



API

AGENDA DE PROJETOS PRIORITÁRIOS DE INTEGRAÇÃO

CONSELHO SUL-AMERICANO DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO



API

AGENDA DE PROJETOS PRIORITÁRIOS DE INTEGRAÇÃO

Documento elaborado pela IIRSA e aprovado pelo
Comitê Coordenador do COSIPLAN



I . I . R . S . A

INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA
REGIONAL SURAMERICANA

A elaboração técnica deste documento contou com o apoio do
Comitê de Coordenação Técnica (CCT) da IIRSA



Novembro 2011

NOTA

As informações relativas aos projetos da Agenda de Projetos Prioritários de Integração da América do Sul aqui apresentadas têm como fonte as informações elaboradas e apresentadas pelos países que integram a União de Nações Sul-americanas (UNASUL) no contexto do Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN).










Os mapas contidos neste documento foram elaborados pelo Comitê de Coordenação Técnica (CCT) da IIRSA como ferramenta de trabalho técnico e referência geral. As divisas, cores, denominações ou outras informações mostradas são utilizadas apenas com fins ilustrativos e não implicam em julgamento, opinião ou outro sobre a situação jurídica de nenhum território nem o reconhecimento de fronteiras por parte das instituições que integram o CCT.

REFERÊNCIAS PARA OS MAPAS

Projetos Prioritários

	Rodovia
	Ferroviário
	Navegabilidade de rio
	Petróleo & gás
	Interconexão elétrica
	Anel rodoviário
	Anel ferroviário
	Passo de fronteira, CEBAF
	Porto
	Centro Logístico
	Aeroporto
	Navegabilidade de rio
	Ponte
	Túnel

Convencões:

	Capital de país
	Cidade
	Corredor rodoviário
	Corredor ferroviário
	Rodovias existentes
	Hidrografia principal
	Hidrografia
	Limite Internacional
	Área de Influência do Eixo de Integração e Desenvolvimento (EID)

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	5
1. A UNASUL E O NOVO IMPULSO PARA A INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA	7
2. ANTECEDENTES DA API	9
3. AGENDA DE PROJETOS PRIORITÁRIOS DE INTEGRAÇÃO (API)	17
4. PROCESSO DE CONSTITUIÇÃO DA API	21
5. OS PROJETOS DA API	23
BIBLIOGRAFIA	66
ANEXO 1: FICHAS JUSTIFICATIVAS DOS CRITÉRIOS DE SELEÇÃO DOS PROJETOS DA API	Em CD
ANEXO 2: OS PROJETOS DA API: MAPAS	Em CD
ANEXO 3: TABELA GERAL DOS PROJETOS DA API	Em CD

APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta a Agenda de Projetos Prioritários de Integração da América do Sul elaborada pelos países membros da União de Nações Sul-americanas (UNASUL) no contexto do Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN).

A UNASUL foi criada pelos presidentes da América do Sul no ano de 2008 como um espaço de articulação e diálogo político de alto nível que envolve os doze países da região. Neste âmbito institucional, foram criados oito conselhos setoriais de nível ministerial, sendo um deles o COSIPLAN. Uma das tarefas centrais, encomendadas pelos presidentes ao Conselho, foi a identificação e seleção de um conjunto de obras de alto impacto para a integração e o desenvolvimento da América do Sul.

A Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API) é o resultado do trabalho realizado durante 2011 pelos 12 países no âmbito do COSIPLAN. Esta agenda consiste em um conjunto de 31 projetos por um investimento estimado em US\$ 13,6527 bilhões, de caráter estratégico e de alto impacto para a integração física e o desenvolvimento socioeconômico regional. Seu objetivo é promover a conectividade da região a partir da construção e operação eficiente de infraestrutura, atendendo a critérios de desenvolvimento social e econômico sustentável, preservando o ambiente e o equilíbrio dos ecossistemas.

Este documento percorre os antecedentes da criação da API, aborda em detalhe os conceitos, as características e critérios para a seleção dos projetos; avança sobre a necessidade de estabelecer um mecanismo de acompanhamento e monitoramento da Agenda; e descreve o processo realizado para a sua constituição. Especialmente, este documento apresenta os projetos da API a partir da descrição, para cada um deles, do seu objetivo, situação atual, montante, cronograma e fase de execução. A seguir, realiza-se uma análise do atendimento aos critérios de seleção aplicados, particularmente em função da conectividade promovida pelo projeto, salientando os benefícios da sua implantação para o processo de integração e desenvolvimento do território.

A integração da infraestrutura nos setores de transporte, energia e comunicações constitui uma das dimensões mais importantes do projeto integracionista formulado pelos governos da América do Sul. A integração física da região contribuirá para o melhoramento da qualidade e expectativa de vida, em cada país e na região em seu conjunto, e para a redução das disparidades regionais e da desigualdade social.

Esta agenda se estabelece como uma das ações da UNASUL para coordenar os esforços dos países da América do Sul para promover o desenvolvimento sustentável e o bem-estar social dos seus povos.

1. A UNASUL E O NOVO IMPULSO PARA A INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

A integração física sul-americana reconhece antecedentes que datam de mais de uma década. O marco de maior destaque é a Primeira Reunião de Presidentes Sul-americanos em Brasília no ano 2000¹. Este encontro lançou um processo de integração e cooperação de múltiplos eixos que reúne os doze países independentes da América do Sul: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela. Nessa ocasião, os Presidentes se comprometeram a promover a integração regional para enfrentar os desafios vigentes e aproveitar as vantagens oferecidas pela globalização. Um resultado concreto a partir dessa perspectiva foi a criação da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA)², com o propósito de "promover a integração e modernização da infraestrutura física sob uma concepção regional do espaço sul-americano" (Comunicado de Brasília, 2000).

Desde a Primeira Reunião dos Presidentes Sul-americanos em Brasília, foram realizadas doze cúpulas sul-americanas nas quais foi se progredindo para a constituição da UNASUL. As reuniões presidenciais foram ganhando um crescente grau de formalização para finalizar com a aprovação do Tratado Constitutivo da União de Nações Sul-americanas a 23 de maio de 2008 na cidade de Brasília³. Segundo o artigo 2 desse tratado, a UNASUL tem como objetivo construir, de maneira participativa e consensual, um espaço de integração e união no âmbito cultural, social, econômico e político entre seus povos, priorizando o diálogo político, as políticas sociais, a educação, a energia, a infraestrutura, o financiamento e o meio ambiente, entre outros, com vistas a eliminar a desigualdade socioeconômica, alcançar a inclusão social e a participação cidadã, fortalecer a democracia e reduzir as assimetrias no contexto do fortalecimento da soberania e independência dos Estados (Tratado Constitutivo da UNASUL, 2008).

Na Terceira Reunião da UNASUL (Quito, agosto de 2009)⁴, os Presidentes sul-americanos decidiram a criação, nesse âmbito institucional, do Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN). O Estatuto e o Regulamento do Conselho foram aprovados pelos Ministros do COSIPLAN na sua primeira reunião (Buenos Aires, dezembro de 2009). De acordo com seu Estatuto, o COSIPLAN "é uma instância de discussão política e estratégica (...) para implementar a integração da infraestrutura regional dos países Membros da UNASUL". Por ocasião da IV Reunião de Presidentes da UNASUL (Georgetown, novembro de 2010)⁵ os mandatários auguraram "a imediata implementação de seu Plano de Ação, de especial importância para o futuro da integração regional" e enfatizaram "a importância de selecionar um conjunto de obras de forte impacto para a integração e o desenvolvimento socioeconômico regional" (Declaração da IV Reunião da UNASUL, 2010).

■ O MANDATO DOS PRESIDENTES PARA O COSIPLAN

O Estatuto e o Regulamento do COSIPLAN orientam o trabalho do Conselho através da definição de seus princípios e objetivos e o dotam de uma estrutura que lhe permitirá concretizar as ações encomendadas

¹ http://www.iirsa.org/i_reunion_presidentes_suramericanos.asp

² <http://www.iirsa.org/index01.asp?CodIdioma=POR>

³ O Tratado Constitutivo foi aprovado pelos Presidentes na Primeira Reunião do Conselho de Chefas e Chefes de Estado da UNASUL http://www.iirsa.org/i_reunion_unasur.asp

⁴ http://www.iirsa.org/iii_reunion_unasur.asp

⁵ http://www.iirsa.org/iv_reunion_unasur.asp

pelos Presidentes, incluindo a Iniciativa IIRSA como seu fórum técnico de infraestrutura. Com essa finalidade, durante o ano de 2011, o COSIPLAN avançou para a construção dos dois instrumentos que irão estruturar seu trabalho nos próximos dez anos: o Plano de Ação Estratégico (PAE) 2012-2022 e a Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API).

○ *Plano de Ação Estratégico (PAE) 2012-2022*

O PAE 2012-2022 é produto de um processo de discussão e consensos alcançados pelo COSIPLAN, integrado a partir de propostas dos funcionários dos Ministérios das áreas de infraestrutura e/ou planejamento, ou seus equivalentes, dos Estados Membros da UNASUL. Os pontos mais salientes do PAE são:

- Reconhece os resultados alcançados pela Iniciativa IIRSA em matéria de integração da infraestrutura regional, especialmente: (i) o desenvolvimento e aplicação da Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo que teve como resultado um portfólio consensual de mais de 500 projetos de infraestrutura de transporte, energia e comunicações, organizada em nove Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs); (ii) a constituição da Agenda de Implementação Consensual (AIC) 2005-2010, que consiste em um conjunto de 31 projetos prioritários com forte impacto na integração física do território; (iii) o desenvolvimento de projetos em matéria de Processos Setoriais de Integração (PSIs); e (iv) o desenvolvimento e aplicação de novas ferramentas e metodologias de planejamento.
- É baseado no Tratado Constitutivo da UNASUL e no Estatuto e Regulamento do COSIPLAN. Os objetivos gerais e específicos do Conselho estão estreitamente ligados àqueles relacionados com infraestrutura, estabelecidos no Tratado Constitutivo da UNASUL:
 - “d) a integração energética para o aproveitamento integral, sustentável e solidário dos recursos da região”
 - “e) o desenvolvimento de uma infraestrutura para a interconexão da região e de nossos povos de acordo com critérios de desenvolvimento social e econômico sustentáveis”
 - “m) a integração industrial e produtiva, com especial atenção às pequenas e médias empresas, cooperativas, redes e outras formas de organização produtiva”
- Para cada objetivo específico do COSIPLAN, é estabelecido um conjunto de ações que incluem os produtos esperados, o tempo estimado ou a frequência de execução para cada uma delas. Além disso, identifica os principais instrumentos para a implementação destas ações e prevê o desenvolvimento de mecanismos para seu monitoramento e avaliação, considerando uma revisão do PAE após cinco anos da sua entrada em funcionamento.

○ *Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API)*

A constituição da API é uma das ações do PAE. Ela é constituída por projetos de alto impacto para a integração física regional que articulam corredores ou espaços de integração, e foram selecionados com o consenso dos 12 países da UNASUL.

As seções 3, 4 e 5 a seguir abordam em detalhe os conceitos, características, critérios para a seleção dos projetos e o mecanismo de acompanhamento e monitoramento da Agenda. Também se descreve o processo realizado para a constituição da API e é realizada uma análise dos 31 projetos que a compõem.

Previamente, a seção 2 oferece antecedentes fazendo referência ao Portfólio de Projetos IIRSA e à Agenda de Implementação Consensual (AIC) 2005-2010.

2. ANTECEDENTES DA API

Durante seus dez anos de trabalho, a Iniciativa IIRSA tem se constituído como um fórum essencial dos doze países para o planejamento da infraestrutura do território sul-americano com uma visão regional e compartilhada das oportunidades e obstáculos do subcontinente. No contexto da IIRSA, pela primeira vez, a América do Sul agiu como uma unidade singular e integrada, sendo os resultados mais significativos deste trabalho a constituição do "Portfólio de Projetos IIRSA"⁶ nos setores de transporte, energia e comunicações, e a criação da "Agenda de Implementação Consensual (AIC) 2005-2010"⁷. Este importante esforço de cooperação, diálogo e acordos consensuais entre os países sul-americanos, visando atingir uma maior e mais sustentável integração física da região, constituem os principais antecedentes da API.

■ O PORTFÓLIO DE PROJETOS IIRSA

○ *Portfólio de Projetos IIRSA 2004-2010*

O Portfólio de Projetos IIRSA se originou em 2004 e atravessou sucessivas atualizações em virtude do aprofundamento do processo de planejamento territorial no contexto da Iniciativa. No final de 2004, o Portfólio era integrado por 335 projetos de infraestrutura com um investimento estimado de US\$ 37,4248 bilhões.

Em 2010, e visando à finalização da primeira etapa do trabalho da Iniciativa, foi realizado o último exercício de atualização no contexto da IIRSA através de reuniões de Grupos Técnicos Executivos (GTEs) de todos os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs)⁸. O portfólio resultante foi composto por 524 projetos com um investimento estimado de US\$ 96,1192 bilhões.⁹

QUADRO 1: QUANTIDADE DE PROJETOS E INVESTIMENTO ESTIMADO 2004-2010
(em milhões de US\$)

Ano	Número de Projetos	Investimento Estimado
2004	335	37.424,80
2007	349	60.522,60
2008	514	69.000,00
2009	510	74.542,30
2010	524	96.119,20

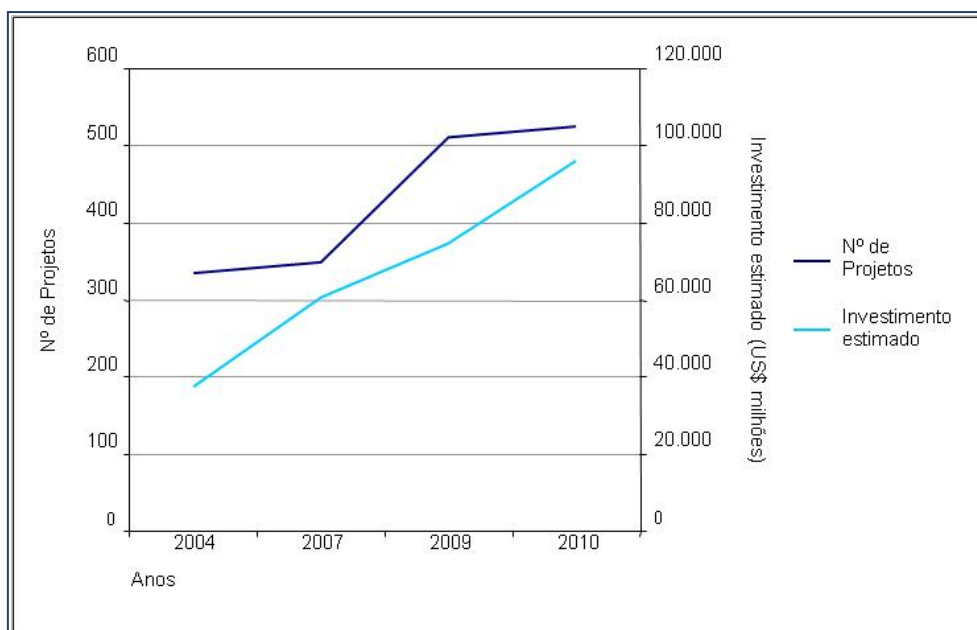
⁶ <http://www.iirsa.org//Cartera.asp>

⁷ <http://www.iirsa.org/aic.asp>

⁸ Os EIDs são faixas multinacionais de território nas quais se concentram espaços naturais, assentamentos humanos, zonas produtivas e fluxos comerciais. Os EIDs representam uma referência territorial para o desenvolvimento sustentável da região que facilitará o acesso a zonas de alto potencial produtivo que atualmente se encontram isoladas ou subutilizadas devido ao deficiente fornecimento de serviços básicos de transporte, energia ou comunicações. Na IIRSA foram identificados 10 Eixos de Integração e Desenvolvimento.

⁹ Portfólio de Projetos IIRSA 2010

GRÁFICO 1: QUANTIDADE DE PROJETOS E INVESTIMENTO ESTIMADO 2004-2010



○ *O processo de Planejamento Territorial Indicativo*

A constituição do Portfólio de Projetos IIRSA foi possível a partir do desenvolvimento e da aplicação da Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo¹⁰. Esta metodologia parte da identificação dos EIDs, os quais organizam o território sul-americano e ordenam o Portfólio de Projetos. A aplicação desta metodologia foi realizada através das reuniões dos GTEs. A Primeira Etapa de Planejamento Territorial se deu entre os anos 2003 e 2004 e foi realizada sob um esquema de trabalho participativo dos doze países.

Os trabalhos de planejamento e ordenamento realizados como parte dessa Primeira Etapa geraram elementos de natureza técnica que permitiram a identificação de grupos de projetos¹¹ dentro de cada EID e a priorização daqueles com maior impacto em relação ao desenvolvimento sustentável de suas áreas de influência e maior possibilidade de realização, dada sua viabilidade técnico-ambiental e a vontade política de promovê-los.

O ordenamento do Portfólio de Projetos IIRSA visou a três objetivos centrais:

- A compreensão mais ampla da contribuição de cada grupo de projetos para o desenvolvimento sustentável, mediante a integração física.
- A vinculação mais concreta entre a estratégia de integração física e os projetos de infraestrutura em seus espaços territoriais.

¹⁰ <http://www.iirsa.org/planificacion.asp>

¹¹ Um grupo de projetos é um conjunto de projetos interdependentes, em um determinado espaço geoeconômico, que tem efeitos sinérgicos sobre o desenvolvimento sustentável.

- A identificação dos impactos dos grupos de projetos e a melhor funcionalidade logística do conjunto de investimentos.

Em 2005 começou a Segunda Etapa de Planejamento Territorial na Iniciativa IIRSA, focada no conceito de "aprofundamento e salto de qualidade no planejamento". Os principais objetivos consistiram na ampliação da abrangência estratégica do Portfólio de Projetos IIRSA e na geração de oportunidades de desenvolvimento sustentável mediante a integração física, a partir da incorporação de novas ferramentas de análise e metodologias planejamento territorial:

- Metodologia de Avaliação Ambiental e Social com Enfoque Estratégico (EASE)¹²
- Metodologia de Integração Produtiva e Logística (IPrLg)¹³
- Rede Geoespacial da América do Sul (GeoSUL)¹⁴
- Banco de Dados do Portfólio de Projetos IIRSA¹⁵

O desenvolvimento e aplicação destas ferramentas e metodologias contribuíram para o enriquecimento do conhecimento dos territórios analisados e para a melhoria da qualidade das decisões de investimento em infraestrutura. A contribuição desta nova dimensão no planejamento consistiu em considerar aspectos ambientais, sociais, logísticos, normativos e de regulamentação que permitiriam melhorar a operação da infraestrutura com o propósito de obter maiores benefícios para o desenvolvimento harmônico dos territórios envolvidos.

○ *Do Portfólio de Projetos IIRSA ao Portfólio de Projetos do COSIPLAN*

Um dos objetivos do COSIPLAN, estabelecido no PAE 2012-2022, consiste na atualização do "Portfólio de Projetos para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana" (doravante, Portfólio de Projetos do COSIPLAN), que foi elaborado a partir do Portfólio de Projetos IIRSA. Em junho de 2011, realizou-se pela primeira vez este exercício no contexto do COSIPLAN, resultando em um portfólio de 531 projetos com um investimento estimado de US\$ 116,1206 bilhões, conforme o seguinte detalhe:

¹² <http://www.iirsa.org/ease.asp>

¹³ <http://www.iirsa.org/iprlg.asp>

¹⁴ <http://www.iirsa.org/geosur.asp>

¹⁵ <http://www.iirsa.org/proyectos>

QUADRO 2: QUANTIDADE DE PROJETOS E INVESTIMENTO ESTIMADO
(em milhões de US\$)

EID	Nº Grupos	Nº Projetos	Investimento estimado
AND - ANDINO	10	64	9.343,5
CAP - DE CAPRICÓRNIO	5	76	8.979,1
HPP - DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ	5	93	6.514,8
AMA - DO AMAZONAS	7	64	6.099,9
GUY - DO ESCUDO GUIANÊS	4	18	4.540,3
SUL - DO SUL	2	27	2.738,0
IOC - INTEROCEÂNICO CENTRAL	5	61	4.112,7
MCC - MERCOSUL-CHILE	6	105	44.389,8
PBB - PERU-BRASIL-BOLÍVIA	3	25	29.557,8
TOTAL	47	531	116.120,6

Fonte: Banco de Dados de Projetos IIRSA (até 07/09/11)

NOTAS:

(1) O Total de projetos em número e investimento não se corresponde com o valor do total do Eixo devido à existência de dois casos de projeto rótula em dois Eixos diferentes: o projeto "Passo de Fronteira Pircas Negras" (CAP77 e MCC108), no Eixo de Capricórnio e Eixo MERCOSUL-Chile, e o projeto "Pavimentação Potosí - Tupiza - Villazón" (IOC04 e CAP92), no Eixo de Capricórnio e do Eixo Interoceânico Central.

(2) Não são considerados os investimentos dos projetos existentes AND01 "Corredor viário Santa Marta – Paraguachón – Maracaibo – Barquisimeto – Acarigua (existente)" correspondente ao Eixo Andino, e MCC61 "Sistema de Itaipu (existente)", correspondente ao Eixo MERCOSUL-CHILE, cujos investimentos foram principalmente realizados antes do início da Iniciativa IIRSA.

Dos 531 projetos do Portfólio, 159 projetos estão em execução por um valor estimado de US\$ 52,047 bilhões (45% do Portfólio); 309 projetos estão em preparação por um valor estimado de 53,665 bilhões (46% do Portfólio); e 63 projetos foram concluídos por um valor de 10,409 bilhões (9% do Portfólio).¹⁶

■ **AGENDA DE IMPLEMENTAÇÃO CONSENSUAL (AIC) 2005-2010**

A AIC foi constituída por um conjunto de 31 projetos prioritários de integração física regional, acordados pelos países na VI Reunião do Comitê de Direção Executiva (CDE) da IIRSA¹⁷ (Lima, Peru, novembro de 2004) e apresentados na III Cúpula de Presidentes da América do Sul¹⁸, (Cusco, Peru, dezembro de 2004), ocasião na qual se deu apoio explícito aos avanços registrados na Iniciativa e, em particular, à AIC 2005-2010 (Declaração de Ayacucho, 2004).

¹⁶ Portfólio de Projetos para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana, 2011

¹⁷ http://www.iirsa.org/vi_reunion_cde.asp

¹⁸ http://www.iirsa.org/iii_reunion_presidentes_suramericanos.asp

A AIC foi constituída como prioridade de execução para o período 2005-2010, visando acelerar a obtenção de resultados concretos em projetos de alto impacto para a integração física sul-americana e concentrar a atenção e esforços dos países e das instituições multilaterais na busca de resultados visíveis, com impacto favorável na atração de investimentos para a região. Isto significou, além disso, dar ênfase à preparação, financiamento e execução destes projetos.

O princípio geral que orientou a seleção dos projetos da AIC foi a consistência com os avanços alcançados na fase de ordenamento do Portfólio de Projetos IIRSA, tendo os seguintes critérios orientadores:

- Projetos do Portfólio de Projetos IIRSA com forte apoio político interno dos países envolvidos, incluindo a participação da área econômico-financeira dos governos, o que permitia assegurar prioridade estratégica aos projetos.
- Projetos Âncora¹⁹ ou associados a projetos âncora; projetos de grande impacto e visibilidade.
- Projetos com nível avançado de preparação e com boa perspectiva de financiamento e execução no curto prazo.
- Projetos dos grupos dos EIDs melhor avaliados nos GTEs realizados para o ordenamento do Portfólio de Projetos IIRSA.

Adicionalmente, para apoiar a AIC 2005-2010, buscou-se adotar um novo paradigma de gestão intensiva orientada a resultados e, para tal, foi elaborada uma ferramenta de monitoramento, o Sistema de Informação para a Gestão Estratégica (SIGE)²⁰. Este sistema foi concebido com o propósito de gerar mecanismos de informação, cooperação e monitoramento de cada um dos projetos nas mais altas instâncias governamentais pertinentes. As informações básicas dos projetos incluídos na AIC são apresentadas a seguir:

¹⁹ O Projeto Âncora dá sentido à formação do grupo de projetos e viabiliza as sinergias. Não é necessariamente o projeto de maior porte. Ele é identificado como o gargalo ou elo faltante da rede de infraestrutura que impede o aproveitamento ótimo dos efeitos combinados do grupo de projetos, em benefício do desenvolvimento econômico e social.

