

PROJETO SUL COMPETITIVO

Anexo – Lista de Eixos e Projetos

Brasília, 28 de Agosto de 2012

*Este documento é confidencial e não pode ser fornecido
a uma outra parte sem autorização da Macrologística*

VI – Detalhamento dos Eixos de Integração e Projetos Logísticos



► A-1 – Eixos de Integração de Transporte Priorizados

A-2 – Projetos Priorizados pelo Sul Competitivo (51 projetos)

A-3 – Outros Projetos Relevantes para a Região Sul

Eixo de Integração Atual da Rodovia BR-116 SP – Porto Alegre

Modal do Projeto			
Rodo	Hidro	Ferrovia	Hidrovia
		Rodovia	L.Curso
Ferro	Porto	Porto L.Curso	Eclusa
		Terminal Hidroviário	

Principais Projetos

1. Duplicação da BR-116 na Serra do Cafezal
9. Construção e Duplicação do Contorno Norte de Curitiba
10. Duplicação da BR-116 entre Curitiba e Mandirituba
11. Adequação da BR-116 entre Dois Irmãos e Porto Alegre Incluindo a BR-448 (Programa Via Expressa)



O eixo de integração da BR-116 envolve 4 projetos focados na melhoria de seu tráfego

Eixo de Integração Atual Rodo- viário SP–Caxias do Sul via BR 101

Modal do Projeto		Ferrovía	Hidrovia
Rodo	Hidro	Rodovia	L.Curso
Ferro	Porto	Porto L.Curso	Eclusa
		Terminal Hidroviário	

Principais Projetos

1. Duplicação da BR-116 na Serra do Cafezal
5. Pavimentação da Ligação entre BR-101 e Itapoá
6. Construção do Acesso Rodoviário ao Porto de Itajaí
7. Construção do Contorno da Grande Florianópolis
8. Duplicação do Acesso ao Porto de Imbituba
9. Construção e Duplicação do Contorno Norte de Curitiba



O eixo de integração SP – Caxias do Sul envolve 6 projetos focados na melhoria de seu tráfego

Eixo de Integração Atual Rodo- viário Passo Fundo – Imbituba

16



Modal do Projeto		Ferrovia	Hidrovia
Rodo	Hidro	Rodovia	L.Curso
Ferro	Porto	Porto L.Curso	Eclusa
		Terminal Hidroviário	

Principais Projetos

- 8. Duplicação do Acesso ao Porto de Imbituba
- 38. Construção da BR-285 entre São José dos Ausentes e Timbé do Sul
- 39. Dragagem no Porto de Imbituba
- 40. Ampliação da Área Portuária do Porto de Imbituba

O eixo de integração liga as regiões produtoras do Rio Grande do Sul com o porto de Imbituba

Eixo de Integração Atual Rodoviário São Miguel do Oeste – São Francisco do Sul

19



Modal do Projeto

Rodo	Hidro
Ferro	Porto

Ferrovia	Hidrovia
Rodovia	L.Curso
Porto L.Curso	Eclusa
Terminal Hidroviário	

Principais Projetos

- 49. Adequação da BR-282 entre São Miguel do Oeste e Entroncamento BR-153
- 50. Adequação do Acesso Norte a Chapecó
- 51. Construção do Contorno Leste de Xanxerê
- 57. Adequação da BR-153 entre General Carneiro e Paulo Frontin
- 58. Duplicação da BR-280 entre Jaraguá do Sul e São Francisco do Sul
- 45. Construção do Berço 401 no Porto de São Francisco do Sul
- 46. Recuperação do Berço 201 no Porto de São Francisco do Sul
- 47. Derrocagem de Lajes na Bacia de Evolução do Porto de São Francisco do Sul
- 48. Construção do Terminal Mar Azul em São Francisco do Sul

O eixo de integração rodoviário São Miguel do Oeste – São Francisco do Sul envolve 10 projetos focados na melhoria de seu tráfego

Novo Eixo de Integração da Ferrovia Norte-Sul – Trecho Sul

Modal do Projeto			
Rodo	Hidro	Ferrovia	Hidrovia
		Rodovia	L.Curso
Ferro	Porto	Porto L.Curso	Eclusa
		Terminal Hidroviário	

Principais Projetos

- 80. Construção da Ferrovia Norte-Sul entre Panorama e Rio Grande
- 81. Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Campo Mourão
- 82. Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Laranjeiras do Sul
- 83. Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Pato Branco
- 84. Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Coronel Freitas
- 85. Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Passo Fundo
- 26. Recuperação do Molhe Leste no Porto de Rio Grande
- 27. Modernização do Cais e da Sinalização do Porto Novo de Rio Grande
- 28. Dragagem em Rio Grande e São José do Norte

34



O novo eixo de integração da ferrovia Norte-Sul ligará a Região Sul com a Região Norte

Novo Eixo de Integração Ferroviário Guaíra – São Francisco do Sul – Paranaguá via Anel

53



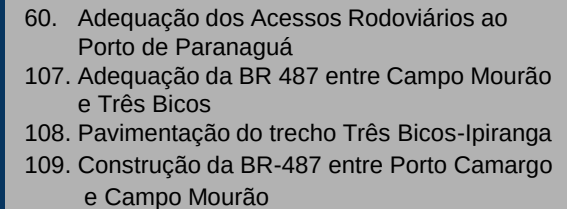
Modal do Projeto		Ferrovia	Hidrovia
Rodo	Hidro	Rodovia	L.Curso
Ferro	Porto	Porto L.Curso	Eclusa
		Terminal Hidroviário	

Principais Projetos

- Adequação da Ferrovia ALL entre Mafra e São Francisco do Sul
- Construção do Contorno Ferroviário de Jaraguá do Sul
- Construção do Contorno Ferroviário de Joinville
- Construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul
- Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Guaíra
- Construção da Ferrovia Ferroeste entre Maracajú e Cascavel (Trecho Guaíra-Cascavel)
- Construção do Trecho Ferroviário entre Guarapuava e Engenheiro Bley
- Construção do Trecho Ferroviário entre São Francisco do Sul e Paranaguá
- Ampliação do Pátio de Triagem no Porto de Paranaguá
- Construção do Novo Píer para Carga Geral no Porto de Paranaguá
- Construção do Novo Píer para Granéis Sólidos no Porto de Paranaguá
- Ampliação do Cais de Inflamáveis no Porto de Paranaguá
- Ampliação do Pátio e Construção do Novo Berço para Contêineres no Porto de Paranaguá
- Construção de 2 Novos Armazéns Graneleiros no Porto de Paranaguá
- Dragagem de Manutenção no Porto de Paranaguá
- Aprofundamento do canal de acesso e da bacia de evolução no Porto de Paranaguá
- Derrocagem no Porto de Paranaguá

O novo eixo de integração ferroviário Guaíra – São Francisco do Sul – Paranaguá formará um anel duplicando a capacidade de movimentação dos acessos aos dois portos

56



61. Ampliação do Pátio de Triagem no Porto de Paranaguá
62. Construção do Novo Píer para Carga Geral no Porto de Paranaguá
63. Construção do Novo Píer para Granéis Sólidos no Porto de Paranaguá
64. Ampliação do Cais de Inflamáveis no Porto de Paranaguá
65. Ampliação do Pátio e Construção do Novo Berço para Contêineres no Porto de Paranaguá
66. Construção de 2 Novos Armazéns Graneleiros no Porto de Paranaguá
67. Dragagem de Manutenção no Porto de Paranaguá
68. Aprofundamento do canal de acesso e da bacia de evolução no Porto de Paranaguá
69. Derrocagem no Porto de Paranaguá

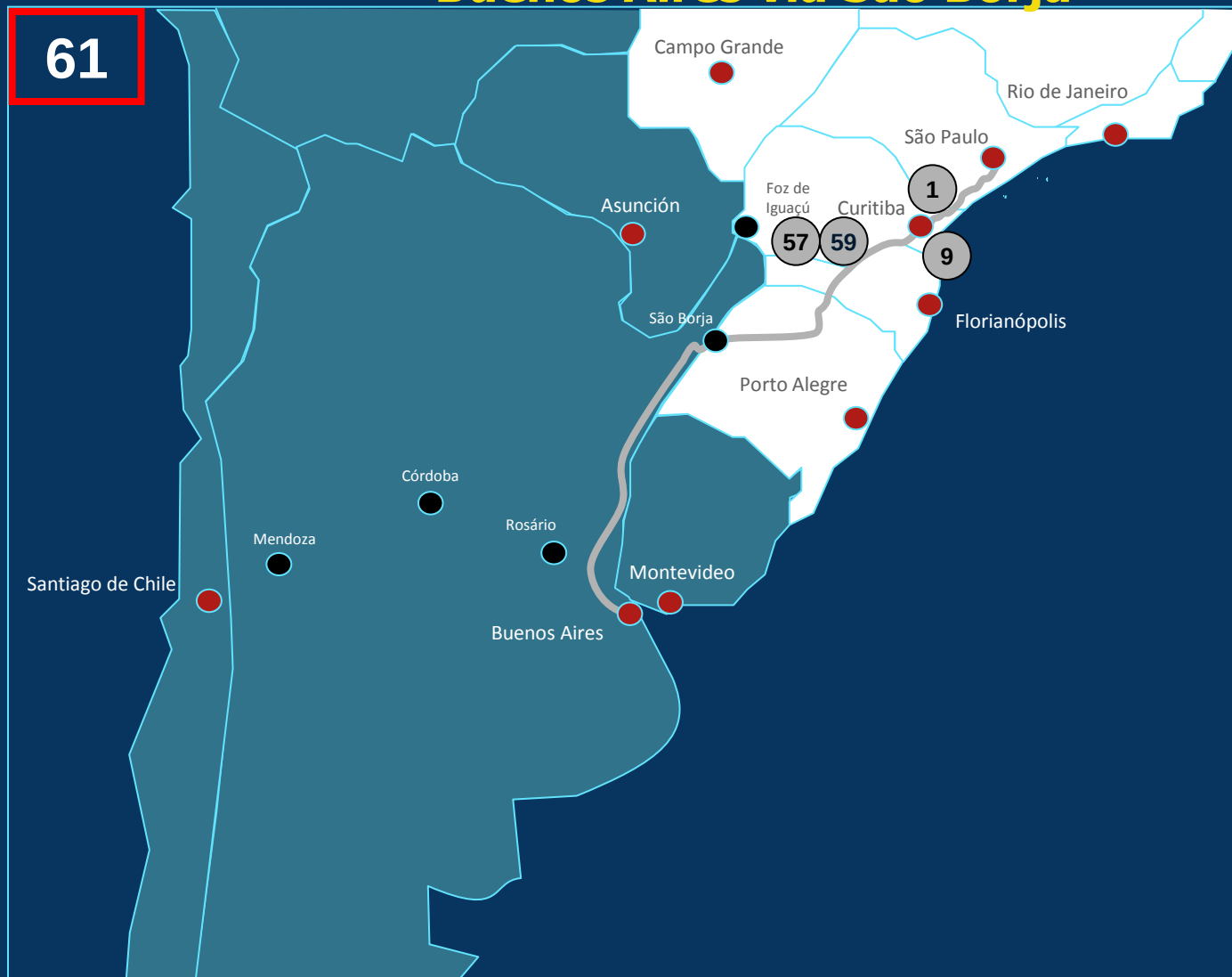
No novo eixo de integração rodoviário Guíra – Paranaguá (“Boiadeira”) faltam somente 4 projetos rodoviários

Eixo de Integração Internacional Atual Rodoviário São Paulo – Buenos Aires via São Borja

Modal do Projeto			
Rodo	Hidro	Ferrovia	Hidrovia
		Rodovia	L.Curso
Ferro	Porto	Porto L.Curso	Eclusa
		Terminal Hidroviário	

Principais Projetos

1. Duplicação da BR-116 na Serra do Cafezal
9. Construção e Duplicação do Contorno Norte de Curitiba
57. Adequação da BR-153 entre General Carneiro e Paulo Frontin
59. Adequação da BR-476 entre Lapa e São Mateus do Sul



O eixo de integração internacional rodoviário São Paulo–Buenos Aires via São Borja envolve 4 projetos

VI – Detalhamento dos Eixos de Integração e Projetos Logísticos



A-1 – Eixos de Integração de Transporte Priorizados

► A-2 – Projetos Priorizados pelo Sul Competitivo (51 projetos)

A-3 – Outros Projetos Relevantes para a Região Sul

Mapa Esquemático do Projeto

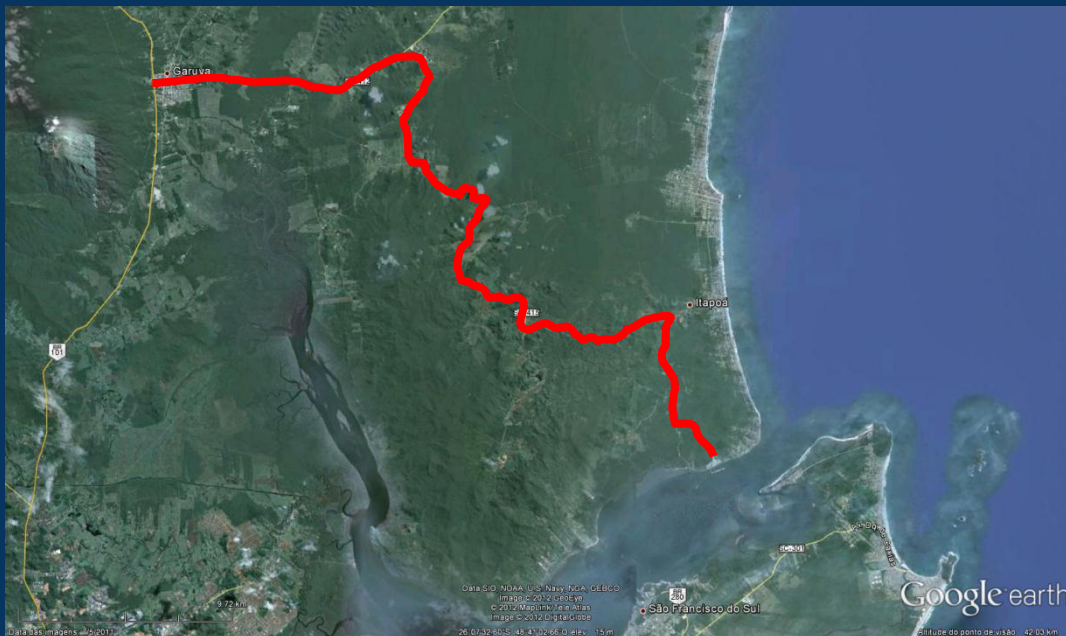


Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da BR-116 na Serra do Cafezal entre Miracatu e Juquitiba
Modal	Rodoviário
Responsável	Concessionária OHL
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e segurança na serra do Cafezal, diminuindo congestionamentos em dias de pico
Valor Investimento	R\$ 330 Milhões
Fonte Financiamento	BNDES
Modelo de Financiamento	Público-Privado
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Jun-2010
Conclusão Prevista	2014
Status (Abr-12)	Em andamento

Apesar de já ter começado em alguns trechos de menor relevância, a obra principal de duplicação da BR116 na Serra do Cafezal ainda não iniciou

Mapa Esquemático do Projeto



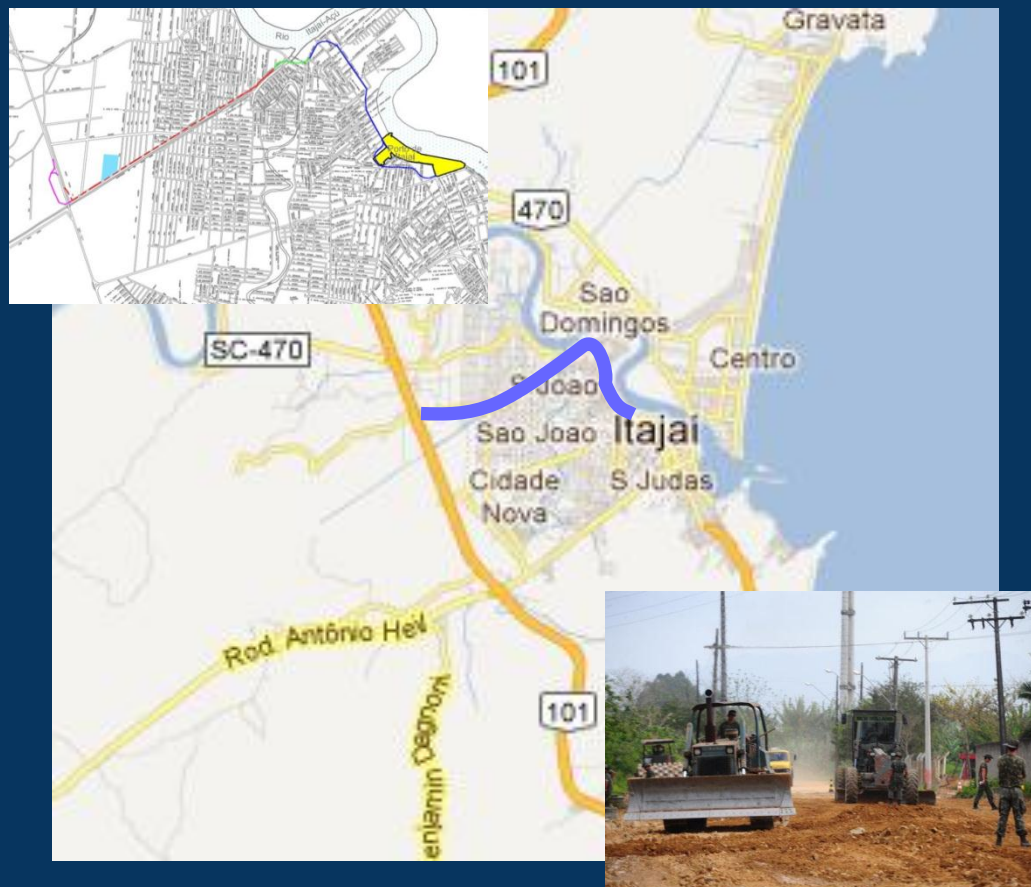
Descrição do Projeto

Nome	Pavimentação da ligação entre BR-101 e Itapoá (SC-415)
Modal	Rodoviário
Responsável	DEINFRA-SC
Resultado Esperado	Melhoria do acesso ao Porto de Itapoá
Valor Investimento	R\$ 43,4 Milhões
Fonte Financiamento	CAF - Corporação Andina de Fomento
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Abr-2008
Conclusão Prevista	Final de 2012
Status (Abr-12)	Em andamento



A obra já está em fase final de construção e tem por objetivo melhorar o acesso ao Porto de Itapoá permitindo o tráfego de caminhões de grande porte

Mapa Esquemático do Projeto

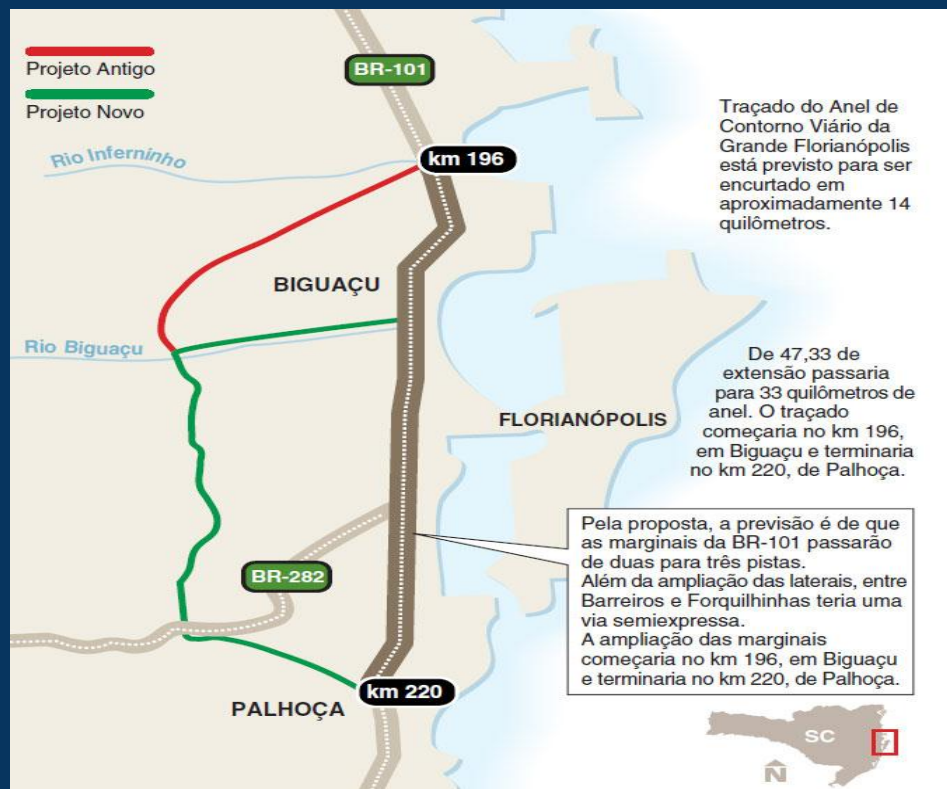


Descrição do Projeto

Nome	Construção do acesso rodoviário ao Porto de Itajaí entre BR-101 e Itajaí (Via Expressa Portuária)
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT / Prefeitura de Itajaí
Resultado Esperado	Melhoria do acesso ao Porto de Itajaí, retirando os caminhões de dentro da cidade
Valor Investimento	R\$ 88,7 Milhões
Fonte Financiamento	PAC / Prefeitura
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Jul-2010
Conclusão Prevista	Dez-2014
Status (Abr-12)	Em andamento

A obra é importante para o Porto de Itajaí, porém no relatório de acompanhamento do PAC, a obra consta como estando em estado “preocupante”

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do contorno da Grande Florianópolis entre Biguaçu e Palhoça paralelo à BR-101
Modal	Rodoviário
Responsável	Concessionária
Resultado Esperado	Diminuição do tráfego na BR-101, diminuindo o impacto do tráfego urbano
Valor Investimento	R\$ 250 Milhões
Fonte Financiamento	Privado
Modelo de Financiamento	Público-Privado
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	2º. Semestre 2012
Conclusão Prevista	2015
Status (Abr-12)	Planejado

O contorno melhorará tanto a passagem Norte-Sul da Grande Florianópolis quanto a mobilidade urbana da região porém ainda está em fase de planejamento

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Duplicação do acesso ao Porto de Imbituba entre a BR-101 e Imbituba (SC-435)
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido ¹
Resultado Esperado	Aumento de capacidade de tráfego no acesso ao Porto de Imbituba
Valor Investimento	R\$ 35,5 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Projetado

A duplicação do acesso é fundamental para a ampliação do Porto de Imbituba, só faltando o lançamento do edital para o início das obras

1) A Prefeitura de Imbituba incentiva a federalização do trecho, sendo que o projeto básico foi entregue pela Santos-Brasil, principal interessada

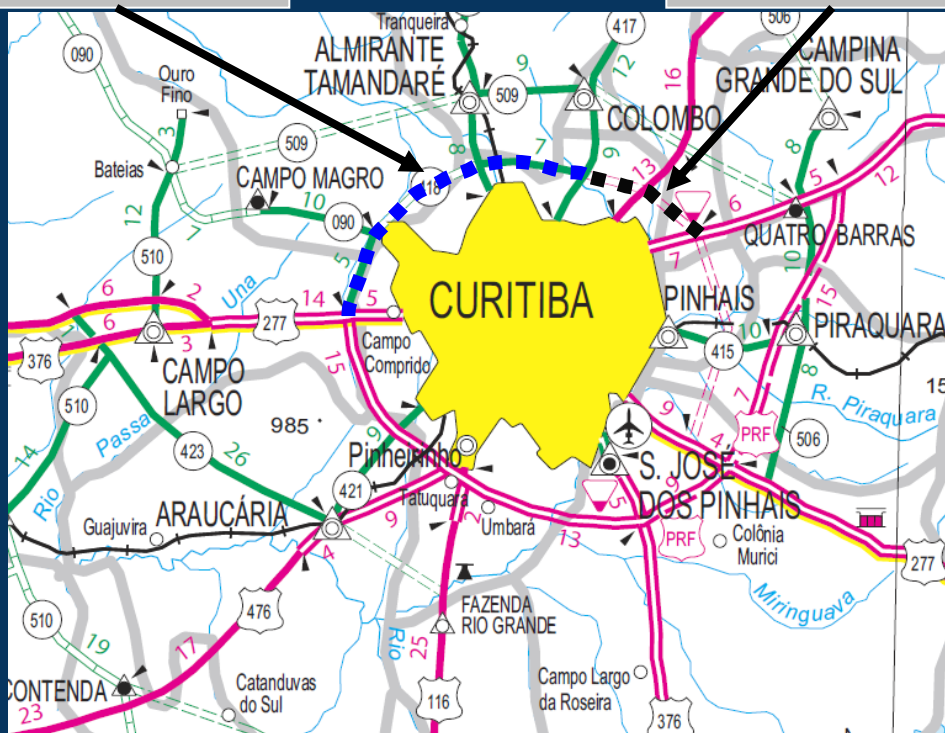
Construção e Duplicação do Contorno Norte de Curitiba

