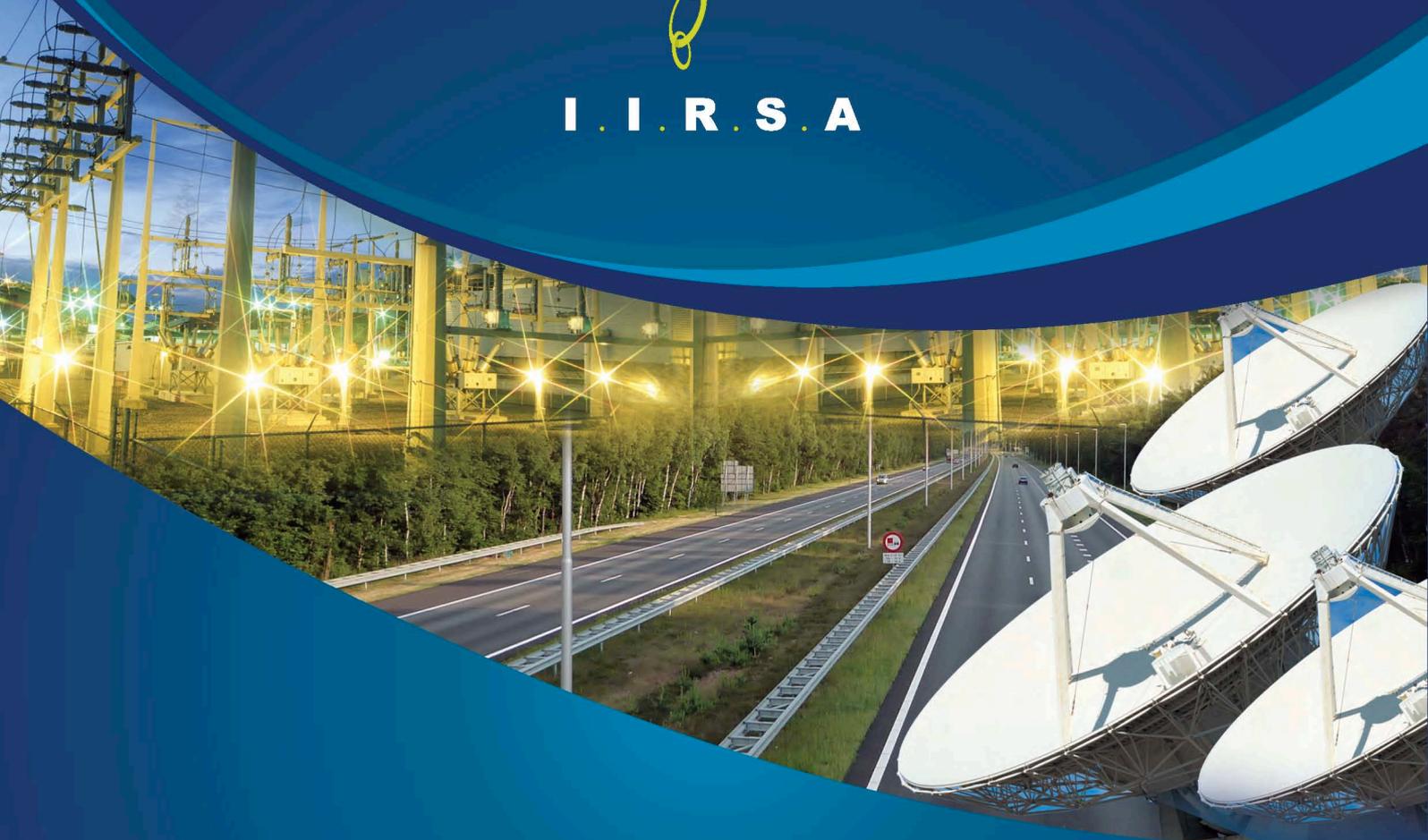




I . I . R . S . A



**Agenda de Implementação Consensuada
2005 - 2010**

Relatório de Avaliação – Julho de 2010



I . I . R . S . A

INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA

AIC 2005-2010

Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010

Relatório de Avaliação
Julho de 2010

31 Projetos Estratégicos
de Integração em América do Sul

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO	7
II. A ORIGEM E O ENFOQUE ESTRATÉGICO DA AIC 2005-2010	11
III. A SELEÇÃO DOS 31 PROJETOS ESTRATÉGICOS	19
IV. A AIC 2005-2010 E A IMPLEMENTAÇÃO NA IIRSA	29
V. A GESTÃO INTENSIVA DE PROJETOS E O SISTEMA DE INFORMAÇÃO E GESTÃO ESTRATÉGICA (SIGE)	41
VI. CONCLUSÃO	57
ANEXO	59
QUADROS	143
SIGLAS	153

Seção I:

INTRODUÇÃO

O objetivo deste Relatório, no âmbito da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), é realizar a análise e a avaliação do cumprimento das metas previstas na criação da Agenda de Implementação Consensuada (AIC) 2005-2010, constituída por um conjunto de 31 projetos de infraestrutura que, por suas características, têm um alto impacto na integração física da América do Sul.

Além disso, este relatório busca analisar o resultado da aplicação de um novo paradigma de gestão de projetos na AIC 2005-2010 e o uso de uma ferramenta desenhada para o monitoramento e o apoio à gestão intensiva de projetos estratégicos: o Sistema de Informação para a Gestão Estratégica (Sige).

Para a realização do presente Relatório foi realizada uma identificação, compilação e análise dos antecedentes e trabalhos realizados na IIRSA a respeito da AIC, da gestão intensiva de projetos e do Sige.

O marco principal, no tocante à AIC, é sua adoção na 6ª Reunião do Comitê de Direção Executiva (CDE) da Iniciativa, em 23 e 24 de novembro de 2004, em Lima, Peru. No entanto, chegar a esse momento foi resultado de todo um processo, no qual foi de especial relevância o ordenamento da Carteira de Projetos IIRSA que se desenvolveu entre 2002 e 2004 com base na Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo. Portanto, avaliar a importância estratégica da AIC e seu conteúdo (a seleção dos projetos que a formam) exige analisar sua origem nesse processo de ordenamento da Carteira.

Assim, o presente Relatório parte de compreensão da AIC como resultado do Planejamento Territorial Indicativo e, ao mesmo tempo, como o “ponto de ruptura” entre planejamento e implementação na evolução da IIRSA. Ou seja, a mudança estratégica que a Iniciativa fez na direção da implementação, a partir de 2005, foi impulsionada com caráter determinante pela existência da AIC, que permitiu focalizar a atenção em uma prioridade: o grupo de projetos estratégicos, escolhidos em consenso pelos países devido à sua importância-chave no conjunto da Carteira, sendo expressão da infraestrutura para a integração regional. Só o planejamento não era suficiente para impulsionar o processo de integração.

Este Relatório analisará, portanto, essa guinada estratégica em direção à implementação, entendida como enfoque central na implementação dos projetos, para o que contribui de maneira determinante o estabelecimento da AIC. Além disso, esta agenda consensuada foi decidida no contexto de uma oportunidade histórica: a IIRSA culminou a primeira etapa de ordenamento da Carteira de Projetos, com base na Metodologia do Planejamento Territorial Indicativo, e adotou a AIC estando às portas da realização de uma cúpula presidencial sul-americana (Cusco, Peru, 8 de dezembro de 2004) de grande importância, já que nela se decidiu criar a Comunidade Sul-Americana de Nações. Então, a IIRSA saiu ao encontro desta oportunidade histórica, expondo a AIC aos Presidentes, que a respaldaram.¹

¹ Ver Declaração de Ayacucho, 9 de dezembro de 2004, item 8, assinada pelos Chefes de Estado e Altos Representantes dos Presidentes, em La Pampa de la Quinua - Ayacucho, Peru, imediatamente depois da Cúpula de Cusco.

É interessante fazer o paralelismo com o momento atual, quando culmina a etapa inicial de dez anos da IIRSA, estabelecida na cúpula de presidentes sul-americanos em Brasília no ano 2000, e o período de implementação da AIC 2005-2010, coincidindo com o surgimento de uma nova etapa do processo de integração sul-americano. Nesta nova fase, a IIRSA se integra à União de Nações Sul-Americanas (Unasul) e sob estas circunstâncias também se começa a gestar uma nova agenda de projetos prioritários.

A identificação de um grupo limitado de projetos estratégicos de infraestrutura, ou projetos emblemáticos e/ou de alto impacto para a integração regional, reafirma-se exatamente no momento em que reaparece a oportunidade histórica de confluir com o nível de decisão política que a Unasul representa. O grupo limitado de projetos permite uma melhor plataforma de ação focalizada. Nesta nova conjuntura, “os projetos da AIC poderiam ser os projetos da Unasul para atingir sua concretização”.² Ou seja, quando a Iniciativa se aproxima do espaço político, que é concebido como “facilitador da concretização de projetos”,³ precisa de uma focalização. Assim foi compreendido pelas instâncias da IIRSA, em diferentes momentos: em 2004 quando a AIC foi adotada; em 2008 quando se iniciou o debate sobre o futuro da IIRSA e sua relação com a Unasul e foi lançada a proposta de criação do Conselho de Ministros de Infraestrutura e Planejamento no âmbito da União, considerando que “a Agenda de Implementação Consensuada poderia se constituir no conjunto de projetos que sejam impulsionados pela Unasul”.⁴

Nesse sentido, a agenda de projetos estratégicos se constitui em um elemento necessário para mobilizar as instâncias políticas a fim de impulsionar o processo de integração regional. Há uma clara percepção que não foi nem é algo opcional para a Iniciativa.

Este Relatório analisa, inicialmente, as origens da AIC e seu enfoque estratégico, examinando os trabalhos da IIRSA no período compreendido entre 2002 a 2004 no âmbito de todas as suas instâncias: Reuniões do CDE, Reuniões de Coordenadores Nacionais e Grupos Técnicos Executivos (GTE). São utilizadas as Atas das reuniões, as notas relativas às mesmas, apresentações do Comitê de Coordenação Técnica (CCT) nas sessões de trabalho, entre outros, para ilustrar a dinâmica que conduz a AIC e o porquê de seu conteúdo.

O passo seguinte é a avaliação e a análise do cumprimento dos objetivos estratégicos que foram colocados pela AIC, ou seja, da sua eficácia para atingi-los: se foram cumpridos ou não e o impacto que a AIC teve para o processo de integração física no âmbito da IIRSA. Os objetivos estratégicos da AIC foram definidos na 5ª Reunião de Coordenadores Nacionais, em outubro 2004,⁵ e ratificados desde então:

- Acelerar a obtenção de resultados concretos em projetos de alto impacto para a integração física continental.
- Concentrar a atenção e os esforços dos 12 países da América do Sul e das agências multilaterais na busca de resultados visíveis no contexto da IIRSA.
- Melhorar a percepção que os empresários e suas entidades associadas têm sobre a Iniciativa.
- Demonstrar à comunidade internacional a capacidade de coordenação da América do Sul em seu processo de integração, com um impacto favorável na atração de investimentos para a região.

Além disso, foi feita uma compilação e análise de todos os materiais disponíveis que ilustram a dinâmica da IIRSA durante este período de 2005-2010, uma vez aprovada a AIC (Reuniões do CDE, Reuniões de Coordenadores Nacionais, GTEs, Reuniões Técnicas e outros Eventos sobre Infraestrutura). Também foram revisadas as fontes de informação de que a IIRSA dispõe em nível de projetos para estudar o comportamento e o impacto da AIC.

² Ajuda Memória da Deliberação da 12ª Reunião de Coordenadores Nacionais realizada pelo Departamento Nacional de Planejamento, Colômbia. 25 e 26 de junho de 2008. Buenos Aires, Argentina.

³ Idem.

⁴ 10ª Reunião do CDE. “Anexo 9: Avaliação da Iniciativa. Uma Reflexão das Coordenações Nacionais”. Cartagena de Indias, Colômbia. 4 e 5 de dezembro de 2008.

⁵ Apresentação do CCT da IIRSA à 5ª Reunião de Coordenadores Nacionais. Outubro de 2004.

Um marco importante é, sem dúvida, a decisão do 7º CDE, realizado em 1 e 2 de dezembro de 2005, em Assunção, Paraguai, no tocante aos Objetivos Estratégicos da IIRSA 2006-2010⁶ definidos como é detalhado a seguir:

- Implementação: assegurar a implantação dos projetos da AIC.
- Planejamento – Etapa II: promover um salto de qualidade nos processos de planejamento territorial e de tomada de decisões de investimento em infraestrutura de integração da América do Sul.
- Processos Setoriais – Um Novo Enfoque: focalizar as ações e o conhecimento acumulado na Iniciativa nos Processos Setoriais de Integração (PSI) para apoiar projetos específicos de infraestrutura de integração.
- Ampla Difusão da Iniciativa: fortalecer o processo de divulgação para ampliar o conhecimento da sociedade sul-americana sobre os avanços e realizações da IIRSA.

Obviamente este Relatório se refere ao primeiro destes objetivos: a implementação e, especialmente, o papel da AIC nele. No entanto, o terceiro objetivo, relativo ao novo enfoque dos PSIs, também tem expressões na AIC, por quanto ela incorpora dois projetos oriundos do PSI de Tecnologias da Informação e das Comunicações (TICs) e vários projetos relativos ao PSI de Passagens de Fronteira, que também fazem parte da Carteira de Projetos. Além disso, o objetivo de impulsionar “uma segunda etapa na estratégia de comunicação e participação da IIRSA, gerando instrumentos que permitam divulgar os avanços atingidos pela Iniciativa”⁷ (Estratégia de Difusão) foi reforçado pela AIC, como se verá mais adiante no Relatório, já que permitiu focalizar ações e materiais de difusão, ao dispor de um conjunto de projetos prioritários da IIRSA.

Cabe anotar, como é estabelecido pela Ata de Assunção, que “o compromisso dos Governos para realizar cada um dos projetos da AIC... (foi) a execução dos projetos prioritários para a integração física sul-americana antes do ano 2010”.⁸ No entanto, da análise do processo de implementação destes projetos, evidencia-se a dificuldade de cumprimento dos prazos originais.

A análise da AIC, sua eficácia para o cumprimento de seus objetivos, assim como seu impacto no processo de integração no âmbito da IIRSA são apresentados ao longo deste documento.

Este Relatório também avalia o cumprimento dos objetivos traçados em matéria da gestão intensiva e focalizada de projetos da AIC e da implantação do Sige. Com efeito, para apoiar a implantação da AIC decidiu-se implementar uma gestão intensiva e focalizada de projetos, orientada a resultados, que teve como elemento principal o estabelecimento de um sistema especial de monitoramento dos projetos da Agenda, denominado Sige. A decisão de adotar este esquema de gestão foi tomada ao mesmo tempo que se adotou a AIC na 6ª Reunião do CDE.

Esta mudança nos métodos de gestão parte do princípio de que os obstáculos aos projetos “pioneiros” ou “estratégicos” não são só financeiros, mas sim de gestão. Para obter resultados, os recursos financeiros são necessários, mas não suficientes. A implantação de projetos de alcance estratégico encontra sempre muitos obstáculos de diferente natureza, como por exemplo, as restrições políticas, ambientais, burocráticas, institucionais, técnicas, entre outras.⁹

Frente a isso, a gestão intensiva de projetos é concebida como ferramenta que observa um novo paradigma de gestão pública, ainda pouco assimilado na nossa região. O ponto principal é o seguinte: a gestão orientada

⁶ Ata da 7ª Reunião do CDE e Apresentação do CCT sobre Objetivos Estratégicos da IIRSA 2006-2010. Assunção, Paraguai. 1 e 2 de dezembro de 2005.

⁷ Ata da 7ª Reunião do CDE, parágrafo 5.4. Assunção, Paraguai. 1 e 2 de dezembro de 2005.

⁸ Idem, parágrafo 5.1 (o grifo é nosso)

⁹ Silveira, José Paulo (Consultor BID/IIRSA) “Documento Interno sobre o Sistema de Monitoramento da Agenda de Implementação Consensuada”. Dezembro de 2005.

a resultados, entre outras várias denominações, exige mudanças importantes não só de métodos (ou sistemas de informação e monitoramento), mas também de atitudes e posturas dos executivos e profissionais envolvidos no processo.¹⁰ A avaliação que será realizada no presente Relatório sobre o cumprimento dos objetivos do método de gestão intensiva orientada a resultados aplicado à AIC segue esta linha fundamental de análise. Trata-se de examinar se a diferença entre monitoramento estratégico e monitoramento operacional ficou estabelecida como prática nos países da Iniciativa depois da implantação do Sige.

O desafio não se limita à adoção de ferramentas e sistemas de monitoramento de projetos, também abrange uma série de fatores críticos de sucesso para a implantação de projetos estratégicos, segundo os princípios da gestão orientada a resultados: apoio político, modo de atuação do gerente do projeto, monitoramento estratégico, ambiente de cooperação, gestão de restrições e comunicação entre os atores relevantes para o projeto.¹¹ No presente Relatório se tratará de avaliar como a ação foi executada no que se refere a este conjunto de fatores críticos.

As ações estratégicas quanto à implementação que foram definidas no CDE de Assunção (2005) também são de especial importância para a avaliação e convergentes com o assinalado nos fatores críticos de sucesso:

- Concentrar a atenção e os esforços dos 12 países da América do Sul e das agências multilaterais na implantação dos projetos da AIC.
- Criar um ambiente de gestão intensiva dos projetos, por meio do compartilhamento de informações, mobilizar competências, capacidades de decisão e recursos financeiros e tecnológicos.
- Reforçar a presença de atores estratégicos para a execução dos projetos da AIC e da Carteira da IIRSA (autoridades econômicas, planejamento, etc.)¹².

Para a análise realizada no presente documento sobre a gestão intensiva de projetos e a ferramenta informática de apoio ao monitoramento e à gestão dos projetos da AIC (Sige), foram examinados os relatórios e as experiências, fruto das missões de trabalho de todos os países. Estas foram realizadas por consultores e membros do CCT para a implementação do Sige e a capacitação dos Gerentes de Projeto na gestão intensiva orientada a resultados e o monitoramento estratégico (primeiro semestre de 2006). Além disso, foram revisados os materiais do Workshop Regional sobre Gestão Intensiva de Projetos Estratégicos Orientada a Resultados, que reuniu todos os Gerentes de Projeto, Coordenadores Nacionais e Responsáveis de Projetos por parte do CCT, para um intercâmbio de informações e opiniões sobre problemas e soluções da implementação e o sistema de gestão intensiva da AIC (9 de agosto de 2006, Rio de Janeiro, Brasil).

Por outro lado, foram revisadas as diversas apresentações realizadas pelo CCT no período 2005-2010 nas reuniões de Coordenadores Nacionais e do CDE sobre o estado de situação do Sige e seus desafios futuros. Além disso, foram analisadas comparativamente consultas feitas ao Sige, em diversos momentos da implantação dos projetos AIC, a fim de ter uma visão das informações fornecidas pelo sistema e da sua dinâmica no período como instrumento de monitoramento estratégico.

A análise realizada neste Relatório permitiu sistematizar a informação existente, formular hipóteses de trabalho, compará-las com a evolução observada e chegar a conclusões, que foram enriquecidas por entrevistas realizadas com atores-chave do processo com relação à AIC, à gestão intensiva e ao Sige.

¹⁰ IIRSA. "Workshop sobre Gestão Intensiva de Projetos Estratégicos Orientada a Resultados". Documento de Introdução por parte do CCT. Rio de Janeiro, Brasil. 9 de agosto de 2006.

¹¹ Idem. Apresentação de José Paulo Silveira sobre o Sistema de Gestão de Projetos Estratégicos. Rio de Janeiro, Brasil. 9 de agosto de 2006.

¹² 7ª Reunião do CDE. Apresentação do CCT sobre Objetivos Estratégicos da IIRSA 2006-2010. Assunção, Paraguai. 1 e 2 de dezembro de 2005.

Seção II:

A ORIGEM E O ENFOQUE ESTRATÉGICO DA AIC 2005-2010

Planejamento Territorial Indicativo: base da AIC 2005-2010

Os dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) da IIRSA foram definidos entre a Reunião de Ministros de 4 e 5 de dezembro de 2000, em Montevidéu, Uruguai, quando foi aprovado o Plano de Ação, e a 5ª Reunião do CDE, em 4 de dezembro de 2003, em Santiago, Chile. Além disso, neste período foram formuladas as Visões de Negócios de cada um deles, com exceção dos Eixos Andino do Sul e da Hidrovia Paraguai-Paraná. E também foi identificado o portfólio básico dos projetos de integração física regional.

Em 2003 e 2004, com base na Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo, foi realizado o ordenamento da Carteira de Projetos da IIRSA, com uma visão regional e consensuada pelos 12 países da América do Sul. O processo, liderado pelos países, nos trabalhos realizados nos respectivos GTEs permitiu formar consensos de natureza técnica com relação à composição de cada um dos Eixos, em termos de projetos incluídos, os quais foram agrupados em função de suas vinculações e sinergias, formando vários Grupos de Projetos em cada Eixo, com a função de contribuir para o desenvolvimento sustentável.

A importância da definição dos Grupos está em visualizar de maneira mais precisa as sinergias entre os projetos de infraestrutura dentro de cada Eixo. O Grupo representa um conjunto de projetos interdependentes e sua formação está baseada na possibilidade de explorar os benefícios de um conjunto de investimentos. Portanto, a noção de Grupo de Projetos é chave para passar da visão global dos Eixos ao ordenamento da Carteira de Projetos. A “Função Estratégica” de cada Grupo é definida pelos benefícios que esses investimentos trazem ao desenvolvimento sustentável dentro da sua área de influência, e se vincula à Visão de Negócios do Eixo em seu conjunto. A Função Estratégica pode ser entendida, então, como uma expressão do impacto que um grupo de investimentos tem na integração regional e no desenvolvimento sustentável no território de um eixo.

Assim sendo, cada Grupo é integrado em torno de um Projeto-Âncora que dá sentido à sua formação e viabiliza as sinergias. O Projeto-Âncora “é identificado como o gargalo ou elo faltante da rede de infraestrutura que impede o aproveitamento ótimo dos efeitos combinados do Grupo, em benefício do desenvolvimento econômico e social”.¹³ Este ponto é muito importante para explicar por que, quando o Projeto-Âncora é implementado, é dado um impulso substancial à integração regional. O conceito será utilizado mais adiante para analisar a seleção de projetos que formam a AIC.

¹³ IIRSA. “Planejamento Territorial Indicativo, Carteira de Projetos 2009”. Seção II, p. 33. BID, CAF e Fonplata. Buenos Aires, Argentina. Novembro de 2009.

A Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo é, então, a ferramenta utilizada na IIRSA para alcançar o objetivo de formar consensos entre os países sul-americanos em torno do estabelecimento de uma Carteira comum e organizada de projetos de infraestrutura de integração nas áreas de transporte, energia e comunicações.

Em 2004, os países haviam conseguido chegar ao consenso de um primeiro ordenamento da Carteira de Projetos IIRSA com uma visão regional compartilhada com base na análise das sinergias e impactos esperados desse portfólio de projetos sobre o desenvolvimento dos espaços econômicos envolvidos.

Esta conquista não era um objetivo em si mesmo, mas se constituiu como a base técnica necessária para iniciar a seguinte etapa da IIRSA marcada pela implementação de projetos de integração física de alto impacto.

Esta metodologia também se afirmou como um importante instrumento para ampliar a compreensão comum dos países de cada EID sobre a contribuição dos projetos ao desenvolvimento sustentável do território dos eixos. Como se sabe, a metodologia utiliza uma sequência analítica em três etapas:

- A definição dos Grupos de Projetos.
- O estabelecimento dos Fatores de Análise.
- A avaliação comparativa dos Grupos em cada Eixo.

Com o objetivo de avançar na avaliação comparativa dos Grupos de Projetos, foi definida uma estrutura de fatores para identificar os impactos de cada um deles na integração e no desenvolvimento regional, assim como as condições de factibilidade em sua implementação.

O trabalho feito para organizar e consensuar a Carteira de Projetos e avaliar comparativamente o impacto dos Grupos em cada eixo ocorreu nos GTEs de Quito, Santa Cruz e Buenos Aires (2003) e de Bogotá e Buenos Aires (primeiro semestre de 2004). O processo de planejamento desenvolvido e seus resultados, para oito dos dez EIDs, foram objeto do chamado “Livro IIRSA”, documento publicado em dezembro de 2004, com o título “Planejamento Territorial Indicativo: Carteira de Projetos IIRSA 2004”. Até esse momento a Iniciativa havia atingido os seguintes resultados:

- A visão estratégica geoeconômica da região como um espaço estruturado em dez EIDs que representam uma referência territorial para o desenvolvimento sustentável da América do Sul.
- A identificação de 40 Grupos de Projetos (com seus correspondentes Projetos-Âncora e suas respectivas Funções Estratégicas) em oito dos dez eixos. Os Eixos Hidrovia Paraguai-Paraná e Andino do Sul não fizeram parte do ordenamento da Carteira de 2004.
- Uma Carteira total de 336 projetos de infraestrutura, com um investimento estimado, em dezembro de 2004, de US\$ 32.759,43 milhões.¹⁴
- Uma avaliação de impacto dos Grupos de Projetos em oito dos dez eixos, o que permitia visualizar comparativamente os Grupos com maior e menor impacto no desenvolvimento sustentável, assim como com maiores e menores condições de factibilidade para sua implantação.

Com esses instrumentos estava-se perante um “ponto de inflexão”: passar do projeto (dos EIDs e do ordenamento da Carteira) para a implementação (ou colocação em execução dos projetos). Essa tarefa requeria, no entanto, uma focalização. Não era possível impulsionar simultaneamente a execução dos 336 projetos da Carteira. Mas as condições de base estavam presentes para identificar uma AIC: o ordenamento da Carteira e a avaliação comparativa dos Grupos de Projetos permitiam avançar em direção a uma priorização.

¹⁴ 6ª Reunião do CDE. “Apresentação sobre a Carteira de Projetos 2004”. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004.

A existência destes elementos prévios fortaleceu a priorização baseada em critérios técnicos, definidos em conjunto pelos 12 países, para a seleção dos projetos de maior impacto. Assim, a formação da AIC – e sua aceitação por todos os países – foi possível graças ao planejamento, e, ao mesmo tempo, constituiu-se como o ponto principal que marca a transição para a nova etapa da IIRSA, com uma ênfase na implementação.

Desafio pós-planejamento: a implementação dos projetos

Em 2004, passada a etapa de fundação, organização e planejamento, a IIRSA precisava de uma mudança de estratégia: tinha que adotar uma estratégia de resultados, da qual fizeram parte a focalização e a gestão intensiva. Todos os avanços obtidos durante quatro anos, em diversas reuniões dos países e por meio de numerosas contribuições de especialistas do CCT e consultores, relativos a inventários de projetos, estudos de visão de negócios dos eixos e exercícios de planejamento, podiam se perder se não fossem obtidos resultados concretos, em termos de projetos em execução, que mantivessem o interesse e o apoio político dos países. Nesse sentido, a AIC representa uma guinada estratégica.

Assim, o documento sobre a Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010, aprovado no 6º CDE realizado em Lima, Peru, em 23 e 24 de novembro de 2004 destaca:

“Em seus quatro anos de existência, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) realizou avanços significativos em termos de sua capacidade de diagnóstico, na consolidação de conceitos e informações, na identificação de uma Carteira de projetos de integração, e na acumulação de capital institucional, o que permitiu desenvolver um importante espaço de diálogo e consenso regional. No entanto, embora tenham existido avanços importantes na execução e na preparação de projetos IIRSA, estes não foram coordenados e geridos por meio de uma estratégia comum”.¹⁵

Na verdade, este é o objetivo estratégico e/ou a ambição principal da AIC: fazer que o “coletivo” de países impulsionasse em conjunto a Agenda, não cada país individualmente os seus próprios projetos, “sem visão de conjunto” – afinal, trata-se de projetos de integração. Isto é destacado novamente mais adiante no documento mediante o qual é adotada a AIC:

“Agora deve ser atendido o desafio de enfatizar a execução de projetos estratégicos de integração, sendo fundamental que a IIRSA ingresse em uma etapa de implementação com visão de conjunto, construindo sobre o capital institucional e o exercício de planejamento consensuado que foi realizado”.¹⁶

Assim sendo, a importância estratégica da AIC não está só em determinar o ritmo até a etapa de implementação, mas também – e ainda mais importante –, em implementar com visão de conjunto. Isso fica estabelecido na seleção dos projetos como veremos no capítulo seguinte, mas deveria se refletir também em um acompanhamento conjunto do avanço da Agenda.

Assim, a partir da adoção da AIC, a grande maioria das reuniões de GTEs, Coordenadores Nacionais e CDEs examinaram o avanço da implementação sob a metodologia a seguir: os projetos AIC e “o restante”, destacando-se a importância da Agenda dentro do desenvolvimento da implementação da Carteira de Projetos. Além disso, o Sige foi implementado como instrumento da gestão intensiva.

¹⁵ IIRSA. “Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010”. Anexo 3, p. 2. 6ª Reunião do CDE. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004.

¹⁶ Idem.

No entanto, também há elementos que mostram a dificuldade deste acompanhamento conjunto do avanço da Agenda. Assim, para apoiar a implementação da AIC devia ser estabelecido um método de gestão intensiva de projetos em que o Sige fosse o instrumento privilegiado. Um exemplo de que este impulso conjunto do avanço da AIC teve percalços é o caso dos projetos binacionais no Sige, como se verá mais adiante neste Relatório.

Trabalho técnico e a construção de consenso político

O trabalho técnico da Iniciativa é ilustrado pela grande quantidade de GTEs realizados para identificar, organizar e implementar a Carteira de Projetos, o qual mostra a importante atividade que a IIRSA realizou ao longo de sua existência. Um mínimo de quatro e um máximo de oito GTEs foram realizados em cada eixo, com um ritmo muito sustentado, tanto no primeiro período do planejamento (2001-2004), quanto no período da implementação (2005-2010):¹⁷

Toda a atividade técnica desenvolvida pela Iniciativa até o final de 2004 precisava culminar com um acordo político que mostrasse que, efetivamente, não só se tratava de estudos e diagnósticos, mas de uma real intenção de avançar na integração física da América do Sul. Como já se assinalou, a realização da 3ª Cúpula de Presidentes da América do Sul proporcionava a oportunidade histórica necessária para esse impulso político. A AIC foi concebida, então, como um instrumento para conseguir esse compromisso político renovado e concreto dos países com a integração física da América do Sul.

O documento sobre a AIC 2005-2010, aprovado no 6º CDE de 2004, é muito explícito nesse sentido ao estabelecer os objetivos estratégicos da focalização:

- “Propõe-se o estabelecimento de uma agenda de implementação consensuada dos projetos IIRSA, que, além de se tornar um marco simbólico e político desta nova etapa da Iniciativa, permita acelerar a obtenção de resultados concretos em projetos de alto impacto para a integração física continental”.¹⁸
- “A focalização em um conjunto limitado de projetos amplia a possibilidade de sua execução, já que facilita o estabelecimento de prioridades por parte dos governos”.¹⁹
- “(...) busca-se estabelecer prioridades nos planos e orçamentos nacionais, assim como nas atividades das agências financeiras(...), assim como para a estruturação de esquemas de Parceria Público-Privada e (...) contribuir para a atração do setor privado para os projetos da IIRSA”.²⁰

É verificável que, a partir de 2005, a Iniciativa não gastou mais energia em discussões de modelos genéricos a respeito do financiamento e passou-se a buscar soluções projeto por projeto. Assim, o único GTE realizado no PSI de Financiamento foi o de 2004.²¹

No início da IIRSA, os países participantes tinham a aspiração de dispor de uma “via rápida” para os projetos IIRSA nas instituições do CCT (Corporação Andina de Fomento-CAF, Banco Interamericano de Desenvolvimento-

¹⁷ IIRSA. “Planejamento Territorial Indicativo, Carteira de Projetos 2009”. Seção I, p. 18 e 19. BID, CAF e Fonplata. Buenos Aires, Argentina. Novembro de 2009. (Atualizado com site da IIRSA).

¹⁸ IIRSA. “Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010”. Anexo 3, p. 2. 6ª Reunião do CDE. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004.

¹⁹ Idem. P. 3.

²⁰ Idem. P. 4.

²¹ Primeiro GTE sobre Instrumentos de Financiamento. Lima, Peru. 25 e 26 de outubro de 2004.

BID e Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata-Fonplata) com procedimentos mais expeditos que os aplicados nas operações de financiamento de projetos de outros setores. Em vários momentos os países se manifestaram a favor de ter uma “marca IIRSA” para os projetos que ajudasse na procura de financiamento. Isso não foi concretizado como prática geral para o conjunto da Carteira, mas a AIC propiciou que os bancos, individualmente ou em cooperação, buscassem soluções para superar as dificuldades e contribuir para a viabilização desses 31 projetos prioritários.

No entanto, avaliar a AIC somente por meio de um indicador financeiro seria ficar com uma visão reduzida da sua importância. Há outro elemento básico que é necessário explorar: se a AIC permitiu ou não aprofundar o compromisso dos países com a integração física sul-americana. Para isso, é necessário avaliar se cumpriu com a representação de “um âmbito simbólico e político” do objetivo da IIRSA, que é desbloquear os gargalos em infraestrutura que obstaculizam o aproveitamento por parte dos países sul-americanos das oportunidades do comércio intrarregional e da inserção internacional.

Para cumprir este objetivo, o conteúdo da AIC, ou seja, a seleção dos projetos que a compõem, devia refletir esse propósito, visto que, como veremos mais adiante, a maioria dos projetos AIC são Projetos-Âncora e/ou Associados (ou diretamente complementares) a Âncoras em seus respectivos Grupos e Eixos, ou seja, “gargalo(s) ou elo(s) faltante(s) da rede de infraestrutura que impede o aproveitamento ótimo dos efeitos combinados do grupo, em benefício do desenvolvimento econômico e social”.²²

O CDE de Lima, 2004, adotou o documento “Carteira de Projetos IIRSA” e resolveu colocá-lo à consideração dos Presidentes sul-americanos durante a 3ª Cúpula de Presidentes da América do Sul “como testemunho das conquistas e avanços que até hoje a Iniciativa alcançou no cumprimento do Plano de Ação IIRSA aprovado na cúpula de Brasília do ano 2000”. Além disso, o CDE aprovou o documento da AIC e decidiu submetê-lo à apreciação dos Presidentes sul-americanos na mesma ocasião, com a recomendação de iniciar sua execução de imediato.²³

Resultados visíveis e credibilidade

A AIC teve impactos em diferentes aspectos da IIRSA, não só na implementação. Sua importância também foi contribuir para melhorar a percepção da sociedade a respeito da capacidade da integração regional de produzir resultados concretos; além disso, contribuiu para motivar os países a continuar avançando no processo de integração, o que permitiu abrir novos espaços para aprofundar os temas do Planejamento Territorial; e, por último, ampliou a rede de pessoas vinculadas à IIRSA com novos atores, fortalecendo o capital institucional da Iniciativa.

O documento sobre a AIC, aprovado no 6º CDE, expressa: “As condições para que a Iniciativa entre em uma etapa mais visível de implementação de projetos (...) estão dadas (...) Esta maior visibilidade da implementação de projetos contribuirá para melhorar a percepção que os diversos setores das sociedades dos países participantes têm sobre a IIRSA”.²⁴ Então, outro elemento importante a respeito da AIC é a visibilidade ou efeito demonstração que se esperava conseguir no tocante ao avanço do processo de integração física.

²² IIRSA. “Planejamento Territorial Indicativo, Carteira de Projetos 2009”. Definição de Projeto-Âncora na IIRSA, Seção II, p. 33. BID, CAF e Fonplata. Buenos Aires, Argentina. Novembro de 2009.

²³ Ata da 6ª Reunião do CDE. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004. P. 10, parágrafos 11.1 e 11.2.

Como foi assinalado na Introdução deste Relatório, os Presidentes deram seu respaldo à AIC na Declaração de Ayacucho que seguiu a de Cusco, imediatamente depois da Cúpula.

²⁴ IIRSA. “Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010”. Anexo 3, p. 2 e 3. 6ª Reunião do CDE. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004.

Efetivamente, os Workshops sobre a Visão Estratégica Sul-Americana (Vesa), realizados em 2005, confirmaram esta percepção da sociedade sul-americana de “não concretização” nos esforços de integração. Nesse sentido, nas opiniões colhidas, o mais destacável da IIRSA era que estava voltada para um tema concreto: “o desenvolvimento da infraestrutura logística”, o que era interpretado como a chave da diferença em relação a outros esquemas de integração e percebido como “integração real”.²⁵

A AIC, ao propiciar maior ênfase na implementação permite, então, uma maior credibilidade no processo de integração baseada na integração física, capaz de levar a resultados concretos.

A estratégia de divulgação, que foi definida no CDE de Assunção de dezembro de 2005 como um dos objetivos estratégicos da IIRSA no período 2006-2010, respalda este propósito e para ela contribui fortemente a existência da AIC. Trata-se de projetar e implementar uma estratégia de comunicação para fazer que a sociedade sul-americana conheça os avanços experimentados pela IIRSA e os benefícios econômicos e sociais decorrentes da execução dos projetos da AIC. Assim, entre 2006 e julho de 2010, foram realizados oito vídeos-documentário, todos referentes a projetos AIC.²⁶

Implementação: enfoque estratégico e avanços no processo de integração

A AIC é um movimento estratégico do processo não só por ser um elemento essencial para o trânsito rumo à implementação, com uma estratégia focalizada, mas também por ter renovado a vontade dos países de abordar etapas mais avançadas do planejamento, o que não teria sido possível se o seu interesse na Iniciativa não tivesse sido reafirmado graças à ênfase na busca de resultados concretos e à implementação dos projetos.

Os países, tendo a Carteira de Projetos organizada, puderam se manter no âmbito do planejamento, passando para a sua Etapa II, introduzindo as novas ferramentas de análise como a *Metodologia de Avaliação Ambiental e Social com Enfoque Estratégico (Aase)* e a *Metodologia de Integração Produtiva e Logística (IPr-Lg)*, aplicáveis aos Grupos de Projetos, em apoio ao desenvolvimento dos EIDs. Mas só o planejamento teria sido insuficiente como impulsor do processo de integração. Ou seja, no ambiente de implementação e resultados que a AIC propiciou pode-se prosseguir, com maior interesse dos países, os trabalhos técnicos da Iniciativa, no sentido de aprofundar os avanços conceituais e enfoques renovados da integração física.

Assim, a AIC contribuiu para potencializar os avanços já conquistados e impulsionar a agenda da IIRSA em seu conjunto, não só a implementação.

²⁵ 7ª Reunião do CDE. “Anexo 6: Recomendações Colhidas nos Workshops Nacionais Vesa”, p. 7. Assunção, Paraguai. 1 e 2 de dezembro de 2005. Documento apresentado no Workshop Regional sobre a Visão Estratégica da Integração Física Sul-Americana (Vesa). Assunção, Paraguai. 30 de novembro de 2005.