²⁰ <http://www.iirsa.org/sige.asp>

QUADRO 3: PROJETOS DA AIC 2005-2010
(em milhões de US\$)

Nº	Projetos	Eixo/Processos	Milhões de US\$	Países ⁽¹⁾
1	Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de los Libres e Gualeguaychú	MERCOSUL-Chile	780,0	AR (BR)
2	Adequação do Corredor Rio Branco-Montevideú-Colônia- Nueva Palmira	MERCOSUL-Chile	234,0	UR (AR-BR)
3	Construção da Ponte Internacional Jaguarão-Rio Branco	MERCOSUL-Chile	35,0	BR-UR
4	Duplicação do Trecho Palhoça-Osório (<i>Rodovia Mercosul</i>)	MERCOSUL-Chile	700,0	BR (AR-UR)
5	Projeto Ferroviário Los Andes-Mendoza (Estrada de Ferro Transandina Central)	MERCOSUL-Chile	5.100,0	AR-CH
6	Rodovia Internacional 60-CH (setor Valparaíso-Los Andes)	MERCOSUL-Chile	286,0	CH (AR)
7	Gasoduto do Nordeste Argentino	MERCOSUL-Chile	1.000,0	AR (BO)
8	Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza-Yacuiba e Centro de Fronteira	Capricórnio	23,0	AR-BO
9	Nova Ponte Presidente Franco-Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai-Brasil	Capricórnio	80,0	PA-BR
10	Construção da Rodovia Pailón-San José-Puerto Suárez	Interoceânico Central	477,0	BO (BR-CH-PE)
11	Anel Ferroviário de São Paulo (Trecho Norte e Sul)	Interoceânico Central	850,0	BR
12	Passo de Fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro	Interoceânico Central	2,0	BO-PA
13	Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1º Fase)	Interoceânico Central	49,0	BO (PA)
14	Rodovia Toledo-Pisiga	Interoceânico Central	95,0	BO (CH)
15	Pavimentação e Melhoria da Rodovia Iquique-Colchane	Interoceânico Central	42,0	CH (BO)
16	Recuperação do Trecho El Sillar	Interoceânico Central	120,0	BO (CH-PE)
17	Centro Binacional de Atendimento de Fronteira Desaguadero	Andino	7,5	BO-PE
18	Passo de Fronteira Cúcuta-San Antonio del Táchira	Andino	2,0	CO-VE
19	Recuperação da Navegabilidade do Rio Meta	Andino	108,0	CO-VE
20	Corredor viário Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís	Amazonas	373,0	CO
21	Rodovia Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	681,2	PE (BR)
22	Rodovia Lima-Tingo María-Pucallpa, Portos e Centros Logísticos	Amazonas	1.351,3	PE (BR)
23	Porto Francisco de Orellana	Amazonas	105,3	EQ
24	Pavimentação Iñapari-Porto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco	Peru-Brasil-Bolívia	1.384,3	PE (BR)
25	Ponte sobre o Rio Acre	Peru-Brasil-Bolívia	12,0	BR-PE
26	Rodovia Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown ..(1º Fase: Estudos) ⁽²⁾	Escudo Guianês	3,3	GU-BR
27	Ponte sobre o Rio Takutu	Escudo Guianês	10,0	GU-BR
28	Rodovia Venezuela (Cidade Guiana)-Guiana (Georgetown)-Suriname (Paramaribo) (1º Fase)	Escudo Guianês	0,8	VE-GU-SU
29	Melhorias na Via Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina e Cruzamento Internacional sobre o Rio Marowijne	Escudo Guianês	105,0	SU-GU
30	Exportação por Remessas Postais para PMEs	TICs	5,0	Regional
31	Implantação de Acordo de Roaming na América do Sul	TICs	1,3	Regional
TOTAL			14.023,0	

Notas:

Para a realização do presente relatório foram consideradas as fases dos projetos conforme a classificação utilizada para o Portfólio IIRSA no Banco de Dados de Projetos.

■ Perfil ■ Pré-execução ■ Execução ■ Concluído

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

(2) Dado que a 1ª fase de projeto incluída na AIC só abrange os estudos, e estes já foram iniciados, sua fase é de execução.

Fonte: VI Relatório da AIC. Julho de 2010.

Os 31 projetos que integravam a AIC significavam um investimento total estimado de US\$ 14,023 bilhões nos setores de transporte, energia e comunicações, cujo avanço até julho de 2010 é resumido da seguinte maneira:

- 2 projetos concluídos que representam um investimento estimado de US\$ 22 milhões.
- 19 projetos em execução, vários deles próximos a serem concluídos, que representam um investimento estimado de US\$ 7,6774 bilhões.
- 8 projetos em fase de pré-execução por um investimento estimado de US\$ 6,3208 bilhões.
- 2 projetos em fase de perfil que representam um investimento estimado de US\$ 2,8 milhões.

No que tange aos prazos de execução e conforme a estimativa vigente no VI Relatório da AIC de 2010, em 2014, 77% dos projetos da Agenda estariam concluídos, com uma projeção de 14 projetos terminados 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 (AIC, Relatório de Avaliação, 2010).

Caso estas previsões se mantenham, e depois de 6 anos de trabalho contínuo, no final de 2011 terão se concretizado vários projetos que resultam críticos para a integração regional (Ver Quadro 4).

QUADRO 4: PROJETOS DA AIC CONCLUÍDOS EM 2011

Nº	Eixo e Nome do Projeto	Países Investidores/ Beneficiários ¹	Nº de Grupo	Data de Finalização Prevista
EIXO MERCOSUL-CHILE				
1	Duplicação da Rodovia 14 entre Paso de los Libres e Gualeguaychú	AR (BR)	G1	1º Semestre 2011
2	Adequação do Corredor Rio Branco-Montevideú-Colônia- Nueva Palmira	UR (AR-BR)	G2	Dezembro 2011
6	Rodovia Internacional 60 CH (setor Valparaíso-Los Andes)	CH (AR)	G3	Dezembro 2011
EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL				
10	Construção da Rodovia Pailón-San José-Puerto Suárez	BO (BR-CH-PE)	G3	2º Semestre 2011
12	Passo de Fronteira Infante Rivarola-Cañada Oruro	BO-PA	G1	1º Semestre 2011 (1º Fase)
13	Construção da Rodovia Cañada Oruro-Villamontes-Tarija-Estación Abaroa (1º Fase)	BO (PA)	G1	Janeiro 2011 (1º Fase)
14	Rodovia Toledo-Pisiga	BO (CH)	G5	2º Semestre 2011
15	Pavimentação e Melhoria da Rodovia Iquique-Colchane	CH (BO)	G5	Março 2011
16	Recuperação do Trecho El Sillar	BO (CH-PE)	G5	2º Semestre 2011
EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA				
24	Pavimentação Iñapari-Porto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliacá/Inambari-Cusco	PE (BR)	G1	Abril 2011
EIXO DO ESCUDO GUIANÊS				
26	Rodovia Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1º Fase: Estudos)	GU-BR	G2	Fevereiro 2011
TICs				
31	Implementação de Acordo de <i>Roaming</i> na América do Sul	Regional	n.a.	Dezembro 2011 (1º Fase)

Notas:

¹ X (Y): País X investe e se beneficia; País Y se beneficia sem investir.

Fonte: SIGE, 30 de julho de 2010.

3. AGENDA DE PROJETOS PRIORITÁRIOS DE INTEGRAÇÃO (API)

A Agenda de Projetos Prioritários de Integração é um conjunto limitado de projetos estratégicos e de alto impacto para a integração física e o desenvolvimento socioeconômico regional. O objetivo da Agenda é promover a conectividade da região a partir da construção e operação eficiente de infraestrutura para sua integração física, atendendo a critérios de desenvolvimento social e econômico sustentável, preservando o ambiente e o equilíbrio dos ecossistemas (Estatuto do COSIPLAN, Artigo 4°).

Os componentes desta Agenda não são projetos isolados, mas "projetos estruturados". Um projeto estruturado é aquele que consolida redes de conectividade física com abrangência regional, visando potencializar sinergias existentes e solucionar as deficiências da infraestrutura implantada. São compostos por um ou mais projetos do Portfólio de Projetos do COSIPLAN, denominados, conforme a finalidade desta Agenda, de "projetos individuais". A API é composta por 31 projetos estruturados e por 88 projetos individuais.

■ CARACTERÍSTICAS DA API

Como ponto de partida para a integração da Agenda, os países acordaram aspectos centrais quanto a suas características gerais apresentados a seguir:

- O desenvolvimento da infraestrutura de integração é uma ferramenta do desenvolvimento sustentável econômico, social e ambiental.
- A Agenda é integrada por projetos de alto impacto para a integração física regional, os quais podem ser nacionais, binacionais ou multinacionais.
- Os 12 países são representados e há equilíbrio no número de projetos promovidos por cada país.
- Os projetos são selecionados por consenso a partir dos critérios definidos.
- Os projetos sempre procuram que o incremento relativo das diferentes modalidades de transporte seja viável e conveniente.
- Os projetos prioritários poderão ser complementados por ações regulatórias e de planejamento territorial que constituirão um Programa Territorial de Integração.
- Os projetos da AIC que não foram finalizados poderão ser selecionados para integrar a API, desde que atendam aos critérios da Agenda.

Esta Agenda coloca a infraestrutura como ferramenta principal do planejamento territorial da América do Sul, considerando que a melhoria da conectividade entre os países favorece o processo de integração regional. No entanto, as intervenções no território promovidas pela API vão além da execução da obra física, pois incorporam desde sua origem o conceito de sustentabilidade econômica, ambiental e social, em consonância com os objetivos da UNASUL.

A Agenda reconhece a necessidade de avançar sobre outros aspectos do planejamento territorial, visando otimizar o manejo ambiental do território, adicionar ingredientes de integração produtiva e logística, harmonizar temas de natureza regulatória e normativa, e melhorar os impactos locais da infraestrutura. Assim, é introduzido o conceito de Programas Territoriais de Integração (PTIs), que consiste na

identificação e implantação de ações complementares aos projetos da Agenda em matéria regulatória e de planejamento territorial. Os estudos técnicos e as ferramentas metodológicas desenvolvidas pela IIRSA serão referência para a elaboração destes programas.

Como foi apontado, os projetos desta Agenda são incorporados conforme sua contribuição à melhoria da conectividade entre as regiões, para além dos países envolvidos na localização, implantação e operação da infraestrutura. Cada projeto interessa a dois ou mais países, garantindo a binacionalidade ou multinacionalidade do impacto na integração física da América do Sul.

A seleção dos projetos foi realizada com o consenso dos doze países e com base nos quatro critérios acordados para esta Agenda. Os projetos da AIC não concluídos e que atendiam a estes critérios foram levados em consideração.

Em síntese, a Agenda visa consolidar o objetivo de integração física da América do Sul, reconhecendo e dando continuidade aos avanços realizados durante os dez anos da Iniciativa IIRSA e incorporando-os ao novo contexto institucional provido pela UNASUL/COSIPLAN.

■ CRITÉRIOS PARA A SELEÇÃO DE PROJETOS

Como já foi mencionado, os países acordaram quatro critérios para a seleção dos projetos da API²¹.

- CRITÉRIO 1: O projeto deve fazer parte do Portfólio de Projetos do COSIPLAN, ser prioridade na ação de governo e contar com compromisso de realização (evidenciado por alocação de verbas em planos plurianuais, legislação aprovada, orçamento, etc.)
- CRITÉRIO 2: O projeto conta com estudos de viabilidade, ou o país tem verbas alocadas no orçamento para iniciar a execução dos mesmos.
- CRITÉRIO 3: O projeto consolida redes de conectividade com abrangência regional. Há sinergias transfronteiriças.
- CRITÉRIO 4: Há oportunidade ou necessidade de desenvolvimento de um programa de ações complementares para a prestação efetiva de serviços e o desenvolvimento sustentável do território, segundo características e modalidades de cada projeto.

Quanto ao primeiro critério, o fato de o projeto fazer parte do Portfólio de Projetos do COSIPLAN demonstra que ele foi identificado através da aplicação da Metodologia de Planejamento Territorial Indicativo da IIRSA, anteriormente mencionada, e é consistente com o processo de ordenamento do Portfólio (Eixos de Integração e Desenvolvimento - Grupos de Projetos - Funções Estratégicas²²). Adicionalmente, ao fazer parte do Portfólio, conta com o consenso prévio dos países em relação a seu impacto na integração regional.

No mesmo nível de importância, o projeto deve ser refletido nas ações prioritárias do programa de governo, quer por sua inclusão em planos de desenvolvimento nacionais ou subnacionais, políticas e

²¹ Estes critérios foram aprovados na Reunião do Comitê Coordenador do COSIPLAN de 28 de abril de 2011 na cidade do Rio de Janeiro, Brasil. Posteriormente, na reunião de GTEs realizada no mês de junho em Bogotá, a versão final foi redigida a partir de comentários apresentados pelos países por ocasião dessa reunião (http://www.iirsa.org/gte_boqota_2011.asp).

²² Os efeitos do grupo de projetos compõem sua função estratégica, isto é, o objetivo comum e/ou benefícios principais, tanto para a integração quanto para o desenvolvimento regional dos espaços geoeconômicos envolvidos. A função estratégica diz respeito à vinculação direta do grupo de projetos com os aspectos territoriais próprios da sua área de influência e com a visão de negócios do EID pertinente.

estratégias setoriais, legislações nacionais, etc. Pode também tratar-se de projetos que contem com apoio político de nível regional, isto é, que façam parte de acordos bilaterais ou multilaterais ou declarações de cúpulas presidenciais ou ministeriais.

No que tange ao segundo critério, a necessidade de contar com estudos de viabilidade visa à incorporação daqueles projetos que tenham um nível avançado de preparação e boas perspectivas de financiamento e execução no prazo da Agenda (2012-2022). Adicionalmente, contar com estes estudos fornece informações precisas sobre as verbas e cronograma de execução do mesmo. No entanto, os países aceitaram incorporar projetos em fase de perfil²³, desde que contem com alocação de verbas orçamentárias para iniciar a execução dos estudos e sua finalização seja prevista no prazo da Agenda. De outra parte, reconheceu-se que alguns dos projetos incluídos têm um cronograma de execução que ultrapassa o prazo desta Agenda, mas que, em virtude da prioridade que eles têm para os governos envolvidos, são incorporados com esta ressalva.

O terceiro critério diz respeito à capacidade do projeto para promover o desenvolvimento territorial da região, impulsionando a conectividade, eliminando gargalos e construindo os elos faltantes das redes existentes. Além disso, trata-se de favorecer sinergias transfronteiriças, mediante a articulação das intervenções entre os países, de modo a assegurar a contribuição para a integração dos projetos incorporados na API. Por isso existem projetos estruturados que são compostos por um conjunto de projetos individuais com objetivos convergentes.

Quanto ao último critério, como já foi mencionado, é introduzido o conceito de Programas Territoriais de Integração (PTIs), reconhecendo a necessidade de avançar sobre a identificação de ações complementares à implantação de infraestrutura nos projetos da API que assim o requererem. Estes programas permitirão potencializar o impacto da infraestrutura no desenvolvimento dos territórios envolvidos, considerando os aspectos econômicos, sociais e ambientais.

■ ACOMPANHAMENTO E MONITORAMENTO DA API

Quanto ao acompanhamento da Agenda, entre as ações definidas pelo PAE, prevê-se a elaboração de um mecanismo para monitoramento permanente dos projetos da API. Nesse sentido, durante o processo de constituição da Agenda, os países coincidiram em salientar que esse mecanismo deve responder a princípios de eficácia e simplicidade, fornecendo padrões comuns para oferecer informações sobre um tema que seja prioritário para o conjunto.

²³ Definições das fases dos projetos da API. Perfil: nesta fase são estudados os antecedentes que permitam formar julgamento quanto à conveniência e viabilidade técnico-econômica de realização da ideia do projeto. Pré-execução: nesta etapa são incluídos aqueles projetos que se encontram nas seguintes fases: pré-viabilidade, viabilidade e investimento. Execução: esta etapa se refere ao conjunto de atividades necessárias para a construção física, como assinatura do contrato, compra e instalação de máquinas e equipamentos, instalações várias.

Do ponto de vista técnico, os seguintes aspectos devem ser frisados: elaboração de uma ferramenta associada com o Banco de Dados de Projetos (BD); incorporação na ficha do projeto no BD de campos específicos para os projetos da API; construção de índices de acompanhamento relacionados, em um primeiro momento, com o atendimento às metas físicas e financeiras do projeto estruturado; identificação dos caminhos críticos do projeto visando à previsão de ações complementares e à utilização da institucionalidade do COSIPLAN para a resolução de possíveis obstáculos; e elaboração de um relatório de acompanhamento para informar anualmente sobre os avanços da Agenda, entre outros temas.

Estes elementos não excluem a possibilidade de que os países envolvidos nos projetos ofereçam informações adicionais através dos meios que acharem convenientes.

O desenvolvimento e implantação deste mecanismo de monitoramento da API fazem parte do Plano de Trabalho 2012 do COSIPLAN.

4. PROCESSO DE CONSTITUIÇÃO DA API

Visando colocar em funcionamento as ações relativas à constituição da Agenda, e levando em consideração as características e critérios para a seleção definidos, os países acordaram um procedimento que consta de seis passos, os quais são resenhados a seguir.

1. Revisão do Portfólio de Projetos do COSIPLAN e identificação preliminar dos projetos prioritários de nível nacional

O primeiro passo deste processo consistiu em revisar, no interior de cada país, o Portfólio de Projetos do COSIPLAN, dado que os projetos da Agenda devem fazer parte desse Portfólio. Os países atualizaram as informações de seus projetos no Banco de Dados e identificaram projetos a serem incluídos ou excluídos para levar à mesa de diálogo do GTE de cada EID.

Adicionalmente, os países identificaram projetos prioritários de forma preliminar, a partir de um exercício de diálogo e consenso interno. Para a realização deste trabalho foram considerados os planos de desenvolvimento, nacionais e subnacionais, as políticas e estratégias setoriais, acordos binacionais e/ou prioridades de investimento.

Todas essas informações foram coletadas e processadas pelo Comitê de Coordenação Técnica (CCT)²⁴ da IIRSA, através da sua Secretaria, que ofereceu apoio técnico aos países ao longo deste processo. Este material foi base para o trabalho realizado na reunião de GTE que se informa a seguir.

2. Atualização do Portfólio de Projetos do COSIPLAN e apresentação dos projetos prioritários

Em junho de 2011, na cidade de Bogotá²⁵, foram realizadas reuniões dos GTEs dos 9 EIDs com o objetivo mencionado²⁶. Adicionalmente, foram completados os trabalhos de definição das características e critérios de seleção de projetos da API.

O resultado desse encontro foi a elaboração de uma primeira lista a partir dos projetos apresentados por cada país. O acordo final dos países foi revisar e contrastar os projetos com os quatro critérios de seleção, com o objetivo de apresentar essa informação na seguinte reunião.

3. Seleção e proposta de projetos prioritários nacionais

Durante esta fase, os países realizaram uma análise dos projetos preliminarmente incluídos na API nos quais estavam envolvidos, a partir de um diálogo para o interior de suas áreas de governo, visando atingir um consenso interno e poder avançar em acordos preliminares com os países vizinhos.

²⁴ Integrado pelo BID, CAF e FONPLATA (<http://www.iirsa.org/cct.asp>)

²⁵ http://www.iirsa.org/qte_bogota_2011.asp

²⁶ Os resultados do exercício de atualização do Portfólio são apresentados no documento "Portfólio de Projetos para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana 2011".

Com o propósito de homogeneizar as informações relativas aos projetos da Agenda, o CCT da IIRSA elaborou uma ficha visando à coleta de dados básicos do projeto e à justificação do atendimento aos critérios de seleção. Nos casos em que os projetos estruturados incluíam mais de um país, foi consolidada uma única ficha com a contribuição e consenso de todas as partes. Toda essa documentação foi base para o debate durante a seguinte reunião de GTE²⁷.

4. Definição da Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API)

Em julho de 2011, foi realizada na cidade de Montevideu, Uruguai²⁸, uma reunião de GTE com o objetivo de revisar a lista de projetos incorporados à Agenda. As Coordenações Nacionais realizaram uma apresentação dos projetos propostos, justificando o atendimento aos critérios acordados.

É relevante salientar que, a partir das informações fornecidas pelos países e dos debates realizados, acordou-se reunir projetos com objetivos convergentes em projetos estruturados de maiores dimensões, com a intenção de potencializar o impacto na integração física dos países.

Para completar as informações dos projetos estruturados, decidiu-se a incorporar na Agenda o cronograma com os prazos de conclusão das fases de cada projeto individual²⁹.

5. Consolidação da API pelos Coordenadores Nacionais da IIRSA

Em agosto de 2011, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, foi realizada a XVIII Reunião de Coordenadores Nacionais da IIRSA³⁰. No que tange a esta Agenda, seu objetivo foi completar os trabalhos de conformação da API e definir os próximos passos para sua implementação e monitoramento.

Entre os resultados desta reunião, acordou-se a denominação desta Agenda como "Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API)"; estabeleceu-se a terminologia a ser utilizada para os projetos que a integram: "projetos estruturados" e "projetos individuais"; e se completaram as informações relativas a justificativa de critérios e cronogramas de execução.

Com relação ao monitoramento da Agenda, acordou-se a elaboração de uma ferramenta associada ao Banco de Dados de projetos que permita acompanhar os projetos da API. Estas informações serão públicas e estarão disponíveis no web site da IIRSA e do COSIPLAN. O CCT foi incumbido da realização de uma proposta preliminar sobre este tema, a ser apresentada na XIX Reunião de Coordenadores Nacionais da IIRSA, que será realizada no dia 29 de novembro de 2011, na cidade de Brasília, Brasil.

6. Aprovação da API pelo COSIPLAN

A última fase deste procedimento consistirá na aprovação da API pelo Comitê Coordenador do COSIPLAN, na reunião de 29 de novembro de 2011. Esta Agenda será submetida à consideração e aprovação dos Ministros que integram o Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento da UNASUL, em sua segunda reunião ordinária a ser realizada a 30 de novembro de 2011 em Brasília, Brasil.

²⁷ As fichas de justificativa de critérios apresentadas pelos países para cada projeto da API são incluídas no Anexo 1.

²⁸ http://www.iirsa.org/qte_montevideo_2011.asp

²⁹ As informações detalhadas dos projetos individuais estão disponíveis no Banco de Dados de Projetos (<http://www.iirsa.org/proyectos>). Nos quadros dos projetos por Eixo é incluído o código de cada um deles.

³⁰ http://www.iirsa.org/xviii_cnr_rio_2011.asp

5. OS PROJETOS DA API

A API é composta por 31 projetos por um valor estimado em US\$ 13,6527 bilhões. Este valor equivale a 11,8% do total do Portfólio do COSIPLAN até o ano de 2011, que ascende a US\$ 116,1206 bilhões.