9

Mapa Esquemático do Projeto

Trecho Estadual (PR-418):
21,89 km sendo 1,33 em
pista dupla

Trecho concedido OHL –
Previsão de construção e
duplicação no ano 8 (2016)

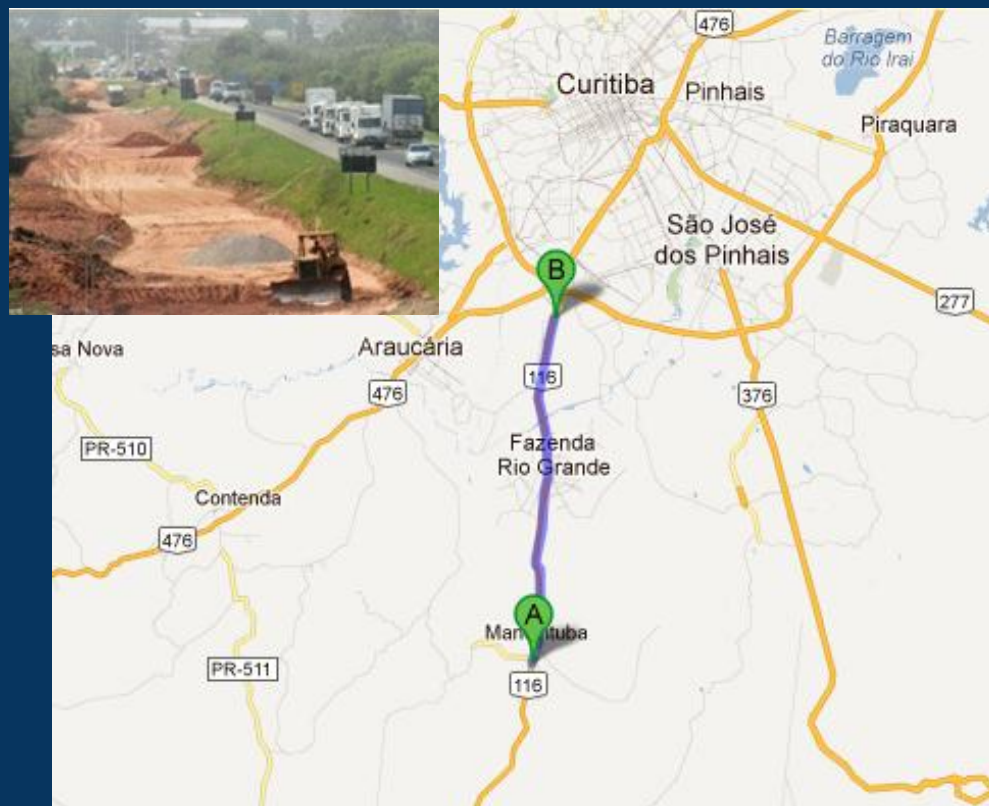


Descrição do Projeto

Nome	Construção e Duplicação do Contorno Norte de Curitiba (PR-418)
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Desvio do tráfego de passagem da área urbana de Curitiba
Valor Investimento	R\$ 120 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A SEIL-PR quer viabilizar a federalização do trecho estadual e negociar a antecipação da obra no trecho concedido—No entanto, por hora a obra ainda está em fase de planejamento

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

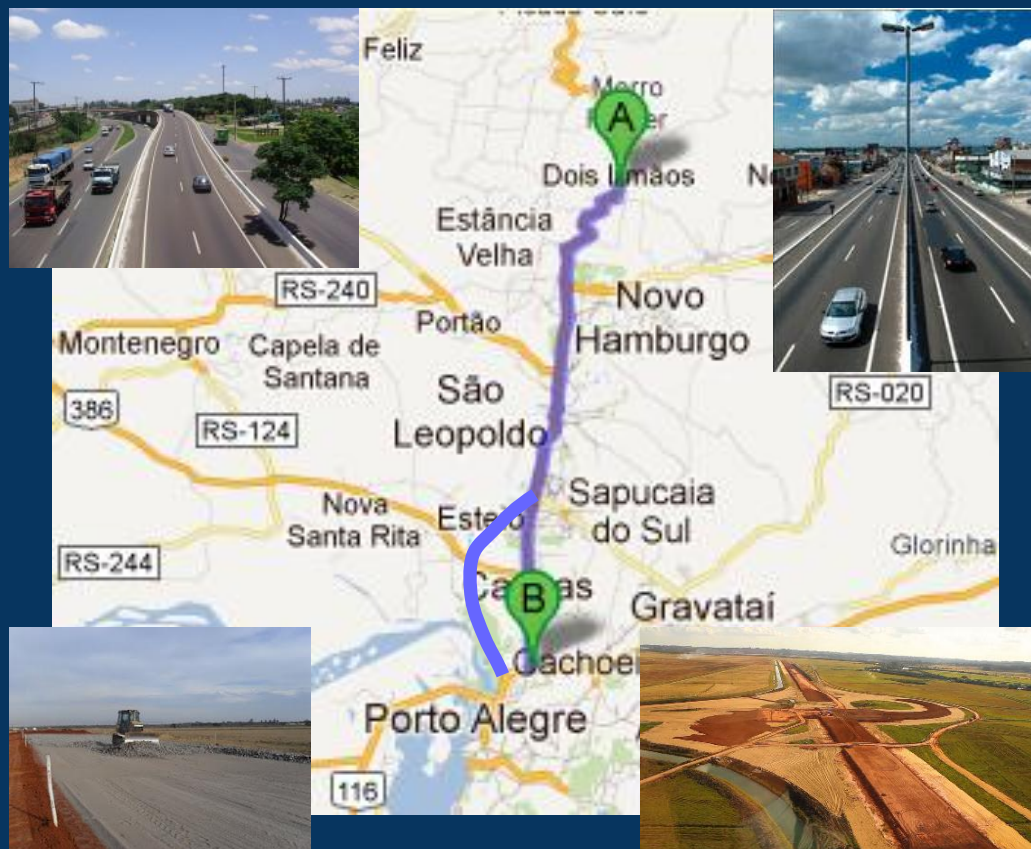
Nome	Duplicação da BR-116 entre Curitiba e Mandirituba – trecho de 25 km
Modal	Rodoviário
Responsável	Concessionária
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem na BR-116
Valor Investimento	R\$ 150 Milhões
Fonte Financiamento	PAC Copa / Prefeitura / Concessionária
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Set-2011
Conclusão Prevista	2016
Status (Abr-12)	Em andamento

O projeto completará a duplicação da saída sul da Região Metropolitana de Curitiba, sendo a obra prevista para ser entregue somente em 2016

Adequação da BR-116 entre Dois Irmãos e Porto Alegre Incluindo a BR-448 (Programa Via Expressa)

11

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação da BR-116 entre Dois Irmãos e Estância Velha, construção da BR-448 entre Sapucaia e Porto Alegre e obras complementares entre Dois Irmãos e Rio Gravataí (Programa Via Expressa)
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem e aumento de capacidade no trecho
Valor Investimento	R\$ 1.846 Bilhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA ¹	Sim
Projeto Básico ¹	Sim
Edital ¹	Sim
Início Previsto ¹	2009
Conclusão Prevista	Jun-2015
Status (Abr-12)	Em andamento

Este projeto inclui obras na BR-116 e da alternativa BR-448 sendo que a obra já está em andamento

1) Trecho Estância Velha – Dois Irmãos concluirá EIA-RIMA até Jun-2012, concluirá PB até Set-2012, publicará Edital até Nov-2012 e será iniciado até Abr-2013

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recuperação do Molhe Leste do canal de acesso ao Porto de Rio Grande
Modal	Portuário
Responsável	SEP
Resultado Esperado	Estabilização do Molhe Leste no Porto de Rio Grande, melhorando a navegação pelo canal de acesso a Rio Grande
Valor Investimento	R\$ 80 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Ago-2012
Conclusão Prevista	Fev-2013
Status (Abr-12)	Projetado

A licitação da obra foi lançada em Janeiro 2012 sendo que a obra será iniciada até Agosto de 2012

Adequação do Cais e da Sinalização do Porto Novo de Rio Grande

27

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação do cais e da sinalização do Porto Novo de Rio Grande
Modal	Portuário
Responsável	SEP
Resultado Esperado	Adequação do Porto Novo de Rio Grande ampliando o calado para 13,5 metros, permitindo a acostagem de embarcações maiores
Valor Investimento	R\$ 193 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Não ¹
Início Previsto	2012
Conclusão Prevista	2014
Status (Abr-12)	Projetado

A modernização adequará o Porto Novo de Rio Grande para o calado de 13,5 metros

1) Edital de licitação encontra-se em processo de reabertura

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

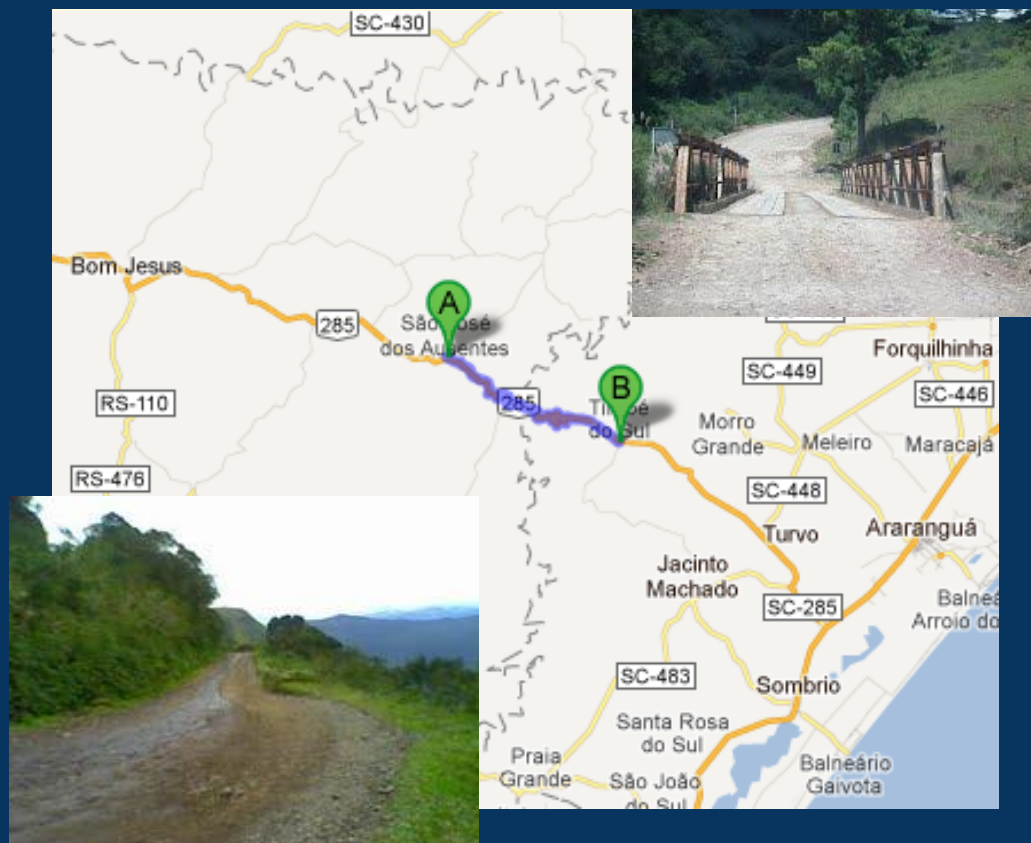
Nome	Dragagem da bacia de evolução e do canal de acesso ao Porto Novo de Rio Grande e do canal de São José do Norte para 13,5 metros de calado
Modal	Portuário
Responsável	SEP
Resultado Esperado	Aumento do calado para 40 pés e melhoria da passagem no trecho, melhorando a navegação pelo canal para navios Post-Panamax
Valor Investimento	R\$ 153 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	até Dez-2012
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Abr-2013
Conclusão Prevista	Abr-2014
Status (Abr-12)	Projetado

A dragagem melhorará a passagem no canal de São José do Norte

Construção da BR-285 entre São José dos Ausentes e Timbé do Sul

38

Mapa Esquemático do Projeto

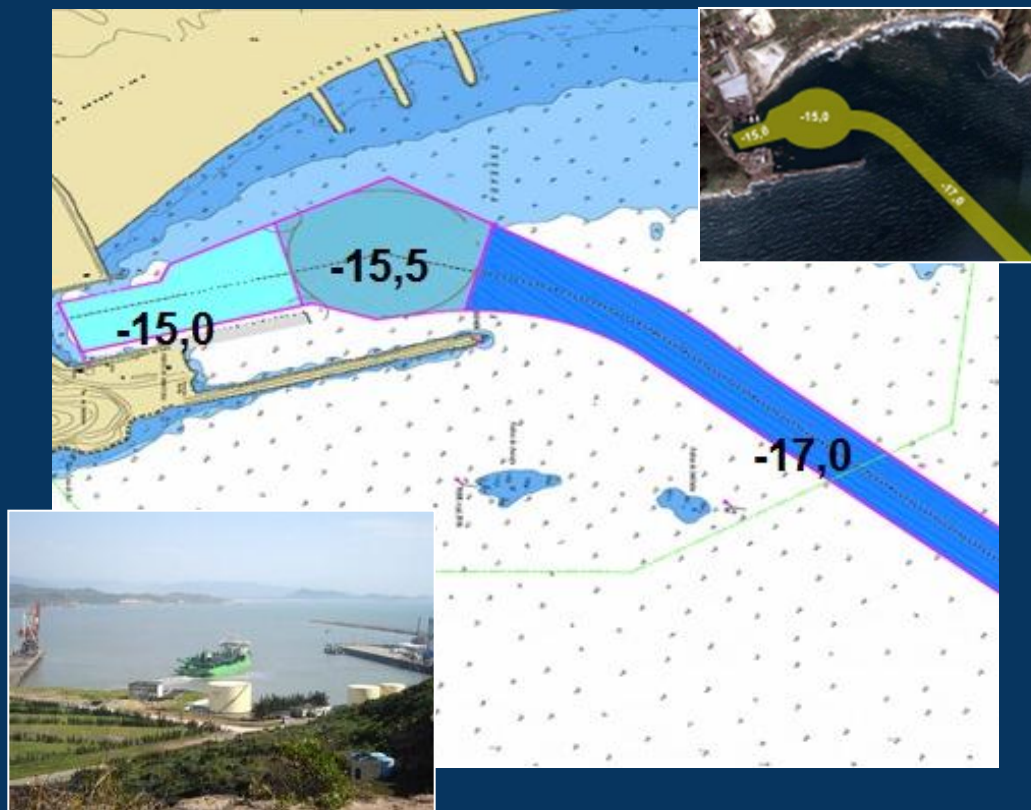


Descrição do Projeto

Nome	Construção da BR-285 entre São José dos Ausentes e Timbé do Sul incluindo a ponte sobre o Rio das Antas – trecho de 28 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 62 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Jul-2012
Conclusão Prevista	Mar-2015
Status (Abr-12)	Projetado

A obra facilitará a passagem pela Serra da Rocinha melhorando o escoamento de cargas pela BR-285

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Dragagem no Porto de Imbituba para 15 metros de calado
Modal	Portuário
Responsável	Companhia Docas de Imbituba
Resultado Esperado	Aumento do calado no Porto de Imbituba
Valor Investimento	R\$ 55 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Jun-2012
Conclusão Prevista	Dez-2012
Status (Abr-12)	Projetado

A dragagem aumentará o calado do Porto de Imbituba para 15 metros

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do retroporto Imbituba, aquisição de novos equipamentos para graneis sólidos e ampliação dos cais 1,2,3
Modal	Portuário
Responsável	Santos Brasil
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura portuária
Valor Investimento	R\$ 400 Milhões
Fonte Financiamento	Privado
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	2011
Conclusão Prevista	2013
Status (Abr-12)	Em andamento

A adequação da área portuária melhorará a infraestrutura do Porto de Imbituba

Adequação da Ferrovia ALL entre Mafra e São Francisco do Sul

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

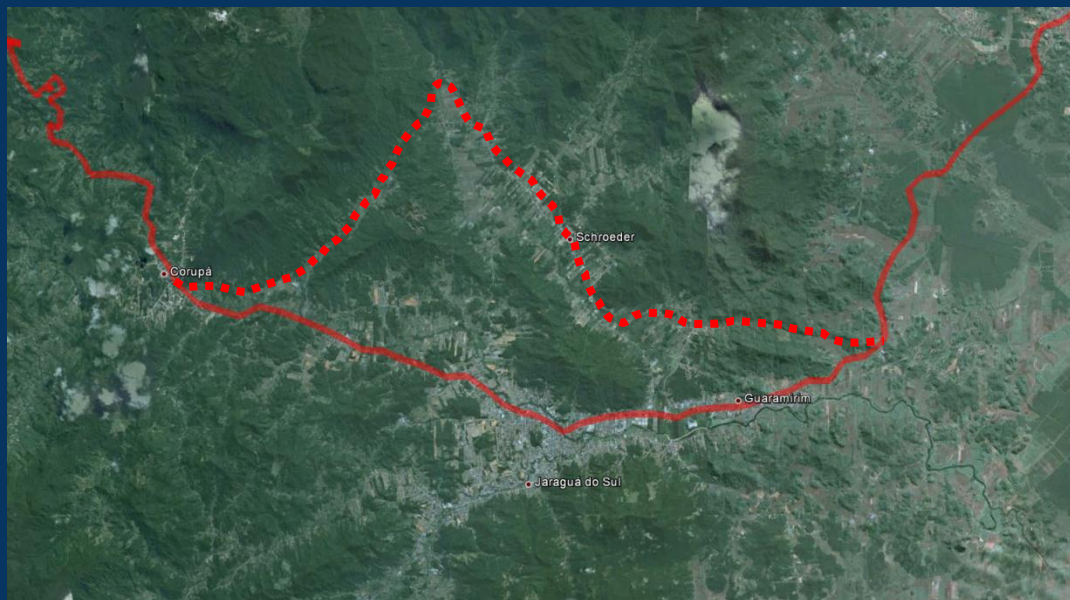
Nome	Adequação da ferrovia ALL entre Mafra e São Francisco do Sul – trecho de 215 km
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade no trecho
Valor Investimento	R\$ 250 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser defindio
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A adequação da ferrovia ampliará a capacidade melhorando o acesso ferroviário ao Porto de São Francisco do Sul

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Fonte: Relatório de Obras de Infra-estrutura de transportes estratégicas para região Sul, FIESC, Análise Macrologística

Mapa Esquemático do Projeto

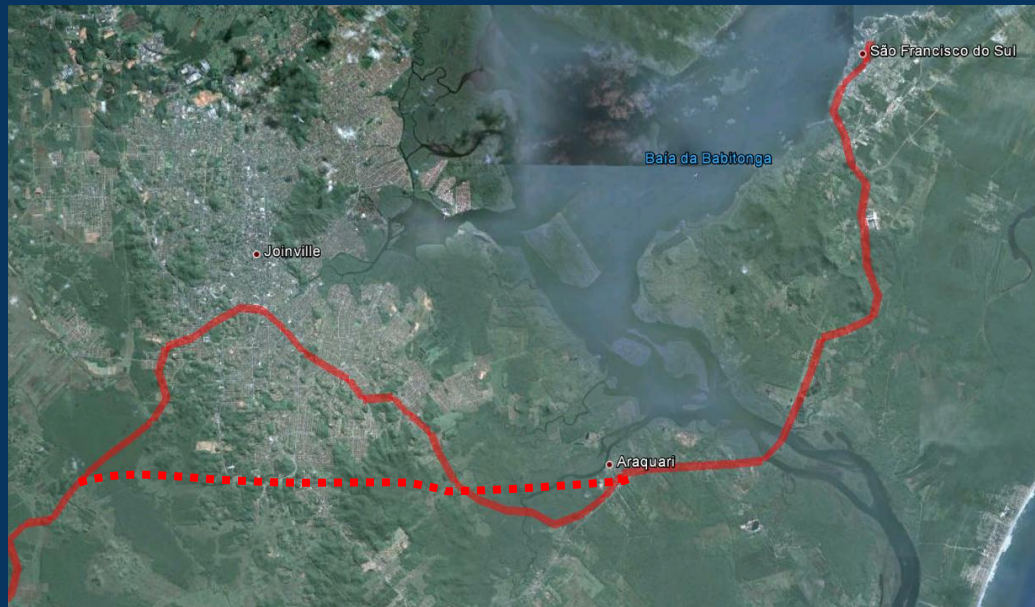


Descrição do Projeto

Nome	Construção do Contorno Ferroviário de Jaraguá do Sul – trecho de 28 km
Modal	Ferroviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Desvio do tráfego ferroviário da área urbana de Jaraguá do Sul e aumento de segurança
Valor Investimento	R\$ 196,96 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Sim
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A obra do contorno de Jaraguá do Sul ainda não tem início definido

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do Contorno Ferroviário de Joinville entre Guaramirim e Araquari – trecho de 18 km
Modal	Ferroviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Desvio do tráfego ferroviário da área urbana de Joinville e aumento de segurança
Valor Investimento	R\$ 68 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Fev-2010
Conclusão Prevista	Dez-2012
Status (Abr-12)	Em andamento

Apesar da obra estar em andamento, por hora o contorno de Joinville está com suas obras paralisadas

Construção do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul

44

Mapa Esquemático do Projeto



O QUE MUDA: a linha férrea deixará de cruzar 20 ruas da área urbana. O novo traçado começará no trevo de acesso à cidade, passará à direita da BR-280, até chegar no porto.