²⁶ Os projetos foram: Adequação do Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira e Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco (2006), Duplicação do Trecho Palhoça–Osório (Rodovia Mercosul) (2007), Rodovia Lima-Tingo María-Pucallpa, Portos e Centros Logísticos (2007), Exportação por Remessas Postais para Médias, Pequenas e Microempresas–Uruguai (2007), Via Pasto-Mocoa-Puerto Asís (Porto Asís) (2008), Corredor Interoceânico trecho Chile–Bolívia (2008), Pavimentação Iñapari-Puerto Maldonado (Porto Maldonado)-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco e Ponte sobre o Rio Acre (2009), Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de los Libres e Gualaguaychú (2009).

Espaço de coordenação e capital institucional da IIRSA

O processo de análise e ordenamento da Carteira de Projetos IIRSA e a elaboração da AIC permitiram consolidar e enriquecer o capital institucional da Iniciativa. O que se conseguiu realizar, em termos de entendimentos e formação de uma rede de pessoas e organizações nos 12 países sul-americanos e com as instituições do CCT, foi muito significativo. Os países participaram nos GTEs para o ordenamento da Carteira e a definição da AIC com delegações nacionais multissetoriais. Uma vez adotada a AIC, a definição dos gerentes de projetos para cada um dos 31 projetos priorizados implicou uma nova extensão da rede de pessoas e instituições envolvidas na IIRSA.

É significativo que, na antessala da incorporação da IIRSA à Unasul, voltou-se a falar, simultaneamente, da importância do fórum de cooperação e consenso, e do papel da AIC como dois elementos importantes nos quais a Iniciativa podia ser útil à Unasul. As seguintes colocações, que procedem de reuniões de Coordenadores Nacionais e CDE são ilustrativas a este respeito:

- “A iniciativa deveria continuar sendo um fórum técnico permanente, de cooperação e consenso, altamente especializado (...) (para) aproveitar, de maneira permanente, o espaço de discussão e intercâmbio técnico-político em diferentes níveis que se gerou e, desta forma, seguir contando com um fórum que permita aprimorar os instrumentos desenvolvidos, mantê-los atualizados e produzir as modificações que a realidade regional vá marcando (...) A Agenda de Implementação Consensuada poderia constituir-se no conjunto de projetos que forem impulsionados a partir da Unasul”.²⁷
- “Os projetos da AIC poderiam ser os projetos da Unasul para conseguir sua concretização (...) Em vez de criar dois espaços para definir projetos, pode-se tomar a IIRSA como o espaço técnico de coordenação e a Unasul como o espaço para impulsionar a execução”.²⁸

Considerações finais

Com efeito, a AIC é um instrumento estratégico que foi concebido com o objetivo de conquistar a atenção e a focalização dos atores envolvidos, em particular os níveis de tomada de decisão, para conseguir a execução da infraestrutura prioritária selecionada. A Agenda se diferencia de outros instrumentos “consensuados” em instâncias de integração por ser concreta, colocar os projetos claramente identificados, sair do âmbito do difuso, para especificar claramente a vocação e o compromisso adotado de fazer os esforços necessários para levar adiante esses projetos definidos como estratégicos.

O Planejamento Territorial Indicativo permitiu passar da visão de projetos nacionais para uma Carteira com visão de conjunto, com o que se transformou em um elemento de grande valor simbólico para o processo de integração.

Como a AIC foi construída com base nos projetos da Carteira, cada um deles estava enquadrado em uma lógica territorial mais ampla, com sua dimensão regional e encadeamentos com os projetos de outros países, o que antes não era tão visível por parte de cada país individualmente.

²⁷ 10ª Reunião do CDE. “Anexo 9: Avaliação da Iniciativa. Uma Reflexão das Coordenações Nacionais”. Cartagena de Índias, Colômbia. 4 e 5 de dezembro de 2008.

²⁸ 12ª Reunião de Coordenadores Nacionais. “Ajuda Memória - Departamento Nacional de Planejamento da Colômbia sobre Deliberação das Coordenações Nacionais da IIRSA”, p. 2. Buenos Aires, Argentina. 25 e 26 de junho de 2008.

O caráter estratégico da AIC também se percebe na capacidade que ela teve para ajudar ao posicionamento dos projetos no âmbito nacional, ao dar-lhes visibilidade e contribuir, dessa forma, para o aumento do apoio político interno para eles e atribuir-lhes maior importância nos planos e orçamentos nacionais. Quando um projeto é priorizado e se consegue implementá-lo, é muito difícil voltar atrás. Neste sentido, a AIC contribuiu para “selar” compromissos internos em torno dos projetos estratégicos incluídos nela e respaldados por uma cúpula presidencial.

No entanto, também se deve destacar que o processo não foi o mesmo em todos os países e há diferentes perspectivas sobre a importância estratégica da AIC. Em alguns países, estima-se que os projetos da Agenda são prioridades nacionais cujo impulso não procede da IIRSA, mas sim do planejamento nacional, e, portanto, a contribuição da AIC é reduzida.

Também se observa que a prioridade política de alguns projetos da AIC não esteve isenta de mudanças ao longo dos anos. Daí a importância de validar internamente com as mais altas instâncias de cada país, desde o início e nos momentos de mudanças de autoridades, o caráter estratégico dos projetos incluídos.

Finalmente, a oportunidade histórica que a IIRSA teve de chegar às portas de uma cúpula presidencial com resultados importantes no ordenamento da Carteira de Projetos acelerou o ritmo dos trabalhos da Iniciativa para a formação de uma agenda de implementação. Apesar de ela ter sido o resultado do consenso e a negociação, algumas opiniões colhidas consideram que devia ter sido dedicado mais tempo a esse processo de formação da AIC, para torná-la mais consistente, principalmente porque, depois, não pode mais ser alterada. Somada a esta avaliação aparece a aspiração por uma Agenda “dinâmica”, da qual os projetos paralisados saiam e nela entrem novos projetos prioritários, o que poderia permitir renovar permanentemente o compromisso político dos países com uma agenda estratégica de integração com caráter concreto.

Em suma, apesar de existir debate sobre como a AIC podia ter sido mais bem formada, há consenso sobre sua utilidade como instrumento importante para o passo que a IIRSA deu, do planejamento para a implementação.

Seção III:

A SELEÇÃO DOS 31 PROJETOS ESTRATÉGICOS

A AIC 2005-2010 está constituída por um conjunto de 31 projetos de integração, acordados pelos países a partir dos resultados conquistados durante a fase de planejamento territorial e de ordenamento da Carteira de Projetos IIRSA e que, por suas características, têm um alto impacto na integração física da América do Sul. Este capítulo analisa os critérios que foram estabelecidos para a incorporação de projetos na AIC e a coerência dos projetos selecionados com esses critérios.

A seleção dos projetos da Agenda surge de um processo de decisão interno em cada país e de negociação e consenso entre os países. Durante o processo de seleção, todos os países acordaram utilizar como princípio geral a consistência com os avanços conseguidos na fase de ordenamento da Carteira de Projetos IIRSA. Além disso, foram dadas as seguintes “orientações para a formação de um primeiro conjunto de projetos para a AIC”:

- “Projeto da Carteira de Projetos IIRSA com forte apoio político interno dos países envolvidos e com a participação da área econômico-financeira dos governos, que assegure a prioridade estratégica para o projeto”.
- “De preferência projetos-âncora, associados a projetos-âncora ou projetos com grande impacto e visibilidade”.
- “Projetos com nível avançado de preparação e com boa perspectiva de financiamento e execução no curto prazo”.
- “Projetos dos agrupamentos de cada EID mais bem avaliados nos GTEs de Bogotá e Buenos Aires (2004)”.²⁹

Tratava-se de cumprir um ou vários dos critérios mencionados. Os indispensáveis foram ser parte da Carteira IIRSA e consistente com o processo de ordenamento da Carteira por meio da Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo. Desta condição surge a recomendação de dar preferência aos Projetos-Âncora ou Associados a eles. A noção de “Âncora” está definida, na mencionada metodologia, como o gargalo ou elo faltante da rede de infraestrutura que impede o aproveitamento ótimo dos efeitos combinados de um Grupo de Projetos, em benefício do desenvolvimento econômico e social. Por sua vez, a noção de “Associado a um Âncora” se refere ao projeto contíguo ou diretamente complementar.

Indica-se “de preferência” Âncora ou Associado a Projeto-Âncora para ressaltar que não é um critério exclusivo já que também podem ser considerados os outros critérios, como “projetos com grande visibilidade” ou “projetos

²⁹ Apresentação do CCT sobre “Ordenamento da Carteira de Projetos: Desafios Futuros”. 4ª Reunião de Coordenadores Nacionais. Lima, Peru. 18 a 20 de agosto de 2004.

com grande impacto”. Além disso, são introduzidos critérios de factibilidade ao assinalar que podem ser parte da AIC os projetos com nível avançado de preparação e com boa perspectiva de financiamento e execução a curto prazo. Isto tem a ver com o prazo ou horizonte de tempo que a AIC estabelece para executar os projetos: 2005-2010. Não obstante, este não foi o critério principal, considerando-se que o mais importante não era se o projeto cumpria o prazo, mas sim seu caráter prioritário.

Finalmente, há o critério de “projetos IIRSA com forte apoio político interno dos países envolvidos”, apoio este que se traduziria em um aumento da velocidade de execução dos projetos. Na evolução da AIC, este critério é variável no tempo e a prioridade estratégica de um projeto nem sempre tem uma expressão em um apoio político sustentado. De fato, visualizando os critérios de forma comparativa, os que têm a ver mais diretamente com o processo de planejamento territorial são os mais permanentes no tempo, porque têm a ver com fatores mais estruturais.

Processo de seleção: critérios técnicos e prioridade política

Foi importante estabelecer uma racionalidade para escolher os projetos, já que o princípio essencial faz referência ao ordenamento da Carteira que tinha sido realizado com base na Metodologia do Planejamento Territorial Indicativo. Assim, era possível escolher projetos com grande impacto, sobre a base de um consenso já alcançado, no ordenamento prévio da Carteira. Nesse sentido, há uma ancoragem nos conceitos básicos, considerando, entre os projetos de mais alto impacto, os Âncoras porque estão determinados por um processo de planejamento.

No entanto, nenhuma seleção de projetos estratégicos pode ser completamente técnica; também tem um conteúdo político. Isso implica ter uma visão técnica, mas introduzir flexibilidade na seleção, o que permitiu incluir outros projetos cujo impacto talvez não fosse tão elevado, mas que apresentavam outros benefícios, como a capacidade de mobilizar as sociedades envolvidas, e/ou refletiam prioridades nacionais. Dessa forma, também foram introduzidos projetos que, sendo históricos, não conseguiam o impulso final para ser realizados, e para os quais estar em uma “vitrine” como a AIC podia ajudar a aumentar o peso interno que já tinham para conseguir levá-los à execução. Neste sentido, a AIC foi um instrumento importante para impulsionar os projetos localizados em espaços menos desenvolvidos da América do Sul (Grupos Emergentes, ver Quadro 1).

Além disso, a visão de conjunto de um projeto, dentro de um Grupo, continuado por outras conexões além da fronteira – e inclusive por terceiros países da região que, ao completar seus projetos de infraestruturas, permitiriam maiores cargas, entre outros aspectos – proporcionou uma visão macro de cada projeto que antes não se tinha. Isso, somado à declaração política dos países a favor da AIC, dava argumentos para as negociações internas com as autoridades econômico-financeiras na busca de recursos.

Portanto, os critérios para a formação da AIC não são “puros”, mas sim uma combinação de critérios técnicos e políticos, em que os critérios técnicos tiveram um peso predominante.

Projetos estratégicos

A respeito da menção a várias categorias de projetos – “estratégicos”, “emblemáticos”, “de grande visibilidade”, “de alto impacto” –, cabe destacar que, mais do que tipos de projeto diferentes, trata-se de características que os projetos estratégicos têm, os quais se definem, em primeiro lugar, por sua capacidade de alcançar um objetivo transformador no futuro.

Os projetos estratégicos são, por sua vez, “emblemáticos”, porque transmitem às pessoas uma ideia amplamente mobilizadora que gera consenso, com a qual uma maioria se identifica. São projetos vitais, que representam

tipicamente a integração, sem os quais não podemos falar realmente deste processo. Além disso, trata-se de aspirações de longa data. Por outro lado, os projetos estratégicos também são “de alto impacto” no desenvolvimento econômico, social e ambiental e de “grande visibilidade”, devido a seus benefícios poderem ser percebidos por um grande número de pessoas, tendo impacto generalizado em uma nação ou área de influência.

Segundo os projetos, algumas destas características podem se destacar mais do que outras. Também se deve ressaltar que os projetos de alto impacto incluem os Âncoras, que eliminam gargalos da integração física e resolvem grande parte dos problemas da conectividade, mas não só a eles, já que o impacto buscado é o desenvolvimento, e a integração física é um meio para este fim, não um objetivo em si mesma.

Finalmente, o caráter estratégico dos projetos se traduz em seu impacto no desenvolvimento territorial, o impulso à conectividade, à capacidade de atrair outros investimentos complementares, constituir projetos territorialmente inclusivos, gerar novo comércio, permitir novas oportunidades para o país e, em particular, para a área de influência envolvida.

Avaliação multicritério

Na seleção dos projetos se incorpora o critério da viabilidade, mas sustentada em uma avaliação multicritério, não só econômico-financeira. Com efeito, foi um salto de qualidade entrar em uma avaliação multicritério simultânea dos projetos, não concentrada em indicadores financeiros. Esta via alternativa à metodologia tradicional de avaliação de projetos resultou efetiva, apesar de não ter sido realizada análise de impacto em profundidade (com uma estimativa que estivesse comprovada), mas sim opiniões de especialistas e técnicos experientes.

O multicritério implica o ambiental, o social, a variável política, entre outros. Os projetos da AIC têm um pouco de cada um dos critérios. É claro, a viabilidade também se sustenta em uma prioridade política dos projetos estratégicos para levá-los à execução. Isso evita provocar frustração nas populações envolvidas perante expectativas de longa data na realização desses projetos.

A avaliação comparativa dos Grupos de Projetos não influenciou de maneira direta na seleção dos projetos da AIC. Cada país definiu suas prioridades, independentemente da pontuação que os seus projetos obtivessem na avaliação comparativa dos Grupos. No entanto, a avaliação comparativa dos Grupos teve influência na visão mais clara de todas as dimensões de um projeto, permitiu uma visão de conjunto, o que foi muito importante e influenciou indiretamente na elucidação da prioridade dos projetos por esse conhecimento, mais do que pela localização, melhor ou pior, que os Grupos tivessem na avaliação comparativa.

Longo e curto prazos

Apesar de a integração ser uma tarefa de longo prazo – e, portanto, a AIC devia ter uma visão nesse sentido –, ao mesmo tempo era necessário que se pudessem atingir resultados concretos a curto prazo, para ir gerando expectativa de realização na Iniciativa e mobilização de vontades em benefício da integração física. Sem resultados concretos ao longo do processo há perda de capacidade de mobilização. Isso se expressa também na combinação de critérios de longo e curto prazos para a seleção de projetos estratégicos da AIC.

Daí o critério de projetos visíveis, importantes, com consenso político. De fato, os projetos que mais avançaram depois de cinco anos foram os que já não tinham maiores dificuldades quando entraram na Agenda.

Negociação e consenso: a lista de projetos da AIC 2005-2010

A AIC foi sendo formada gradualmente, segundo as propostas dos países. Na reunião do Eixo Mercosul–Chile, realizada em Buenos Aires, em 13 e 14 de setembro de 2004, segundo registros internos do CCT, os representantes dos cinco países presentes discutiram o tema da Agenda, assim como alguns projetos que pareciam apresentar as características para estar na lista da AIC. Chegou-se ao acordo de que a seleção devia estar focalizada em projetos “emblemáticos”, com boa possibilidade de execução (inclusive projetos que já contassem com financiamento e estivessem em implantação) e que fossem consistentes com os avanços conseguidos na fase de planejamento indicativo.

O exemplo de “projeto emblemático” que surgiu nesta reunião foi a Rodovia do Mercosul. Mas houve consenso em que a seleção devia se concentrar nos Projetos-Âncora e Associados a eles, com grandes perspectivas de implementação. No debate, os projetos que foram apresentados pelos países como fortes candidatos a fazer parte da AIC foram:

□ Eixo Mercosul–Chile

- Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de los Libres e Gualeguaychú (*Âncora do Grupo 1*).
- Adequação do Corredor Río Branco–Colonia (Rodovias 1, 11, 8, 17 e 18), que depois se tornou Adequação do Corredor Río Branco–Montevideu–Colonia–Nueva Palmira (*Âncora do Grupo 2*).
- Construção da Ponte Internacional Jaguarão–Río Branco (*Associado ao Âncora do Grupo 2*).
- Duplicação do trecho Palhoça–Osorio (*Rodovia Mercosul*) (*Projeto do Grupo 1*).
- Projeto Ferroviário Los Andes–Mendoza (Ferrovia Transandina Central) (*Âncora do Grupo 3*).
- Rodovia Internacional CH-60 (Setor Valparaíso–Los Andes) (*Associado ao Âncora do Grupo 3*).

□ Eixo de Capricórnio

- Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza–Yacuiba e Centro de Fronteira (*Âncora do Grupo 2*).
- Nova Ponte Presidente Franco–Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai–Brasil (*Âncora do Grupo 3*).

Estes oito projetos finalmente fizeram parte da AIC acordada no CDE desse ano. O exame de projetos candidatos à AIC prosseguiu e, segundo registros internos do CCT, em 18 de outubro de 2004, a lista já tinha 15 projetos (os oito anteriores e os sete a seguir):

□ Eixo Interoceânico Central

- Construção Rodovia Pailón–San José–Puerto Suárez (*Âncora do Grupo 3*).
- Recuperação do Trecho El Sillar (*Âncora do Grupo 5*).
- Rodovia Toledo–Pisiga (*Projeto do Grupo 5*).

□ Eixo Andino

- Centro Binacional de Atendimento de Fronteira de Desaguadero (*Âncora do Grupo 8*).

□ Eixo do Amazonas

- Rodovia Paita–Tarapoto–Yurimaguas, Hidrovia Huallaga, Portos e Centros Logísticos, que depois se tornou Rodovia Paita–Tarapoto–Yurimaguas, Portos e Centros Logísticos (*Âncora do Grupo 3 e projetos associados*).
- Rodovia Lima–Tingo María–Pucallpa, Porto e Centro Logístico de Pucallpa e modernização do Porto do Callao - Primeira etapa, que depois se tornou Rodovia Lima–Tingo María–Pucallpa, Portos e Centros Logísticos (*Âncora do Grupo 4 e projetos associados*).

□ Eixo Peru–Brasil–Bolívia

- Pavimentação Iñapari–Puerto Maldonado–Inambari, e Inambari–Juliaca/Inambari–Cusco (*Âncora do Grupo 1*).

Em 1º de novembro de 2004, também segundo registros internos do CCT, a lista prioritária alcançou 28 projetos, somando-se outros 13 aos 15 já selecionados. Estes foram:

□ Eixo Mercosul–Chile

- Gasoduto do Nordeste Argentina (*Projeto do Grupo 5*).

□ Eixo Interoceânico Central

- Anel Ferroviário de São Paulo (Trechos Norte e Sul) (*Âncora do Grupo 2*).
- Passo de Fronteira Infante Rivarola–Cañada Oruro (*Projeto do Grupo 1*).
- Construção da Rodovia Cañada Oruro–Villamontes–Tarija–Estación Abaroa (Primeira Etapa) (*Projeto do Grupo 1*).

□ Eixo Andino

- Passo de Fronteira Cúcuta–San Antonio del Táchira (*Âncora do Grupo 2*).

□ Eixo do Amazonas

- Porto Francisco de Orellana (*Âncora do Grupo 2*)

□ Eixo Peru–Brasil–Bolívia

- Ponte sobre o Rio Acre (*Projeto Associado ao Âncora do Grupo 1*)

□ Eixo do Escudo das Guianas

- Rodovia Boa Vista–Bonfim–Lethem–Georgetown (Primeira Etapa: Estudos) (*Âncora do Grupo 2*).
- Ponte sobre o Rio Takutu (*Associado ao Âncora do Grupo 2*).
- Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana)–Guiana (Georgetown)–Suriname (Paramaribo) (Primeira Etapa) (*Âncora do Grupo 3*).
- Melhoramento da Rodovia Nieuw Nickerie–Paramaribo–Albina e Cruzamento Internacional do rio Marowijne (*Âncora do Grupo 4 e projeto Associado*).

□ PSI de Tecnologias da Informação e das Comunicações

- Exportação por Remessas Postais para Médias e Pequenas Empresas (Pymes).
- Implementação de Acordo de *Roaming* Sul-Americano.

A lista continuou sendo formada e, em 12 de novembro de 2004, foram apresentados outros quatro projetos como candidatos, dos quais só permaneceram os dois a seguir (completando a AIC um total de 30 projetos):

□ Eixo Andino

- Melhoramento da Navegabilidade do Rio Meta (*Âncora do Grupo 4*).

□ Eixo do Amazonas

- Rodovia Pasto–Mocoa, que depois se tornou Corredor Viário Tumaco–Pasto–Mocoa–Puerto Asís (*Âncora do Grupo 1*).

Finalmente, no âmbito dos trabalhos do 6º CDE de Lima, de 23 e 24 de novembro de 2004, somou-se à lista um último projeto (completando os 31 projetos da Agenda adotada):

□ Eixo Interoceânico Central

- Pavimentação e Melhoramento da Rodovia Iquique–Colchane (*Projeto do Grupo 5*).

Em resumo, a AIC 2005-2010 se estrutura da seguinte maneira:

- Projetos-Âncora: 19
- Projetos Associados a Âncoras: 4
- Projetos selecionados por outros critérios: 6
- Projetos do Processo Setorial de TICs: 2
- Total de Projetos da AIC: 31

A seguir são apresentados alguns comentários sobre a estrutura da AIC.

Coerência com o planejamento

Para esta análise foi elaborado o Quadro 1, onde se refletem os diversos critérios estabelecidos. Assim são listados os projetos por número de ordem na AIC,³⁰ diferenciando os Eixos aos quais pertencem. É indicado se se trata de um Projeto-Âncora ou Associado ao Âncora. Destaca-se a que Grupo e o tipo de Grupo ao qual o projeto AIC pertence (Consolidado ou Emergente),³¹ assim como a fase de execução, em termos do ciclo de projeto, no momento de sua seleção como parte da Agenda. A esse respeito, foi utilizado como indicador a informação consignada pelo Primeiro Relatório Semestral da AIC, em julho de 2005. Os resultados do Quadro 1 referentes à coerência dos projetos com o Planejamento Territorial Indicativo são analisados a seguir.

³⁰ IIRSA. "Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010". Anexo 3. 6º CDE. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004.

³¹ Grupo Consolidado: Territórios mais desenvolvidos economicamente, densamente povoados e com nível mais elevado de infraestrutura; e Grupo Emergente: Territórios menos desenvolvidos economicamente, com baixo nível de ocupação e cujo impacto dos novos projetos de infraestrutura são maiores.

Alta participação de projetos-âncora e associados

Dos 31 projetos da AIC, 19 são Âncoras, ou seja, 61% do número total de projetos. Calculando esta participação percentual sobre um total de 29 projetos (já que dois projetos correspondem ao Processo Setorial de TICs e não seguem a mesma metodologia de ordenamento da Carteira), pode-se afirmar que 66% da AIC são Projetos-Âncora.

Além disso, se forem levados em conta os projetos associados a Âncoras, obtém-se um total de 23 projetos, o que representa 74% da AIC; ou, com o critério mais estrito (sem considerar os dois projetos de TICs no total), esta participação de Âncoras e Associados alcança 79% da AIC. Este critério é, certamente, o que mais se ajusta ao processo de ordenamento da Carteira com base na metodologia de Planejamento Territorial Indicativo.

Em média, 47,5% dos 40 Projetos-Âncora identificados durante o processo de ordenamento da Carteira em 2004 foram incluídos na AIC (ver Quadro 2). A seguir são apresentadas considerações sobre alguns projetos a título de exemplo.

Observa-se que, no Eixo Mercosul-Chile, há três Âncoras incluídos na AIC. Um deles corresponde ao Grupo 1. Os outros dois incluídos pertencem aos Grupos 2 e 3. O Âncora do Grupo 2 (Projeto AIC 2 “Adequação do Corredor Río Branco–Montevideu–Colônia–Nueva Palmira”) já estava em fase de execução quando a AIC foi formada e o Âncora do Grupo 3 (Projeto AIC 5 “Projeto Ferroviário Los Andes–Mendoza” – Ferrovia Trasadina Central) encontrava-se em fase de pré-execução. Em ambos os casos trata-se de projetos de alta prioridade para os países.

No caso do Projeto Ferroviário Los Andes–Mendoza produziu-se uma mudança na solução técnica do mesmo que determinou sua nova localização no ciclo de projetos (de licitação/concessão para novamente preparação do projeto). Com essa alteração, este projeto binacional passou a representar o investimento individual mais importante da AIC (US\$ 5,10 bilhões) e corresponde à denominação de “emblemático” para o processo de integração.

A respeito do Eixo de Capricórnio, foram incluídos dois Âncoras na AIC: Projeto AIC 8 “Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza–Yacuiba e Centro de Fronteira” e Projeto AIC 9 “Nova Ponte Presidente Franco–Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai–Brasil”, que correspondem aos Grupos 2 e 3. Os dois projetos binacionais de fronteira são considerados emblemáticos para este eixo.

A Ponte Binacional Salvador Mazza–Yacuiba integra o principal corredor viário entre a Argentina e a Bolívia e é um dos principais gargalos pela superposição de atividades comerciais, formais e informais, que prejudica o comércio internacional entre os dois países. Por sua vez, a Nova Ponte Presidente Franco–Porto Meira e Centro de Fronteira facilitará o comércio entre o Brasil e o Paraguai, principalmente de produtos derivados da soja e da madeira, ao descongestionar o trânsito da Ponte da Amizade, entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, um dos mais congestionados da região.

Quanto ao Eixo Andino, são nove Grupos de projetos neste Eixo e foram incluídos três projetos na AIC. Vale a pena ressaltar que o Projeto AIC 19 “Melhoramento da Navegabilidade do Rio Meta” está na AIC por ser considerado um projeto estratégico para a Colômbia. Quando foi selecionado para a AIC, este projeto binacional entre a Colômbia e a Venezuela estava em fase de pré-execução, mas com o tempo se revelou como um dos projetos com maiores restrições para avançar para a fase de execução, devido a causas alheias ao âmbito técnico e que têm a ver com as diferentes visões de cada país sobre como realizar o projeto.

No Eixo do Amazonas, os quatro projetos incluídos na AIC são Âncoras. O Projeto-Âncora AIC 20 “Corredor Viário Tumaco–Pasto–Mocoa–Puerto Asís” constitui um projeto estratégico para a Colômbia e para a região. É o Âncora do Grupo de “Acesso à Hidrovia do Putumayo”, conhecido como “Caminho Verde para a Paz”, sendo seu principal benefício garantir a presença do Estado em um território tradicionalmente conflituoso, incorporando seus habitantes à dinâmica social do país.

No Eixo Peru–Brasil–Bolívia está incluído um projeto altamente estratégico e emblemático para o Peru e Âncora de seu Grupo: o AIC 24 Pavimentação Iñapari–Puerto Maldonado–Inambari, e Inambari–Juliaca/Inambari–Cusco.

Por último, no caso do Eixo do Escudo das Guianas, foram incluídos três Âncoras do Eixo, dois dos quais se referem apenas à Primeira Etapa (Estudos).

Também foram selecionados na AIC “pares” de projetos, diretamente complementares, dentro de determinados Grupos, que completam uma conexão (ver Quadro 1). Assim, por exemplo, no Eixo Mercosul–Chile, a Adequação do Corredor Río Branco–Montevideu–Colonia–Nueva Palmira (AIC 2) e a Construção da Ponte Internacional Jaguarão–Río Branco (AIC 3), por um lado, e, pelo outro, o Projeto Ferroviário Los Andes–Mendoza (Ferrovia Trasadina Central) (AIC 5) e a Rodovia Internacional CH-60 (Setor Valparaíso–Los Andes) - AIC 6.

Da mesma forma, no Eixo Peru–Brasil–Bolívia, complementam-se diretamente a Pavimentação Iñapari–Puerto Maldonado–Inambari, e Inambari–Juliaca/Inambari–Cusco (AIC 24) e a Ponte sobre o Rio Acre (AIC 25). A mesma coisa é verificada no Eixo do Escudo das Guianas entre a Rodovia Boa Vista–Bonfim–Lethem–Georgetown (Primeira Etapa: Estudos) - AIC 26 e a Ponte sobre o Rio Takutu (AIC 27).

Por outro lado, também se introduziu a conexão entre Âncora e Associados dentro de uma única denominação de projeto AIC, que se transformou na verdade em um “corredor” multimodal. É o caso dos projetos do Peru no Eixo do Amazonas: Rodovia Paita–Tarapoto–Yurimaguas, Portos e Centros Logísticos (AIC 21) e Rodovia Lima–Tingo María–Pucallpa, Portos e Centros Logísticos (AIC 22).

A noção de “associação” de projetos para formar uma conexão que faça sentido é muito importante na AIC, e distingue esta Agenda “com visão de conjunto” de uma lista de projetos com visão nacional. Daí a sua contribuição importante para a integração regional.

Outros critérios de seleção

Como vimos, os projetos AIC que constituem Âncoras ou Associados a Âncoras são 23. Sem contar os projetos do PSI de TICs, há 6 projetos adicionais, cuja seleção deveria ser explicada por outros critérios. Estes casos se apresentam em dois Eixos: Mercosul–Chile (2 projetos) e Interoceânico Central (4 projetos). Os projetos são:

□ Eixo Mercosul–Chile

- Duplicação do Trecho Palhoça–Osório (*Rodovia Mercosul*).
- Gasoduto do Nordeste Argentino

□ Eixo Interoceânico Central

- Passo de Fronteira Infante Rivarola–Cañada Oruro.
- Construção da Rodovia Cañada Oruro–Villamontes–Tarija–Estación Abaroa (Primeira Etapa).
- Rodovia Toledo–Pisiga.
- Pavimentação e Melhoramento da Rodovia Iquique–Colchane.

A “Duplicação do Trecho Palhoça–Osório (*Rodovia Mercosul*)” (AIC 4) foi considerada pelo Brasil como um projeto emblemático. Um de seus benefícios é facilitar a conexão da parte desenvolvida do sul e sudeste do Brasil, com a Argentina, o Chile e o Uruguai. Outro benefício importante é a redução do número de acidentes em uma estrada conhecida no Brasil como “a rodovia da morte”. Por outro lado, o projeto estava em fase de execução ao entrar na AIC, ou seja, com melhor perspectiva de ser concluído a curto prazo (ver Quadro 1).

No tocante ao AIC 7 “Gasoduto do Nordeste Argentino”, deve-se levar em conta que é o único projeto energético da Agenda e contribui para um objetivo estratégico: a diversificação da matriz energética dos países do Mercosul.

Quanto ao AIC 14 “Rodovia Toledo–Pisiga” e ao AIC 15 “Pavimentação e Melhoramento da Rodovia Iquique–Colchane”, a importância de ambos deve ser vista em associação. Em conjunto, completam uma conexão para o Pacífico, da Bolívia até o porto de Iquique no Chile; além disso, permitirão uma saída para terceiros países, favorecendo a integração entre o Chile, a Bolívia e o Brasil. Cabe destacar que estes projetos estavam em fase de execução no momento da formação da AIC, ou seja, com melhor perspectiva de serem concluídos a curto prazo (ver Quadro 1).

A associação também é o que justifica a presença do AIC 12 “Passo de Fronteira Infante Rivarola–Cañada Oruro” e AIC 13 “Construção da Rodovia Cañada Oruro–Villamontes–Tarija–Estación Abaroa (Primeira Etapa)”. No entanto, ao contrário do par anterior, neste caso, trata-se de um Grupo Emergente, que está em uma etapa do ciclo de projetos menos avançada (pré-execução) e são parte de um Grupo com menor posição relativa na avaliação comparativa realizada. A inclusão destes projetos na AIC se explica por seu alto conteúdo de integração, articulando territórios isolados e a importância que eles têm para a Bolívia e o Paraguai.

Tipo de grupo e ciclo do projeto

A AIC, em seu conjunto, inclui 15 projetos de Grupos Consolidados e 12 projetos procedentes de Grupos Emergentes (ver Quadro 1). Estas categorias foram criadas durante o processo de planejamento territorial, e serviram para caracterizar os subespaços (áreas de influência) dos Grupos de Projetos segundo seu grau de desenvolvimento. Assim, os Grupos classificados como Emergentes exigem mais infraestrutura básica e são um subespaço com potencial, mas ainda muito pouco comércio. Em contraposição, os Grupos Consolidados já têm uma infraestrutura e, na verdade, precisam de mais melhorias logísticas que respondam a um comércio de alta intensidade e demanda diversificada.³² Não se pode determinar essa classificação para os dois projetos do Eixo de Capricórnio e a mesma não se aplica aos dois projetos do PSI de TICs. Como vimos, esta distinção é importante para diferenciar as maiores ou menores dificuldades dos projetos no momento de atrair investimento privado e conseguir cobrir as suas necessidades de financiamento: os projetos autossustentáveis têm a possibilidade de ter acesso mais fácil ao financiamento. O fato de a composição da AIC mostrar uma maioria de projetos procedentes de Grupos Consolidados indica que foram levados em conta os critérios de factibilidade para a implementação.

Quanto ao ciclo de projetos, foram incluídos 6 projetos em Perfil, 15 em Pré-execução e 10 em Execução (ver Quadro 1). A categoria “Pré-execução” é bastante ampla no sentido que inclui diversos níveis de estudo (pré-factibilidade, factibilidade, engenharia) e não permite deduzir que tão perto ou longe os projetos estavam da execução. Contudo, os projetos em preparação (Perfil mais Pré-execução) constituíram a maioria da AIC. Se a isso somarmos que o número de projetos procedentes de Grupos Emergentes é significativo, pode-se concluir que, apesar de a factibilidade ou proximidade da execução ser importante, este critério de seleção não foi o determinante da inclusão de projetos na AIC.

Em suma, como foi assinalado pelo acordo sobre a AIC alcançado no 6º CDE da IIRSA, a Agenda “está constituída por um primeiro conjunto limitado de projetos de integração acordados pelos países (...) a partir dos resultados conquistados durante a fase de ordenamento da Carteira de Projetos IIRSA e que por suas características têm um alto impacto na integração física da América do Sul”.³³

Finalmente, deve-se recordar que a constituição da IIRSA se baseia em três setores: Transportes, Energia e Comunicações. A presença na AIC de um projeto energético e dois de Comunicações é uma expressão desta vocação, embora, é claro, que a predominância na Agenda é dos projetos de transportes, como também é o caso no conjunto do trabalho da Iniciativa ao longo de seus dez anos de existência.

³² Definições procedem da Ferramenta de Trabalho para o Desenho de Uma Visão Estratégica Sul-Americana. CCT: BID, CAF e Fonplata. Caracas, Venezuela. 2 de julho de 2003.

³³ IIRSA. “Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010”. Anexo 3. 6º CDE. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004.

Considerações finais

O princípio geral da consistência com os avanços atingidos na fase de ordenamento da Carteira de Projetos IIRSA, que tinha sido realizada com base na Metodologia do Planejamento Territorial Indicativo, foi respeitado especialmente na constituição da AIC. Isto é importante porque implicou uma racionalidade para escolher os projetos. A presença majoritária dos projetos Âncoras e Associados na AIC (74% do número total de projetos e 79% sem considerar os TICs) dá à Agenda um critério técnico que já tinha sido consensuado na fase prévia de ordenamento da Carteira. Neste sentido, há uma ancoragem nos conceitos básicos, considerando entre os projetos de mais alto impacto àqueles que estão determinados por um processo de planejamento.

Não obstante, a seleção dos projetos da Agenda não se explica unicamente por critérios técnicos consensuados, mas também, de algum modo, por prioridades políticas e decisões internas em cada país. Só a metade dos Projetos-Âncora identificados no planejamento que culminou em 2004 foram incluídos na AIC, ingressando nesta “vitrine” da integração. Outros projetos, em menor quantidade, foram incorporados à AIC apesar de não serem nem Âncoras nem Associados a eles.

A AIC foi um instrumento importante para os projetos de Grupos Emergentes, incluindo 12 projetos deste tipo. Assim, foi dada visibilidade a projetos que, apesar de históricos, não conseguiam o impulso final para ser realizados e para os quais estar na AIC podia ajudar a aumentar o peso interno que já tinham a fim de atingir sua execução. Por outro lado, o objetivo de gerar expectativa de realização na Iniciativa levou a incluir na Agenda uma maioria de 15 projetos de Grupos Consolidados. A Agenda é, portanto, uma expressão do conjunto da integração física sul-americana.

No entanto, o objetivo de incluir projetos com nível avançado de preparação e boa perspectiva de execução a curto prazo esteve longe de se cumprir e o critério da factibilidade ou proximidade da execução não foi determinante para a inclusão de projetos na AIC. Com efeito, os projetos em preparação (perfil e pré-execução) constituíram a maioria da Agenda e isso explica a significativa reprogramação que ocorreu ao longo destes cinco anos no prazo previsto de conclusão dos projetos. Isso leva a uma reflexão sobre a pertinência de incluir um prazo na AIC (2005-2010).

Sem prazo não havia período de cumprimento; com prazo houve expectativa de conclusão dos projetos no final do mandato da IIRSA em 2010, mas só dois dos 31 projetos foram concluídos até esta data, embora, como se verá mais adiante, no capítulo sobre a implementação da IIRSA, em 2012 se devesse ter um índice de cumprimento de 61% da Agenda que subiria para 77% em 2014. Não obstante, o mandato e a aspiração da AIC não era só acelerar o início da execução, mas sim concluir a execução em 2010. Este objetivo, certamente, não coincidiu com a fase de preparação dos projetos que ingressaram na Agenda em 2004, o que também determinou a relativa imprecisão observada no momento de sua adoção sobre o montante de investimento previsto, estimativa que aumentou 226% em cinco anos, à medida que avançaram os estudos e os projetos foram entrando em execução.

Novamente, conclui-se que a AIC foi definida com um conjunto de critérios e considerações técnicas e políticas que não necessariamente correspondem à avaliação tradicional de projetos. Foi aplicada uma avaliação multicritério e isso é percebido como valor distintivo da Agenda que incluiu projetos estratégicos emblemáticos, de grande visibilidade e de alto impacto para o desenvolvimento.