QUADRO 5: LISTA DE PROJETOS DA API
(em milhões de US\$)

#	EID	NOME PROJETO API	PAÍSES ENVOLVIDOS	VALOR
1	AMA	EIXO VIÁRIO PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PORTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS	PE	USD 568,9
2	AMA	EIXO VIÁRIO CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PORTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS	PE	USD 2.529,4
3	AMA	ACESSO NORORIENTAL AO RIO AMAZONAS	BR / CO / EQ / PE	USD 105,5
4	AND	CORREDOR RODOVIÁRIO CARACAS – BOGOTÁ – BUENAVENTURA / QUITO	CO / EQ / VE	USD 3.350,0
5	AND	INTERCONEXÃO FRONTEIRIÇA COLÔMBIA - EQUADOR	CO / EQ	USD 223,6
6	AND	SISTEMA DE CONECTIVIDADE DE PASSOS DE FRONTEIRA COLÔMBIA - VENEZUELA	CO / VE	USD 5,0
7	AND	CENTRO BINACIONAL DE ATENDIMENTO DE FRONTEIRA (CEBAF) DESAGUADERO	BO / PE	USD 4,0
8	AND	RODOVIA DO SOL: MELHORIA E RECUPERAÇÃO DO TRECHO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUI VIA DE DESVIO DE TUMBES)	PE	USD 90,3
9	CAP	CONSTRUÇÃO DA PONTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA E CENTRO DE FRONTEIRA	AR / BO	USD 23,0
10	CAP	CONEXÃO OESTE ARGENTINA - BOLÍVIA	AR / BO	USD 227,0
11	CAP	CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA	AR / BR / CH / PA	USD 944,6
12	CAP	CONEXÃO VIÁRIA FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA	AR / BR / PA	USD 316,0
13	CAP	LINHA DE TRANSMISSÃO 500 KV (ITAIPIU - ASUNCIÓN - YACYRETA)	PA	USD 255,0
14	GUI	RECUPERAÇÃO DA RODOVIA CARACAS - MANAUS	BR / VE	USD 480,0
15	GUI	RODOVIA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	BR / GU	USD 250,0
16	GUI	RODOVIAS DE CONEXÃO ENTRE VENEZUELA (CIDADE GUIANA) - GUIANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUINDO A CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO CORENTINE	GU / SU / VE	USD 300,8
17	HPP	MELHORIA DA NAVEGABILIDADE DOS RIOS DA BACIA DO PRATA	AR / BO / BR / PA / UR	USD 854,8
18	HPP	INTERCONEXÃO FERROVIÁRIA PARAGUAI - ARGENTINA - URUGUAI	AR / PA / UR	USD 268,0
19	HPP	RECUPERAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	UR	USD 100,0
20	HPP	CIRCUNVALAÇÃO VIÁRIA DE NUEVA PALMIRA E SISTEMA DE ACESSOS TERRESTRES AO PORTO	UR	USD 8,0
21	IOC	AEROPORTO DISTRIBUIDOR DE CARGA E PASSAGEIROS PARA AMÉRICA DO SUL (HUB AEROPORTO INTERNACIONAL VIRU-VIRU, SANTA CRUZ)	BO	USD 20,0
22	IOC	MELHORIA DA CONECTIVIDADE VIÁRIA NO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL	BO / BR	USD 383,0
23	IOC	PASSO DE FRONTEIRA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BO / PA	USD 2,0
24	IOC	CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO CENTRAL (TRECHO BOLIVIANO)	BO	USD 6,7
25	MCC	GASODUTO DO NORDESTE ARGENTINO	AR / BO	USD 1.000,0
26	MCC	CONSTRUÇÃO DA PONTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RIO BRANCO	BR / UR	USD 65,0
27	MCC	TRANSPORTE MULTIMODAL NO SISTEMA LAGUNA MERÍN E LAGOA DOS PATOS	BR / UR	USD 100,0
28	MCC	CORREDOR FERROVIÁRIO MONTEVIDÉU - CACEQUÍ	BR / UR	USD 196,0
29	MCC	OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA DO PASSO DE FRONTEIRA CRISTO REDENTOR	AR / CH	USD 7,0
30	MCC	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR / CH	USD 850,0
31	PBB	CONEXÃO PORTO VELHO - LITORAL PERUANO	BR / PE	USD 119,0
			TOTAL	USD 13.652,7

QUADRO 6: PROJETOS DA API POR EID E VALOR DE INVESTIMENTO
(em milhões de US\$)

EID	# PROJETOS	VALORES DE INVESTIMENTO
AMA	25	3.203,8
AND	11	3.673,0
CAP	18	1.765,6
GUI	4	1.030,8
HPP	15	1.230,8
IOC	7	411,7
MCC	7	2.218,0
PBB	1	119,0
TOTAL	88	13.652,7

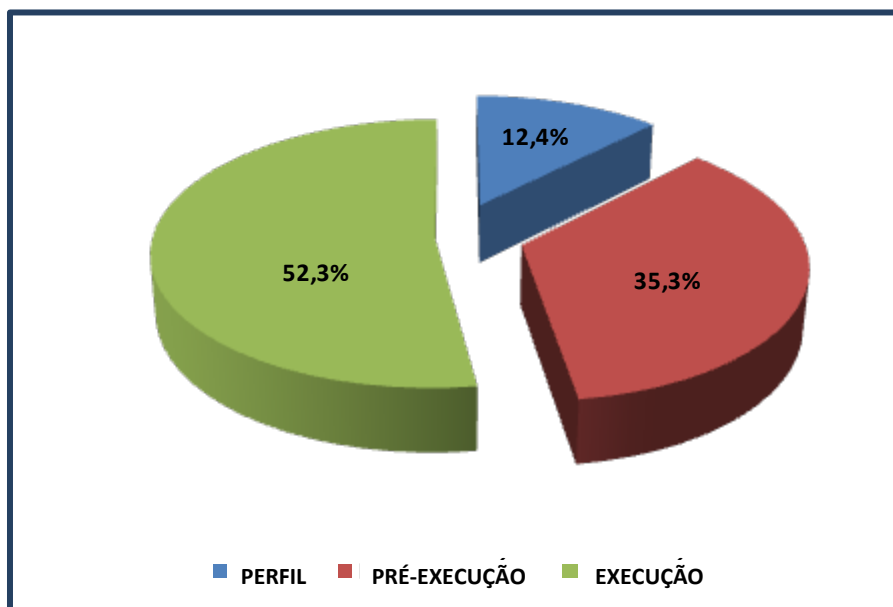
QUADRO 7: PROJETOS DA API SEGUNDO FASE DE EXECUÇÃO
(em milhões de US\$)

FASE DO PROJETO	# PROJETOS*	VALOR	% INVESTIMENTO
PERFIL	19	1.693,3	12,4%
PRÉ-EXECUÇÃO	46	4.823,1	35,3%
EXECUÇÃO	20	7.136,3	52,3%
TOTAL	85	13.652,7	100,0%

Nota: os valores são calculados a partir das fases de execução em que se encontram os projetos individuais incluídos na API.

* A soma da coluna "# PROJETOS" não se corresponde com o total de projetos individuais incluídos na API por não serem considerados os 3 projetos concluídos para esta análise.

GRÁFICO 2: PROJETOS DA API SEGUNDO FASE DE EXECUÇÃO
(por investimento estimado)



MAPA 1: PROJETOS DA API



No que resta desta seção, são apresentados os projetos da API por Eixo de Integração e Desenvolvimento. Em cada caso, é realizada uma descrição geral do impacto dos projetos no EID e, depois, cada um dos projetos é abordado em forma particular, incluindo informações sobre objetivo, situação atual, valor, cronograma e fase de execução. A seguir, realiza-se uma análise do atendimento aos critérios de seleção aplicados, particularmente em função da conectividade promovida pelo projeto, salientando os benefícios da sua implantação para o processo de integração e desenvolvimento do território.

■ EIXO DO AMAZONAS (BRASIL, COLÔMBIA, EQUADOR E PERU)

O Eixo do Amazonas abrange uma grande região do norte da América do Sul, entre os Oceanos Pacífico e Atlântico, sulcada pelo Rio Amazonas e seus afluentes. Caracteriza-se por sua grande extensão, diversidade topográfica (litoral, zona andina, floresta) e baixa densidade populacional. A área de influência definida para o Eixo do Amazonas alcança uma área de 5.657.679 km², equivalente a 50,52% da soma da área total dos países que integram o EID.

O Eixo do Amazonas tem uma população aproximada de 61.506.049 habitantes, para o ano 2008, o qual representa 22,23% da soma da população total dos países com território no EID. Também foi calculada para a área de influência do Eixo uma densidade populacional média de 10,87 habitantes/km², nível médio-baixo geral caracterizado por uma forte dispersão geográfica. Este índice varia no EID de um máximo de 103,96 habitantes/km² para a Região Litoral do Peru, a um mínimo de 2,13 habitantes/km² correspondente ao território do Estado do Amazonas do Brasil.

Dos sete grupos de projetos que integram este Eixo, cinco têm projetos na Agenda: i) G2 - Acesso à Hidrovia do Napo; ii) G3 - Acesso à Hidrovia do Huallaga - Maranhão; iii) G4 - Acesso à Hidrovia do Ucayali; iv) G6 - Rede de Hidrovias Amazônicas; e v) G7 - Acesso à Hidrovia do Morona - Maranhão - Amazonas.

No quadro 8 podem se ver os 25 projetos individuais que integram os 3 projetos estruturados da API no Eixo do Amazonas. O valor dos investimentos envolvidos ascende a US\$ 3,2038 bilhões. A API impacta no desenvolvimento dos quatro países do Eixo (Brasil, Colômbia, Equador e Peru) e, em termos gerais, a Agenda articula várias hidrovias (Huallaga, Maranhão, Morona, Ucayali e Putumayo) que conectam a bacia do Rio Amazonas com zonas importantes de litoral, serra e floresta no Peru, Equador e Colômbia. Na Agenda há projetos viários, portuários e fluviais que poderiam potencializar quatro corredores bimodais que conectam terminais marítimos no Pacífico com hidrovias alimentadoras da Bacia do Amazonas. Estes projetos atendem tanto aos critérios de seleção estabelecidos quanto às funções estratégicas dos grupos de projetos do Eixo incluídos na API (ver Quadros 8 e 9).

MAPA 2: PROJETOS DA API NO EIXO DO AMAZONAS



QUADRO 8: PROJETOS DA API NO EIXO DO AMAZONAS

EID	NOME PROJETO API	PAISES ENVOLVIDOS	VALOR API (Milhões)	CODIGO BD	NOME DOS PROJETOS INCLUIDOS	PAISES DO PROJETO	GP	FASE DO PROJETO	VALOR	MONTO (Milhões)	PERFIL	PRÉ-EXECUÇÃO		LICENCIAMENTO AMBIENTAL		EXECUÇÃO			
												INICIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INICIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)		
AMA	EIXO VIÁRIO PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PORTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS	PERU	USD 568,9	AMA16	RODOVIA TARAPOTO - YURIMAGUAS	PE	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	USD 224.300.000	USD 224,3								2006	2010
					PORTO DE YURIMAGUAS													2009	2011
				AMA20	CENTRO LOGÍSTICO DE PAITA	PE	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	USD 47.000.000	USD 47,0			2009	2012	2012	2013	2014	2015	
				AMA21	CENTRO LOGÍSTICO DE YURIMAGUAS	PE	G3	PERFIL	USD 5.000.000	USD 5,0	2012	2013	2014	2015	2015	2015	2015	2016	
				AMA24	PORTO DE PAITA	PE	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	USD 227.800.000	USD 227,8			2006	2009	2010	2011	2011	2014	
				AMA25	RODOVIA PAITA - TARAPOTO	PE	G3	CONCLUÍDO*	USD 0	USD 0,0								2006	2011
				AMA40	MELHORAMENTO DA NAVEGABILIDADE DA HIDROVIA DO RIO HUALLAGA NO TRECHO ENTRE YURIMAGUAS E A CONFLUÊNCIA COM O RIO MARAÑÓN	PE	G6	PRÉ-EXECUÇÃO	USD 8.000.000	USD 8,0	2008	2009	2011	2012	2013	2013	2014	2016	
				AMA41	MELHORAMENTO DA NAVEGABILIDADE DA HIDROVIA DO RIO MARAÑÓN NO TRECHO ENTRE SARAMERIZA E A CONFLUÊNCIA COM O RIO UCAYALI	PE	G6	PRÉ-EXECUÇÃO	USD 25.700.000	USD 25,7	2008	2009	2011	2012	2013	2013	2014	2016	
				AMA56	MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE IQUITOS	PE	G6	PRE-EJECUCIÓN	USD 26.080.000	USD 26,1	2008	2009	2011	2012	2012	2012	2013	2015	
AMA44	CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS	PE	G6	PERFIL	USD 5.000.000	USD 5,0	2012	2013	2014	2015	2015	2015	2015	2016					
AMA	EIXO VIÁRIO CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PORTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS	PERU	USD 2.529,4	AMA26	RODOVIA TINGO MARÍA - PUCALLPA	PE	G4	PRÉ-EXECUÇÃO	USD 361.000.213	USD 361,0								2003	2011
					PORTO DE PUCALLPA													2009	2012
				AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	PE	G4	PERFIL	USD 5.000.000	USD 5,0	2012	2013	2014	2015	2015	2015	2016		
				AMA31	MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE EL CALLAO (NOVO CAIS DE CONTÊINERES)	PE	G4	EXECUÇÃO	USD 706.870.000	USD 706,9				2007	2008	2008 (1ra. Etapa)	2010 (1ra. Etapa)		
				AMA32	VIA EXPRESSA LIMA - RICARDO PALMA	PE	G4	PERFIL	USD 242.000.000	USD 242,0	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2019		
				AMA43	MELHORAMENTO DA NAVEGABILIDADE DA HIDROVIA DO RIO UCAYALI NO TRECHO ENTRE PUCALLPA E A CONFLUÊNCIA COM O RIO MARAÑÓN	PE	G6	PRÉ-EXECUÇÃO	USD 20.000.000	USD 20,0	2008	2009	2011	2012	2013	2013	2014	2016	
				AMA63	IIRSA CENTRO, TRECHO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVIO AO CERRO DE PASCO/LA OROYA - HUANCAYO	PE	G4	EXECUÇÃO	USD 100.000.000	USD 100,0			2009	2010	2010	2011	2011	2014	
				AMA64	IIRSA CENTRO, TRECHO 3: DESVIO AO CERRO DE PASCO - TINGO MARIA	PE	G4	PERFIL	USD 70.000.000	USD 70,0			2010	2012	2013	2013	2014	2017	
				AMA65	ZONA DE ATIVIDADE LOGÍSTICA DE EL CALLAO (ZAL CALLAO)	PE	G4	PERFIL	USD 155.255.500	USD 155,3			2010	2012	2013	2013	2014	2017	
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DE EL CALLAO	PE	G4	PERFIL	USD 749.000.000	USD 749,0			2008	2010	2011	2011	2011	2013					
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERAIS DE EL CALLAO	PE	G4	PRÉ-EXECUÇÃO	USD 120.300.000	USD 120,3			2008	2010	2011	2011	2012	2014					
AMA	ACESSO NORORIENTAL AO RIO AMAZONAS	BRASIL/ COLÔMBIA+C30/ EQUADOR/ PERÚ	USD 105,5	AMA37	MELHORAMENTO DA NAVEGABILIDADE DO RIO IÇÁ	BR	G6	EXECUÇÃO	USD 8.000.000	USD 8,0								2010	2015
				AMA38	MELHORAMENTO DA NAVEGABILIDADE DO RIO PUTUMAYO	CO - EC - PE	G6	EXECUÇÃO	USD 15.000.000	USD 15,0	2011	2012	2014	2014	2015	2014	2017		
				AMA45	PORTO DE TRANSFERÊNCIA DE CARGA MORONA	EC	G7	PERFIL	USD 51.000.000	USD 51,0	N / D								
				AMA39	MELHORAMENTO DA NAVEGABILIDADE DO RIO MORONA (EQUADOR)	EC	G6	PERFIL	USD 718.224	USD 0,7	N / D								
				AMA42	MELHORAMENTO DA NAVEGABILIDADE DO RIO NAPO	EC - PE	G6	PRÉ-EXECUÇÃO	USD 5.759.000	USD 5,8	N / D								
				AMA71	PORTO PROVIDENCIA	EC	G2	PRÉ-EXECUÇÃO	USD 25.000.000	USD 25,0	N / D								
									TOTAL	USD 3.203.782.937	USD 3.203,8								

* Este projeto individual é incluído na API por complementar a rede de conectividade do projeto estruturado.

N / D: as informações pertinentes ao cronograma de execução não estavam disponíveis no momento do encerramento deste documento.

QUADRO 9: PROJETOS DA API NO EIXO DO AMAZONAS, SEGUNDO FASE DE EXECUÇÃO
(em milhões de US\$)

FASE DO PROJETO	# PROJETOS *	VALOR	% INVESTIMENTO
PERFIL	9	US\$ 1.283,0	40,0%
PRÉ-EXECUÇÃO	11	US\$ 1.090,9	34,1%
EXECUÇÃO	4	US\$ 829,9	25,9%
TOTAL	24	US\$ 3.203,8	100,0%

* A soma da coluna "# PROJETOS" não reflete o total de projetos individuais incluídos no Eixo dado que o projeto concluído não é considerado para esta análise.

○ *Eixo Viário Paita - Tarapoto - Yurimaguas, Portos, Centros Logísticos e Hidrovias (PE)*

Este projeto é também conhecido como "Eixo do Amazonas Ramal Norte" e é integrado por nove projetos individuais. Os projetos estão localizados no norte do Peru e são estruturados para conectar as regiões de litoral, serra e floresta na busca do intercâmbio e da complementaridade das diferentes regiões que atravessa. A rodovia, localizada no sentido leste-oeste, vai da cidade de Paita no litoral do Pacífico até a cidade de Yurimaguas na floresta. Em Yurimaguas, se conecta através de um porto com os Rios Huallaga e Maranhão. Posteriormente, através desses rios e continuando para o leste, chega à cidade de Iquitos com vocação de alcançar como destino a cidade de Manaus, e gerar comércio para ultramar. Trata-se de um projeto bimodal que articula: i) dois projetos viários (trecho Paita - Tarapoto e trecho Tarapoto-Yurimaguas), que unidos integram o que no Peru é denominado o "Corredor Amazonas Norte" ou o "Corredor IIRSA Norte"; ii) dois projetos de melhoria da navegabilidade de hidrovias (Huallaga e Maranhão); iii) melhoria ou realocação de três portos (Yurimaguas, Iquitos e Paita); e iv) três centros logísticos (Yurimaguas, Iquitos e Paita). Este projeto estruturado é muito significativo, pois ele aposta na modernização da logística de um amplo corredor que articula regiões de alta densidade, como a Região Piura, com regiões emergentes de baixa densidade na floresta. Todas as cidades mais dinâmicas do litoral norte do Peru podem ser articuladas ao Eixo do Amazonas Ramal Norte que, por sua vez, conecta o departamento de serra mais povoado do Peru (Cajamarca) e três departamentos de floresta (Amazonas, San Martín e Loreto).

Com relação ao primeiro critério, todos os projetos individuais estão no Portfólio do COSIPLAN e há informações importantes sobre a prioridade alocada a estas obras nos Planos do Ministério dos Transportes e das Comunicações (Intermodal 2004-2023) e o Plano Nacional de Desenvolvimento Portuário do Peru (elaborado pela Autoridade Portuária). No que tange ao segundo critério, cabe salientar que a maioria dos projetos incluídos está em execução (uma parte como investimento público e outros através de concessões e associações público-privadas). Das fichas dos projetos, surge que dois deles estão em fase de perfil (Centro Logístico de Yurimaguas e Centro Logístico de Iquitos). Com relação ao terceiro critério, assinalam-se as declarações conjuntas dos governos do Brasil e do Peru, que estabelecem os compromissos para o desenvolvimento dos Estados e regiões vizinhas, e a importância da promoção do intercâmbio comercial e do desenvolvimento fronteiriço. Com relação ao quarto critério, explicitam-se na ficha as ações complementares requeridas.

○ *Eixo Viário Callao - La Oroya - Pucallpa, Portos, Centros Logísticos e Hidrovias (PE)*

Este projeto é também conhecido como "Eixo do Amazonas Ramal Centro", é composto por onze projetos individuais localizados na região central do Peru e estão estruturados para conectar as regiões de litoral, serra e floresta, visando à complementaridade das diferentes zonas dentro da sua área de

influência. O Eixo do Amazonas Ramal Centro tem, na região litorânea, a conurbação Lima - Callao, onde se encontra a capital metropolitana do Peru e seu principal porto (Callao). A partir desse nó fundamental, articula a Rodovia Central, localizada no sentido leste-oeste, para cidades da serra como La Oroya e Huancayo. Também liga as vias que conectam as cidades serranas de Cerro de Pasco e Huánuco com a conexão mais densa para a floresta localizada entre Tingo María e Pucallpa. Ao chegar a Pucallpa, o corredor se conecta com a cidade de Iquitos através do rio Ucayali, a hidrovia com maior fluxo de carga no Peru. Da mesma forma que o Eixo do Amazonas Ramal Norte, o corredor tem vocação de alcançar Manaus como destino comercial e regiões de ultramar. O potencial deste eixo viário é unir as cidades de Lima e Manaus através de um corredor bimodal. O projeto estruturado tem: i) cinco rodovias (Rodovia Central Lima - Ricardo Palma, Rodovia Ricardo Palma - Desvio Cerro de Pasco/La Oroya - Huancayo, Rodovia Desvio Cerro de Pasco - Tingo María e Rodovia Tingo María - Pucallpa); ii) um projeto de melhoria da navegabilidade do Rio Ucayali, de Pucallpa até a confluência com o Rio Maranhão; iii) quatro projetos para a melhoria de terminais portuários (Novo Cais de Contêineres em El Callao, Porto de Embarque de Minérios, Terminal Norte Multipropósitos de El Callao e Porto de Pucallpa); e iv) duas intervenções com objetivos de melhoria da logística (Zona de Atividades Logísticas de El Callao e Centro Logístico de Pucallpa).

Com relação ao primeiro critério, todos os projetos individuais estão no Portfólio do COSIPLAN e há informações importantes sobre a prioridade alocada a estas obras nos Planos do Ministério dos Transportes e das Comunicações (Intermodal 2004-2023) e o Plano Nacional de Desenvolvimento Portuário do Peru (elaborado pela Autoridade Portuária). No que tange ao segundo critério, cabe salientar que a maioria dos projetos individuais estão em execução ou pré-execução (uma parte como investimento público e outros através de concessões e associações público-privadas). Conforme as fichas dos projetos, três deles estão em fase de perfil (Rodovia Desvio Cerro de Pasco - Tingo María, Centro de Pucallpa e Zona de Atividades Logísticas de El Callao). Com relação ao terceiro critério, resenham-se as declarações conjuntas dos governos do Brasil e do Peru, que estabelecem os compromissos para o desenvolvimento dos Estados e regiões vizinhas, e a importância da promoção do intercâmbio comercial e do desenvolvimento fronteiriço. Com relação ao quarto critério, explicitam-se na ficha as ações complementares requeridas.

○ *Acesso Nororiental ao Rio Amazonas (BR - CO - EQ - PE)*

Este projeto é composto por seis projetos individuais. Os projetos estão localizados na região sul do oriente colombiano, na floresta do Equador e se estendem para as áreas de influência de importantes Hidrovias no Peru e no Brasil. O projeto estruturado procura aproveitar as complementaridades das diferentes regiões naturais do Equador, Colômbia, Brasil e Peru para ligar regiões litorâneas e andinas do Equador e Colômbia, com a Amazônia em geral. Os projetos ligam vias leste-oeste no Equador, Colômbia e Peru, que se articulam com os Rios Putumayo, Morona e Napo para se conectarem com o Rio Içá e o Rio Amazonas em território brasileiro. A vocação dos corredores bimodais que funcionariam ao implementar as hidrovias e terminais fluviais pertinentes, é ter como destino comercial a cidade de Manaus, sem perder de vista a possibilidade de conexão com mercados de ultramar. Manaus é a cidade mais importante de toda a Amazônia. O projeto estruturado tem: i) quatro projetos de melhoria das navegabilidades dos Rios Putumayo, Morona, Napo e Içá; ii) dois terminais fluviais (o Porto de Providencia e o Porto de Transferência de Carga do Morona). Este projeto estruturado é significativo, pois permitirá colocar em funcionamento quatro hidrovias que atualmente são rios naturalmente navegáveis para embarcações de calado limitado. Estes projetos terão um impacto importante nas comunidades localizadas na sua área de influência, pois essas populações não têm outras alternativas para o transporte de pessoas e mercadorias.