Descrição do Projeto

Nome	Construção do Contorno Ferroviário (ao lado da BR-280), reconfiguração do pátio e construção do viaduto em São Francisco do Sul – trecho de 8 km
Modal	Ferroviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Desvio da ferrovia da área urbana de São Francisco do Sul e aumento de segurança
Valor Investimento	R\$ 53,4 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Set-2007
Conclusão Prevista	Dez-2012
Status (Abr-12)	Em andamento

O contorno desviará a ferrovia da área urbana de São Francisco e deve ficar pronto até o final do ano

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do Berço 401 no Porto de São Francisco do Sul incluindo o anel rodo-ferroviário – trecho de 1,5 km
Modal	Portuário
Responsável	Secretaria Especial de Portos e DNIT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do acesso no Porto de São Francisco do Sul
Valor Investimento	R\$ 360 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O anel rodo-ferroviário dará acesso ao novo berço 401 que será construído no Porto de São Francisco do Sul para atender cargas a granel

Recuperação do Berço 201 no Porto de São Francisco do Sul

46

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recuperação do berço 201 no Porto de São Francisco do Sul – 279 metros de comprimento
Modal	Portuário
Responsável	Secretaria Especial de Portos
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura portuária
Valor Investimento	R\$ 28,8 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Nov-2007
Conclusão Prevista	Jul-2012
Status (Abr-12)	Em andamento

A recuperação do berço 201 melhorará a infraestrutura do Porto de São Francisco do Sul

Derrocagem de Lajes na Bacia de Evolução do Porto de São Francisco do Sul

47

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Derrocagem de 65 mil m3 de lajes na bacia de evolução do Porto de São Francisco do Sul
Modal	Portuário
Responsável	Secretaria Especial de Portos
Resultado Esperado	Permitirá que o porto receba navios de última geração
Valor Investimento	R\$ 36,0 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A derrocagem permitirá que o porto receba navios de última geração

Construção do Terminal Mar Azul em São Francisco do Sul

48

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

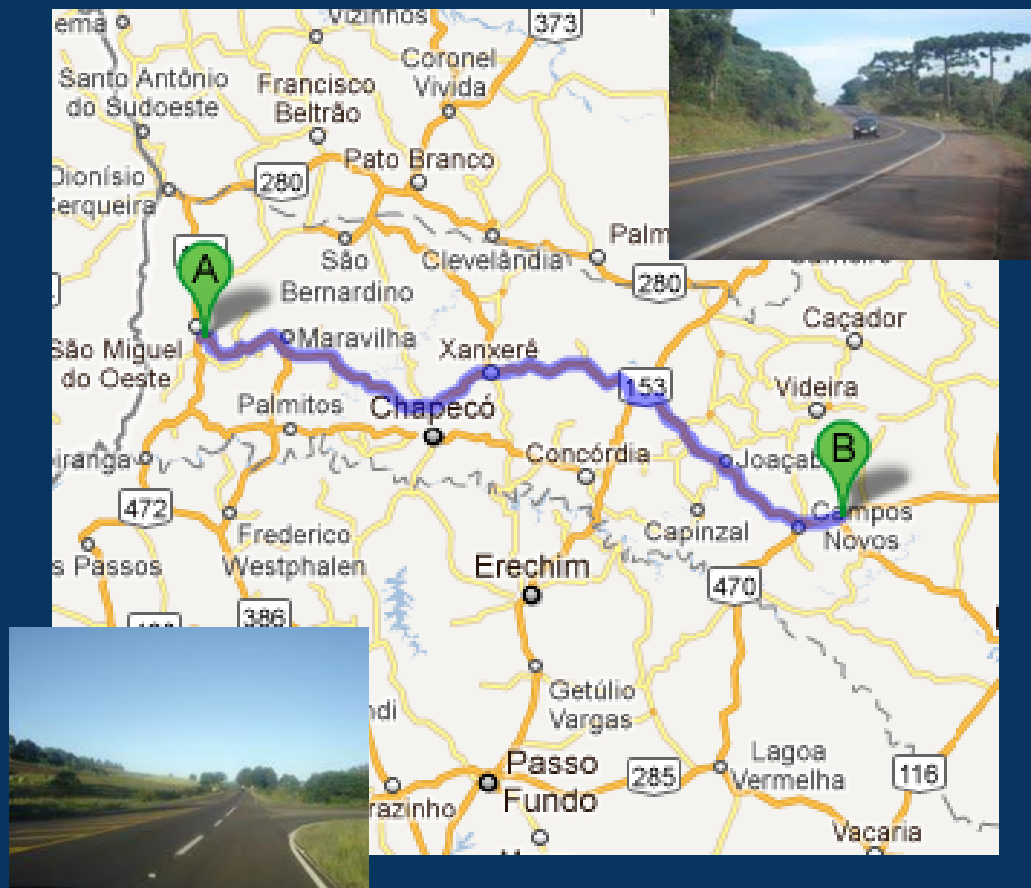
Nome	Implantação do terminal Mar Azul em São Francisco do Sul – terminal privativo de produtos siderúrgicos (berço 401 A)
Modal	Portuário
Responsável	Norsul
Resultado Esperado	Aumento de capacidade do complexo portuário de São Francisco do Sul
Valor Investimento	R\$ 120 Milhões
Fonte Financiamento	Norsul
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O projeto ainda depende de decisão judiciária a respeito dos impactos ambientais

Adequação da BR-282 entre São Miguel do Oeste e Campos Novos

49

Mapa Esquemático do Projeto

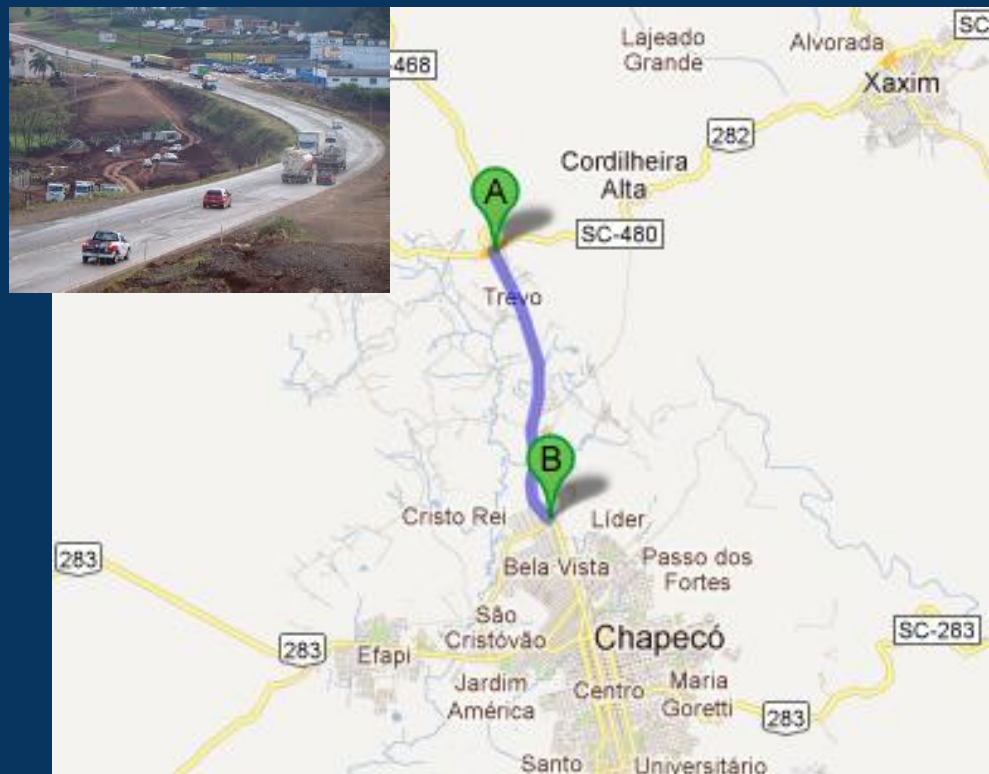


Descrição do Projeto

Nome	Adequação da BR-282 entre São Miguel do Oeste e Campos Novos – trecho de 320 km incluindo restauração de pavimentos, terceiras faixas, intersecções de acesso e sinalizações
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 184 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A adequação melhorará o fluxo de passagem na BR-282

Mapa Esquemático do Projeto

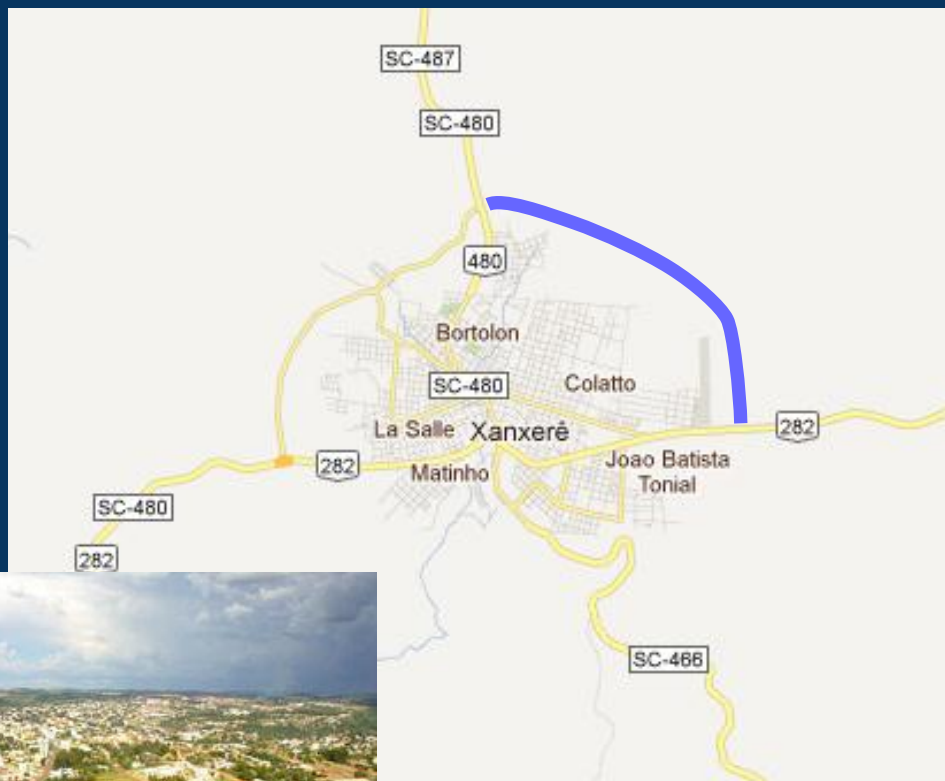


Descrição do Projeto

Nome	Adequação do Acesso Norte a Chapecó – trecho de 8 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade do acesso Norte a Chapecó
Valor Investimento	R\$ 80 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Jun-2010
Conclusão Prevista	Jul-2013
Status (Abr-12)	Em andamento

A adequação resolverá o gargalo do acesso a Chapecó

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do Contorno Leste de Xanxerê – trecho de 5 km
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Desvio do tráfego de passagem da área urbana de Xanxerê
Valor Investimento	R\$ 20 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O contorno Leste desviará o tráfego de passagem da área urbana de Xanxerê

Adequação da BR-153 entre General Carneiro e Paulo Frontin

57

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação da BR-153 entre General Carneiro e Paulo Frontin – trecho de 93 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade no trecho através de instalação de terceiras faixas, sinalização e repavimentação
Valor Investimento	R\$ 185 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Ago-2011
Conclusão Prevista	Dez-2014
Status (Abr-12)	Em andamento

A adequação da BR-153 melhorará o fluxo de passagem no trecho

Duplicação da BR-280 entre Jaraguá do Sul e São Francisco do Sul

58

Mapa Esquemático do Projeto

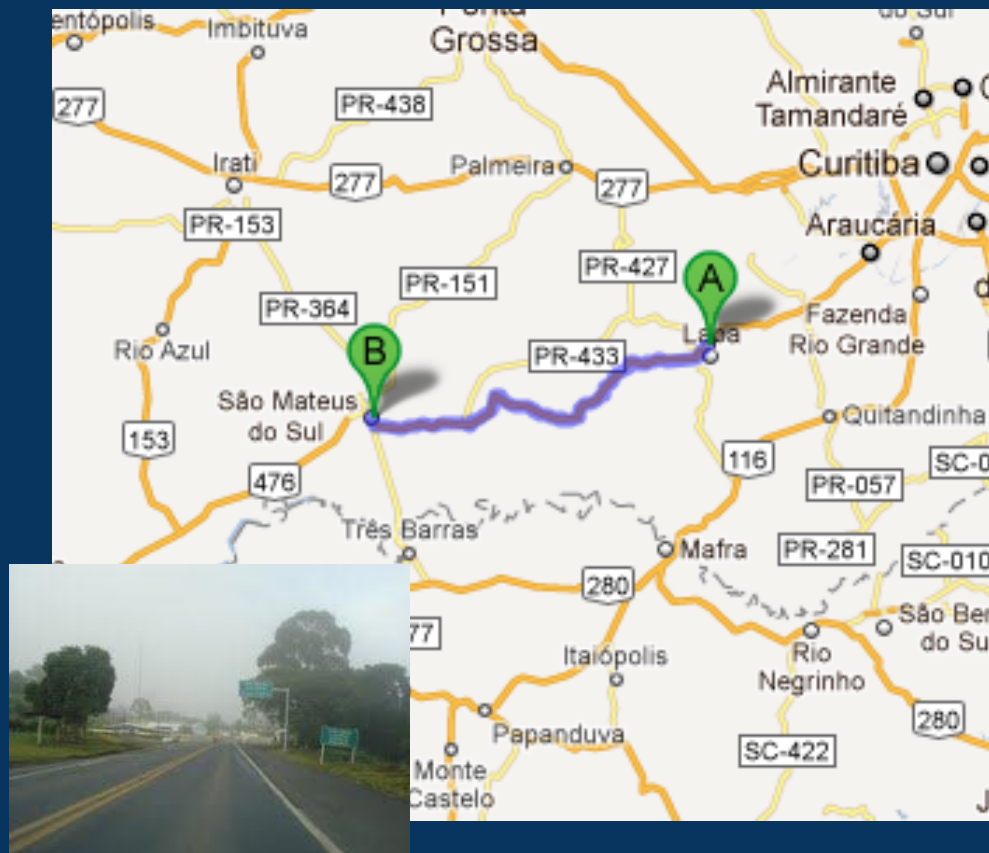


Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da BR-280 entre Jaraguá do Sul e São Francisco do Sul – trecho de 64 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 957,8 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Sim
Edital	Não
Início Previsto	Set-2012
Conclusão Prevista	Set-2015
Status (Abr-12)	Planejado

O edital de licitação foi revogado em Jul-2011, sendo que o novo Projeto deverá ser aprovado até Jul-2012

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação da BR-476 entre Lapa e São Mateus do Sul – trecho de 82 km
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Melhoria no fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 147,5 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A adequação melhorará o fluxo na BR-476, facilitando o acesso à Região Metropolitana de Curitiba

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

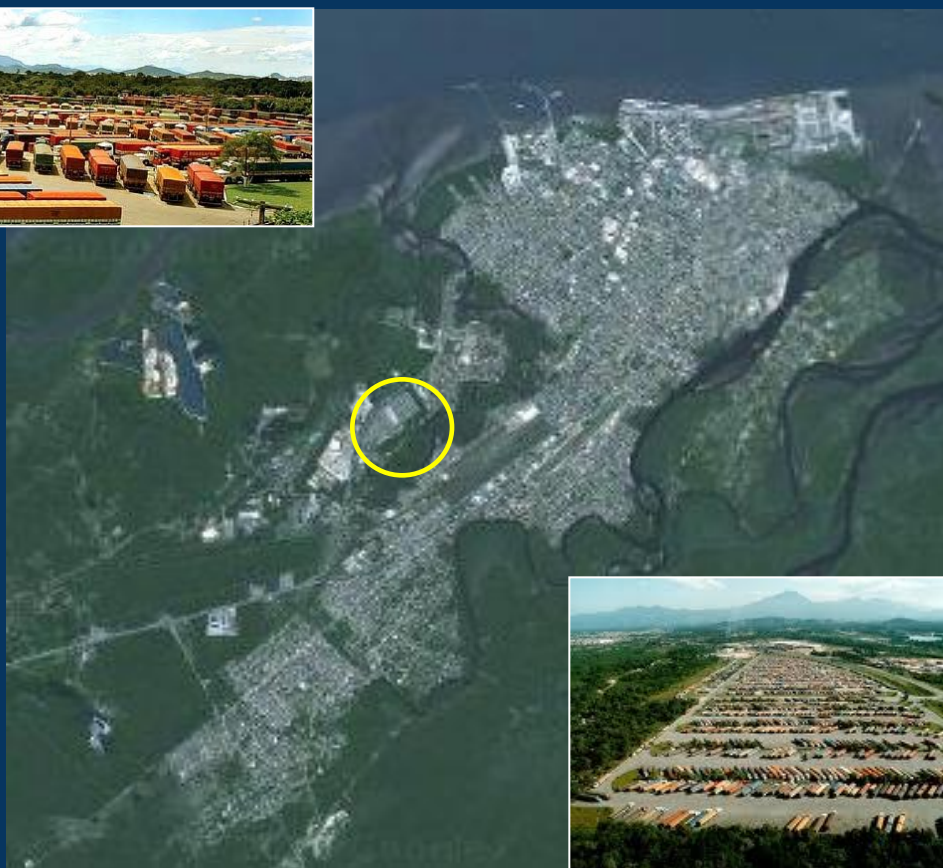
Nome	Adequação dos acessos rodoviários ao Porto de Paranaguá incluindo a parte urbana da BR-277
Modal	Portuário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade nos acessos ao Porto de Paranaguá
Valor Investimento	R\$ 34 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A adequação dos acessos ao Porto de Paranaguá organizará o fluxo de tráfego portuário

Ampliação do Pátio de Triagem no Porto de Paranaguá

61

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

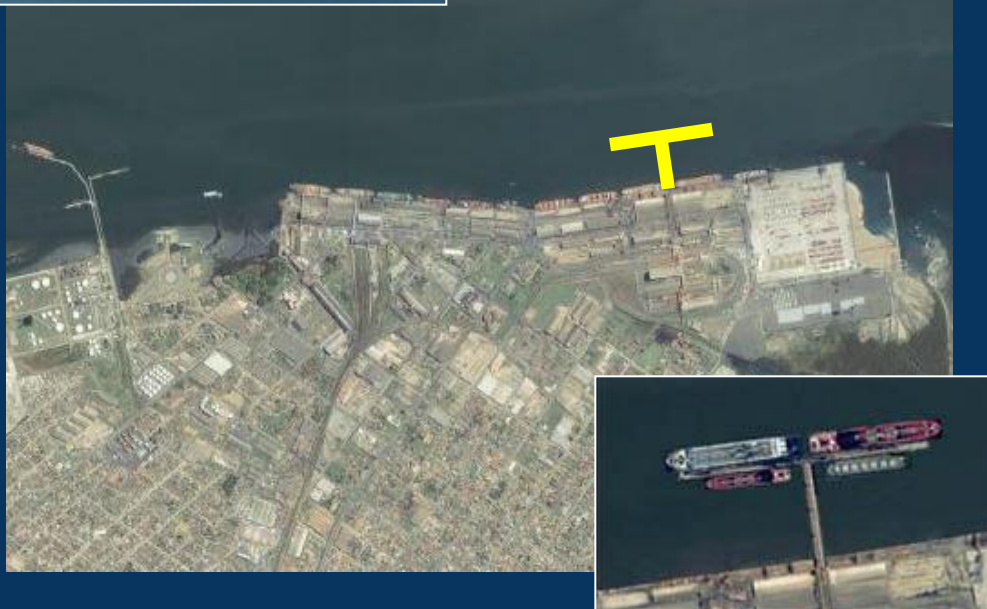
Nome	Ampliação do pátio de triagem no Porto de Paranaguá – aumento de 250 mil metros quadrados e mil vagas
Modal	Portuário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura portuária
Valor Investimento	R\$ 55 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A ampliação do pátio de triagem melhorará a infraestrutura do Porto de Paranaguá

Construção do Novo Píer para Carga Geral no Porto de Paranaguá

62

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do novo píer em formato 'T' para carga geral no Porto de Paranaguá
Modal	Portuário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade do Porto de Paranaguá
Valor Investimento	R\$ 270 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O novo píer para carga geral ampliará a capacidade de movimentação de cargas geral desunitizada pelo Porto de Paranaguá

Construção do Novo Píer para Granéis Sólidos no Porto de Paranaguá

63

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do novo píer em formato 'F' para granéis sólidos no Porto de Paranaguá
Modal	Portuário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade de escoamento de granéis sólidos agrícolas pelo Porto de Paranaguá
Valor Investimento	R\$ 300 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O novo píer para granéis sólidos ampliará a capacidade de exportação de granéis sólidos agrícolas pelo Porto de Paranaguá

Ampliação do Cais de Inflamáveis no Porto de Paranaguá

64

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

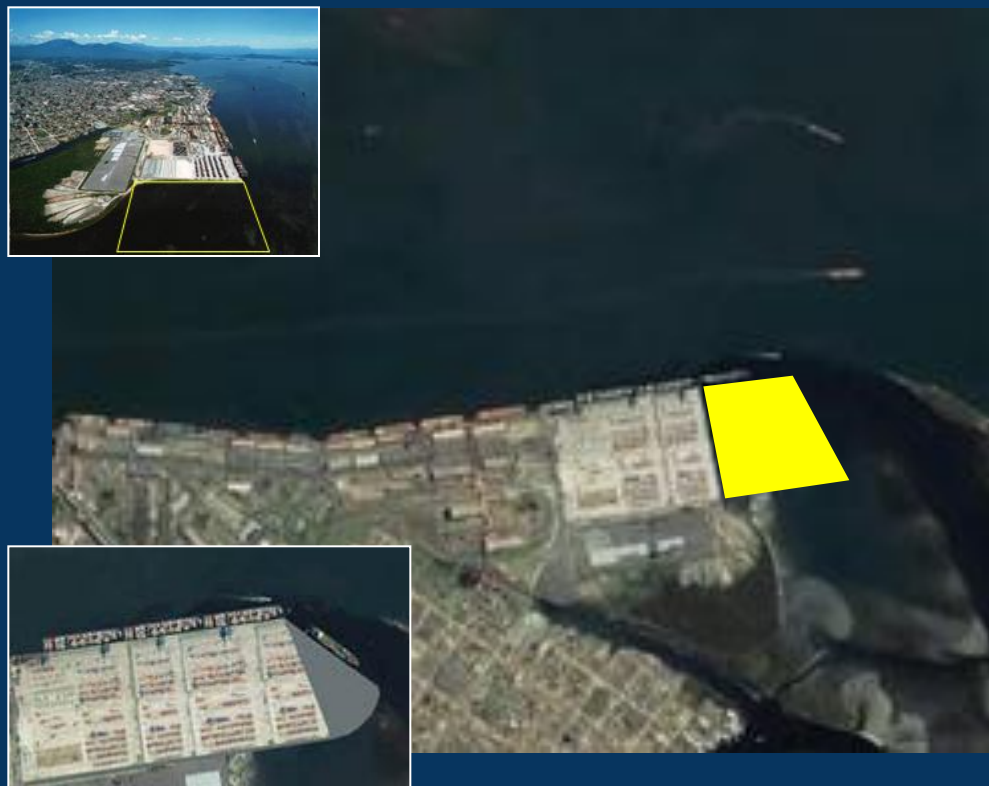
Nome	Ampliação do cais de inflamáveis no Porto de Paranaguá
Modal	Portuário
Responsável	Portuário
	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade de movimentação de granéis líquidos pelo Porto de Paranaguá
Valor Investimento	R\$ 303 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A ampliação do cais de inflamáveis ampliará a capacidade para a movimentação de granéis líquidos pelo Porto de Paranaguá

Ampliação do Pátio e Construção do Novo Berço para Contêineres no Porto de Paranaguá

65

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Ampliação do pátio e construção do novo berço para contêineres no Porto de Paranaguá
Modal	Portuário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade de movimentação de contêineres pelo Porto de Paranaguá
Valor Investimento	R\$ 50 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A ampliação do pátio e o novo berço para contêineres ampliará a capacidade de movimentação de contêineres pelo Porto de Paranaguá

Construção de 2 Novos Armazéns Graneleiros no Porto de Paranaguá

66

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Substituição dos Armazéns Horizontais do Corredor de Exportação
Modal	Portuário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura portuária com aumento da capacidade estática de armazenagem de grãos sólidos agrícolas
Valor Investimento	R\$ 155 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

Os novos armazéns graneleiros melhorarão a capacidade estática de armazenagem do Porto de Paranaguá

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Dragagem de manutenção do canal de acesso e da bacia de evolução no Porto de Paranaguá
Modal	Portuário
Responsável	APPA
Resultado Esperado	Melhoria da passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 100 Milhões
Fonte Financiamento	APPA
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A dragagem de manutenção melhorará a passagem no canal de acesso ao Porto de Paranaguá

Aprofundamento do Canal de Acesso e da Bacia de Evolução no Porto de Paranaguá

68

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Dragagem de aprofundamento do canal de acesso e da bacia de evolução no Porto de Paranaguá para 15 e 16 metros de calado
Modal	Portuário
Responsável	SEP
Resultado Esperado	Aumento do calado no Porto de Paranaguá permitindo o acesso a navios Post-Panamax
Valor Investimento	R\$ 53,2 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim ¹
Edital	Não (Deve sair até Dez-2012)
Início Previsto	Jan-2013
Conclusão Prevista	Set-2013
Status (Abr-12)	Projetado

A dragagem de aprofundamento aumentará o calado do canal de acesso ao Porto de Paranaguá

1) Projeto básico revisto em Jan-2012

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Derrocagem submarina no Porto de Paranaguá para 16 metros de calado
Modal	Portuário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento do calado no trecho, eliminando se rochas submarinas, ampliando a segurança na navegação
Valor Investimento	R\$ 28 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A derrocagem aumentará o calado e a segurança no Porto de Paranaguá

Foto Ilustrativa



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em Guaíra
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Permitir o embarque de grãos da região e do Centroeste na ferrovia
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O terminal rodo-ferroviário possibilitará o acesso à ferrovia para as indústrias de Guaíra

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Construção do Corredor Ferroviário do Paraná EF 484 entre Maracajú e Cascavel