Em suma, os critérios definidos para a seleção dos projetos tiveram diferente peso no momento de formar a AIC. O prazo podia ter sido evitado a fim de não gerar expectativas de conclusão a respeito de projetos complexos. A definição de projetos estratégicos foi chave para formar a Agenda Consensuada e houve flexibilidade em sua identificação por parte dos países. O Planejamento Territorial Indicativo permitiu um melhor conhecimento das interrelações e impactos dos projetos na integração física da América do Sul, contribuindo com um olhar amplo, além das fronteiras nacionais.

Seção IV:

A AIC 2005-2010 E A IMPLEMENTAÇÃO NA IIRSA

A AIC se propôs basicamente a acelerar a obtenção de resultados concretos em projetos de alto impacto para a integração física continental. Para isso devia concentrar a atenção e os esforços dos governos e das instituições do CCT em determinados projetos prioritários e, ao mesmo tempo, captar o interesse do investimento privado, sozinho ou em associação com o setor público. A implementação de um método de gestão intensiva e focalizada de projetos devia ser o instrumento para propiciar um “ambiente de implementação” que permitisse levar à execução os projetos em um prazo de cinco anos: 2005-2010.

Para analisar o cumprimento destes objetivos, o presente capítulo se concentrará nas questões relativas à implementação. As questões a examinar se referem, em primeiro lugar, à dinâmica da implementação, ou seja, aos instrumentos que foram colocados em prática nos GTEs mostrando como as questões tratadas a partir de 2005 evoluíram. Depois, é apresentada uma análise dos projetos da AIC (ver detalhe no Anexo), que culmina em uma visão de conjunto de como avançaram no ciclo de projetos, a transparência de suas cifras de investimento e o cumprimento de datas de conclusão. Finalmente, são apresentadas experiências de gestão inovadora que mostram o comportamento dos países e das instituições do CCT frente ao processo de integração física em relação aos projetos da AIC.

Dinâmica da implementação

Para apoiar a implementação dos projetos da AIC, a dinâmica dos trabalhos de concertação e coordenação entre os países da IIRSA, e entre estes e o CCT, acelerou-se significativamente. O volume de informações coletadas ao longo destes 5 anos, que começam com a AIC e que estão caracterizados pela ênfase na implementação, é muito grande. É verdade que este resultado não é atribuível só à AIC. Se previamente não tivesse existido a visão geoeconômica do espaço sul-americano estruturado em EIDs e o processo de formação e ordenamento da Carteira, em Grupos de Projetos dentro de cada EID, não teria sido possível implantar os instrumentos da implementação, com visão de conjunto do processo de integração física sul-americano.

Por isso, ao longo destes anos, a implementação ocorre como um processo que se focaliza no avanço da AIC, e impulsiona também os outros projetos da Carteira. Este impulso aumentou à medida que o ambiente econômico global dos países sul-americanos foi melhorando, com impactos favoráveis em sua capacidade de realizar investimentos em infraestrutura. Por outro lado, com a nova Base de Dados de Projetos, foi colocado em evidência para o coletivo IIRSA o avanço experimentado na execução dos projetos da Carteira como um todo.

Preparando a gestão intensiva

O processo começa com a elaboração dos denominados “Guias de Projeto” da AIC, que foram elaborados com a participação de todos os países e dos especialistas das instituições do CCT nos GTEs de Monitoramento e Gestão Intensiva da AIC 2005-2010, dos sete eixos abrangidos pela Agenda. Foi elaborado um documento de Informação Básica e Estratégica para apoiar o Processo de Gestão Intensiva de cada projeto da AIC, incluindo a identificação dos pontos críticos para a execução dos projetos e a superação de eventuais restrições. Dele participaram o Coordenador (es) Nacional (is), o gerente (s) ou encarregado do projeto e os Coordenadores do CCT para o Eixo correspondente.

Embora a elaboração da informação de base fosse importante, o essencial do exercício foi preparar o caminho para gerar uma atitude proativa e de antecipação aos problemas dos projetos da AIC, buscando assim ampliar suas possibilidades de sucesso, o que é a essência da gestão intensiva, como se verá mais adiante. Então, um primeiro elemento que mudou com a AIC na dinâmica da IIRSA foi esta focalização em projetos e em atitudes perante eles. O primeiro passo era compor uma planilha inicial de informações sobre cada projeto AIC com a participação dos atores implicados em impulsioná-lo.

A Reunião do GTE de Monitoramento da Agenda relacionada com os projetos correspondentes aos países do Mercosul, Bolívia e Chile, foi realizada na sede do BID-Intal, em Buenos Aires, Argentina, entre 11 e 15 de abril de 2005. Por sua vez, a Reunião do GTE de Monitoramento da AIC relacionada com os projetos correspondentes aos países Andinos, Brasil, Guiana e Suriname, realizou-se na sede da CAF, em Caracas, Venezuela, entre 25 e 29 de abril de 2005.

Etapa de implementação: consolida-se na agenda de IIRSA

A partir de 2007, os GTEs de Eixos consistiram em dois processos: implementação e planejamento. Com relação à implementação, foram revisados os projetos de cada eixo, incluídos na AIC, identificando avanços e obstáculos para sua colocação em execução. Além disso, foram revisados outros projetos em execução da Carteira IIRSA, identificando avanços, fontes de financiamento e elementos relevantes. Para cada uma destas reuniões o CCT preparou um novo relatório de Visão de Negócios por Eixo, e foi solicitados às delegações nacionais que comparecessem com o Coordenador Nacional e funcionários das áreas de planejamento, infraestrutura de transporte, energia e comunicação. Isto não aconteceu com a amplitude necessária, mas deve ser registrado o esforço realizado em torno das reuniões do GTE, tanto pelos países, quanto pelo CCT que compareceu com especialistas e consultores.

Sob esta estrutura (implementação-planejamento) e dentro de implementação (Projetos AIC e Outros Projetos da Carteira) foi realizada uma primeira rodada de GTEs em 2007, em todos os eixos com projetos AIC (a qual se completou em 2008, com o GTE do Eixo do Escudo das Guianas e uma nova rodada para os Eixos Mercosul-Chile e Capricórnio).³⁴

³⁴ GTEs dos Eixos Interoceânico Central e Peru-Brasil-Bolívia (Lima, Peru. 24 e 25 de abril de 2007), Eixo do Amazonas (Bogotá, Colômbia. 5 e 6 de junho de 2007), Hidrovia Paraguai-Paraná e Andino (Santa Cruz de la Sierra, Bolívia. 21 a 23 de agosto de 2007) Mercosul-Chile, Capricórnio e do Sul (Santiago, Chile. 25 a 27 de setembro de 2007), Escudo das Guianas (Paramaribo, Suriname. 6 de maio de 2008).

Os Projetos AIC e a Carteira de Projetos IIRSA

Até julho de 2009, havia sido realizada outra rodada completa de GTEs³⁵ e, no primeiro semestre de 2010, uma nova rodada adicional. No entanto, ao analisar as agendas destas reuniões, é notório observar, ao contrário dos GTEs de 2007, que a ênfase dos GTEs de 2009 não está nos projetos AIC, mas sim na Carteira, analisada por meio de seus Grupos de Projetos. Indiretamente, mantém-se uma focalização no monitoramento de alguns projetos da AIC, não em seu caráter como tais, mas por constituir o Projeto-Âncora do Grupo em análise.

Os trabalhos destes GTE foram realizados com base na sequência³⁶ a seguir:

- Apresentação e debate entre os países do Eixo da fase de cada Grupo de Projetos e os fatores positivos e problemáticos na implementação dos projetos do Grupo.
- Identificação de projetos com necessidade de preparação ou não necessariamente amadurecidos.
- Proposta de ações necessárias para impulsionar a implementação dos projetos.
- Em especial, exame da situação do Projeto-Âncora do Grupo.
- Possibilidade de incorporação eventual de novos projetos aos Grupos.
- Fonte de informação: Base de Dados de Projetos IIRSA

Não obstante, nas Agendas dos GTEs de 2010, voltou a aparecer, explicitamente, o tema da AIC, de forma que a sequência anterior incorporou a seguinte menção:³⁷

- Análise da situação de cada projeto AIC: estado de avanço, cumprimento de objetivo, obstáculos apresentados, finalização prevista e avaliação de impacto no Grupo de Projetos.

Para ter uma ideia de quanto foi relevante esta análise da AIC no conjunto das sessões destes GTE foram revisadas as Notas das Reuniões. Elas indicam apenas o estado de avanço de cada projeto dentro de seu Grupo respectivo, com a sinalização do Projeto-Âncora. Ou seja, basicamente há uma unidade de análise nos GTE 2009-2010 em torno dos Grupos e dos Projetos-Âncora.

Ao passar para a instância de reuniões de Coordenadores Nacionais e CDE, pode-se observar que é apresentada, por um lado, a análise da Carteira partindo das informações da Base de Dados e, por outro, a análise da AIC com base no Sig.

Portanto, observa-se uma mudança importante: o acompanhamento da AIC, como categoria privilegiada da etapa de implementação, passa a estar diluído no seguimento da implementação dos projetos da Carteira planejada e organizada como um todo. É um claro sinal da consolidação na agenda da IIRSA das atividades de monitoramento, pelos países em seu conjunto, do avanço na execução dos projetos de integração e, ao mesmo tempo, o abandono definitivo do desafio da gestão intensiva de projetos.

Um aspecto fundamental que permitiu ampliar o seguimento da implementação dos projetos IIRSA foi o esforço que os países, com o apoio do CCT, realizaram nos últimos anos para a melhoria da qualidade da informação inserida no Banco de Dados da Carteira.

³⁵ Não foi realizado o GTE do Eixo do Escudo das Guianas.

³⁶ Ver Agenda dos GTEs dos Eixos Amazonas, Andino, Peru-Brasil-Bolívia e Interoceânico Central (Lima, Peru. 15 a 17 de abril de 2009) e Eixos da Hidrovia Paraguai-Paraná, Mercosul-Chile, Capricórnio e do Sul (Santa Cruz de la Sierra, Bolívia. 16 a 19 de março de 2009).

³⁷ Ver Agenda dos GTEs dos Eixos Hidrovia Paraguai-Paraná, de Capricórnio, Mercosul-Chile e do Sul (Montevideu, Uruguai. 11 a 14 de maio de 2010) e Eixos Andino, Amazonas, Interoceânico Central e Peru-Brasil-Bolívia (Quito, Equador. 12 a 14 de abril de 2010).

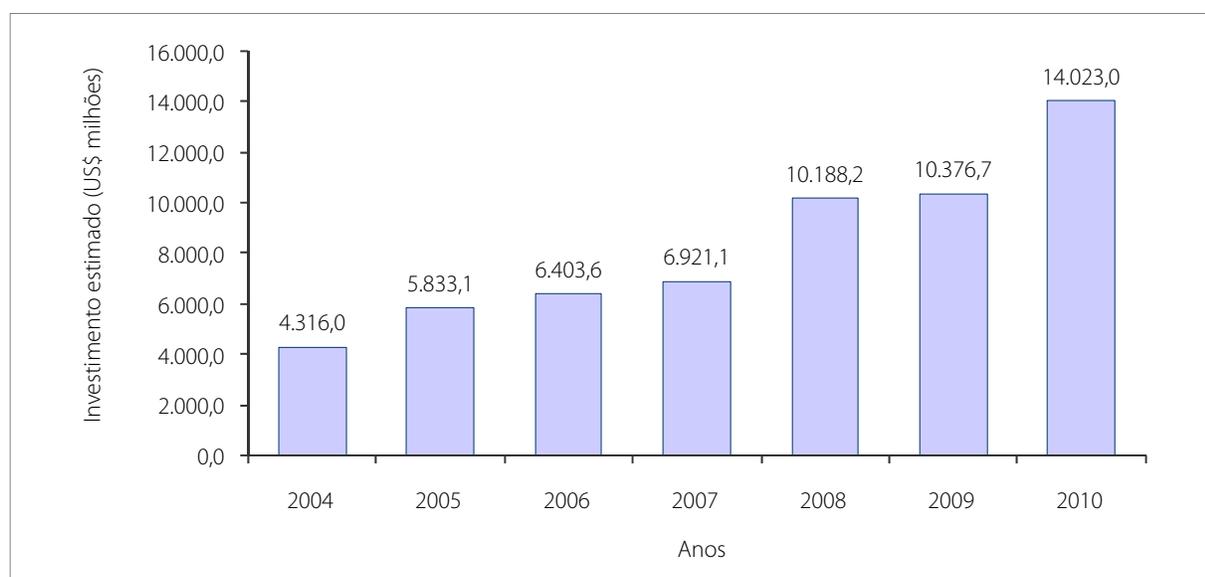
Visão geral sobre a execução dos projetos da AIC

À luz das análises individuais dos 31 projetos da AIC que constam do Anexo, será apresentada a seguir uma fotografia global da evolução da AIC em julho de 2010. Para isso, a análise será dividida em quatro grandes blocos: a) evolução da AIC em termos do investimento requerido para realizar os projetos; b) evolução da AIC em termos de cumprimento dos prazos de implementação previstos, assim como a etapa de execução dos mesmos; c) evolução da AIC em termos de aspectos políticos que influíram; e, finalmente, d) projetos que por seu modelo de gestão inovadora merecem uma especial menção.

Evolução em termos de investimento estimado

Aqui se inicia a análise da evolução financeira dos projetos da AIC. Tal como se pode observar no gráfico a seguir, a Carteira passou de um investimento total de US\$ 4.316 milhões em 2004³⁸ para US\$ 14.023 milhões em 2010 (ver Quadros 3 e 4).

Gráfico 1
Evolução do Investimento estimado da AIC (2004-2010)



Fonte: Elaboração própria em base nos relatórios anuais da AIC de 2005 a 2010 e no documento de constituição da AIC de dezembro de 2004.

Esta evolução dos montantes de investimento pôs de manifesto que a estimativa inicial requerida para executar os projetos esteve muito aquém da realidade. Em cinco anos e meio (dezembro de 2004 – junho de 2010) o montante triplicou. Aqui cabe fazer uma menção especial sobre o projeto ferroviário Los Andes, que partiu de um orçamento de US\$ 251 milhões e aumentou até US\$ 5,10 bilhões (ver quadro 4), representando quase um

³⁸ IIRSA. "Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010". Anexo 3, p. 7 e 8. 6ª Reunião do CDE. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004.

terço mais do orçamento definitivo dos projetos AIC. Na verdade, neste projeto houve uma mudança na solução técnica (para o túnel de baixa altura) que modificou de maneira radical a estimativa do investimento requerido.³⁹

Feita esta anotação, o motivo da evolução do investimento estimado encontra-se em que, em 2005, dois terços dos projetos se encontravam em uma etapa precoce de implementação, com um nível de definição básico, com 6 projetos em etapa de perfil e 15 em pré-execução, com o que os investimentos refletidos eram estimativas mais ou menos acertadas. Assim, à medida que os estudos avançavam e seu nível de detalhe permitia realizar uma análise financeira mais real, o valor dos projetos foi sendo atualizado. Além disso, durante este período de cinco anos, como já se viu, alguns projetos incorporaram novos elementos e ampliaram alcances, seja por motivos relacionados com novas soluções técnicas, novas normativas, ou porque simplesmente os governos envolvidos lhes outorgaram um nível superior de prioridade e importância.

A seguir serão examinados alguns projetos que, por seu elevado montante final de investimento, incidem na evolução do total de investimento estimado para a AIC.

O primeiro projeto nesta categoria, como já foi assinalado, é o AIC 5: Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza, binacional entre a Argentina e o Chile, no Eixo Mercosul-Chile, é responsável de boa parte desse aumento no investimento estimado que a Agenda experimenta. Assim, ao observar a evolução segundo o avanço no ciclo de projetos, verifica-se que o estado inicial do AIC 5 em abril de 2005 era de pré-execução, em que se mantém até agora. O primeiro salto importante na estimativa de investimento ocorreu em 2008, quando se decidiu mudar a solução técnica do projeto. Por sua parte, o segundo salto no montante de investimento aconteceu em 2010, correspondendo a um avanço nos estudos.⁴⁰

O segundo projeto que experimenta crescimento significativo é o projeto AIC 22: Rodovia Lima-Tingo María-Pucallpa, Portos e Centros Logísticos, do Peru, no Eixo do Amazonas, que passou de US\$ 514 milhões em 2005 para US\$ 1.351 milhões de investimento estimado em 2010 (ver Quadro 4), como resultado de ajustes realizados na estimativa de seus diversos componentes, em particular, o porto do Callao, a via expressa Ramiro Priá-é-Puente Ricardo Palma e rodovia Tingo María-Pucallpa.

Outros dois casos em que o ajuste de investimento tem efeitos significativos sobre o crescimento experimentado no total da Agenda são o projeto AIC 24: Pavimentação Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco, do Peru, no Eixo Peru-Brasil-Bolívia, que passa de US\$ 694 milhões estimados em 2005 a US\$ 1.384 milhões em junho de 2010 (ver Quadro 4). Neste caso, é claramente o avanço dos estudos que determina o ajuste de investimento. Quando a AIC foi estabelecida, este projeto estava só começando seus estudos definitivos.

O outro caso importante, pelo montante de investimento que representa na Agenda, é o projeto AIC 1: Duplicação da Rodovia 14, da Argentina, que passou de US\$ 370 milhões em 2005 para US\$ 780 milhões em 2010 (ver Quadro 4). Novamente, aqui se trata de uma estimativa realizada quando o projeto ainda estava em preparação.⁴¹ De fato, o estado inicial do projeto na Agenda era de pré-execução, passando para execução em 2008, ou seja, o ano em que se verifica o salto para US\$ 780 milhões.

³⁹ Com data de 15/01/2008, foi apresentada a Iniciativa Privada sobre "Construção e exploração de um túnel ferroviário de baixa altura", que é a reformulação da iniciativa privada "Ferrovia Transandina Central", cujo processo de licitação foi finalizado em abril de 2008 e no qual foi apresentada uma oferta, desestimada por não ser tecnicamente aceitável. Ver 4º Relatório da Implementação da AIC, junho de 2008.

⁴⁰ De acordo ao que o Sige indica, Fase do projeto em 14/06/2010 "os primeiros estudos financeiros, econômicos e ferroviários do túnel foram apresentados em abril de 2009 e recentemente foram terminados".

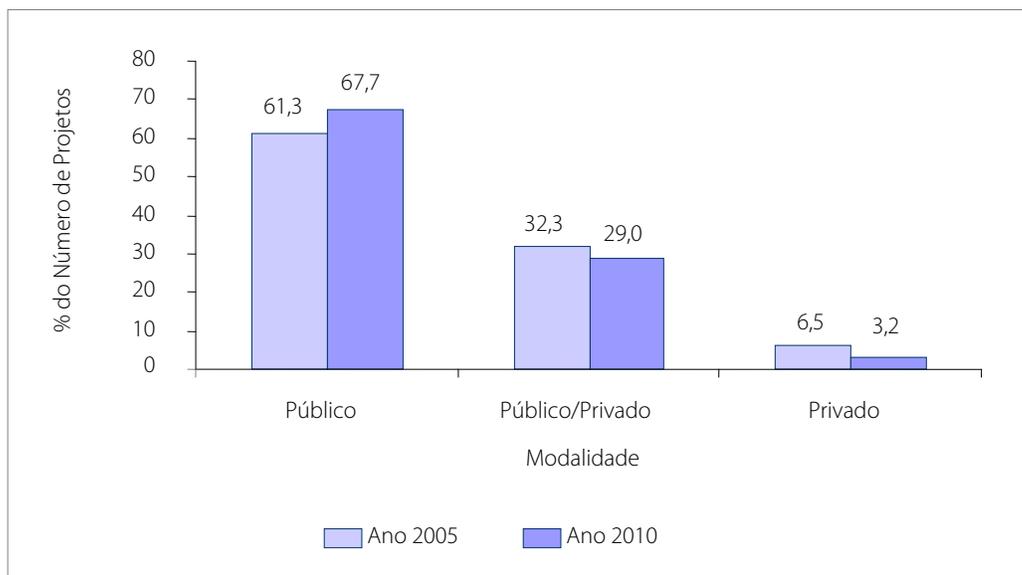
⁴¹ Segundo o Guia do Projeto, em abril de 2005 só o Trecho 1 (Entroncamento RP-16/Entroncamento RP-20) havia concluído o estudo de factibilidade, enquanto que, para os outros oito Trechos faltantes, o estudo de factibilidade ainda estava em elaboração.

Este salto quantitativo de investimento produzido na primeira etapa da AIC é um sintoma da evolução dos projetos, e, portanto, um avanço na implementação dos mesmos, que é justamente o que a Agenda persegue.

Esta atualização de custos afetou quase a totalidade dos projetos da AIC. O Quadro 4 mostra esta evolução ano a ano e, apesar de ter-se partido dos montantes de investimento que aparecem na AIC quando foi aprovada em 2004, é mais real considerar como ponto de partida a estimativa de 2005, que resulta do trabalho realizado para elaborar os Guias de Projeto nos GTEs de Monitoramento e Gestão Intensiva da AIC desse ano. As cifras de 2005, em muitos casos, já refletem mudanças significativas com relação ao “Anexo 3: Agenda de Implementação Consensuada” que é o documento constitutivo da AIC emanado do CDE de 2004.

Além disso, vale a pena fazer uma breve menção a que a modalidade de financiamento prevista originalmente para cada um dos projetos da AIC se manteve estável quando se compara o ano 2005 com a atualidade. Neste sentido, a distribuição do investimento ocorre da seguinte maneira: 67,7% da Carteira AIC contam com financiamento público, 29% com financiamento público-privado e só 3,2% com financiamento privado, como se pode ver no gráfico a seguir.

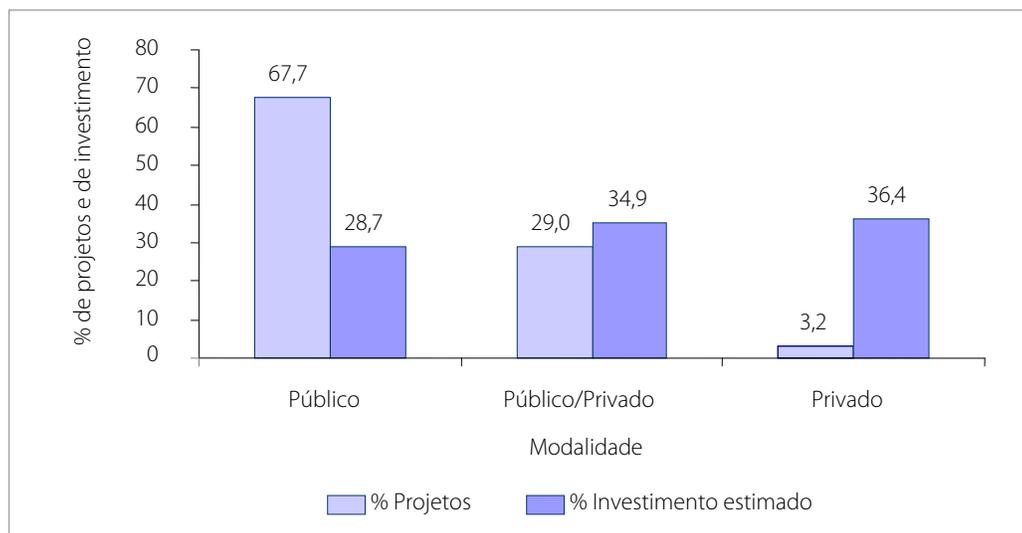
Gráfico 2
Evolução da Modalidade de Financiamento dos Projetos da AIC 2005-2010
(% do Número de Projetos)



Fonte: Elaboração própria com base nos relatórios anuais da AIC de 2005 a 2010

Neste mesmo aspecto e como se pode ver no gráfico abaixo, coloca-se de manifesto que 67,7% dos projetos da AIC que contam com financiamento público representam um investimento de 28,7% do total da Carteira da Agenda, enquanto que, apesar de a modalidade público-privada estar presente em 29% dos projetos da AIC representa um investimento de 34,9%, influenciado, em grande medida, pelos projetos do Peru (AIC 21, 22 e 24), que como se viu acima, têm um montante significativo de investimento. Nesta mesma linha de análise, existe só um projeto de modalidade privada que representa 36,4% do total do investimento da AIC, o que se explica pelo elevado montante de investimento do projeto em questão, que é o projeto ferroviário Los Andes-Mendoza.

Gráfico 3
 Projetos da AIC em relação à Modalidade de Investimento
 (Em % do Nº de projetos e de investimento)



Fonte: Elaboração própria com base nos relatórios anuais da AIC 2005-2010 de 2005 a 2010.

Finalmente, cabe assinalar que a importância estratégica dos projetos da AIC e a prioridade outorgada pelos países a eles geraram a focalização da atenção dos organismos internacionais, e especialmente das instituições do CCT, para apoiá-los seja em estudos de pré-investimento ou com a construção da obra. Neste sentido, entre as três instituições financeiras que formam o CCT (BID, CAF e Fonplata) foram apoiados ou estão sendo apoiados, seja em fase de preparação ou execução, 20 dos 31 projetos da Agenda, o que representa aproximadamente 65% dos projetos da AIC. O investimento total destes 20 projetos está avaliado em US\$ 6.472,7 milhões.

Evolução em termos de prazos e etapa de execução dos projetos

A seguir se analisará, de maneira geral, como foi o cumprimento dos prazos inicialmente estimados para a execução da AIC (ver Quadro 1). Observa-se que, apesar da aspiração inicial de culminar a Agenda no período 2005-2010, só 2 dos 31 projetos se concluíram neste período (AIC 25: Ponte sobre o Rio Acre e o AIC: 27: Ponte sobre o Rio Takutu). Mais ainda, a quase totalidade deles, 26 projetos, tem na atualidade uma data prevista de conclusão entre 2011 e 2020. Um resumo da informação que apresenta este quadro é detalhada a seguir:

Projetos concluídos 2005-2010	2
Projetos com conclusão prevista: 2011	12
Projetos com conclusão prevista: 2012	7
Projetos com conclusão prevista: 2013	2
Projetos com conclusão prevista: 2014	3
Projetos com conclusão prevista: 2016	1
Projetos com conclusão prevista: 2020	1
Projetos com data de conclusão a definir	3
TOTAL	31

Em todos os casos, há uma diferença significativa entre a data de conclusão que se projetou quando a Agenda foi acordada e a data estimada atualmente (Ver Anexo). A diferença resultante varia, na maioria dos projetos, entre 2 e 6 anos.⁴² A imprecisão observada na estimativa do investimento no ano de início da AIC, devido a uma falta de preparação dos projetos, reflete-se novamente aqui.

Portanto, conclui-se que não se conseguiu atingir a meta proposta de completar a execução dos projetos da AIC no final de 2010. Mas isso não necessariamente implica que a AIC não cumpriu a sua missão de acelerar a implementação dos projetos. Um primeiro aspecto a considerar é se os projetos AIC teriam avançado da mesma maneira se não tivessem pertencido à Agenda. Por motivos óbvios isto é um dado difícil de estimar. No entanto, das pesquisas realizadas com os gerentes de projeto entre maio e junho de 2010, pode-se apreciar um consenso geral de que a inclusão dos projetos na AIC lhes conferiu uma visibilidade não só nacional, mas também regional, que de alguma maneira contribuiu para a priorização dos mesmos.

Em geral, exceto projetos que por motivos políticos deixaram de ser prioritários para algum dos países envolvidos – como é o caso dos projetos da Venezuela –, a razão das demoras se deveu ao surgimento de imprevistos burocráticos ou mudanças na definição do projeto que implicam uma ampliação do período de estudos e dos prazos de obra.

Considerando diferentes horizontes de finalização da AIC obteríamos um índice de cumprimento de 45% se o seu prazo de vigência se estender a dezembro de 2011, e de 61% se for ampliado mais dois anos, até 2012. Em 2014, de acordo com a estimativa vigente de datas de conclusão, 77% dos projetos AIC estariam concluídos. Isso corresponde a ter 14 projetos concluídos no final de 2011 (sobre um total de 31), 19 no final de 2012, 21 no final de 2013 e 24 no final de 2014.

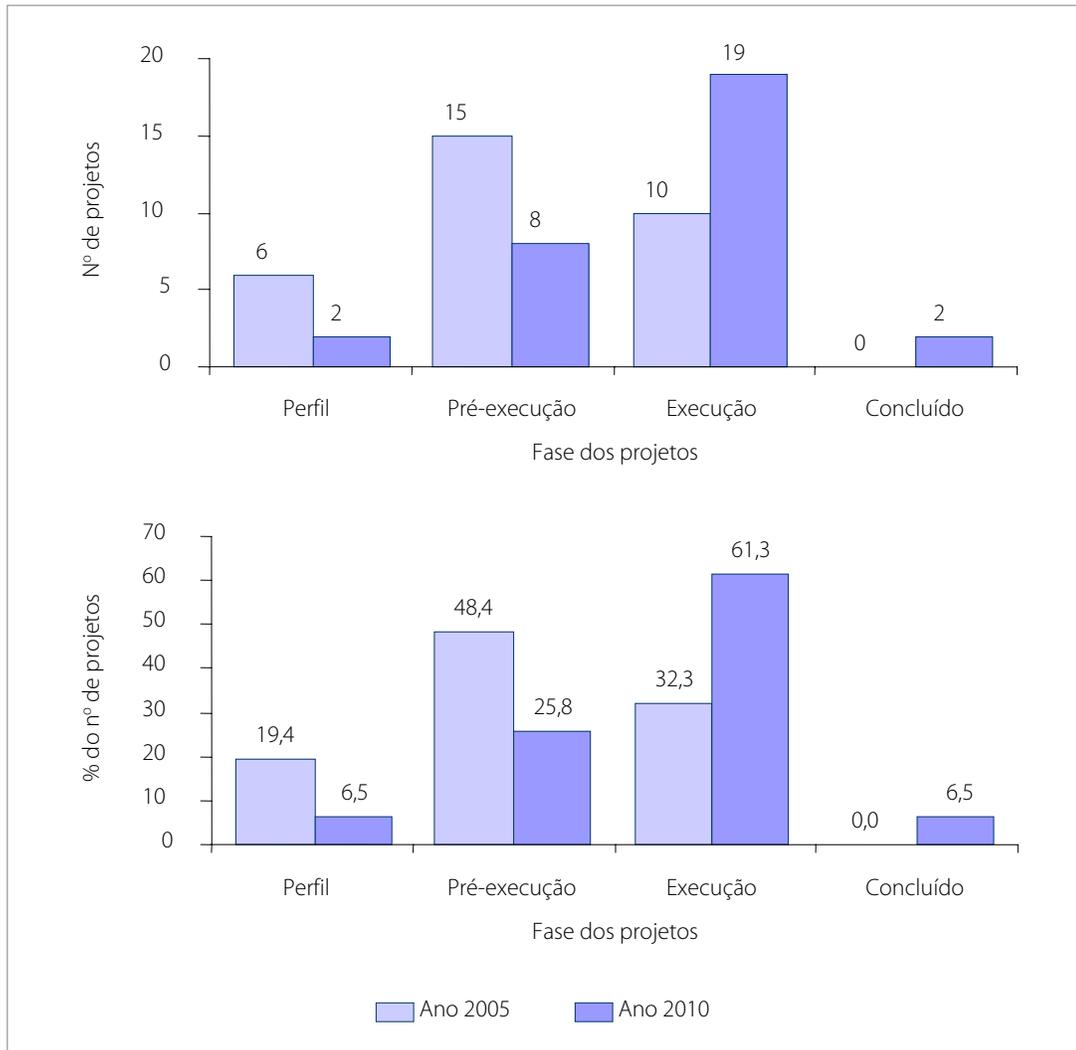
Uma segunda leitura de cumprimento de avanços em função da evolução das etapas de execução, com base no Quadro 1, é a seguinte: em 2005 na AIC havia dez projetos em Execução (sobre um total de 31). Em junho de 2010, outros nove projetos passaram da fase de Perfil e/ou Pré-execução para a fase de Execução e dois haviam sido concluídos, ou seja, 68% do total da Agenda se encontram em execução ou concluído, e só 2 projetos – AIC 18: Passo de Fronteira Cúcuta–San Antonio del Táchira e AIC 28: Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana)–Guiana (Georgetown)–Suriname (Paramaribo) (Primeira Etapa) – encontram-se paralisados na fase de Perfil.

Nos gráficos a seguir pode-se apreciar a evolução das etapas de execução dos projetos, comparando o ano 2005 com a situação atual.

Portanto, só o fato de 61% dos projetos da AIC se encontrarem em execução, em comparação com 32% de 2005, e 6,5% já estarem concluídos, demonstra que a agenda de integração dos países sul-americanos, em matéria de integração física, está sendo concretizada mediante o impulso dos projetos selecionados como de alto impacto para a região. Isto adquire um grande valor, não só pela construção das obras físicas em si mesmas e seu potencial impacto, mas também pelo próprio processo de integração que está ocorrendo (acordos, diálogos, consensos), tanto dentro de cada um dos países quanto entre nações vizinhas, apesar dos obstáculos técnicos, econômicos, financeiros e políticos que possam se apresentar.

⁴² A diferença de 12 anos e meio do Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza é considerada atípica e resultado de uma situação especial neste projeto.

Gráficos 4 e 5
Evolução das Etapas de Execução da AIC
(Em Nº de Projetos em %)



Fonte: Elaboração própria com base nos relatórios anuais da AIC 2005-2010 de 2005 a 2010.

Evolução dos projetos com relação a aspectos políticos que influíram

Como vimos, os projetos da Agenda têm como característica um alto impacto na integração física sul-americana, mas por sua vez exigem um componente importante de impulso político para assegurar sua implementação, mais ainda em casos que não são autossustentáveis do ponto de vista financeiro ou que implicam um alto montante de investimento.

Neste sentido podemos apontar como exemplo projetos como o AIC 8: Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza–Yacuiba e Centro de Fronteira, no qual, apesar de ter atravessado por um complicado processo de negociação para satisfazer as demandas sociais das povoações fronteiriças dos dois países, foi precisamente a priorização política por parte dos governos da Argentina e da Bolívia, que ajudou na superação das dificuldades e manteve o processo em andamento.

No entanto, temos outros casos em que a falta de acordo político atrasou ou paralisou os avanços. Os projetos binacionais (Colômbia – Venezuela) AIC 18: Passo de Fronteira Cúcuta–San Antonio del Táchira e AIC 19: Melhoramento da Navegabilidade do Rio Meta apresentam problemas de avanços que têm a ver, no primeiro projeto, “com a retirada da Venezuela da Comunidade Andina de Nações (CAN)” e, em ambos os projetos, com a posição da Venezuela a respeito do “objetivo e solução proposta dos projetos”, aspectos supostamente já consensuados quando os projetos ingressaram na AIC, mas que o país considera que devem ser revisados em sua totalidade. Por outro lado, o projeto AIC 28: Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana)–Guiana (Georgetown)–Suriname (Paramaribo) (Primeira Etapa) está pendente do acordo entre os três países envolvidos, assim como o AIC 11: Anel Ferroviário de São Paulo (Trechos Norte e Sul), atrasado pela falta de consenso entre o Governo Federal e o Governo de São Paulo. O desbloqueio destes projetos se encontra, portanto, na esfera política.

Apesar do descrito no parágrafo anterior, é importante ressaltar que, na maioria dos casos binacionais, o mesmo caráter estratégico e prioritário que propiciou a inclusão dos projetos na AIC fez que ocorresse a mobilização e o respaldo político e o consenso suficiente para impulsionar os projetos e conseguir avanços neste sentido. E é aqui, como se mencionou anteriormente, onde o processo de integração tem um valor intangível que vai além da construção das obras.

Exemplos inovadores de gestão

Neste capítulo, cabe fazer uma menção especial aos projetos peruanos da AIC, já que foram pioneiros na implementação de soluções para eliminar o problema da autossustentabilidade financeira e pôr em execução a infraestrutura viária com soluções inovadoras que agora se aplicam inclusive a outros setores (portos, aeroportos, saneamento, eletricidade, entre outros), mas que foram projetadas, pela primeira vez, para tornar possível os projetos IIRSA que o país priorizou.

Esta solução inovadora consistiu na estruturação financeira das concessões viárias, sob a forma de Parcerias Público-Privadas (PPP) para as rodovias denominadas no Peru “IIRSA Norte” e “IIRSA Sul” que se referem à Rodovia Paita–Tarapoto–Yurimaguas, que faz parte do projeto AIC 21 (o qual inclui também os portos e centros logísticos); e à Pavimentação Iñapari–Puerto Maldonado–Inambari, e Inambari–Juliaca/Inambari–Cusco, que constitui o projeto AIC 24 e corresponde aos trechos 2, 3 e 4 da concessão do chamado “Corredor Viário Interoceânico do Sul” (que inclui, também, os trechos 1 e 5 que levam aos portos do Pacífico).

O aspecto inovador desta estruturação financeira é que se trata de uma PPP com cofinanciamento do Estado, já que a arrecadação do pedágio era insuficiente para cobrir a execução dos investimentos. Em um projeto cofinanciado, o Estado fica responsável por pagamentos futuros periódicos ao concessionário que lhe permite recuperar a parte correspondente pelo investimento inicial em obras, por meio do Pagamento Anual por Obras (PAO) e pelas despesas realizadas com manutenção, por meio do Pagamento Anual por Manutenção e Operação (PAMO). O concessionário, durante o prazo do contrato, recebe o PAO + o PAMO em troca da prestação do serviço.⁴³

Foi gerada uma nova classe de ativo para financiar projetos e concessões, que é constituída pelos Certificados de Reconhecimento do PAO, os denominados CRPAO, que consistem em “uma promessa de pagamentos periódicos ao concessionário por parte do Estado Peruano. Quando os CRPAO são aprovados, de acordo com o avanço das obras, estes podem ser transferidos a terceiros que desta forma também contribuirão para o financiamento do projeto (alavancamento financeiro). O concessionário só financia com recursos próprios o necessário para a execução das obras da primeira etapa, já que a partir de sua conclusão os seguintes

⁴³ Ver Zaira Rojas, Henry. “Caso: Concessão do Corredor Viário Interoceânico Peru–Brasil”. Ministério de Transportes e Comunicações, Peru; em IIRSA, *Workshop de Casos Bem-sucedidos*. Bogotá, Colômbia. 4 de novembro de 2008.

requerimentos poderiam ser financiados com dinheiro recolhido do mercado de capitais graças à cessão dos CRPAO adjudicados. Nessa emissão se contou adicionalmente com uma garantia de crédito parcial por parte do BID, avalizando as obrigações de pagamento do Estado Peruano”.⁴⁴

Por sua vez, a CAF prestou “um acompanhamento do princípio ao fim do processo: financiamento de estudos de factibilidade (US\$ 3,5 milhões); verificação independente de soluções técnicas de concessionários e impactos sobre custos; assessoria à República do Peru para assegurar a “bancabilidade” dos contratos de concessão, e intermediação de discussões entre a República, os Concessionários e os Financiadores; linhas de Crédito Vinculado (US\$ 200 milhões) para permitir o início rápido das obras; Garantia Parcial de Crédito Rotativo (GPCR) de até US\$ 280 milhões para apoiar a estruturação de financiamento privado; programa paralelo para atender ações imediatas de gestão ambiental na área de influência”.⁴⁵

Trata-se, portanto, de um caso em que se verificaram as condições que caracterizam a AIC: alto impacto econômico e social do projeto, alta prioridade política e concentração de esforços entre Governo e Organismos Multilaterais para levar o projeto adiante.