Com relação ao cumprimento do primeiro critério, todos os projetos individuais fazem parte do Portfólio do COSIPLAN. No caso do projeto sobre o Rio Morona, informa-se a existência de uma declaração conjunta do Equador e Peru para abrir novos passos de fronteira fluviais nos Rios Santiago e Morona. O projeto para o Rio Putumayo é mencionado, de forma geral, no Plano Nacional de Desenvolvimento e no Plano Plurianual de Investimentos 2011-2014 da Colômbia. O projeto sobre o rio Içá faz parte do plano de estudos da Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental realizado pelo Brasil, e o terminal hidroviário de Santo Antônio do Içá se encontra no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) desse país. Com relação ao segundo critério, foram elaborados os termos de referência para a contratação dos estudos de navegação do Rio Morona e estes foram encaminhados à Secretaria Nacional de Planejamento e Desenvolvimento do Equador para conseguir as verbas respectivas. Com relação ao projeto de Navegabilidade do Rio Napo, preveem-se análises complementares aos estudos binacionais Peru - Equador. Quanto ao projeto do Porto de Providencia, foram realizados os termos de referência para a contratação dos estudos de implantação do porto fluvial e os estudos de viabilidade técnico-ambientais foram orçados. No que diz respeito ao projeto de navegabilidade do Rio Putumayo, serão realizados os estudos pertinentes ao setor Porto Asís - Porto Leguizamo (Colômbia, vigência 2011). Adicionalmente, prevê-se a realização de um estudo para a melhoria da navegabilidade da bacia do Rio Putumayo com a participação do Brasil, Colômbia, Equador e Peru. Com relação ao terceiro critério, há referências muito precisas sobre a consolidação de redes de conectividade e os benefícios das sinergias transfronteiriças que serão geradas pelo desenvolvimento do Eixo Manta - Manaus, o Eixo Tumaco - Pasto - Mocoa e a Rede Fluvial do Morona. Com relação ao quarto critério, propõem-se as seguintes ações complementares: i) análise social e ambiental; ii) avaliação socioeconômica; iii) estudo de oferta e demanda de transporte de carga e passageiros; e, iv) elaboração de um Plano Fluvial.

■ **EIXO ANDINO (BOLÍVIA, COLÔMBIA, EQUADOR, PERU E VENEZUELA)**

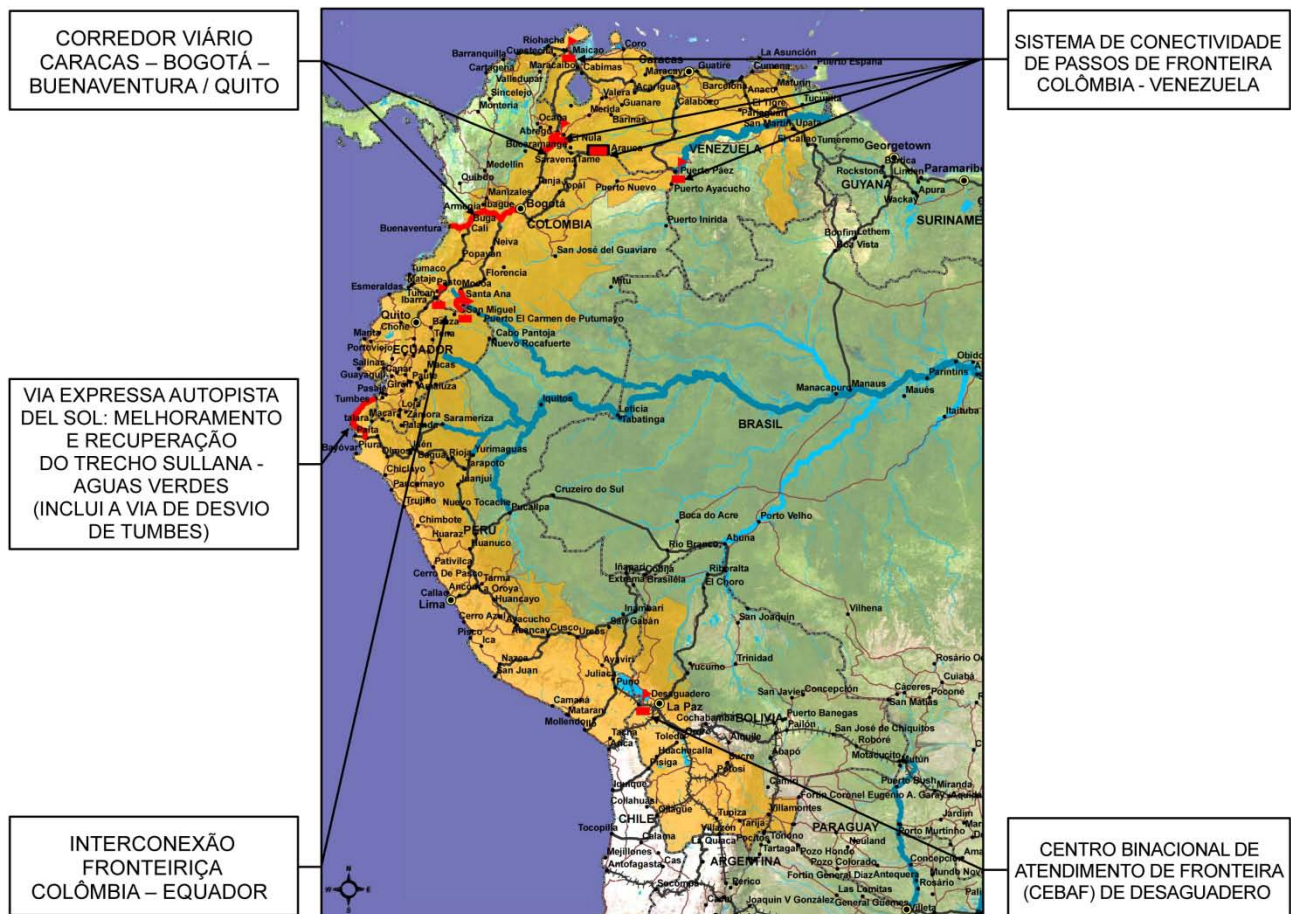
O Eixo Andino abrange os dois grandes corredores rodoviários norte - sul que ligam as principais cidades dos países que o integram. A Rodovia Pan-americana, ao longo da Cordilheira Andina na Venezuela, Colômbia e Equador e ao longo do litoral no Peru (e através dela se vinculando mais para o sul com o Chile); e a Rodovia Marginal da Floresta, bordejando a Cordilheira Andina no nível das Planícies na Venezuela e da Floresta Amazônica na Colômbia, Equador e Peru, alcançando a Bolívia através do Passo de Fronteira de Desaguadero pela Rodovia Longitudinal da Serra Sul peruana e daí até o limite com a República Argentina através da estrada Nº 1 boliviana (Villazón - La Quiaca). Estes corredores longitudinais são intersetados em seus percursos por diversos corredores transversais (rodoviários e fluviais) que os ligam aos Eixos do Escudo Guianês, do Amazonas, Peru-Brasil-Bolívia e Interocênico Central. A área de influência delimitada para o Eixo Andino abrange uma área de 2.556.393 km², equivalente a 54,41% da soma da área total dos países que integram o EID.

Calcula-se, para o ano 2008, uma população total aproximada de 103.467.313 habitantes para a área de influência definida para o Eixo Andino, representando 82,76% da soma da população total dos países que integram o EID. Além disso, a área de influência do EID tem uma densidade habitacional média de 33,08 habitantes/km².

Dos dez grupos de projetos que compõem o Eixo Andino, seis contribuem com projetos para a Agenda: i) G1 - Conexão Venezuela (Eixo Norte Llanero) - Colômbia (Zona Norte); ii) G2 - Conexão Venezuela (Caracas) - Colômbia (Bogotá) - Equador (Quito) (Estrada Atual); iii) G3 - Conexão Venezuela (Eixo Orinoco Apure) - Colômbia (Bogotá) III (Corredor de Baixa Altura); iv) G4 - Conexão Pacífico - Bogotá - Meta - Orinoco - Atlântico; v) G6 - Conexão Colômbia - Equador II (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja); e vi) G8 - Conexão Peru - Bolívia (Huancayo - Ayacucho - Tarija - Bermejo).

No quadro 10 podem se ver os 11 projetos individuais que integram os 5 projetos estruturados da API no Eixo Andino. O valor dos investimentos envolvidos ascende a US\$ 3,673 bilhões. A API no Eixo Andino impacta no desenvolvimento dos cinco países do EID (Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela) e, em linhas gerais, os projetos enfrentam as dificuldades de vários dos principais passos de fronteira do Eixo; completam as soluções para as rodovias do denominado Corredor de Baixa Altura entre Caracas e Quito; melhoram as conexões de Bogotá com seu principal Porto no Pacífico; e, finalmente, trazem melhorias para a navegabilidade do Rio Meta e os portos relacionados para abrir novas estradas comerciais entre a região central da Colômbia e o oriente venezuelano. Os cinco projetos estruturados atendem aos critérios de seleção estabelecidos e são consistentes com as funções estratégicas dos grupos de projetos do Eixo Andino incluídos na API (ver Quadros 10 e 11).

MAPA 3: PROJETOS DA API NO EIXO ANDINO



QUADRO 10: PROJETOS DA API NO EIXO ANDINO

EID	NOME PROJETO API	PAÍSES	VALOR API (Milhões)	CÓDIGO BD	NOME DOS PROJETOS INDIVIDUAIS	PAÍSES DO PROJETO	GP	FASE DO PROJETO	VALOR	PERFIL	PRÉ-EXECUÇÃO		LICENCIAMENTO AMBIENTAL		EXECUÇÃO	
											INÍCIO (ANO)	CONCLU-SÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLU-SÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLU-SÃO (ANO)
AND	CORREDOR RODOVIÁRIO CARACAS – BOGOTÁ – BUENAVENTURA / QUITO	COLÔMBIA / EQUADOR / VENEZUELA	US\$ 3350.0	AND05	CORREDOR RODOVIÁRIO BOGOTÁ - CÚCUTA	CO	G2	EXECUÇÃO	US\$ 1.559.000.000						2001	2018
				AND07	CORREDOR RODOVIÁRIO BOGOTÁ - BUENAVENTURA	CO	G2	EXECUÇÃO	US\$ 1.791.000.000						2006	2018
AND	INTERCONEXÃO FRONTEIRIÇA COLÔMBIA - EQUADOR	COLÔMBIA / EQUADOR	US\$ 208.6	AND31	CENTRO BINACIONAL DE ATENDIMENTO DE FRONTEIRA (CEBAF) SAN MIGUEL	CO - EQ	G6	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 25.000.000		2010	2011			2012	2014
				AND79	MELHORIA E PAVIMENTAÇÃO DO TRECHO MOCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	CO	G6	EXECUÇÃO	US\$ 133.629.000						2009	2014
				AND82	IMPLEMENTAÇÃO DO CENTRO BINACIONAL DE ATENDIMENTO DE FRONTEIRA (CEBAF) NO PASSO DE FRONTEIRA TULCÁN - IPIALES (RUMICHACA) INCLUI REFORMA DA PONTE DE RUMICHACA	CO - EQ	G2	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 65.000.000		2010	2011				2012
N / DAND	SISTEMA DE CONECTIVIDADE DE PASSOS DE FRONTEIRA COLÔMBIA - VENEZUELA	COLÔMBIA / VENEZUELA	US\$ 5.0	AND81	MELHORAMENTO DOS PASSOS DE FRONTEIRA NO DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER E NO ESTADO DE TÁCHIRA	CO - VE	G2	PERFIL	US\$ 2.000.000		2011	2012			2013	2016
				AND02	CENTRO BINACIONAL DE ATENDIMENTO DE FRONTEIRA (CEBAF) DE PARAGUACHÓN	VE	G1	EXECUÇÃO	US\$ 2.000.000	N / D						
				AND13	MELHORAMENTO DA PONTE JOSÉ ANTONIO PÁEZ	CO	G3	CONCLUÍDO*	US\$ 0							2010
				AND19	PASSO DE FRONTEIRA PUERTO CARRÉÑO	VE	G4	PERFIL	US\$ 1.000.000	N / D						
AND	CENTRO BINACIONAL DE ATENDIMENTO DE FRONTEIRA (CEBAF) DESAGUADERO	BOLÍVIA /PERU	US\$ 4.0	AND47	CENTRO BINACIONAL DE ATENDIMENTO DE FRONTEIRA (CEBAF) DESAGUADERO	BO - PE	G8	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 4.047.170		2009	2012	2012	2012	2013	2014
AND	VIA EXPRESSA AUTOPISTA DEL SOL: MELHORAMENTO E RECUPERAÇÃO DO TRECHO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUI A VIA DE DESVIO DE TUMBES)	PERU	US\$ 90.3	AND28	VIA EXPRESSA AUTOPISTA DEL SOL: MELHORAMENTO E RECUPERAÇÃO DO TRECHO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUI A VIA DE DESVIO DE TUMBES)	PE	G5	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 90.300.000		2009	2012	2012	2013	2014	2017
TOTAL									US\$ 3.672.976.170							

* Este projeto individual foi concluído e incorporado à API por complementar a rede de conectividade do projeto estruturado.

N / D: as informações pertinentes ao cronograma de execução não estavam disponíveis no momento do encerramento deste documento.

QUADRO 11: PROJETOS DA API NO EIXO ANDINO, SEGUNDO FASE DE EXECUÇÃO
(em milhões de US\$)

FASE DO PROJETO	# PROJETOS	VALOR	% INVESTIMENTO
PERFIL	2	3,0	0,1%
PRÉ-EXECUÇÃO	4	184,3	5,0%
EXECUÇÃO	4	3.485,6	94,9%
TOTAL	10	3.673,0	100,0%

* A soma da coluna "# PROJETOS" não reflete o total de projetos individuais incluídos no Eixo dado que o projeto concluído não é considerado para esta análise.

○ *Corredor Rodoviário Caracas - Bogotá - Buenaventura/Quito (CO - EQ - VE)*

Este projeto estruturado articula as relações econômicas entre os principais centros urbanos da Colômbia, Equador e Venezuela, e consolida os principais fluxos de comércio internacional por via terrestre do Eixo Andino. O projeto estruturado é composto por dois projetos individuais: i) o corredor rodoviário Bogotá - Buenaventura; e ii) a recuperação da via Cúcuta - Bucaramanga. O objetivo do primeiro projeto é melhorar a conectividade do centro da Colômbia com o porto de Buenaventura mediante a construção da faixa dupla Bogotá - Ibagué - Cajamarca. Esta via faz parte do corredor de comércio exterior Bogotá - Buenaventura. Estes desenvolvimentos são importantes para ligar a área de influência da cidade capital com o eixo marítimo, aproveitando o terminal portuário de Buenaventura. Por outra parte, o objetivo do segundo projeto é promover as relações econômicas entre os centros urbanos do Equador, Colômbia e Venezuela através de vias pavimentadas existentes, que fazem parte do corredor Quito - Bogotá - Caracas. Ao mesmo tempo, visa à melhoria da conectividade na região nororiental da Colômbia mediante a construção de um corredor de faixa dupla entre as cidades de Bucaramanga (Santander) e Cúcuta (Norte de Santander).

Com relação ao primeiro critério, os projetos individuais estão incluídos no Portfólio do COSIPLAN e fazem parte do Plano Nacional de Desenvolvimento 2010-2014 e do Plano Plurianual de Investimentos 2011-2014 da Colômbia. No que tange ao segundo critério, o estudo de pré-investimento da recuperação da via Cúcuta-Bucaramanga (em fase de pré-execução) está inscrito no Banco de Projetos de Investimento Nacional da Colômbia e conta com estudos de projeção definitivos. Por sua parte, a via Bogotá - Buenaventura está parcialmente em execução e conta com estudos completos que incluem o impacto ambiental e ajustes às projeções de engenharia. Em relação ao terceiro critério, este projeto estruturado da API, e os projetos de passos de fronteira entre a Colômbia e a Venezuela, geram importantes benefícios e sinergias transfronteiriças, e consolidam redes de conectividade de abrangência regional. Quanto ao quarto critério, a principal ação complementar do Porto de Buenaventura é a Zona de Atividades Logísticas, e, no caso da via Cúcuta - Bucaramanga, propõem-se ações complementares na área de influência para mitigar os impactos ambientais e sociais.

○ *Interconexão Fronteiriça Colômbia - Equador (CO - EQ)*

Este projeto é composto por três projetos individuais localizados na região sul da Colômbia e no norte do Equador. O projeto estruturado completa os elos faltantes do denominado "Corredor de Baixa Altura" ou "Corredor Alternativo" que conecta Bogotá com Quito, e resolve os temas ainda não resolvidos dos passos de fronteira entre Equador e Colômbia. Os projetos localizados no Corredor de Baixa Altura são: i) melhoria e pavimentação do trecho Mocoa - Santa Ana - San Miguel; e ii) o Centro Binacional de Atendimento de Fronteira (CEBAF) de San Miguel. O terceiro projeto é a implantação do CEBAF em Tulcán - Ipiales (Rumichaca). A execução em simultâneo dos três projetos permitirá descongestionar o trânsito em Rumichaca, já que uma parte dos caminhões farão seu deslocamento através de San Miguel onde o

transporte de longa distância registrará menores tempos de deslocamento do que no corredor tradicional. Por outra parte, a implantação dos controles integrados reduzirá os tempos de espera de forma notável no Passo de Rumichaca, e evitará que em San Miguel haja as demoras próprias dos passos andinos de regiões econômicas consolidadas. Este projeto é muito significativo, já que o comércio internacional entre o Equador e a Colômbia é o segundo mais importante no modo rodoviário do Eixo Andino.

Com relação ao primeiro critério, o projeto estruturado e seus componentes estão no Plano Nacional de Desenvolvimento (Prosperidade para Todos) e no Plano Plurianual de Investimentos 2011-2014 (ambos da Colômbia), e nas prioridades da Comissão de Vizinhança e Integração Colombo - Equatoriana. Com relação ao segundo critério, os estudos de pré-investimento para os Passos de Fronteira foram iniciados, tendo concluído a fase I. Adicionalmente, os estudos da nova Ponte Internacional de Rumichaca e infraestrutura complementar estão sendo financiados. Por sua parte, o trecho Mocoa - Santa Ana - San Miguel conta com estudos e projeções definitivos. O projeto estruturado consolidará as redes de conectividade entre o Sul da Colômbia e as cidades mais importantes do Equador com importantes benefícios e sinergias transfronteiriças, atendendo, então, satisfatoriamente ao terceiro critério. As atividades complementares estão claramente formuladas e é uma oportunidade importante para o desenvolvimento dos processos logísticos e de integração produtiva.

○ *Sistema de Conectividade de Passos de Fronteira Colômbia - Venezuela (CO - VE)*

Este projeto é composto por quatro projetos individuais. Os projetos visam resolver os problemas, elos faltantes e gargalos de todos os passos de fronteira mais importantes que há entre a Colômbia e a Venezuela, onde se concentram os fluxos de comércio internacional mobilizados pelo transporte terrestre mais importantes do Eixo Andino. Os quatro projetos são: i) melhoria dos Passos de Fronteira no Departamento Norte de Santander e o Estado de Táchira; ii) Centro Binacional de Atendimento de Fronteira (CEBAF) de Paraguachón; iii) melhoria da Ponte José Antonio Páez; e iv) Passo de Fronteira de Puerto Carreño. O primeiro projeto tem por objetivo melhorar todos os passos na área de influência do atual passo mais importante do Eixo Andino, que é o de Cúcuta-San Antonio. O propósito é implantar controles integrados para facilitar o trânsito de pessoas e mercadorias. O segundo consiste em executar um projeto de CEBAF no passo de fronteira que liga o litoral atlântico da Colômbia com seu semelhante da Venezuela. O terceiro projeto é o elo faltante para conectar a Venezuela com a Colômbia através do corredor de baixa altura e viabilizar a formalização do passo de fronteira. A ponte José Antonio Páez procura melhorar as condições da atual ponte do mesmo nome, e permitirá melhorar o acesso à cidade de Arauca com a construção de uma faixa dupla. Esta obra desviará parte do trânsito que se desloca por Cúcuta - San Antonio, diminuindo o engarrafamento e os tempos de espera nesse passo. O quarto projeto é muito importante, pois em Puerto Carreño deve se localizar o passo de fronteira que regule o comércio internacional que circula em trânsito fluvial para a Venezuela, através dos Rios Meta e Orinoco. Os desafios deste projeto estruturado são, principalmente, institucionais, dado que um significativo esforço de convergência é necessário para alcançar a implantação de controles integrados em todo o sistema de conexões terrestres entre a Colômbia e a Venezuela.

Com relação ao primeiro critério, os projetos individuais fazem parte do Portfólio do COSIPLAN e os projetos colombianos estão incluídos no Plano Nacional de Desenvolvimento (Prosperidade para Todos) e no Plano Plurianual de Investimentos 2011-2014 (ambos da Colômbia). Quanto ao segundo critério, foi desenvolvido, na Iniciativa IIRSA, o estudo "Facilitação do transporte nos passos de fronteira na América do Sul", sendo o Cúcuta - San Antonio, entre a Colômbia e a Venezuela, um dos passos piloto selecionado, para o qual é proposta uma série de ações para o curto, médio e longo prazo. No que diz respeito ao terceiro critério, o projeto incluirá a elaboração de um plano de desenvolvimento para a

implantação de ações e obras de infraestrutura. Finalmente, relacionado com o quarto critério, entre as ações complementares, prevê-se a elaboração de programas de melhoria das condições de vida da população afetada pelas atividades do passo fronteiro.

- *Centro Binacional de Atendimento de Fronteira (CEBAF) Desaguadero (BO - PE)*

Este projeto está localizado na linha de fronteira entre o Peru e a Bolívia, onde confluem as Rodovias Ilo - Desaguadero e Puno - Desaguadero, do lado peruano, e a rodovia La Paz - Desaguadero, do lado boliviano. O objetivo do projeto é facilitar o trânsito de pessoas, veículos e mercadorias, bem como promover o comércio bilateral e o comércio regional que se movimenta em trânsito de terceiros países, passa por território boliviano e peruano, saindo com destino para ultramar. O propósito do projeto é estabelecer controles integrados sobre a base da convergência normativa e operar plenamente um Centro Binacional de Atendimento de Fronteira (CEBAF). Por isso, o principal desafio do projeto é de caráter institucional. As obras físicas estão atualmente em execução e a intervenção proposta é fundamental em um ponto crítico tanto para o Eixo Andino quanto para o Eixo Interoceânico Central. O Passo de Fronteira de Desaguadero é o mais importante para o comércio peruano - boliviano e fica em uma conurbação de duas pequenas cidades que têm o mesmo nome a um e outro lado da fronteira.

Com relação ao primeiro critério, cabe salientar que o projeto faz parte do Portfólio do COSIPLAN e integrou a AIC 2005-2010. O projeto já atravessou o nível do estudo de viabilidade e está em fase de dossiê técnico, atendendo, portanto, ao segundo critério. Com relação ao terceiro critério, as referências às sinergias transfronteiriças e à abrangência regional são formuladas e bem fundamentadas. Finalmente, mencionam-se as ações complementares relacionadas com os marcos regulatórios e o ordenamento do comércio, atendendo, assim, ao quarto critério.

- *Autoestrada do Sol: Melhoria e Recuperação do trecho Sullana - Aguas Verdes (inclui via de desvio de Tumbes) (PE)*

Localizado na Rodovia Pan-americana Norte do Peru, é um projeto muito significativo, pois se encontra na seção mais dinâmica do corredor rodoviário mais denso do país e se articula com um dos passos de fronteira mais importantes. A execução das obras envolvidas está prevista no contexto de uma associação público-privada. O traçado inicia na cidade de Sullana (no Departamento de Piura), passando pelas cidades de Talara, Tumbes e Zorritos; em Zorritos há uma bifurcação, sendo que um ramal vai para a localidade de Aguas Verdes e o outro é uma variante recentemente construída para permitir o acesso à nova ponte internacional e ao CEBAF pertinente. O projeto é o eixo mais importante da conexão comercial terrestre entre o norte do Peru e o sul do Equador.