72

Mapa Esquemático do Projeto



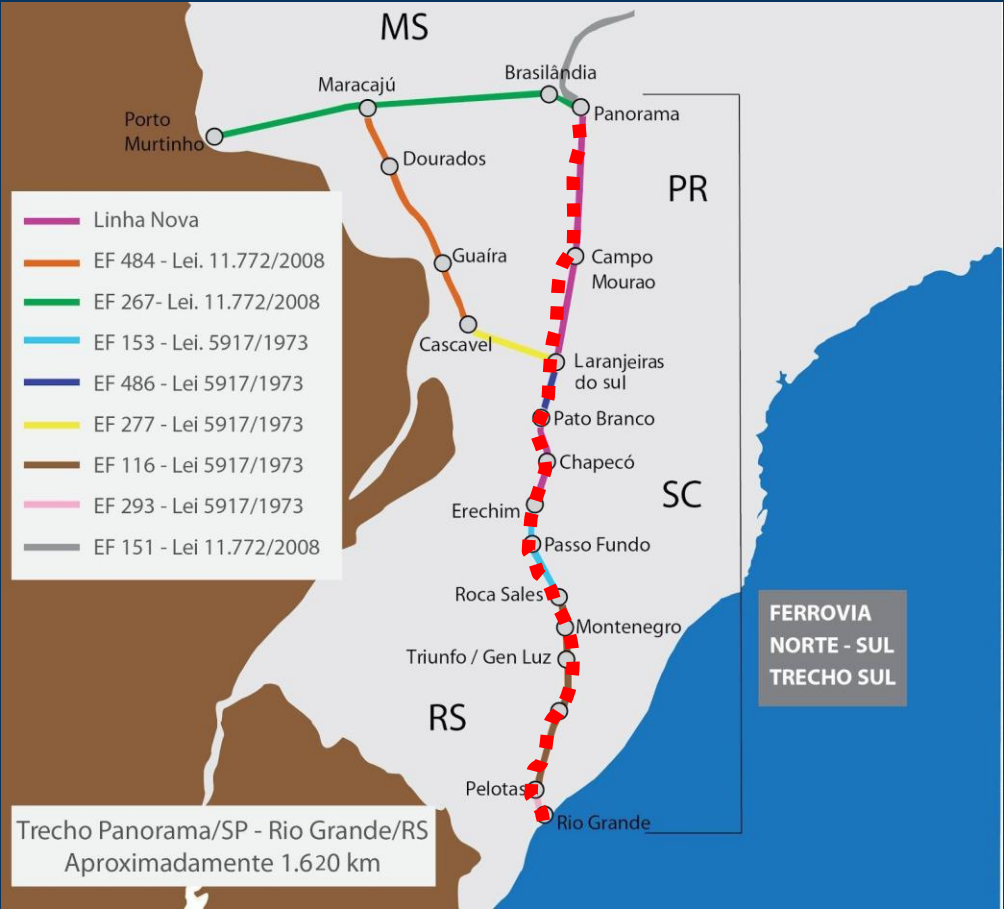
Descrição do Projeto

Nome	Construção da ferrovia EF484 entre Maracajú e Cascavel – trecho de 500 km
Modal	Ferroviário
Responsável	VALEC
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária da Ferroeste
Valor Investimento	R\$ 2,248 Bilhões (Guaíra-Cascavel: R\$ 449,5 Milhões)
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não (Deve sair até Set-2013)
EIA-RIMA	Não (Deve sair até Nov-2014)
Projeto Básico	Não (Deve sair até Mar-2016)
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A prolongação da Ferroeste possibilitará o escoamento de cargas do Mato Grosso do Sul pelos portos do Paraná—O projeto de interesse para a Região Sul vai de Guaíra a Cascavel

Construção da Ferrovia Norte-Sul entre Panorama e Rio Grande

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da ferrovia Norte-Sul entre Panorama e Rio Grande – trecho de 1.620 km
Modal	Ferroviário
Responsável	VALEC
Resultado Esperado	Integração ferroviária com o restante do Brasil em bitola de 1,60 metro, provendo maior competitividade entre os modais
Valor Investimento	R\$ 7,29 Bilhões (Fronteira PR – Rio Grande: R\$ 6.341 Bi)
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não (Deve sair até Jul-2013)
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O projeto finalizará a integração da Região Sul com a ferrovia Norte-Sul

Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Campo Mourão

81

Foto de Satélite Ilustrativa de Terminal Rodo-Ferroviário Descrição do Projeto



Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em Campo Mourão
Modal	Rodo-ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Acesso da indústrias locais e da produção agropecuária da região de Campo Mourão à ferrovia
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção do terminal rodo-ferroviário facilitará o acesso à ferrovia para as indústrias locais e para os produtos agropecuários da região de Campo Mourão

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Fonte: Análise Macrologística

Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Laranjeiras do Sul

82

Foto Ilustrativa de Terminal Rodo-Ferroviário



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em Laranjeiras do Sul
Modal	Rodo-ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Acesso das indústrias locais e da produção agropecuária da região de Laranjeiras do Sul à ferrovia
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção do terminal rodo-ferroviário facilitará o acesso à ferrovia para as indústrias locais e para os produtos agropecuários da região de Laranjeiras do Sul

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Pato Branco

83

Foto Ilustrativa de Terminal Rodo-Ferroviário



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em Pato Branco
Modal	Rodo-ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Acesso das indústrias locais e da produção agropecuária da região de Pato Branco à ferrovia
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção do terminal rodo-ferroviário facilitará o acesso à ferrovia para as indústrias locais e para os produtos agropecuários da região de Pato Branco

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Foto Ilustrativa de Terminal Rodo-Ferroviário



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em Coronel Freitas/Chapecó
Modal	Rodo-ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Acesso das indústrias locais e da produção agropecuária da região de Coronel Freitas e Chapecó à ferrovia
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção do terminal rodo-ferroviário facilitará o acesso à ferrovia para as indústrias locais e para os produtos agropecuários da região de Coronel Freitas e Chapecó

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT
 Fonte: Análise Macrologística

Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Passo Fundo

85

Foto Ilustrativa de Terminal Rodo-Ferroviário



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em Passo Fundo
Modal	Rodo-ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Acesso das indústrias locais e da produção agropecuária da região de Passo Fundo à ferrovia
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

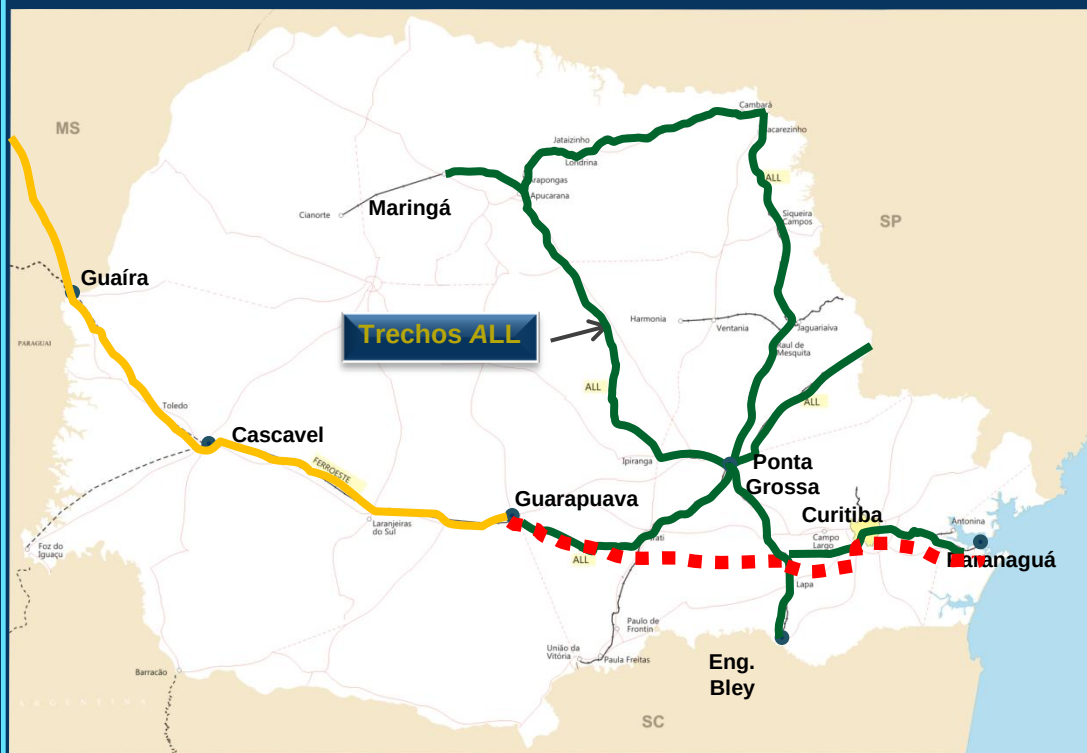
A construção do terminal rodo-ferroviário facilitará o acesso à ferrovia para as indústrias locais e para os produtos agropecuários da região de Passo Fundo

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Construção do Trecho Ferroviário entre Guarapuava e Paranaguá

104

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do trecho ferroviário entre Guarapuava e Paranaguá – trecho de 426 km incluindo a variante Paranaguá-Pinhais de 95 km e ramal ferroviário Guarapuava-Eng.Bley de 331 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária, duplicando a descida ferroviária pela serra de Paranaguá, criando uma alternativa à ALL
Valor Investimento	R\$ 2.309,07 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não (Deve sair até Dez-12)
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O trecho ferroviário entre Guarapuava e Paranaguá completará o corredor do Paraná

Construção do Trecho Ferroviário entre São Francisco do Sul e Paranaguá incluindo Ponte

105

Mapa Esquemático do Projeto



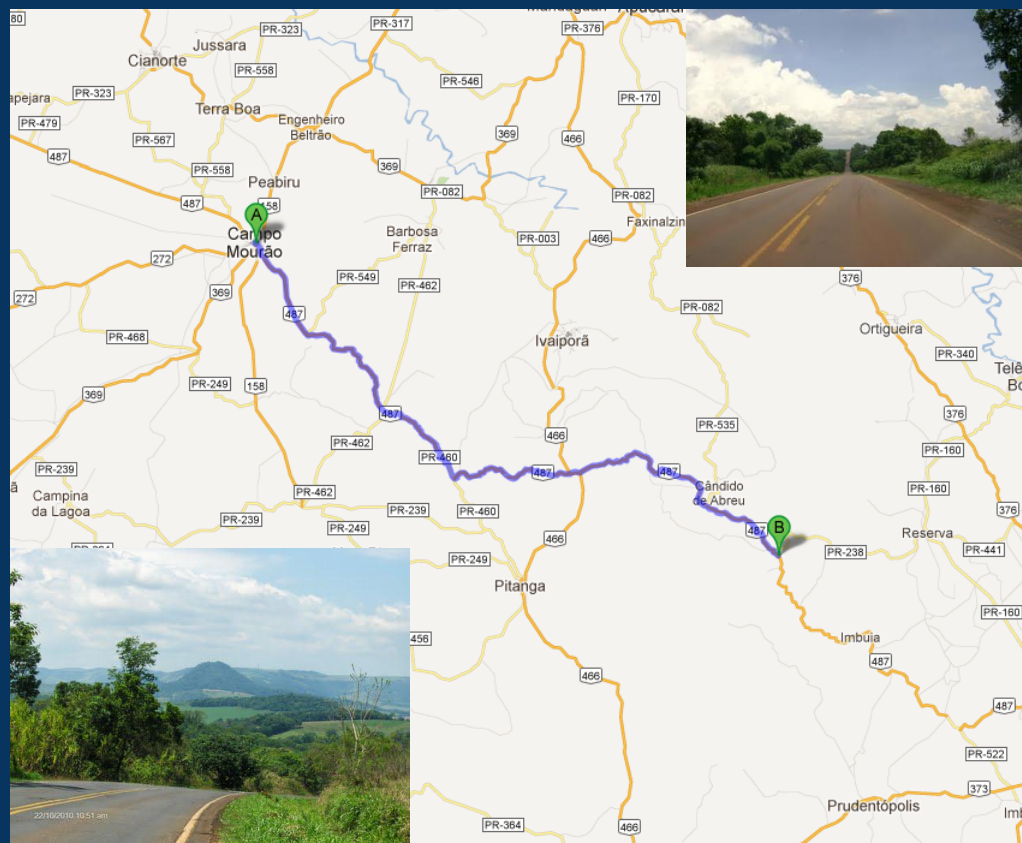
Descrição do Projeto

Nome	Construção de ferrovia litorânea ligando Paranaguá a S.F. Sul e construção de ponte ferroviária na Baía de S.Fco do Sul
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da capacidade ferroviária para os portos de Paranaguá e SFS de 13,5 MM para 40 MM tons/ano e redução do custo de transporte de 15% (R\$ 238 MM),
Valor Investimento	R\$ 750 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O trecho ferroviário entre São Francisco do Sul e Paranaguá permitirá um melhor aproveitamento da descida da serra de Paranaguá já que os trens poderão passar a descer pela serra de Paranaguá e subir pela serra do mar em São Francisco do Sul, duplicando assim a capacidade de movimentação

Adequação da BR 487 entre Campo Mourão e Três Bicos

Mapa Esquemático do Projeto



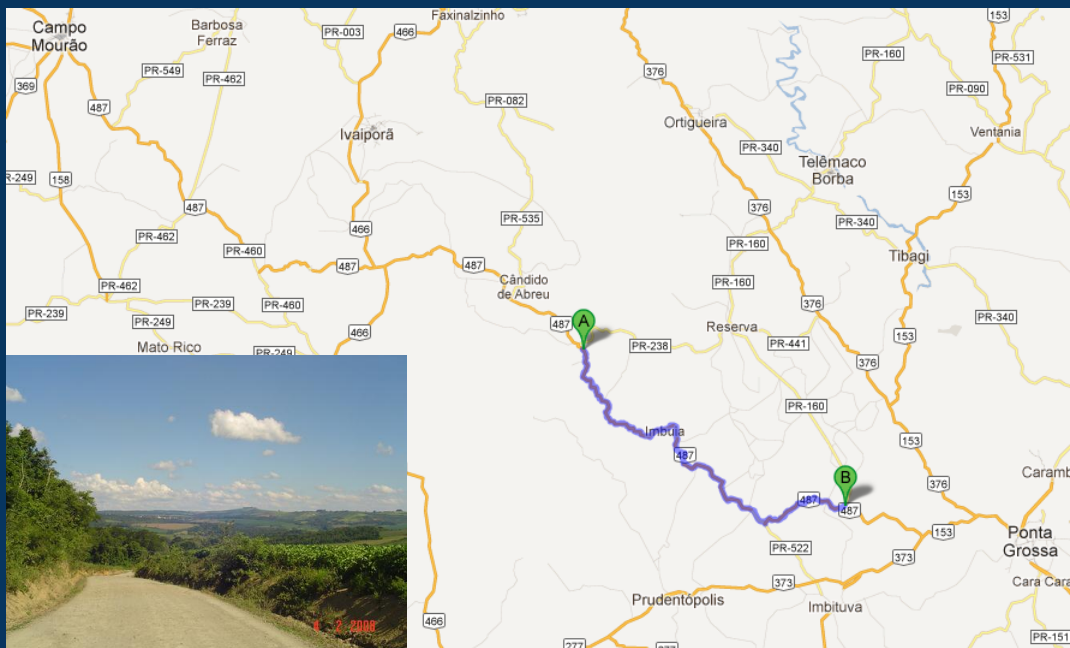
Descrição do Projeto

Nome	Adequação do trecho Campo Mourão - Três Bicos da BR 487 – trecho de 182 km
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade no trecho através de instalação de terceiras faixas, acostamento, sinalização e repavimentação
Valor Investimento	R\$ 291,2 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A adequação da BR 487 entre Campo Mourão e Três Bicos permitirá o aumento da capacidade de movimentação neste importante trecho da Boiadeira

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Pavimentação das ligações Três Bicos - Ivaí (trecho de 75,2 Km) e Bom Jardim do Sul - Ipiranga (trecho de 24,2 Km) da BR 487
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da malha rodoviária, com redução da distância a ser percorrida
Valor Investimento	R\$ 159,0 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

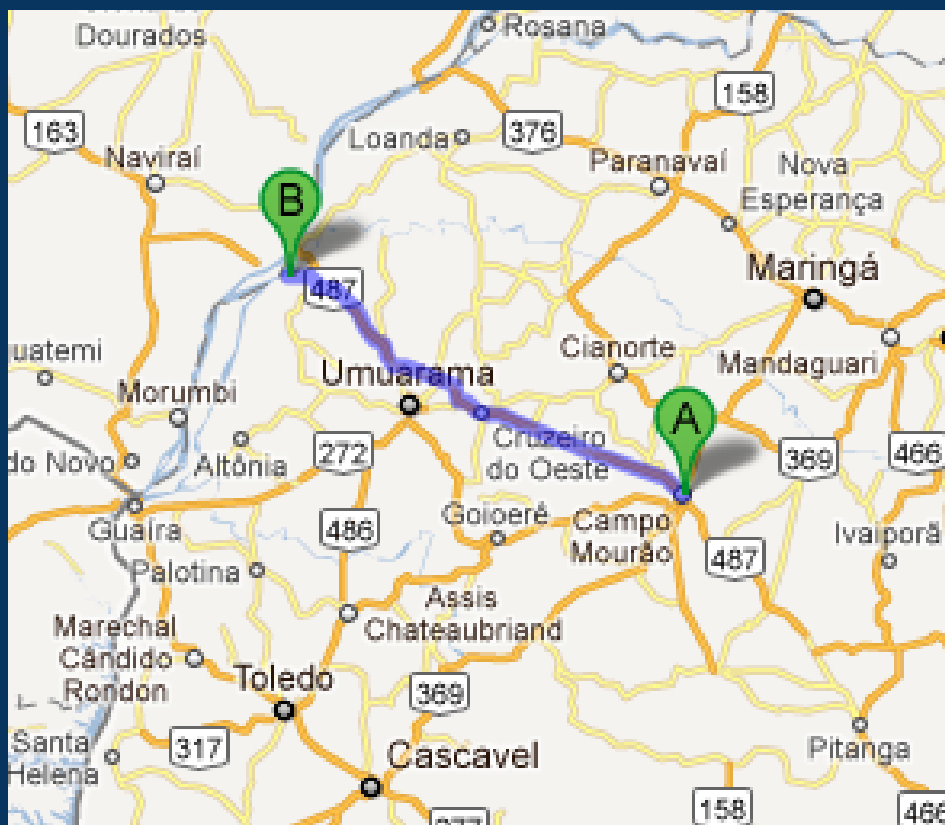
A pavimentação do trecho da BR 487 no Paraná permitirá a ampliação da malha e o efetivo uso da Boiadeira em toda a sua extensão

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Construção da BR-487 entre Porto Camargo e Campo Mourão

109

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da BR-487 entre Porto Camargo e Campo Mourão – trecho de 179 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Ampliação da malha rodoviária
Valor Investimento	R\$ 336,42 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Out-2011
Conclusão Prevista	Dez-2015
Status (Abr-12)	Em andamento

A construção do trecho completará a BR-487 no Paraná sendo que ela já se encontra em andamento

VI – Detalhamento dos Eixos de Integração e Projetos Logísticos



A-1 – Eixos de Integração de Transporte Priorizados

A-2 – Projetos Priorizados pelo Sul Competitivo (51 projetos)

► **A-3 – Outros Projetos Relevantes para a Região Sul**

Mapa Esquemático do Projeto

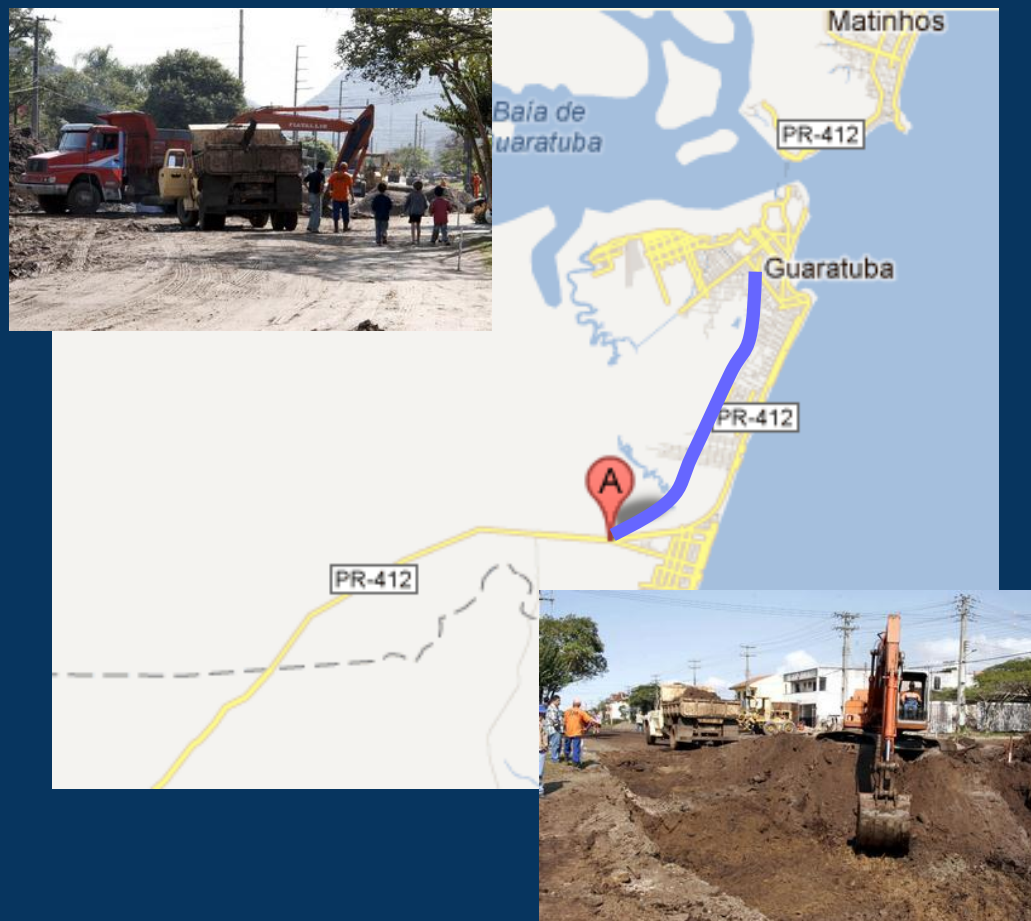


Descrição do Projeto

Nome	Construção da Variante “Interportos” da BR-101 entre Garuva e BR-116 (Variante do Alpinópolis)
Modal	Rodoviário
Responsável	SEIL-PR
Resultado Esperado	Integração dos portos paranaenses na BR-101, desviando a região de Curitiba
Valor Investimento	R\$ 1 Bilhão (estimado)
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O traçado sugerido no PELT 2020 do Paraná idealiza o desvio de Curitiba e o acesso aos portos paranaenses porém o projeto ainda não iniciou a ser desenvolvido e não há prazo para a sua construção

Mapa Esquemático do Projeto

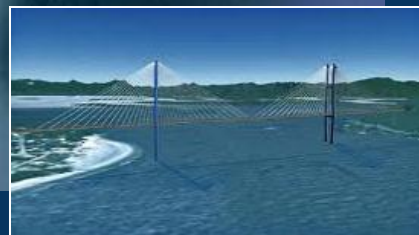


Descrição do Projeto

Nome	Construção do contorno de Guaratuba paralelo à PR-412 (Av. Paraná)
Modal	Rodoviário
Responsável	DER-PR
Resultado Esperado	Desvio do tráfego da área urbana de Guaratuba
Valor Investimento	R\$ 8,5 Milhões
Fonte Financiamento	Governo do Estado
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Ago-2007
Conclusão Prevista	Final de 2012
Status (Abr-12)	Em andamento

O contorno de Guaratuba era previsto para ser concluído em 2008, porém ainda está em obras com previsão de término no final de 2012

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da ponte sobre a Baía de Guaratuba entre Guaratuba e Matinhos
Modal	Rodoviário
Responsável	DER-PR
Resultado Esperado	Integração e melhoria da acessibilidade do litoral paranaense
Valor Investimento	R\$ 262 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	2013
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A ponte entre Matinhos e Guaratuba promoverá a integração do litoral paranaense porém ainda está em fase de planejamento sem prazo para conclusão

Fotos Ilustrativas



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em Lages
Modal	Rodo-ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Acesso das indústrias locais à ferrovia ALL, diminuindo o custo
Valor Investimento	R\$ 10 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção do terminal rodo-ferroviário facilitará o acesso à ferrovia para as indústrias de Lages

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT e da Brado Logística

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recuperação do ramal ferroviário de Caxias do Sul via Carlos Barbosa e Garibaldi – trecho de 44 km
Modal	Ferrovário
Responsável	PNLT
Resultado Esperado	Integração ferroviária do pólo industrial de Caxias do Sul
Valor Investimento	R\$ 60,23 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A recuperação do ramal ferroviário integrará o pólo industrial de Caxias do Sul à ferrovia porém ainda está apenas na fase das idéias

Construção da Variante Ferroviária entre Estrela e Rio do Pardo

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da variante ferroviária entre Estrela e Rio do Pardo – trecho de 80 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Desvio do tráfego ferroviário da Região Metropolitana de Porto Alegre e redução de custos logísticos com a diminuição de mais de 250 km no trecho Uruguaiana – São Paulo
Valor Investimento	R\$ 240 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A variante ferroviária desviará o fluxo de carga reduzindo a distância e o custo logístico

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância
 Fonte: Análise Macrologística