Outro elemento a destacar é a mudança no enfoque de uma visão de “obra” pública para uma visão de “serviço” público, na qual o concessionário se torna responsável não só pela construção da obra, mas também pela etapa de operação com visão de longo prazo. Assim, são gerados incentivos para a eficiência ao repassar para o concessionário os riscos da qualidade do serviço (operação e manutenção). Nisto, as PPPs “IIRSA Norte” e “IIRSA Sul” no Peru tiveram também um caráter pioneiro.

Também merece menção especial a rodovia Pasto–Mocoa, que foi construída nos anos 30 do século passado e conta com muito baixas especificações técnicas que têm limitado o trânsito de veículos e o desenvolvimento comercial e econômico da região. A falta de uma via de melhores especificações dificulta a integração da região sul da Colômbia com as regiões limítrofes do Equador, do Peru e do Brasil. Esta rodovia faz parte do Corredor Viário Tumaco–Pasto Mocoa–Puerto Asís (AIC 20) e constitui um exemplo de um projeto complexo e difícil, incluído na AIC, que pode avançar superando obstáculos. Neste sentido, a acidentada geografia da zona, sua riqueza ambiental e a complexidade social e política da região demandaram a elaboração de completos diagnósticos nestes temas, assim como o projeto e execução de um ambicioso programa de medidas de conservação do patrimônio natural e de promoção do desenvolvimento sustentável das comunidades da zona, ambos autofinanciados e com o suporte de uma institucionalidade pública fortalecida, capaz de supervisionar o cumprimento do Programa. O valor agregado a este projeto elevou o padrão dos projetos IIRSA em geral e não só mereceu o reconhecimento de muitos atores, inclusive de organizações da sociedade civil, local e internacional, mas também se transformou em um exemplo de solução satisfatória de problemática social e ambiental.

Outro projeto que demonstrou ser emblemático no âmbito da IIRSA é o de Exportação por Remessas Postais para Médias e Pequenas Empresas (AIC 30), apresentado aos representantes dos países-membros da IIRSA pelo Ministério das Comunicações do Brasil com base na bem-sucedida experiência do Exporta Fácil do País.

Este projeto é um claro exemplo de como sua inclusão na AIC contribuiu significativamente para seu avanço, sendo a IIRSA o espaço regional de coordenação para a cooperação entre os países e para facilitar a implementação do projeto nos países interessados, contando, ao mesmo tempo, com a assistência de organismos internacionais.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ Wulff, Francisco. “O Caso Interoceânica Sul (Peru) como Exemplo de Parceria Público-Privada”. Material do Curso “Integração e Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sul-Americana”. IIRSA-Cepal. Santiago, Chile. 6 a 10 de outubro de 2008.

Trata-se de um projeto em que a atividade foi crescente desde seu ingresso na AIC, e especialmente intensa nos últimos anos. Em junho de 2010, sem considerar o Brasil, que já tinha o projeto em andamento, estavam sendo desenvolvidos trabalhos ou vão ser desenvolvidos em nove dos 12 países-membros da IIRSA com diferente grau de avanço, e estando já em pleno funcionamento no Peru, no Uruguai e na Colômbia, além de no Brasil logicamente, que é o pioneiro.

Os trabalhos no âmbito da IIRSA neste projeto são um exemplo de um empreendimento cooperativo e de mútuo aprendizado. Cabe ressaltar que se conta com uma equipe regional de trabalho, com uma rede de técnicos do Brasil, Peru, Uruguai e Colômbia, países onde o projeto já foi implantado, que podem apoiar as atividades a serem desenvolvidas nos países que se encontram avançando no processo de implementação do Exporta Fácil.

Finalmente, e como já se viu, vale a pena mencionar que a experiência bem-sucedida do projeto na IIRSA motivou o interesse de muitos outros países fora do subcontinente sul-americano, o demonstra a importância da visibilidade do projeto a partir da AIC.

Considerações finais

Os projetos da AIC avançaram apesar de os prazos de execução não terem se desenvolvido de acordo com as previsões originais. Este avanço implica elementos tangíveis e intangíveis decorrentes da implementação do processo de integração física. Os elementos tangíveis que aparecem com a leitura da fase dos projetos são as obras ou os estudos em execução e/ou concluídos. Não de menor importância são os resultados intangíveis suscitados a partir de entendimentos entre países e a vontade política para conseguir a implantação de projetos frequentemente complexos. Com efeito, o forte compromisso político, e a vontade de entendimento entre nações muitas vezes foi o motor principal para promover a implementação dos projetos.

Quanto à infraestrutura transfronteiriça, embora existam dificuldades importantes em alguns casos, também há amostras na AIC de acordos binacionais, impulso de comissões mistas, diálogo e cooperação, entre outros.

O “selo” AIC no âmbito da IIRSA se traduziu em visibilidade para estes projetos e contribuiu para o avanço das obras. Por outro lado, o fato de serem projetos estratégicos da Carteira da IIRSA junto com a divulgação gerada por meio da AIC facilitou o acesso a recursos financeiros, principalmente de organismos multilaterais.

Partindo da base de que nenhum dos 31 projetos cumpriu os prazos previstos inicialmente, conclui-se que 28 deles apresentaram avanços e os outros três estão pendentes de solução. A composição dos projetos com avanços é apresentada da seguinte maneira:

- 2 projetos foram concluídos.
- 15 projetos progrediram adequadamente tendo apresentado problemas menores de diversa índole atribuíveis à própria natureza das obras.
- 3 projetos encontraram empecilhos de tipo financeiro que foram superados.
- Outros 3 projetos enfrentaram problemas de caráter burocrático que graças à vontade política também foram superados.
- 5 projetos se viram obrigados a prolongar seu prazo de desenho devido a relocalizações da solução técnica ou ambiental adotada.

Seção V:

A GESTÃO INTENSIVA DE PROJETOS E O SISTEMA DE INFORMAÇÃO E GESTÃO ESTRATÉGICA (SIGE)

No presente capítulo será realizada uma análise do cumprimento dos objetivos que a gestão intensiva de projetos da AIC buscou e o uso de uma ferramenta de monitoramento associada: o Sistema de Informação e Gestão Estratégica (Sige). Serão procuradas as razões pelas quais o método de gestão intensiva não pôde ser adotado e se analisará a capacidade que o Sige teve como instrumento para monitorar obstáculos e facilitar a cooperação, tanto das instâncias governamentais quanto das instituições que fazem parte do CCT, no processo de impulsionar a implantação dos projetos da Agenda.

Como vimos no capítulo anterior, este impulso se realizou de maneira permanente no âmbito dos GTEs da Iniciativa, mas sem chegar a ser uma aplicação de gestão intensiva de projetos orientada a resultados, da qual o Sige era o instrumento de suporte.

Em primeiro lugar, são apresentados aspectos conceituais da gestão intensiva de projetos estratégicos, depois é analisada sua aplicação ao caso da AIC; a seguir são resenhados os esforços realizados para a implementação do Sige. O capítulo termina com a avaliação do Sige depois de cinco anos de implementação no âmbito da IIRSA para o monitoramento dos projetos da AIC.

Gestão Intensiva de projetos estratégicos

A gestão intensiva de projetos estratégicos orientada a resultados é um método utilizado amplamente em países de fora da região, substituindo de forma progressiva a gestão burocrática que se caracteriza pela atenção unicamente às atividades intermediárias, e que está relacionada com processos lentos, falta de comunicação e cooperação entre dependências ou funções de uma mesma organização, e entre organizações, tudo isso impedindo alcançar resultados e aumentando os custos nas organizações públicas.

Trata-se de uma ferramenta que observa um novo paradigma de gestão pública ainda pouco assimilado na América do Sul, a gestão por resultados, que se desenvolve fortemente nos últimos 15 anos e constitui um movimento liderado por países de matriz institucional britânica (Reino Unido, Austrália, Nova Zelândia, Canadá).⁴⁶

⁴⁶ IIRSA. Workshop sobre a Gestão Intensiva de Projetos Estratégicos Orientada a Resultados. Rio de Janeiro, Brasil. 9 a 10 de agosto de 2006. Marcel, Mario. Apresentação sobre Gestão Burocrática e Gestão Orçamentária por Resultados: Experiência Internacional.

Por sua vez, o Brasil tem 14 anos de experiência na utilização deste método, tendo sido implementado em mais de 15 casos, em nível do governo nacional, estadual e municipal. Particularmente conhecido é o caso bem-sucedido do Estado de São Paulo⁴⁷ e, mais recentemente, o do Estado de Minas Gerais no Brasil.

A razão que sustenta este método de gestão não é só as demandas para a execução de projetos serem maiores do que os recursos disponíveis. Inclusive, quando se dispõe de recursos suficientes, a capacidade de gestão ou administração pode se transformar em um gargalo que obstaculiza o andamento dos projetos.

Trata-se de um novo conceito de monitoramento que não se define por “acompanhar” a execução de um projeto, mas sim por eliminar os obstáculos ao andamento do mesmo. Exigem-se mudanças importantes, não só de métodos, mas também de atitudes e posturas dos executivos e profissionais envolvidos no processo, e um grande esforço para mudar costumes e impulsionar um estilo particular de atuação caracterizado por uma atitude proativa e de antecipação aos problemas.

No âmbito da gestão pública, é frequente que ocorram restrições não financeiras que atrasam, paralisam, e inclusive, às vezes, impossibilitam a implementação dos projetos. São normalmente restrições que um gerente de projetos, em nível operacional, não consegue resolver. Demandam, em muitos casos, uma articulação de diferentes órgãos de governo e o envolvimento de dirigentes de nível estratégico. Nesses casos, o esquema de gestão intensiva é útil por sua capacidade de monitorar e detectar esses obstáculos, preparar as informações e colocá-las à disposição dos níveis de alta direção para que as decisões sejam tomadas.

Um sistema de informação gerencial facilita que diversos atores, devidamente credenciados, envolvidos na implementação do projeto, possam conhecer em tempo real a evolução dos mesmos, seu planejamento, seus pontos críticos e seus problemas, para poder realizar as ações que lhes competem. Não obstante, isolado, um sistema de informação gerencial não intensifica a gestão. Seu valor depende do conjunto de elementos que compõem o esquema de gestão intensiva.

Há um risco muito comum nas administrações no sentido de pensar que um sistema informático pode funcionar, por si só, como um sistema de gestão. Na verdade, o sistema informático é apenas uma ferramenta para a comunicação entre as pessoas que participam do monitoramento. Se não existirem as condições para que essas pessoas pratiquem efetivamente a gestão estratégica, o sistema informático não cumprirá seu propósito e o monitoramento estratégico não funcionará adequadamente.

Eis a razão para a tentativa de implantar a gestão intensiva e fazer funcionar o Sige como instrumento de apoio para a comunicação e cooperação entre os atores envolvidos em cada projeto da AIC, tanto em nível nacional, quanto entre pares de países. No caso dos projetos binacionais, foi uma meta muito ambiciosa que a IIRSA colocou e que, apesar de ter se traduzido em esforços importantes, como se verá mais adiante, não conseguiu se consolidar como se esperava.

Fatores de sucesso

Para que a gestão intensiva de projetos estratégicos funcione adequadamente são necessários três aspectos fundamentais, ou condições de sucesso, que devem ocorrer de modo simultâneo:

- Forte apoio político para impulsionar a execução dos projetos, o que se traduz em uma prioridade para sua implementação decidida no nível mais alto do âmbito governamental.

⁴⁷ Idem. Pereira Vieira, Saulo. Coordenador de Planejamento e Avaliação, Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo, apresentação sobre Intensificação do Gerenciamento de Projetos Estratégicos no Governo do Estado de São Paulo 2005-2006.

- Uma estratégia orientada por uma visão de futuro, a qual é compartilhada pelos diversos atores que participam na implementação dos projetos.
- Capacidade de monitoramento e gerenciamento de projetos, o que implica ter uma equipe ou um responsável pelo acompanhamento dos projetos que esteja próximo dos níveis de tomada de decisão governamental.

O apoio político explícito das autoridades de mais alto nível é fundamental para conseguir que se estabeleça a cooperação entre as entidades envolvidas na implementação do projeto e se outorgue prioridade à alocação de recursos para isso. Além disso, a estratégia com visão de futuro compartilhada contribui para conseguir um "ambiente de cooperação", onde a contribuição para a solução de um problema no projeto é a referência principal para a coordenação dos diversos membros da equipe de gestão.

Finalmente, na equipe de monitoramento de um projeto, o modo de atuação do gerente (ou responsável pelo acompanhamento do projeto) é um fator-chave que deve se caracterizar por uma atitude empreendedora (não burocrática), capacidade de solucionar problemas e de desenvolver uma rede de colaboradores nas distintas entidades participantes no projeto, esforço contínuo de comunicação orientado a todas as partes interessadas, e motivação constante da equipe. A isso se soma um enfoque prospectivo que busque reduzir os riscos que ameaçam o projeto, o que se denomina no sistema de monitoramento, a "gestão de restrições".⁴⁸

Um problema identificado no sistema de informação (etapas críticas e restrições) tem que ser tratado com absoluta prioridade e energia. Os níveis diretores devem ser informados de que efetivamente têm poder para resolver o problema. As tramitações devem ser monitoradas. O compromisso e a motivação das equipes que participam do monitoramento devem ser estimulados periódica e sistematicamente para manter o ambiente de cooperação.

Gestão Intensiva e a AIC 2005-2010

A AIC, adotada no 6º CDE de Lima - 2004, inclui os 31 projetos selecionados e um esquema de gestão intensiva. Os dois elementos compõem a "Agenda" que foi concebida para focalizar e intensificar a ação gerencial da IIRSA no sentido de que os projetos de integração de infraestrutura sul-americana realmente serão executados.

Assim, o CDE estabeleceu que se devia adotar uma gestão intensiva e focalizada de projetos, por meio do estabelecimento de um sistema especial de monitoramento dos projetos da "Agenda". Para isso, decidiu propiciar em cada país a estruturação de um sistema de acompanhamento dos projetos da "Agenda", que permitiria gerar mecanismos de informação e monitoramento nas mais altas esferas governamentais correspondentes.⁴⁹

Além disso, foi acordado dar especial importância à ação coordenada de governos e agências multilaterais a fim de superar os obstáculos para a concretização dos projetos, com procedimentos que são detalhados no documento aprovado pelos ministros (Anexo 3 da Ata do 6º CDE, 2004).

- "A Coordenação Nacional da IIRSA em cada país será responsável pelo acompanhamento do projeto prioritário da "Agenda" que for de sua incumbência com o objetivo de identificar de forma oportuna e com o apoio

⁴⁸ Idem. Silveira, José Paulo. Apresentação sobre o Sistema de Gestão de Projetos Estratégicos.

⁴⁹ IIRSA. "Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010". Anexo 3, p. 4. 6ª Reunião do CDE. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004.

do CCT, se o caso exigir, os problemas que possam surgir, no âmbito das agências e/ou dos países, na preparação ou na execução do mesmo (...) deverá articular todas as instâncias governamentais envolvidas no processo de implantação, contribuindo para a superação dos obstáculos que possam se apresentar”

- “Quando um coordenador de Eixo do CCT for informado de um problema na preparação ou execução de um projeto no Eixo sob sua responsabilidade, deverá sugerir às áreas competentes das instituições do CCT e às Coordenações Nacionais da IIRSA as medidas necessárias a fim de superar essas restrições”.⁵⁰

Com o objetivo de que os ministros – não só os de Infraestrutura, mas também os da área econômica, e os principais executivos das agências do CCT, que frequentemente interagem com ministros e autoridades dos países – pudessem ser informados dos problemas principais de modo rápido e sistemático, as informações deviam ser de alta qualidade e o mais atualizadas possível. Portanto, a alimentação de informações no sistema especial de monitoramento devia ser impulsionada, avaliada e revisada, de modo contínuo, pelos Coordenadores Nacionais, pelos responsáveis de cada projeto do CCT e pela Secretaria do CCT.

Desta forma surgiu o Sige como instrumento para o monitoramento do avanço da AIC e um novo grupo de atores se relacionou com os trabalhos da IIRSA: os gerentes de projeto da AIC.

Atores principais e componentes básicos

A figura do gerente de Projeto completa o denominado “equipe de gestão” em cada projeto da AIC e é um ator-chave do esquema. Teoricamente, o gerente é o responsável do projeto, compreendendo a gestão de todas as fases de preparação e execução do mesmo, conforme os procedimentos estabelecidos em cada país. Seu papel também é essencial porque é quem alimenta de informações o sistema especial de monitoramento de projetos.

Foi designado um gerente para cada projeto nacional da AIC e dois gerentes (um por país) nos projetos binacionais. Nos casos de projetos multinacionais, foram nomeados um gerente “multilateral” e um gerente nacional por cada país envolvido no projeto. Consequentemente, trata-se de 16 gerentes de projetos nacionais, 23 gerentes de projetos binacionais (descontando o caso do projeto AIC 19: “Melhoramento da Navegabilidade do Rio Meta”, no qual Venezuela designou o gerente só no primeiro ano da AIC), três gerentes do único projeto trinacional da Agenda (AIC 28: “Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana)–Guiana (Georgetown)–Suriname (Paramaribo) - Primeira Etapa”), dois gerentes multilaterais para os projetos do PSI de TICs e sete gerentes dos componentes nacionais de um desses projetos, o AIC 30: “Exportação por Remessas Postais para Médias e Pequenas Empresas”.

No total, por meio do SIGE, vincularam-se à IIRSA 50 gerentes de projetos. No entanto, deve-se levar em conta que isso não equivale totalmente 50 novos atores, já que vários projetos têm o mesmo gerente. Por outro lado, também não implica, como se verá mais adiante, que os gerentes designados pelos países corresponderam ao conceito de “responsável pelo projeto” intrínseco da gestão intensiva.

No sistema de monitoramento, a definição e o acompanhamento da avaliação das “Etapas Críticas” para a implementação dos projetos constituem a parte mais importante da gestão estratégica, em que se aportam conhecimentos sobre problemas e restrições que merecem uma ação mais ampla do que a tradicional. Na inserção inicial de informações no Sige, construiu-se para cada projeto uma lista das etapas essenciais que ainda não haviam sido executadas, contendo uma descrição resumo, o detalhe de qual era a decisão necessária para ultrapassá-la, assim como a identificação do órgão fundamental e os órgãos influentes neste resultado.

⁵⁰ Idem. P. 5

Também se identificaram quais eram as possíveis restrições e as ações que o gerente julgava necessárias para que cada etapa fosse cumprida na data prevista. A importância do papel do gerente manifesta-se no fato de que ele pode revisar a programação das Etapas Críticas em qualquer momento, proporcionando a informação necessária que dá lugar à “Gestão de Restrições”, a qual constitui um campo específico do Sige.

É por meio da Gestão de Restrições que é possível perceber que o Sige não é só um sistema de informação, mas sim um espaço de cooperação. A Gestão de Restrições é o conjunto de ações conducentes para superar obstáculos identificados no andamento do projeto e, de acordo com a concepção inicial do Sige, dela devem participar o gerente, que é o responsável pelo projeto, o Coordenador Nacional, que é um “facilitador estratégico” e o Coordenador de Eixo ou de Projeto, por parte do CCT, que com o tempo passou a ser denominado “Contato do CCT para Monitoramento” (como está inscrito no Sige).

O Sige permite uma consulta “on-line” para usuários autorizados e incorpora um sistema de mensagens que alerta os responsáveis sobre o estado das atividades críticas e vencimento de datas, com o objetivo de facilitar a tomada de decisões. Tudo isto se fundamenta em que a informação que o gerente insere é a adequada para este tipo de monitoramento e está permanentemente atualizada. Caso contrário, não funciona.

Reciprocamente, para que o esquema funcione é necessário que os gerentes de projeto nos países se deem conta que os problemas apontados no sistema de monitoramento efetivamente provocam ações rápidas de suas autoridades e do CCT, no sentido de contribuir com soluções e colaborar com as equipes gerenciais para superar obstáculos. O fundamental é remeter para os níveis de decisão dos governos os problemas identificados.

Em suma, o sistema de monitoramento especial da AIC 2005-2010 se sustentava em dois elementos: (i) a adoção de uma metodologia de trabalho aceita por todos que refletisse os conceitos e os procedimentos da gestão intensiva de projetos; e (ii) o desenvolvimento de um sistema de informação gerencial.

Benefícios esperados

O método de gestão e o sistema de informação associado, nesta adaptação do esquema de gestão intensiva à IIRSA, foram concebidos como instrumentos para ajudar a gerar um “ambiente multilateral de cooperação”, caracterizado pela ação constante dos Coordenadores Nacionais, gerentes de projeto, autoridades nos países, altas instâncias do CCT e profissionais dos bancos que o integram a favor dos projetos da AIC.

Ao compartilhar informações, mobilizar competências, capacidades de decisão, recursos financeiros e tecnológicos, esperava-se que o processo traria consigo uma atitude proativa e de antecipação de problemas que ampliaria as possibilidades de sucesso dos projetos da Agenda.

Esta meta ambiciosa implicava não só implementar o instrumento Sige entre um grupo de países e mudar atitudes em função de um método de gestão por resultados, mas também fazer isso em um contexto multilateral.

Apesar de a gestão intensiva de projetos estratégicos trazer grandes benefícios em outros contextos, no âmbito da IIRSA não pôde ser implementada. O Sige não foi utilizado como instrumento de monitoramento estratégico dos projetos da Agenda Consensuada. As informações registradas neste sistema não contribuíram para desbloquear os obstáculos ao andamento dos projetos, nem para a tomada de decisões a respeito deles.

Não obstante, foram realizados esforços significativos e há lições aprendidas desta experiência que serão expostas ao longo deste capítulo.

Implementação da gestão intensiva e do Sige

O trabalho para a implementação do Sige começou em 2005 e passou por várias etapas que serão apresentadas a seguir:

Em 2005 foram realizados os GTEs de Monitoramento e Gestão Intensiva da AIC 2005-2010 que tiveram por objetivo planejar o processo de gestão intensiva dos projetos da Agenda e estruturar o Sistema de Monitoramento dos mesmos. O trabalho se desenvolveu projeto por projeto e deu lugar à preparação de um documento de Informação Básica e Estratégica para apoiar o Processo de Gestão Intensiva por cada projeto da Agenda, o que foi a base das informações iniciais que foram inseridas no Sige.

Durante 2006 foi dada especial ênfase à consolidação e ao aperfeiçoamento do Sige, tendo sido realizadas, durante o primeiro quadrimestre, 11 missões técnicas aos países, nas quais se capacitaram e treinaram 43 gerentes de projeto. Realizadas por uma equipe de consultores e membros do CCT, as missões técnicas buscaram ajudar a gerar uma “rede de trabalho” e fomentar o ambiente de gestão intensiva em cada projeto e país.

As informações inseridas no sistema foram revisadas e aprimoradas com os gerentes designados e, em especial, trabalhou-se para melhorar a qualidade de informação das Etapas Críticas, campo essencial, como já se mencionou, para o tipo de monitoramento estratégico que procurava apoiar o Sige. Como resultado das missões técnicas e sugestões colhidas nos países, foram introduzidas algumas melhorias operacionais em funções do Sige a fim de tornar a ferramenta mais útil.

Em 9 e 10 de agosto de 2006 foi realizado o Workshop IIRSA sobre Gestão Intensiva de Projetos destinado a Coordenadores Nacionais e gerentes de projeto da AIC, no Rio de Janeiro, Brasil. Procurou-se estimular o intercâmbio de experiências entre os países-membros da Iniciativa e especialistas em gestão estratégica de projetos orientada a resultados; além disso, buscou-se assegurar a capacitação dos Coordenadores Nacionais e dos gerentes de projeto da AIC na gestão intensiva de projetos; e, por último, realizar uma avaliação da implantação do Sige, com especial ênfase na gestão de restrições e no avanço na implementação dos 31 projetos da Agenda.

A aspiração que se tinha nesse momento era “formar uma rede informal sul-americana de executores de projetos com a orientação comum de estar trabalhando para a integração física da Região”.⁵¹

Esta foi uma oportunidade para que os gerentes de projeto, Coordenadores Nacionais, responsáveis do CCT e outros participantes trocassem informações sobre os projetos, problemas e soluções de implantação, assim como sobre a maneira como o sistema de gestão da AIC podia ser melhorado e utilizado para apoiar a implementação dos projetos. O centro da discussão foi, então, o intercâmbio de experiências e não o detalhe da execução de cada projeto. Já nesta etapa precoce foi possível ver os problemas que, por não terem sido solucionados, fizeram que, ao longo destes anos, não se tenha podido implantar a gestão intensiva da AIC e que o Sige tenha perdido sua utilidade.

Conclusões do workshop 2006 sobre gestão intensiva dos projetos da AIC

As conclusões do Workshop realizado no Rio de Janeiro, Brasil, recolhem as opiniões expressas pelos países sobre quatro perguntas formuladas como base para o intercâmbio de experiências. As conclusões e recomendações colhidas dos participantes são apresentadas a seguir.

⁵¹ CCT. “Documento metodológico para o funcionamento dos Grupos de Trabalho no Workshop sobre Gestão Intensiva de Projetos Estratégicos Orientada a Resultados”. Rio de Janeiro, Brasil. 9 e 10 agosto de 2006.

Primeira Pergunta: Como o novo modelo pode ajudar a superar as dificuldades encontradas na implementação dos projetos?

Diagnóstico 1: O Sige facilita a gestão dos projetos, mas não transforma uma pessoa em gerente.

Conclusão 1: Na gestão orientada a resultados a capacidade de ação e a atitude do gerente são fundamentais para a implementação bem-sucedida dos projetos.

Recomendações 1:

- (i) Em alguns casos existem problemas de legitimação do gerente. Portanto, é indispensável ajudar a que sua função no Sige seja mais visível nos meios governamentais relacionados com o projeto, o que resultará em uma maior eficiência na gestão do projeto.
- (ii) Existe um perfil muito variado de gerente, o que incide em seu papel e suas funções. Na operação do Sige e da gestão intensiva dos projetos da AIC, o gerente definido pelos países deve se aproximar o mais possível do papel esperado dos gerentes “naturais” dos projetos, aqueles que podem ter maior influência sobre o dia a dia dos projetos.
- (iii) Recomenda-se que os países busquem meios para superar os eventuais problemas para a gestão intensiva em função da realidade de ter gerentes que não podem se dedicar em horário integral a esta função.
- (iv) Exige-se uma avaliação projeto por projeto para obter um cenário de situação dos 31 projetos da AIC.

Diagnóstico 2: O Sige está sendo utilizado basicamente como um sistema de informações *on-line* que permite ter uma visão do estado atualizado dos projetos.

Conclusão 2: O Sige ainda não contribuiu para a gestão e a solução de problemas nos projetos porque: (a) os papéis não foram assumidos plenamente pelos operadores do Sige; e (b) o Sige não atinge os níveis de decisão.

Recomendações 2 (a):

- (i) É necessário que todos os atores envolvidos na AIC consigam ter uma maior compreensão do Sige como instrumento de gestão, tanto na parte informática quanto operacional.
- (ii) O norte da gestão intensiva de projetos deve ser a tomada de decisões, pelo que se deve colocar ênfase na gestão de restrições. Nesta linha se propôs a criação de fóruns de boas práticas no âmbito da gestão de projetos orientada a resultados.
- (iii) Existem gerentes e coordenadores nacionais que não puderam comparecer ao workshop, razão pela qual é necessário enviar a eles as lições e o plano de ação a seguir doravante no que se refere à gestão intensiva da AIC.

Recomendações 2 (b):

- (i) É preciso criar os mecanismos ou gerar as oportunidades para que as autoridades e níveis de decisão tomem conhecimento do Sige.
- (ii) Convém assegurar que os ministros representantes perante o CDE e outras autoridades tomadoras de decisões sobre os projetos AIC conheçam os esforços realizados para instaurar a gestão intensiva, a existência dos gerentes e das equipes de gestão por projeto, e a utilidade que o Sige pode ter para eles como instrumento de apoio.
- (iii) A fim de conseguir uma maior aceitação, deve-se destacar as vantagens comparativas do Sige em comparação com outros sistemas que os países aplicam internamente, em particular o “valor agregado” que o Sige proporciona por sua visão regional sul-americana.

Segunda Pergunta: Qual é o apoio que o gerente pode esperar dos Coordenadores Nacionais?

Respostas:

- (i) Facilitar contatos políticos. Propiciar e liderar uma forte articulação dos organismos de governo em torno aos projetos. Ser a “ponte” de acesso aos níveis de decisão.
- (ii) Apresentação do gerente aos atores relevantes do projeto e facilitar a coordenação multissetorial. Este aspecto é importante porque a principal limitação estrutural identificada é a gestão burocrática dos projetos e, perante isso, torna-se essencial a coordenação interministerial e o acesso às informações.
- (iii) Realizar reuniões periódicas e workshops nacionais e binacionais com os gerentes para avaliar em conjunto o avanço dos projetos e com a contraparte, no caso dos projetos binacionais, convocando a todos os atores envolvidos.
- (iv) Retroalimentar permanentemente o gerente a respeito dos avanços da IIRSA (reuniões de Coordenadores Nacionais e CDE).
- (v) Colaborar com a divulgação e sensibilização interna a respeito dos projetos da AIC e da IIRSA em geral.

Terceira Pergunta: Qual é o apoio que o gerente pode esperar dos Responsáveis CCT de projetos?

Respostas:

- (i) Face à descontinuidade de autoridades e funcionários relacionados com os projetos, os Responsáveis CCT podem ser um fator de continuidade para o projeto que assegure que se mantenha sua importância no nível das altas esferas.
- (ii) Os Responsáveis CCT devem ter um papel catalisador na gestão intensiva. Sua inclusão na equipe de gestão dos projetos não pode ser só nominal. Devem contribuir com colocações e participar mais ativamente da superação de restrições, assim como da definição e implantação dos projetos.
- (iii) Os projetos da AIC devem ser tratados pelo CCT como prioritários no que refere à outorga de financiamento, tanto na alocação de recursos quanto na redução dos tempos necessários para concretizar as operações de cooperação técnica/financiamento.
- (iv) A cooperação técnica deve estar disponível para assegurar o intercâmbio de experiências sobre a gestão intensiva dos projetos da AIC.
- (v) O CCT deve realizar mais ações de capacitação para os gerentes em matéria de definição de etapas críticas e gestão de restrições.

Quarta Pergunta: É necessário realizar alguma mudança adicional no Sige?

Respostas:

- (i) Melhorar a facilidade de uso do sistema, para torná-lo mais amigável e eficiente.
- (ii) Incluir mais ferramentas de comunicação no Sige para facilitar os projetos binacionais. A gestão dos projetos deveria ser simultânea, de forma a possibilitar uma real interação e a geração de checagens com a devida justificação. Igualmente, deve ser propiciada a comunicação eletrônica entre os capítulos nacionais dos projetos multilaterais da AIC.
- (iii) Gestão de restrições: é necessário esclarecer melhor a forma de operar e a definição das mesmas. O Sige também deve permitir consultas e coordenações sobre gestão de restrições para o caso de projetos que são nacionais, mas cuja execução está relacionada com ações de outros países envolvidos.

- (iv) Definir mecanismos e procedimentos para a tradução dos conteúdos do Sige para os projetos binacionais que envolvam gerentes que falem idiomas diferentes.
- (v) As melhorias ou mudanças adicionais ao sistema devem estar baseadas na experiência da gestão de projetos; portanto, considera-se conveniente observar as funcionalidades do Sige à medida que a sua aplicação for sendo implementada. Neste sentido, foi proposto incorporar informações sobre eficiência e eficácia na gestão dos projetos.
- (vi) Facilitar a interação da informação “não confidencial” contida no Sige com o site da IIRSA, de modo que o público geral possa conhecer os principais avanços e benefícios dos projetos. Esta difusão deve incorporar também os tomadores de decisões, de modo que eles conheçam os avanços da IIRSA.

Em suma, embora tenha sido reconhecido como um dos pontos fortes do sistema o fato de oferecer um espaço de comunicação em nível regional com acesso a informações estratégicas, o que constituía sua “vantagem comparativa” em comparação com outras ferramentas semelhantes que os países dispõem, também se destacaram os pontos fracos que dependem basicamente de margens de ação dos atores envolvidos e de uma falta de “interiorização” desta modalidade nos esquemas de gestão nacionais dos países e das Agências do CCT.

As linhas gerais e específicas de ação que foram definidas ficaram como recomendações cujo cumprimento posterior não teve seguimento. De fato, este foi o único workshop desse gênero realizado no âmbito da IIRSA. Apesar de o Sige ter sido analisado nas reuniões de Coordenadores Nacionais e nos CDE, isso ocorreu mais com relação à informação produzida pelo sistema do que com as ações-chave para que ele fosse adotado como base da gestão intensiva dos projetos da AIC.

Assim, não foi possível superar os problemas de partida e se assistiu a uma progressiva desatualização do Sige e perda de vigência, apesar de algumas melhorias terem sido introduzidas pelo CCT na ferramenta informática em si (como o fórum de discussão, o envio de e-mail do Sige, entre outros).

Gestão intensiva e Sige: cinco anos depois

Esta seção abordará, em primeiro lugar, vários aspectos que demonstram que o modelo de gestão e o instrumento de monitoramento não foram empregados plenamente. Para isso, foi analisada a qualidade das informações contidas no Sige mostrando algumas inconsistências; e também indicadores de dificuldades na gestão por parte dos usuários do Sige que revelam que a chamada “equipe de gestão” não funciona adequadamente. Finalmente, serão analisadas as razões básicas que explicam as situações encontradas.

Qualidade das informações contidas no Sige

Como foi mencionado, para realizar o monitoramento estratégico é necessário contar com informações de alta qualidade e permanentemente atualizadas. Alguns indicadores exemplos revelam que isto não ocorreu:

- No início, o novo sistema de gestão gerou expectativas que motivaram os gerentes de projetos a manter o Sige atualizado.
- Com o tempo e a gestão intensiva não funcionando da maneira esperada, os gerentes passaram a atualizar as informações por solicitação da Secretaria do CCT em data próxima à elaboração do Relatório Anual da AIC sem refletir o acompanhamento contínuo. Assim, uma consulta do Sige realizada em 27 de abril de 2010 revelou que só um país havia atualizado as informações no campo de Situação Atual de seus três projetos, enquanto nos 28 projetos restantes da AIC, a Situação Atual inserida no Sige continuava se referindo à

data de abril de 2009. Inclusive o país que havia atualizado o Sige em abril 2010 tinha feito isso como resposta ao requerimento da Secretaria (foi o primeiro a responder a este requerimento; progressivamente todos os outros projetos foram atualizados, em julho de 2010, devido à elaboração do 6º Relatório da AIC).

- A atualização do sistema se refere em sua maior parte ao campo do Sige relativo à Situação Atual, mas não necessariamente se revisa ou se atualiza a programação de Metas Físicas ou Etapas Críticas. Como exemplo, tem-se um projeto em que a Situação está atualizada em junho de 2010, mas apresenta uma Programação de Metas Físicas cujas datas são de entre 2005 e 2006. Além disso, há outro projeto no qual a data de conclusão se estende até 2016, mas as Etapas Críticas se concluem em 2009, entre outros.
- Há campos de informação vazios. Por exemplo, a informação essencial para o monitoramento estratégico não está completa no campo das Etapas Críticas em todos os projetos. Há casos em que só se preencheu a planilha inicial. No entanto, atrás de cada Etapa Crítica abre-se um menu que deveria conter: a descrição resumo da Etapa, a decisão necessária, os órgãos fundamentais que intervêm, os órgãos influentes e as ações importantes prévias que devem ser realizadas para poder superar a Etapa Crítica. Se estes campos estão vazios e só é preenchida a planilha global, isso demonstra que, na verdade, não há monitoramento estratégico, mas sim registro de informação.
- Só seis dos 31 projetos têm informações sobre Benefícios Econômicos e Socioambientais. Por outro lado, só 11 dos 31 projetos inseriram alguma documentação relativa aos mesmos.

Em suma, ao apresentar inconsistências e/ou vazios, além da atualização em função do Relatório Anual e não de forma permanente, o Sige se transformou em informação não confiável, perdendo sua capacidade de ser base de um monitoramento estratégico com capacidade de atingir níveis de decisão. Além disso, a rotação dos gerentes ao longo da vida da AIC introduziu uma dificuldade adicional ao sistema.

Os Relatórios da AIC

De acordo com os mandatos do CDE de 2004 (Anexo 3 da Ata), cada Coordenação Nacional produziria bimestralmente um relatório de avanço sobre cada projeto, com o apoio do CCT se fosse necessário, para informar diretamente e com caráter restrito aos níveis gerenciais envolvidos na implementação, tanto no nível dos países quanto das agências que formam o CCT. A Presidência da IIRSA, com o apoio do CCT, e com base nos relatórios bimestrais de avanço, prepararia um relatório semestral que seria distribuído para as esferas de decisão, ajudando a criar um ambiente de implementação compartilhada.⁵²

É significativo que o acordo inicial falasse de relatórios bimestrais de cada projeto e relatório semestral de todos os projetos, o que nunca aconteceu. O Relatório da AIC se produziu a cada ano, o que é mais um indicador de que a gestão intensiva originalmente planejada não pôde ser realizada com o ritmo desejado. Não obstante, é importante reconhecer que os ministros do CDE, os Coordenadores Nacionais e as instituições do CCT tiveram informações *on-line* por meio do Sige com o formato de "Relatórios" especialmente projetados para propiciar um monitoramento estratégico dos projetos.

⁵² IIRSA. "Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010". Anexo 3, p. 5. 6ª Reunião do CDE. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004.

A Gestão de Restrições

Este é o campo do Sige onde mais se pode observar a diferença entre um sistema de informação e um sistema de monitoramento estratégico. É aqui que a “equipe de gestão” formada pelo gerente e pelo Coordenador Nacional deve registrar as ações que realiza para superar uma restrição que obstaculize o andamento do projeto e que foi inserida pelo gerente neste campo.

Desta forma, a Gestão de Restrições deveria ser a parte mais ativa do sistema. De fato, nos exemplos apresentados nas reuniões realizadas para ajudar no monitoramento entre equipes de gestão de projetos estratégicos, em ocasião do workshop realizado no Brasil, observou-se que “tudo o que deve ser dito deve estar no sistema” e o campo de Gestão de Restrições é o mais usado.