No que tange ao primeiro critério, o projeto faz parte do Portfólio do COSIPLAN e é considerado tanto no Programa de Concessões Rodoviárias do Peru quanto no Plano Intermodal de Transportes (PIT) 2004-2023. É também incluído no Plano Bicentenário (o Peru para o ano de 2021) aprovado em junho de 2010. Atualmente, o Governo do Peru iniciou o processo de promoção do investimento privado e alocou o projeto em junho de 2011. No que tange ao segundo critério, o projeto está em pré-execução. Uma parte da infraestrutura será implantada com verbas públicas, as quais passaram a fase de pré-investimento, sendo que os relatórios técnicos estão sendo finalizados. As obras que serão incorporadas à concessão estão em fase de estruturação financeira. Quanto ao terceiro critério, o projeto consolida e potencia uma rede de conectividade de abrangência regional e gera muitas sinergias transfronteiriças. Com relação ao

quarto critério, requerem-se ações para harmonizar as normas referidas ao transporte, pois ainda existem problemas relativos ao transbordo de carga em fronteiras.

■ **EIXO DE CAPRICÓRNIO (ARGENTINA, BOLÍVIA, BRASIL, CHILE E PARAGUAI)**

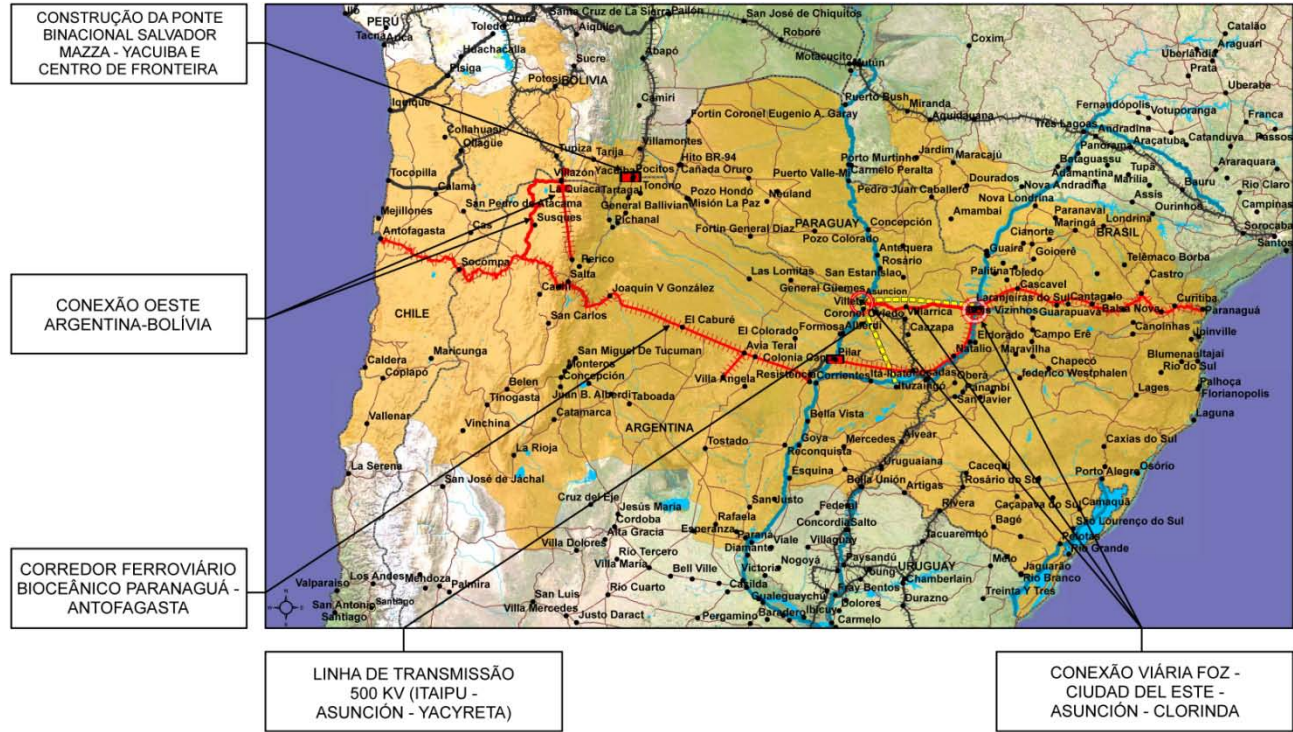
O Eixo de Capricórnio é integrado por quatro regiões homogêneas, mesmo que diferenciadas entre si: a Região Litoral Atlântico, integrada pelos Estados de Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, do Brasil, e a Meso Região Sudoeste Mato-grossense do Estado do Mato Grosso do Sul; a Região Nordeste, integrada pela região nordeste (NEA) da Argentina (províncias de Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco e o norte de Santa Fe), junto com a região Oriental do Paraguai; a Região Noroeste, conformada pelo noroeste (NOA) da Argentina (Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta, Jujuy e quatro municípios de Córdoba); a região Ocidental do Paraguai e os departamentos de Santa Cruz, Tarija e Potosí da Bolívia; e a região Litoral Pacífico: norte do Chile (as Regiões Primeira, Segunda, Terceira, Tarapacá, Antofagasta e Atacama, respectivamente).

A área de influência do Eixo tem uma superfície de aproximadamente 2.798.318 km², sendo equivalente a 20,64% da soma das superfícies totais dos cinco países que fazem parte deste EID. O Eixo do Capricórnio tem uma população aproximada de 49.899.979 habitantes, para o ano 2008, representando 19,02% da soma da população total dos países com território no EID. Também foi calculada para a área de influência do Eixo uma densidade populacional média de 17,83 habitantes/km², nível médio-baixo geral caracterizado por uma forte dispersão geográfica.

Dos cinco grupos de projetos que compõem o Eixo de Capricórnio, quatro têm projetos na Agenda: i) G1 - Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa - Asunción; ii) G2 - Salta - Villazón - Yacuiba - Mariscal Estigarribia; iii) G3 - Asunción - Paranaguá; e iv) G4 - Presidente Franco - Puerto Iguazú - Pilar - Resistencia.

No quadro 12 podem se ver os 18 projetos individuais que integram os 5 projetos estruturados da API no Eixo de Capricórnio. O valor dos investimentos envolvidos ascende a US\$ 1,7656 bilhão. Os projetos visam à melhoria das pontes e passos de fronteira de duas conexões importantes entre a Argentina e a Bolívia; à estruturação de um corredor ferroviário bioceânico de Paranaguá até Antofagasta; à otimização das conexões Atlântico - Pacífico por Foz do Iguaçu, favorecendo a Argentina, Brasil e Paraguai; e à consolidação do comércio de energia entre a Argentina, Brasil e Paraguai através de duas linhas de transmissão de 500 Kv cada uma. Os projetos envolvidos atendem aos critérios de seleção estabelecidos e são consistentes com as funções estratégicas dos grupos de projetos do Eixo incluídos na API (ver Quadros 12 e 13).

MAPA 4: PROJETOS DA API NO EIXO DE CAPRICÓRNIO



Quadro 12: PROJETOS DA API NO EIXO DE CAPRICÓRNIO

EID	NOME PROJETO API	PAÍSES	VALOR API (Milhões)	CÓDIGO BD	NOME DOS PROJETOS INDIVIDUAIS	PAÍSES DO PROJETO	GP	FASE DO PROJETO	VALOR	PERFIL	PRÉ-EXECUÇÃO		LICENCIAMENTO AMBIENTAL		EXECUÇÃO				
											INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)			
CAP	CONSTRUÇÃO DA PONTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA E CENTRO DE FRONTEIRA	ARGENTINA/ BOLÍVIA	US\$ 23.0	CAP10	CONSTRUÇÃO DA PONTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA E CENTRO DE FRONTEIRA	AR - BO	G2	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 23.000.000		2004	2005			2012	2015			
CAP	CONEXÃO OESTE ARGENTINA - BOLÍVIA	ARGENTINA/ BOLÍVIA	US\$ 227.0	CAP81	PONTE E CENTRO DE FRONTEIRA LA QUIACA - VILLAZÓN	AR - BO	G2	PERFIL	US\$ 15.000.000	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2016			
				CAP11	RECUPERAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO JUUJY - LA QUIACA	AR	G2	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 62.000.000			2010	2012	2013	2014	2016			
				CAP50	PAVIMENTAÇÃO DA ESTRADA NACIONAL N 40 CORREDOR MINEIRO (LIMITE COM A BOLÍVIA)	AR	G2	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 150.000.000	2011	2012	2013	2013	2014	2016				
CAP	CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA	ARGENTINA / BRASIL / CHILE / PARAGUAI	US\$ 944.6	CAP20	CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO TRECHO CASCAVEL - FOZ DO IGUAÇU	BR	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 0		2009	2015			2016	2019			
				CAP23	OTIMIZAÇÃO DO NÓ PONTE ÑEEMBUCÚ - RIO BERMEJO	AR - PA	G4	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 60.000.000	2011	2012	2012			2014	2016			
				CAP29	CONSTRUÇÃO DA FERROVIA CIUDAD DEL ESTE - PILAR	PA	G4	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 438.600.000	N / D									
				CAP37	RECUPERAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO C3: RESISTENCIA - AVIA TERAI - PINEDO	AR	G1	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 104.000.000	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2016			
				CAP38	RECUPERAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO C12: AVIA TERAI - METÁN	AR	G1	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 212.000.000	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2016			
				CAP39	RECUPERAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO C14: SALTA - SOCOMPA	AR	G1	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 60.000.000	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2016			
				CAP52	PONTE FERROVIÁRIA COM PARQUE DE CARGAS (CIUDAD DEL ESTE - FOZ DO IGUAÇU)	BR - PA	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 70.000.000		2009	2015			2016	2019			
				CAP53	CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO TRECHO PARANAGUÁ - CASCAVEL E VARIANTE FERROVIÁRIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	BR	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 0		2009	2015			2016	2019			
CAP91	CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO TRECHO CHILE (ANTOFAGASTA - SOCOMPA)	CH	G1	CONCLUÍDO*	US\$ 0								(*)						
CAP	CONEXÃO VIÁRIA FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA	ARGENTINA / BRASIL / PARAGUAI	US\$ 316.0	CAP07	OTIMIZAÇÃO DO NÓ CLORINDA - ASUNCIÓN	AR - PA	G1	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 100.000.000	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2016			
				CAP14	NOVA PONTE PORTO PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA, COM ÁREA DE CONTROLE INTEGRADO PARAGUAI - BRASIL	BR - PA	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 80.000.000		2002	2010	2012	2012	2012	2014			
				CAP18	CONCESSÃO PARA MELHORIA DAS RODOVIAS N° 2 E 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	PA	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 136.000.000	N / D									
CAP	LINHA DE TRANSMISSÃO 500 KV (ITAIPU - ASUNCIÓN - YACYRETA)	PARAGUAI	US\$ 255.0	CAP67	LINHA DE TRANSMISSÃO 500 KV (ITAIPU - ASUNCIÓN)	PA	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 125.000.000	N / D									
				CAP68	LINHA DE TRANSMISSÃO 500 KV (YACYRETÁ - AYOLAS - CARAYAO)	PA	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 130.000.000	N / D									
									TOTAL	US\$ 1.765.600.000									

* Este projeto individual foi concluído e incorporado à API por complementar a rede de conectividade do projeto estruturado.

N / D: as informações pertinentes ao cronograma de execução não estavam disponíveis no momento do encerramento deste documento.

QUADRO 13: PROJETOS DA API NO EIXO DE CAPRICÓRNIO, SEGUNDO FASE DE EXECUÇÃO
(em milhões de US\$)

FASE DO PROJETO	# PROJETOS	VALOR	% INVESTIMENTO
PERFIL	1	15,0	0,8%
PRÉ-EXECUÇÃO	16	1.750,6	99,2%
EXECUÇÃO	0	0,0	0,0%
TOTAL	17	1.765,6	100,0%

* A soma da coluna "# PROJETOS" não reflete o total de projetos individuais incluídos no Eixo dado que o projeto concluído não é considerado para esta análise.

○ *Construção da Ponte Binacional Salvador Mazza - Yacuiba e Centro de Fronteira (AR - BO)*

A nova ponte e o Centro de Fronteira ficarão próximos da ponte atual "Salvador Mazza - Yacuiba" que comunica a Argentina com a Bolívia. A futura ponte terá acesso através da Estrada Nacional Nº 34 (de Aguaray até o limite com a Bolívia). As localidades próximas ao passo são Salvador Mazza, na Argentina, e Yacuiba, na Bolívia. O objetivo do projeto é solucionar a complexa situação do passo fronteiriço e permitir a comunicação fluída dos meios de transporte para cargas internacionais. O cruzamento de fronteira atual conta com uma ponte internacional de 34 metros de longitude e 8,3 metros de largura, a qual passa por cima da quebrada de Yacuiba e liga áreas de grande urbanização a ambos os lados da fronteira. O problema existente é que a ponte atual tem características de um cruzamento rodoviário urbano no qual se confunde o trânsito local fronteiriço com o internacional. A presença de uma dinâmica atividade comercial origina um importante fluxo de pessoas atravessando a fronteira, o que ocasiona uma marcada perturbação ao trânsito de veículos, particularmente caminhões, traduzida em demoras e restrições nos horários de cruzamento. Por isso, é necessária a construção de uma nova ponte internacional, a implantação de um Centro de Fronteira e o acondicionamento dos acessos. O cruzamento fronteiriço integra o principal corredor rodoviário entre a Argentina e a Bolívia, formado pela Rodovia Nacional (RN) Nº 34 na Argentina e a Estrada Nº 9 da Rede Viária Fundamental na Bolívia. Estas vias ligam a província de Salta (Argentina) com os departamentos do sudeste da Bolívia, particularmente com Santa Cruz de la Sierra, onde se inicia o único corredor de transporte consolidado da Bolívia, para Cochabamba e La Paz.

O projeto pertence ao Portfólio do COSIPLAN, está incluído no Plano Estratégico Territorial da Argentina e no Plano de Desenvolvimento da Bolívia. Além disso, há um acordo por troca de notas reversais ao seu favor, atendendo, portanto, ao primeiro critério. Com relação ao segundo critério, o projeto está em fase de pré-execução conforme as informações do Banco de Dados de projetos IIRSA. No que diz respeito ao terceiro critério, há o argumento de o projeto consolidar as redes regionais e favorecer sinergias transfronteiriças. Finalmente, com relação ao quarto critério, as ações complementares relacionadas com a faixa fronteiriça, a preservação do meio ambiente e as oportunidades de integração produtiva e logística estão claramente formuladas.

○ *Conexão Oeste Argentina - Bolívia (AR - BO)*

Este projeto estruturado é integrado pelos seguintes projetos individuais: i) Recuperação da Estrada de Ferro Jujuy - La Quiaca; ii) Pavimentação da Rodovia Nacional Nº 40 Corredor Mineiro (limite com a Bolívia); e, iii) Ponte e Centro de Fronteira La Quiaca - Villazón. O trajeto ferroviário inicia na cidade de Jujuy, com direção ao extremo Noroeste da Argentina, na localidade de La Quiaca, onde se conecta com a localidade de Villazón, na Bolívia, pela atual ponte ferroviária; o traçado continua em território boliviano, chegando

até Oruro. Por outra parte, a nova ponte e o centro de fronteira projetados entre as cidades fronteiriças ficariam próximos da Ponte Internacional existente.

Por sua parte, o novo traçado da RN 40 na Província de Jujuy (Corredor Mineiro) tem seu início em San Antonio de los Cobres na Província de Salta (próximo à divisa com a Província de Jujuy), atravessando uma série de localidades e finalizando seu trajeto em La Quiaca (divisa com a Bolívia). Estes projetos têm sinergias importantes, pois sua execução simultânea permitirá uma conexão mais fluída e com menores tempos de espera em ambos os lados da fronteira onde há importantes jazidas de grande potencialidade mineira. Tanto o novo traçado da RN 40 na Argentina quanto a implantação de uma nova ponte e a execução do Centro de Fronteira permitirão reverter o crescimento desordenado das cidades fronteiriças em torno do passo de fronteira existente, e reduzir o congestionamento veicular e de pedestres. O objetivo é transformar a região em um nó de integração e evitar que os caminhões de carga internacional circulem em meio às cidades fronteiriças.

Com relação ao primeiro critério, cabe salientar que o projeto pertence ao Portfólio de Projetos do COSIPLAN, faz parte do Plano Estratégico Territorial da Argentina e do Plano de Desenvolvimento da Bolívia. Os estudos de pré-investimento estão em processo; o estudo da ponte está em fase de perfil; a pavimentação da RN 40 está em pré-execução; e os estudos para recuperação da estrada de ferro estão em fase de pré-viabilidade, atendendo, portanto, ao segundo critério. No que tange ao terceiro critério, é muito clara a contribuição para a conectividade de integração binacional e a existência de benefícios e sinergias transfronteiriças. Finalmente, com relação ao quarto critério, são necessárias ações complementares para um adequado manejo da faixa fronteiriça, envolvendo a infraestrutura do passo, a gestão do centro de atendimento em fronteira, a preservação do meio ambiente, e o aproveitamento das oportunidades de desenvolvimento de ações orientadas a melhorar a logística e a integração produtiva.

○ *Corredor Ferroviário Bioceânico Paranaguá - Antofagasta (AR - BR - CH - PA)*

Este projeto é composto de nove projetos individuais articulados através da Argentina, Brasil, Chile e Paraguai. Atualmente, a rede ferroviária dos países do Eixo de Capricórnio alcança um total de 74.828 km, dos quais 92,4% são operacionais. Há vinculações ferroviárias entre o Chile e a Bolívia, entre o Chile e a Argentina, entre a Bolívia e o Brasil, entre a Argentina e o Paraguai e entre a Argentina e o Brasil. Os projetos individuais que integram este projeto visam à reabilitação de estradas de ferro existentes, à execução de trechos que são elos faltantes a ao reforçamento ou otimização de pontes e parques de cargas. Três dos nove projetos estão localizados na Argentina e são intervenções para reabilitar estradas de ferro: i) Recuperação do Ramal Ferroviário C3: Resistencia - Avia Terai - Pineo; ii) Recuperação do Ramal Ferroviário C12: Avia Terai - Metán; e iii) Recuperação do Ramal Ferroviário C14: Salta - Socompa. Dois projetos estão em território brasileiro e se denominam: i) Corredor Ferroviário Bioceânico trecho Cascavel - Foz do Iguaçu; e ii) Corredor Ferroviário Bioceânico trecho Paranaguá - Cascavel e variante ferroviária entre Guarapuava e Ingeniero Bley. Um projeto está no Chile: Corredor Ferroviário Bioceânico trecho Chile (Antofagasta - Socompa). Um projeto está no Paraguai: Construção da Ferrovia Ciudad del Este – Pilar. Um projeto articula a Argentina com o Paraguai: Otimização do nó Ponte Ñeembucú - Rio Bermejo e, finalmente, um projeto articula o Brasil com o Paraguai: Ponte Ferroviária com Parque de Cargas (Ciudad del Este - Foz do Iguaçu). Em linhas gerais, os sistemas ferroviários são antigos e estão deteriorados, constituindo uma limitação para o deslocamento de trens de porte. Por isso, o projeto estruturado é muito importante, pois pode permitir o incremento das economias de escala próprias desta modalidade de transporte.

No que diz respeito ao primeiro critério, a recuperação e melhoramento dos trechos que conformam este corredor estão incluídos nos planos nacionais dos países que integram o Corredor, e pertencem ao Portfólio do COSIPLAN. Na VI reunião do Grupo de Trabalho de integração ferroviária do Corredor

Bioceânico Atlântico Pacífico, foram apresentados o relatório dos estudos realizados com financiamento do BNDES, em caráter referencial e não vinculante, bem como os avanços pertinentes aos trechos em cada um dos países, atendendo, portanto, ao segundo critério. A conexão ferroviária atravessa quatro países, o que demonstra claramente a consolidação de uma rede de conectividade de abrangência regional, atendendo, assim, ao terceiro critério. Finalmente, com relação ao quarto critério, são necessárias ações complementares para estabelecer um marco jurídico-institucional para a definição de um esquema de atuação para os operadores ferroviários nacionais (públicos e/ou privados).

○ *Conexão Viária Foz - Ciudad del Este - Asunción - Clorinda (AR - BR - PA)*

Este projeto estruturado é composto por três projetos individuais. Os projetos estão localizados entre Asunción e a região de fronteira que se encontra na área de Foz do Iguaçu, no Brasil. Os projetos individuais são: i) Otimização do Nó Clorinda - Asunción; ii) Nova Ponte Porto Presidente Franco - Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai - Brasil; e iii) Concessão Melhoria das Rodovias N° 2 e 7 (Asunción - Ciudad del Este). O primeiro projeto visa encontrar uma solução ao cruzamento rodoviário no nó Clorinda - Área Metropolitana de Asunción. Embora a ponte atual, chamada de San Ignacio de Loyola, conte com capacidade para o trânsito existente, há a preocupação com o congestionamento frequente em ambas as cabeceiras da ponte. Isto é devido à escassa infraestrutura do centro de fronteira e a sua localização, gerando uma excessiva demora no trânsito de mercadorias e pessoas. O segundo projeto visa à construção de uma segunda ponte internacional sobre o Rio Paraná que melhore a conexão entre Foz do Iguaçu - Porto Meira, no Brasil, e Porto Presidente Franco, no Paraguai. Este projeto inclui tanto a ponte quanto um passo de fronteira com controles integrados. A ideia é promover o ordenamento urbano das cidades fronteiriças, melhorar os sistemas de transporte e a fiscalização na fronteira. O terceiro projeto é a concessão de duas rodovias que são as que maiores fluxos veiculares registram no Paraguai e estão localizadas entre Asunción e Ciudad del Este. Estas rodovias fazem parte do corredor Asunción - Paranaguá e facilitarão o comércio internacional entre o Brasil e o Paraguai. A execução em simultâneo dos projetos dinamizará todas as atividades econômicas realizadas entre a capital metropolitana do Paraguai e a tríplice fronteira, onde ficam as Cataratas do Iguaçu.

Com relação ao primeiro critério, os três projetos pertencem ao Portfólio do COSIPLAN e, no relativo ao projeto Nó Clorinda - Asunción, ele integra o Plano Estratégico Territorial da Argentina e possui um acordo assinado pelos Congressos da Argentina e do Paraguai. Por sua parte, o projeto Nova Ponte Presidente Franco - Porto Meira está incluído no PAC do Brasil, contando também com acordo binacional assinado e aprovado pelos Congressos do Brasil e do Paraguai. Com referência ao segundo critério, o processo para a elaboração do estudo de viabilidade do Nó Clorinda - Asunción está em fase de licitação. Por sua parte, a Ponte Presidente Franco - Porto Meira conta com a aprovação do projeto básico (fase de pré-execução) e as melhorias das rodovias 2 e 7 estão no Parlamento do Paraguai para aprovação do início dos estudos. O projeto estruturado consolida redes de abrangência regional e se constitui em um elemento de conectividade e integração regional, atendendo ao terceiro critério. Finalmente, no que tange ao quarto critério, com relação à ponte na fronteira Paraguai - Brasil, requer-se a definição do passo de fronteira associado. Em todo o projeto estruturado há grandes oportunidades de integração produtiva e logística, visando à melhoria da qualidade de vida dos povos dos países envolvidos.

○ *Linha de Transmissão 500 KV (Itaipu - Asunción - Yacyretá) (PA)*

Este projeto é composto por dois projetos individuais que são linhas de transmissão: i) Linha de Transmissão 500 KV (Itaipu - Asunción); e ii) Linha de Transmissão 500 KV (Yacyretá - Ayolas - Carayao). A localização da linha com Itaipu vai da margem direita da central hidrelétrica do mesmo nome até a

estação Villa Hayes - Asunción. O objetivo é melhorar a qualidade do serviço e a confiabilidade do fornecimento, corrigindo a baixa tensão do sistema que abastece a cidade de Asunción. A ideia é reduzir as elevadas perdas técnicas de transmissão que alcançam 10% durante as horas de ponta. As linhas de transmissão estão atualmente operando a mais de 85% de sua capacidade e os transformadores da interconexão com Itaipu estarão operando no limite no ano de 2011. Por sua parte, a localização da segunda linha de interconexão vai de Yacyretá (Ayolas) até a estação de Villa Hayes - Asunción e com extensão até a estação de Carayao. Como no caso anterior, o objetivo do projeto é melhorar a qualidade do serviço e a confiabilidade do fornecimento, corrigindo a baixa tensão do sistema. Isto permitirá reduzir as elevadas perdas técnicas de transmissão que alcançam 10% durante as horas de ponta. As linhas de transmissão estão atualmente operando a mais de 70% de sua capacidade e os transformadores são utilizados quase ao limite de sua potência. Estes projetos, que estarão interligados entre si, melhorarão substancialmente a segurança energética no Paraguai e permitirão a troca de energia com a Argentina através da interconexão em 220 KV existente entre as localidades de Clorinda (Argentina) e Gurambaré (Paraguai).