Foto do Local



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário, desvio ferroviário e estrutura de carregamento em Tigre
Modal	Rodo-ferroviário
Responsável	Agropecuária Nemitz e ALL
Resultado Esperado	Abranger em torno de 18 municípios da região, concentrando no terminal a mobilidade para escoamento da produção de grãos da região principalmente pela via férrea
Valor Investimento	R\$ 5 Milhões
Fonte Financiamento	Privado
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	N/A
Início Previsto	2009
Conclusão Prevista	2013
Status (Abr-12)	Em andamento

A construção do terminal rodo-ferroviário facilitará à ferrovia para a produção agrícola da região

Foto de satélite e do Local



Descrição do Projeto

Nome	Ampliação do Terminal Intermodal em Uruguaiana
Modal	Intermodal
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliar a capacidade do terminal e melhorar o aproveitamento do modal ferroviário
Valor Investimento	R\$ 15 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A ampliação do terminal intermodal aumentará o aproveitamento do modal ferroviário na região

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Construção da Variante Ferroviária entre São João e Serafina Corrêa

17

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da variante ferroviária entre São João e Serafina Corrêa – trecho de 66 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Redução de custos logísticos pela diminuição do trecho percorrido
Valor Investimento	R\$ 120 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A variante ferroviária entre São João e Serafina Corrêa desviará o fluxo de carga reduzindo o custo logístico

Adequação da Ferrovia ALL entre Roca Sales e Passo Fundo

18

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação da Ferrovia ALL entre Roca Sales e Passo Fundo – trecho de 157 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade de movimentação no trecho com aumento de velocidade média e segurança
Valor Investimento	R\$ 471 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A adequação da ferrovia ampliará a capacidade e melhorará a passagem no trecho

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Adequação da Ferrovia ALL entre Passo Fundo e Cruz Alta

19

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação da ferrovia ALL entre Passo Fundo e Cruz Alta – trecho de 193 km
Modal	Ferrovário
Responsável	PNLT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade de movimentação no trecho com aumento de velocidade média e segurança
Valor Investimento	R\$ 166,22 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A adequação da ferrovia ampliará a capacidade e possibilitará o uso do trecho como alternativa entre Rocas Sales e Santa Maria

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação da BR-163 entre Guaíra e Cascavel – trecho de 147 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 280 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não ¹
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Jul-2011
Conclusão Prevista	Dez-2015
Status (Abr-12)	Em andamento

O trecho completo só deve ficar pronto no final de 2015—No entanto, o trecho entre Cascavel e Marechal Rondon no valor de R\$ 120 Milhões ainda pode ser retirado do PAC antecipando a conclusão par Jun-2014

¹ Licenciamento ambiental foi dispensado (Instrução normativa No. 2 - IBAMA)

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

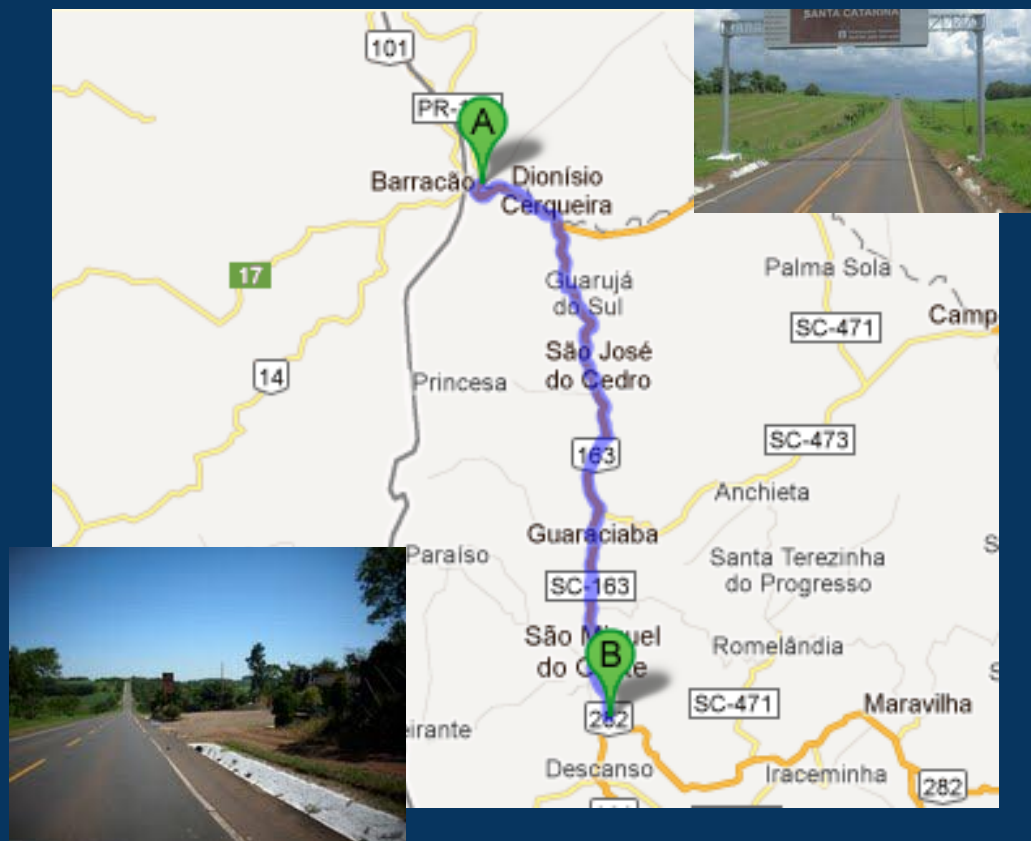
Nome	Construção do contorno Oeste de Cascavel – trecho de 17 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Desvio do tráfego de passagem da área urbana de Cascavel
Valor Investimento	R\$ 93,3 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Jan-2009
Conclusão Prevista	Ago-2013
Status (Abr-12)	Em andamento

O contorno Oeste desviará o tráfego de passagem da BR-163 da área urbana de Cascavel

Adequação da BR-163 entre Dionísio Cerqueira e São Miguel do Oeste

22

Mapa Esquemático do Projeto

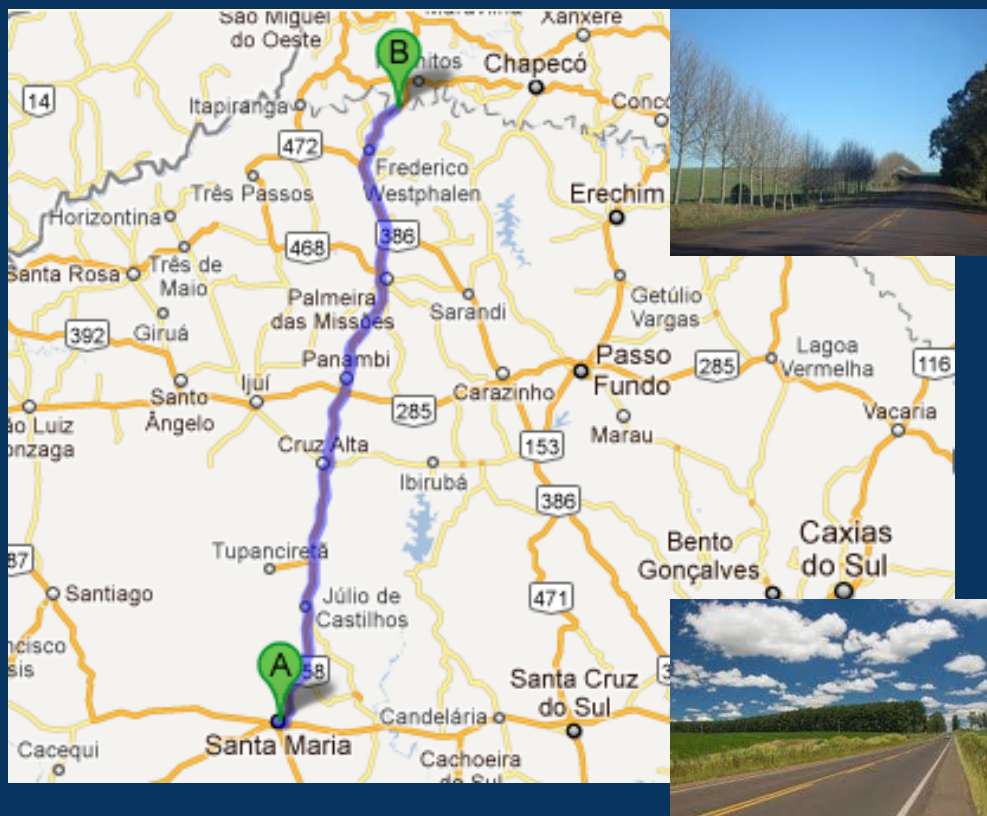


Descrição do Projeto

Nome	Adequação da BR-163 entre Dionísio Cerqueira e São Miguel do Oeste – trecho de 61 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 97,05 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Não (Deve sair até Jun-2012)
Início Previsto	Nov-2012
Conclusão Prevista	Out-2014
Status (Abr-12)	Projetado

A adequação da BR-163 terá início em Nov-2012 e melhorará o fluxo de passagem

Mapa Esquemático do Projeto



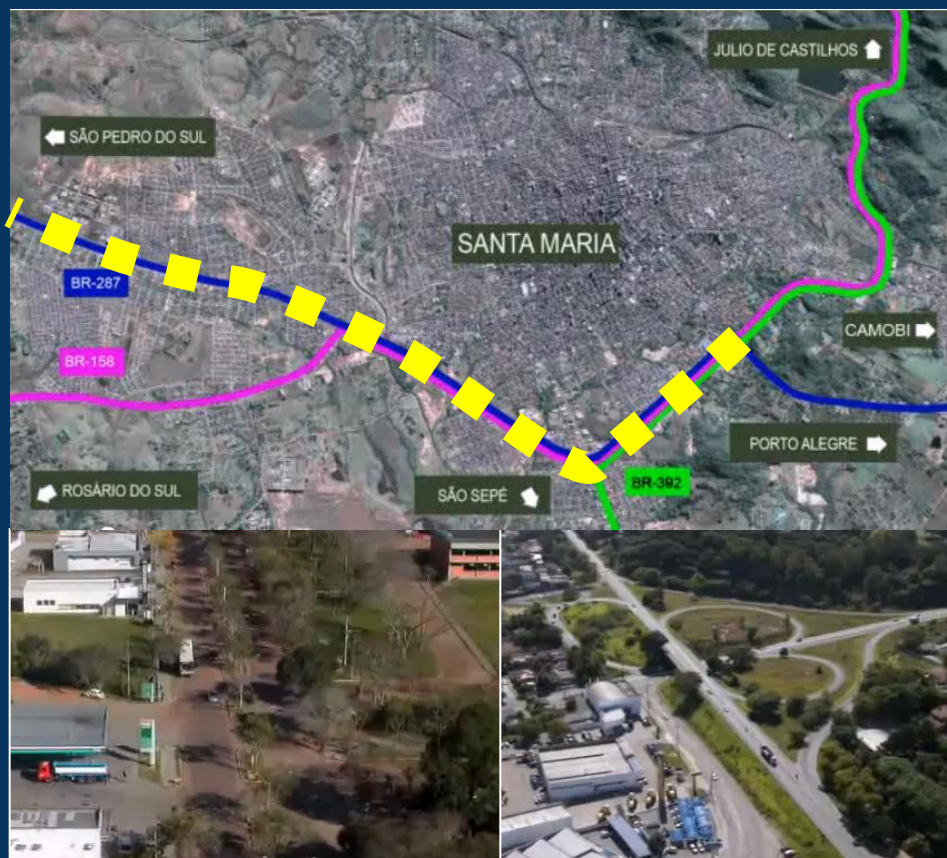
Descrição do Projeto

Nome	Adequação da BR-158 entre Iraí e Santa Maria no Rio Grande do Sul– trecho de 322 km
Modal	Rodoviário
Responsável	Indefinido
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 480 Milhões ¹
Fonte Financiamento	Indefinido
Modelo de Financiamento	Indefinido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A adequação da BR-158 melhorará o fluxo de passagem no trecho

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

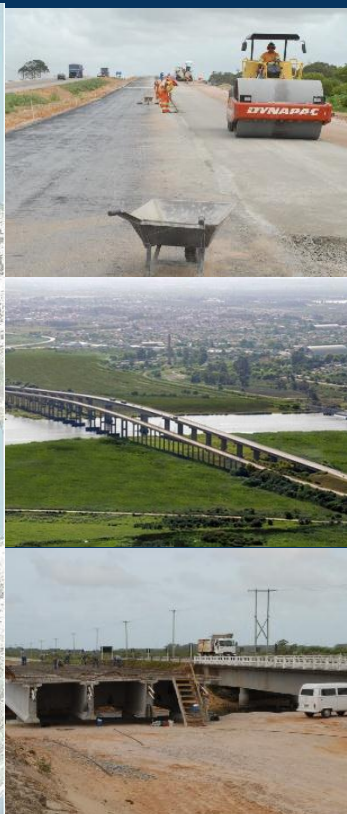
Nome	Adequação da travessia urbana de Santa Maria (BR-158/BR-287/BR-392)
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem e aumento de capacidade na travessia urbana de Santa Maria
Valor Investimento	R\$ 276 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Sim
Edital	Não (Deve sair até Mai-2012)
Início Previsto	Out-2012
Conclusão Prevista	Dez-2014
Status (Abr-12)	Projetado

A obra aumentará a capacidade da travessia urbana de Santa Maria melhorando o fluxo de passagem

Duplicação da BR-392 entre Pelotas e Rio Grande Incluindo o Contorno de Pelotas e Ponte sobre Canal de São Gonçalo

25

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da BR-392 entre Pelotas e Rio Grande (85 km) incluindo o contorno de Pelotas (BR-116) e restauração de ponte sobre o canal de São Gonçalo
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade na BR-392/BR-116 e melhoria do acesso ao porto de Rio Grande
Valor Investimento	R\$ 1,528 Bilhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim ¹
Projeto Básico	Sim ¹
Edital	Sim ¹
Início Previsto	2010
Conclusão Prevista	Dez-2015
Status (Abr-12)	Em andamento

A obra do trecho entre Pelotas e Rio Grande está sendo executada porém as obras nas áreas urbanas e a restauração da ponte que são as mais caras ainda estão na fase do projeto

1) Trecho urbano de Rio Grande: EIA-RIMA até Abr-2012, PB até Mai-2012 e Edital até Jun-2012

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

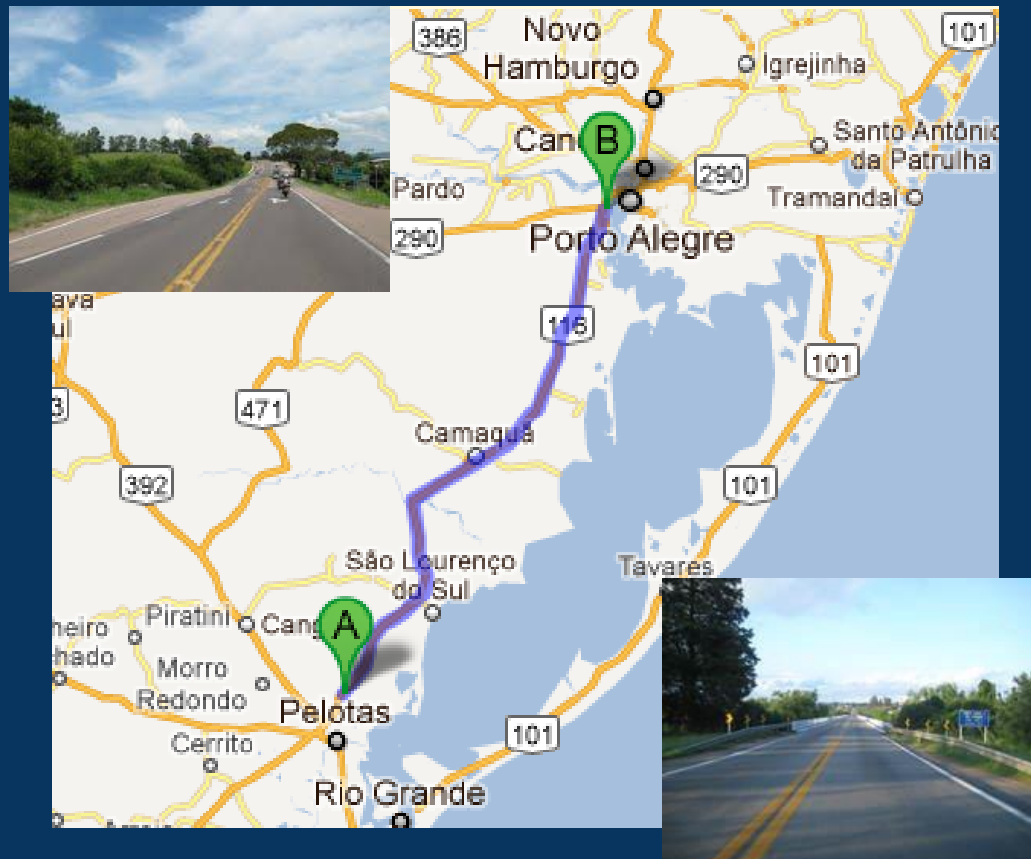
Nome	Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Guaíba na BR-116/BR-290 – trecho de 1,9 km
Modal	Rodoviário
Responsável	Governo Do Estado do RS
Resultado Esperado	Desvio do tráfego da ponte velha e melhoria do fluxo de passagem, ampliando a capacidade de movimentação pela BR 116
Valor Investimento	R\$ 900 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não (Deve sair até 2013)
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A construção da ponte sobre Guaíba é uma alternativa para travessia do Guaíba

Duplicação da BR-116 entre o Entroncamento da BR 290 e Contorno de Pelotas

30

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da BR-116 entre entroncamento BR-290 e contorno de Pelotas – trecho de 220 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem na BR-116
Valor Investimento	R\$ 1,156 Bilhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Não (Deve sair até Abr-2012)
Início Previsto	Out-2012
Conclusão Prevista	Dez-2015
Status (Abr-12)	Projetado

A duplicação da BR-116 vai eliminar o gargalo entre Porto Alegre e Rio Grande

Adequação da Área Portuária do Porto de Porto Alegre

31

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Reforço estrutural nos cais Mauá, Navegantes e Marcílio Dias, reaparelhamento do cais Navegantes e aquisição de sistemas de monitoramento no Porto de Porto Alegre
Modal	Portuário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura portuária permitindo um aumento na movimentação de cargas
Valor Investimento	R\$ 18,5 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	2015
Status (Abr-12)	Planejado

A adequação da área portuária manterá o Porto de Porto Alegre competitivo e operacional

Adequação da Hidrovia do Mercosul Incluindo Dragagem e Terminais na Lagoa dos Patos

32

Mapa Esquemático do Projeto

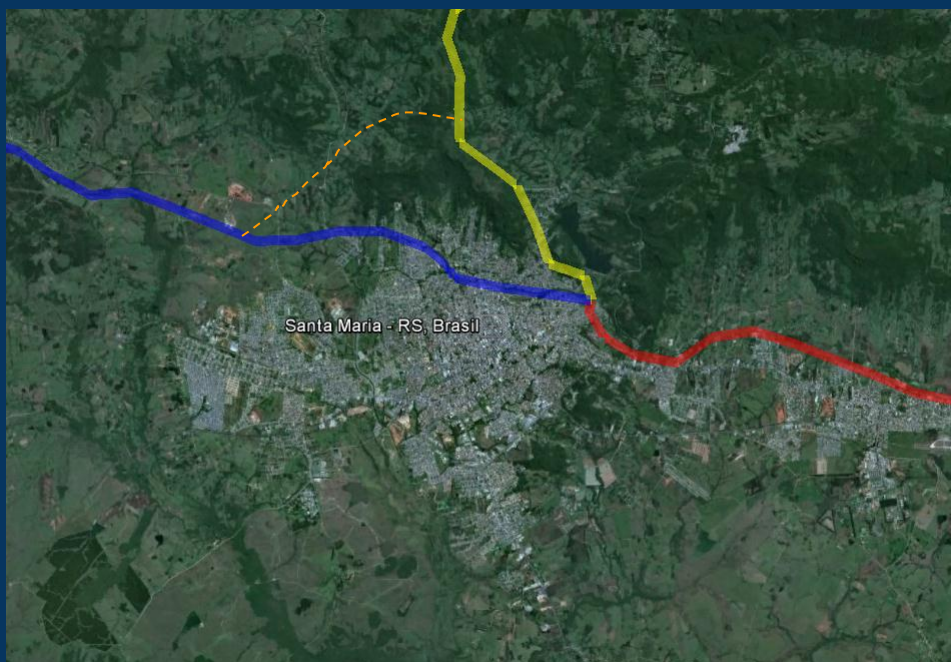


Descrição do Projeto

Nome	Ampliação dos terminais de carga de Estrela, Cachoeira do Sul, Porto Alegre e Rio Grande implantação do Terminal de São José do Norte, dragagem, derrocagem e sinalização do rio Taquari
Modal	Hidroviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Aumento do calado e melhoria da passagem na hidrovia do Mercosul
Valor Investimento	R\$ 108,0 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim ¹
Projeto Básico	Sim ¹
Edital	Sim ¹
Início Previsto	Nov-2011
Conclusão Prevista	Dez-2014
Status (Abr-12)	Em andamento

A adequação vai melhorar o aproveitamento da hidrovia do Mercosul sendo que a construção de terminais de carga poderá ser removida do PAC

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do contorno ferroviário de Santa Maria – trecho de 6 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Desvio do tráfego ferroviário da área urbana de Santa Maria e aumento de segurança
Valor Investimento	R\$ 18 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O contorno desviará o tráfego ferroviário da área urbana de Santa Maria

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Construção da Variante Ferroviária entre Santa Maria e São Gabriel

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da Variante Ferroviária entre Santa Maria e São Gabriel – trecho de 110 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Redução de custos logísticos no trecho pela redução da distância a ser percorrida
Valor Investimento	R\$ 330 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A variante ferroviária desviará o fluxo de carga para Rio Grande reduzindo o custo logístico

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância
 Fonte: Análise Macrologística

Construção de 5 Novos Pátios de Cruzamento entre Vacacaí e Passo dos Pires

35

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção de 5 novos pátios de cruzamento entre Vacacaí e Passo dos Pires
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade operacional de transporte em 4 novos pares no trecho permitindo uma melhor operacionalização do trecho
Valor Investimento	R\$ 25 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

Os novos pátios de cruzamento aumentarão a capacidade de passagem no trecho

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Foto Ilustrativa de um Terminal Rodo-Ferroviário

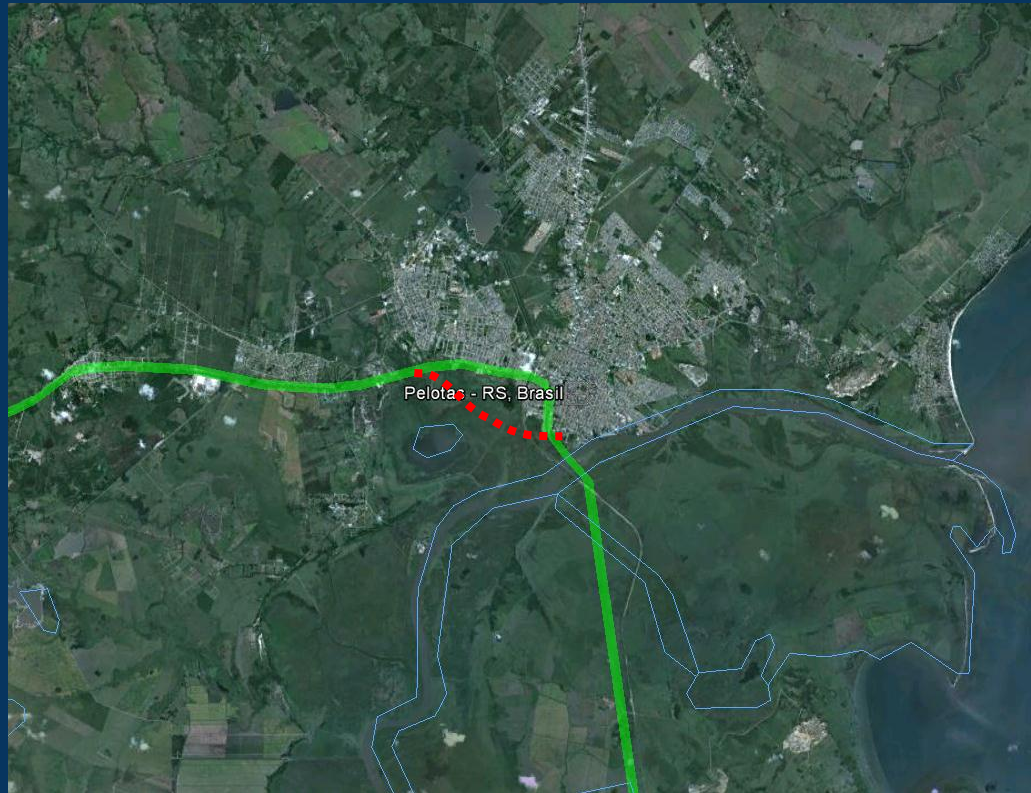


Descrição do Projeto

Nome	Construção de terminal rodoferroviário de transbordo, secagem e padronização de grãos e desvio ferroviária na região de Bagé
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Captação do volume para modal ferroviário de 600 mil ton/ano e redução de aproximadamente 18 mil viagens rodoviárias/ano
Valor Investimento	R\$ 3,7 Milhões
Fonte Financiamento	Privado
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A construção do terminal rodo-ferroviário facilitará o acesso à ferrovia aos grãos de Bagé