Pelo contrário, no Sige este campo está, na maior parte das vezes, vazio. Só há dois projetos que têm Restrições, o que poderia ser um excelente indicador do bom andamento da Agenda. No entanto, na verdade, isto apenas indica que os países não usaram este campo do Sige: não há mais restrições, não porque não se apresentem obstáculos, mas sim porque não o Sige não é usado. Nesse mesmo sentido, nos dois casos de Restrição, a anotação no sistema data de 2006-2007. Desde então, o Sige não foi mais usado.

Fazendo uma consulta mais avançada na função de “Restrições Superadas” do Sige, observa-se que só quatro dos 31 projetos da AIC têm uma história de restrições superadas. Nos quatro projetos com “Restrições Superadas” é significativo o caso de um projeto em que o gerente registrou uma recomendação de ação para outro dos atores da “equipe de gestão”, mas ninguém mais interveio depois disso. No campo das “ações executadas” só registra, três anos depois, uma ação posterior do mesmo gerente. Este exemplo serve para mostrar que este campo do Sige praticamente não foi utilizado.

Em parte, isto reflete uma insuficiente compreensão do que era este campo no Sige, o qual foi entendido mais como identificação de restrições (por parte do gerente) do que de gestão propriamente (da “equipe de gestão”). A “gestão” implicaria que, identificado um obstáculo para o desenvolvimento do projeto, todos da “equipe do projeto” passariam a cooperar para buscar a sua superação.

A “Gestão de Restrições” é o único campo do Sige em que os atores da equipe de gestão podem inserir informações. É aqui onde o sistema funciona, propriamente, como espaço de cooperação e, por isso, é altamente significativo para este diagnóstico que este campo não tenha sido utilizado. Passada a fase inicial de completar e atualizar informações no Sige, a utilidade de usar a ferramenta para a gestão foi desaproveitada por todos os atores.

Parte do problema da não utilização do Sige como instrumento de gestão tem a ver com a insuficiente compreensão do conceito de Restrição. Faltou esclarecer metodologicamente, aos atores envolvidos, o funcionamento da “Gestão de Restrições” e a aceitação dos papéis a serem julgados pelos membros da “equipe de gestão” de cada projeto, o que não aconteceu.

Projetos Binacionais

Treze dos 31 projetos da Agenda são binacionais (incluindo um projeto trinacional). Portanto, conseguir realizar a gestão intensiva por resultados da AIC requeria, necessariamente, que se tivesse sucesso na tarefa de fazer que as equipes de gestão dos dois países envolvidos no projetos cooperassem, e, principalmente, os seus gerentes.

Um primeiro problema foi a questão de conseguir consenso no tocante aos conteúdos inseridos por cada gerente no Sige. A esse respeito, a inclinação dominante que os gerentes de projetos binacionais mostraram foi condicionar o ingresso de informações no Sige à realização das comissões mistas binacionais correspondentes.

Assim, o Sige perdeu utilidade como instrumento de monitoramento dos projetos, ficando como base de registro de acordos das comissões mistas, cujas reuniões muitas vezes são descontínuas, ou têm uma periodicidade de vários anos.

Em segundo lugar, a gestão intensiva teve dificuldades para conseguir que houvesse interação entre os dois gerentes de um mesmo projeto binacional. Há sensibilidades nacionais e, fisicamente, os gerentes Sige dos projetos binacionais não se encontraram nunca ou se encontraram muito pouco (uma ocasião foi o Workshop do Rio de Janeiro em 2006). Quando os gerentes eram funcionários governamentais que também participavam das comissões mistas binacionais, a interação por meio do Sige foi mais fluida.

A atitude proativa por ambas as partes nos projetos binacionais poderia ter ajudado, já que o Sige tem mecanismos para estabelecer contato de maneira virtual. No entanto, o resultado foi que cada gerente atuou como um gestor nacional no tocante à “porção” do projeto na sua jurisdição. Em alguns casos, inclusive, só um dos gerentes insere informações no Sige, e o outro não usa o instrumento. Portanto, a visão de projetos de integração por excelência, como são as passagens de fronteira, não conseguiu se traduzir em uma gestão conjunta.

Finalmente, devem ser apontados os problemas alheios ao âmbito de ação do Sige, em especial nos projetos binacionais, que foram afetados por problemas conjunturais entre os países envolvidos. Nessas condições, o monitoramento conjunto foi afetado. Portanto, nem tudo é atribuível à atitude dos atores do sistema; as externalidades políticas são altamente importantes para os projetos binacionais porque determinam o clima geral de cooperação entre os países.

Unidade de Comando

Entre os fatores de sucesso da gestão intensiva mencionou-se o forte apoio político para impulsionar a execução dos projetos. No caso da IIRSA, esse apoio político devia vir das reuniões de ministros no âmbito dos CDE. Não obstante, os ministros não viram o SIGE, não o adotaram como ferramenta para impulsionar a execução dos projetos da AIC, não lhe prestaram maior atenção. Portanto, não se gerou uma “demanda” das autoridades que teria estimulado os gerentes a manter as informações dos diversos campos do Sige atualizadas, e os três atores da “equipe de gestão” – gerentes, Coordenadores Nacionais e Responsáveis de Projetos do CCT – a aperfeiçoar progressivamente a prática da gestão intensiva.

Isso produziu a atualização de algumas informações, mas não o uso do sistema. Usam-se os sistemas de obrigatoriedade nacional, nos quais a não execução (ou não avanço satisfatório) dos projetos incluídos tem consequências para os funcionários envolvidos.

Por outro lado, o controle das variáveis que influem nos projetos é muito diferente nos casos bem-sucedidos de aplicação de gestão intensiva de projetos estratégicos; como exemplo, os governos estaduais de São Paulo e Minas Gerais, no Brasil, em que há uma autoridade única que pode exercer uma unidade de comando, o que é uma situação muito diferente da de uma Iniciativa multinacional como a IIRSA, cuja instância de decisão é intergovernamental.

Sistemas como o Sige foram bem-sucedidos quando se verifica a liderança de uma autoridade nacional ou regional. Os críticos do Sige consideram que foi irreal pensar que uma ferramenta como esta podia ser aplicada em um contexto multilateral, mais ainda levando em conta a mudança no ambiente político da América do Sul ao longo da década, que trouxe como consequência diferentes graus de envolvimento e liderança dos países na IIRSA.

No entanto, os defensores da experiência argumentam que nos primeiros anos da Iniciativa, até a adoção da AIC, a IIRSA tinha um amplo apoio político que lhe permitia abordar a etapa da implementação com melhores expectativas. Além disso, destaca-se que, com uma vontade política forte a favor da integração, é possível impulsionar a capacidade de gestão intensiva em cada país.

Mudança de cultura de gestão

A aplicação da gestão intensiva de projetos e da sua ferramenta informática (Sige) aos projetos da AIC foi um desafio subestimado no momento do lançamento da Agenda por vários motivos. Em primeiro lugar, não se tratava, somente, da utilização de um novo modelo de gestão e sistema de monitoramento. Na verdade, buscou-se introduzir uma mudança na cultura de gestão de projetos estratégicos, com características muito diferentes dos sistemas de acompanhamento e gestão que cada país manejava tradicionalmente. Em segundo lugar, talvez não se tenha dimensionado em toda sua extensão a complexidade de fazer a transposição de um modelo bem-sucedido no âmbito nacional (ou subnacional), para o âmbito multinacional. Por último, o fato de que o Sige poria em evidência para o coletivo IIRSA detalhes da gestão dos projetos, incluindo seus pontos fracos, pode ter gerado sensibilidades nacionais produzindo receios frente à utilização do Sige como ferramenta de apoio à gestão.

Gestão intensiva e sistemas nacionais

Cada país tem um modelo de gestão diferente. A convergência de todos eles em um modelo de gestão único para um grupo de projetos requeria um longo tempo de adaptação. Os países não adotaram este sistema para seus próprios fins, expandindo o uso da ferramenta para seus projetos prioritários do dia a dia.

Em nível nacional, há diversos sistemas de informação para o acompanhamento da execução de projetos. Embora o Sige trabalhe em outro nível de informação, os funcionários nacionais preferem naturalmente estes sistemas a outros novos que não conhecem e que, além disso, não são demandados por suas próprias autoridades. Inclusive, em vez de facilitar a gestão, a ferramenta é percebida como uma complicação, acrescentando uma demanda a mais de informações às que já têm por parte dos sistemas nacionais de monitoramento e por parte da Base de Dados da IIRSA.

Outro elemento a ser assinalado é que a Base de Dados IIRSA é transparente, está na internet, então há uma pressão por mantê-la atualizada. Os sistemas nacionais de monitoramento são obrigatórios e há mecanismos de controle e sanções para assegurar que se mantenham vigentes. O Sige não teve nem um nem outro, então não foi usado. Isto é parte do problema de adaptação desta ferramenta a um esquema multilateral. Os países são soberanos e não se pode estabelecer nenhum mecanismo de controle de cumprimento além do âmbito nacional.

Produziram-se, inclusive, alguns “incentivos perversos”: o Sige podia revelar fraquezas de um país a respeito do manejo de um determinado projeto. Já que nenhum país quer aparecer em situação de descumprimento de Etapas Críticas, ou não avanço dos projetos, então, a barra de cores das Etapas Críticas terminou sendo, com o passar do tempo, um indicador pouco confiável da real situação dos projetos.

Desatualização do Sige

Um sistema exige melhorias contínuas para responder às necessidades dos usuários e, também, a tecnologia evolui com muita rapidez. O modelo Sige empregado na IIRSA, apesar de estar tecnologicamente atualizado em 2005, perdeu essa vigência em 2010, mais ainda quando não teve a manutenção necessária nestes anos. Isso se explica pelo próprio desinteresse dos países frente à ferramenta: ao não ter sido adotada como instrumento de monitoramento estratégico, não era viável investir mais recursos de cooperação técnica na atualização da ferramenta informática.

Também se produziu um círculo vicioso. Depois da capacitação inicial dos gerentes, foi dado a eles um serviço de suporte, que foi se tornando menos intenso com o passar do tempo. Isso contribuiu para diminuir a interação entre atores que deve existir como base do Sige e que influi para que as pessoas se mostrem mais positivas a respeito do sistema. Também não foram realizadas reuniões de monitoramento com todos os gerentes, como foi usual e permanente nos casos de São Paulo e Minas Gerais, que permitissem visibilizar e fortalecer o papel dos gerentes, condição essencial para que o esquema funcione.

Atores da equipe de gestão

Há um problema básico em muitos projetos no Sige: o gerente “designado” não necessariamente é o gerente “real” do projeto, aquele que tem a responsabilidade sobre o andamento do projeto, ou seja, “a gestão de todas as fases de preparação e execução do projeto, de acordo com os procedimentos de cada país”.⁵³ A inclusão no esquema de monitoramento deste ator era a chave para seu sucesso.

Agora, a maioria dos gerentes “reais” dos projetos não está envolvida na dinâmica dos trabalhos da IIRSA. Este é um entrave que contribuiu significativamente para que o sistema não funcione como esquema de monitoramento, mas sim como registro de informações que poucos consultam e, certamente, não para a tomada de decisões.

Por outro lado, as atividades concernentes à IIRSA são centralizadas por meio de Coordenações Nacionais que podem ou não ter jurisdição sobre a instância governamental de execução de projetos. Assim, os gerentes e Responsáveis Diretos dos projetos podem ter escassos incentivos para oferecer informações e assumir compromissos com respeito a mandatos que não procedem de sua própria instituição. Além disso, não necessariamente reconhecem o objetivo de integração sul-americana como o de maior prioridade em sua função-objetivo mais imediata. Portanto, a possibilidade de alcançar resultados na gestão intensiva está sujeita a este tipo de restrições, e exige encontrar algum mecanismo pelo qual os executores incorporem, de maneira efetiva, as prioridades da integração sul-americana em seu horizonte de gestão.

Então se produziu a situação paradoxal a seguir: os gerentes “reais” não usaram o Sige e não participam ativamente da IIRSA; por sua vez, os gerentes “designados”, em geral, não estão na condução dos projetos da AIC. Ambos os casos refletem que a Iniciativa não conseguiu “formar uma rede informal sul-americana de executores de projetos com a orientação comum de estar trabalhando para a integração física da Região”,⁵⁴ como era seu objetivo declarado.

A situação devia ter sido examinada como tal nas reuniões de Coordenadores Nacionais, junto com o CCT, e as reuniões de ministros do CDE para tomar as decisões correspondentes. Mas houve mais focalização em revisar o andamento dos projetos da AIC do que o andamento do esquema de gestão intensiva que se desejava aplicar a esses projetos. No entanto, dispõe-se dos diagnósticos e recomendações emanados do Workshop do Rio de Janeiro, de 2006, e dos que resultaram das missões técnicas que se realizaram em cada país para a implementação do Sige e para observar o ambiente de gestão de cada projeto, nesse mesmo ano.

Estes diagnósticos e recomendações continuam sendo válidos, cinco anos depois, e contribuem com elementos que poderiam ser úteis para cada país para impulsionar a execução de projetos estratégicos de integração física sul-americana.

⁵³ Silveira, José Paulo. Apresentação na 7ª Reunião de Coordenadores Nacionais da IIRSA sobre o Sistema de Monitoramento Estratégico dos Projetos da AIC 2005-2010. Assunção. 9 de novembro de 2005.

⁵⁴ CCT. “Documento metodológico para o funcionamento dos Grupos de Trabalho no Workshop sobre Gestão Intensiva de Projetos Estratégicos Orientada a Resultados”. Rio de Janeiro, Brasil. 9 e 10 Agosto de 2006.

Considerações finais

Os fatores de sucesso para que a gestão intensiva de projetos estratégicos funcione adequadamente não se verificaram no caso da IIRSA. Apesar de o ponto de partida da AIC, consistente na focalização em um grupo de projetos estratégicos, ter recebido o respaldo dos ministros do CDE e de uma cúpula presidencial, a aplicação do esquema de gestão intensiva orientada a resultados, no plano multilateral da Iniciativa, não conseguiu se consolidar e sua ferramenta de apoio, o Sige, foi progressivamente abandonada, terminando como um registro de informações anuais que não é usado para nenhuma tomada de decisões.

Quando a gestão de projetos estratégicos permanece nos níveis intermediários da administração governamental, não funciona, porque os resultados dependem de prioridades de recursos e ações de cooperação de diversas esferas, que não se mobilizam se não existir um nível mais alto que os impulse e outorgue prioridade à implementação desses projetos.

Isto foi o que ocorreu na IIRSA. A gestão intensiva do grupo de projetos estratégicos que forma a AIC não conseguiu ser implementada porque a condução política, expressa no nível dos ministros do CDE, não foi o elemento motor e aglutinador dos esforços necessários que devem ser realizados no nível dos diversos âmbitos técnicos que participam do processo. Assim, esta primeira condição de sucesso não ocorreu.

Mais ainda, no plano multilateral de um grupo de países, não há unidade de comando natural, nem podem se estabelecer mecanismos de cumprimento sobre variáveis de controle que se verificam no âmbito de cada país soberanamente. Isso agrega complexidade ao esquema e dificulta a utilização de um modelo de gestão intensiva e de uma ferramenta, como o Sige, que provaram ser bem-sucedidos nos âmbitos nacional e subnacional, mas pouco operacionais no âmbito multinacional.

Uma segunda condição de sucesso, como se viu, é que as capacidades de monitoramento e gerenciamento dos projetos sejam sustentadas por uma equipe de gestão que tenha a possibilidade de estabelecer a ponte entre a execução do projeto e os níveis de tomada de decisão governamental. Isto também não ocorreu na IIRSA. As Coordenações Nacionais fizeram esforços, mas elas nem sempre correspondem às agências de execução dos projetos. Por outro lado, essas instâncias governamentais de execução de projetos não necessariamente conhecem, nem se comprometem com os objetivos e mandatos do processo de integração física sul-americana. A isso se somam as dificuldades que se verificaram para trazer para o processo de integração os gerentes "reais" dos projetos.

Finalmente, deve-se reconhecer que a gestão de projetos de infraestrutura de integração é complexa, mais ainda quando se trata de projetos estratégicos que exigem mais atenção do que um projeto normal em todo seu ciclo de vida. Por isso, a concepção da AIC 2005-2010 trouxe associada a ideia da utilização de um novo sistema de gestão intensiva. Embora esta proposta continue vigente, a experiência da AIC e do Sige mostra que é fundamental encontrar soluções técnicas e encarar decisões de natureza política que permitam superar os obstáculos ao andamento dos projetos estratégicos ou emblemáticos.

Seção VI: CONCLUSÃO

A AIC 2005-2010 se constituiu como um instrumento estratégico que foi concebido com o objetivo de conseguir a maior atenção e a focalização dos atores envolvidos, em particular dos níveis de tomada de decisão, para impulsionar e acelerar a execução dos projetos estratégicos de infraestrutura regional sul-americana.

A AIC surgiu em um contexto em que a IIRSA já tinha quatro anos de existência e tinha se consolidado como um espaço de diálogo e consenso regional para os países sul-americanos. Foi um período em que se considerou oportuno dar uma guinada e estabelecer um ponto de inflexão entre Planejamento e Implementação, permitindo que a Iniciativa ingressasse assim em uma etapa de execução com visão de conjunto, construindo sobre o capital institucional e o exercício de planejamento consensuado que havia sido realizado.

Apesar de o processo não ter sido o mesmo em todos os países e de haver diferentes perspectivas sobre a importância estratégica da AIC, após cinco anos de criação, ficou demonstrado que uma característica fundamental dela foi sua capacidade de ajudar ao posicionamento de projetos estratégicos ao proporcionar-lhes visibilidade e contribuir, assim, para aumentar o apoio político destes. Neste sentido, a AIC contribuiu para “selar” compromissos nacionais em torno dos projetos estratégicos incluídos nela e respaldados por uma Cúpula Presidencial.

A definição dos projetos da Agenda foi chave e houve flexibilidade em sua identificação por parte dos países. A seleção dos mesmos não se explica só por critérios técnicos consensuados; de certa forma, também por prioridades políticas e decisões internas em cada país. Assim, a Agenda é uma combinação de critérios técnicos e políticos em que o Planejamento Territorial Indicativo permitiu um melhor conhecimento das interrelações e impactos dos projetos na integração física da América do Sul, contribuindo com uma visão mais ampla das fronteiras nacionais.

Apesar de não se ter atingido a meta proposta de completar a execução dos projetos da AIC no final de 2010, isto não implica que a Agenda não tenha cumprido sua missão de acelerar a implementação dos projetos. De fato, a meta de 2010, quando a AIC foi elaborada, teve mais a ver com o fim do horizonte previsto para a primeira etapa da IIRSA do que com uma avaliação objetiva do estado dos projetos e suas perspectivas de avanço real.

Em suma, quando se observa que 61% dos projetos da Agenda se encontram em execução, em comparação com 32% em 2005, e que 6,5% já estão concluídos, demonstra-se que a agenda de integração dos países, apesar de com diferente ritmo segundo o caso, está sendo concretizada. E isto adquire um grande valor, não só pela construção das obras físicas em si e seu impacto potencial, mas também pelo próprio processo de integração que está ocorrendo tanto no interior de cada um dos países quanto entre nações vizinhas (acordos, diálogos, consensos), apesar dos obstáculos técnicos, econômicos, financeiros e políticos que possam se apresentar.

Neste sentido, a constituição da IIRSA como fórum técnico de infraestrutura e planejamento da Unasul se vislumbra como uma oportunidade para renovar os apoios necessários e aproveitar a influência política do mais alto nível a fim de impulsionar os projetos estratégicos de infraestrutura sul-americana e encontrar soluções que hoje vão além do âmbito de atuação da IIRSA.

Portanto, a identificação de um grupo limitado de projetos estratégicos, emblemáticos e/ou de alto impacto para a integração regional, reafirma-se em sua importância como um elemento necessário para mobilizar as instâncias políticas a fim de impulsionar a sua concretização. Assim, pode-se afirmar que se precisa de uma Agenda Consensuada, que esta não é algo opcional para o processo de integração da América do Sul.

Com relação à evolução nos montantes de investimento ao longo destes cinco anos, estes foram aumentados pelo avanço dos estudos dos projetos e pela própria execução das obras. O salto “para cima” observado no investimento necessário para concretizar a Agenda se transforma, então, em mais um indicador de que a Implementação está avançando.

Como se mencionou antes, a análise também mostrou que a AIC é uma Agenda de conjunto. Seus impactos devem ser vistos de maneira “cruzada” entre os países. Não é a soma de uma série de investimentos individuais com visão nacional. É um grupo de projetos de integração com visão de conjunto. Esta é sua característica diferenciadora.

O aspecto anterior devia se refletir também em um acompanhamento em conjunto do avanço da Agenda até sua implementação. No entanto, as opiniões coletadas assinalam que teria sido desejável uma maior continuidade de reuniões dedicadas exclusivamente ao monitoramento dos projetos AIC, com a presença dos atores relevantes aos 31 projetos da Agenda a fim de trocar opiniões sobre o andamento desta, gerar lições aprendidas e fazer uma avaliação em conjunto, compartilhando experiências sobre dificuldades e soluções em cada projeto. Em vários casos, os projetos AIC foram pioneiros na implementação de soluções para pôr em execução a infraestrutura viária selecionada, tanto em aspectos socioambientais quanto em temas de estruturação de PPPs, entre outros.

Por sua vez, os fatores de sucesso para que a gestão intensiva de projetos estratégicos funcionasse adequadamente não se verificaram no caso da IIRSA. Apesar de o ponto de partida da AIC ter tido o respaldo dos Ministros do CDE e de uma Cúpula Presidencial, a aplicação do esquema de gestão intensiva orientada a resultados, no plano multilateral da Iniciativa, não conseguiu se consolidar e sua ferramenta de apoio, o Sige, foi progressivamente abandonada, terminando como um registro de informações anuais que não foi usado para nenhuma tomada de decisões.

A gestão dos projetos AIC, com o Sige como instrumento facilitador, ficou nos níveis intermediários da administração governamental de cada país e não chegou ao nível da condução política do processo, expressa nos Ministros do CDE. Mais ainda, não puderam ser estabelecidos mecanismos de cumprimento sobre variáveis de controle que se verificam no âmbito de cada país soberanamente. Isso acrescentou complexidade ao esquema e impediu abordar esta gestão intensiva com base em uma ferramenta, como o Sige, que comprovou ser bem-sucedida em âmbitos nacionais e subnacionais, mas pouco operacional no âmbito multinacional.

Finalmente e a título de balanço, a AIC, apesar das vicissitudes assinaladas, permitiu potencializar os avanços já conquistados e impulsionar a agenda da IIRSA em seu conjunto. Seu estabelecimento, além de torná-la um marco simbólico e político de uma nova etapa da Iniciativa com foco na implementação, permitiu acelerar a obtenção de resultados concretos em projetos de alto impacto, que estão tornando realidade a visão regional de integração física, econômica, social e cultural do subcontinente sul-americano.

ANEXO



Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010

Projectos Estratégicos de Integração na América do Sul

Nº	Projectos	Eixo/Processo	US\$ Milhões	Países ⁽¹⁾
1	Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de Los Libres e Gualeguaychú	Mercosul-Chile	780,0	Argentina (Brasil)
2	Adequação do Corredor Río Branco-Montevideú-Colonia-Nueva Palmira	Mercosul-Chile	234,0	Uruguai (Argentina-Brasil)
3	Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Río Branco	Mercosul-Chile	35,0	Brasil-Uruguai
4	Duplicação do trecho Palhoça-Osório (Rodovia Mercosul)	Mercosul-Chile	700,0	Brasil (Argentina-Uruguai)
5	Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza (Ferrovia Transandina Central)	Mercosul-Chile	5.100,0	Argentina-Chile
6	Rodovia Internacional CH-60 (Setor Valparaíso-Los Andes)	Mercosul-Chile	286,0	Chile (Argentina)
7	Gasoduto do Nordeste Argentino	Mercosul-Chile	1.000,0	Argentina (Bolívia)
8	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza-Yacuiba e Centro de Fronteira	Capricórnio	23,0	Argentina-Bolívia
9	Nova Ponte Presidente Franco-Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai-Brasil	Capricórnio	80,0	Paraguai-Brasil
10	Construção da Rodovia Pailón-San José-Puerto Suárez	Interoceânico Central	477,0	Bolívia (Brasil-Chile-Peru)
11	Anel Ferroviário de São Paulo (Trechos Norte e Sul)	Interoceânico Central	850,0	Brasil
12	Passo de Fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro	Interoceânico Central	2,0	Bolívia-Paraguai
13	Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (Primeira Etapa)	Interoceânico Central	49,0	Bolívia (Paraguai)
14	Rodovia Toledo-Pisiga	Interoceânico Central	95,0	Bolívia (Chile)
15	Pavimentação e Melhoramento da Rodovia Iquique-Colchane	Interoceânico Central	42,0	Chile (Bolívia)
16	Recuperação do Trecho El Sillar	Interoceânico Central	120,0	Bolívia (Chile-Peru)
17	Centro Binacional de Atendimento de Fronteira de Desaguadero	Andino	7,5	Bolívia-Peru
18	Passo de Fronteira Cúcuta-San Antonio del Táchira	Andino	2,0	Colômbia-Venezuela
Subtotal			9.882,5	

Nº	Projectos	Eixo/Processo	US\$ Milhões	Países ⁽¹⁾
19	Melhoramento da Navegabilidade do Rio Meta	Andino	108,0	Colômbia-Venezuela
20	Corredor viário Tumaco–Pasto–Mocoa–Puerto Asís	Amazonas	373,0	Colômbia
21	Rodovia Paita–Tarapoto–Yurimaguas, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	681,2	Peru (Brasil)
22	Rodovia Lima–Tingo María–Pucallpa, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	1.351,3	Peru (Brasil)
23	Porto Francisco de Orellana	Amazonas	105,3	Equador
24	Pavimentação Iñapari–Puerto Maldonado–Inambari, e Inambari–Juliaca/Inambari–Cusco	Peru–Brasil–Bolívia	1.384,3	Peru (Brasil)
25	Ponte sobre o Rio Acre	Peru–Brasil–Bolívia	12,0	Brasil-Peru
26	Rodovia Boa Vista–Bonfim–Lethem–Georgetown (Primeira Etapa: Estudos) ⁽²⁾	Escudo das Guianas	3,3	Guiana-Brasil
27	Ponte sobre o Rio Takutu	Escudo das Guianas	10,0	Guiana-Brasil
28	Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana)–Guiana (Georgetown)–Suriname (Paramaribo) (Primeira Etapa)	Escudo das Guianas	0,8	Venezuela-Guiana-Suriname
29	Melhoramento da Rodovia Nieuw Nickerie–Paramaribo–Albina e Cruzamento Internacional do Rio Marowijne	Escudo das Guianas	105,0	Suriname-Guiana
30	Exportação por Remessas Postais para Médias e Pequenas Empresas	TICs	5,0	Regional
31	Implementação do Acordo de Roaming Sul-Americano	TICs	1,3	Regional
Subtotal			4.140,5	
TOTAL			14.023,0	

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

■ Perfil ■ Pré-execução ■ Execução ■ Concluído

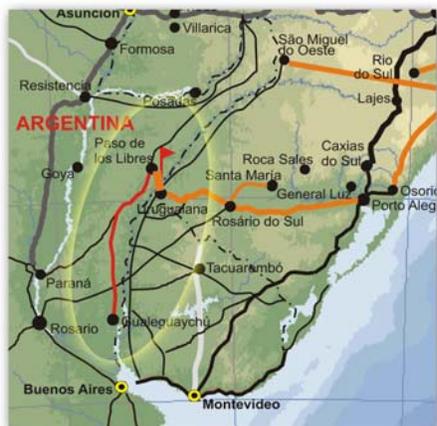
⁽¹⁾ Identifica-se entre parênteses o país ou os países vizinho(s) influenciado(s) pelo projeto.

⁽²⁾ Visto que a primeira etapa do projeto incluída na AIC só abrange os estudos, e estes começaram, sua etapa correspondente é execução.

Fonte: VI Relatório da AIC. Julho de 2010.

1

Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de Los Libres e Gualeguaychú



Eixo de Integração
Mercosul-Chile

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

Países
Argentina (Brasil)

Situação atual
Execução



• **Tipo de projeto**

Transporte/Estrada

• **Modalidade**

Pública

• **Fontes de financiamento**

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

Tesouro Nacional
BID

• **Órgão executor**

Direção Nacional de Obras Viárias da Argentina

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Pré-execução</p>	<p>• Etapa do projeto Execução</p>
<p>• Conclusão prevista Segundo semestre de 2008</p>	<p>• Conclusão prevista Primeiro semestre de 2011</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 370,0 milhões</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 780,0 milhões</p>

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

• Fase - 10/05/2010

O projeto de ampliação de capacidade da Rodovia Nacional Nº 14 vai torná-la uma via expressa de duas mãos, com duas pistas cada uma por sentido de circulação, de Ceibas (Província de Entre Ríos) até Paso de Los Libres (Província de Corrientes).

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

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

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

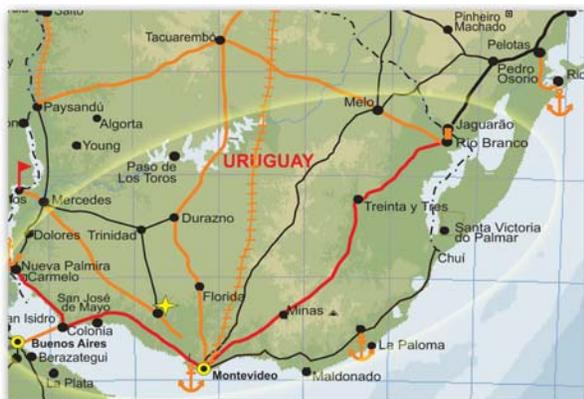
• Análise da implementação

Este projeto apresentou avanços a partir de julho de 2005 até hoje, embora a data de finalização prevista originalmente tenha sido adiada para o primeiro semestre do próximo ano. Apesar de sua magnitude e complexidade, não foram identificados fatores que tenham obstaculizado a sua implementação.

Quando foi incorporado à AIC, o projeto se encontrava em etapa de pré-execução, tendo um trecho licitado e os oito restantes em estudo e elaboração de projetos. Esta obra, cujo investimento estimado aumentou 110% em comparação com o previsto em 2005 à medida que o projeto foi amadurecendo, introduzirá mudanças do ponto de vista da segurança viária, podendo gerar novos aproveitamentos da via e incorporando usuários que anteriormente optavam por rotas alternativas, permitindo assim fortalecer o crescimento regional. Este ajuste no investimento estimado ocorreu entre 2007 e 2008.

É importante mencionar que a definição deste projeto como prioritário e estratégico para a integração física do subcontinente e sua inclusão na AIC permitiu facilitar a gestão de tramitações perante os diversos organismos dos Estados provinciais e/ou do Estado Federal vinculados à liberação de traçado, licenças ambientais e audiências públicas, para citar alguns exemplos.

Por sua vez, a necessidade de melhorar a integração com os países-membros do Mercosul (Brasil, Paraguai e Uruguai) –, e ao mesmo tempo contribuir para o melhoramento da vinculação por meio do Eixo da IIRSA Mercosul–Chile –, dar cumprimento às políticas de integração territorial internacional da Argentina, assim como o interesse local e regional por melhorar as condições desta via favorecendo desta maneira atividades como a citricultura, o turismo, a avicultura e outras economias regionais foram destacados como fatores-chave que também impulsionaram a implementação do projeto.



Eixo de Integra o
Mercosul-Chile

Grupo 2
Porto Alegre-Fronteira
Argentina / Uruguai-
Buenos Aires

Países
Uruguai (Argentina - Brasil)

Situa o atual
Execu o



• **Tipo de projeto**

Transporte/Estrada

• **Modalidade**

Público/Privada

• **Fontes de financiamento**

Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais
Tesouro Nacional, BID, Banco Mundial, CAF,
Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul (Focem)

Setor Privado

• ** rgo executor**

Corpora o Viária do Uruguai
Ministério de Transporte e Obras Públicas do Uruguai
Dire o Nacional de Obras Viárias do Uruguai

• **Evolu o do projeto 2005 - 2010**

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Execu�o</p>	<p>• Etapa do projeto Execu�o</p>
<p>• Concluso prevista Segundo semestre de 2009</p>	<p>• Concluso prevista Dezembro de 2011</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 163,0 milhões</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 234,0 milhões</p>

• Objetivo

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

• Solução proposta

O projeto está integrado pelas rodovias 1, 11, 8, 17, 18 e 26, que ligam as cidades de Río Branco, Montevideu e Colonia, com a complementação das rodovias 23 e 12 para chegar a Nueva Palmira. Tem como objetivo melhorar o nível de serviço dos trechos que o integram, fundamentalmente no tocante ao estado, conforto e segurança viária. A melhoria do estado e do conforto se consegue por meio de tratamentos superficiais e reforços estruturais, reforços ou substituição de obras de arte com o objetivo de eliminar os atuais problemas de restrição de cargas. Para melhorar as condições de segurança serão realizadas obras que envolvam mudanças de traçado de algumas curvas perigosas, desvios de centros povoados, definição de novos traçados, adequação da sinalização, da demarcação, da iluminação e da instalação de outros elementos de segurança (barreiras, sonorizadores, etc.). A extensão do corredor até Nueva Palmira é considerada para sua vinculação com uma alternativa de conexão física com a Argentina na altura de Zárate–Brazo Largo.

• Fase - 07/05/2010

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

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

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

• Análise da implementação

Este projeto apresentou avanços desde julho de 2005 até hoje apesar de a finalização prevista ter sido adiada praticamente dois anos com relação às previsões originais, esperando agora sua conclusão no final do ano próximo.

Quando foi incorporado à AIC, o projeto se encontrava com trechos em execução de obras, outros em licitação e trechos com estudos concluídos.

Neste projeto alguns dos trechos envolvidos foram realizados por meio de investimento público direto. Pela política econômica vigente de controle fiscal e conseqüentemente de estabelecimento das metas de inflação há uma tendência a limitar as alocações do Tesouro Nacional, o que poderia ser um limitador para o projeto. Aproximadamente 20% do corredor que falta concretizar dependerão da cota que for autorizada no novo Plano de Obras do Orçamento Nacional, e, no caso de ser incorporado algum novo empréstimo, da cota de endividamento que for autorizada pelas autoridades em matéria econômica para o país.

Destaca-se que a inclusão deste corredor estratégico para a integração dos países do Mercosul como parte da AIC cumpriu um papel de difusão de grande importância para o projeto, tanto para as altas esferas políticas quanto para as autoridades institucionais vinculadas em cada área temática.

Além disso, outro dos motores que impulsionaram a concretização do projeto foi a necessidade de formar e conceber um corredor de interconexão transnacional, com uma forte ênfase no desenvolvimento econômico do país e em estreita sintonia com o processo de integração regional, o que se observou desde a criação do Mercosul em 1991, com o objetivo de gerar verdadeiras sinergias entre países com os vínculos físicos já existentes ou novos a serem gerados.

Esta melhoria no corredor implicará um aumento da segurança viária e uma redução dos custos e tempos de transporte que repercutirão positivamente na competitividade e na integração regional.



Eixo de Integração
Mercosul-Chile

Grupo 2
Porto Alegre-Fronteira
Argentina / Uruguai-Buenos Aires

Países
Brasil - Uruguai

Situação atual
Pré-execução



<ul style="list-style-type: none"> • Tipo de projeto Transporte/Ponte 	<ul style="list-style-type: none"> • Modalidade Pública
<ul style="list-style-type: none"> • Fontes de financiamento Pública Tesouro Nacional (Brasil e Uruguai) O novo acordo assinado entre o Brasil e o Uruguai (26/02/2007) estabelece que os custos de investimento relativos à construção da ponte, seus acessos e obras complementares, assim como a recuperação da ponte Barão de Mauá, serão distribuídos entre as partes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Órgão executor Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) do Brasil Comissão Mista Brasileiro-Uruguia de Licitação Ministério de Transporte e Obras Públicas do Uruguai

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Pré-execução
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Segundo semestre de 2009 	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Segundo semestre de 2012
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 12,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 35,0 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

• Fase - 07/06/2010

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

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

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

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

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

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

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

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

• Análise da implementação

Apesar de o projeto ter avançado ao longo destes cinco anos, sofreu um atraso devido à necessidade de substituição do acordo assinado entre as partes em novembro de 2000, que estabelecia a construção e exploração da ponte em regime de concessão de obra pública sem o aval dos governos e sem garantia de trânsito mínimo. Por esta razão, a estimativa da data de conclusão do projeto foi adiada, a princípio, por três anos em relação ao previsto originalmente, sendo agora esperada a sua conclusão no segundo semestre de 2012.

Quando foi incorporado à AIC, o projeto se encontrava em fase de pré-execução contando com um estudo preliminar de trânsito e pendente da realização dos estudos de pré-factibilidade, factibilidade e socioambientais.

A revisão do acordo mencionado se baseou na análise apresentada na primeira reunião da Comissão Mista realizada em maio de 2004, em que se indicava que o volume diário de tráfego era de apenas 140 veículos de carga, com o que a obra se tornava pouco atrativa para a iniciativa privada. Além disso, a cobrança de pedágio seria econômica e politicamente de difícil aceitação.

Dado o exposto, em fevereiro de 2007 foram assinados dois novos acordos em substituição ao instrumento original: um para a construção da segunda ponte sob o regime de obra pública e outro de troca de notas para a reconstrução da ponte existente, a Barão de Mauá.

Cumprir assinalar que o montante estimado de investimento ainda é indicativo e sua definição com maior exatidão será concluída pela Comissão Técnica Mista em sua próxima reunião, depois da revisão do estudo que se encontra em andamento.

Como foi mencionado, apesar do atraso, pode-se considerar que o projeto evoluiu e entre os fatores que facilitaram a continuidade de sua implementação destacam-se:

Os acordos-quadro que os presidentes do Uruguai e do Brasil assinaram, que lhe deram respaldo institucional.

A efetiva participação dos órgãos participantes no processo de construção da segunda ponte internacional Jaguarão-Río Branco no âmbito da Comissão Mista Brasileiro-Uruguia e da IIRSA.

4

Duplicação do Trecho Palhoça–Osório (*Rodovia Mercosul*)



Eixo de Integração
Mercosul–Chile

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

Países
Brasil (Argentina -Uruguai)

Situação atual
Execução



• **Tipo de projeto**

Transporte/Estrada

• **Modalidade**

Pública

• **Fontes de financiamento**

Pública

Tesouro Nacional

• **Órgão executor**

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes do Brasil (DNIT)

• **Evolução do projeto 2005 - 2010**

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Execução</p>	<p>• Etapa do projeto Execução</p>
<p>• Conclusão prevista Março de 2010</p>	<p>• Conclusão prevista Quarto trimestre de 2012</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 800,0 milhões</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 700,0 milhões</p>

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

• Fase - 11/05/2010

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

BR-101/SUL – Trecho no Estado de Santa Catarina (Duplicação de Palhoça–Fronteira SC/RS): Investimentos previstos para 2007-2012: R\$ 1.457 milhões.