Os projetos individuais atendem aos dois primeiros critérios, pois estão em plena execução, com estudos completos que permitiram iniciar a implantação das duas linhas de transmissão. O projeto estruturado atende ao terceiro critério, pois conta com a capacidade de apoiar redes de abrangência regional. Finalmente, foram apontadas ações complementares requeridas em matéria regulatória para facilitar a troca comercial de energia entre a Argentina e o Paraguai.

■ EIXO DO ESCUDO GUIANÊS (BRASIL, GUIANA, SURINAME E VENEZUELA)

Abrange a Região Oriental da Venezuela (os Estados de Anzoátegui, Bolívar, Delta Amacuro, Distrito Capital, Nueva Esparta, Guárico, Miranda, Monagas, Sucre e Vargas), o arco norte do Brasil (os Estados de Amapá, Roraima, Amazonas e Pará) e a totalidade dos territórios de Guiana e Suriname. A área de influência definida para o Eixo do Escudo Guianês alcança uma área de 4.002.555 km², equivalente a 40,80% da soma da área total dos países que integram o EID.

Calcula-se, para o ano 2008, uma população total aproximada de 24.488.563 habitantes para a área deste Eixo, representando 11,19% da soma da população total dos países que integram o EID. Além disso, a área de influência do EID tem uma densidade habitacional média de 6,12 habitantes/km². Este índice varia no EID de um máximo de 4.830,14 habitantes/km² para a região do Distrito Capital venezuelano, a um mínimo de 1,84 habitantes/km² correspondente ao território do Estado de Roraima do Brasil. A região tem uma das densidades populacionais mais baixas dos Eixos de Integração e Desenvolvimento definidos na Iniciativa IIRSA.

Dos quatro grupos de projetos que compõem o Eixo do Escudo Guianês, três têm projetos na Agenda: i) G2 - Interconexão Brasil - Guiana; ii) G3 - Interconexão Venezuela (Cidade Guiana) - Guiana (Georgetown) - Suriname (Paramaribo); e iii) G4 - Interconexão Guiana - Suriname - Guiana Francesa - Brasil.

No quadro 14 podem se ver os 4 projetos individuais que integram os 3 projetos estruturados da API no Eixo do Escudo Guianês. Os investimentos envolvidos ascendem a US\$ 1,0308 bilhão. Os projetos visam à otimização das conexões rodoviárias entre Caracas e Manaus; à pavimentação dos trechos faltantes na conexão principal entre Brasil e Guiana; ao melhoramento das rodovias de conexão entre Cidade Guiana (Venezuela) - Georgetown (Guiana) e Apura - Zanderij - Paramaribo (Suriname); e, finalmente, à construção da ponte que une Guiana e Suriname sobre o Rio Corentine. Os três projetos envolvidos atendem aos critérios de seleção estabelecidos e seus objetivos estão significativamente alinhados com as funções estratégicas dos grupos de projetos do Eixo incluídos na API (ver Quadros 14 e 15).

MAPA 5: PROJETOS DA API NO EIXO DO ESCUDO GUIANÊS



RECUPERAÇÃO
DA RODOVIA
CARACAS - MANAUS

RODOVIA BOA VISTA - BONFIM -
LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN

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

QUADRO 14: PROJETOS DA API NO EIXO DO ESCUDO GUIANÊS

EID	NOME PROJETO API	PAÍSES	VALOR API (Milhões)	CÓDIGO BD	NOME DOS PROJETOS INDIVIDUAIS	PAÍSES DO PROJETO	GP	FASE DO PROJETO	VALOR	PERFIL	PRÉ-EXECUÇÃO		LICENCIAMENTO AMBIENTAL		EXECUÇÃO	
											INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)
GUI	RECUPERAÇÃO DA RODOVIA CARACAS - MANAUS	BRASIL / VENEZUELA	US\$ 480.0	GUY01	RECUPERAÇÃO DA RODOVIA CARACAS - MANAUS	BR - VE	G1	EXECUÇÃO	US\$ 480.000.000						2009	2015
GUI	RODOVIA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	BRASIL / GUIANA	US\$ 250.0	GUY09	RODOVIA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	BR - GU	G2	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 250.000.000	N / D						
GUI	RODOVIAS DE CONEXÃO ENTRE VENEZUELA (CIDADE GUIANA) - GUIANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUINDO A CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO CORENTINE	GUIANA/ SURINAME/ VENEZUELA	US\$ 300.8	GUY18	RODOVIAS DE CONEXÃO ENTRE VENEZUELA (CIDADE GUIANA) - GUIANA (GEORGETOWN) - SURINAME (APURA - ZANDERIJ - PARAMARIBO)	GU - SU - VE	G3	EXECUÇÃO	US\$ 300.800.000		2009	2011			2011	2016
				GUY24	CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO CORENTINE	GU - SU	G3	PERFIL	US\$ 0		2010	2012	2012	2012	2012	2014
TOTAL									US\$ 1.030.800.00							

N / D: as informações pertinentes ao cronograma de execução não estavam disponíveis no momento do encerramento deste documento.

QUADRO 15: PROJETOS DA API NO EIXO DO ESCUDO GUIANÊS, SEGUNDO FASE DE EXECUÇÃO
(em milhões de US\$)

FASE DO PROJETO	# PROJETOS	VALOR	% INVESTIMENTO
PERFIL	1	0,0	0,0%
PRÉ-EXECUÇÃO	1	250,0	24,3%
EXECUÇÃO	2	780,8	75,7%
TOTAL	4	1.030,8	100,0%

○ *Recuperação da Rodovia Caracas - Manaus (BR - VE)*

Originalmente, a Rodovia Caracas - Manaus foi um projeto de pavimentação de uma via de 970 km de longitude entre a cidade de Manaus, no Brasil, e a fronteira com a Venezuela. Este projeto foi o projeto âncora do Grupo 1 do Eixo do Escudo Guianês, e permitia uma conexão de um corredor de 1.800 km entre a cidade de Manaus e os portos venezuelanos no Atlântico, principalmente Porto Ordaz. A Rodovia Caracas - Manaus une os estados brasileiros de Roraima e Amazonas com o Mar Caribe. No Brasil, a rodovia tem o nome BR-174, e une os Municípios de Pacaraima (Brasil) e Santa Elena de Uairén (Venezuela). Na Venezuela, a via é chamada de Troncal 10. Atualmente, a rodovia tem sinais de deterioração e vários trechos críticos do lado brasileiro que estão dificultando o comércio. Do lado venezuelano precisa de manutenção permanente. Esta conexão é extremamente importante para a integração regional; nos dois primeiros anos após sua inauguração, gerou um fluxo adicional de comércio que ultrapassou em valor o montante total do investimento realizado em infraestrutura (US\$ 168 milhões). O projeto de recuperação está atualmente em execução e é de relevância para sustentar e promover o desenvolvimento socioeconômico dos estados do Amazonas e Roraima (Brasil) e sua integração com os estados do oriente venezuelano.

O projeto pertence ao Portfólio do COSIPLAN e é consignado no Plano Plurianual 2008-2011 do Brasil, atendendo ao primeiro critério. Além disso, conta com estudos de viabilidade técnica e está em fase de pré-execução, atendendo também ao segundo critério. Há informações suficientes sobre a rede de conectividade de abrangência regional articulada pelo projeto, atendendo, assim, ao terceiro critério. Finalmente, nas informações disponíveis se menciona a necessidade de ações complementares nos temas ambientais e logísticos.

○ *Rodovia Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden - Georgetown (BR - GU)*

Este projeto une a cidade de Boa Vista com a capital de Guiana (Georgetown). O trecho brasileiro que vai de Boa Vista até a fronteira com Guiana está em boas condições. Do lado de Guiana, há dois trechos diferenciados; o primeiro é Georgetown - Linden (15 km) que está pavimentado e em boas condições; o segundo é Lethem - Linden (438 km), uma estrada não pavimentada com baixas especificações e que conta com uma ponte de madeira e um cruzamento de ferry sobre o Rio Kurupukari. Os objetivos do projeto são: i) melhorar o transporte entre Guiana e Brasil para promover o comércio e o intercâmbio cultural entre os países; ii) promover o desenvolvimento econômico do estado de Roraima e de Guiana, facilitando a exportação de bens para América do Norte, América Central e o Caribe através dos serviços portuários localizados em Guiana; e iii) criar um corredor norte - sul de transporte que permita a integração do noroeste brasileiro com a capital de Guiana. O projeto seria constituído na conexão norte - sul mais importante de Guiana e geraria sinergias com os esforços de implantação de conexões leste - oeste entre a Venezuela, Guiana e Suriname.

Com relação ao primeiro critério, o trecho Linden - Lethem é um projeto prioritário da Estratégia Nacional de Desenvolvimento do Governo de Guiana. Como resultado de acordos bilaterais entre o Brasil e a Guiana, nos anos 1989 e 2000 foram realizados dois estudos de viabilidade, enquanto que, na atualidade, foi realizado um estudo de viabilidade para o trecho Linden - Lethem, atendendo, assim, ao segundo critério. No que diz respeito ao terceiro critério, aponta-se que a execução do trecho Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden contribuirá com a conectividade entre o Brasil e a Guiana. Com relação ao quarto critério, são necessárias ações complementares relacionadas com a preservação do meio ambiente e o desenvolvimento de ações para a integração produtiva e de logística.

- *Rodovias de Conexão entre Venezuela (cidade Guiana) - Guiana (Georgetown) - Suriname (South Drain - Apura - Zanderij - Moengo - Albina), incluindo a construção da Ponte sobre o Rio Corentine (GU - SU - VE)*

Este projeto é composto por dois projetos individuais complementares que permitirão configurar um corredor rodoviário de integração no eixo litorâneo, da Cidade de Guiana, na Venezuela, até Paramaribo, em Suriname. O projeto permitirá a vinculação dos mercados da região oriental da Venezuela com os das Repúblicas de Guiana e Suriname, e poderá articular com o Estado do Amapá através da Guiana Francesa. Adicionalmente, essas regiões teriam acesso ao mercado venezuelano através do sistema rodoviário existente nesse país e, por extensão, aos mercados andinos. Além disso, permitirá a interconexão com a área de influência do projeto no Brasil (Estado de Roraima e Zona Franca de Manaus), utilizando o corredor rodoviário existente Manaus - Boa Vista - Santa Elena de Uairén - Porto Ordaz. Os projetos são: i) a construção de uma rodovia asfaltada de San Martín de Turumbán, situada no Estado de Bolívar na Venezuela, até Paramaribo, passando por Linden e Georgetown; e ii) a construção de uma ponte sobre o Rio Corentine. Não existe atualmente uma conexão terrestre pelo eixo litorâneo entre a Venezuela e Guiana, e o comércio internacional entre Guiana e Suriname é realizado através de um ferry que constitui um gargalo para o transporte de mercadorias de longa distância.

Com relação ao primeiro critério, ambos os projetos individuais fazem parte do Portfólio do COSIPLAN. Apesar disso, só seria incluído no Novo Plano Multianual 2012-2016 que será apresentado junto ao Parlamento de Suriname em outubro de 2011. Com relação ao segundo critério, diferentes estudos foram realizados e, atualmente, a ponte está em fase de perfil e várias seções da conexão rodoviária estão em execução, ou estão prontas a iniciarem os estudos de pré-viabilidade. Com relação ao terceiro critério, caso a sua execução se concretize, este projeto teria um enorme impacto na integração regional e geraria sinergias no desenvolvimento fronteiriço. Finalmente, com referência ao quarto critério, não há avanços sobre ações complementares identificadas.

■ **EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ (ARGENTINA, BOLÍVIA, BRASIL, PARAGUAI E URUGUAI)**

O Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná abrange grande parte da bacia dos Rios Paraguai, Paraná, Uruguai e Tietê. Os três primeiros têm uma clara orientação norte - sul e fazem parte das fronteiras entre Brasil - Bolívia, Brasil - Paraguai, Paraguai - Argentina, Argentina - Brasil e Uruguai - Argentina. O Rio Tietê, que se desenvolve no Estado de São Paulo, no Brasil, tem uma orientação leste - oeste e desemboca no lago formado pela barragem Jupia e o Rio Paraná.

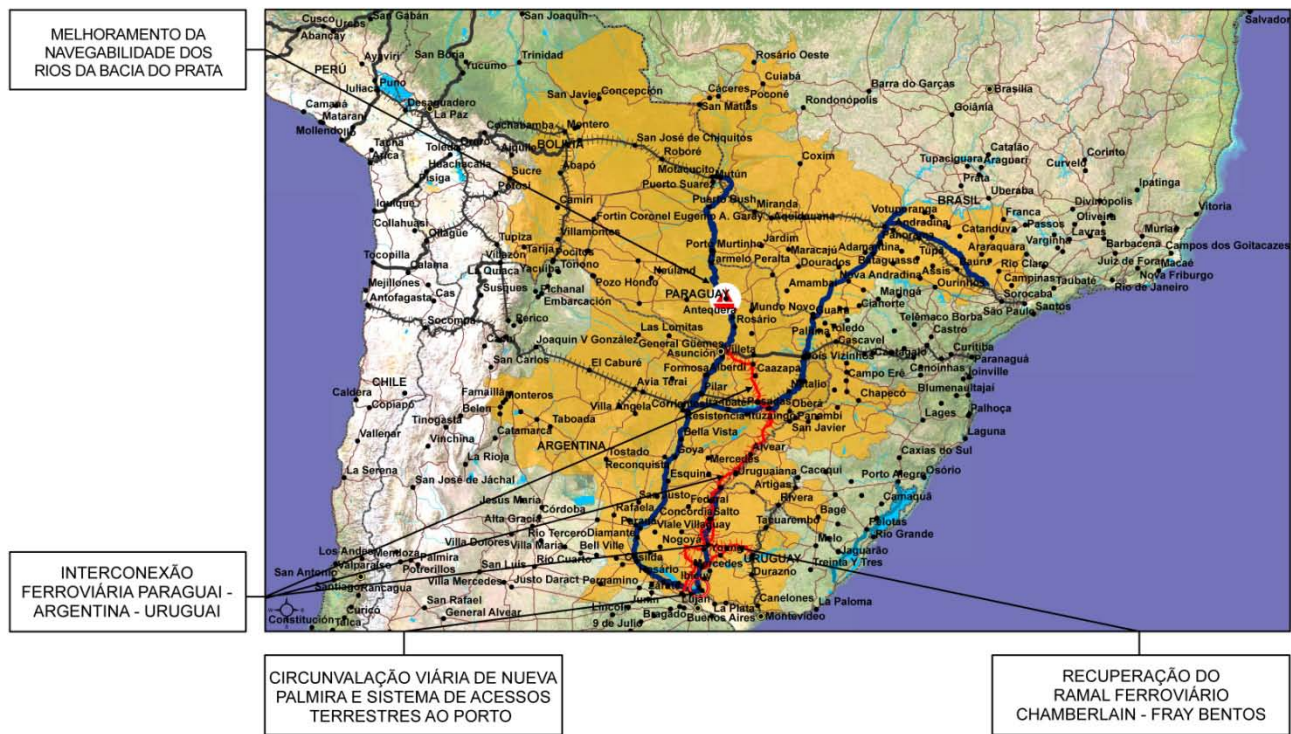
A área de influência do Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná é intersetada por diferentes corredores transversais (rodoviários e ferroviários) que a vinculam com os Eixos Interoceânico Central, de Capricórnio e MERCOSUL-Chile. O território definido para o Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná alcança uma área de 3.837.593 km², representando 29,57% da soma da área total dos países que integram o EID.

Calcula-se, para o ano 2008, uma população total aproximada de 73.213.987 habitantes para a área de influência definida para o Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná, representando 29,41% da soma da população total dos países que integram o EID. Além disso, a área de influência do Eixo tem uma densidade habitacional média de 19,08 habitantes/km². Este índice varia no EID de um máximo de 451,89 habitantes/km² para a área de influência do Estado de São Paulo, no Brasil, a um mínimo de 0,67 habitantes/km² correspondente à Região Ocidental da República do Paraguai.

Os cinco grupos de projetos que compõem o Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná têm projetos na Agenda: i) G1 - Rio Paraguai, Asunción - Corumbá; ii) G2 - Tietê - Paraná (Itaipu); iii) G3 - Rios Paraguai - Paraná, Asunción - Delta do Paraná; iv) G4 - Rio Paraná, Itaipu - Confluência; e v) G5 - Rio Uruguai.

No quadro 16 podem se ver os 15 projetos individuais que integram os 4 projetos estruturados da API no Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná. Os investimentos envolvidos ascendem a US\$ 1,2308 bilhão. A maioria dos projetos é orientada a melhorar a navegabilidade da Bacia do Prata, favorecendo a Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. Os outros projetos visam a completar as conexões ferroviárias entre Paraguai, Uruguai e Argentina e a reabilitar duas conexões no Uruguai, que se articulam com a hidrovia. Os projetos envolvidos atendem aos critérios de seleção estabelecidos e seus objetivos estão alinhados com as funções estratégicas dos grupos de projetos do Eixo incluídos na API (ver Quadros 16 e 17).

MAPA 6: PROJETOS DA API NO EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ



QUADRO 16: PROJETOS DA API NO EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

EID	NOME PROJETO API	PAÍSES	VALOR API (Milhões)	CÓDIGO BD	NOME DOS PROJETOS INDIVIDUAIS	PAÍSES DO PROJETO	GP	FASE DO PROJETO	VALOR	PERFIL	PRÉ-EXECUÇÃO		LICENCIAMENTO AMBIENTAL		EXECUÇÃO	
											INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)
HPP	MELHORAMENTO DA NAVEGABILIDADE DOS RIOS DA BACIA DO PRATA	ARGENTINA / BOLÍVIA/ BRASIL/ PARAGUAI/ URUGUAI	US\$ 854.8	HPP07	MELHORIA DA NAVEGABILIDADE DO RIO PARAGUAI ENTRE APA E CORUMBÁ	BO - BR - PA	G1	PERFIL	US\$ 4.300.000		2012	2013	2012	2013	2013	2014
				HPP09	MELHORIA DA NAVEGABILIDADE DO RIO PARAGUAI (ASUNCIÓN - APA)	PA	G1	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 40.000.000	N / D						
				HPP19	MELHORIA DA NAVEGABILIDADE DO RIO TIETÊ	BR	G2	EXECUÇÃO	US\$ 550.000.000		2011	2014	2011	2014	2012	2015
				HPP42	PROJETO BINACIONAL MELHORIA DA NAVEGABILIDADE DOS RIOS PARANÁ E PARAGUAI DE SANTA FÉ A ASUNCIÓN	AR - PA	G3	EXECUÇÃO	US\$ 30.000.000						2011	2015
				HPP44	APROFUNDAMENTO DO CALADO DO RIO PARANÁ DE SANTA FÉ ATÉ DESEMBOCADURA NO RIO DA PRATA	AR	G3	EXECUÇÃO	US\$ 11.000.000						2011	2015
				HPP72	PROJETO BINACIONAL MELHORIA DA NAVEGABILIDADE NO ALTO PARANÁ	AR - PA	G4	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 0		2010	2011			2011	2016
				HPP88	PROJETO BINACIONAL MELHORIA DA NAVEGABILIDADE NO RIO URUGUAI	AR - UR	G5	EXECUÇÃO	US\$ 40.000.000		2011	2012	2012	2012	2013	2014
				HPP106	SISTEMA DE PREVISÃO DE NÍVEIS NO RIO PARAGUAI (APA - ASUNCIÓN)	BO - BR - PA	G1	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 0		2008	2008			2008	2010
				HPP108	MELHORIA DA NAVEGABILIDADE DO RIO ALTO PARANÁ (A MONTANTE SALTOS DO GUAIRÁ)	BR	G2	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 70.000.000		2012	2013	2012	2013	2013	2014
				HPP122	RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO CANAL TAMENGO	BO	G1	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 10.500.000	2011	2012	2013	2012	2012	2013	2014
HPP	INTERCONEXÃO FERROVIÁRIA PARAGUAI - ARGENTINA - URUGUAI	ARGENTINA / PARAGUAI / URUGUAI	US\$ 268.0	HPP65	RECUPERAÇÃO E MELHORIA DO TRECHO NO URUGUAI DA INTERCONEXÃO FERROVIÁRIA PARAGUAI - ARGENTINA - URUGUAI	AR - PA - UR	G3	PERFIL	US\$ 102.000.000	2011	2011	2012			2013	2015
				HPP82	RECUPERAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO ZÁRATE - POSADAS	AR	G5	PERFIL	US\$ 0	2011	2011	2012			2013	2015
				HPP103	CONSTRUÇÃO E RECUPERAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO ASUNCIÓN - POSADAS	AR - PA	G3	PERFIL	US\$ 166.000.000	2010	2011	2011			2012	2015
HPP	RECUPERAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	URUGUAI	US\$ 100.0	HPP120	RECUPERAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	UR	G5	PERFIL	US\$ 100.000.000	2011	2011	2012			2013	2015
HPP	CIRCUNVALAÇÃO VIÁRIA DE NUEVA PALMIRA E SISTEMA DE ACESSOS TERRESTRES AO PORTO	URUGUAI	US\$ 8.0	HPP97	CIRCUNVALAÇÃO VIÁRIA DE NUEVA PALMIRA E SISTEMA DE ACESSOS TERRESTRES AO PORTO	UR	G5	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 8.000.000		2010	2011	2011	2012	2012	2014
TOTAL									US\$ 1.230.800.000							

N / D: as informações pertinentes ao cronograma de execução não estavam disponíveis no momento do encerramento deste documento.

QUADRO 17: PROJETOS DA API NO EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI - PARANÁ, SEGUNDO FASE DE EXECUÇÃO
(em milhões de US\$)

FASE DO PROJETO	# PROJETOS	VALOR	% INVESTIMENTO
PERFIL	5	372,3	30,2%
PRÉ-EXECUÇÃO	6	128,5	10,4%
EXECUÇÃO	4	730,0	59,3%
TOTAL	15	1.230,8	100,0%

○ *Melhoramento da navegabilidade dos rios da Bacia do Prata (AR - BO - BR - PA - UR)*

Este projeto estruturado é constituído por dez projetos individuais, todos eles relacionados a temas de navegabilidade na área de influência da Bacia do Prata. Dois dos projetos individuais envolvem a Bolívia, o Brasil e o Paraguai: i) Melhoria da Navegabilidade do Rio Paraguai entre Apa e Corumbá; e ii) Sistema de previsão de níveis no rio Paraguai (Apa - Asunción). Outros dois projetos incluem a Argentina e o Paraguai: i) Projeto Binacional de Melhoria da Navegabilidade dos Rios Paraná e Paraguai de Santa Fe até Asunción; e ii) Projeto Binacional de Melhoria da Hidrovia do Alto Paraná. Dois projetos estão integralmente em território brasileiro: i) Melhoria da Navegabilidade do Rio Tietê; e ii) Melhoria da Navegabilidade do Rio Alto Paraná (A Montante Saltos do Guairá). Um projeto está localizado exclusivamente no Paraguai (Melhoria da Navegabilidade do Rio Paraguai no trecho Asunción - Apa); outro está localizado só na Argentina (Aprofundamento do Calado do Rio Paraná de Santa Fe até a desembocadura do Rio da Prata); e só um projeto está localizado integralmente em território boliviano (Recuperação e Manutenção do Canal Tamengo). Este projeto estruturado é importante devido a que as melhorias na navegabilidade das vias fluviais resultarão em significativas reduções do custo do transporte de fluxos de trânsito interno entre regiões, bem como para os trânsitos extrarregionais. Isto gerará maior competitividade dos produtos regionais, especialmente para os daquelas áreas mais afastadas dos portos marítimos.