Mapa Esquemático do Projeto



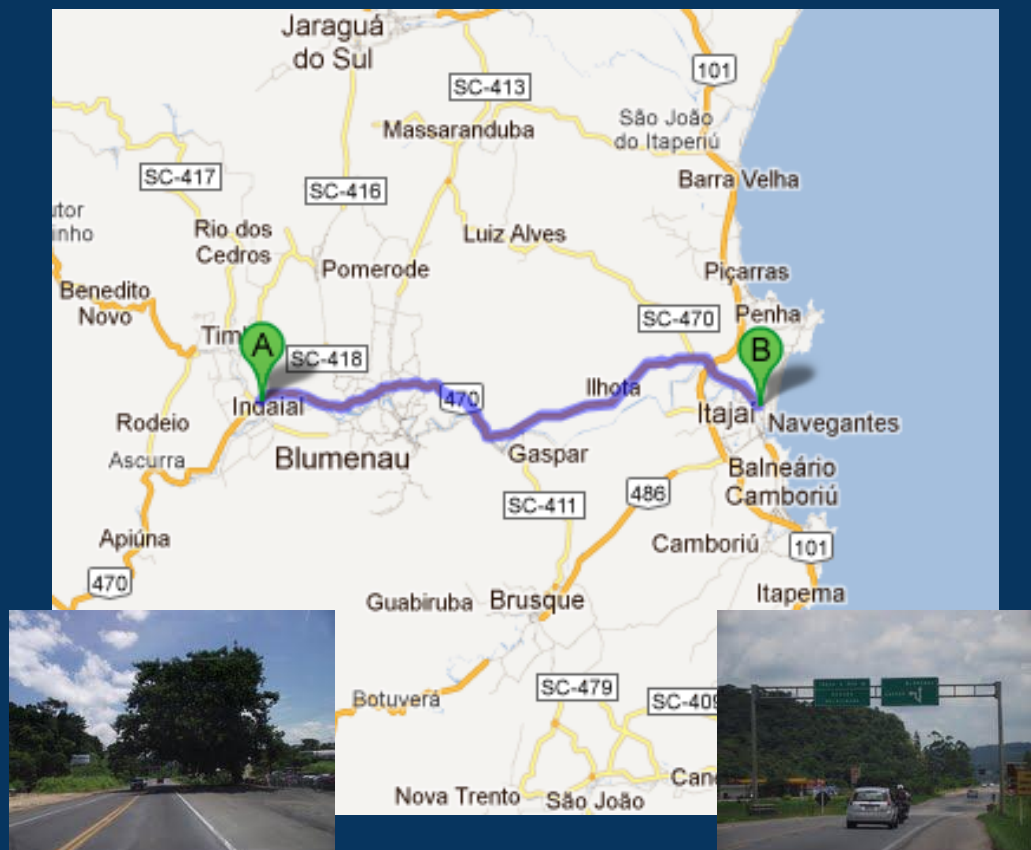
Descrição do Projeto

Nome	Construção do contorno ferroviário de Pelotas – trecho de 4 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Desvio do tráfego ferroviário da área urbana de Pelotas e aumento de segurança
Valor Investimento	R\$ 12 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O contorno desviará o tráfego ferroviário da área urbana de Pelotas

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da BR-470 entre Indaial e Navegantes – trecho de 69 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem na BR-470
Valor Investimento	R\$ 1,044 Bilhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Não
Início Previsto	Jun-2013
Conclusão Prevista	Mar-2017
Status (Abr-12)	Projetado

A duplicação aumentará a capacidade da BR-470 melhorando o fluxo de passagem entre Blumenau e Navegantes

Mapa Esquemático do Projeto

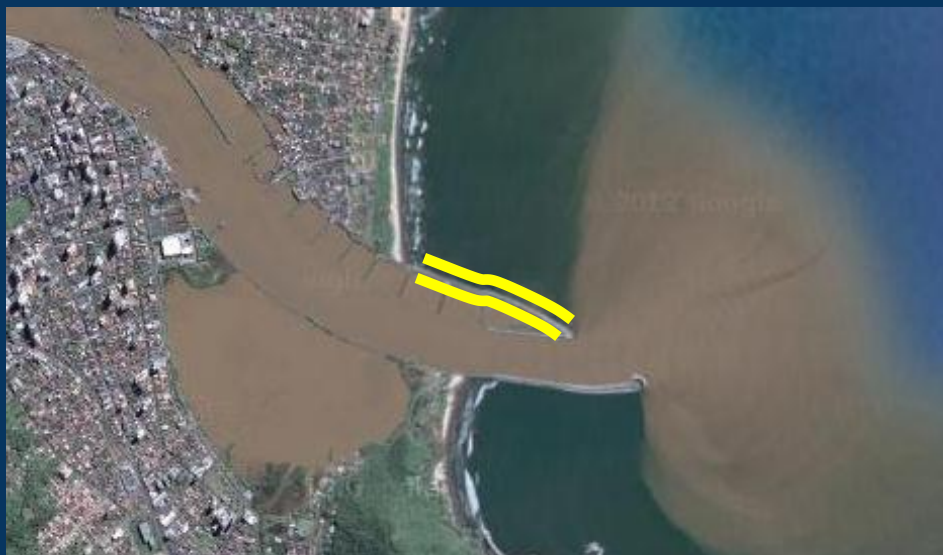


Descrição do Projeto

Nome	Construção do Terminal Intermodal em Navegantes no entroncamento BR-101 / BR-470
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Melhoria da integração intermodal
Valor Investimento	R\$ 46,6 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	2015
Conclusão Prevista	2018
Status (Abr-12)	Idealizado

O terminal intermodal está no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário 2010 do Porto de Itajaí

Mapa Esquemático do Projeto

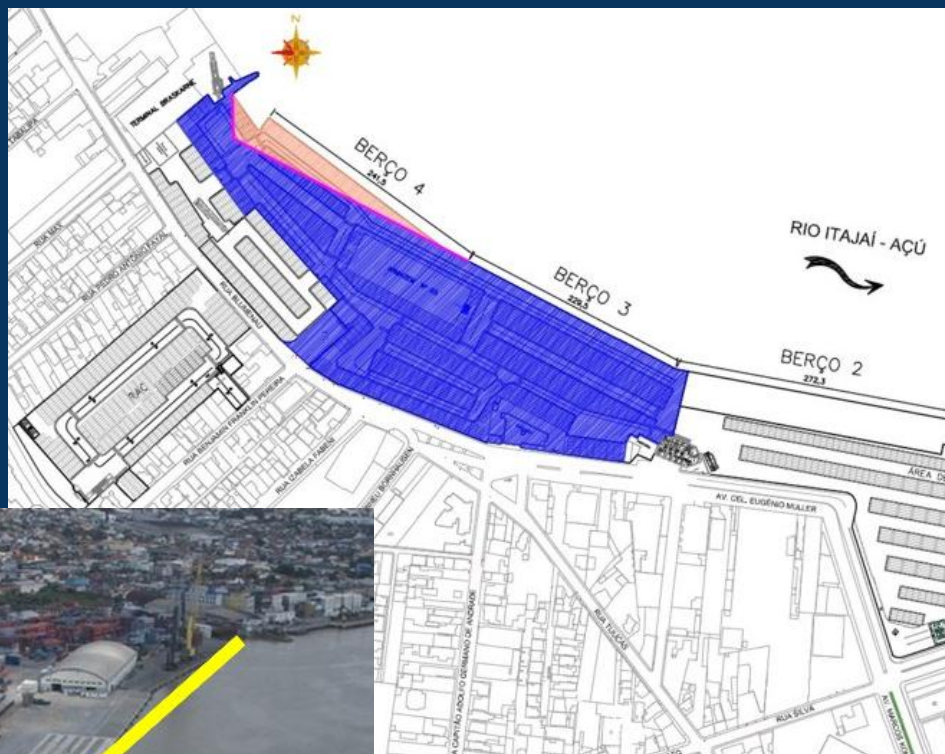


Descrição do Projeto

Nome	Recuperação do Molhe Norte no Porto de Itajaí
Modal	Portuário
Responsável	Secretaria Especial de Portos
Resultado Esperado	Estabilização do Molhe Norte no Porto de Itajaí
Valor Investimento	R\$ 18 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Projetado

A recuperação do molhe Norte faz parte da manutenção do canal de acesso do Porto de Itajaí

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Realinhamento e reforço do berço 4 no Porto de Itajaí – 490 metros de comprimento
Modal	Portuário
Responsável	Superintendência do Porto de Itajaí
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura portuária
Valor Investimento	R\$ 110 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Mar-2012
Conclusão Prevista	Set-2012
Status (Abr-12)	Projetado

A adequação do berço 4 melhorará a infraestrutura do Porto de Itajaí

Implantação de Nova Bacia de Evolução no Porto de Itajaí

56

Mapa Esquemático do Projeto

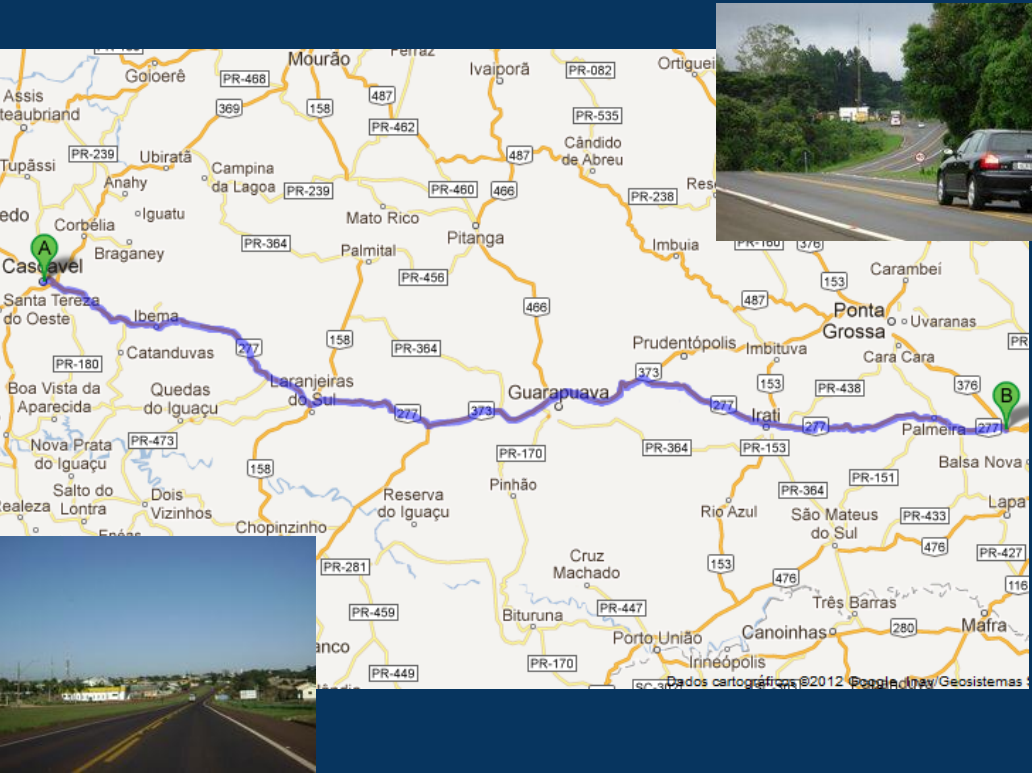


Descrição do Projeto

Nome	Implantação de nova bacia de evolução no Porto de Itajaí
Modal	Portuário
Responsável	Secretaria Especial de Portos
Resultado Esperado	Aumento da área de manobra no Porto de Itajaí
Valor Investimento	R\$ 200 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A nova bacia de evolução aumentará a área de manobra no Porto de Itajaí

Mapa Esquemático do Projeto



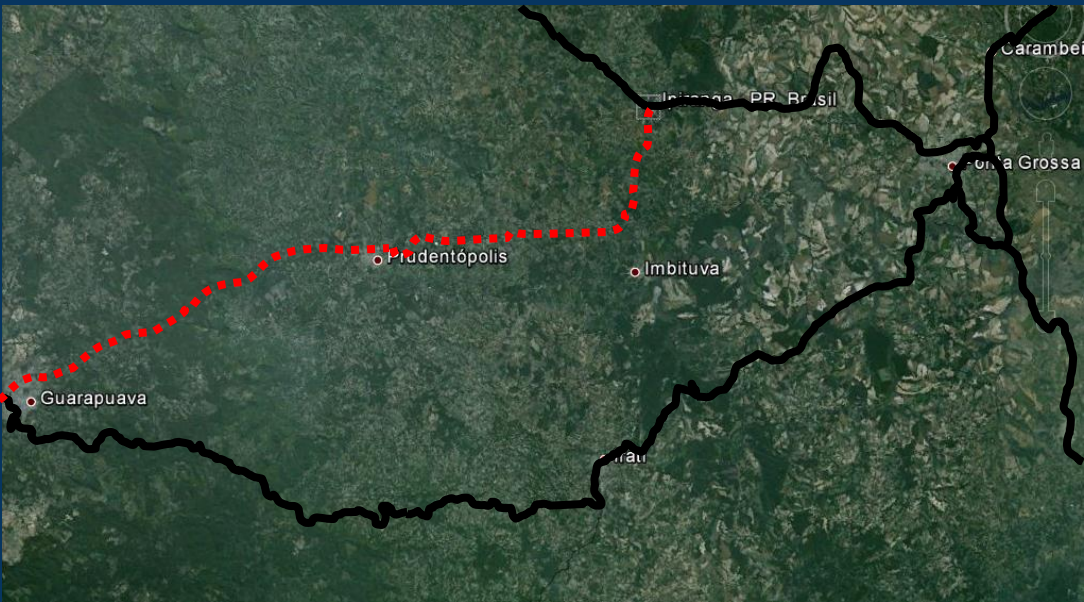
Descrição do Projeto

Nome	Adequação da Capacidade da BR-277 entre Cascavel e São Luiz do Purunã – trecho de 437 km
Modal	Rodoviário
Responsável	PNLT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 437 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A duplicação será fundamental para o escoamento das cargas do Centro-Oeste e do Paraguai

Construção da Variante Ferroviária entre Guarapuava e Ipiranga

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da variante ferroviária entre Guarapuava e Ipiranga – trecho de 120 km
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e redução de custos logísticos no trecho
Valor Investimento	R\$ 415 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A variante aumentará a capacidade ferroviária entre Guarapuava e Ponta Grossa

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da ferrovia ALL entre Ipiranga e Curitiba – trecho de 239 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade no trecho
Valor Investimento	R\$ 320 Milhões (Ipiranga-Eng.Bley: R\$ 243,7 Milhões)
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A duplicação multiplicará a capacidade de passagem no trecho-Neste Eixo, o trecho a ser duplicado iria somente de Ipiranga até Engenheiro Bley

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do contorno ferroviário de Curitiba – trecho de 52 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Desvio do tráfego ferroviário da área urbana de Curitiba
Valor Investimento	R\$ 383,64 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O contorno desviará o tráfego ferroviário da área urbana de Curitiba

Foto Ilustrativa



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em Curitiba
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Acesso das indústrias locais à ferrovia
Valor Investimento	R\$ 10 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

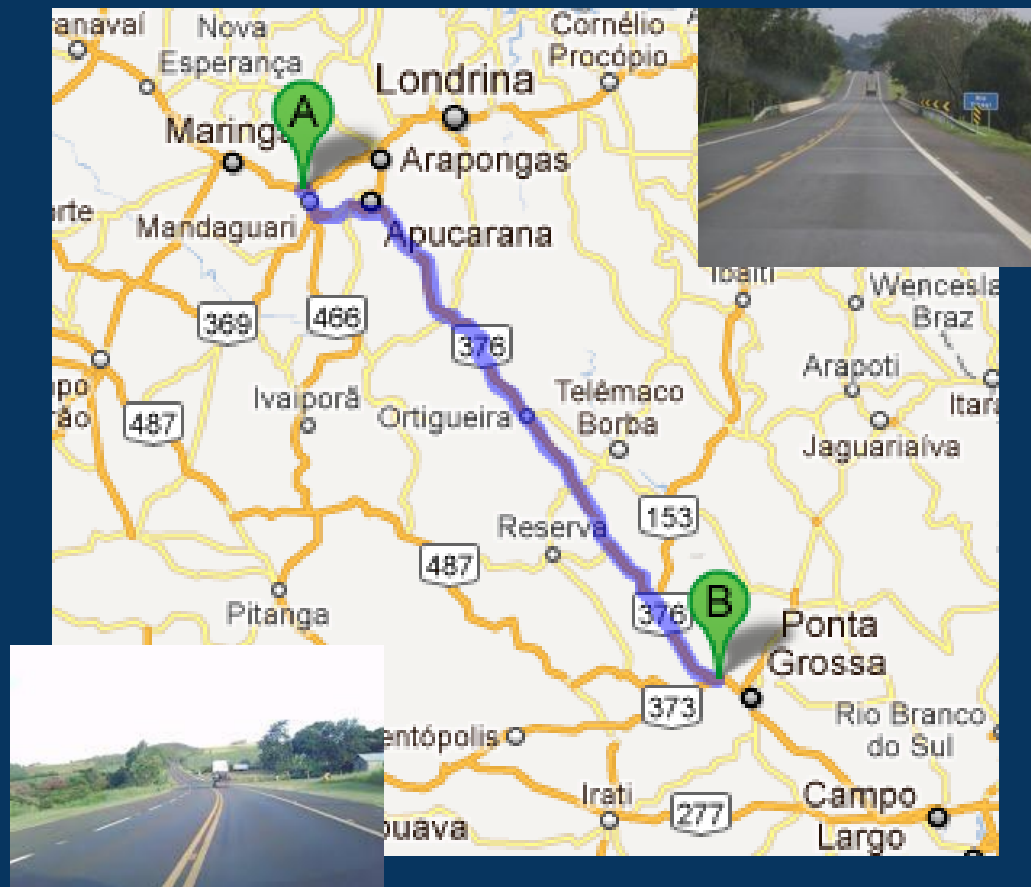
O terminal rodo-ferroviário melhorará a integração ferroviária em Curitiba

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Adequação de Capacidade da BR-376 entre Mandaguari e Ponta Grossa

77

Mapa Esquemático do Projeto

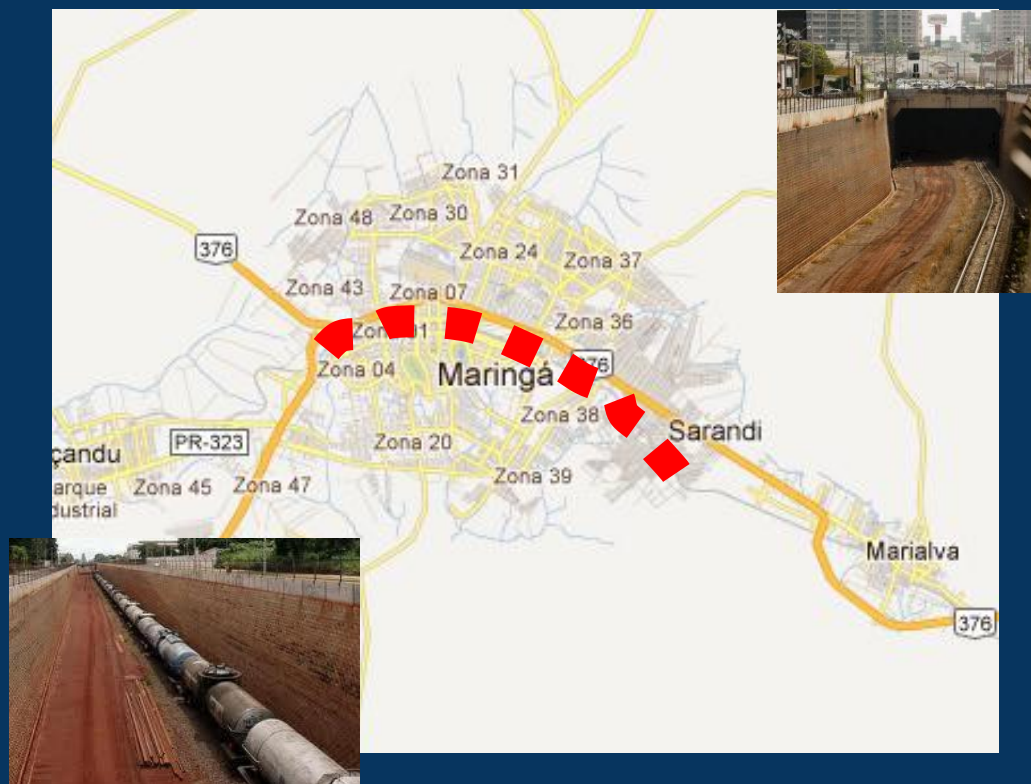


Descrição do Projeto

Nome	Adequação de Capacidade da BR-376 entre Mandaguari e Ponta Grossa – trecho de 266 km
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 407,14 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A duplicação melhorará o escoamento de cargas do Norte do Paraná e do Centro-Oeste com destino aos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul

Mapa Esquemático do Projeto

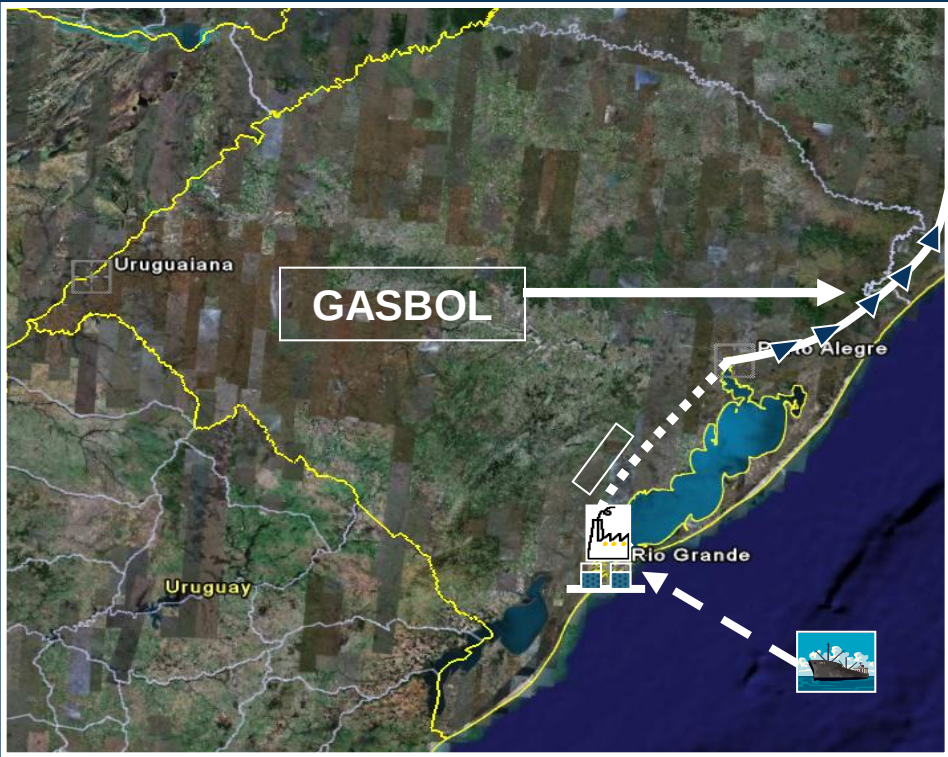


Descrição do Projeto

Nome	Rebaixamento da Ferrovia ALL em Maringá incluindo túnel falso – trecho de 12 km
Modal	Ferrovário
Responsável	DNIT / Prefeitura de Maringá
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem e aumento de segurança no trecho
Valor Investimento	R\$ 127,3 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Set-2010
Conclusão Prevista	Jul-2012
Status (Abr-12)	Em andamento

O rebaixamento da ferrovia ALL em Maringá trará melhoria no fluxo de passagem pela cidade

