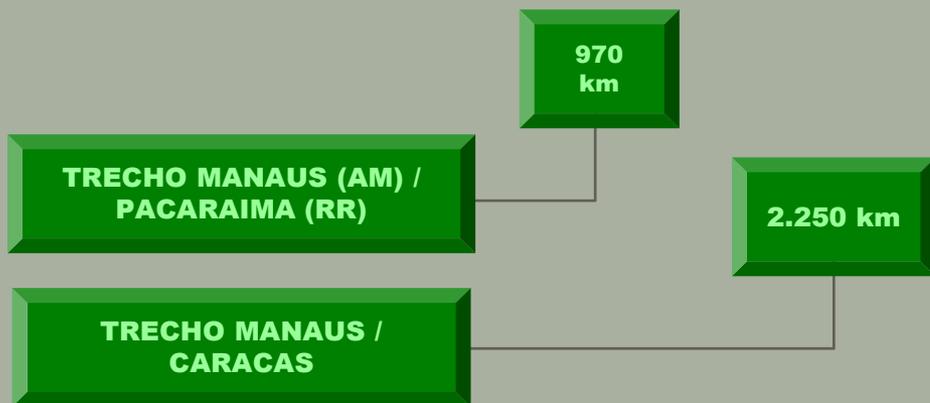


RODOVIA LETHEM-LINDEN- GEORGETOWN



BRASIL/VENEZUELA 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 Huayrén, pela BR-174/RR
- Em execução obras de manutenção e recuperação nos trechos críticos da BR-174/RR/AM



BRASIL/VENEZUELA RODOVIA MANAUS/CARACAS

▣ Situação da rodovia no Estado do Amazonas:

- Lote único, km 883,8 – 991,1
 - Empresa: Delta Construções S/A
 - Tipo de Intervenção: Restauração e manutenção
 - Serviços em andamento
 - Extensão: 107,30 km
 - Valor da obra: R\$ 97,9 milhões
 - Data de conclusão: 27/09/2014



BRASIL/VENEZUELA RODOVIA MANAUS/CARACAS

▣ Situação da rodovia no Estado do Amazonas:

- Lote único, km 991,30 – km 1.138,50
 - ▶ Empresa: Delta Construções S/A
 - ▶ Tipo de Intervenção: Restauração e manutenção
 - ▶ Extensão: 147,20 km
 - ▶ Valor da obra: R\$ 110,3 milhões
 - ▶ Data de conclusão: 10/05/2015



BRASIL/VENEZUELA RODOVIA MANAUS/CARACAS

▣ Situação da rodovia no Estado do Amazonas:

- Lote 1.2 km 0,00 – km 102,89
 - ▶ Empresa: Delta Construções S/A
 - ▶ Tipo de Intervenção: Restauração e manutenção
 - ▶ Extensão: 102,89 km
 - ▶ Valor da obra: R\$ 117,1 milhões
 - ▶ Data de conclusão: 30/11/201100



BRASIL/VENEZUELA RODOVIA MANAUS/CARACAS

▣ Situação da rodovia no Estado do Amazonas:

- Lote único, segmento km 991,30 – km 1.138,50
 - ▶ Empresa: Delta Construções S/A
 - ▶ Tipo de Intervenção: Restauração e manutenção
 - ▶ Extensão: 147,20 km
 - ▶ Valor da obra: R\$ 110,3 milhões
 - ▶ Data de conclusão: 10/05/2015



BRASIL/VENEZUELA RODOVIA MANAUS/CARACAS

- ▣ Situação da rodovia no Estado de Roraima:
- ▣ Serviços em ritmo lento devido às intempéries
 - Extensão a ser recuperada:
 - 369 km
 - Empresas: Delta, Via, CSC e CMT





VENEZUELA

TRINIDAD E TOBAGO

Oceano Atlântico

COLÔMBIA

Sta. Helena
Marco BV-8

174

174

174

174

Boa Vista

RR

Caracará

AM

Manaus

PA

SURINAME

GUIANA FRANCESA

GUIANA

AP

Rio Japurá

Rio Negro

Rio Branco

Rio Solimões

Rio Purus

Rio Madeira

Rio

Rio Amazonas

Rio Tapajós

Rio

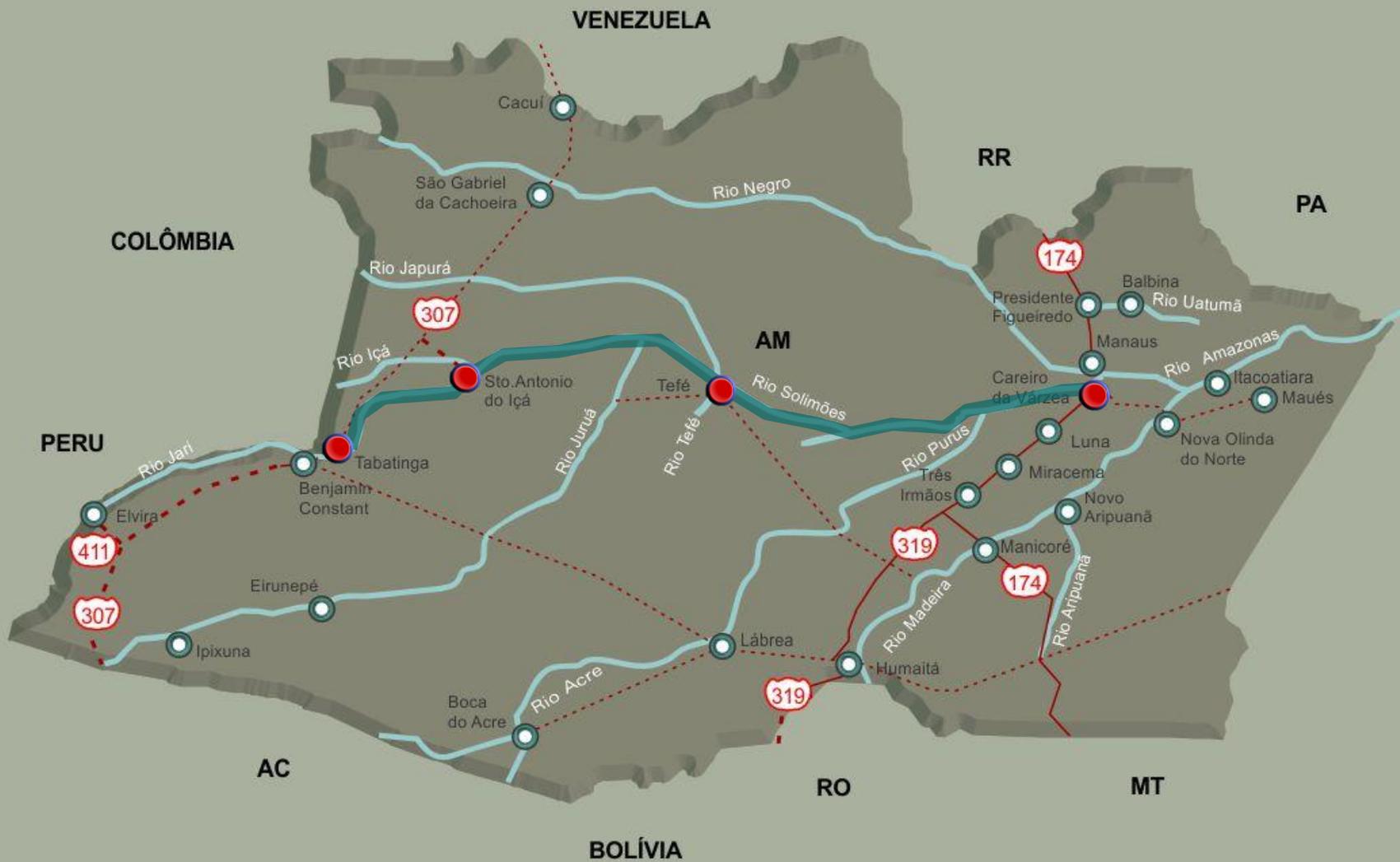
Rio Juruá

Rio

BRASIL/COLÔMBIA RIO SOLIMÕES

- A interconexão com a Colômbia dá-se por via fluvial:
 - A partir de Manaus pelo rio Solimões até a fronteira, em Tabatinga
 - Entre Manaus e Tabatinga a distância é de 1.600 km
 - Nesse percurso, o rio Solimões é plenamente navegável, apresentando calados com as seguintes variações:
 - ▶ 8 m no verão; e
 - ▶ 7 m em 90% do ano