- Duplicação estrada nova: foram abertos ao trânsito 141 km, concluíram-se 184 km de pavimentação, 27 pontes, 26 passagens inferiores, 20 viadutos e 202 km de terraplanagem. Em execução: 9 viadutos, 11 passagens inferiores, 16 pontes, 7 passarelas, 26 km de terraplanagem e 43 km de pavimentação.
- Estrada antiga: foram recuperados 134 km e se encontram em execução outros 29 km.
- Túnel do Morro dos Cavalos: o Projeto Executivo foi contratado em 22/07/2008 e deve ser aprovado antes de 10/11/2010. O estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (Eia/Rima) começou em 05/11/2009 e deve ser concluído antes de 30/07/2010; foi emitida uma Licença Prévia (LP) com vigência até 30/10/2010 e uma Licença de Instalação (LI) com vigência até 30/12/2010. As obras serão licitadas até 30/11/2010 e seu início está previsto para 15/03/2011.
- Ponte da Lagoa de Imaruí: o Projeto Básico foi entregue em 30/07/2009 e o Projeto Executivo, em 14/08/2009; os estudos ambientais foram concluídos em 23/12/2009; e o DNIT está aguardando a liberação da Licença Prévia (LP) pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). O início das obras está previsto para o final de 2010.
- Túnel do Morro do Formigão: o Projeto Básico foi apresentado em 07/02/2008; o Projeto Executivo, em 04/09/2009; a LP foi emitida em 17/12/2009; o Projeto Básico Ambiental (PBA) já foi completado e a LI foi solicitada em 01/02/2010; as obras foram licitadas, e seu início está previsto para 15/06/2010.
- Túnel do Morro Agudo: foi concluída a escavação de 990 m de meia seção e a escavação de 50 m com rebaixamento do terreno.

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

- Estrada nova: concluídos 61,4 km. Lotes 1, 2 e 3 (72 km) finalizados: 45 km de pavimentação e 6,12 km em execução; 82 km de terraplanagem e 6,06 km em execução; 18 viadutos, 4 passagens inferiores, 3 passarelas e 8 pontes; 11 obras de arte especiais (passagens, pontes e viadutos) em execução.
- Túneis do Morro Alto: concluídos; serviços complementares (ventilação e iluminação) em execução.
- Lote 4 (16,4 km): concluído e liberado para o trânsito o segmento Osório–Aguapés (16,4 km).
- Lotes restantes 1A e 2A: obra contratada em 21/08/2009; concluídos 16 km de terraplanagem. Finalização das obras: 30/09/2010.

• Análise da implementação

Este projeto apresentou avanços desde julho de 2005 apesar de a conclusão prevista originalmente ter sido adiada pouco mais de dois anos. Quando foi incorporado à AIC havia obras em execução e outras que seriam licitadas em breve.

O projeto foi incluído em 2007 no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Brasil.

Durante a fase inicial do Programa de Ampliação da Capacidade e Modernização da conexão viária Florianópolis–Osório (BR-101/SC/RS), destacou-se que o grande desafio foi fazer que a articulação institucional proposta no Plano Básico Ambiental funcionasse adequadamente e produzisse os resultados esperados já que envolvia instituições heterogêneas com atribuições, métodos de trabalho e prioridades diferentes.

Por outro lado, sua relevância no contexto do sistema viário nacional e na consolidação do processo de integração física com os países do Mercosul foi apontada como um fator que motivou e impulsionou o avanço do projeto.

5

Projeto Ferroviário Los Andes–Mendoza (Ferrovia Transandina Central)



Eixo de Integração
Mercosul–Chile

Grupo 3
Valparaíso - Buenos Aires

Países
Argentina - Chile

Situação atual
Pré-execução



<ul style="list-style-type: none"> Tipo de projeto Transporte/Ferroviário 	<ul style="list-style-type: none"> Modalidade Privada
<ul style="list-style-type: none"> Fontes de financiamento Setor Privado 	<ul style="list-style-type: none"> Órgão executor Subsecretaria de Transporte Ferroviário - Secretaria de Transporte da Argentina Ministério de Planejamento Federal, Investimento Público e Serviços da Argentina Coordenação Geral de Concessões - Ministério de Obras Públicas do Chile

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Pré-execução
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Junho de 2008 	<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Dezembro de 2020 (Etapa I)
<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 251,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 5,10 bilhões

• Objetivo

Ampliar a capacidade de transporte da passagem de fronteira Sistema Cristo Redentor adaptando-o ao fluxo crescente de tráfego de carga entre a Argentina e o Chile e fortalecendo o sistema de transporte do Eixo de Integração e Desenvolvimento Mercosul–Chile. A solução de túnel ferroviário de baixa altura pretende fornecer uma conexão terrestre operável em qualquer condição climática que permita evitar grande parte do terreno montanhoso em que as velocidades de trânsito são menores e as condições climatológicas adversas impossibilitam a operação durante grande parte do ano.

• Solução proposta

O projeto cobre uma distância aproximada de 220 km e consiste em um sistema ferroviário que atravessa a cordilheira mediante um túnel de entre 30 e 52 km de extensão e 9,5 m de diâmetro, a uma altitude aproximada de 2.400 m. Entre suas particularidades é incorporado um sistema *Shuttle* para o transporte de veículos e a proposta de um corredor logístico que integra as redes ferroviárias do Chile e da Argentina. O objetivo desse corredor é unir Mendoza, na Argentina, a Los Andes e aos portos de Valparaíso e San Antonio, no Chile, além da ligação com o Uruguai e o Brasil.

Também inclui a recuperação da infraestrutura ferroviária entre o Chile e a Argentina, a eletrificação do ramal e a habilitação de uma represa hidrelétrica em território argentino para autoabastecer de energia o projeto e a construção de estações multimodais nas duas extremidades dos túneis para transporte de passageiros e transporte de veículos leves e caminhões.

• Fase - 04/06/2010

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

Os promotores da ideia apresentaram um plano de trabalho com a proposta de estudos mais detalhados de demanda, de engenharia, de avaliação social e financiamento (Etapa II) para, posteriormente, se for o caso, passar à licitação do projeto.

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

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

• Análise da implementação

Este projeto tem a particularidade de ter sido reformulado em 2008 e disso deriva a significativa reprogramação tanto da data de conclusão prevista como do montante de investimento estimado. Não obstante, o projeto está evoluindo.

Quando foi incorporado à AIC, buscava-se a reativação, operação, exploração e manutenção do serviço de transporte ferroviário de carga que ligasse as cidades de Mendoza, na Argentina, e Los Andes, no Chile, recuperando a conexão ferroviária por meio da construção ou reconstrução da infraestrutura necessária e da provisão do material rodante apto para a prestação do serviço. Em julho de 2006 foi convocada a licitação. O processo culminou em abril de 2008, tendo se apresentado somente uma oferta, que foi desconsiderada por ter sido julgada não aceitável do ponto de vista técnico.

Em janeiro de 2008 foi apresentada pelas empresas Corporación América S.A. e Petrolera del Sur S.A. a Iniciativa Privada "Construção e exploração de um túnel ferroviário de baixa altura e a refuncionalização e exploração da

Ferrovias Transandino Central". O objetivo do túnel de baixa altura é oferecer uma conexão terrestre operável em qualquer condição climática. Depois de o projeto ser analisado, a obra foi declarada de interesse público em agosto e setembro desse mesmo ano pelos governos do Chile e da Argentina, respectivamente.

Dada a magnitude do projeto, a finalização da Etapa I, que prevê a construção de um único segmento do túnel com via simples, está prevista para dezembro de 2020.

A inclusão deste projeto na Agenda de Implementação da IIRSA permitiu que ele fosse apresentado a investidores e governos do continente. Além disso, entre outros fatores que se destacam como promotores do avanço deste projeto estão:

- A vontade dos governos da Argentina e do Chile de potencializar a integração política, social, econômica e comercial entre os dois países.
- Ser um projeto que promove o crescimento econômico das regiões envolvidas e contribuirá significativamente para a competitividade da região.
- Este cruzamento ser o de maior importância em comparação com todas as passagens terrestres existentes entre os dois países, já que se encontra sobre o eixo horizontal comercial mais relevante da Argentina e do Chile. Sobre este estão as cidades, os centros de consumo e de produção mais significativos de ambos os países.
- Dos dois lados existirem infraestruturas logísticas que complementam o projeto. Do lado argentino se encontra a ferrovia San Martín, com mais de 1.200 km de vias e mais de 100 estações, que realiza o trajeto Buenos Aires–Mendoza; do lado chileno está a rede Fepasa (*Ferrocarril del Pacífico S.A.*) que une Los Andes, cabeceira do lado chileno do projeto, aos portos chilenos de maior importância, como Valparaíso, Ventanas, San Antonio e Concepción e a Rodovia Nacional 60, que liga Los Andes e Santiago e as rodovias 68 e 78 a Valparaíso.
- As estimativas realizadas refletirem uma resposta muito boa da demanda perante a abertura de uma nova ligação entre a Argentina e o Chile, mais eficiente que as existentes e que outras projetadas pela economia de tempos e custos para os usuários.



Eixo de Integração Mercosul–Chile

Grupo 3 Valparaíso - Buenos Aires

Países Argentina - Chile

Situação atual Execução



- **Tipo de projeto**

Transporte/Estrada

- **Modalidade**

Público/Privada

- **Fontes de financiamento**

Parceria Público-Privada

- **Órgão executor**

Sociedad Concesionaria Autopista de los Andes S.A.

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Junho de 2008 	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Dezembro de 2011
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 286,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 286,0 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

- (a) Sauce, entre Los Andes e San Felipe, com uma extensão de 19,5 km, onde a estrada está localizada na margem norte do rio Aconcagua;
- (b) o setor de Panquehue, com uma extensão de 25 km, dos quais 7 km estão localizados na margem norte do rio Aconcagua e 18 km na margem sul; e
- (c) uma variante no entroncamento Quillota oriental, de 16 km de extensão.

• Fase - 14/06/2010

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

O investimento a ser realizado é de aproximadamente US\$ 86 milhões, tendo sido executados até agora US\$ 200 milhões, o que representa aproximadamente 70% do total do investimento.

• Análise da implementação

A concessão foi iniciada em 22 de julho de 2004. A construção começou em 27 de janeiro de 2005 e desde então o projeto experimentou avanços, esperando-se a sua finalização para o final de 2011. A postergação de sua conclusão em relação à data proposta originalmente foi provocada por atrasos do investimento privado.

A construção de uma variante evitará a passagem pela localidade de Los Andes, reduzindo o tempo de trânsito e os custos locais de manutenção viária, e melhorando a qualidade de vida dos habitantes da zona.

Destaca-se que a inclusão do projeto na AIC da IIRSA permitiu um maior conhecimento da passagem Cristo Redentor na América do Sul. A Rodovia transporta entre o Chile e os países do Mercosul (Argentina, Brasil, Uruguai e Paraguai) mais de 5 milhões de toneladas. A duplicação de sua capacidade atual permitirá absorver o crescimento da demanda no horizonte do projeto.

Entre os fatores que favoreceram a sua implementação consideram-se o apoio do governo e a necessidade de melhorar a infraestrutura de uma das passagens de fronteira mais importantes do continente.



Eixo de Integração
Mercosul-Chile

Grupo 5
Grupo energético

Países
Argentina (Bolívia)

Situação atual
Execução



• **Tipo de projeto**

Energia/Gasoduto

• **Modalidade**

Pública

• **Fontes de financiamento**

Pública

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

• **Órgão executor**

Ministério de Planejamento Federal, Investimento Público e Serviços da República Argentina

• **Evolução do projeto 2005 - 2010**

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Pré-execução</p>	<p>• Etapa do projeto Execução</p>
<p>• Conclusão prevista Segundo semestre de 2007</p>	<p>• Conclusão prevista Em reprogramação</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 1,0 bilhão</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 1,0 bilhão</p>

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

O gasoduto troncal terá uma extensão de 1.500 km, com 30 polegadas de diâmetro e trabalhando a uma pressão de 95 bar. Permitirá a ligação das reservas de gás localizadas no norte argentino e na Bolívia, atravessando territórios das províncias de Salta, Formosa, Chaco e Santa Fé, com capacidade de transporte de 20 milhões de m³ adicionais, com o Sistema Nacional Interconectado de Gasodutos Troncais, o que será realizado nas proximidades da cidade de Santa Fé.

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

• Fase - 15/06/2010

Estão prontos o estudo da pré-factibilidade técnico-econômica e o projeto de engenharia. Por meio do Decreto 267/2007 foi outorgada à Empresa Energia Argentina Sociedad Anónima (Enarsa) a concessão de transporte de gás pelo período de 35 anos, para construir, manter, operar e prestar o serviço de transporte de gás.

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

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

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

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

• Análise da implementação

Apesar de este projeto ter apresentado avanços desde julho de 2005 até hoje, sofreu variações e se encontra influenciado por uma série de condicionantes que fazem que seja muito difícil estabelecer um cronograma e metas de um projeto típico. Por isso, sua data de conclusão, prevista originalmente para o segundo semestre de 2007, encontra-se em processo de reprogramação. Neste sentido, não ter chegado a um acordo sobre as condições do abastecimento de gás em um breve prazo foi assinalado como um dos fatores que obstaculizou seu avanço.

Quando foi incorporado à AIC, já havia sido realizado o estudo de pré-factibilidade técnico-econômica e o projeto de engenharia e estavam sendo preparados os editais da licitação como anteprojeto em nível de engenharia básica.

Neste contexto, é importante ressaltar que, apesar de os projetos energéticos se desenvolverem com uma dinâmica própria influenciada pela necessidade de aumentar a oferta, a inclusão deste projeto na AIC permitiu reforçar seu caráter estratégico.

Finalmente, destaca-se que as negociações mantidas pelos governos da Argentina e da Bolívia foram fundamentais para destravar o tema de assegurar o abastecimento de gás.



Eixo de Integração
Capricórnio

Grupo 2
Salta - Villazón - Yacuiba -
Marechal Estigarribia

Países
Argentina - Bolívia

Situação atual
Pré-execução



- Tipo de projeto**

Transporte/Ponte

- Modalidade**

Pública

- Fontes de financiamento**

Pública por meio de organismos públicos.

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

- Órgão executor**

Comissão Binacional (Comissão Administradora do Acordo Argentina-Bolívia)

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Pré-execução
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Dezembro de 2008 	<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Dezembro de 2013
<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 10,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 23,0 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

Construção de ponte nova, centro de fronteira e acessos.

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

As características das obras do novo cruzamento são as seguintes: acessos viários de 9,7 km (5,5 km em território argentino e 4,2 km em território boliviano), ponte Internacional de 30 m de comprimento com duas pistas, movimentos de terra de 228.536 m³ de aterro e 293.741 m³ de desmatamento, centro de fronteira de 25 ha para a realização das tarefas dos dois países. Além disso, foi prevista a construção de três ilhas de estacionamento, com comodidades para 100 caminhões de carga geral e uma ilha para estacionamento de veículos que transportem cargas perigosas com capacidade para 20 veículos.

• Fase - 12/06/2010

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

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

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

O financiamento das obras será realizado pelo governo argentino.

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

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

• Análise da implementação

O projeto avançou superando com sucesso as negociações binacionais para chegar a um acordo comum de gestão. No entanto, o projeto não cumpriu as datas previstas e ainda apresenta alguns obstáculos pendentes de solução. A data estimada de finalização das obras seria de final de 2013.

A incorporação deste projeto à AIC pretendeu dotá-lo de um enfoque de integração mais amplo, ligando a Bolívia não só à Argentina mas também aos demais países do Mercosul.

Quando o projeto foi incluído na Agenda em 2005, já contava com estudos de factibilidade técnica, econômica, ambiental e estudo de engenharia. Todos estes estudos foram desenvolvidos a partir das diretrizes do Acordo Binacional assinados pelos dois países em 2004. O acordo também estabelecia os compromissos que cada país deveria assumir a respeito do projeto, assim como a normativa que regularia a execução. Foi criada a Comissão Administradora (comissão Yasma) encarregada de administrar este acordo e com capacidade de licitar.

O projeto se desenvolve em uma zona com uma sensibilidade regional e social importante que foi necessário superar. Este é um dos principais gargalos do Eixo Mercosul-Chile pela superposição de atividades comerciais, formais e informais, que prejudica o comércio internacional entre os dois países.

O fator binacional supõe uma demora em procedimentos de implementação de um programa deste tipo. A vontade política de ambos os países por melhorar as suas conexões físicas e, concretamente, a importância dada a esta passagem como motor de desenvolvimento para a região, manteve vivo o pulso do projeto.

9

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



Eixo de Integração Capricórnio

Grupo 3 Assunção - Paranaguá

Países Brasil - Paraguai

Situação atual Pré-execução



<ul style="list-style-type: none"> Tipo de projeto Transporte/Ponte 	<ul style="list-style-type: none"> Modalidade Pública
<ul style="list-style-type: none"> Fontes de financiamento Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais. Os custos decorrentes da elaboração dos estudos dos projetos e da construção da ponte serão cobertos pelo governo da República Federativa do Brasil, ficando cada parte como responsável pelos respectivos acessos tanto à ponte quanto às obras complementares e pelas expropriações necessárias. 	<ul style="list-style-type: none"> Órgão executor Ministério de Obras Públicas e Comunicações - Paraguai Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) - Brasil

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Pré-execução
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Quarto trimestre de 2008 	<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Segundo semestre de 2013
<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 55,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 80,0 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

• Fase - 01/07/2010

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

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

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

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

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

A obra foi incluída no PAC do governo brasileiro.

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

• Análise da implementação

Apesar de o projeto se manter em etapa de pré-execução, houve avanços em sua definição e se espera lançar a licitação das obras em setembro de 2010, com o que se poderiam concluir os trabalhos na segunda metade de 2013.

O fato de o projeto ter sido incluído na AIC manifesta a importância que esta conexão terrestre binacional tem para os dois países,.

O primeiro processo de licitação para a elaboração do projeto executivo da ponte foi concluído em junho de 2007. No entanto, terminou sendo anulado e convocado novamente com alguns termos de referência com maior conteúdo ambiental. Finalmente foi contratada em setembro de 2007 a realização da Avaliação de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental (AIA/Rima) e do Plano Básico Ambiental, com um custo de cerca de R\$ 1 milhão para o Brasil.

Apesar de ter sido um processo que precisou enfrentar várias gestões burocráticas de substituição e modificação de acordos, a participação efetiva dos órgãos envolvidos no processo de construção da nova ponte, tanto no âmbito da Comissão Mista Brasileiro-Paraguaiá quanto no da IIRSA, foi fator-chave para o avanço do projeto.



Eixo de Integração Interoceânico Central

Grupo 3 Conexão Santa Cruz- Puerto Suárez-Corumbá

Países
Bolívia (Brasil- Chile - Peru)

Situação atual
Execução



• Tipo de projeto

Transporte/Estrada

• Modalidade

Pública

• Fontes de financiamento

Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais.

BID
CAF
União Europeia
Tesouro Nacional

• Órgão executor

Administração Boliviana de Rodovias (ABC)

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Junho de 2008 	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Segundo semestre de 2011
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 435,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 477,0 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

• Fase - 30/06/2010

Os trechos que integram a rodovia estão nas seguintes fases:

- Ponte Pailas, com 1,4 km de extensão, encontra-se concluída e em serviço com um investimento de US\$ 30 milhões.
- O trecho Paraíso–El Tinto, com 125 km de extensão, está em construção com um investimento de US\$ 85 milhões.
- O trecho El Tinto–San José, com 82 km de extensão, encontra-se em construção com um investimento de US\$ 67 milhões.
- O trecho San José–Taperas–Robore1 com 138 km de extensão, foi concluído e está em serviço, com um investimento de US\$ 82 milhões.
- O trecho Roboré–El Carmen, com 140 km de extensão, está concluído e em serviço com um investimento de US\$ 97 milhões.
- O trecho El Carmen–Arroyo Concepción, com 108 km de extensão, encontra-se concluído e em serviço, com um investimento de US\$ 81 milhões.

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

• Análise da implementação

O projeto apresentou um avanço contínuo desde julho de 2005, apesar de ter atravessado uma etapa de realocação técnica e financeira que se traduziu em um aumento do prazo de execução. Quando foi incorporado à AIC, as obras já estavam adjudicadas e contratadas, exceto dois trechos que estavam em processo de adjudicação e licitação, respectivamente.

Cabe mencionar que foi identificado um inconveniente com a execução dos dois trechos que atualmente estão em obras com relação às condições originalmente contratadas, devido ao aumento no custo dos insumos, aumento do custo do transporte e abastecimento de cimento Portland, entre outros, que levaram a uma inviabilidade técnica e econômica traduzida em um prazo de execução excessivo, e um orçamento que superava amplamente a disponibilidade de recursos econômicos. Finalmente, e após ter analisado alternativas de solução dentro do orçamento máximo disponível e sem redução ou restrição na qualidade final da obra, foi efetuada a recondução dos trabalhos.

Por outro lado, destaca-se como fator que favoreceu o avanço do projeto a decisão de encarar a construção do Corredor Santa Cruz–Puerto Suárez em uma única fase em vez de duas, como se contemplou no início, de maneira de trabalhar simultaneamente em todos os trechos que o integram. Esta decisão levou a licitar e a adjudicar a execução dos últimos dois trechos do Corredor (Roboré–El Carmen e El Carmen–Arroyo Concepción) sob a modalidade *turnkey*, o que permitiu a recepção e colocação em operação destes dois trechos rodoviário no final de 2008.

Espera-se que as obras desta rodovia, que faz parte do principal corredor bioceânico de integração da Bolívia, estejam concluídas no segundo semestre de 2011.



Eixo de Integração
Interoceânico Central

Grupo 2
Otimização do Corredor
Corumbá-São Paulo-
Santos-Rio de Janeiro

Países
Brasil

Situação atual
Pré-execução



• **Tipo de projeto**

Transporte/Ferroviário

• **Modalidade**

Público/Privada

• **Fontes de financiamento**

Parceria Público-Privada

• **Órgão executor**

Governo do Brasil

• **Evolução do projeto 2005 - 2010**

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Pré-execução</p>	<p>• Etapa do projeto Pré-execução</p>
<p>• Conclusão prevista Outubro de 2009</p>	<p>• Conclusão prevista Dezembro de 2014</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 300,0 milhões</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 850,0 milhões</p>

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

• Fase - 24/06/2010

Projeto incluído no PAC em janeiro de 2007. Desde essa época, o Governo Federal e o Governo do Estado de São Paulo e demais órgãos participantes - Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), MRS Logística S.A, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) – estiveram discutindo alternativas de traçado, mas sem terem conseguido chegar a um consenso.

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

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

- (a) desenvolvimento de estudos de demanda de tráfego de carga para o Anel Ferroviário, com diversos horizontes de interesses, que incluem o estabelecimento de cenários macroeconômicos e setoriais, a análise do potencial de mercado para a comercialização de fretes e direitos de passagem, estudos de mercado que contemplem o transporte de grãos e carga geral unitizada e a caracterização das demandas; e
- (b) desenvolvimento de um estudo funcional do Anel Ferroviário como um todo dentro de um cronograma compatível com a expectativa de realizar a conexão ferroviária para o norte e para o sul da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). O estudo contemplará a elaboração do projeto operacional, a análise dos impactos ambientais, o estudo jurídico institucional, um modelo de negócios, uma avaliação econômico-financeira e elementos de estratégia de implementação.

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

• Análise da implementação

O projeto do Anel Ferroviário de São Paulo (Trechos Norte e Sul) ainda não apresentou os avanços que haviam sido previstos, encontrando-se neste momento em uma etapa de discussão sobre seu alcance, o que levou a uma reavaliação do montante de investimento, assim como a uma reprogramação da data de conclusão prevista originalmente.

O principal obstáculo encontrado foi a falta de consenso entre o Governo Federal e o Governo do Estado de São Paulo sobre a ordem de construção dos trechos Norte e Sul.

Considera-se que o projeto tem importância estratégica já que propiciará uma redução significativa de custos de transporte de cargas brasileiras e de cargas bolivianas e paraguaias até os principais portos do Atlântico na região sudeste do Brasil. Além disso, contribuirá para aumentar o componente ferroviário na matriz de transporte regional e para apoiar o turismo na região do Pantanal do Mato Grosso, uma vez que seja inserido no Corredor Corumbá–São Paulo–Santos–Rio de Janeiro.



Eixo de Integração Interoceânico Central

Grupo 1 Conexão Chile-Bolívia- Paraguai-Brasil

Países
Bolívia - Paraguai

Situação atual
Execução



- **Tipo de projeto**

Transporte/Passagem de Fronteira

- **Modalidade**

Pública

- **Fontes de financiamento**

Pública
Tesouro Nacional

O Paraguai assume 100% do financiamento com recursos próprios.

- **Órgão executor**

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

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Primeiro semestre de 2007 	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Primeiro semestre de 2011 (Etapa I)
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 1,2 milhão 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 2,0 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

Construção da infraestrutura para a instalação de um Centro de Fronteira com Controle Integrado, com zonas de acesso e verificação de cargas, área de retenção de cargas, sistemas informáticos e de comunicações e um laboratório de controle fitozoossanitário.

• Fase - 24/06/2010

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

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

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

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

• Análise da implementação

O projeto avançou apesar da necessidade de ampliação dos prazos inicialmente previstos. O motivo pode estar em uma falta de dimensão dos tempos realmente necessários para a implementação do projeto.

Sua importância para a integração, já que permitirá um eficiente trânsito de pessoas e cargas entre a Bolívia e o Paraguai dentro do Eixo de Integração e Desenvolvimento Interoceânico Central, justifica a sua inclusão na Agenda.

Quando o projeto foi incorporado à AIC, estava em processo de gestão com o BID dos recursos para desenvolver o estudo de pré-factibilidade com estudo de localização do centro de fronteira em base ao perfil e anteprojeto elaborado pelo Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai. Em 2006 este estudo já tinha sido concluído.

Espera-se concluir a primeira etapa no primeiro semestre de 2011, cujo custo se divide em US\$ 1,3 milhão para a construção e US\$ 70 mil para o projeto executivo, com fundos provenientes do Tesouro Nacional paraguaio.

Foi assinalado que o planejamento indicativo aplicado na IIRSA foi fundamental para identificar e acelerar os processos, da tomada de decisão por parte dos países até a formação de grupos técnicos mistos de integração física entre o Paraguai e a Bolívia, e, como consequência, a decisão do Paraguai de executar a obra com recursos do Tesouro Nacional.

É importante destacar que a partir desta etapa do projeto surge a necessidade de observar os aspectos administrativos de funcionamento, considerando a condição de controles integrados com cabeceira única em território paraguaio, além da necessidade de avançar em um planejamento integral que contemple o desenvolvimento de cidades em ambos os territórios com mecanismos de administração conjunta.



Eixo de Integração Interoceânico Central

Grupo 1 Conexão Chile-Bolívia- Paraguai-Brasil

Países
Bolívia (Paraguai)

Situação atual
Execução



<ul style="list-style-type: none"> Tipo de projeto Transporte/Estrada 	<ul style="list-style-type: none"> Modalidade Pública
<ul style="list-style-type: none"> Fontes de financiamento Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais Tesouro Nacional Prefeitura de Tarija CAF 	<ul style="list-style-type: none"> Órgão executor Administração Boliviana de Rodovias (ABC)

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Execução
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Março de 2007 	<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Janeiro de 2011 (Etapa I)
<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 60,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 49,0 milhões

• Objetivo

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

Além disso, permitirá ligar o setor energético do Chaco Boliviano ao do Chaco Paraguai, criando um polo de integração.

• Solução proposta

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

• Fase - 04/06/2010

Os trechos compreendidos pela Etapa I estão nas seguintes fases:

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

Os demais trechos da estrada estão nas seguintes condições:

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

• Análise da implementação

Este projeto tem apresentado avanços desde julho de 2005 até hoje. O projeto na AIC contempla só a primeira etapa da construção da rodovia Cañada Oruro–Estación Abaroa.

A elevação dos custos dos materiais de construção na etapa de licitação foi assinalada como um fator que gerou modificações no contrato de obra defasando sua execução. No entanto, os trabalhos estão em andamento.

Quando o projeto foi incorporado à Agenda de Implementação Consensuada, as obras se encontravam em licitação em sua etapa final. Na atualidade, as obras dos dois trechos que compreendem a Etapa I encontram-se em execução e se espera sua conclusão no início de 2011.

A rodovia Cañada Oruro–Villamontes em sua totalidade está dividida em sete trechos, dos quais três se encontram em construção (como foi mencionado, dois deles correspondem ao escopo do projeto na AIC), três concluídos e em serviço e um em estudos.



Eixo de Integração Interoceânico Central

Grupo 5

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

Países
Bolívia (Chile)

Situação atual
Execução



- **Tipo de projeto**

Transporte/Estrada

- **Modalidade**

Pública

- **Fontes de financiamento**

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

Tesouro Nacional
Governo da Itália
CAF

- **Órgão executor**

Administração Boliviana de Rodovias (ABC)

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Segundo semestre de 2007 	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Segundo semestre de 2011
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 76,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 95,0 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

• Fase - 04/06/2010

O projeto compreende 4 trechos:

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

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

• Análise da implementação

O projeto apresentou avanços desde julho de 2005 até hoje. Quando foi incorporado à AIC, dos quatro trechos que compõem a rodovia, um já estava habilitado, outro em execução, outro em licitação e o quarto em gestão de financiamento. Atualmente, sem considerar o trecho que já estava concluído, dos três restantes, um já se encontra concluído e em serviço e os outros dois em execução.

O caráter estratégico do projeto, que motivou sua inclusão à AIC, está dado já que permite complementar a ligação da Bolívia com o porto de Iquique no Chile. Além disso, se estaria reativando a economia e o desenvolvimento social de uma zona mineira e comercial muito importante da Bolívia. Espera-se que a rodovia esteja concluída no segundo semestre de 2011.

Apesar de o projeto ter avançado, foram identificados fatores que atrasaram a sua implementação estendendo-se assim o prazo de conclusão previsto originalmente em quase quatro anos, sendo a nova estimativa o segundo semestre de 2011. Entre estes fatores encontram-se:

- A gestão da Não Objeção do Governo da Itália para o início da construção do trecho Toledo– Ancaravi, que é o que financia este trajeto.
- Apesar de o trecho Huachacalla–Pisiga contar com um avanço físico superior a 50%, as causas de não ter avançado na medida do esperado são atribuíveis ao empreiteiro por execução lenta da obra e falta de recursos.
- O clima da zona é outro fator que está influenciando na execução da laje de pavimento rígido, atividade que se encontra na rota crítica do cronograma de obra.

Por outro lado, como foi mencionado, apesar de o trecho Huachacalla–Pisiga ter sofrido atrasos, destaca-se como um fator que promove o avanço da obra a compra de uma máquina de acabamento em abril de 2010 para a execução da laje de pavimento rígido com inovação de tecnologia que permite um trabalho contínuo em toda a extensão da plataforma.



Eixo de Integração Interoceânico Central

Grupo 5

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

Países
Chile (Bolívia)

Situação atual
Execução



- Tipo de projeto**

Transporte/Estrada

- Modalidade**

Pública

- Fontes de financiamento**

Tesouro Nacional

Investimento regional e setorial

- Órgão executor**

Ministério de Obras Públicas do Chile

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Execução 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Execução
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Dezembro de 2008 	<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Março de 2011
<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 19,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 42,0 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

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

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

• Fase - 04/06/2010

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

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

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

• Análise da implementação

Este projeto vem apresentando avanços desde julho de 2005 até hoje. Quando foi incorporado à AIC havia obras tanto em execução quanto em gestão de estudos de engenharia.

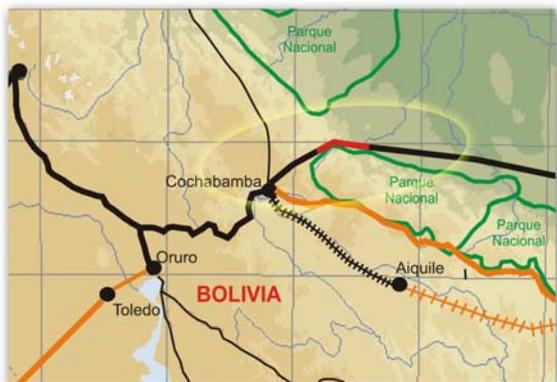
Destaca-se que a incorporação do projeto à AIC cumpriu um papel de difusão ao permitir que fosse conhecido por todos os governos e setores investidores da América do Sul.

Segundo as informações coletadas, não houve obstáculos à implementação do projeto que tenham provocado atrasos no cumprimento dos prazos originais; então o motivo de sua extensão por pouco mais de dois anos em relação ao previsto em princípio deve se encontrar em uma previsão inicial dos prazos mal estabelecida. Além disso, identifica-se que houve um aumento de 121% no montante de investimento em comparação com o previsto em 2005.

Por sua vez, a tomada de consciência da necessidade de concretizar a conexão Atlântico–Pacífico e o apoio constante dos governos da Bolívia, do Brasil e do Chile para implementar o projeto se destacam como fatores que favoreceram o seu avanço.

O caráter estratégico deste projeto reside na capacidade de vinculação do porto de Iquique com a Bolívia e com terceiros países da região.

16 Recuperação do Trecho El Sillar



Eixo de Integração Interoceânico Central

Grupo 5
Conexões do Eixo ao Pacífico:
 Ilo / Matarani - Desaguadero -
 La Paz + Arica - La Paz + Iquique-
 Oruro - Cochabamba - Santa Cruz

Países
Bolívia (Chile - Peru)

Situação atual
Pré-execução



<ul style="list-style-type: none"> • Tipo de projeto Transporte/Estrada 	<ul style="list-style-type: none"> • Modalidade Pública
<ul style="list-style-type: none"> • Fontes de financiamento Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais. BID Prefeitura de Cochabamba 	<ul style="list-style-type: none"> • Órgão executor Administração Boliviana de Rodovias (ABC)

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Pré-execução
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Terceiro trimestre de 2009 	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Segundo semestre de 2011
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 30,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 120,0 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

Recuperação de um trecho da nova rodovia Santa Cruz–Cochabamba de 30 km (entre Paracti–Villa Tunari) de zona instável em épocas de chuva. O projeto contempla o estudo para o melhoramento do trecho atual, assim como a proposta de uma alternativa para um traçado novo ou que utilize parcialmente a estrada existente.

• Fase - 05/06/2010

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

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

• Análise da implementação

Este projeto tem apresentando avanços desde julho de 2005 até hoje. No entanto, desde 2008, data em que foi finalizado o estudo integral do Par Viário em nível de projeto final de engenharia (contemplado no objetivo do projeto), se está em gestão de financiamento para a construção da obra com o conseqüente atraso no início dos trabalhos.

A definição da solução técnica que será adotada derivou em uma reavaliação dos custos originais do projeto.

A importância estratégica desta recuperação está na necessidade do Governo da Bolívia de solucionar o setor crítico na rodovia Santa Cruz–Cochabamba, já que este trecho faz parte do Corredor Bioceânico Central. Espera-se a conclusão do trecho no segundo semestre de 2011.



Eixo de Integração Andino

Grupo 8 Conexão Peru-Bolívia (Huancayo-Ayacucho-Tarija-Bermejo)

Países Bolívia - Peru

Situação atual Pré-execução



<ul style="list-style-type: none"> Tipo de projeto Transporte/Passagem de Fronteira 	<ul style="list-style-type: none"> Modalidade Pública
<ul style="list-style-type: none"> Fontes de financiamento Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais. Módulo Peruano: BID e recursos locais de contrapartida (30% Tesouro). Investimento estimado: US\$ 4.1 milhões. Módulo Boliviano: A definir (BID ou CAF) e recursos locais de contrapartida (20% Tesouro). 	<ul style="list-style-type: none"> Órgão executor Ministério de Relações Exteriores e Comércio Exterior- Bolívia Ministério de Relações Exteriores - Peru Ministério de Transportes e Comunicações - Peru ^(*) Ministério de Obras Públicas, Serviços e Moradia - Bolívia

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

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Perfil 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Pré-execução
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Segundo semestre de 2007 	<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Segundo semestre de 2012
<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 7,5 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 7,5 milhões

• Objetivo

Implementar um centro de controle binacional integrado na passagem de fronteira de Desaguadero, para facilitar o trânsito de pessoas, mercadorias e veículos entre o Peru e a Bolívia. Esta passagem de fronteira é a mais importante entre os dois países, e por isso a implementação do Cebaf Desaguadero terá, entre outros, um significativo efeito dinamizador das relações econômicas e comerciais, tanto em nível bilateral quanto regional.

• Solução proposta

Construir e operar módulos de controle integrado em cada país, com a modalidade de justaposição de dupla cabeceira, os mesmos que, no âmbito da Decisão 502 da CAN, formarão o Centro Binacional Integrado de Atendimento de Fronteira (Cebaf) na nova ponte internacional de Desaguadero. Além disso, procura-se normatizar, padronizar e harmonizar processos e procedimentos administrativos e de registro de informações entre as instituições dos dois países para que operem coordenadamente na passagem de fronteira de Desaguadero, exercendo um controle integrado do trânsito de pessoas, mercadorias e veículos. A solução inclui o equipamento adequado para a implementação do modelo de controle integrado nesta passagem de fronteira, e o apoio à reengenharia e ao desenvolvimento dos processos e procedimentos necessários para esse efeito. Busca-se também capacitar os funcionários responsáveis de exercer os controles sob o novo esquema, assim como aos usuários e operadores da passagem de fronteira. A participação do setor privado e dos atores sociais relevantes da zona será promovida a fim de contribuir para a integração adequada do centro e dos serviços complementares gerados com as atividades econômicas dos moradores locais.

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

• Fase - 08/06/2010

A passagem de fronteira Desaguadero inclui a nova Ponte Internacional de Desaguadero, sobre o rio do mesmo nome, entre as cidades homônimas Desaguadero na Bolívia e no Peru. Por este ponto transitam 90% do comércio entre os dois países.

No lado peruano, foi conseguida uma operação de empréstimo de US\$ 4 milhões com o BID, aprovado por D.S. 181-2007-EF, dando lugar à assinatura do Contrato N° 1836/OC-PE de 22 de fevereiro de 2008 entre o governo do Peru e a entidade mencionada, dos quais US\$ 3 milhões foram alocados ao Projeto Passagem de Fronteira Desaguadero (Peru-Bolívia). Portanto, o projeto conta com financiamento para a construção de modernas instalações de controle fronteiriço, o equipamento, assim como para a capacitação dos funcionários. No entanto, por razões de política fiscal do Peru, o primeiro desembolso só se produziu em 13 de fevereiro de 2009.