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

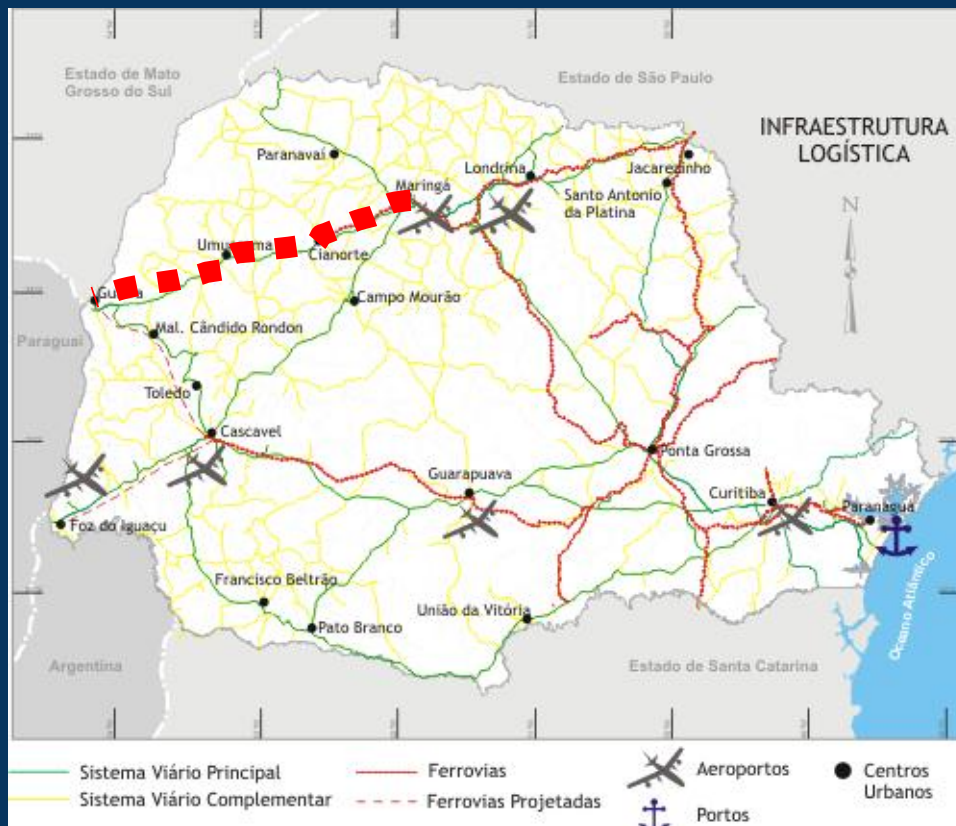
Nome	Construção da dutovia entre Porto Alegre e Rio Grande – trecho de 260 km
Modal	Dutoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de competitividade da região através da maior autonomia energética
Valor Investimento	R\$ 561,60 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A extensão do gasoduto até Rio Grande permitiria trazer o gás boliviano até o pólo de Rio Grande passando por Pelotas, ampliando a autonomia energética da região

Construção do Trecho Ferroviário entre Maringá e Guaíra

86

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do trecho ferroviário em bitola de 1,60 metros entre Maringá e Guaíra (310 km)
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária com acesso aos mercados do noroeste do estado
Valor Investimento	R\$ 930 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

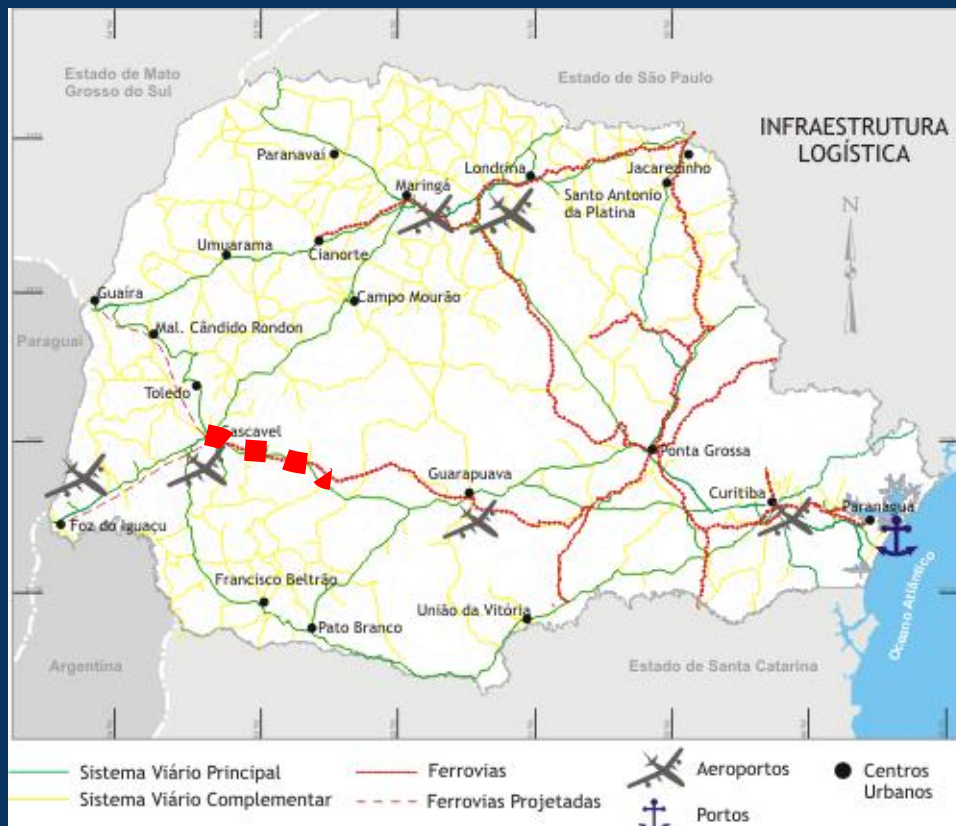
O trecho entre Maringá e Guaíra completará a malha ferroviária do Paraná em bitola larga

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Instalação de Terceiro Trilho ente Cascavel e Laranjeiras do Sul

87

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Instalação de terceiro trilho na Ferroeste entre Cascavel e Laranjeiras do Sul (140 km)
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Adequação do trecho à passagem de trens de bitola de 1,60 metro
Valor Investimento	R\$ 252 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O trecho entre Cascavel e Laranjeiras do Sul da Ferroeste deverá receber um terceiro trilho que permitirá o acesso ao restante da malha da Ferrovia Norte-Sul

¹) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Recuperação da Ferrovia ALL entre Mafra e Passo Fundo

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recuperação da Ferrovia ALL entre Mafra e Passo Fundo (Ferrovia do Contestado) – trecho de 573 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária e aumento de capacidade no trecho
Valor Investimento	R\$ 1,433 Bilhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

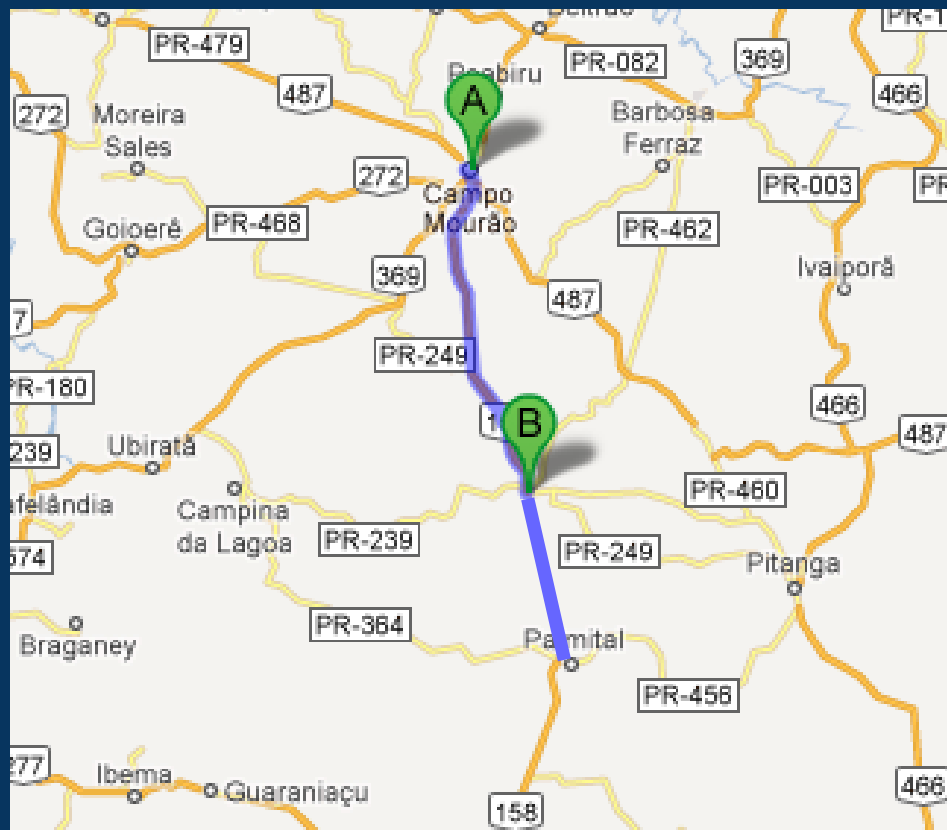
A recuperação da Ferrovia do Contestado duplicará a capacidade entre Mafra e Passo Fundo

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância
 Fonte: Relatório PAC- Resultados 1º. Semestre, Ministério dos Transportes, análise Macrologística

Construção da BR-158 entre Campo Mourão e Palmital

89

Mapa Esquemático do Projeto

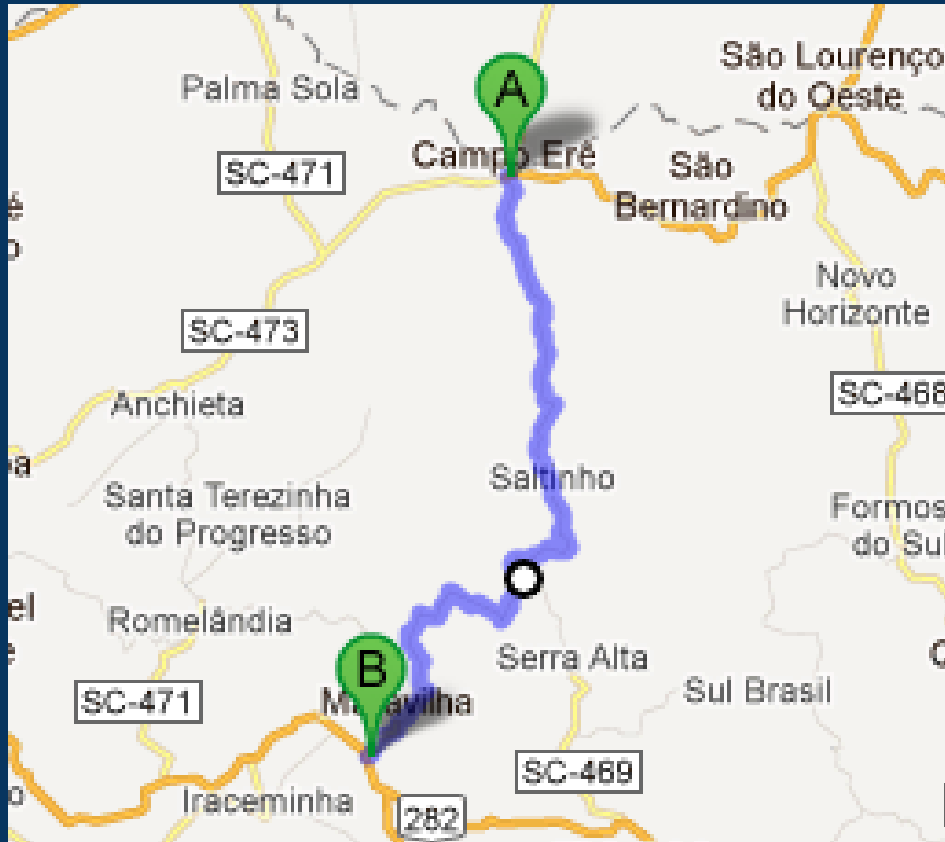


Descrição do Projeto

Nome	Construção da BR-158 entre Campo Mourão e Palmital – trecho de 103 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Ampliação da malha rodoviária, facilitando o fluxo rodoviário na direção Norte-Sul
Valor Investimento	R\$ 165,1 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Abr-2012
Conclusão Prevista	Out-2014
Status (Abr-12)	Projetado

A construção do trecho entre Campo Mourão e Palmital da BR-158 ampliará a malha rodoviária no Paraná, permitindo uma maior fluidez no sentido norte-sul

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da BR-158 entre Campo Erê e Maravilha – trecho de 65 km
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da malha rodoviária facilitando o fluxo rodoviário na direção Norte-Sul
Valor Investimento	R\$ 104 Milhões ¹⁾
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção do trecho entre Campo Erê e Maravilha na BR-158 ampliará a malha rodoviária em Santa Catarina, facilitando o fluxo norte-sul

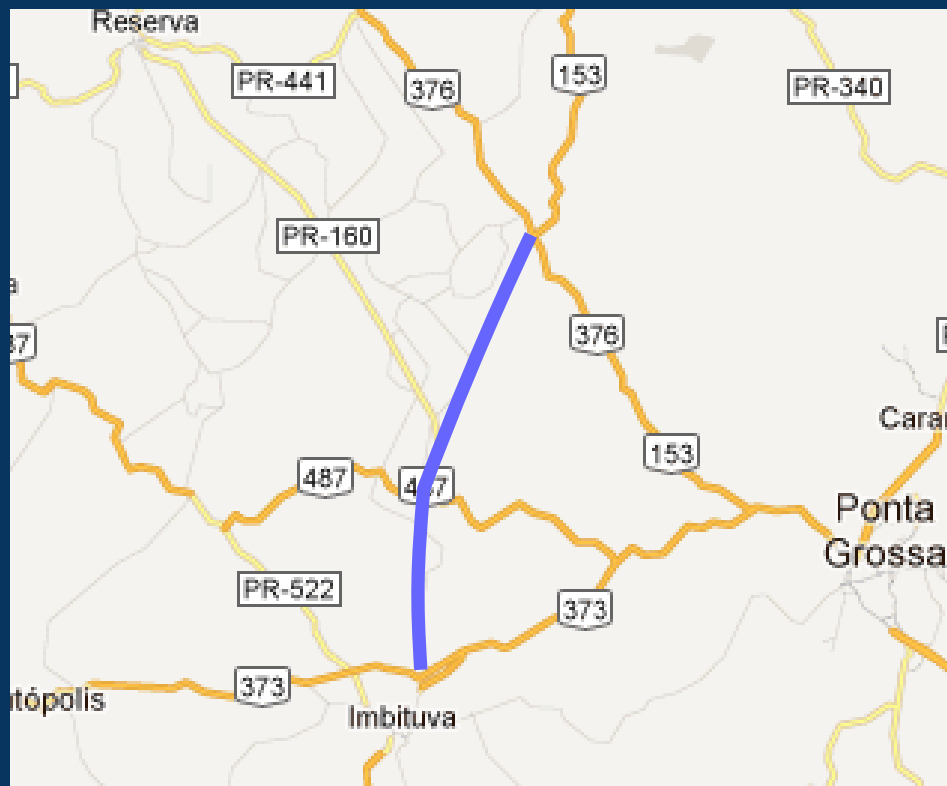
1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Fonte: DNIT, análise Macrologística

Construção da BR-153 entre Alto do Amparo e Imbituva

91

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

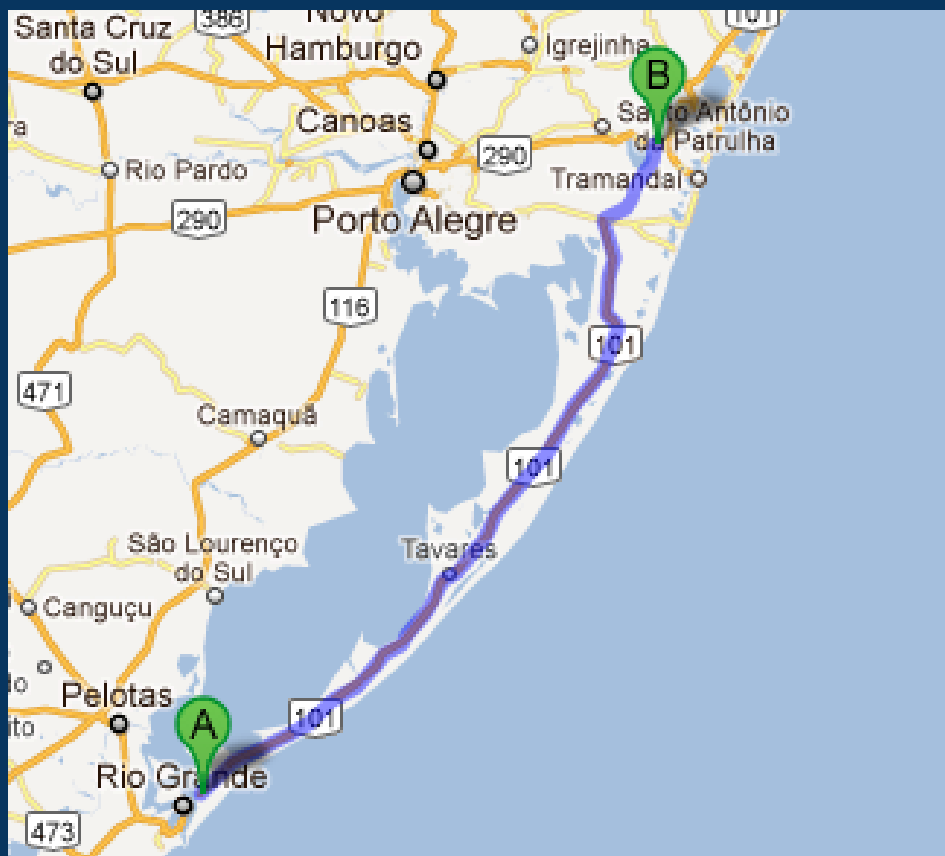
Nome	Construção da BR-153 entre Alto do Amparo e Imbituva – trecho de 51 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Ampliação da malha rodoviária, finalizando a BR 153 em toda a sua extensão na Região Sul, desviando o tráfego Norte-Sul de Ponta Grossa
Valor Investimento	R\$ 75 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não (Deve sair até Dez-2013)
Edital	Não
Início Previsto	Jun-2014
Conclusão Prevista	Jun-2016
Status (Abr-12)	Planejado

A construção da BR-153 desviará o tráfego de passagem das proximidades de Ponta Grossa

Adequação da BR-101 entre Osório e São José do Norte

92

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação da BR-101 entre Osório e São José do Norte – trecho de 312 km
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitar passagem de carga pesada pela BR 101, criando assim uma alternativa de acesso a um novo porto em São José do Norte
Valor Investimento	R\$ 468 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A adequação entre Osório e São José do Norte é crucial para a ampliação do Porto de São José do Norte

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Construção do Terminal de Contêineres com Berço no Porto de São José do Norte

Foto Ilustrativa e Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

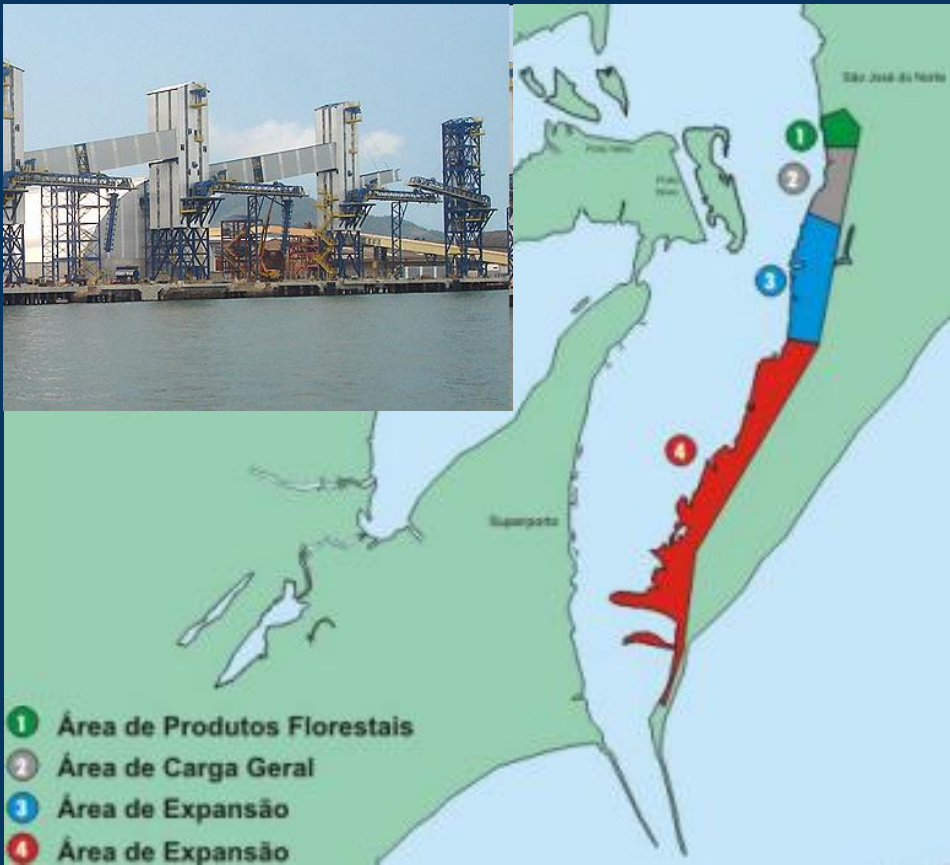
Nome	Construção do terminal de contêineres com Berço no Porto de São José do Norte
Modal	Portuário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Criação de nova alternativa para movimentação de contêineres no complexo portuário de Rio Grande/São José do Norte
Valor Investimento	R\$ 160 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção de um novo terminal de contêineres em São José do Norte permitirá ampliar as alternativas de movimentação portuária de contêineres na região

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT
 Fonte: Análise Macrologística

Construção do Terminal Graneleiro com Berço no Porto de São José do Norte

Foto Ilustrativa e Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal graneleiro no Porto de São José do Norte
Modal	Portuário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Criação de nova alternativa para movimentação de grãos no complexo portuário de Rio Grande/São José do Norte
Valor Investimento	R\$ 160 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

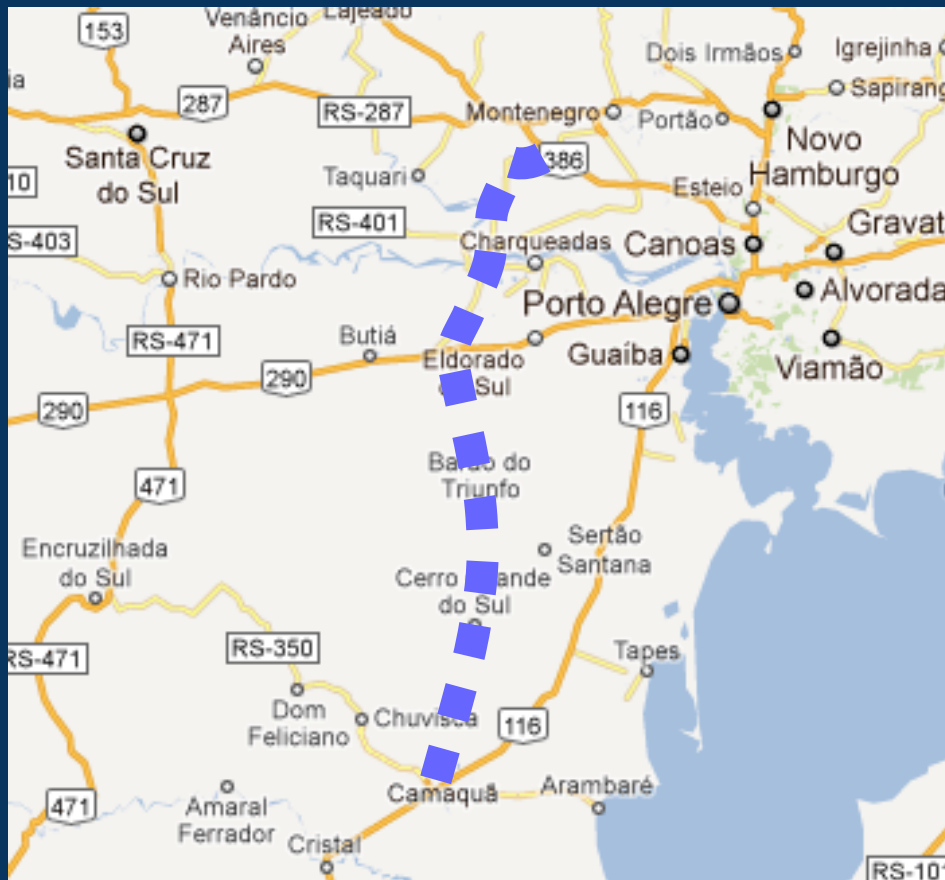
A construção de um novo terminal graneleiro em São José do Norte permitirá ampliar as alternativas de movimentação portuária de grãos na região