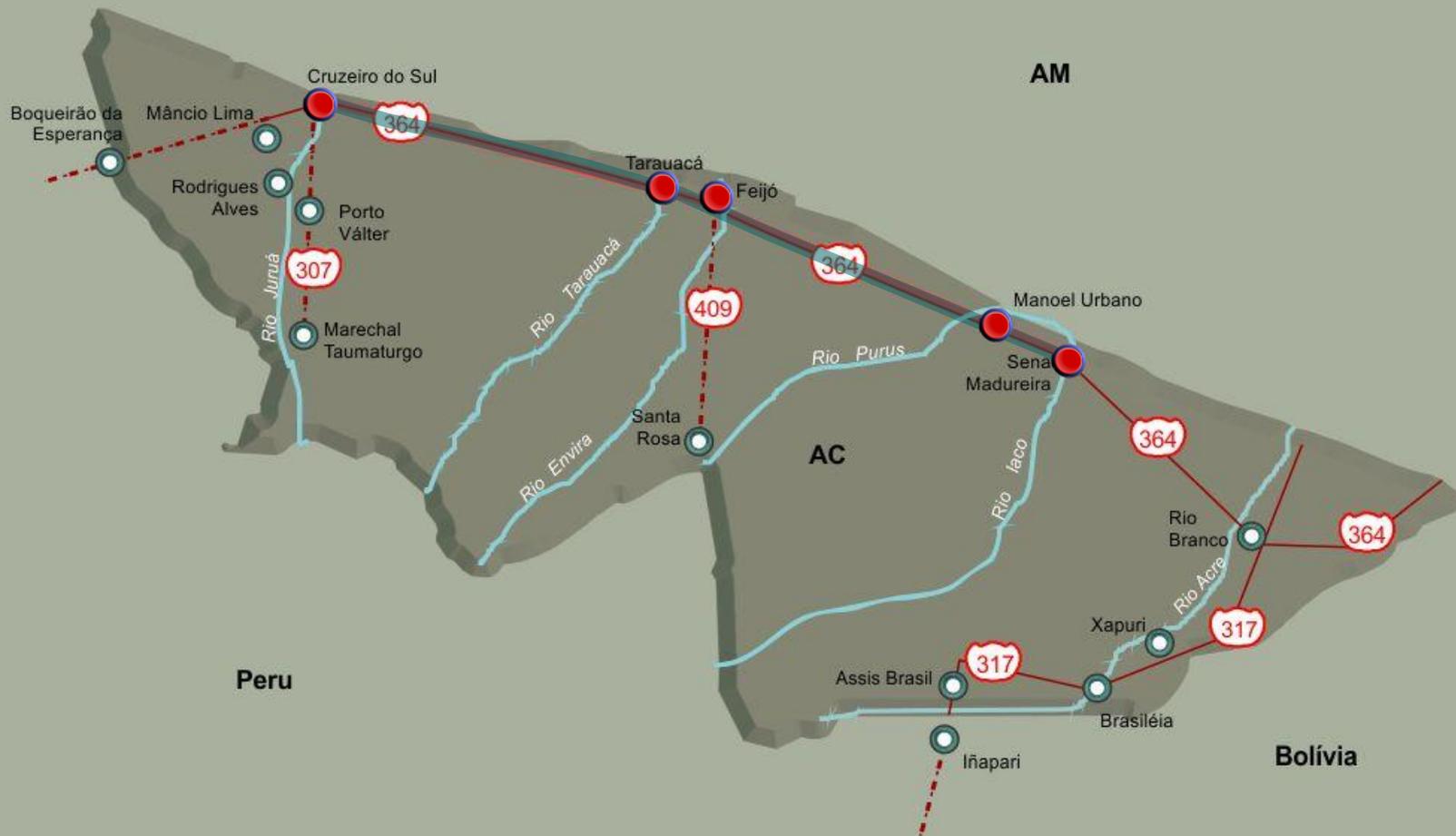




BRASIL/PERU BR-364/AC

- ❑ Projeto estruturante e indutor do desenvolvimento de áreas de expansão da fronteira agrícola e mineral (IDF) e redutor de desigualdades regionais em áreas deprimidas (RDR).
- ❑ Em andamento a construção e pavimentação de 349 km entre Sena Madureira e Cruzeiro do Sul, com investimentos de R\$ 859 milhões
- ❑ Obras conveniadas com o Governo do Estado do Acre, contempladas no PAC
- ❑ Conclusão prevista para o final de 2012

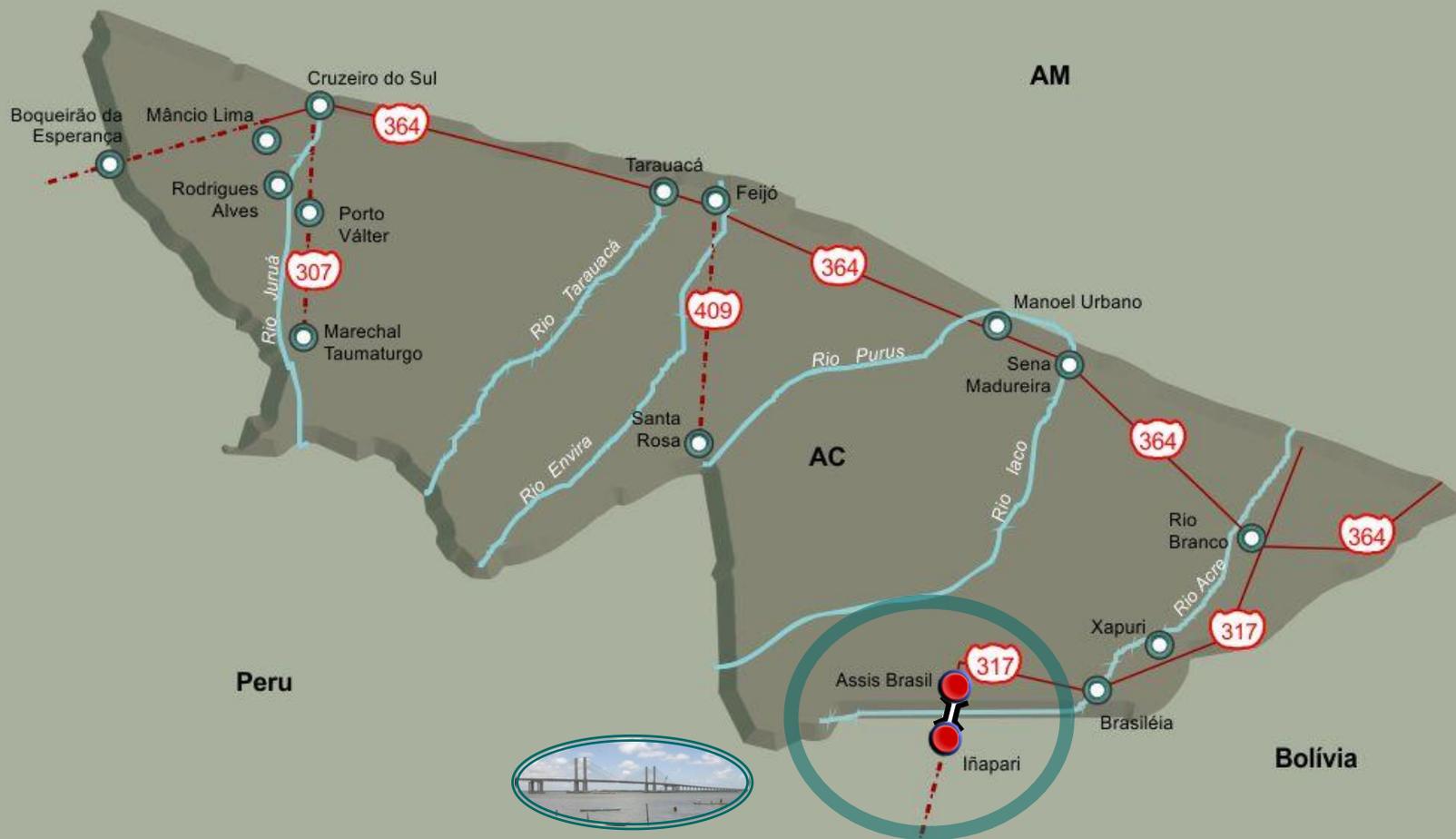




BRASIL/PERU PONTE SOBRE O RIO ACRE

- ▣ Brasil e Peru compartilham 2.822 km de fronteira
- ▣ A interconexão de suas respectivas redes rodoviárias dá-se apenas em um ponto comum:
 - Assis Brasil (pela BR-317/AC) e Iñapari (Departamento de Madre de Dios)
- ▣ Nesse local foi construída uma ponte internacional sobre o rio Acre, com 240 metros de extensão, inaugurada em 21 de janeiro de 2006
 - Principal elo da “*Carretera Interoceánica del Sur*”, ligando os portos de Ilo e Matarani ao de Santos





PONTE SOBRE O RIO ACRE



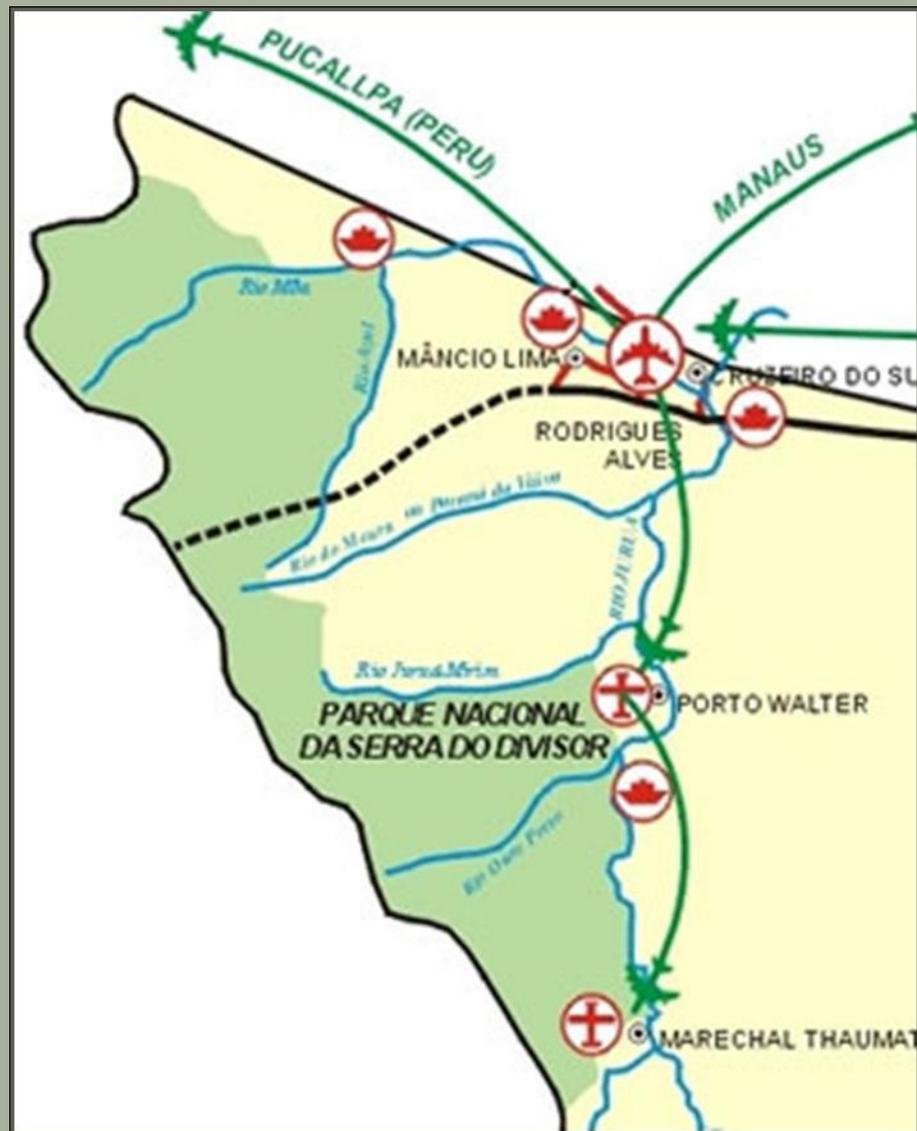
BRASIL/PERU CONEXÃO CRUZEIRO DO SUL/PUCALLPA

- ❑ O acesso do município acreano de Cruzeiro do Sul a Pucallpa, na República do Peru, dá-se apenas por via aérea (táxi aéreo)
- ❑ De Cruzeiro do Sul ao município fronteiriço de Boqueirão da Esperança, o trecho de cerca de 130 km está apenas planejado
- ❑ Nessa região está localizado o Parque Nacional da Serra do Divisor, para proteger os seus ecossistemas e a sua biodiversidade, abrangendo terras dos municípios de Mâncio Lima e Cruzeiro do Sul
- ❑ De Boqueirão da Esperança até Pucallpa são mais 140 km de extensão, sem infraestrutura viária
- ❑ Tema em discussão