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

A construção da cabeceira boliviana ainda não foi concretizada por parte das autoridades envolvidas.

• Análise da implementação

Considerando o incipiente estado de definição do qual partiu, considera-se que o projeto avançou. A assinatura, em 2005, do Acordo Específico entre a Bolívia e o Peru representou o ponto de partida para a elaboração dos estudos.

Selecionar esta passagem de fronteira como projeto da AIC serviu para ampliar a difusão do mesmo entre os atores envolvidos e para dotar o projeto de um sentido mais regional de integração dos países andinos.

Desde a incorporação do projeto à AIC, os dois países realizaram trabalhos de negociação com o BID e a CAF para a obtenção de financiamento, tendo sido obtido um empréstimo de US\$ 4 milhões destinados ao lado peruano e estando pendente a obtenção de mais recursos para o lado boliviano.

Este projeto é de grande importância no contexto da IIRSA e foi selecionado como uma das cinco experiências-piloto para a modernização do trânsito alfandegário internacional. Neste sentido, a predisposição ao entendimento de ambos os países, que se sobrepuseram a desencontros de interesses nacionais ou locais, e o apoio do BID foram fatores coadjuvantes para o sucesso do projeto.



Eixo de Integração Andino

Grupo 2
**Conexão Venezuela (Caracas)-
 Colômbia (Bogotá) - Equador
 (Quito) (Rodovia atual)**

Países
Colômbia - Venezuela

Situação atual
Perfil



• Tipo de projeto

Transporte/Passagem de Fronteira

• Modalidade

Pública

• Fontes de financiamento

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

BID
 CAF
 Contrapartidas Nacionais

O montante de investimento estará sujeito ao resultado dos projetos.

• Órgão executor

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

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
• Etapa do projeto Perfil	• Etapa do projeto Perfil
• Conclusão prevista Pendente de definição	• Conclusão prevista Pendente de definição
• Investimento estimado US\$ 2,0 milhões	• Investimento estimado US\$ 2,0 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

Na passagem de fronteira de Cúcuta–San Antonio, registra-se um volume considerável de trânsito de pessoas e mercadorias de comércio exterior, empregando sempre o modo de transporte terrestre. Para tal efeito, no âmbito da CAN, foram assinadas as decisões 398, que regula o transporte internacional de passageiros por estrada, e a 399, aplicável ao transporte internacional de mercadorias, assim como a decisão 636, sobre o trânsito alfandegário comunitário. A saída da Venezuela da CAN torna necessária a assinatura de Acordos bilaterais que facilitem o transporte de passageiros e mercadorias por meio das passagens de fronteira, em um entorno econômico em que acordos comerciais são cada vez mais comuns.

Também é necessário regulamentar o transporte intrafronteiriço, como uma modalidade diferente do transporte internacional e buscar um maior benefício para todos os atores que participam da cadeia produtiva de transporte. Neste sentido, é necessário definir ações concretas que consigam realizar uma mudança cultural para um esquema de parceria estratégica para a prestação de serviços de transporte, eliminação do transbordo obrigatório de mercadorias nas passagens de fronteira e cumprimento do disposto na normatividade andina sobre a matéria.

Por outro lado, exige-se a simplificação e unificação de tramitações, a adequação de infraestrutura física e a sistematização de procedimentos de maneira simultânea por parte das autoridades homólogas dos dois países que convergem na passagem de fronteira.

• Fase - 12/05/2010

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

• Análise da implementação

Esta iniciativa de melhoramento da passagem de fronteira não alcançou os avanços esperados. Na atualidade, permanece em um processo de indefinição devido à falta de acordo entre os países para a definição da solução a desenvolver.

O projeto foi selecionado como uma das cinco experiências-piloto para a modernização do trânsito alfandegário internacional. Quando foi incluído na AIC, a solução que se pretendia estudar era a implementação de um Sistema Integrado de Controle Fronteiriço, de acordo com a decisão 502 da CAN. Este Sistema Integrado permitiria trabalhar com a infraestrutura existente, mas empregando um “software” de funcionamento que permita que os dados de fluxos possam ser compartilhados automaticamente pelas autoridades de ambos os países.

Até 2007, trabalhou-se em mesas binacionais de autoridades de transporte, nas quais se identificaram necessidades, ações e atividades a seguir, cujo resultado serviu de base para um estudo elaborado pela CAF e que foi apresentado em fase inicial. No entanto, a saída da Venezuela da CAN gerou a necessidade de assinar um acordo binacional de transporte em que se estabelecem as novas condições para os centros de controle integrado. As relações bilaterais entre a Colômbia e a Venezuela provocaram um esfriamento das aproximações técnicas.

Este projeto representa uma importante oportunidade para o comércio da América do Sul, na medida em que facilitaria o transporte internacional entre a Colômbia e a Venezuela, e a partir deles para os demais países da região.

Nota: Para a elaboração desta análise contou-se só com informações da Colômbia.

19 Melhoria da Navegabilidade do Rio Meta



Eixo de Integração Andino

**Grupo 4
Conexão Pacífico-Bogotá-
Meta-Orinoco-Atlântico**

**Países
Colômbia - Venezuela**

**Situação atual
Execução**



• Tipo de projeto

Transporte/Fluvial

• Modalidade

Pública

• Fontes de financiamento

Pública por meio de organismos públicos

• Órgão executor

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

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Pré-execução</p>	<p>• Etapa do projeto Execução</p>
<p>• Conclusão prevista Novembro de 2009</p>	<p>• Conclusão prevista Dezembro de 2014</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 108,0 milhões</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 108,0 milhões</p>

• Objetivo

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

O projeto fluvial permitiria potencializar as exportações de milho, óleo de palma, produtos florestais e coque, entre outros. E também facilitar as importações de trigo, adubos, soja e aço.

• Solução proposta

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

• Fase - 21/05/2010

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

- (i) Atualização de projetos e construção do Cais La Banqueta: conta com licenças ambientais. Foi terminada a estacagem, aterros, fechamento definitivo do cais e acesso de embarcações menores e pátio de manobras (US\$ 3,5 milhões). Data de início: dezembro de 2006. Data de finalização: 16 de agosto de 2009.
- (ii) Estudos, projetos e ampliação do Cais de Cabuyaro: foram terminadas todas as atividades do cais e as placas de aproximação ao cais, os hexápodes e a pavimentação dos acessos. (US\$ 1,3 milhões). Data de início: janeiro 2007. Data de finalização: maio de 2009. Foi contratada uma segunda fase com o objetivo de executar obras de ampliação do cais e adequar zonas para localização de currais de gado - Data de início: 29 de outubro de 2009. Data prevista de finalização: 30 de setembro de 2010.
- (iii) Estudo para o melhoramento e ampliação do Cais de Puerto Carreño: foram terminados estudos e projetos. Terminou-se a cravação dos pilares do cais de carga, a construção do cais flutuante, a construção da passarela do cais flutuante (US\$ 2,2 milhões). Data de início: fevereiro de 2007. Data de finalização: 11 de maio de 2009. Encontra-se em processo de contratação uma segunda etapa com o objetivo de executar obras de ampliação do cais.
- (iv) Estudo, projeto e melhoramento da via de acesso ao Cais La Banqueta: finalizados os estudos. As atividades se concentraram, principalmente, na ampliação da via no setor do baixo rio Meta, e na formação e estabilização da via de 18,18 km de extensão. Foram realizadas obras de drenagem ao longo do corredor viário, compostas da seguinte maneira: 9 caixas de 3 x 3 duplas, 1 caixa de 3 x 3 simples, 1 caixa múltipla de 4 feixes e 14 ampliações para os bueiros existentes. Formação de depósitos. Iniciou-se a formação da zona de depósito da Hacienda La Nirvana K5 + 600 Margem Esquerda. Foram estabilizados 16 km de via. Os recursos alocados só foram suficientes para deixar a via em nível de estabilização (US\$ 6.5 milhões). Data de início: dezembro de 2006. Em março de 2010 se está em processo de contratação da pavimentação dos primeiros quilômetros e gestão de recursos para a pavimentação da via toda.
- (v) Construção de obras de canalização do rio Meta: Monitoramento do setor do rio entre Cabuyaro e a desembocadura do rio Manacacias (135 km aproximadamente), com o objetivo de dar cumprimento à licença ambiental (antes do início dos trabalhos). Construção das seguintes estruturas em bambu guadua de fechamento de braços (só fechamento para águas baixas): 1, 1A, 2 e 3, localizadas entre o município de Cabuyaro e águas abaixo do Cais de carga La Banqueta. Construção de mais de 21 corpos de estruturas submersas, cada um deles constituído por 6 a 8 unidades de estrutura de 3 m de extensão cada unidade (em bambu guadua). Elaboração e colocação de

941 cruzetas tipo Kellener, ou Jacks. Atualmente está se trabalhando na estrutura de fechamento número 4, no setor de El Arenal, a qual tem uma extensão de mais de 600 m de comprimento. Foi realizada a segunda campanha hidrossedimentológica, com resultados muito favoráveis às obras construídas (US\$ 5,2 milhões). Data de início: fevereiro de 2007. Progresso em março de 2010: 80%.

Nota: Os avanços do projeto correspondem ao setor colombiano.

• **Análise da implementação** (*)

O projeto apresentou avanços no setor colombiano, onde foi declarado projeto prioritário e estratégico para a consolidação da rede de transporte do país, assim como para a integração não só nacional, mas também regional sul-americana. As obras foram divididas em diferentes atuações, algumas das quais já foram concluídas. Estima-se que a parte colombiana termine em sua totalidade em dezembro de 2014.

A assimilação deste projeto como parte de um corredor intermodal de transporte incluído na política do Governo nacional colombiano se vê refletida na declaração do Conselho Político, Econômico e Social - Conpes N°3396, em que é denominado de "importância estratégica". Outro fator que favoreceu o impulso dos trabalhos foi o Plano Nacional de Desenvolvimento 2002 – 2006 "Em Direção a um Estado Comunitário", onde se estabelece como objetivo a realização de investimentos em infraestrutura fluvial e portuária, buscando a integração das regiões mais isoladas e a conexão das hidrovias com outras modalidades de transporte.

Este programa de atuações para a melhoria da navegabilidade da hidrovia foi concebido de maneira conjunta e coordenada entre a Colômbia e a Venezuela. No entanto, a priorização deste projeto por parte do governo colombiano, junto com a falta de acordo para consensuar uma solução, levou a que as ações tenham se concentrado exclusivamente no segmento colombiano. Esta falta de acordo, junto com a ausência de disponibilidade de financiamento levou ao atraso experimentado na execução do projeto.

(*) Para a elaboração desta análise contou-se só com informações da Colômbia.



Eixo de Integração
Amazonas

Grupo 1
Acesso à Hidrovia
do Putumayo

Países
Colômbia

Situação atual
Execução



• **Tipo de projeto**

Transporte/Estrada

• **Modalidade**

Pública

• **Fontes de financiamento**

Pública por meio de organismos públicos e multilaterais

Tesouro Nacional
BID

• **Órgão executor**

Ministério de Transporte da Colômbia
Instituto Nacional de Vías da Colômbia

• **Evolução do projeto 2005 - 2010**

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapas do projeto Pré-execução</p>	<p>• Etapas do projeto Execução</p>
<p>• Conclusão prevista Dezembro de 2010</p>	<p>• Conclusão prevista Dezembro de 2016</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 183,0 milhões</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 373,0 milhões</p>

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

O projeto inclui os seguintes trechos:

- (i) Tumaco–Pasto–Mocoa: para o período 2010-2015 está previsto executar o melhoramento e manutenção integral do corredor Tumaco–Pasto–Mocoa, que incluirá, entre outras atividades, a execução da manutenção rotineira, reforço estrutural, recuperação, obras de emergência, gestão viária e construção de pista dupla no setor Pasto–San Fernando.
- (ii) A construção da variante de San Francisco–Mocoa: no período 2010-2016 será realizada a construção da variante com uma extensão de 45,6 km. O projeto será desenvolvido em duas etapas, em um período de 6 a 8 anos. Nesta primeira etapa será adiantada a construção em nível de estabilização da totalidade da via em pista simples, o que inclui a construção de viadutos, movimento de terras, obras de arte, estrutura de estabilização e requerimentos ambientais.

• Fase - 23/06/2010

Estudos e documentos realizados até agora:

- (i) Estudos de engenharia fase III e EIA para a construção da variante San Francisco–Mocoa.
- (ii) Estudos de Impacto Ambiental (EIA).
- (iii) Avaliação Ambiental Regional (AAR): análise de impactos cumulativos e sinérgicos por aumento de tráfego no corredor. Oportunidades de gestão ambiental e sociocultural.
- (iv) Plano Básico de Manejo Ambiental e Social (PMAS) da reserva florestal - bacia alta rio Mocoa: foram definidas ferramentas para administração e controle da reserva florestal. Medidas e especificações técnicas para o projeto, construção e operação da variação.
- (v) Supervisão Plano de Manejo Ambiental: sustentabilidade às medidas recomendadas nos estudos.
- (vi) Factibilidade Econômica e Linha Base: análise custo-benefício da construção e operação da variante. Estudos de trânsito detalhados.

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

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

Piscicultura–El Pepino; iii) outras atividades nos trechos Pasto–Mocoa, La Sardina–El Pepino, La Piscicultura–El Pepino, El Encano–Santiago e Variante San Francisco–Mocoa. Investimento executado de US\$ 3,8 milhões.

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

• Análise da implementação

Apesar do atraso na data de finalização, o projeto experimentou avanços especialmente na fase I, que contempla a recuperação do corredor Tumaco–Mocoa, onde já se concluíram alguns trabalhos de melhoramento e manutenção.

O fato de o projeto estar incluído na AIC e, portanto, ter sido considerado de importância estratégica internacional permitiu sua priorização na agenda de desenvolvimento nacional colombiano, dado que o desenvolvimento deste projeto contribuirá para a consolidação do Eixo do Amazonas, e promoverá o desenvolvimento da infraestrutura de transporte, energia e comunicações com uma visão regional, buscando a integração física especificamente entre a Colômbia, o Equador, o Peru e o Brasil.

A fase II do projeto, que contempla a construção da variante San Francisco–Mocoa, representou um grande desafio pelo peso dos condicionantes socioambientais da região que ele atravessa. Foi necessário realizar EIA, EAR, Plano Básico de Manejo Ambiental e Social da reserva florestal – bacia alta rio Mocoa, supervisão do Plano de Manejo Ambiental e Factibilidade Econômica e Linha Base. A realização destes estudos facilitou a expedição da licença ambiental por parte do órgão competente.

Prestou-se tanta atenção aos aspectos socioambientais que o processo de planejamento e estruturação do projeto de construção da variante do San Francisco é considerado como piloto para o desenvolvimento de infraestruturas em zonas de alta biodiversidade e riqueza cultural.^(*)

Outro fator que influenciou decisivamente no bom desenvolvimento de ambas as fases tem a ver com a declaração de importância estratégica do projeto por parte do Conpes, mediante o documento de política 3609 de 2009 “Desenvolvimento Viário do Sul da Colômbia”. Isto, junto com o crédito aprovado pelo BID de US\$ 203 milhões para o financiamento parcial da construção da variante San Francisco–Mocoa (fase I), garante os recursos para a execução das obras que integram o projeto.

Pode-se dizer que o fator que mais obstaculizou o avanço previsto dos trabalhos foi o atraso na outorga da licença ambiental, cuja solicitação começou a ser tramitada em 1996 e só foi concedida em 2008. Sem esta licença os avanços estavam condicionados.

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



Eixo de Integração Amazonas

Grupo 3 Acesso à Hidrovia do Huallaga–Marañón

Países
Peru (Brasil)

Situação atual
Execução



• Tipo de projeto

Transporte/Estrada

• Modalidade

Público/Privada

• Fontes de financiamento

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

• Órgão executor

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

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Dezembro de 2008 	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Dezembro de 2012
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 285,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 681,2 milhões

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

• Fase - 24/06/2010

No âmbito da concessão do Eixo Amazonas Norte (Paita-Yurimaguas), entre abril de 2006 e abril de 2007 foram recuperados os trechos Paita–Piura (54 km) e Piura–Dv Olmos (168 km), com um investimento de US\$ 71,8 milhões. Em abril de 2008 começaram as obras da segunda etapa, que compreende trabalhos de defensas ribeirinhas, estabilização de encostas, melhoramento de obras de arte e drenagem, proteção ambiental, reconstrução de cinco pontes e recuperação da camada asfáltica em setores críticos nos trechos Corral Quemado–Rioja, Rioja–Tarapoto e Corral Quemado–Dv. Olmos, com um investimento de US\$ 40,2 milhões. As obras da segunda etapa devem terminar em setembro de 2010, devido a alguns setores terem sido afetados por desastres naturais.

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

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

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

A respeito do Porto de Paita, em 11 de abril de 2008 a Proinversión fez um concurso de Projetos Integrals para a concessão do terminal portuário (TP) de Paita. Em 31 de março de 2009, adjudicou-se o objeto da licitação ao Consórcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE). O investimento (US\$ 127,8 milhões para a primeira e a segunda etapas) estabelecido no contrato, assim como US\$ 100 milhões (execução de obras complementares), será destinado à construção de um novo cais e pátio de contêineres, e à aquisição de guindastes de pórtico e de cais. A previsão do início das obras no TP de Paita é para o primeiro trimestre de 2011.

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

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

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

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

• Análise da implementação

Do ponto de vista global, o projeto integral progrediu de maneira adequada. Os avanços mais significativos aconteceram nos projetos de recuperação da rodovia que vêm sendo desenvolvidos desde 2003 e devem ser concluídos durante 2010. As obras do corredor Paita–Yurimaguas estão em sua etapa final, com vários trechos concluídos que apresentam padrões de via de primeiro nível, não só pelas características da pista, mas também pelo nível de serviços que a empresa concessionária vem oferecendo.

Podemos destacar os seguintes fatores que contribuíram para o avanço bem-sucedido do programa:

- A decisão do Estado peruano de impulsionar politicamente os corredores econômicos interoceânicos, no âmbito da parceria estratégica com o Brasil, por meio do transporte intermodal.
- A necessidade de integrar o nordeste peruano com o litoral norte do Peru, com uma via de primeiro nível, permitindo o acesso aos mercados em melhores condições, conseguindo economias significativas nos custos de transportes e tempos de viagem.
- Participação de investimento privado em obras de infraestrutura de transporte, por meio de mecanismos inovadores de parceria público-privada (PPP).

Os benefícios econômicos potenciais do desenvolvimento da infraestrutura no Eixo se estimam, de maneira conservadora, em US\$ 1.077 milhões, em termos de valor atual dos benefícios projetados durante o horizonte das concessões outorgadas e a ser outorgadas, de acordo com estimativas realizadas por Roberto Urrunaga e José Luis Bonifaz (2009) em “Conexões para o Desenvolvimento, Benefícios do Eixo Multimodal Amazonas Norte”, Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico (CIUP). Para gerar estes benefícios, a infraestrutura exige que se completem em seu conteúdo multimodal: a rodovia IIRSA Norte (Paita–Yurimaguas), os portos de Paita, Yurimaguas e Iquitos e a hidrovía do Huallaga.

De acordo com estas estimativas, 53% dos benefícios totais se encontram nos benefícios diretos, compostos principalmente pelas economias nos custos operacionais veiculares e das navios, e pelos menores tempos de espera e de transporte de mercadorias e passageiros; já os 47% restantes se encontram nos benefícios indiretos, que se referem ao excedente do produtor, ou seja, à maior oferta potencial de bens e serviços que se espera como resultado dos investimentos na infraestrutura do eixo.



Eixo de Integração
Amazonas

Grupo 4
Acesso à Hidrovia
do Ucayali

Países
Peru (Brasil)

Situação atual
Execução



• **Tipo de projeto**

Transporte/Estrada

• **Modalidade**

Público/Privada

• **Fontes de financiamento**

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

• **Órgão executor**

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

• **Evolução do projeto 2005 - 2010**

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Execução</p>	<p>• Etapa do projeto Execução</p>
<p>• Conclusão prevista Dezembro de 2008</p>	<p>• Conclusão prevista Dezembro de 2014</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 514,0 milhões</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 1.351,3 milhões</p>

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

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

O porto de El Callao será considerado como “hub” na América do Sul. Em 2012, o Cais Sul do Porto de El Callao terá capacidade para mobilizar anualmente um mínimo de 850.000 TEU como parte da primeira etapa de seu processo de modernização, para o que está sendo equipado com 6 guindastes pórtico Super Post-Panamax e 18 guindastes de pátio, além de instrumentos e veículos portuários de ponta. Em uma segunda etapa se chegará a 1,5 milhão de TEU ao ano (9 guindastes pórtico e 32 guindastes de pátio).

• Fase - 05/07/2010

Foram concluídos os seguintes trechos: Tingo María–Puente Pumahuasi (15,2 km); Puente Chino–Aguaytia (42,3 km), Aguaytia–San Alejandro (50,5 km) e; Neshuya–Pucallpa (58,8 km), com um investimento total de US\$ 152 milhões.

Estão em execução os trechos Puente Pumahuasi–Puente Chino (36,6 km) e San Alejandro–Neshuya (50,1 km) com um investimento total de US\$ 161 milhões, com previsão de conclusão em dezembro de 2010.

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

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

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

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

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

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

Com o objetivo de construir a Via Expressa Ramiro Priale–Puente Ricardo Palma foi programado começar em 2010 o estudo integral de pré-investimento, que deve incluir uma avaliação de todas as alternativas de traçado, tipo de

intervenção por trechos e valorização atualizada das expropriações. Estima-se um investimento de US\$ 242 milhões (Concessão autofinanciada).

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

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

• Análise da implementação

Este projeto responde a uma visão global do eixo Lima–Tingo María–Pucallpa, dotando-o também dos serviços logísticos necessários para otimizar sua competitividade.

Apesar do descumprimento dos prazos estimados inicialmente, o projeto apresentou avanços, sendo os mais importantes aqueles relacionados com os projetos de recuperação viária e concessões, existindo já trechos concluídos, embora as obras devam se estender previsivelmente até o final de 2014.

A razão da priorização deste projeto, refletida em sua inclusão na AIC, pode ser encontrada em seu caráter emblemático do ponto de vista nacional, já que permitirá ligar a Selva Central do país à Serra e à Costa Central, especialmente à cidade de Lima. A Selva Central constitui uma zona de enorme potencial agropecuário e florestal, que contará com uma infraestrutura viária de primeiro nível.

A consideração do porto de El Callao como “hub” na América do Sul acelerou seu processo de modernização de tal maneira que foi entregue em concessão em 2006 a construção do Novo Terminal Sul de Contêineres e estão sendo concluídas as obras da primeira fase que será inaugurada em 2010.

O terminal portuário de Pucallpa também deverá ser adjudicado durante este ano. Além disso, está prevista a construção do Centro Logístico de Pucallpa.

Entre os fatores que dificultaram os avanços dos projetos destacam-se os seguintes:

- A concessão da rodovia Ricardo Palma–La Oroya–Pucallpa não se concretizou. Em 2007, a licitação foi declarada deserta por falta de candidatos. Em geral, isto ocorreu porque, do ponto de vista do investidor privado, a concessão não era rentável financeiramente. Nisto influíram fatores como: i) Subprojetos de custo elevado, como a via de desvio da cidade da Oroya, ii) a existência e fomento do próprio setor de vias alternativas à rodovia central, iii) sectores vulneráveis para a tomada de rodovias por conflitos sociais, especialmente moradores dependentes de empresas mineiras; e iv) projetos de ampliação e melhoramento da Ferrovia Central.
- O exposto anteriormente motivou que se decidisse entregar em concessão a rodovia Lima–Pucallpa em três trechos: Trecho I: Lima–Ricardo Palma, Trecho II: Ricardo Palma–La Oroya–Cerro de Pasco e La Oroya–Huancayo, Trecho III: Cerro de Pasco–Huánuco–Tingo María–Pucallpa.
- Devido à localização atual do porto, existem limitações para a expansão do Terminal Portuário de Pucallpa.
- Ainda não está definida a localização de um terminal especializado de minérios no Porto de El Callao. Estão sendo avaliadas várias alternativas, incluindo propostas do setor privado.
- Os danos sofridos no trecho viário Puente Chino–Aguaytia, que foi afetado severamente pelos desastres naturais dos meses de fevereiro e março de 2008, que destruíram a plataforma em vários pontos.

O Corredor Lima–Pucallpa e os portos de El Callao e Pucallpa, com seus respectivos centros logísticos, constituem uma via de integração estratégica com o Brasil.

23 Porto Francisco de Orellana



Eixo de Integração Amazonas

**Grupo 2
Acesso à Hidrovia do Napo**

**Países
Equador**

**Situação atual
Pré-execução**



• Tipo de projeto

Transporte/Estrada

• Modalidade

Público/Privada

• Fontes de financiamento

Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais

Setor Privado

Por meio de Concessionários

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

• Órgão executor

Governo do Peru

Ministério de Transportes e Comunicações do Peru
Agência de Promoção do Investimento Privada (Proinversión)

Organismo Supervisor do Investimento em Infraestrutura de Transporte de Uso Público (Ositran)

Empresas concessionárias de rodovias do Peru

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Perfil</p>	<p>• Etapa do projeto Pré-execução</p>
<p>• Conclusão prevista Sem definição</p>	<p>• Conclusão prevista Dezembro de 2012</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 40,0 milhões</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 105,3 milhões</p>

• Objetivo

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

• Solução proposta

Construção do Porto Fluvial de transferência de carga de alta eficiência e rendimento sobre a margem esquerda do rio Napo, setor de Providencia, nas Províncias equatorianas de Orellana/Sucumbíos, para o qual são necessárias obras complementares como o melhoramento da estrada Shushufindi-El Triunfo-Providencia, que ligará a rede viária do Equador com o mencionado porto; assim como a dotação de energia elétrica e telecomunicações necessárias para a operação do porto. As facilidades portuárias serão construídas em Providencia, em uma área de 160 mil m² que terá: cais, terminal polivalente, terminal de granéis sólidos, terminal de carga perigosa, área de consolidação e desconsolidação de contêineres, área de administração, equipamento portuário, área alfandegária, capitania, migração, segurança, controles fitossanitários e um centro logístico que dinamizará o fluxo comercial.

• Fase - 20/07/2010

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

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

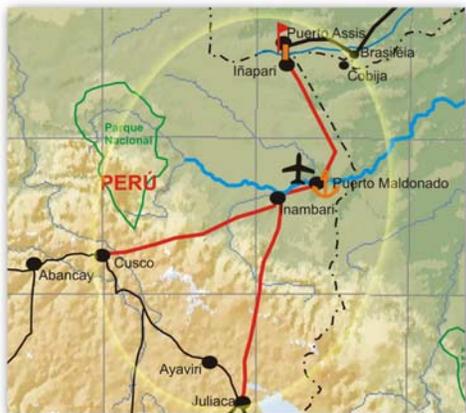
Em 2009, a pedido dos países, o BID aprovou uma cooperação técnica de caráter binacional (Equador - Peru) para a elaboração do estudo de navegabilidade do rio Napo. A realização do estudo foi adjudicada à empresa Consultora Serman-CSI, que iniciou os trabalhos no mês de outubro de 2009, tendo entregue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

• Análise da implementação

Apesar de o projeto estar progredindo na elaboração de estudos, os avanços não se produziram no ritmo esperado devido à redefinição de objetivos que está atravessando.

O fato de ser um projeto incluído na AIC revela o importante enfoque de integração regional com o Equador, o Peru, a Colômbia e o Brasil.

Entre os fatores que atrasaram os avanços do projeto podemos destacar as mudanças e indefinições a respeito do seu dimensionamento e implantação, e a necessidade de recursos financeiros.



Eixo de Integração Peru–Brasil–Bolívia

Grupo 1 Corredor Porto Velho–Rio Branco– Assis–Puerto Maldonado - Cusco / Juliaca–Portos do Pacífico

Países
Peru (Brasil)

Situação atual
Execução



<ul style="list-style-type: none"> • Tipo de projeto Transporte/Estrada 	<ul style="list-style-type: none"> • Modalidade Público/Privada
<ul style="list-style-type: none"> • Fontes de financiamento Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais Setor Privado Por meio de Concessionários Está previsto que os projetos sejam financiados pelas empresas concessionárias para cada trecho. O projeto será reembolsado pelo Estado em um período de 25 anos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Órgão executor Governo do Peru Ministério de Transportes e Comunicações do Peru Agência de Promoção do Investimento Privada (Proinversión) Organismo Supervisor do Investimento em Infraestrutura de Transporte de Uso Público (Ositran) Empresas concessionárias de rodovias do Peru

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Etapas do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Etapas do projeto Execução
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Dezembro de 2008 	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Abril de 2011
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 694,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 1.384,3 milhões

• Objetivo

Melhorar e recuperar a infraestrutura viária da macrorregião sul do Peru que liga o país com os Estados do Acre e de Rondônia, buscando facilitar os fluxos de passageiros e de carga entre essas regiões e sua saída aos mercados internacionais por meio da Bacia do Pacífico, impulsionando assim o processo de integração regional.

• Solução proposta

Executar as obras de pavimentação dos trechos Urcos–Pte. Inambari, Pte. Inambari–Iñapari e Pte. Inambari–Azángaro. Recuperar o asfaltamento nos trechos viários de San Juan de Marcona–Urcos e Matarani–Juliaca–Azángaro / Ilo–Puno–Juliaca. Dotar a via da infraestrutura necessária para oferecer os serviços de maneira eficiente e permitir um serviço de qualidade para os usuários.

• Fase - 16/06/2010

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

Em março de 2010, conta-se com 763 km de estradas melhoradas em nível de camada asfáltica que representa 75,6% da extensão total dos três trechos (1.009 km). A programação é que as obras terminem no primeiro semestre de 2011. O investimento atualizado das obras é de US\$ 1.348,8 milhões.

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

Portanto, o investimento total (rodovia mais ponte) é de US\$ 1.384,3 milhões.

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

• Análise da implementação

Este projeto apresentou avanços desde julho de 2005 até hoje. À medida que os estudos avançaram, tanto o montante de investimento quanto a data de finalização foram sendo atualizados, tornando-se cada vez mais realistas, o que explica, junto com outras razões de tipo financeiro e climatológicas, as diferenças neste sentido entre 2005 e 2010.

Quando foi incluído na AIC, o projeto já contava com estudos de pré-factibilidade e havia sido concessionado para a realização dos projetos finais, construção e manutenção.

Entre os fatores-chave que favoreceram a implementação do projeto destacam-se:

- O estabelecimento, como política de estado peruana, da associação e integração estratégica com o Brasil devido ao crescente dinamismo da economia deste país e sua necessidade de ter acesso por via terrestre ao Oceano Pacífico; assim como a oportunidade de ampliar a oferta exportável da Macrorregião Sul ao mercado do noroeste brasileiro.
- A conjunção de esforços do Peru e do Brasil para impulsionar o projeto, produto de uma ativa relação bilateral, incluindo encontros e pronunciamentos de ambos os presidentes e visitas mútuas de delegações empresariais dos dois países aos centros urbanos de maior dinamismo da área de influência do projeto.

- A decisão política do governo peruano de realizar o projeto, assegurando os recursos que sua execução demandam, mesmo em cenários de restrições fiscais, e contratando empresas estrangeiras de reconhecida capacidade técnica para executar obras desta envergadura.
- A implementação de um modelo inovador de financiamento, por meio da parceria público-privada, que consiste em reembolsos do Estado ao concessionário por um período de 25 anos, pelos investimentos e pela manutenção realizados na rodovia.

Por sua parte, foram identificados os seguintes obstáculos ao projeto:

- A escassez de recursos fiscais para cumprir com os reembolsos dos investimentos executadas pelo concessionário gerou atrasos temporários na execução das obras, o que motivou implementar medidas para garantir os recursos, incluindo financiamento de organismos multilaterais (BID e CAF).
- Deslizamentos ocasionados por excesso de chuvas sazonais devido à instabilidade das encostas pelos cortes realizados em morros com pendente pronunciada gerou atrasos nos trechos 2 e 4.

É importante mencionar que é o maior projeto viário da história do Peru, não só por sua magnitude (asfaltado de 1.009 km), mas também pelos recursos destinados (US\$ 1.349 milhões só em obras, ao que se deveria somar as despesas de supervisão, transitabilidade, mitigação dos impactos no meio ambiente e construção da ponte Billinghamst).

Além dos benefícios da integração com o Brasil, o projeto está permitindo tirar o departamento de Madre de Dios do isolamento em que se encontrava e uma maior e melhor exploração de seus recursos, gerando investimentos complementares multissetoriais (florestal, agropecuário, turismo, mineração, etc.). O trânsito de veículos para/de Puerto Maldonado aumentou significativamente (até 500%) e os tempos de viagem se reduziram notavelmente (50%).

O valor atual dos benefícios brutos da rodovia Interoceânica, para os trechos 2 (Urcos–Inambari), 3 (Inambari–Iñapari) e 4 (Azángaro–Inambari), pelos 25 anos da concessão da rodovia, é de US\$ 1.857 milhões, em um cenário conservador, de acordo com estimativas de José Luis Bonifaz e Roberto Urrunaga (2008), em “Benefícios econômicos da rodovia Interoceânica”, CIUP. Destes, os benefícios diretos, ou seja, a soma das economias nos custos operacionais veiculares e no tempo valorizado dos passageiros, estimam-se em US\$ 302 milhões. Por sua vez, os benefícios esperados pela maior produção na zona (benefícios indiretos) alcançam US\$ 1.555 milhões.

Assinalou-se que o projeto constitui um marco nos processos de integração na América do Sul e uma amostra de uma relação bilateral frutífera para atingir objetivos comuns integracionistas. Espera-se a conclusão da obra completa em abril do próximo ano.



Eixo de Integração
Peru–Brasil–Bolívia

Grupo 1
Corredor Porto Velho-
Rio Branco–Assis–Puerto
Maldonado - Cusco / Juliaca–
Portos do Pacífico

Países
Brasil - Peru

Situação atual
Concluído



• **Tipo de projeto**

Transporte/Ponte

• **Modalidade**

Pública

• **Fontes de financiamento**

Pública por meio de Organismos Públicos

Recursos do governo do Brasil (Ministério de Transportes / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) e contrapartida do governo do Estado do Acre.

• **Órgão executor**

Departamento de Estradas de Rodagem do Acre (Deracre)

• **Evolução do projeto 2005 - 2010**

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Execução</p>	<p>• Etapa do projeto Concluído</p>
<p>• Conclusão prevista Dezembro de 2005</p>	<p>• Conclusão prevista Janeiro de 2006</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 10,0 milhões</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 12,0 milhões</p>

• Objetivo

Impulsionar o desenvolvimento da infraestrutura física e a integração transfronteiriça na América do Sul, além de proporcionar ao Brasil e à macrorregião sul do Peru o acesso aos portos marítimos peruanos de Ilo, Matarani e San Juan, no Pacífico e vice-versa. Implementar centros de controle de fronteira com sistemas de controle integrado nos dois lados da ponte sobre o rio Acre.

• Solução proposta

Construção de uma ponte internacional sobre o rio Acre, rodovia BR-317, entre as cidades de Assis (no Estado do Acre) e Iñapari (em Madre de Dios, no Peru), incluindo os seus acessos e obras complementares. Construir Centros de Controle de Fronteira nos dois lados da ponte adequados à implementação de sistemas de controle integrado.

• Fase - 13/06/2010

Ponte finalizada e inaugurada em 21 de janeiro de 2006.

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

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

• Análise da implementação

A inauguração da ponte sobre o rio Acre em janeiro de 2006 constituiu o primeiro projeto da AIC finalizado. Quando foi incorporado à Agenda já contava com 60% do avanço da obra.

A determinação dos governos do Brasil e do Peru para impulsionar o desenvolvimento da infraestrutura física e a integração transfronteiriça destaca-se como fator-chave que favoreceu a conclusão do projeto. Este projeto resulta estratégico para a integração física transfronteiriça já que permite proporcionar ao Brasil e à macrorregião sul do Peru o acesso aos portos marítimos peruanos de Ilo, Matarani e San Juan, no Pacífico e vice-versa, e daí sua importância estratégica para ser incluído como parte da AIC da IIRSA.



Eixo de Integração Escudo das Guianas

Grupo 2 Interconexão Brasil- Guiana

Países
Brasil - Guiana

Situação atual
Execução



<ul style="list-style-type: none"> Tipo de projeto Transporte/Estrada 	<ul style="list-style-type: none"> Modalidade Pública
<ul style="list-style-type: none"> Fontes de financiamento Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais BID Tesouro Nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Órgão executor Ministério de Obras Públicas e Comunicações de Guiana

• Evolução do projeto 2005 - 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Execução ^(*)
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Março de 2008 	<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Fevereiro de 2011
<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 3,3 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 3,3 milhões

Nota: (*) Dado que a 1ª etapa de projeto incluída na AIC só compreende os estudos, e estes já foram iniciados, sua etapa correspondente é execução.

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

• Fase - 22/06/2010

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

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

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

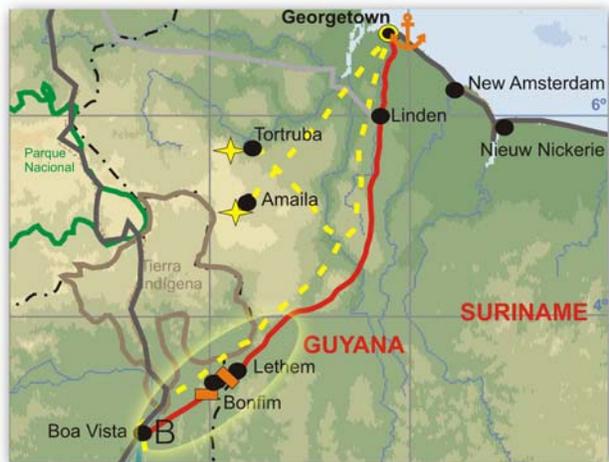
Os estudos estão sendo financiados pelo BID (Fundo FIRII).

• Análise da implementação

Este projeto não cumpriu os prazos previstos. No entanto, não deixou de avançar.

Apesar de no momento da inclusão na AIC o projeto já contar com estudos de factibilidade e ambientais, estes ficaram obsoletos. O governo da Guiana considerou de grande importância esta interconexão viária com o Brasil, assim que priorizou a atualização dos estudos necessários para a pavimentação da rodovia no trecho guianês (Lethem-Georgetown).

O governo da Guiana conseguiu os recursos necessários para realizar o projeto mediante uma cooperação técnica não reembolsável aprovada pelo BID em 2006. O projeto foi dividido em duas partes: por um lado, o estudo de pré-factibilidade que foi concluído em 2009, e, por outro, o estudo de factibilidade que inclui: i) análise técnica, ii) avaliação de impacto ambiental e social, iii) plano para povoados indígenas; e iv) factibilidade econômica. O resultado será a obtenção da alternativa mais apropriada e o desenvolvimento de um plano de ação.