Quanto ao primeiro critério, os projetos individuais fazem parte do Portfólio do COSIPLAN e são mencionados em declarações presidenciais e de Ministros dos respectivos países. O projeto relacionado com o Canal Tamengo faz parte do Plano Nacional de Desenvolvimento e da Matriz Programática de Programas e Projetos do Setor Transporte da Bolívia. Por sua vez, há acordos entre os países nos quais se reflete a importância das intervenções formuladas (Comissão Administradora do Rio Uruguai e o Tratado da Bacia do Prata). Por sua parte, no PAC do Brasil estão incluídas várias obras associadas aos rios Paraguai, Paraná e Tietê. No que tange ao segundo critério, os países estão avançando na elaboração de estudos nas respectivas bacias dos rios envolvidos, tal como é assinalado na ficha pertinente. O projeto consolida redes de conectividade de abrangência regional e gera sinergias transfronteiriças, atendendo, portanto, ao terceiro critério. Com relação ao quarto critério, o projeto precisa de ações complementares para a preservação do meio ambiente e o aproveitamento das oportunidades geradas para o desenvolvimento produtivo e logístico.

○ *Interconexão Ferroviária Paraguai - Argentina - Uruguai (AR - PA - UR)*

Este projeto estruturado é composto por três projetos individuais: i) Recuperação e Melhoria do Corredor Ferroviário Asunción - Montevidéu; ii) Recuperação do Ramal Ferroviário Zárate - Posadas; e iii) Construção e Recuperação da Estrada de Ferro Asunción - Posadas. O primeiro projeto visa à reconstrução de 380 km situados entre a cidade de Asunción e o Porto de Montevidéu, passando por território argentino. O

segundo tem por objetivo a melhoria da infraestrutura de vias com o fim de reduzir tempos de viagem, otimizando os tempos de deslocamento de caminhões de carga ao longo dos 1.020 km existentes entre Zárate e Posadas. O terceiro projeto visa ao melhoramento das condições operacionais nas conexões internacionais que acabam e se iniciam em Posadas e se articulam tanto com o Paraguai em Encarnación quanto com os diversos portos da Bacia do Prata. Este projeto estruturado será de alto impacto na integração física entre o Paraguai, a Argentina e o Uruguai, consolidando o desenvolvimento econômico e social sustentável em toda a área de influência das intervenções.

Quanto ao primeiro critério, os projetos individuais que conformam este projeto de integração fazem parte do Portfólio do COSIPLAN e estão incorporados nos Planos Nacionais respectivos em cada um dos países envolvidos, bem como nas declarações de cúpulas presidenciais e ministeriais. No que tange ao segundo critério, será realizado um estudo técnico para a reativação e melhoria dos trechos nos três países envolvidos, o que vai permitir a conectividade, diminuindo custos de transação e melhorando a qualidade de vida dos habitantes da região. Com relação ao terceiro critério, o projeto consolida redes de abrangência regional e é um elemento de conectividade para a integração. Finalmente, quanto ao quarto critério, por se tratar de trechos internacionais, contar com programas de ações complementares se torna necessário, especialmente no relativo a passos de fronteira e normativas em comum.

○ *Recuperação do Ramal Ferroviário Chamberlain - Fray Bentos (UR)*

A seção ferroviária que será objeto de intervenção une a cidade de Chamberlain, localizada no Departamento de Tacuarembó, com a cidade de Fray Bentos, no Departamento de Rio Negro. A longitude do trecho é de 263 km que fazem parte da rede ferroviária ativa do Uruguai. A deterioração das condições da estrada de ferro não permite o aproveitamento adequado das cargas localizadas na área de influência do projeto. O objetivo é reabilitar o ramal mencionado por ele ser prioritário e estratégico, pois na cidade de Fray Bentos há um dos produtos mais importantes que deve ser captado pela estrada de ferro e que demanda de forma crescente matérias-primas para a produção (celulose).

Quanto ao atendimento ao primeiro critério, o projeto faz parte do Portfólio do COSIPLAN e é prioridade para o governo uruguaio. Os estudos de viabilidade foram realizados no ano de 2008, portanto, o projeto atende ao segundo critério. A razão pela qual o projeto favorece as redes de abrangência regional é assinalada de forma geral, atendendo ao terceiro critério. No que tange ao quarto critério, assinala-se que não há necessidade de ações complementares.

○ *Circunvalação Viária de Nueva palmira e Sistema de Acessos Terrestres ao Porto (UR)*

Nueva Palmira está estrategicamente localizada sobre o Rio Uruguai e em frente à desembocadura do Rio Paraná. Limita ao norte com a cidade de Dolores e ao sul com a cidade de Carmelo. Está situada a 22 km de Carmelo e, para o leste, a 280 km de Montevideú. Atualmente, por causa da ausência de um acesso adequado, o transporte pesado atravessa a cidade para o porto de Nueva Palmira, provocando problemas no casco urbano e dificuldades nas operações de comércio exterior. O projeto consiste em um by-pass ou circunvalação viária que permita evitar que o transporte pesado que vai para o porto passe pela cidade. Assim, o projeto supõe uma conexão direta para o transporte de carga do porto para as Rodovias 21 e 12. A Rodovia 21 liga o porto com o norte da cidade e a Rodovia 12 permite o acesso da região leste da cidade à

Região Metropolitana do país. O projeto é importante, pois ele consolida uma ampla rede produtiva e se enlaça regionalmente com a área de influência da Hidrovia Paraguai-Paraná.

O projeto integra o Portfólio do COSIPLAN e foi alocado em nível de orçamento, atendendo, portanto, ao primeiro critério. Com relação ao segundo critério, aponta-se que, embora o estudo de viabilidade não exista, este é considerado no orçamento quinquenal. Por sua parte, o projeto gera redes de conectividade com abrangência regional ao se enlaçar com a área de influência da Hidrovia Paraguai-Paraná, atendendo, assim, ao terceiro critério. Finalmente, o projeto atende ao quarto critério, pois é fundamentada a necessidade de ações complementares, como programas relacionados com logística, passos de fronteira e aspectos normativos e regulatórios.

■ EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL (BOLÍVIA, BRASIL, CHILE, PARAGUAI E PERU)

O território do Eixo Interoceânico Central abrange os departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno e Tacna, no Peru; as Regiões XV, I (Arica e Parinacota e Tarapacá, respectivamente) e a Província Loa da II Região Antofagasta, no Chile; os departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, Chuquisaca e Santa Cruz, na Bolívia; a República do Paraguai; e os estados brasileiros do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná. A área de influência definida para o Eixo Interoceânico Central alcança uma superfície de 3.461.461 km², equivalente a 28,70% da soma da superfície total dos cinco países que integram o EID.

Calcula-se, para o ano 2008, uma população total aproximada de 92.594.587 habitantes para a área deste Eixo, representando 36,83% da soma da população total dos cinco países que integram o EID. Além disso, a área do EID tem uma densidade habitacional média de 26,75 habitantes/km². Este índice varia de um máximo de 363,25 habitantes/km² para o estado do Rio de Janeiro, a um mínimo de 2,01 habitantes/km² correspondente ao departamento de Beni na Bolívia.

Dos cinco grupos de projetos que compõem o Eixo Interoceânico Central, quatro integram a Agenda: i) G1 - Conexão Chile - Bolívia - Paraguai - Brasil; ii) G2 - Otimização do Corredor Corumbá - São Paulo - Santos - Rio de Janeiro; iii) G3 - Conexão Santa Cruz - Porto Suárez - Corumbá; e iv) G5 - Conexões do Eixo ao Pacífico: Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz.

No quadro 18 podem se ver os 7 projetos individuais que integram os 4 projetos estruturados da API no Eixo Interoceânico Central. O valor dos investimentos envolvidos ascende a US\$ 411,7 milhões. Os projetos visam ao melhoramento das conexões rodoviárias, ferroviárias e aéreas entre Bolívia, Brasil, Paraguai e Peru, tendo a Bolívia como eixo das articulações. Quatro dos projetos individuais foram reunidos visando melhorar a conectividade rodoviária no EID entre o Brasil e a Bolívia no projeto estruturado "Melhoria da Conectividade Rodoviária no Eixo Interoceânico Central". Os outros projetos da API neste Eixo visam à ampliação da capacidade de movimentação de cargas no Aeroporto de Viru Viru; à otimização do Passo de Fronteira Infante Rivarola - Cañada - Oruro entre a Bolívia e o Paraguai; e à implantação de um corredor ferroviário bioceânico central na Bolívia (ver Quadros 18 e 19).

MAPA 7: PROJETOS DA API NO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL

MELHORAMENTO DA CONECTIVIDADE VIÁRIA NO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL

CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO CENTRAL (TRECHO BOLIVIANO)



PASSO DE FRONTEIRA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA OROURO

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

QUADRO 18: PROJETOS DA API NO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL

EID	NOME PROJETO API	PAÍSES	VALOR API (Milhões)	CÓDIGO BD	NOME DOS PROJETOS INDIVIDUAIS	PAÍSES DO PROJETO	GP	FASE DO PROJETO	VALOR	PERFIL	PRÉ-EXECUÇÃO		LICENCIAMENTO AMBIENTAL		EXECUÇÃO	
											INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)
IOIC	AEROPORTO DISTRIBUIDOR DE CARGA E PASSAGEIROS PARA AMÉRICA DO SUL (HUB AEROPORTO INTERNACIONAL VIRU-VIRU, SANTA CRUZ)	BOLÍVIA	US\$ 20.0	IOIC78	AEROPORTO DISTRIBUIDOR DE CARGA E PASSAGEIROS PARA AMÉRICA DO SUL (HUB AEROPORTO INTERNACIONAL VIRU-VIRU, SANTA CRUZ)	BO	G3	PERFIL	US\$ 20.000.000	2012	2013	2013	2013	2013	2013	2017
IOIC	MELHORIA DA CONECTIVIDADE VIÁRIA NO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL	BOLÍVIA/ BRASIL	US\$ 383.0	IOIC80	FAIXA DUPLA LA PAZ - SANTA CRUZ	BO	G5	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 269.000.000	2011	2011	2014	2011	2012	2014	2016
				IOIC14	CIRCUNVALAÇÃO VIÁRIA DE CAMPO GRANDE	BR	G2	EXECUÇÃO	US\$ 15.000.000				2009	2011	2011	2012
				IOIC25	ÁREA DE CONTROLE INTEGRADO PORTO SUÁREZ - CORUMBÁ	BO - BR	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 2.000.000	2012	2012	2012	2013	2013	2013	2014
				IOIC32	RODOVIA TOLEDO - PISIGA	BO	G5	EXECUÇÃO	US\$ 97.000.000		2011	2011	2011	2011	2011	2013
IOIC	PASSO DE FRONTEIRA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BOLÍVIA/ PARAGUAI	US\$ 2.0	IOIC09	PASSO DE FRONTEIRA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	BO - PA	G1	EXECUÇÃO	US\$ 2.000.000	2011	2012	2012			2013	2013
IOIC	CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO CENTRAL (TRECHO BOLIVIANO)	BOLÍVIA	US\$ 6.7	IOIC81	CORREDOR FERROVIÁRIO BIOCEÂNICO CENTRAL	BO	G5	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 67.00.000	2011	2012	2013	2013	2013	2014	2018
TOTAL									US\$ 411.700.000							

QUADRO 19: PROJETOS DA API NO EIXO INTEROCEÂNICO CENTRAL, SEGUNDO FASE DE EXECUÇÃO
(em milhões de US\$)

FASE DO PROJETO	# PROJETOS	VALOR	% INVESTIMENTO
PERFIL	1	20,0	4,9%
PRÉ-EXECUÇÃO	3	277,7	67,5%
EXECUÇÃO	3	114,0	27,7%
TOTAL	7	411,7	100,0%

- *Aeroporto distribuidor de carga e passageiros para América do Sul (Hub aeroporto internacional Viru Viru, Santa Cruz) (BO)*

O aeroporto de Viru Viru está localizado na cidade de Santa Cruz de la Sierra. Esta cidade faz limite, ao norte, com o departamento de Beni e o Brasil; ao sul, com o departamento de Chuquisaca e o Paraguai; ao leste, com o Brasil; e, ao oeste, com os departamentos de Beni, Cochabamba e Chuquisaca. O aeroporto está situado perto do centro geográfico da América do sul; por isso, espera-se que sirva de ponto de interconexão aérea e que se constitua em um aeroporto distribuidor de cargas e passageiros em todo o Eixo Interoceânico Central. O aeroporto tem uma altitude próxima ao nível do mar, porquanto os aviões poderão operar com toda sua capacidade de carga. O crescente comércio de carga aérea justifica a expansão do aeroporto. O projeto supõe a adequação e construção de nova infraestrutura para a armazenagem e controle da carga, hangares, ampliação da plataforma de carga, entre outros. As companhias aéreas de outros continentes poderão operar para este aeroporto, de onde passageiros e carga seriam distribuídos para os outros países, com menor percurso e tempo. Isto permitirá menores custos operacionais e, portanto, menores fretes e passagens. O objetivo, então, é estabelecer um centro aéreo de distribuição regional de carga e passageiros (nacional e internacional), que permita um manejo adequado, eficiente e seguro da carga como elemento de desenvolvimento econômico local e regional. O projeto é importante, pois ele permitirá promover as exportações de produtos agroindustriais de sua área de influência e gerará um aumento das importações de insumos.

Com relação ao atendimento ao primeiro critério, o projeto integra o Portfólio do COSIPLAN e é priorizado no Plano de Desenvolvimento da Bolívia. O projeto tem um Plano Mestre que foi atualizado no ano 2005 e está em fase de perfil na ficha de projetos. Quanto ao segundo critério, o estudo de viabilidade foi orçado e o financiamento está sendo gerido. Existe uma adequada sustentação e informações que assinalam que o projeto fortalece a conectividade com abrangência regional, atendendo, então, ao terceiro critério. Finalmente, são assinaladas e arroladas ações complementares, portanto, o projeto atende ao quarto critério.

- *Melhoria da Conectividade Viária no Eixo Interoceânico Central (BO - BR)*

Este projeto estruturado é composto por quatro projetos individuais situados no Eixo Interoceânico Central e com vocação de facilitar o comércio de longa distância. Os projetos são três desenvolvimentos rodoviários e um passo de fronteira entre a Bolívia e o Brasil. Os projetos rodoviários são: i) Faixa Dupla La Paz - Santa Cruz; ii) Circunvalação viária de Corumbá; e iii) Rodovia Toledo - Pisiga. O quarto projeto é o Passo de Fronteira Porto Suárez - Corumbá. O projeto da Faixa Dupla entre La Paz e Santa Cruz faz parte de

um corredor que ligará os departamentos de La Paz, Oruro, Cochabamba e Santa Cruz com rodovias pavimentadas de categoria 1 e de faixa dupla. Esta solução de infraestrutura facilitará o comércio e reduzirá os acidentes. Este corredor se conecta para o oeste com o Peru e o Chile, e para o leste com o Brasil, na localidade de Porto Quijarro. Este último porto é um ponto de interconexão com a Hidrovia Paraguai-Paraná através do Canal Tamengo, permitindo a conexão com o Uruguai e o Paraguai. Por sua parte, a Rodovia Toledo - Pisiga procura complementar a articulação da Bolívia com o Porto de Iquique, no Chile, e, adicionalmente, contribuiria para o melhoramento da competitividade de importantes regiões mineiras na Bolívia. A Circunvalação Viária de Corumbá visa ao melhoramento da fluência e da segurança do trânsito de veículos pesados e leves de longa distância que geram congestionamento na cidade de Corumbá. Finalmente, o Passo de Fronteira Corumbá - Porto Suárez precisa de melhorias na infraestrutura e da compatibilização dos sistemas de transporte. A implantação em simultâneo destes projetos individuais é muito importante, pois o melhoramento da conectividade do Eixo Interoceânico Central afeta 98% do comércio bilateral entre o Brasil e a Bolívia.

Quanto ao primeiro critério, os quatro projetos individuais que compõem este projeto estruturado pertencem ao Portfólio do COSIPLAN. Os projetos da Bolívia estão em seu Plano Nacional de Desenvolvimento e contam com Planos de investimentos, incluindo a projeção dos recursos financeiros disponíveis para sua execução e sua harmonização com os planos. O projeto Circunvalação Viária de Campo Grande integra a primeira fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-1) do Brasil e tem recursos alocados para o ano 2011. Quanto ao segundo critério, todos os trechos da Faixa Dupla La Paz - Santa Cruz têm financiamento alocado e a maioria está em construção. A Área de Controle Integrado Porto Suárez - Corumbá, que será localizada em território brasileiro, requer de US\$ 1.250.000 para seu funcionamento. No que tange ao terceiro critério, este corredor conecta a Bolívia pelo oeste com o Peru e o Chile, para o leste com o Brasil e, através do canal Tamengo, permite a integração com o Paraguai e o Uruguai, o que facilitará a integração regional de muitos países. Com relação ao quarto critério, os projetos irão requerer ações complementares, como a habilitação de eficientes passos de fronteira, normativa homogênea para o trânsito de veículos, a preservação do meio ambiente com sustentabilidade, e identificação de oportunidades de integração produtiva e logística.

○ *Passo de Fronteira Infante Rivarola - Cañada Oruro (BO - PA)*

Este projeto se situa no centro geográfico do Eixo Interoceânico Central, na divisa entre a Bolívia e o Paraguai. O projeto é largamente justificado pelo aumento do trânsito gerado pela pavimentação e melhoramento da Rodovia Villamontes - Cañada Oruro, que supõe um incremento do trânsito veicular e do comércio internacional entre o Paraguai e a Bolívia. O projeto está atualmente em execução e supõe a construção da infraestrutura para a instalação de um Centro de Controle Integrado de Fronteira, com áreas de acesso e verificação de cargas, área de retenção de cargas, sistemas informáticos e de telecomunicações, e um laboratório de controle fito-zoo-sanitário. O objetivo do projeto é desenvolver a infraestrutura e os serviços necessários para permitir um eficiente trânsito de pessoas e cargas entre a Bolívia e o Paraguai.

- *Corredor Ferroviário Bioceânico Central (trecho boliviano) (BO)*

Este projeto permitirá a conexão central da América do Sul, unindo o Brasil, Chile, Peru e Bolívia, e possibilitando a troca comercial entre estes países e a possível exportação para os mercados de ultramar. O Corredor Ferroviário Bioceânico Central articula redes férreas do Porto de Santos (Brasil) até o Porto de Arica (Chile) e terá uma longitude de 4.000 km. Atualmente, a Bolívia tem duas redes ferroviárias: a Rede Andina e a Rede Oriental. Estas redes estão separadas e, por causa disso, gera-se um elo faltante equivalente a 6% do percurso total do corredor ferroviário. A falta de conexão no território boliviano impede o trânsito contínuo em todo o corredor e os trechos rodoviários não têm capacidade para sustentar com eficiência as projeções de cargas disponíveis. As projeções do movimento de mercadorias contribuem com elementos de julgamento suficientes para definir um projeto que consiste em aumentar e homogeneizar a capacidade de carga em todo o território boliviano, até atingir 25 toneladas por eixo, mediante investimentos orientados para: i) melhorar a infraestrutura existente (troca de trilhos, substituição de dormentes e outros); e, ii) construir a interconexão pela alternativa mais favorável, considerando os aspectos técnicos, operacionais, ambientais, econômicos e sociais.

O projeto faz parte do Portfólio do COSIPLAN e é priorizado no Plano Nacional da Bolívia e no Programa Operacional Anual 2010-2011 do Vice-ministério dos Transportes desse país, atendendo, portanto, ao primeiro critério. Quanto ao segundo critério, o projeto conta com um estudo de identificação de alternativas que será complementado com estudos até o nível de projeto de engenharia básica. Tem um orçamento de US\$ 6,7 milhões. O projeto cumpre a função de fortalecer a conectividade com abrangência regional, e está adequadamente fundamentado, atendendo ao terceiro critério. Finalmente, quanto ao quarto critério, não são mencionadas ações complementares, além de atingir a interoperabilidade (bitola homogênea e capacidade portante).

- **EIXO MERCOSUL - CHILE (ARGENTINA, BRASIL, CHILE, PARAGUAI E URUGUAI)**

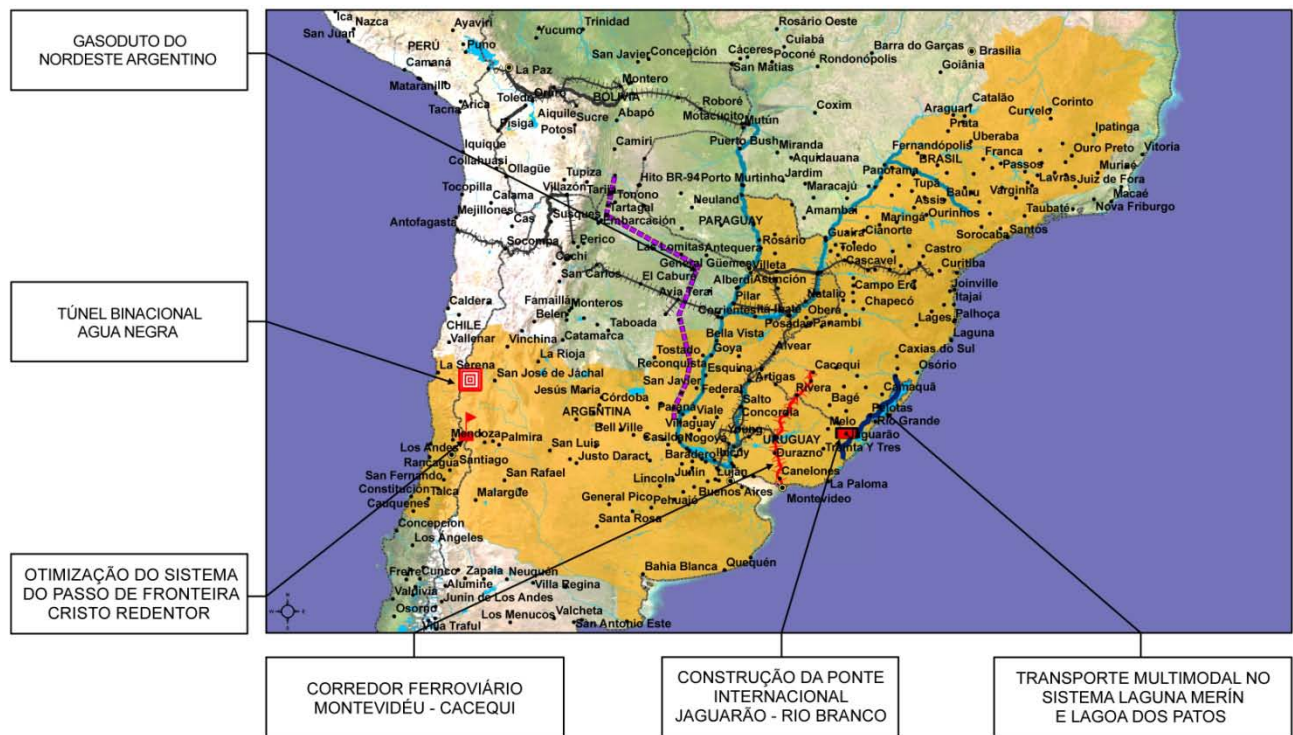
A área de influência do Eixo MERCOSUL - Chile inclui as Regiões Metropolitana, IV, V, VI e VII do Chile, (Coquimbo, Valparaíso, de El Libertador e de El Maule, respectivamente); as províncias argentinas de Mendoza, San Juan, La Rioja, San Luis, Córdoba, La Pampa, Santa Fe, Salta, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes e Misiones; os estados brasileiros de Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Minas Gerais; a Região Oriental do Paraguai; e a República Oriental do Uruguai. A área de influência definida para o Eixo MERCOSUL - Chile alcança uma área de 3.216.277 km², equivalente a 25,46% da soma da área total dos cinco países que integram o EID.