PARQUE NACIONAL DA SERRA DO DIVISOR

- Considerado local de maior diversidade da Amazônica
- Abriga espécies endêmicas vegetais e animais e há registros de fósseis
- Divisor natural das águas das bacias hidrográficas do Rio Juruá e do Rio Ucayali
- Sua área de 840.955 (ha) está preservada graças às dificuldades de acesso impostas pela peculiaridade da região



TRAJETO DA PRETENDIDA CONEXÃO RODOVIÁRIA



LEGENDA	
	Trecho planejado
	Trecho a ser construído

- ❑ No lado peruano a planejada interconexão rodoviária afeta diretamente as áreas da Zona da Reserva da *Sierra del Divisor*, da Reserva Territorial Isconahua, com áreas naturais protegidas.
- ❑ A nova estrada pertence à Ruta Nacional PE-18C
- ❑ Sua trajetória é a seguinte:
 - Entroncamento PE 5N – Neshuya – Campoverde
 - Pucallpa – Abujao – Fronteira com o Brasil
- ❑ Para a consecução desse empreendimento binacional seria necessário:
 - Realizar detalhado EVTEA;
 - Estudar e avaliar as alternativas de solução de engenharia da via
 - Viabilizar recursos financeiros;
 - Contar com a participação da sociedade civil, dos governos regionais e estadual

BRASIL/PERU

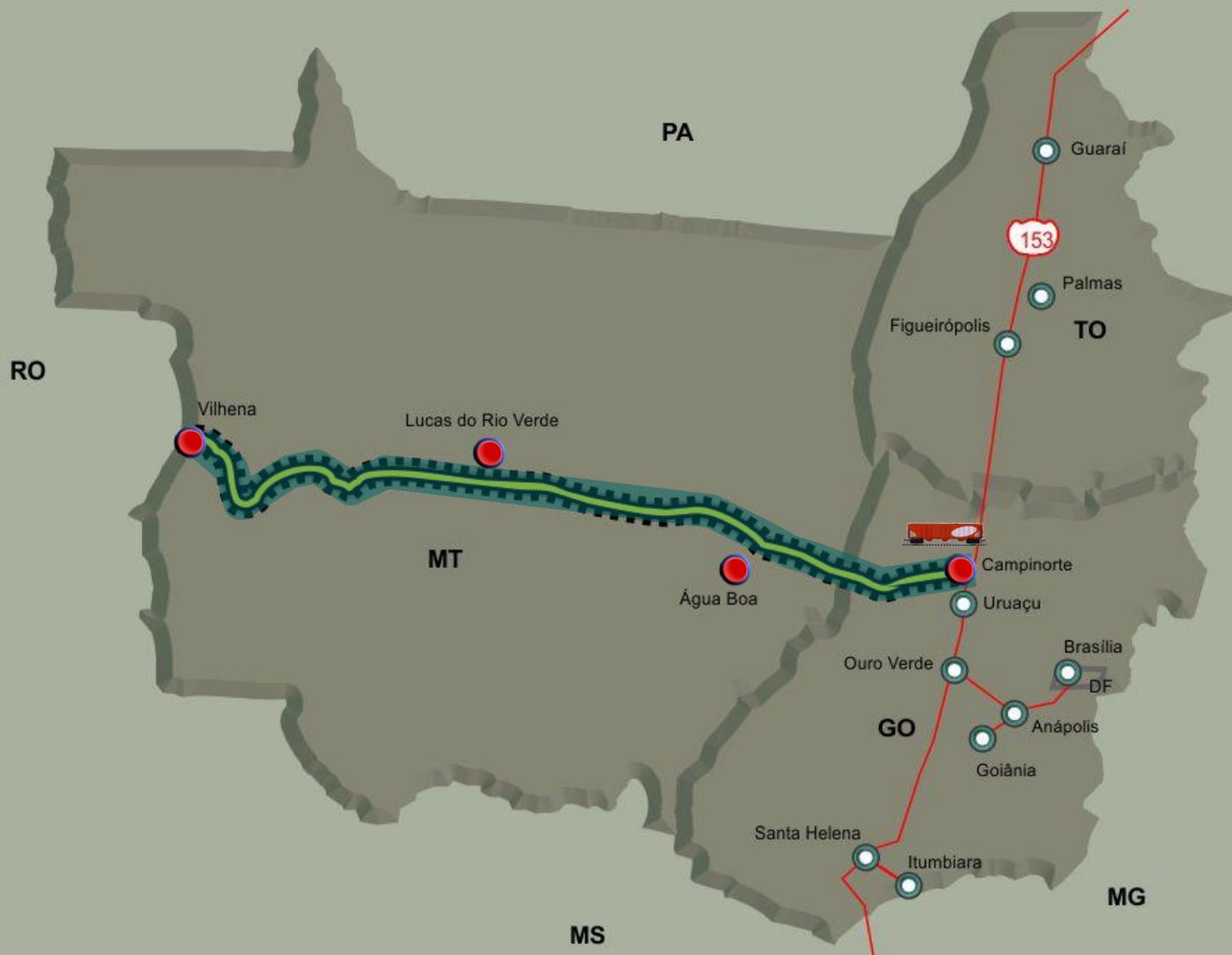
FERROVIA TRANSCONTINENTAL

- Em 19/03/2008 o Governo do Peru declarou a ferrovia Transcontinental de necessidade pública e de interesse nacional
- Decreto peruano de 2009 estabelece prazos para a elaboração dos estudos técnicos, a promoção e a supervisão da concessão do projeto ferroviário
- Sua construção objetiva transportar a soja brasileira até a província de Paíta e, no sentido contrário, o cobre e o fosfato, desde o Porto de Bayóvar, em Sechura
- Custo aproximado de US\$ 10,5 bilhões
- A construção da ferrovia, no Peru, com cerca de 1.600 km, será executada pelo setor privado e a ele concedida por 60 anos



- Em território brasileiro o percurso de 4.400 km da ferrovia Transcontinental (EF-354) compreenderá:
 - Porto de Açu, em Macaé/RJ
 - Muriaé, Ipatinga e Paracatu/MG
 - Brasília, DF
 - Uruaçu, Campinorte/GO
 - Cocalinho, Ribeirão Castanheira e Lucas do Rio Verde/MT
 - Vilhena e Porto Velho/RO
 - Rio Branco, Cruzeiro do Sul e Boqueirão da Esperança/AC

- ▣ A EF-354, Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), parte integrante da futura Transcontinental, consta do PAC
- ▣ Órgão executor: VALEC
- ▣ Investimento: R\$ 6,4 bilhões
- ▣ A FICO terá sua implantação em três etapas:
 - 1ª Etapa: Campinorte (GO) – Água Boa (MT)
 - Extensão: 383 km
 - Início das obras: primeiro semestre de 2012
 - 2ª Etapa: Água Boa (MT) – Lucas do Rio Verde (MT)
 - Extensão: 518 km
 - Fase de elaboração de projetos
 - 3ª Etapa: Lucas do Rio Verde (MT) – Vilhena (RO)
 - Extensão: 729 km
 - Estudos não iniciados





Oceano Atlântico

BRASIL/PERU – VIA INTEROCEÂNCIA

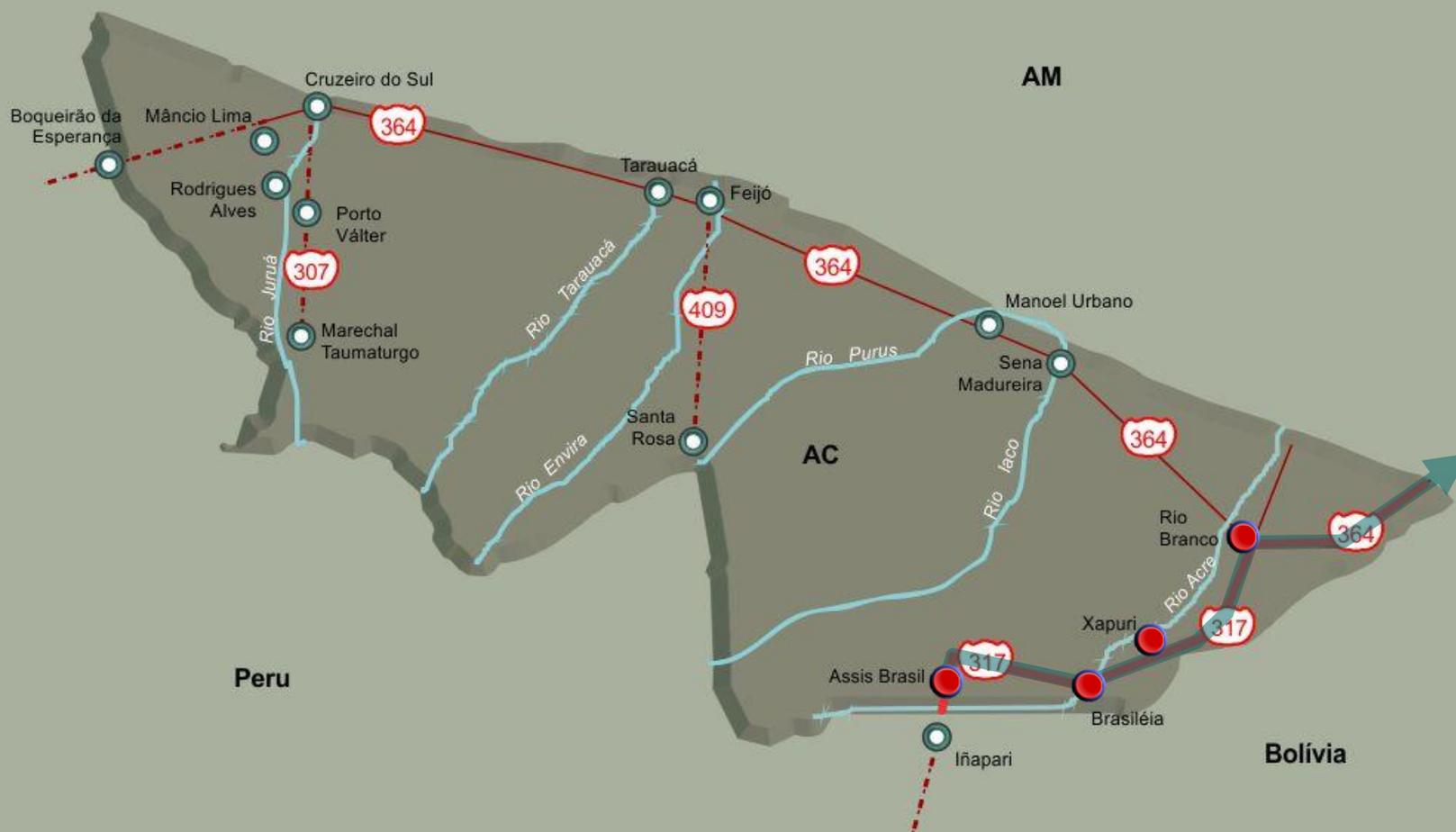
▣ Méritos do empreendimento:

- Estímulo às potencialidades que vinculam Brasil e Peru;
- Adensamento das relações bilaterais
- Prosperidade dos respectivos sistemas de transportes
- Aproximação de nossos povos e culturas
- Incentivo às exportações brasileiras para os crescentes mercados asiáticos, através dos portos peruanos de Ilo, Matarani e San Juan, ou dos países da Ásia à costa Atlântica
- Estímulo à internacionalização de micro e pequenas empresas na região
- Promoção do turismo e do comércio fronteiriço
- Geração de empregos



- ▣ A denominada Via Interoceânica ou “Carretera Interoceánica del Sur” tem cerca de 5.000 km de extensão
- ▣ Em território brasileiro a Via percorre cerca de 4.000 km pelos Estados do Acre, Rondônia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e São Paulo
- ▣ Em território peruano são mais 1.400 km abrangendo os seguintes segmentos:
 - Iñapari, Inambari, Cuzco, abancay, Nazca, até o Porto de San Juan (1.400 km)
 - Iñapari, Inambari, Juliaca, Arequipa, até o Porto de Matarani (1.500 km)
 - Iñapari, Inambari, Puno, Moquegua, até o Porto de Ilo (1.500 km)

Trajetória de Assis Brasil (AC) a Santos (SP)



- ▣ Situação das Rodovias no Estado do Acre:
 - BR-317/AC Entroncamento BR-364 - Assis Brasil
 - ▶ Pista em boas condições de trafegabilidade
 - ▶ Extensão: 337 km
 - BR-364/AC Entroncamento BR-317/AC – Divisa AC/RO
 - ▶ Extensão: 99 km
 - ▶ Obras de manutenção e restauração



- ▣ Em Rondônia seu trajeto prossegue pela BR-364/RO
- ▣ A partir de Abunã, a travessia sobre o Rio Madeira é feita por balsa, rumo a Porto Velho e daí até Vilhena, na Divisa com o Estado de Mato Grosso
 - A construção da ponte sobre o Rio Madeira foi inserida no PAC
 - ▶ Extensão: 1,2 km
 - ▶ Investimento: R\$ 190 milhões
 - ▶ Início da obra: previsto para setembro/2012
 - ▶ Conclusão: primeiro semestre de 2015

- BR-364/RO: Divisa RO/AC – Porto Velho
 - ▶ Extensão: 376 km
 - ▶ Obras de conservação em andamento

- BR-364/RO: Porto Velho – Divisa RO/MT
 - ▶ Extensão: 715 km
 - ▶ Pavimento em condições regulares
 - ▶ Trecho em obras de manutenção

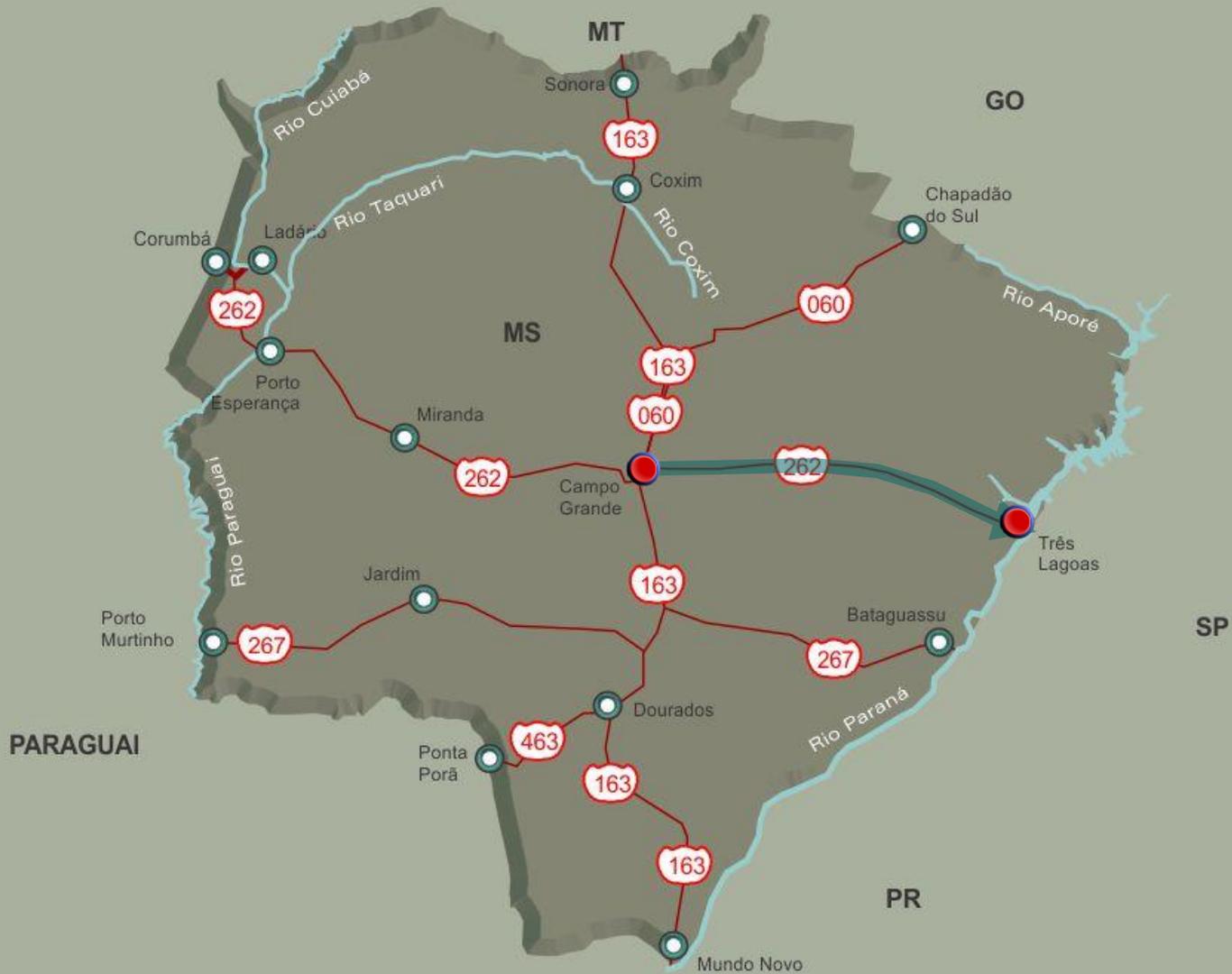


- BR-174/MT: Divisa RO/MT – Cáceres
 - ▶ Extensão: 1.206 km
 - ▶ Segmento em condições regulares
 - ▶ CREMA

- BR-070/MT: Cáceres – Cuiabá
 - ▶ Extensão: 212 km
 - ▶ Segmento em boas condições
 - ▶ Serviços de conservação/recuperação em andamento
 - ▶ CREMA

- BR-364/MT: Cuiabá – Entroncamento com a BR-163
 - ▶ Extensão: 233 km
 - ▶ Trecho em boas condições, com intenso volume de veículos pesados
 - ▶ Contrato de restauração em andamento
 - ▶ CREMA

- BR-163/MT: Entroncamento com a BR-364 – Divisa MT/MS
 - ▶ Extensão: 119 km
 - ▶ Trecho em condições regulares
 - ▶ Obras de conservação em andamento
 - ▶ CREMA



- BR-163/MS: Divisa MT/MS – Campo Grande
 - ▶ Extensão: 379,5 km
 - ▶ Pista em boas condições
 - ▶ CREMA
- BR-262/MS: Campo Grande – Divisa MS/SP
 - ▶ Extensão: 326 km
 - ▶ Pista em boas condições
 - ▶ Contrato de restauração em vigor
 - ▶ CREMA



Percurso no estado de São Paulo

- SP-300 Entroncamento com a SP-209/Andradina/Castilho/Divisa com Mato Grosso do Sul (Rodovia Marechal Rondon), em boa condição de trafegabilidade. Rodovia pedagiada concedida em 2008 por um prazo de 25 anos
- SP-209 Botucatu (Rodovia João Hipólito Martins), em boa condição de trafegabilidade, cuja manutenção está a cargo do DER-SP
- SP-280 São Paulo/Entroncamento com a SP-209, próximo a Botucatu (Rodovia Castelo Branco), em boa condição de trafegabilidade. Rodovia pedagiada, concedida em 1997 por um prazo de 25 anos
- SP-150 São Paulo/Santos (Via Anchieta) e SP-160 Rodovia dos Imigrantes, em boa condição de trafegabilidade. Rodovia pedagiada, concedida em 1997 por um prazo de 25 anos.

BRASIL/BOLÍVIA PONTE SOBRE O RIO MAMORÉ

- ▣ A futura ponte ligará as cidades de Guajará-Mirim (BR-425/RO) e Guayaramerín
- ▣ Características:
 - Extensão: 1.230 metros
 - Acesso do lado brasileiro: 11,7 km
 - Custo estimado: R\$ 120 milhões, a cargo do governo brasileiro (somente a ponte)
 - Projeto Básico: concluído
 - Projeto Executivo: em revisão pelo DNIT
 - LP: emitida em 08/04/2010
 - EIA/RIMA: concluído



BRASIL/BOLÍVIA PONTE SOBRE O RIO MAMORÉ

- ▣ Empresa responsável pelo EIA / RIMA / /PBA e estudos florestais:
 - PROGAIA Engenharia e Meio Ambiente
 - Valor total: R\$ 1.637.553,72
- ▣ Empresa responsável pela elaboração do Projeto Básico e Executivo de Engenharia para as obras da ponte internacional, do acesso brasileiro e complexos de fronteira:
 - JDS – Engenharia e Consultoria LTDA
 - Valor total: R\$ 6.141.797,82