Eixo de Integração
Escudo das Guianas

Grupo 2
Interconexão Brasil-
Guiana

Países
Brasil-Guiana

Situação atual
Concluído



<ul style="list-style-type: none"> • Tipo de Projeto Transporte / Ponte 	<ul style="list-style-type: none"> • Modalidade Pública
<ul style="list-style-type: none"> • Fontes de Financiamento Pública por meio de Organismos Públicos. Recursos do Ministério de Transportes do Brasil 	<ul style="list-style-type: none"> • Órgãos Executores Corpo de Engenheiros do Exército do Brasil

• **Evolução do projeto 2005-2010**

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Concluído
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Segundo semestre de 2006 	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Abril de 2009
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 10,0 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 10,0 milhões

• Objetivo

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

Esta infraestrutura permitirá uma maior presença dos estados nacionais em territórios tradicionalmente isolados e favorecerá a interconexão do Eixo do Escudo das Guianas com o Eixo do Amazonas.

• Solução proposta

Construção de uma ponte rodoviária internacional sobre o rio Takutu, que unirá as localidades de Bonfim, no Brasil, com Lethem, em Guiana (230 m de extensão e 14 m de largura). Este projeto faz parte da rodovia brasileira federal BR-401 (Boa Vista/Bonfim / Normandia), localizada no estado de Roraima.

• Fase - 11/05/2009

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

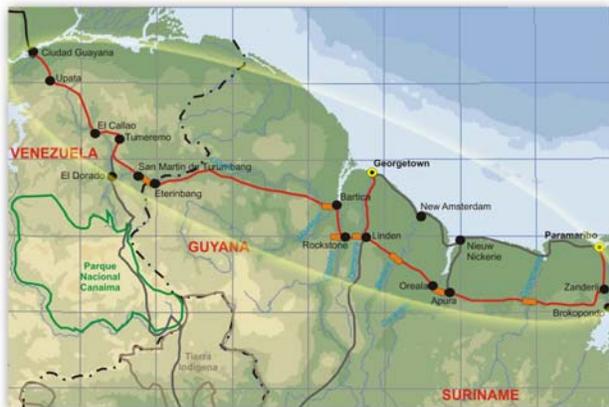
Os procedimentos de imigração e alfândega foram otimizados para facilitar os trânsitos binacionais.

• Análise da implementação

A ponte sobre o rio Takutu foi o segundo projeto da AIC a ser concluído. Apesar de ter sofrido atrasos, sua consecução foi bem-sucedida. Hoje dia está aberto ao tráfego, facilitando o trânsito internacional entre o Brasil e a Guiana.

Quando o projeto foi incluído na AIC em 2005 já existiam avanços na construção. No entanto, tinha sido paralisada por ordem do órgão de controle do Poder Legislativo do Brasil que requeria uma avaliação para poder continuar com a liberação de recursos.

Por ter sido considerado um projeto prioritário pelos governos do Brasil e da Guiana, como ficou evidente no comunicado conjunto da visita do Presidente brasileiro à Guiana em fevereiro de 2005, foi adotado pelo governo do Brasil um sistema especial para o acompanhamento do projeto, e os trabalhos foram recomeçados em março de 2007. Finalmente o projeto obteve a liberação de fundos por parte do Brasil. O reinício dos trabalhos ocorreu em março de 2007. Em abril de 2009 a ponte estava em funcionamento.



Eixo de Integração
Escudo das Guianas

Grupo 3
Interconexão Venezuela
(Ciudad Guayana)-
Guiana (Georgetown)-
Suriname (Paramaribo)

Países
Guiana - Suriname -
Venezuela

Situação atual
Perfil



• **Tipo de projeto**

Transporte/Estrada

• **Modalidade**

Pública

• **Fontes de financiamento**

Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais

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

• **Órgão executor**

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

• **Evolução do projeto 2005 – 2010**

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Perfil</p>	<p>• Etapa do projeto Perfil</p>
<p>• Conclusão prevista Dezembro de 2006</p>	<p>• Conclusão prevista Pendente</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 0,8 milhão</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 0,8 milhão</p>

• Objetivo

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

• Solução proposta

O projeto consiste na construção, recuperação e/ou melhorias de vários segmentos de estrada e suas respectivas obras de arte. Na Agenda de Implementação Consensuada é contemplada como primeira etapa a elaboração de estudos de factibilidade e impacto ambiental de acordo com os requerimentos específicos de cada país.

O projeto está integrado pelos seguintes trechos:

- Ciudad Guayana–Tumeremo–San Martín de Turumbang: melhoramento da via existente.
- San Martín de Turumbang–Bártica (293 km): construção de estrada. Está previsto começar, como primeira etapa, o estudo de pré-factibilidade e impacto ambiental do trecho rodoviário San Martín de Turumbang–Eterinbang-Bártica, baseando-se no traçado preliminar existente. Este trecho envolve Venezuela e Guiana. Nele será desenvolvido o traçado definitivo apresentando as alternativas de estradas (pelo menos duas), cuja avaliação comparativa técnico-econômica e ambiental será realizada no final da etapa preliminar do estudo.
- Bártica–Linden: melhoramento da estrada existente e construção de duas novas pontes sobre os rios Mazaruni e Esequibo e melhoramento da ponte existente sobre o rio Demerara.
- Linden–Orealla: construção de nova estrada e ponte sobre o rio Berbice.
- Orealla–Apura: construção de uma nova ponte sobre o rio Corentyne.
- Apura–Paramaribo: recuperação e melhorias de 375 km de estradas.

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

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

• Fase - 22/06/2010

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

• Análise da implementação (*)

Não se produziram avanços significativos na realização dos estudos. No entanto, durante este período, os países envolvidos trocaram propostas de termos de referência para a elaboração dos mesmos, assim como procedimentos de aquisições para a contratação da consultoria. Portanto, o projeto avançou do nível de ideia para a situação de pré-execução.

Trata-se de um projeto de notável relevância no tocante à integração plurinacional já que persegue a interconexão terrestre entre os quatro países-membros do Eixo do Escudo das Guianas.

(*) Para a elaboração desta análise só se contou com informações da Guiana.



Eixo de Integração
Escudo das Guianas

Grupo 4
Interconexão Guiana-
Suriname-Guiana
Francesa-Brasil

Países
Guiana - Suriname

Situação atual
Execução



• **Tipo de projeto**

Transporte/Estrada

• **Modalidade**

Público/Privada

• **Fontes de financiamento**

Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais

BID

UE

Agência Francesa para o Desenvolvimento

• **Órgão executor**

Governo de Suriname

• Evolução do projeto 2005 – 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<p>• Etapa do projeto Perfil</p>	<p>• Etapa do projeto Execução</p>
<p>• Conclusão prevista A ser definida</p>	<p>• Conclusão prevista Janeiro de 2012</p>
<p>• Investimento estimado US\$ 105,0 milhões</p>	<p>• Investimento estimado US\$ 105,0 milhões</p>

• Objetivo

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

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

• Solução proposta

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

Ponte sobre o rio Marowijne: o projeto inclui duas etapas. Etapa 1: inclui estudos de implementação e execução das melhorias das facilidades existentes. Etapa 2: incluirá o estudo de factibilidade e a construção da ponte, baseado em um acordo com a França.

• Fase - 22/06/2010

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

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

• Análise da implementação ^(*)

Este projeto apresentou avanços e por enquanto cumpriu seu cronograma de atuações no que se refere ao melhoramento da via.

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

Para o cruzamento internacional sobre o rio Marowijne, o governo de Suriname está mantendo conversações com o governo francês para realizar uma melhoria no terminal e na balsa que une Suriname à Guiana Francesa.

^(*) Para a elaboração desta análise só se contou com informações do governo da Guiana.



Países que contam como o serviço BR, CO, PE, UY
Países em fase de implementação AR, CH, EC
Países com pre-diagnóstico concluído BO, VE

Eixo de Integração**Todos os Eixos****Países****Projeto Regional**

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

Situação atual**Execução**

<ul style="list-style-type: none"> Tipo de projeto Comunicações 	<ul style="list-style-type: none"> Modalidade Público/Privada
<ul style="list-style-type: none"> Fontes de financiamento Pública por meio de Organismos Públicos e Multilaterais Banco Mundial (PAMC-Peru) BID/Fomin Fonplata CAF Setor Privado 	<ul style="list-style-type: none"> Órgão executor <u>Nível regional</u> Grupo Técnico Executivo (GTE IIRSA) Governo do Brasil (Ministério de Comunicações e ECT-Correios) Governos do Peru e do Uruguai UPAEP - União Postal das Américas, Espanha e Portugal^(*) <u>Nível nacional</u> O projeto está sendo desenvolvido por grupos de trabalho na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Uruguai com participação de instituições governamentais e privadas encarregadas de aduanas, correios, comércio exterior, comunicações e Micro, Pequenas e Médias Empresas.

^(*) órgão executor da operação BID/Fomin para apoiar a implementação do projeto no Peru, Uruguai, Equador, Colômbia e Chile.

• Evolução do projeto 2005 – 2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa do projeto Execução
<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Junho de 2010 (todos os países) 	<ul style="list-style-type: none"> Conclusão prevista Janeiro de 2012
<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 1,0 milhão (preparação) 	<ul style="list-style-type: none"> Investimento estimado US\$ 5,0 milhões (Preparação e implementação piloto na Argentina, Chile, Colômbia, Equador, Peru e Uruguai e pré-diagnóstico em Bolívia, Paraguai e Venezuela)

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

Primeira etapa: Formação institucional:

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

Segunda etapa: Implementação:

1. Desenho do sistema a implementar em cada país.
2. Desenvolvimento de um mecanismo simplificado e de baixo custo para a exportação por envios postais.
3. Implementação do serviço no operador postal público baseado no mecanismo simplificado.
4. Lançamento do novo serviço e capacitação das Instituições e das Mipymes que utilizarão o sistema.

Terceira etapa: Acompanhamento e encerramento do projeto:

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

• Fase - 14/07/2010

Nível Regional

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

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

Em maio de 2009 foi realizada a Primeira Reunião do GTE da IIRSA do projeto em que se apresentaram os avanços nos países membros da Iniciativa, se revisou a metodologia de trabalho desenvolvida e se apresentaram as linhas para um plano de trabalho para o Grupo Técnico do projeto, com a participação dos atores participantes no grupo de trabalho regional. A segunda reunião do GTE está prevista para o segundo semestre de 2010.

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

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

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

Nível Nacional

Pré-diagnóstico:

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

Implementação:

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

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

Uruguai: O sistema está em funcionamento desde maio de 2009. Atualmente se está trabalhando no fortalecimento da base de exportadores usuários do Exporta Fácil e no desenvolvimento de serviços conexos.

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

O diagnóstico já foi concluído na Argentina e está previsto o início do desenho do modelo no segundo semestre de 2010. Também está previsto o começo do diagnóstico e desenho do modelo para o Equador e o Chile no segundo semestre deste ano.

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

• Metas físicas (nível nacional)

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

• Análise da implementação

Este projeto apresentou avanços desde julho de 2005 até hoje, sendo seu objetivo propiciar a inclusão das micro, pequenas e médias empresas no mercado internacional mediante a implementação de um sistema de exportação simplificado que utilize a plataforma logística postal com base na experiência bem-sucedida e inovadora do serviço “Exporta Fácil”, projetado e implantação em 1999 pela Empresa de Correios e Telégrafos do Brasil (ECT). O serviço conseguiu importantes resultados no Brasil: um aumento de 12% da presença das empresas exportadoras nas exportações totais brasileiras a partir da implementação do serviço e incrementos anuais de 20% nas exportações por meio do serviço postal.

Os bons resultados elevaram o interesse dos países-membros da IIRSA de incluí-lo na AIC para desenvolver um modelo simplificado de exportação, apoiado na rede dos correios públicos regionais, com a assessoria técnica da equipe de especialistas do governo do Brasil.

Quando foi incorporado à AIC, o projeto estava em fase inicial de implementação no Peru. Como se detalhou anteriormente, na atualidade o projeto se encontra em diferentes níveis de avanço em nove dos 12 países-membros da IIRSA (sem considerar o Brasil, que foi o pioneiro).

Vale a pena destacar que a inclusão do projeto entre os priorizados pelos 12 países da América do Sul foi fundamental, outorgando-lhe visibilidade e a oportunidade de uma difusão adequada no âmbito governamental, gerando o interesse não só dos países da IIRSA, mas também de muitos países fora da região. Além disso, a sua inclusão na AIC gerou o ambiente de execução necessário para a chegada aos dirigentes governamentais por meio das Coordenações Nacionais da IIRSA e o acesso aos recursos financeiros para o desenvolvimento do projeto proporcionados especialmente pelo BID e também com aportes do Banco Mundial, da CAF e do Fonplata.

Este grande interesse por parte dos países, que supera as expectativas originais de 2005, levou a reavaliar o custo do projeto em função dessas demandas e, portanto, e para poder cumpri-las todas, a reprogramar a data de conclusão prevista.

É importante destacar que o *Exporta Fácil* demonstrou ser um exemplo bem-sucedido de funcionamento de cooperação horizontal entre países. A disponibilidade e o apoio dos técnicos brasileiros, e depois dos peruanos, para a transferência de conhecimentos e experiências na adaptação do modelo do Brasil à realidade de cada um dos países foram um insumo primordial para conseguir atingir os resultados alcançados. Esta rede de especialistas está se ampliando por meio dos dois cursos de formação de técnicos realizados pelo Brasil até agora. Além disso, entre outros fatores, não menos importantes, que se destacam como fundamentais para o projeto e que favoreceram a sua implementação, podem ser mencionados: a vontade política; a consideração do projeto como projeto de governo e não de uma instituição individual; e o desenvolvimento de uma metodologia que permitiu a adaptação e a disseminação do projeto no âmbito sul-americano respeitando as particularidades dos mercados locais.

Finalmente, em linhas gerais podem ser mencionadas determinadas dificuldades identificadas no desenvolvimento do *Exporta Fácil* em alguns casos particulares, que são próprias do desenvolvimento de projetos multissetoriais em que estão envolvidas diversas instituições de um país, como: dificuldade de articulação de grupos interinstitucionais; necessidade de formar níveis gerenciais competentes para a condução de projetos multissetoriais; a ausência de condições técnicas adequadas para implantar o projeto no operador postal público, no âmbito regulatório e/ou no processo de exportação; recursos financeiros limitados e complexidade nos processos administrativos para viabilizá-los; visão de curto prazo em detrimento de ações que propiciem resultados a longo prazo; e falta de vontade política em alguns outros casos.

Entre alguns dos benefícios esperados deste projeto, destacam-se os seguintes:

a) Em nível nacional:

- Geração de uma cultura exportadora e aumento do valor agregado dos produtos de exportação.
- Ingresso de divisas pelo aumento de exportações.
- Diversificação de produtos exportados.
- Crescimento do número de mercados de destino das exportações.

- Incentivo à formalização.
- Incentivo à redução de brechas digitais.
- Desenvolvimento de iniciativas de comércio eletrônico.
- Geração de emprego e diminuição da pobreza.

b) Para as pequenas e médias empresas e/ou micro, pequenas e médias empresas:

- Melhoria da competitividade e geração e/ou facilitação de seu acesso ao mercado internacional.
- Redução de tempos e de custos no processo de exportação.
- Descentralização: possibilidade de realizar exportações de qualquer parte do país.
- Geração de postos de trabalho e receita para a população local.
- Capacitação.

c) Para o serviço postal:

- Consolidação da visão de que os serviços postais podem se constituir em importante elemento de desenvolvimento social e econômico dos países.
- Melhoria da infraestrutura logística dos operadores postais e otimização de seu uso, assim como o crescimento de sua receita.
- Desenvolvimento e fortalecimento da infraestrutura postal de forma que ela possa ser utilizada pelos governos como agente de suporte para a integração regional e para a implantação de políticas públicas de inclusão.

Em síntese, a incorporação deste projeto na AIC teve um alto impacto para a região e o transformou em um projeto emblemático no âmbito dos países-membros da IIRSA e está permitindo que ele transcenda o subcontinente sul-americano.

31 Implementação do Acordo de *Roaming* Sul-Americano



Eixo de Integração
Todos os Eixos

Países
Regional

Situação atual
Execução

- **Tipo de projeto**

Comunicações

- **Fontes de financiamento**

Pública, por meio de Organismos Públicos e Multilaterais
 BID

Setor Privado
 Por meio de recursos de associações dos operadores de telefonia celular

- **Modalidade**

Público/Privada

- **Órgão executor**

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

• Evolução do projeto 2005-2010

JULHO DE 2005	JULHO DE 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Pré-execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Etapa do projeto Execução
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Dezembro de 2009 	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão prevista Dezembro de 2011 (Primeira etapa do Plano de Ação)
<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 1,0 milhão (preparação) 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento estimado US\$ 1,3 milhão (estudos + implementação de Plano de Ação)

• Objetivo

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

• Solução proposta

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

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

• Estado de situação - 25/05/2010

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

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

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

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

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

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

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

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

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

• Análise da implementação

Este projeto apresentou avanços desde julho de 2005 até agora. Já foi concluído um estudo regional que contém um completo diagnóstico do serviço de roaming em nível sul-americano, e que permitiu estabelecer um Plano de Ação para o projeto que compreende 11 iniciativas aprovadas pelos países. Além disso, já se realizaram dois GTEs do projeto. Atualmente, está-se avançando na implementação da primeira etapa do Plano de Ação executando aquelas iniciativas que podem chegar a ter um impacto importante na agenda de integração, como é a de roaming fronteiriço, que busca gerar as condições técnicas e regulatórias para criar espaços de roaming local em áreas que naturalmente são de roaming internacional (zonas transfronteiriças) com o conseqüente benefício econômico para os usuários; e a iniciativa de padronização da informação, entre outras, que busca que os operadores possam entregar aos usuários informações completas e oportunas sobre as condições do serviço de roaming de maneira que o usuário possa avaliar se deve usar ou não o serviço em função de suas necessidades e possibilidades.

O papel que o BID cumpriu para impulsionar o projeto no tocante a recursos financeiros e acompanhamento técnico foi fundamental em um momento no qual se carecia de liderança pela saída do gerente regional que levava adiante o projeto no Brasil, pela não designação de seu substituto e pela ausência de interesse dos demais países em assumir a direção.

O projeto tem um grande potencial integrador devido ao crescimento exponencial que a telefonia celular vem experimentando na América do Sul. Na atualidade, a telefonia móvel é o principal meio de comunicação dos habitantes da região, superando a telefonia fixa, o que dá uma ideia da universalidade do serviço. A taxa de crescimento é ainda maior no extrato da população com maior mobilidade regional.

Portanto, pode-se afirmar que o fato de este projeto ter sido considerado estratégico na IIRSA e fazer parte da AIC lhe deu a visibilidade necessária para fazê-lo avançar em momentos em que parecia se estagnar.

QUADROS

Quadro 1

Coerência dos Projetos da AIC com o Planejamento Territorial Indicativo. Evolução de Fase 2005-2010

Nº	Eixo e Nome do Projeto	Países Investidores/ Beneficiários ¹	Âncora ² / Associado a Âncora ³	Número de Grupo ⁴	Tipo de Grupo ⁵	Fase em julho de 2005 ⁶	Fase em julho 2010 ⁷	Data de Conclusão Prevista ⁸
EIXO MERCOSUL-CHILE								
1	Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de los Libres e Gualaguaychú	AR (BR)	Âncora	G1	Consolidado	Pré-execução	Execução	1º semestre de 2011
2	Adequação do Corredor Río Branco-Montevideú-Colonia-Nueva Palmira	UI (AR-BR)	Âncora	G2	Consolidado	Execução	Execução	Dezembro de 2011
3	Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Río Branco	BR-UI	Associado	G2	Consolidado	Pré-execução	Pré-execução	2º semestre de 2012
4	Duplicação do Trecho Palhoça-Osório (Rodovia Mercosul)	BR(AR-UI)	-	G1	Consolidado	Execução	Execução	4º trimestre de 2012
5	Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza (Ferrovia Transandina Central)	AR-CH	Âncora	G3	Consolidado	Pré-execução	Pré-execução	Dezembro de 2020 (Primeira etapa)
6	Rodovia Internacional CH-60 (Setor Valparaíso-Los Andes)	CH (AR)	Associado	G3	Consolidado	Execução	Execução	Dezembro de 2011
7	Gasoduto do Nordeste Argentino	AR (BO)	-	G5	Consolidado	Pré-execução	Execução	Em reprogramação
EIXO DE CAPRICÓRNIO								
8	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza-Yacuiba e Centro de Fronteira	AR-BO	Âncora	G2	s.i.	Pré-execução	Pré-execução	Dezembro de 2013
9	Nova Ponte Presidente Franco-Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai-Brasil	PI-BR	Âncora	G3	s.i.	Pré-execução	Pré-execução	2º semestre de 2013

Nº	Eixo e Nome do Projeto	Países Investidores/ Beneficiários ¹	Âncora ² / Associado a Âncora ³	Número de Grupo ⁴	Tipo de Grupo ⁵	Fase em julho de 2005 ⁶	Fase em julho 2010 ⁷	Data de Conclusão Prevista ⁸
EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL								
10	Construção da Rodovia Pailón–San José–Puerto Suárez	BO (BR-CH-PE)	Âncora	G3	Consolidado	Execução	Execução	2º semestre de 2011
11	Anel Ferroviário de São Paulo (Trechos Norte e Sul)	BR	Âncora	G2	Consolidado	Pré-execução	Pré-execução	Dezembro de 2014
12	Passo de Fronteira Infante Rivarola–Cañada Oruro	BO-PI	---	G1	Emergente	Pré-execução	Execução	1º semestre de 2011 (Primeira etapa)
13	Construção da Rodovia Cañada Oruro–Villamontes–Tarija–Estación Abaroa (Primeira Etapa)	BO (PI)	---	G1	Emergente	Pré-execução	Execução	Janeiro de 2011 (Primeira etapa)
14	Rodovia Toledo–Pisiga	BO (CH)	---	G5	Consolidado	Execução	Execução	2º semestre de 2011
15	Pavimentação e Melhoramento da Rodovia Iquique–Colchane	CH (BO)	---	G5	Consolidado	Execução	Execução	Março de 2011
16	Recuperação do Trecho El Sillar	BO (CH-PE)	Âncora	G5	Consolidado	Pré-execução	Pré-execução	2º semestre de 2011
EIXO ANDINO								
17	Centro Binacional de Atendimento de Fronteira de Desaguadero	BO-PE	Âncora	G9	Consolidado	Perfil	Pré-execução	2º semestre de 2012
18	Passo de Fronteira Cúcuta–San Antonio del Táchira	CO-VE	Âncora	G2	Consolidado	Perfil	Perfil	Por definir
19	Melhoramento da Navegabilidade do Rio Meta	CO-VE	Âncora	G4	Emergente	Pré-execução	Execução	Dezembro de 2014
EIXO DO AMAZONAS								
20	Corredor Viário Tumaco–Pasto–Mocoa–Puerto Asís	CO	Âncora	G1	Emergente	Pré-execução	Execução	Dezembro de 2016
21	Rodovia Paita–Tarapoto–Yurimaguas, Portos e Centros Logísticos	PE (BR)	Âncora e Associado	G3	Emergente	Execução	Execução	Dezembro de 2012
22	Rodovia Lima–Tingo María–Pucallpa, Portos e Centros Logísticos	PE (BR)	Âncora e Associado	G4	Consolidado	Execução	Execução	Dezembro de 2014
23	Porto Francisco de Orellana	EQ	Âncora	G2	Emergente	Perfil	Pré-execução	Dezembro de 2012

Nº	Eixo e Nome do Projeto	Países Investidores/ Beneficiários ¹	Âncora ² / Associado a Âncora ³	Número de Grupo ⁴	Tipo de Grupo ⁵	Fase em julho de 2005 ⁶	Fase em julho 2010 ⁷	Data de Conclusão Prevista ⁸
EIXO PERU–BRASIL–BOLÍVIA								
24	Pavimentação Iñapari–Puerto Maldonado–Inambari, e Inambari–Juliaca/Inambari–Cusco	PE (BR)	Âncora	G1	Emergente	Pré-execução	Execução	Abril de 2011
25	Ponte sobre o Rio Acre	BR-PE	Associado	G1	Emergente	Execução	Concluído	Janeiro de 2006
EIXO DO ESCUDO DAS GUIANAS								
26	Rodovia Boa Vista–Bonfim–Lethem–Georgetown (Primeira Etapa: Estudos)	GU-BR	Âncora	G2	Emergente	Pré-execução	Execução	Fevereiro de 2011
27	Ponte sobre o Rio Takutu	GU-BR	Associado	G2	Emergente	Execução	Concluído	Abril de 2009
28	Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana)–Guiana (Georgetown)–Suriname (Paramaribo) (Primeira Etapa)	VE-GU-SU	Âncora	G3	Emergente	Perfil	Perfil	Por definir
29	Melhoramento da Rodovia Nieuw Nickerie–Paramaribo–Albina e Cruzamento Internacional do Rio Marowijne	SU-GU	Âncora e Associado	G4	Emergente	Perfil	Execução	Janeiro de 2012
TICs								
30	Exportação por Remessas Postais para Médias e Pequenas Empresas	Regional		n.a.	n.a.	Pré-execução	Execução	Janeiro de 2012
31	Implementação do Acordo de Roaming Sul-Americano	Regional		n.a.		Perfil	Execução	Dezembro de 2011 (Primeira etapa)

Notas:

¹ X(Y): País X investe e beneficia, País Y se beneficia sem investir.

² Fonte: Planejamento Territorial Indicativo. Carteira de Projetos IIRSA 2004. Dezembro de 2004.

³ Idem.

⁴ Idem.

⁵ Apresentações CCT no GTE Eixos Andino, do Amazonas e Escudo das Guianas, 1 a 4 de junho de 2004, Bogotá, Colômbia e GTE Eixos de Capricórnio, do Sul, Interoceânico Central, Mercosul–Chile e Peru–Brasil–Bolívia. Buenos Aires, Argentina. 14 a 18 de junho de 2004.

⁶ Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010. 31 Projetos Estratégicos de Integração na América do Sul. Primeiro Relatório Semestral. Julho de 2005.

⁷ Consulta Sigre, 30 de julho de 2010.

⁸ Idem.

Quadro 2

Projetos-âncora na AIC e na Carteira de Projetos IIRSA em 2004

Eixo de Integração e Desenvolvimento ⁵	Nº de Projetos do Eixo na AIC ³	% de Projetos do Eixo na AIC	Nº de Âncoras AIC ¹	Nº de Âncoras Carteira 2004 ²	% Âncoras (AIC/ Carteira 2004)
Do Amazonas	4	13,8	4	6	66,7
Andino	3	10,3	3	11	27,3
De Capricórnio	2	6,9	2	4	50,0
Do Escudo das Guianas	4	13,8	3	4	75,0
Interoceânico Central	7	24,1	3	5	60,0
Mercosul-Chile	7	24,1	3	5	60,0
Peru-Brasil-Bolívia	2	6,9	1	3	33,3
Do Sul	0	0,0	0	2	0,0
TOTAL	29 ⁴	100,0	19	40	47,5

Notas:

¹ Ver Quadro 1.

² IIRSA. "Planejamento Territorial Indicativo. Carteira de Projetos IIRSA 2004". Dezembro de 2004.

³ IIRSA. "Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010". Anexo 3. Lima, Peru. 23 e 24 de novembro de 2004.

⁴ Sem considerar TICs.

⁵ A carteira do Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná ainda não estava formada em 2004.

Elaboração própria.

Quadro 3

Investimento Estimado da AIC por Eixos 2004 e 2010

Eixo de Integração e Desenvolvimento⁴	Investimento AIC 2004¹ (US\$ milhões)	Investimento AIC 2004 (%)	Investimento AIC 2010² (US\$ milhões)	Investimento AIC 2010 (%)	Crescimento 2004/2010 (%)
Do Amazonas	635,0	14,7	2.510,8	17,9	295,4
Andino	19,0	0,4	117,5	0,8	518,4
De Capricórnio	65,0	1,5	103,0	0,7	58,5
Do Escudo das Guianas	112,0	2,6	119,1	0,9	6,3
Interoceânico Central	731,0	16,9	1.635,0	11,7	123,7
Mercosul–Chile	2.044,0	47,4	8.135,0	58,0	298,0
Peru–Brasil–Bolívia	710,0	16,5	1.396,3	10,0	96,7
TOTAL (sem TICs)	4.316,0	100,0	14.016,7	100,0	224,8
TOTAL (com TICs)	4.316,0³		14.023,0		

Notas:

¹ IIRSA. "Planejamento Territorial Indicativo, Carteira de Projetos 2004". BID, CAF e Fonplata.

² Sige, Consulta de 30 de junho de 2010.

³ Não houve estimativa do investimento necessário para os dois projetos procedentes de TICs no lançamento da AIC em 2004.

⁴ Os Eixos do Sul e da Hidrovia Paraná–Paraguai não fazem parte da AIC.

Elaboração própria.

Quadro 4

Evolução do Investimento Estimado em Projetos da AIC 2004-2010

Nº	Projetos	Eixo	US\$ milhões						
			2004 ¹	2005 ²	2006 ³	2007 ⁴	2008 ⁵	2009 ⁶	2010 ⁷
1	Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de Los Libres e Gualeguaychú	Mercosul-Chile	270,0	370,0	370,0	370,0	780,0	780,0	780,0
2	Adequação do Corredor Río Branco–Montevideú–Colonia–Nueva Palmira	Mercosul-Chile	90,0	163,0	176,8	176,8	266,4	247,5	234,0
3	Construção da Ponte Internacional Jaguarão–Río Branco	Mercosul-Chile	12,0	12,0	12,0	12,0	24,6	35,0	35,0
4	Duplicação do Trecho Palhoça–Osório (Rodovia Mercosul)	Mercosul-Chile	283,0	800,0	800,0	1.200,0	1.200,0	989,0	700,0
5	Projeto Ferroviário Los Andes–Mendoza (Ferrovia Transandina Central)	Mercosul-Chile	224,0	251,0	251,0	251,0	3.000,0	3.000,0	5.100,0
6	Rodovia Internacional CH-60 (Setor Valparaíso–Los Andes)	Mercosul-Chile	165,0	286,0	286,0	286,0	286,0	280,0	286,0
7	Gasoduto do Nordeste Argentino	Mercosul-Chile	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0
8	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza–Yacuiba e Centro de Fronteira	Capricórnio	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	23,0
9	Nova Ponte Presidente Franco–Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai–Brasil	Capricórnio	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	60,0	80,0
10	Construção da Rodovia Pailón–San José–Puerto Suárez	Interoceânico Central	245,0	435,3	435,3	444,8	444,8	417,0	477,0

Nº	Projetos	Eixo	US\$ milhões						
			2004 ¹	2005 ²	2006 ³	2007 ⁴	2008 ⁵	2009 ⁶	2010 ⁷
11	Anel Ferroviário de São Paulo (Trechos Norte e Sul)	Interoceânico Central	300,0	300,0	300,0	400,0	400,0	400,0	850,0
12	Passo de Fronteira Infante Rivarola–Cañada Oruro	Interoceânico Central	1,0	1,2	1,2	1,2	2,0	1,7	2,0
13	Construção da Rodovia Cañada Oruro–Villamontes–Tarija–Estación Abaroa (Primeira Etapa)	Interoceânico Central	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	49,0
14	Rodovia Toledo–Pisiga	Interoceânico Central	75,0	76,0	76,0	93,0	93,0	93,0	95,0
15	Pavimentação e Melhoramento da Rodovia Iquique–Colchane	Interoceânico Central	20,0	19,0	19,2	37,0	42,0	52,0	42,0
16	Recuperação do Trecho El Sillar	Interoceânico Central	30,0	30,0	30,0	2,5	2,6	120,0	120,0
17	Centro Binacional de Atendimento de Fronteira de Desaguadero	Andino	5,0	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
18	Passo de Fronteira Cúcuta–San Antonio del Táchira	Andino	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
19	Melhoramento da Navegabilidade do Rio Meta	Andino	12,0	108,0	108,0	108,0	108,0	108,0	108,0
20	Corredor Viário Tumaco–Pasto–Mocoa–Puerto Asís	Amazonas	71,0	183,0	183,0	183,0	183,0	332,0	373,0
21	Rodovia Paita–Tarapoto–Yurimaguas, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	248,0	285,0	338,0	338,0	338,0	338,0	681,2
22	Rodovia Lima–Tingo María–Pucallpa, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	296,0	514,0	589,0	589,0	589,0	542,8	1.351,3
23	Porto Francisco de Orellana	Amazonas	20,0	40,0	105,3	105,3	105,3	314,2	105,3

Nº	Projetos	Eixo	US\$ milhões						
			2004 ¹	2005 ²	2006 ³	2007 ⁴	2008 ⁵	2009 ⁶	2010 ⁷
24	Pavimentação Iñapari–Puerto Maldonado–Inambari, e Inambari–Juliaca/Inambari–Cusco	Peru–Brasil–Bolívia	700,0	694,0	1.055,0	1.055,0	1.055,0	1.053,0	1.384,3
25	Ponte sobre o Rio Acre	Peru–Brasil–Bolívia	10,0	10,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0
26	Rodovia Boa Vista–Bonfim–Lethem–Georgetown (Primeira Etapa: Estudos)	Escudo das Guianas	2,0	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
27	Ponte sobre o Rio Takutu	Escudo das Guianas	18,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
28	Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana)–Guiana (Georgetown)–Suriname (Paramaribo) (Primeira Etapa)	Escudo das Guianas	2,0	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
29	Melhoramento da Rodovia Nieuw Nickerie–Paramaribo–Albina e Cruzamento Internacional do Rio Marowijne	Escudo das Guianas	90,0	105,0	105,0	105,0	105,0	105,0	105,0
30	Exportação por Remessas Postais para Médias e Pequenas Empresas	TICs	- - -	1,0	1,2	2,5	2,5	2,5	5,0
31	Implementação do Acordo de Roaming Sul-Americano	TICs	- - -	1,0	1,0	0,4	0,4	0,4	1,3
TOTAL			4.316,0	5.833,1	6.403,6	6.921,1	10.188,2	10.376,7	14.023,0

Notas:

¹ Anexo 3: Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010, 6ª Reunião do Comitê de Direção Executiva (CDE), Lima, Peru, 23 e 24 de novembro de 2004.

² 7ª Reunião de Coordenadores Nacionais. Estado de Avanço do Plano de Ação IIRSA 2005, Assunção 9 de novembro de 2005.

³ Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010. 31 Projetos Estratégicos de Integração da América do Sul. Segundo Relatório, julho de 2006.

⁴ Anexo 12: Estado de Avanço dos Projetos da AIC e a Carteira IIRSA. 9ª Reunião do Comitê de Direção Executiva da IIRSA. 4 e 5 de dezembro de 2007, Montevidéu, Uruguai.

⁵ Conquistas e Avanços da IIRSA 2008. 10ª Reunião do Comitê de Direção Executiva da IIRSA. 4 e 5 de dezembro de 2008, Cartagena de Índias, Colômbia.

⁶ Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010. Relatório de fase dos 31 projetos em 2009. 14ª Reunião de Coordenadores Nacionais, 25 e 26 de agosto de 2009, Buenos Aires.

⁷ Consulta Sige, 30 de julho de 2010.

Elaboração própria.

SIGLAS

Aase	Avaliação Ambiental e Social com Enfoque Estratégico
ABC	Administração Boliviana de Rodovias
AIA	Avaliação de Impacto Ambiental
AIC	Agenda de Implementação Consensuada
Aladi	Associação Latino-Americana de Integração
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APN	Autoridade Portuária Nacional
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Social
Cebaf	Centro Binacional de Atendimento na Fronteira
CIUP	Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico
CLI	<i>Calling Line Identification</i>
Conpes	Conselho Nacional de Política Econômica e Social
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CRPAO	Certificado de Reconhecimento do Pagamento Anual por Obras
CAF	Corporação Andina de Fomento
CAN	Comunidade Andina de Nações
CCT	Comitê de Coordenação Técnica
CDE	Comitê de Direção Executiva
Citel	Comissão Interamericana de Telecomunicações
Deracre	Departamento de Estradas de Rodagem do Acre

DNIT	Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (Brasil)
DOU	Diário Oficial da União (Brasil)
ECT	Empresa de Correios e Telégrafos do Brasil
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EID	Eixo de Integração e Desenvolvimento
Enapu	<i>Empresa Nacional de Puertos de Perú</i>
Enarsa	Energía Argentina Sociedad Anónima
EVTEA	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Ambiental
Fepasa	<i>Ferrocarril del Pacífico S.A.</i>
Focem	Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul
Fonplata	Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata
GJA	Gasoduto Juana Azurduy
GPCR	Garantia Parcial de Crédito Rotativo
GRQ	<i>Global Roaming Quality</i>
GTE	Grupo Técnico Executivo
Ibama	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
IMS	<i>Integrated Management System</i>
Intal	Instituto para a Integração da América Latina e do Caribe
Invias	Instituto Nacional de Vias (Colômbia)
IPr-Lg	Integração Produtiva e Logística
LI	Licença de Instalação
LP	Licença Prévia
MAP	Madre de Dios-Peru, Acre-Brasil e Pando-Bolívia
Mercosul	Mercado Comum do Sul
Mipyme	Micro, Pequena e Média Empresa
MOPC	Ministério de Obras Públicas e Comunicações (Paraguai)
MTC	Ministério de Transportes e Comunicações (Peru)

MTPO	Ministério de Transporte e Obras Públicas (Uruguai)
NRTRDE	<i>Near Real Time Roaming Data Exchange</i>
Ositran	Organismo Supervisor do Investimento em Infraestrutura de Transporte de Uso Público (Peru)
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAO	Pagamento Anual por Obras
PAMO	Pagamento Anual por Manutenção e Operação
PBA	Projeto Básico Ambiental
Pyme	Pequena e Média Empresa
PMAS	Plano Básico de Manejo Ambiental e Social
PPP	Parceria Público-Privada
Proinversión	Agência de Promoção do Investimento Privado (Peru)
PSI	Processo Setorial de Integração
R\$	Reais
Regulatel	Foro Latino-Americano de Entes Reguladores de Telecomunicações
Rima	Relatório de Impacto Ambiental
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
Sige	Sistema de Informação para a Gestão Estratégica
TICs	Tecnologias da Informação e das Comunicações
TPE	Terminales Portuarios Euroandinos
Unasul	União de Nações Sul-Americanas
SBQC	Seleção baseado na qualidade e no custo
UPAEP	União Postal das Américas, Espanha e Portugal
US\$	Dólares americanos
Vesa	Visão Estratégica Sul-Americana



I . I . R . S . A

Comitê de Coordenação Técnica



www.iirsa.org