Calcula-se, para o ano 2008, uma população total aproximada de 137.300.163 habitantes para a área do Eixo MERCOSUL - Chile, representando 53,70% da soma da população total dos cinco países que integram o EID. Além disso, na área de influência do Eixo é atingida uma densidade habitacional média de 42,69 habitantes/km². Este índice varia de um máximo de 437,94 habitantes/km² para a Região Metropolitana do Chile, a um mínimo de 2,33 habitantes/km² correspondente ao território da Província de La Pampa, na República Argentina.

Dos seis grupos de projetos que compõem o Eixo MERCOSUL-Chile, três contribuem com projetos para a Agenda: i) G2 - Porto Alegre - Divisa Argentina / Uruguai - Buenos Aires; ii) G3 - Valparaíso - Buenos Aires; e, iii) G5 - Grupo Energético.

No quadro 20 podem se ver os 7 projetos individuais que integram os 6 projetos estruturados da API no Eixo MERCOSUL - Chile. O valor dos investimentos envolvidos ascende a US\$ 2,218 bilhões. A API impacta no desenvolvimento dos cinco países do Eixo (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile e Uruguai). O projeto de maior porte é o Gasoduto do Nordeste Argentino. Os outros projetos são orientados a diferentes objetivos. Há três projetos com impacto de desenvolvimento transfronteiriço entre o Brasil e o Uruguai através de um corredor ferroviário, uma ponte internacional e o melhoramento do transporte multimodal entre a Laguna Merín e a Lagoa dos Patos. Finalmente, incluem-se dois projetos que contribuem para a conectividade entre a Argentina e o Chile: Túnel Binacional Agua Negra e Otimização do Sistema do Passo de Fronteira Cristo Redentor. Os projetos atendem aos critérios de seleção estabelecidos e são consistentes com as funções estratégicas dos grupos do Eixo incluídos na API (ver Quadros 20 e 21).

MAPA 8: PROJETOS DA API NO EIXO MERCOSUL-CHILE



QUADRO 20: PROJETOS DA API NO EIXO MERCOSUL-CHILE

EID	NOME PROJETO API	PAÍSES	VALOR API (Milhões)	CÓDIGO BD	NOME DOS PROJETOS INDIVIDUAIS	PAÍSES DO PROJETO	GP	FASE DO PROJETO	VALOR	PERFIL	PRÉ-EXECUÇÃO		LICENCIAMENTO AMBIENTAL		EXECUÇÃO	
											INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)
MCC	GASODUTO DO NORDESTE ARGENTINO	ARGENTINA/ BOLÍVIA	US\$ 1000.0	MCC68	GASODUTO DO NORDESTE ARGENTINO	AR	G5	EXECUÇÃO	US\$ 1.000.000.000	2009	2011	2011			2013	2014
MCC	CONSTRUÇÃO DA PONTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RIO BRANCO	BRASIL/ URUGUAI	US\$ 65.0	MCC22	CONSTRUÇÃO DA PONTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RIO BRANCO	BR - UR	G2	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 65.000.000	2009	2011	2012	2011	2012	2012	2014
MCC	TRANSPORTE MULTIMODAL NO SISTEMA LAGUNA MERÍN E LAGOA DOS PATOS	BRASIL/ URUGUAI	US\$ 100.0	MCC85	TRANSPORTE MULTIMODAL NO SISTEMA LAGUNA MERÍN E LAGOA DOS PATOS	BR - UR	G2	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 100.000.000		2011	2012	2012	2012	2013	2014
MCC	CORREDOR FERROVIÁRIO MONTEVIDÉU - CACEQUÍ	BRASIL/ URUGUAI	US\$ 196.0	MCC30	RECONDICIONAMENTO DA FERROVIA ENTRE MONTEVIDÉU E RIVERA	UR	G2	EXECUÇÃO	US\$ 100.000.000		2011	2011			2012	2014
				MCC115	ADEQUAÇÃO FERROVIÁRIA DE BITOLA BRASILEIRA RIVERA - SANTANA DO LIVRAMENTO - CACEQUÍ	BR - UR	G2	EXECUÇÃO	US\$ 96.000.000						2011	2012
MCC	OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA DO PASSO DE FRONTEIRA CRISTO REDENTOR	ARGENTINA/ CHILE	US\$ 7.0	MCC34	OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA DO PASSO DE FRONTEIRA CRISTO REDENTOR	AR - CH	G3	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 7.000.000	2009	2010	2011			2012	2014
MCC	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	ARGENTINA/ CHILE	US\$ 850.0	MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	AR - CH	G4	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 850.000.000	2010	2011	2012			2014	2016
TOTAL									US\$ 2.218.000.000							

QUADRO 21: PROJETOS DA API NO EIXO MERCOSUL-CHILE, SEGUNDO FASE DE EXECUÇÃO
(em milhões de US\$)

FASE DO PROJETO	# PROJETOS	VALOR	% INVESTIMENTO
PERFIL	0	0,0	0,0%
PRÉ-EXECUÇÃO	4	1.022,0	46,1%
EXECUÇÃO	3	1.196,0	53,9%
TOTAL	7	2.218,0	100,0%

○ *Gasoduto do Nordeste Argentino (AR - BO)*

Este projeto consiste em um sistema de transporte de gás que parte da Bolívia e atravessa as províncias de Salta, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes e Entre Ríos até chegar a Santa Fe, na Argentina. O Gasoduto Troncal permitirá a vinculação das reservas de gás localizadas no norte argentino e na Bolívia com o Sistema Nacional Interconectado de Gasodutos Troncais da Argentina, a ser realizada nas proximidades da cidade de Santa Fe. A justificativa do projeto consiste em assegurar o fornecimento de gás natural à Região Nordeste da Argentina através de tubulações de grande diâmetro, e garantir o provimento de forma sustentada dos caudais necessários para ativar seu uso veicular e para produção industrial e agroindustrial. O gasoduto troncal terá uma longitude de 1.500 km e 30 polegadas de diâmetro, trabalhando a uma pressão de 95 bar. A obra abrangerá: i) o Gasoduto Troncal e os ramais provinciais derivados dele; ii) as plantas compressoras e de regulação e medição; iii) as instalações de superfície e outras obras complementares de caráter civil, elétrico e de comunicações. As obras complementares incluirão a implantação dos sistemas de transmissão eletrônica de dados, a operação a distância, a telemedicação, etc. Esta interconexão gasífera possibilitará a injeção de importantes volumes de gás na área de maior consumo da Argentina e facilitará a expansão da disponibilidade de gás para as províncias mencionadas. Algumas das províncias beneficiárias não têm a possibilidade de uso deste recurso e outras a possuem, porém, de forma insuficiente e não apta para garantir o desenvolvimento econômico que a região requer. O projeto é muito importante pois permitirá melhorar as condições de vida da população beneficiária com o uso de gás residencial. De forma complementar, o projeto melhorará as condições ambientais ao substituir outros combustíveis fósseis mais poluentes.

Com relação ao primeiro critério, o projeto integra o Portfólio do COSIPLAN e foi mencionado em declarações de cúpulas presidenciais entre ambos os países. Com relação ao segundo critério, a pré-viabilidade técnico-econômica e o projeto de engenharia foram realizados. A concessão foi outorgada e, portanto, o projeto está em fase de execução. Com relação ao terceiro critério, o projeto fortalece a conectividade com abrangência regional. Finalmente, com relação ao quarto critério, o projeto requer um programa de ações complementares relacionadas com a faixa fronteiriça, envolvendo a infraestrutura, a preservação do meio ambiente, e as oportunidades de integração produtiva e logística.

○ *Construção da Ponte Internacional Jaguarão - Rio Branco (BR - UR)*

Este projeto está localizado na fronteira entre o Uruguai e o Brasil, na altura do Rio Jaguarão. A região fica próxima das cidades de Rio Branco, no Departamento de Cerro Largo, no Uruguai, e Jaguarão, no Estado do Rio Grande do Sul, no Brasil. O projeto é justificado pela necessidade de proteger as reservas ecológicas do

litoral atlântico, ao reduzir o trânsito pela rodovia comercial Chuí - Chuy e seu desvio para a nova ponte internacional. Ao mesmo tempo, o projeto permitirá desoprimir o congestionamento no trecho rodoviário Pelotas - Rio Grande (BR-392/RS). A intervenção principal do projeto é a construção de uma segunda Ponte Internacional sobre o rio Jaguarão e a adequação de seus acessos. O objetivo do projeto é melhorar o trânsito rodoviário internacional de carga e passageiros (que poderão circular sem restrições), permitindo a integração das áreas de influência através de uma maior atividade comercial e um mais amplo intercâmbio cultural. Por sua vez, a nova rodovia gerada pela segunda ponte internacional permitirá que a via litorânea seja utilizada para o trânsito leve e turístico.

Com relação ao primeiro critério, o projeto integra o Portfólio do COSIPLAN, está previsto no orçamento 2010-2014 do Uruguai e incluído no PAC do Brasil. Adicionalmente, o projeto tem acordos em ambos os congressos e comunicados conjuntos dos presidentes. Com relação ao segundo critério, uma companhia foi contratada para desenvolver o estudo de viabilidade técnico-financeiro-ambiental e realizar o modelo do projeto. Com relação ao terceiro critério, o projeto consolida redes de conectividade de abrangência regional e, ao mesmo tempo, gera sinergias e benefícios transfronteiriços. A principal ação complementar é a implantação de controles integrados no passo de fronteira pertinente, relacionado com o quarto critério.

○ *Transporte Multimodal no Sistema Lagoa Merín e Lagoa dos Patos (BR - UR)*

No Uruguai, a área de influência do projeto abrange a Lagoa Merín e seus afluentes, especialmente os rios Jaguarão, Cebollatí e Tacuarí. No Brasil, a área de influência abrange a Lagoa Merín e seus afluentes, especialmente o Rio Jaguarão, o canal de São Gonçalo e seus afluentes, os canais de acesso hidroviário ao Porto de Rio Grande, a Lagoa dos Patos e seus alimentadores, o Rio Guaíba e os rios Taquari, Jacuí, Dos Sinos, Gravataí, Cai e Camaquã. O projeto é justificado pela necessidade de reativar o transporte fluvial e lacustre na hidrovia das Lagoas Merín e dos Patos. O objetivo é contar com serviços de transportes eficientes, seguros, regulares e adequados, tanto para cargas quanto para passageiros, conforme os requisitos atuais do comércio, do desenvolvimento econômico e da proteção do meio ambiente. O projeto gira em torno da navegação de uma hidrovia binacional e, portanto, requer a inclusão de ações relacionadas com a regulamentação de migração, aduanas, saúde, etc. O projeto tem importantes consequências transfronteiriças e envolve obras tanto no Uruguai quanto no Brasil. É interessante apontar que há conectividade regional terrestre com os portos interconectados através da via navegável.

Com relação ao primeiro critério, o projeto integra o Portfólio do COSIPLAN e está em previsão orçamentária da Direção Nacional de Hidrografia do Ministério dos Transportes e Obras Públicas para o quinquênio 2010-2014 do Uruguai, e, no Brasil, faz parte da segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2). Conta com comunicados conjuntos dos presidentes e está no contexto do Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Merín. Com relação ao segundo critério, o projeto conta com estudos de viabilidade e está em fase de pré-execução. Quanto ao terceiro critério, o projeto é de caráter binacional e de importantes benefícios e sinergias transfronteiriças. Finalmente, com relação às ações complementares, relacionadas com o quarto critério, intervenções vinculadas à regulamentação de assuntos migratórios, aduanas e saúde são requeridas, entre outras.

○ *Corredor Ferroviário Montevideu – Cacequi (BR - UR)*

Este projeto estruturado é integrado por dois projetos individuais: i) Recondicionamento da Estrada de Ferro entre Montevideu e Rivera; e ii) Adequação Ferroviária de Bitola Brasileira Rivera - Santana do Livramento - Cacequi. Os dois projetos permitem, de forma conjunta, interconectar a cidade de Montevideu, no Uruguai, com a cidade de Cacequi, no Brasil. O primeiro projeto constitui a primeira fase de reabilitação do corredor MERCOSUL-Chile. A intervenção é orientada a melhorar o nível de serviço dos trechos que o integram, fundamentalmente no que diz respeito a estado, velocidade e segurança para o transporte ferroviário de cargas. Esta primeira fase de reabilitação, que visa à consolidação da infraestrutura ferroviária a fim de adequá-la aos novos requerimentos do transporte de cargas local e internacional, será ampliada conforme a demanda crescente de transporte ferroviário. A nova superestrutura dos trilhos permitirá que, em uma fase futura, a carga admissível seja aumentada para 22 toneladas por eixo mediante o reforço das obras de arte, mantendo as velocidades alcançadas na primeira fase. O projeto visa melhorar a integração física do MERCOSUL, e em particular dos corredores ferroviários que unem Montevideu com as redes brasileira e argentina em Rivera e Salto Grande, respectivamente. Por outra parte, no segundo projeto, o objetivo é reativar o trecho ferroviário Santana do Livramento - Cacequi, para conectá-lo com o trecho Rivera - Montevideu, de modo a promover o transporte de carga nos dois países. A execução em simultâneo dos projetos permitirá consolidar a conectividade regional, gerando sinergias transfronteiriças entre o Uruguai e o Brasil, com base na possibilidade de contar com bitolas compatíveis em cada país.

Com relação ao primeiro critério, os projetos individuais fazem parte do Portfólio do COSIPLAN e contam com um acordo binacional assinado por ambos os países em junho de 2011. Com referência ao segundo critério, os estudos de pré-investimento foram finalizados em 2011 e o projeto está em fase de execução. Com relação ao terceiro critério, o projeto consolida redes de abrangência regional e é muito importante para a consolidação do processo de integração entre os dois países. Finalmente, com relação ao quarto critério, é importante salientar que o projeto contempla ações complementares e gera a oportunidade de realização de atividades orientadas a conseguir a integração produtiva e logística.

○ *Otimização do Sistema do Passo de Fronteira Cristo Redentor (AR - CH)*

Este projeto se situa na cordilheira dos Andes. O passo de fronteira conecta a V Região de Valparaíso, no Chile, com a província de Mendoza, na Argentina. O objetivo é avaliar as alternativas de otimização tanto da infraestrutura quanto da operação do Sistema do Passo Cristo Redentor, a fim de definir as soluções que permitam implantar um melhor sistema de controle fronteiriço e propor um plano de desenvolvimento por fases no curto, médio e longo prazo. O projeto inclui: i) medidas operacionais para o desempenho das funções de controle fronteiriço; ii) modelo de circulação de pessoas e veículos na área de controle fronteiriço; iii) localização de cada posto de controle (diferenciando entre controle de passageiros e de cargas); iv) plano de investimentos em infraestrutura segundo as alternativas de cada tipo de controle e suas soluções; v) estimativas de custos de operação e manutenção; e vi) lineamentos para um plano de contingências a ser aprovado pelos países envolvidos. Este projeto tem alta prioridade, pois é a principal conexão terrestre bilateral entre a Argentina e o Chile, como também o centro de confluência de conexões de um intenso trânsito proveniente do MERCOSUL para o Chile e dos mercados de ultramar no Pacífico,

através dos portos de Valparaíso, San Antonio e Quinteros, na V Região. O passo de fronteira também conecta diretamente com a Região Metropolitana do Chile e com a rodovia longitudinal do Chile, para alcançar o resto das Regiões chilenas.

Quanto ao primeiro critério, o projeto faz parte do Portfólio do COSIPLAN, do Plano Estratégico Territorial da Argentina e dos planos viários no Chile. Adicionalmente, o projeto integra a agenda bilateral entre os dois países e conta com o apoio dos Presidentes e dos Ministros, refletido nas recentes declarações realizadas nas cúpulas presidenciais. Com relação ao segundo critério, o projeto está em pré-execução e os estudos de pré-investimento foram concluídos no primeiro trimestre de 2011, e corresponde a um projeto executado no contexto da IIRSA. Por outra parte, o projeto tem um forte impacto na consolidação de redes de conectividade regional e gera significativos benefícios e sinergias transfronteiriças, atendendo, portanto, ao terceiro critério. Finalmente, no que diz respeito ao quarto critério, o projeto gera oportunidades para o desenvolvimento de ações complementares, principalmente com relação aos processos de integração produtiva que seriam desenvolvidos como efeito indireto das melhorias na cadeia logística e a troca comercial geradas pelo projeto.

○ *Túnel Binacional Agua Negra (AR - CH)*

Este projeto é localizado na província de San Juan (Argentina) e na IV Região (Chile) e faz parte do denominado corredor Bioceânico Porto Alegre (Brasil) - Coquimbo (Chile). O objetivo do projeto é implantar um túnel internacional que substitua os últimos quilômetros de caminho a cada lado da fronteira, e que permita aos veículos de carga evitarem as áreas de mais difícil circulação e com maiores chuvas. Este projeto tem sinergias com o projeto de melhoramento da Estrada 41-CH no Chile e com a operação da Estrada 150 na Argentina. As três intervenções em uma lógica conjunta compõem um importante eixo de integração regional que fortalece as conexões da área central da Argentina até a área de influência do Porto de Coquimbo no Chile, promovendo o turismo e o comércio internacional entre todos os países que integram o Eixo MERCOSUL-Chile.

Com relação ao primeiro critério, o projeto é incluído no Portfólio do COSIPLAN, faz parte do Tratado de Maipú, assinado entre a Argentina e o Chile em 2009, e o texto do tratado binacional que enquadrará os processos para a execução das obras através de uma licitação binacional está sendo finalizado. Quanto aos estudos de viabilidade, o projeto conta com estudos de demanda e avaliação social em ambos os países. Ao mesmo tempo, conta com estudos técnicos, engenharia conceitual, engenharia básica, geologia e hidrogeologia, atendendo, portanto, ao segundo critério. Com relação ao terceiro critério, o projeto consolida as redes de conectividade de abrangência regional e contribui com importantes benefícios e sinergias transfronteiriças. Finalmente, com relação ao quarto critério, o projeto requer ações complementares tanto no melhoramento das estradas relacionadas (estrada 41-CH e 150 na Argentina) quanto em ações relacionadas com a otimização dos passos de fronteira, e intervenções que devem ser realizadas nas cidades de La Serena e Coquimbo, bem como nos acessos ao Porto de Coquimbo.

■ EIXO PERU - BRASIL - BOLÍVIA (BOLÍVIA, BRASIL E PERU)

A área de influência do Eixo abrange os departamentos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios e Puno, do Peru; os departamentos de Pando, Beni e La Paz, da Bolívia; e os estados do Acre e Rondônia, no Brasil. A área de influência abrange uma superfície de 1.146.871 km², equivalente a 10,52% da soma da área total dos três países que integram o EID.

Calcula-se, para o ano 2008, uma população total aproximada de 10.249.938 habitantes, representando 4,49% da soma da população total dos três países que integram o EID. Além disso, a densidade habitacional média é de 8,94 habitantes/km². Este índice varia de um máximo de 20,58 habitantes/km² para a área de influência para o departamento de La Paz, na Bolívia, a um mínimo de 1,18 habitantes/km² correspondente ao território do departamento de Pando, também na Bolívia. O território do Eixo tem a menor densidade populacional dos nove EIDs da Iniciativa IIRSA.

Dos 3 grupos de projetos que integram o Eixo, o grupo 2 (G2 - Corredor Rio Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz) contribui com projetos à Agenda.

No Quadro 22, pode se apreciar o único projeto estruturado da API no Eixo Peru - Brasil - Bolívia. O valor do investimento envolvido ascende a US\$119,0 milhões (ver Quadros 22 e 23).

MAPA 9: PROJETO DA API NO EIXO PERU - BRASIL - BOLÍVIA



QUADRO 22: PROJETOS DA API NO EIXO PERU - BRASIL - BOLÍVIA

EID	NOME PROJETO API	PAÍSES	VALOR API (Milhões)	CÓDIGO BD	NOME DOS PROJETOS INDIVIDUAIS	PAÍSES DO PROJETO	GP	FASE DO PROJETO	VALOR	PERFIL	PRÉ-EXECUÇÃO		LICENCIAMENTO AMBIENTAL		EXECUÇÃO	
											INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)	INÍCIO (ANO)	CONCLUSÃO (ANO)
PBB	CONEXÃO PORTO VELHO - LITORAL PERUANO	BRASIL / PERU	US\$ 119.0	PBB64	PONTE SOBRE O RIO MADEIRA EM ABUNÃ (BR-364/RO)	BR	G2	PRÉ-EXECUÇÃO	US\$ 119.000.000				2009	2011	2012	2015
TOTAL									US\$ 119.000.000							

QUADRO 23: PROJETOS DA API NO EIXO PERU - BRASIL - BOLÍVIA, SEGUNDO FASE DE EXECUÇÃO
(em milhões de US\$)

FASE DO PROJETO	# PROJETOS	VALOR	% INVESTIMENTO
PERFIL	0	0,0	0,0%
PRÉ-EXECUÇÃO	1	119,0	100,0%
EXECUÇÃO	0	0,0	0,0%
TOTAL	1	119,0	100,0%

○ *Conexão Porto Velho - Litoral Peruano (BR - PE)*

Este projeto é uma ponte sobre o Rio Madeira em Abunã, que permitirá a otimização das relações comerciais entre o Peru e o Brasil e promoverá a articulação do litoral e serra sul do Peru com a Amazônia do Brasil. Adicionalmente, estende-se para o interior do Brasil a área de influência da Rodovia Interoceânica do Sul localizada no Peru e amplia o potencial de integração das conexões construídas em ambos os países.

O projeto atende ao primeiro critério, pois integra o Portfólio do COSIPLAN e se encontra no Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal do Brasil (PAC-2) e no Plano Plurianual 2008-2011. Com relação ao segundo critério, o projeto conta com um estudo básico de pré-investimento. Com relação ao terceiro critério, o projeto gera significativas sinergias transfronteiriças e consolida as redes de conectividade de abrangência regional, articulando e promovendo a integração entre ambos os países. Por sua parte, com referência ao quarto critério, o projeto oferece significativas oportunidades para o desenvolvimento das cadeias logísticas e os processos de integração produtiva.

BIBLIOGRAFIA

COMUNICADO DE BRASÍLIA. Reunião de Presidentes da América do Sul. 31 de agosto e 1 de setembro de 2000. Brasília, Brasil.

DECLARAÇÃO DE AYACUCHO. Terceira Cúpula de Presidentes da América do Sul. 9 de dezembro de 2004. Cusco, Peru.

DECLARAÇÃO DA IV REUNIÃO DA UNASUL. Quarta Reunião Ordinária do Conselho de Chefas e Chefes de Estado e de Governo da UNASUL. 26 de novembro de 2010. Georgetown, Guiana.

ESTATUTO E REGULAMENTO DO COSIPLAN. Primeira Reunião de Ministros do COSIPLAN. 18 de junho de 2010. Quito, Equador.

INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA, IIRSA. PORTFÓLIO DE PROJETOS IIRSA 2009. PLANEJAMENTO TERRITORIAL INDICATIVO. Dezembro, 2009. Buenos Aires.

_____ PORTFÓLIO DE PROJETOS IIRSA 2010. PLANEJAMENTO TERRITORIAL INDICATIVO. Dezembro, 2010. Buenos Aires.

_____ IIRSA 10 ANOS DEPOIS: SUAS CONQUISTAS E DESAFIOS. Agosto, 2011. Buenos Aires.

_____ AGENDA DE IMPLEMENTAÇÃO CONSENSUAL 2005-2010. SEXTO RELATÓRIO. Julho, 2010. Buenos Aires.

_____ AGENDA DE IMPLEMENTAÇÃO CONSENSUAL 2005-2010. RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO. Julho, 2010. Buenos Aires.

PLANO DE AÇÃO ESTRATÉGICO (PAE) 2012-2022. Agosto de 2011. Rio de Janeiro, Brasil.

TRATADO CONSTITUTIVO DA UNASUL. Primeira Reunião do Conselho de Chefas e Chefes de Estado da UNASUL. 23 de maio de 2008. Brasília, Brasil.



I . I . R . S . A

INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA
INFRAESTRUTURA REGIONAL SURAMERICANA

www.iirsa.org