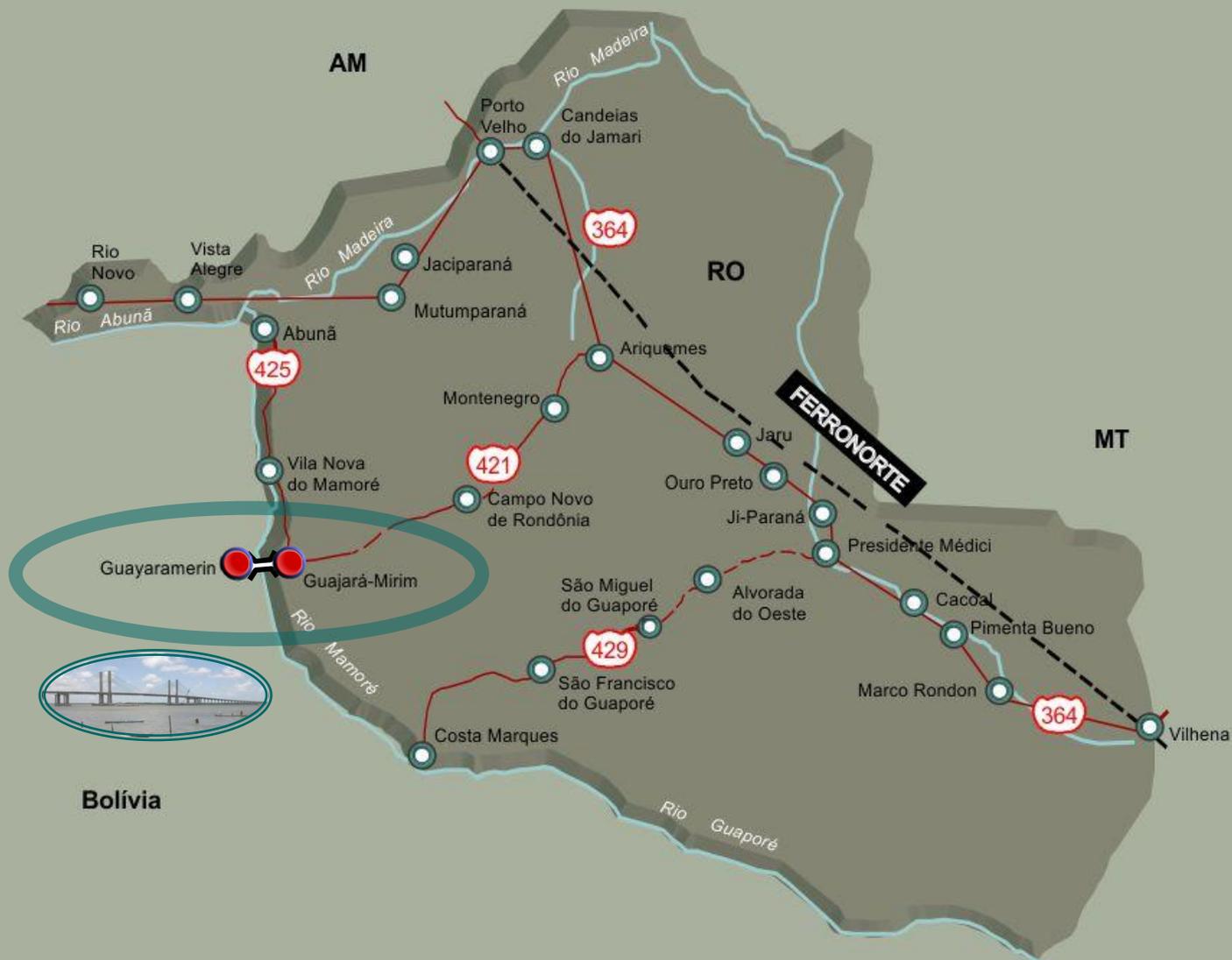


BRASIL/BOLÍVIA PONTE SOBRE O RIO MAMORÉ

Restrições:

- O Projeto Básico da JDS estimou o valor da obra em R\$ 320 milhões, excedendo o orçamento autorizado (R\$ 120 milhões)
- O DNIT está discutindo com a JDS a reformulação do Projeto Básico, com adoção de solução de engenharia mais em conta do que a originalmente prevista, para reduzir o seu custo em até 50%
 - Ponte extradorso ou concreto protendido, em vez de estaiada
- Reduzir o custo de instalação da aduana de R\$ 46 milhões para R\$ 25 milhões.

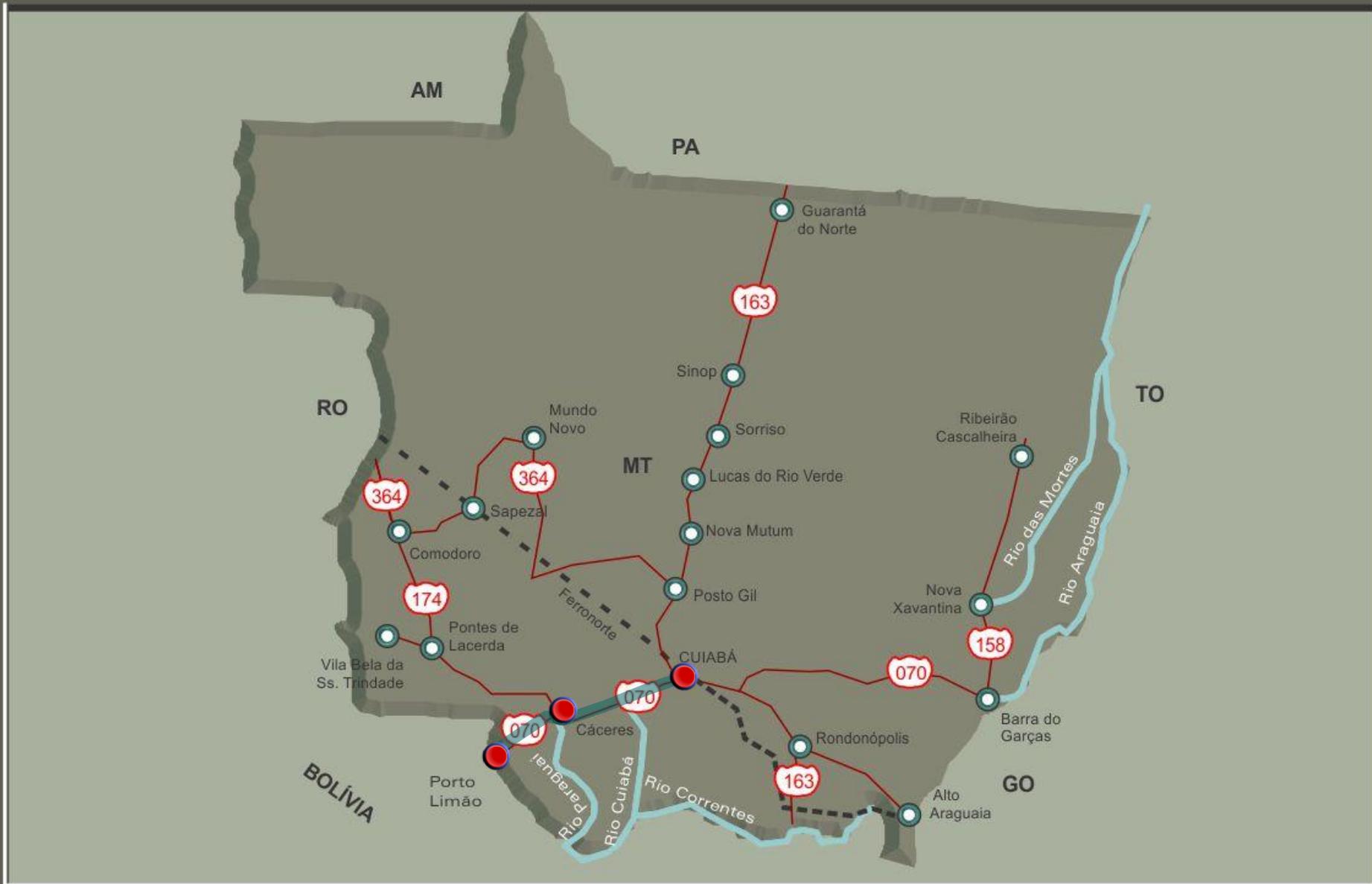




BRASIL/BOLÍVIA BR-070/MT

- ▣ Outra alternativa de ligação com a Bolívia dá-se através da BR-070/MT, corredor Cuiabá/Cáceres/San Matías
- ▣ Realizados serviços de manutenção e conservação no trecho entre Cuiabá e Porto Limão, na fronteira
 - Custo: R\$ 28 milhões
- ▣ A empresa contratada responsabilizou-se também pela conservação da faixa de domínio e por sua manutenção até novembro de 2011.





BRASIL/PARAGUAI 2ª PONTE INTERNACIONAL SOBRE O RIO PARANÁ

- ▣ Projeto político-econômico, essencial ao desenvolvimento sustentável da integração física entre Brasil e Paraguai, que visa:
 - Melhorar o atendimento às comunidades residentes na região fronteira;
 - Mitigar o tráfego na Ponte da Amizade, que une as cidades de Foz do Iguaçu e Ciudad del Este;
 - Desviar o tráfego de caminhões da cidade de Foz do Iguaçu;
 - Segregar a via (BR-277/PR) até o ponto de controle de fronteira; e
 - Aperfeiçoar a fiscalização.

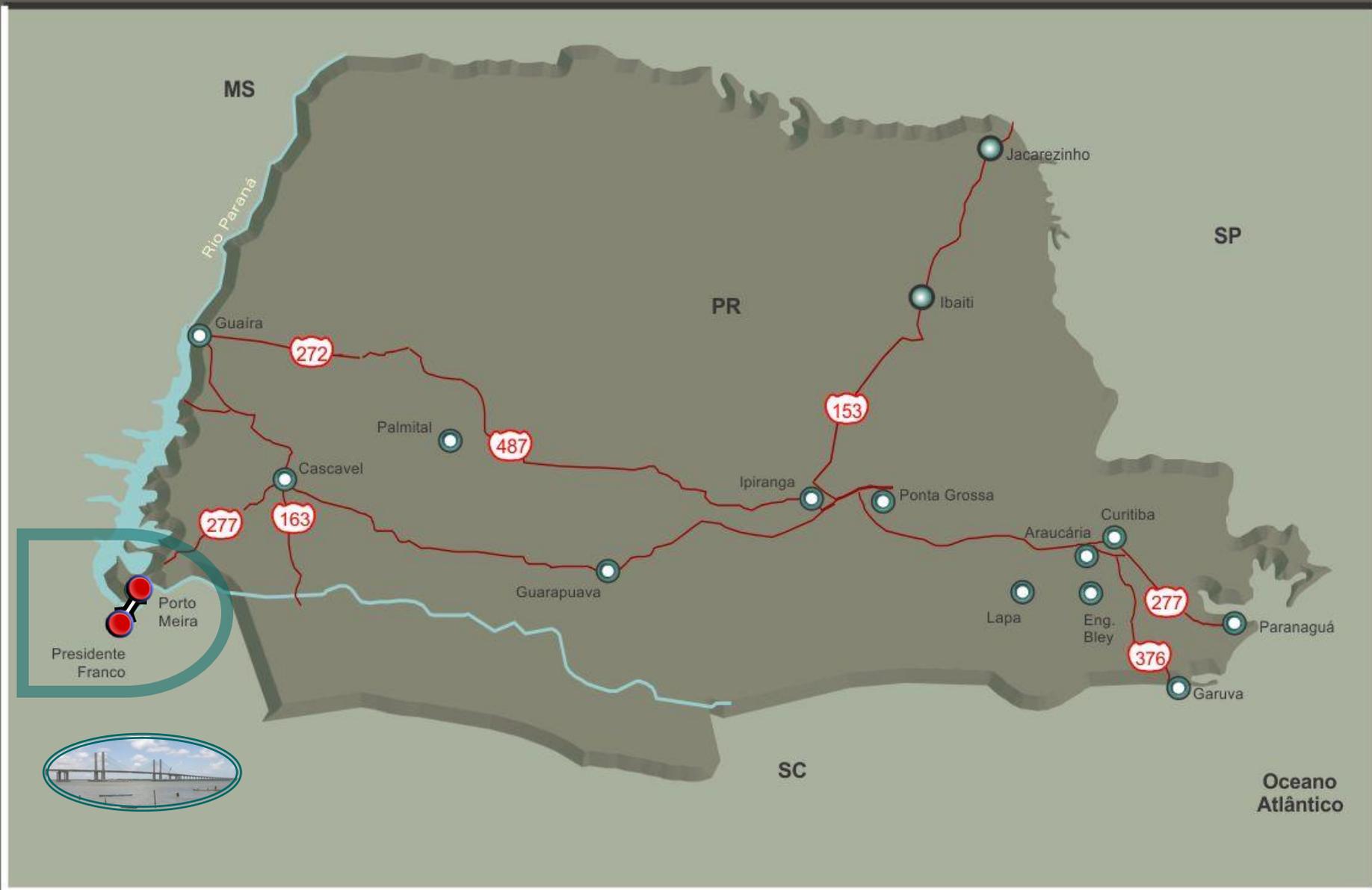






PORTO MEIRA

PRESIDENTE FRANCO



▣ Dados da ponte:

- Estaiada, com tabuleiro em concreto;
- Extensão de 760 metros;
- Duas pistas de rolamento com 3,60 metros;
- Dois acostamentos de 3 metros;
- Vão de aproximadamente 360 metros;
- Duas torres com 136 metros de altura;
- Largura de 19,80 metros;
- Leito carroçável com 13,2 metros;
- Cota para a navegação de 50 metros em relação à maior cheia registrada na região

- ▣ Obra inserida no PAC
- ▣ Projetos Básico e Executivo em análise
- ▣ Empresa Vencedora da licitação:
 - VETEC Engenharia Ltda.
 - Valor Global: R\$ 3,2 milhões

EIA/RIMA

- ▣ Empresa Vencedora da licitação:
 - PROGAIA Engenharia e Meio Ambiente
 - Valor Global: R\$ 1 milhão
 - EIA/RIMA aprovado em julho/2011

BRASIL ARGENTINA

Novas Travessias sobre o Rio Uruguai (Itaqui/Alvear, Porto Mauá/Alba Posse e Porto Xavier/San Javier)

- ▣ Concorrência Binacional nº 2/2009:
 - Segundo chamado em 15/12/2009, para contratação do Estudo de Viabilidade de um Programa de Investimentos para Otimizar a Conectividade entre os dois países
- ▣ Licitação: Consórcio pré-adjudicado IATASA-ATEC-GRIMAUX-BALLCONS
- ▣ Custo: US\$ 500 mil compartilhado entre os dois países
- ▣ Prazo: 230 dias
- ▣ Em fase adjudicação
- ▣ Início: final de 2011



BRASIL ARGENTINA

Interconexão da BR-282/SC com a Ruta 14-Província de Misiones

- A BR-282/SC é considerada a espinha dorsal de Santa Catarina, ligando as regiões produtoras do Estado aos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Laguna
- Via de escoamento das grandes agroindústrias do País e dos principais produtos agrícolas
- Obra concluída
 - ▮ Construção e pavimentação de 133 km no segmento:
 - ▶ Lages/Campos Novos/São Miguel d'Oeste/Paraíso





- ▣ Em Paraíso, na fronteira com a Argentina, vai se conectar à Ruta Nacional 14 e, mais adiante, à Ruta Provincial 27
 - Há necessidade de construção de uma nova ponte sobre o Rio Peperi-Guaçu em substituição a que hoje existe no local
 - Na Argentina as obras de construção de um trecho de 43,3 km na Província de Misiones estão em andamento
- ▣ Em 31 de janeiro de 2011, Brasil e Argentina assinaram um Acordo para viabilizar a construção da referida ponte
- ▣ Acordo em tramitação no Congresso Nacional

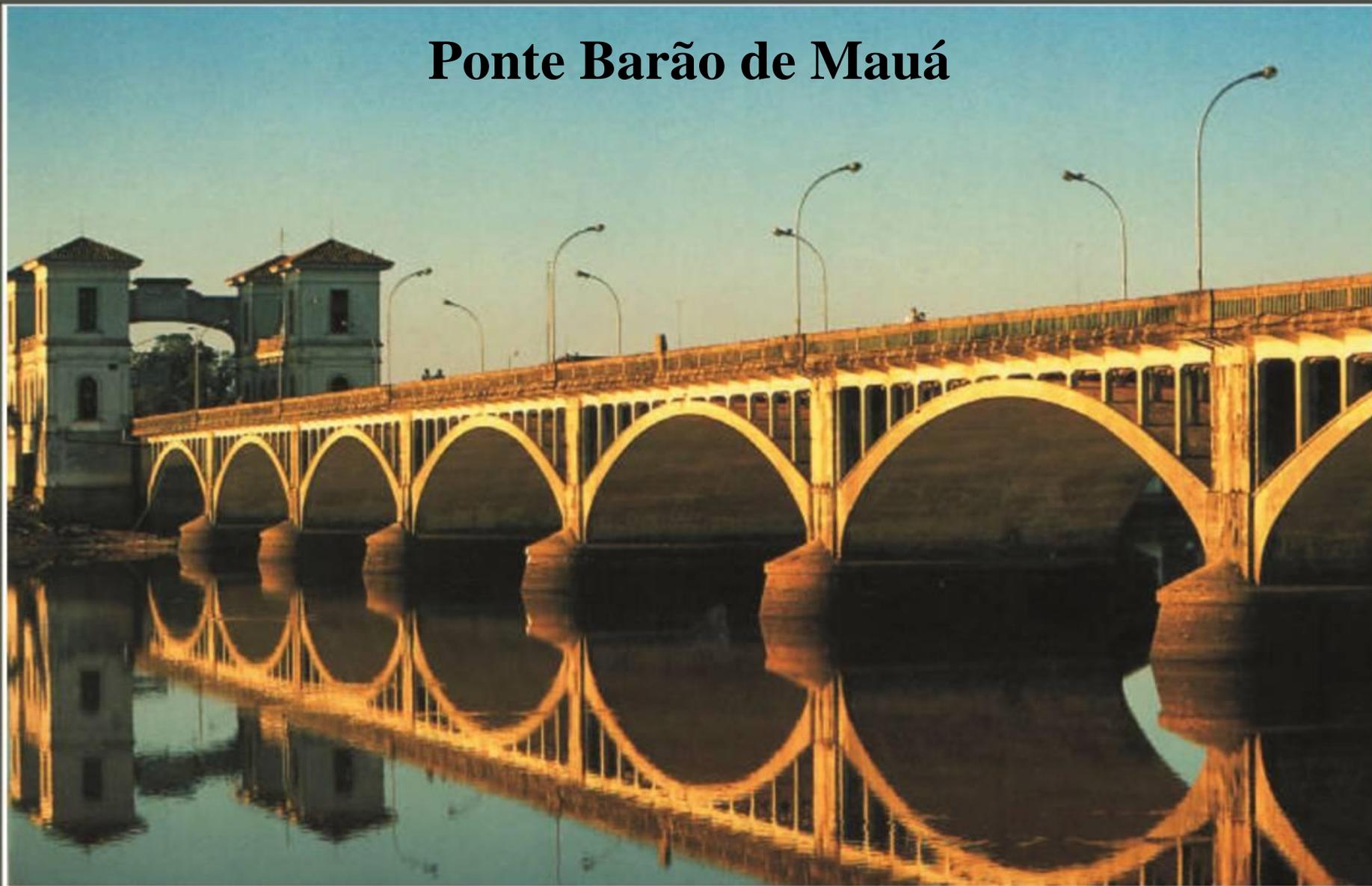
BRASIL/URUGUAI

Restauração da Ponte Barão de Mauá sobre o Rio Jaguarão

- ▣ Contratado o consórcio Azambuja Patrimonium para elaborar dos Projetos Básico e Executivo de restauração da ponte internacional Barão de Mauá, sobre o Rio Jaguarão
- ▣ Projetos em fase de elaboração
 - Custo: R\$ 664 mil a cargo do Brasil
- ▣ Custo da obra: R\$ 25 milhões
- ▣ Duração da obra: 3 anos
- ▣ Cronograma tentativo:
 - PB/PE: complementação até 30/11/2011
 - PB: aprovação até 30/12/2011
 - PE: aprovação até 30/03/2012



Ponte Barão de Mauá



BRASIL/URUGUAI

Construção da 2ª Ponte Internacional sobre o Rio Jaguarão

- ❑ Empreendimento binacional que contará com recursos do Brasil e do Uruguai
- ❑ A Ponte propiciará:
 - Melhoria do tráfego internacional de cargas e passageiros
 - Complementação da conexão viária, com interação das potencialidades econômico-comerciais
 - Permeabilidade sociocultural entre os dois países



BRASIL/URUGUAI

Construção da 2ª Ponte Internacional sobre o Rio Jaguarão

- Preservação da “Ruta Litoranea” para o tráfego leve e de turistas
- Redução da distância entre Montevideu 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)



BRASIL/URUGUAI

Construção da 2ª Ponte Internacional sobre o Rio Jaguarão

- ▣ Localização: proximidades das cidades de Jaguarão (BR-116/RS) e Rio Branco (Ruta 26)
- ▣ Características: poderá ser em balanços sucessivos ou estaiada com cabos extradorso em concreto e aço, conforme previsto no Edital
 - Extensão: 400 m
 - Largura: 16,85 m
 - Acessos: 9 km do lado brasileiro e 6 km do lado uruguaio



BRASIL/URUGUAI

Construção da 2ª Ponte Internacional sobre o Rio Jaguarão

- ▣ PROGAIA ENGENHARIA E MEIO AMBIENTE: Empresa responsável pelo EIA/RIMA e PBA
- ▣ Custo: R\$ 1,2 milhão
- ▣ EIA/RIMA: Concluir até 30/11/2011
- ▣ PBA e Inventário Florestal: Concluir até 30/01/2012
- ▣ ENECON S/A: Empresa responsável pelo EVTEA e Projeto Executivo
- ▣ Custo: R\$ 1,4 milhão
- ▣ EVTEA: Relatório Preliminar aprovado e minuta do Relatório Final em análise pelas partes
- ▣ Projeto Executivo: Em elaboração
- ▣ LP: Solicitar até 30/11/2011 e obter até 30/03/2012

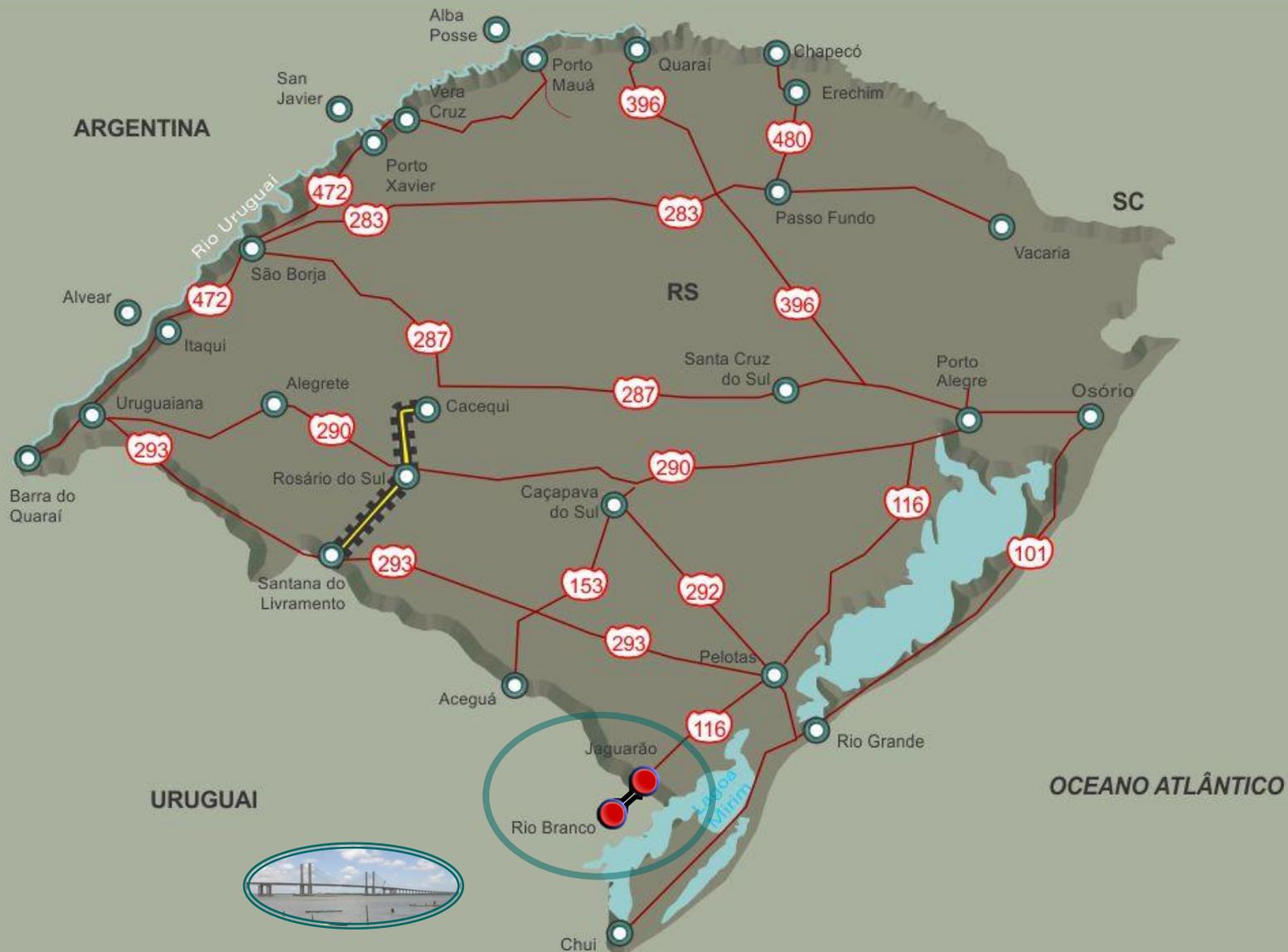


BRASIL/URUGUAI

Construção da 2ª Ponte Internacional sobre o Rio Jaguarão

- ▣ Complexos fronteiriços:
 - um único prédio concentrando todos os órgãos de controle do Brasil e do Uruguai, para o transporte de carga; e
 - do lado uruguaio haverá instalações somente para o controle do tráfego de turismo.
- ▣ Custo das obras: ainda não estimado
- ▣ Prazo de execução: 24 meses





BRASIL/URUGUAI

Hidrovia Uruguai Brasil (Lagoas Mirim e dos Patos)

- ❑ Acordo sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai Brasil, assinado em 30/07/2010, ainda não vigente
- ❑ A Hidrovia compreende, do lado brasileiro, 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, totalizando 997 km de extensão
- ❑ Do lado Uruguaio: a Laguna Merín e seus afluentes, especialmente os Rios Yaguarón, Cebollati e Tacuarí; e os portos e terminais reconhecidos pelas partes



BRASIL/URUGUAI

Hidrovia Uruguai Brasil (Lagoas Mirim e dos Patos)

- ▣ Recursos disponíveis no PAC: R\$ 165 milhões, (2011-2014) destinados a estudos e projetos, dragagem, derrocamento, balizamento, sinalização, implantação e melhorias de terminais de carga
- ▣ Dragagem na Lagoa Mirim (760 mil m³): R\$ 5,75 milhões, com início das até dezembro de 2012 e conclusão em dezembro de 2013. Projeto básico concluído.
- ▣ Dragagem do rio Taquari (143 m³): R\$ 7 milhões, com início das obras até setembro de 2011 e conclusão em dezembro de 2012. Projeto básico concluído.



BRASIL/URUGUAI

Hidrovia Uruguai Brasil (Lagoas Mirim e dos Patos)

- Ampliação do terminal de carga (plataforma multimodal) de Cachoeira do Sul-RS, no rio Jacuí: R\$ 17 milhões, com início em outubro de 2013 e conclusão em outubro de 2014.
- Ampliação do terminal de carga (plataforma multimodal) de Santa Vitória do Palmar-RS, na Lagoa Mirim: R\$ 14 milhões, com início em outubro de 2013 e conclusão em outubro de 2014.



BRASIL/URUGUAI

Hidrovia Uruguai Brasil (Lagoas Mirim e dos Patos)

- Implantação de terminal de carga (plataforma multimodal) em São José do Norte-RS: R\$ 33 milhões, com início em outubro de 2013 e término em outubro de 2014
- Ampliação do terminal de carga (plataforma multimodal) de Estrela-RS, no rio Taquari: R\$ 9 milhões, com início em outubro de 2013 e conclusão em outubro de 2014
- Ampliação do terminal de carga (plataforma multimodal) de Porto Alegre-RS, no Lago Guaíba: R\$ 32 milhões, com início em outubro de 2013 e conclusão em outubro de 2014.



BRASIL/URUGUAI Integração Ferroviária Santana do Livramento/Rivera

- ▣ As ferrovias do Brasil e do Uruguai, embora em bitolas diferentes (métrica no Brasil e 1,435 no Uruguai) se interligam em Santana do Livramento/RS e Rivera
- ▣ O ramal de 158 km entre Livramento e Cacequi está desativado
- ▣ De Santana do Livramento até Rivera são apenas 4 km





- Ferrocrriles de Uruguay**
- ZM Zona Metropolitana
 - LL Lineas del Litoral
 - LM Linea Minas
 - LR Linea Rivera
 - LRB Linea Rio Branco
 - LS Linea Salto

Bella Unión

T. Gomensoro

Artigas

Baltasar Brum

ARTIGAS

Termas del Arapey

Rivera

Paso Tranqueras

RIVERA

Salto

Salto Grande

SALTO

LR

Chapicuy

Paso del Cerro

Tacurembó

Tacurembó

Tambores

Quebracho

Queguay

PAYSANDÚ

Piedra Sola

TACUAREMBÓ

CERRO LARGO

Kilómetro 485

Paysandú

Piedras Coloradas

Guichón

Tres Arboles

LR

Melo

Porvenir

Algoritia

Merinos

Francía

Achar

Kilómetro 329

Frade Muerto

Rio Branco

Belaco

Young

Paso de los Toros

Chamberlain

Islas de la Paloma

Blanquillo

TREINTA Y TRES

Fray Bentos

Ombucitos

Mercedes

Palmitas

Trinidad

Durazno

Molles

Sarandí del Yi

Vergara

Treinta y Tres

SORIANO

Risso

José E. Rodó

Cardona

Sarandí

FLORIDA

Mansavillagra

LRB

Nico Pérez

José Pedro Varela

COLONIA

Mal Abrigo

Florida

Cardal

25 de Agosto

FLORIDA

Fray Marcos

Reboledo

Casupá

Joaquim Juárez

Rosario

Nueva Helvecia

San José

LA Florida

San Ramón

Verdún

Minas

Rocha

Colonia del Sacramento

LA Florida

Santa Lucía

San Carlos

LA Florida

Montes

LA Florida



BRASIL/URUGUAI

Hidrovia Uruguai Brasil (Lagoas Mirim e dos Patos)

- Adequação do porto de Rio Grande (RS), na Lagoa dos Patos: R\$ 10 milhões, com início em outubro de 2013 e conclusão em outubro de 2014.
 - Adequação do porto de Pelotas-RS, na Lagoa Mirim: R\$ 37 milhões, com início em outubro de 2013 e conclusão em outubro de 2014.
- ▣ Capacidade de Carga: 2.800 t / comboio (barcaças autopropulsadas)
 - ▣ Comboio: Comprimento – 90 m; Boca – 15,50 m; e Calado – 2,50 m.



CORREDOR FERROVIÁRIO Brasil, Paraguai, Argentina e Chile

- ▣ Tema discutido no âmbito do Grupo de Trabalho sobre Integração Ferroviária Bioceânica, constituído por:
 - Brasil, Paraguai, Argentina e Chile;
 - Agências Reguladoras; e
 - Concessionárias:
 - FERROESTE e ALL;
 - Ferrocarriles de Paraguay S.A. (FEPASA)
 - Sociedad Operadora de Emergencia S.A. (SOE S.A)



- ▣ Estudo de Viabilidade do Sistema Logístico Ferroviário de Cargas entre os portos do Sul/Sudeste do Brasil e os do Chile.
 - Financiador: BNDES
 - Empresa Executora: Consórcio Corredor Bioceânico
 - Concluído em outubro de 2011

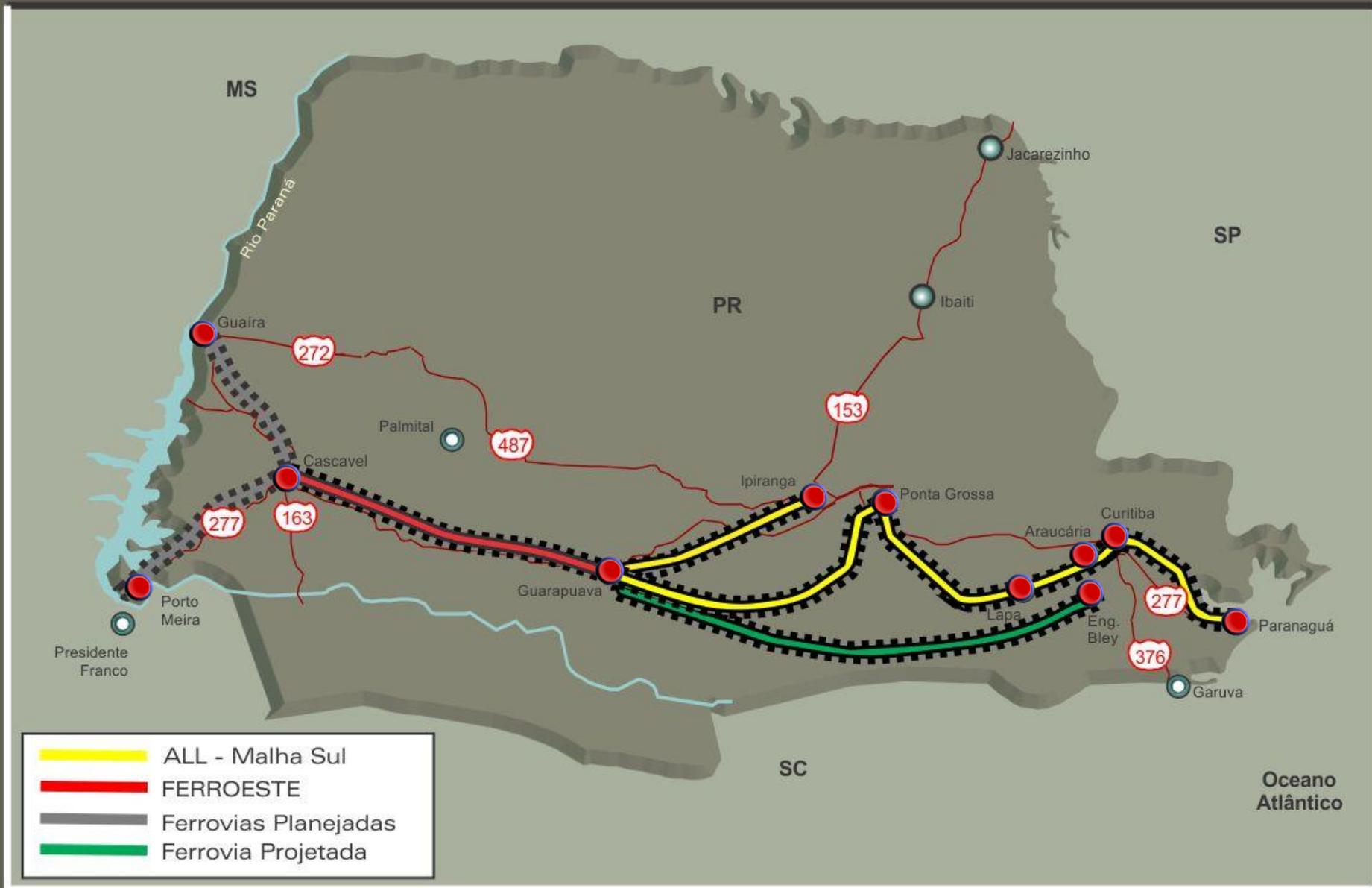
- ▣ Alternativa de traçado, com cerca de 3.000 km
 - Brasil: Paranaguá/Foz do Iguaçu
 - Paraguai: Ciudad del Este/Maria Auxiliadora/Encarnación
 - Argentina: Norte de Resistencia/Socompa
 - Chile: Socompa/Antofagasta/Mejillones

- ▣ O projeto de construção do trecho entre Cascavel e Foz do Iguaçu, com 140 km de extensão, está inserido no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e no Plano de Expansão da FERROESTE
- ▣ O Estado do Paraná detém a concessão da FERROESTE no trecho Guarapuava/Cascavel, com 254 km de extensão (bitola métrica).
- ▣ Em Guarapuava faz interconexão com a concessionária ALL e chega ao Porto de Paranaguá.
- ▣ Em agosto/2011 o Governo do Paraguai aprovou o projeto do consórcio europeu “R&M Financial Engineer and Trust Switzerland” para a reconstrução da ferrovia entre Assunção e Encarnación

- ▣ Os investidores europeus deram início aos estudos de viabilidade em setembro/2011
- ▣ O consórcio deverá reconstruir o trecho entre Assunção e General Artigas
- ▣ O segmento General Artigas e Encarnación está sob a responsabilidade de Yaciretá
- ▣ O projeto prevê a utilização de locomotivas diesel-elétricas, levando de 30 a 40 vagões, para o transporte de carga e passageiros
- ▣ Custo: cerca de US\$ 400 milhões, financiado por investidores privados (majoritariamente da Suíça, Alemanha e Áustria)

ALTERNATIVA DE TRAÇADO DO FUTURO CORREDOR FERROVIÁRIO





CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO (Brasil, Bolívia e Chile)

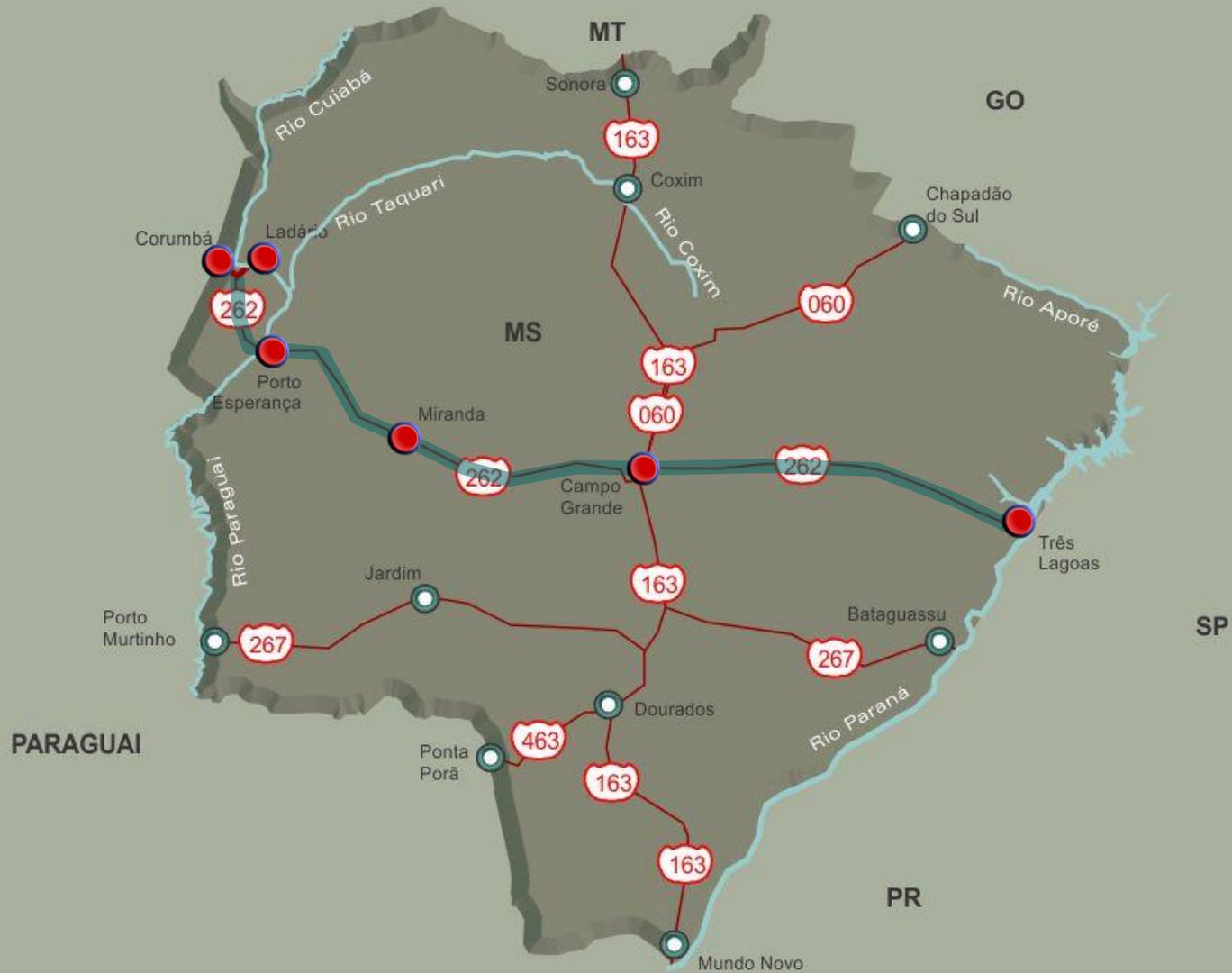
- ▣ A construção do Corredor Rodoviário Brasil, Bolívia e Chile, com cerca de 3.450 km de extensão é um estímulo às potencialidades que vinculam os três países
- ▣ Este projeto trilateral permitirá a prosperidade dos respectivos sistemas de transportes; promoverá o comércio fronteiriço; incentivará as exportações brasileiras aos crescentes mercados asiáticos; incentivará a cultura de internacionalização de micro e pequenas empresa na região, promoverá o turismo e aproximará os nossos povos e culturas



CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO (Brasil, Bolívia e Chile)

- ▣ Em território brasileiro o percurso de 1.477 km de extensão e está consolidado
- ▣ Em território chileno o percurso de 355,50 km também está consolidado
- ▣ Em território boliviano, no trajeto de 1.615 km, de Arroyo Concepción até Tambo Quemado, falta a construção de 36 km entre Quimone e El Tinto
 - Obras em andamento







Percurso no estado de São Paulo

Percursos na Bolívia