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT
 Fonte: Análise Macrologística

Construção do Contorno da Grande Porto Alegre Incluindo a Ponte sobre o Rio Jacuí

95

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação da RS-470 entre entroncamento da BR-386 e o da BR-290, construção da ponte sobre o Rio Jacuí e construção da BR-470 entre BR-290 e Camaquã
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Desvio do tráfego de passagem da área urbana de Porto Alegre
Valor Investimento	R\$ 305 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O contorno desviará o tráfego da área urbana de Porto Alegre desafogando a BR-116

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Dionísio Cerqueira

97

Foto Ilustrativa de Terminal Rodo-Ferroviário



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em Dionísio Cerqueira
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Acesso das indústrias locais e da agropecuária da região à ferrovia
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção do terminal rodo-ferroviário facilitará o acesso à ferrovia para as indústrias locais

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Fonte: Análise Macrologística

Construção do Trecho Ferroviário entre Dionísio Cerqueira e Coronel Freitas

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do trecho ferroviário entre Dionísio Cerqueira e Coronel Freitas – trecho de 180 km
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária permitindo o acesso da produção agropecuária do sudoeste do Paraná ao Porto de Itajaí
Valor Investimento	R\$ 540 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O trecho de Dionísio Cerqueira até Coronel Freitas permitirá o acesso da produção agropecuária do Sudoeste do Paraná ao porto de Itajaí por ferrovia

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância
 Fonte: Análise Macrologística

Construção do Trecho Ferroviário entre Coronel Freitas e Itajaí

99

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do trecho ferroviário entre Coronel Freitas e Itajaí (Ferrovia do Frango) – trecho de 622 km
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária permitindo o acesso da produção agropecuária do oeste catarinense ao Porto de Itajaí
Valor Investimento	R\$ 1,866 Bilhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O trecho de Coronel Freitas até Itajaí permitirá o acesso da produção agropecuária do Oeste Catarinense ao porto de Itajaí por ferrovia

Foto Ilustrativa de Terminal Ferroviário em porto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal ferroviário em Itajaí
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Integração ferroviária do Porto de Itajaí
Valor Investimento	R\$ 10 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O terminal ferroviário integrará a ferrovia do frango ao Porto de Itajaí

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Construção do Tramo Norte da Ferrovia Litorânea entre Imbituba e Araquari

101

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da ferrovia Litorânea entre Imbituba e Araquari – trecho de 236 km
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária
Valor Investimento	R\$ 945 Milhões
Fonte Financiamento	PAC2
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não (Deve sair até Dez-12)
Projeto Básico	Não (Deve sair até Mar-13)
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A Ferrovia Litorânea interligará os portos de Santa Catarina sendo que o seu tramo norte ligará Itajaí a Araquari e o tramo sul de Itajaí a Imbituba

Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em São José

102

Foto Ilustrativa de Terminal Ferroviário



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em São José
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Acesso das indústrias locais à ferrovia
Valor Investimento	R\$ 10 Milhões ¹⁾
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção do terminal rodo-ferroviário dará acesso ferroviário às indústrias da Grande Florianópolis

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Construção do Trecho Ferroviário entre Cascavel, Dionísio Cerqueira e Chapecó

103

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

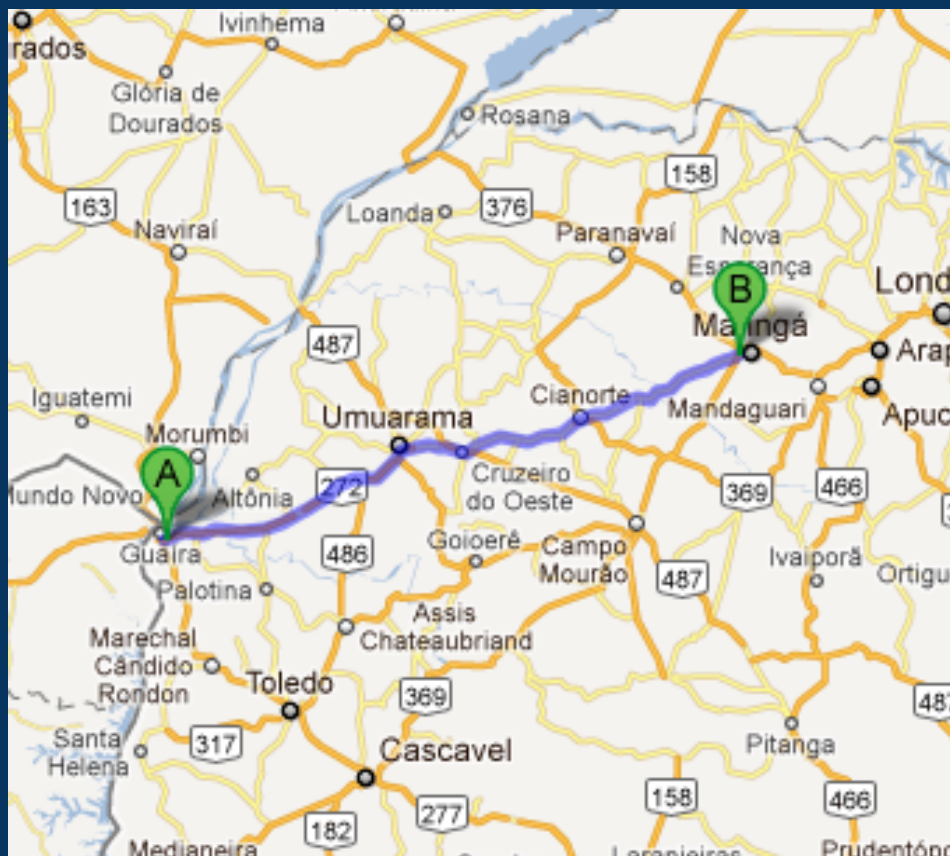
Nome	Construção do trecho ferroviário entre Cascavel e Dionísio Cerqueira – trecho de 200 km
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária
Valor Investimento	R\$ 600 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O trecho entre Cascavel, Dionísio Cerqueira e Chapecó prolongará a ferrovia do milho até o Oeste Catarinense

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Duplicação da PR-323 / BR-272 entre Maringá e Guaíra

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da PR-323 / BR-272 entre Maringá e Guaíra – trecho de 262 km
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 478,5 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A duplicação entre Maringá e Guaíra aumentará a capacidade do trecho melhorando o fluxo de passagem

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Nova Ponte sobre o rio Jaguarão entre Jaguarão e Rio Branco (Uruguai)

111

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

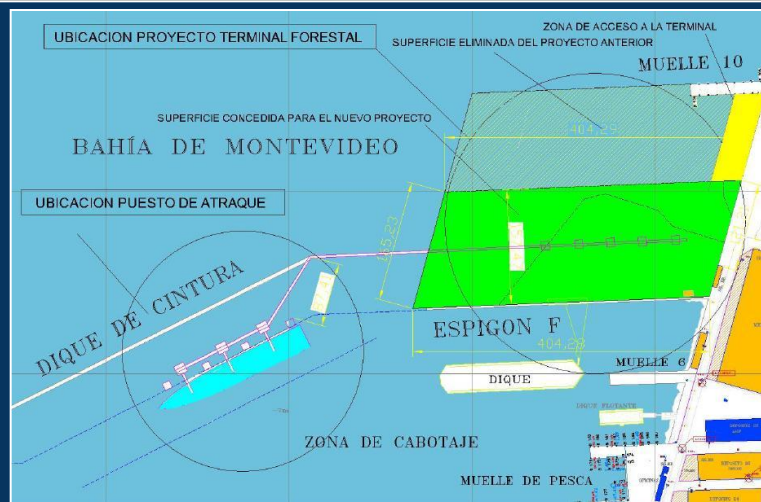
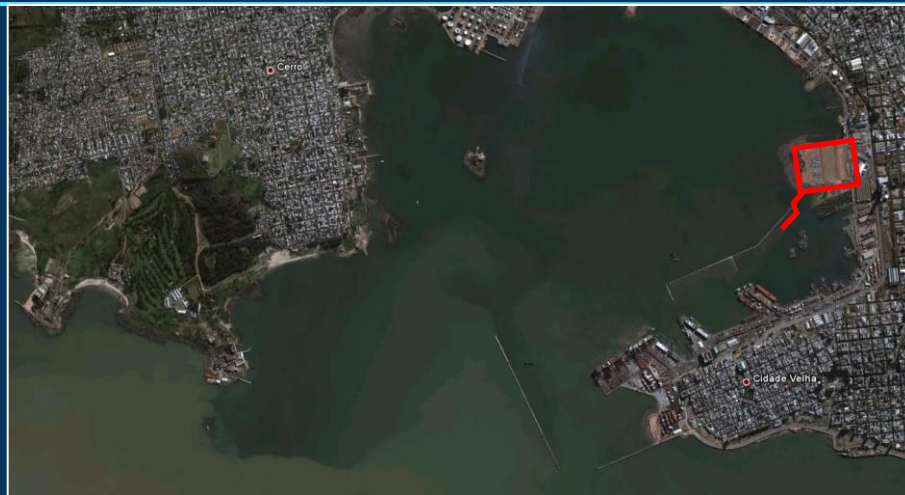
Nome	Nova ponte sobre o rio Jaguarão entre Jaguarão e Rio Branco no Uruguai
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem
Valor Investimento	R\$ 128,00 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Não (Deve sair até Set-2012)
Edital	Não (Deve sair até Set-2012)
Início Previsto	Jan-2013
Conclusão Prevista	Dez-2014
Status (Abr-12)	Planejado

A nova ponte melhorará o fluxo de passagem entre o Brasil e o Uruguai

Construção do Terminal Privativo Obrinel em Montevideo

112

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal privativo de Obrinel em Montevideo no Uruguai com um berço de 12,2 metros de calado e um Terminal de armazenagem de 120 mil tons de capacidade estática
Modal	Portuário
Responsável	Obrinel
Resultado Esperado	Movimentará grãos e farelo (800 mil tons/ano) e cavacos de madeira (700 mil tons/ano)
Valor Investimento	R\$ 126 Milhões
Fonte Financiamento	Privado
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Jun-2010
Conclusão Prevista	Jun-2013
Status (Abr-12)	Em andamento

O terminal ampliará a infraestrutura portuária em Montevideo permitindo a movimentação de grãos

Adequação Ferroviária da Bitola Brasileira Rivera – Cacequi

113

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação ferroviária da bitola Brasileira entre Rivera – Santana do Livramento e Cacequi
Modal	Ferroviário
Responsável	Ministérios BR/UY
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura ferroviária
Valor Investimento	R\$ 172,8 Milhões
Fonte Financiamento	FOCEM, Provincia (UY), ALL (BR)
Modelo de Financiamento	PPP
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Mar-2011
Conclusão Prevista	Jul-2012
Status (Abr-12)	Em andamento

A adequação da bitola melhorará a infraestrutura ferroviária na fronteira Brasil – Uruguai

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recuperação da ferrovia entre Montevideo e Rivera no trecho Rivera-Pintado
Modal	Ferroviário
Responsável	Corporación Ferroviaria del Uruguay
Resultado Esperado	Aumento da capacidade de movimentação da principal ferrovia aumentando a velocidade média dos atuais 25 km/h para 40 km/h
Valor Investimento	R\$ 180 Milhões
Fonte Financiamento	Governo UY
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Out-2009
Conclusão Prevista	Dez-2012
Status (Abr-12)	Em andamento

A recuperação aumentará a velocidade e a capacidade da malha ferroviária no Uruguai

Reconstrução da Ferrovia San Martín Mendoza-Buenos Aires

115

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

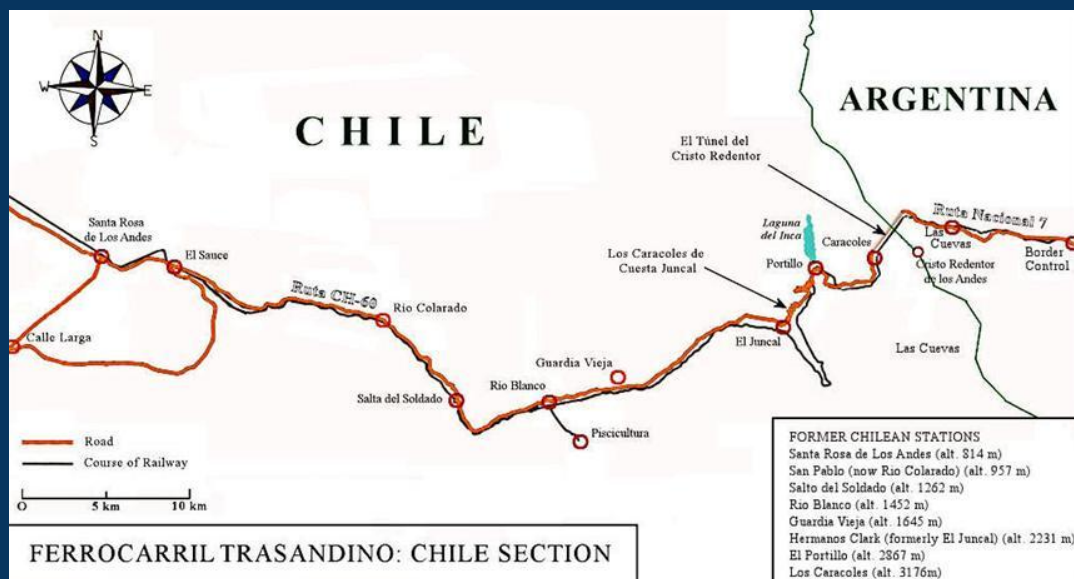
Nome	Reconstrução e melhoria na ferrovia San Martín entre Mendoza e Buenos Aires (trecho de 1.065 km)
Modal	Ferroviário
Responsável	Ministerio de Planificación (AR)
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura ferroviária permitindo a circulação de trens de carga e de passageiros a uma velocidade comercial de 100 e 120 km por hora,
Valor Investimento	R\$ 162 Milhões (US\$ 90 milhões)
Fonte Financiamento	Governo Argentina
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A reconstrução da ferrovia San Martín melhorará a infraestrutura ferroviária na Argentina

Recuperação da Ferrovia Transandina Central Los Andes – Mendoza incluindo Construção de Tunel

116

Mapa Esquemático do Projeto

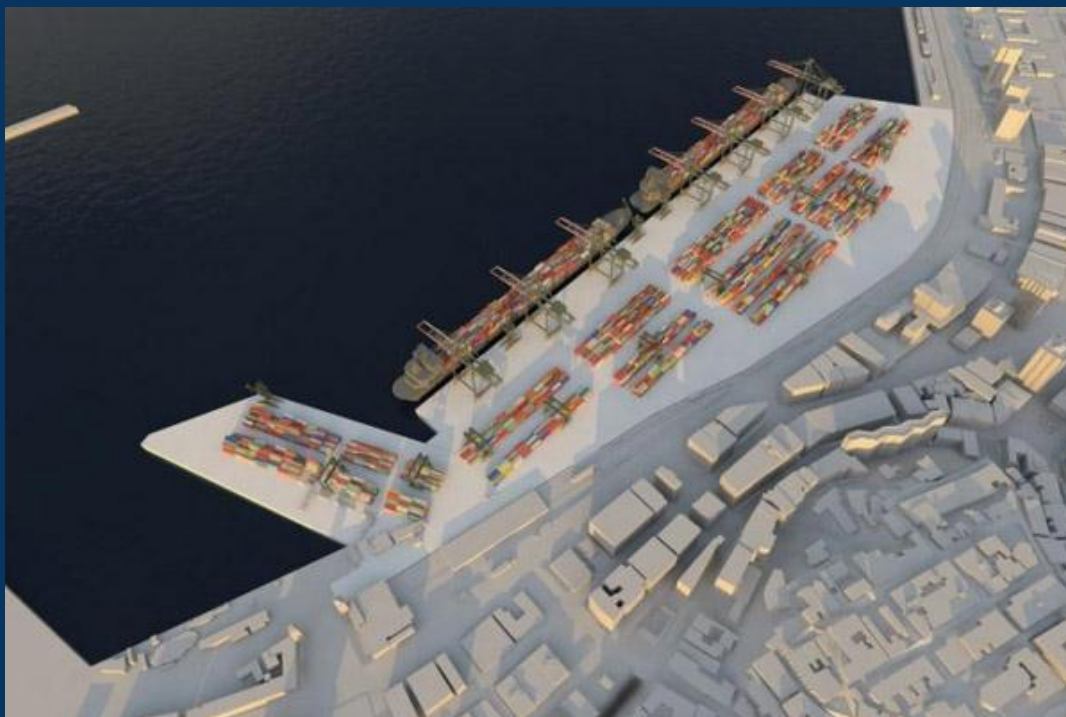


Descrição do Projeto

Nome	Recuperação da Ferrovia Los Andes - Mendoza incluindo construção de tuneis ferroviários a 2500 metros de altura de aproximadamente 23 km de extensão
Modal	Ferroviário
Responsável	Ministérios AR/CL
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura ferroviária aliviando o tráfego que circula pelo Paso Cristo redentor, que atualmente se encontra saturado
Valor Investimento	R\$ 9,18 Bilhões (US\$ 5,1 bilhões)
Fonte Financiamento	PPP
Modelo de Financiamento	PPP
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A recuperação da ferrovia Transandina Central permitirá o tráfego ferroviário entre a Argentina e o Chile

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Ampliação do Porto de Valparaíso com a construção do Terminal 2 com novo cais
Modal	Portuário
Responsável	Empresa Portuária Valparaíso (EPV)
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura portuária dotando o porto de Valparaíso de maior capacidade de carga, permitindo duplicar a capacidade do porto nos próximos anos
Valor Investimento	R\$ 540 Milhões (US\$ 350 milhões)
Fonte Financiamento	Empresa Portuaria Valparaíso
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim (Vencedor escolhido em Dez-12)
Início Previsto	2013
Conclusão Prevista	2015
Status (Abr-12)	Projetado

A ampliação duplicará a capacidade de movimentação do Porto de Valparaíso

Duplicação da BR-290 entre Eldorado do Sul e Pântano Grande

118

Mapa Esquemático do Projeto

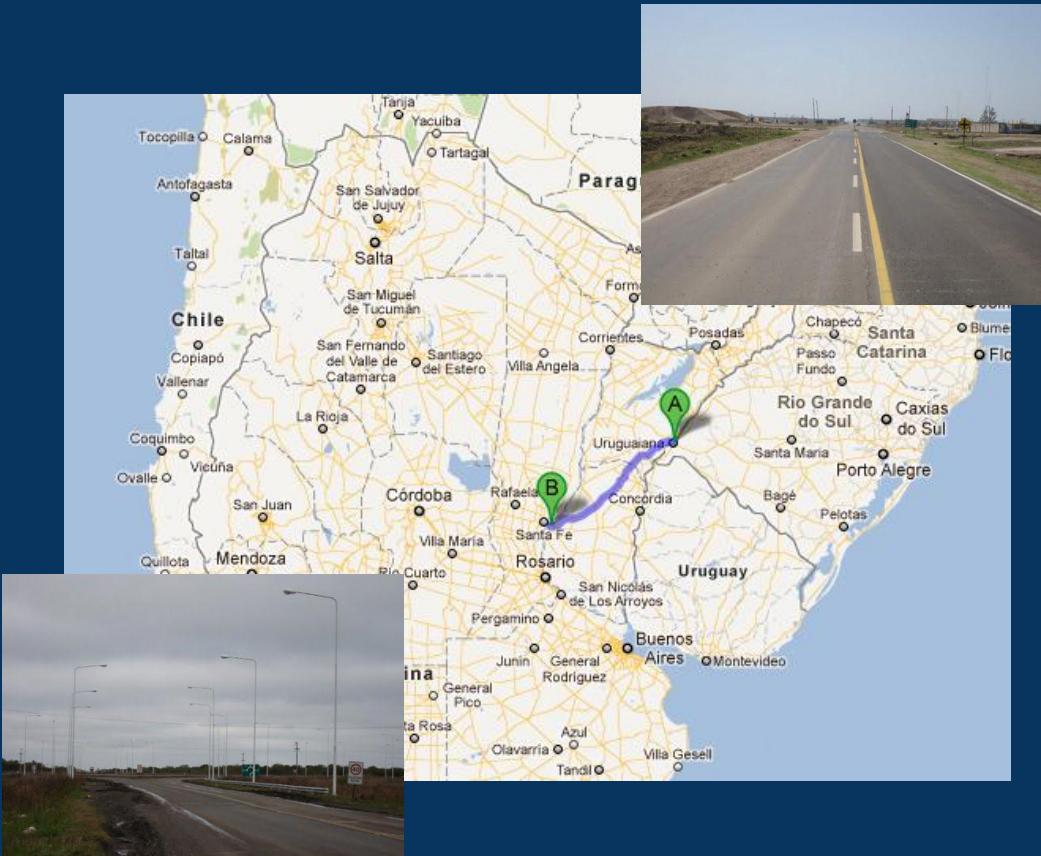


Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da BR-290 entre Eldorado do Sul e Pântano Grande – trecho de 103 km
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 676,5 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Ago-2011
Conclusão Prevista	Dez-2014
Status (Abr-12)	Em andamento

A duplicação aumentará a capacidade da BR-290 no RS

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

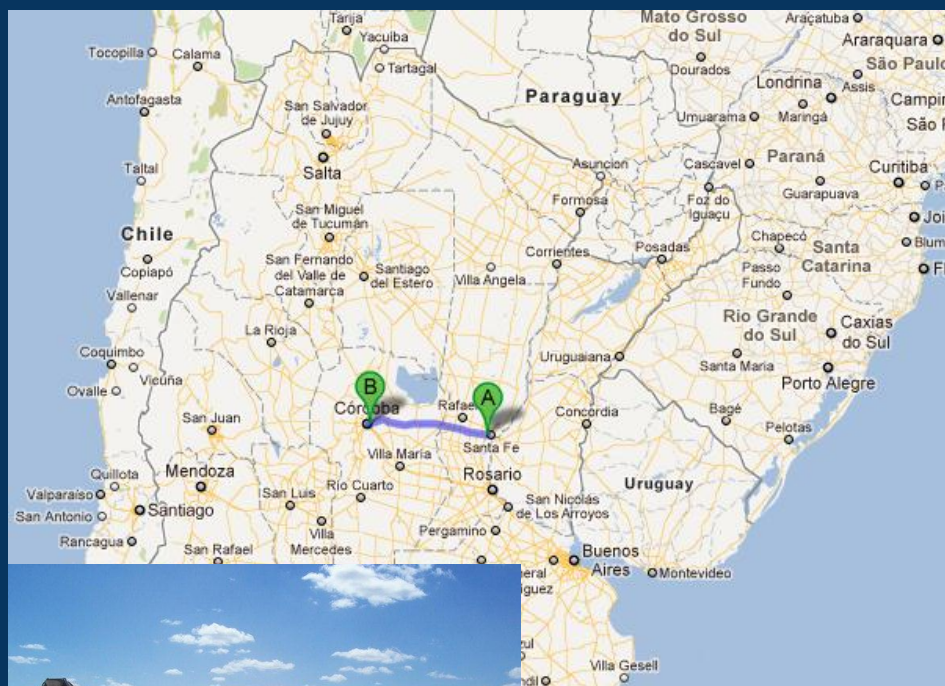
Nome	Duplicação da rodovia Nacional nr.127 entre Paso de Los Libres e Paraná (426 km)
Modal	Rodoviário
Responsável	Ministerio de Planificación (Argentina)
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem no trecho melhorando a conectividade regional entre as províncias de Corrientes e Entre Rios e também com países vizinhos
Valor Investimento	R\$ 810 Milhões ¹
Fonte Financiamento	Governo Argentino
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A duplicação melhorará o fluxo de passagem no trecho, aumentando a capacidade de movimentação

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Fonte: IIRSA, Análise Macrologística

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da rodovia nacional nr.19 no trecho entre Córdoba e a rodovia nacional nr.11
Modal	Rodoviário
Responsável	Ministerio de Planificación (AR)
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem no trecho, consolidando o Corredor Central e integrando centro do país,
Valor Investimento	R\$ 1,024 Bilhões (US\$ 569 milhões)
Fonte Financiamento	Banco Mundial / Governo Argentina
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Mai-08
Conclusão Prevista	Ago-12
Status (Abr-12)	Em andamento

A duplicação aumentará a capacidade no trecho e já se encontra próximo do seu término

Construção na Rodovia Nacional N°7 da Variante Palmira – Rodovia Nacional N°40 (Argentina)

121

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

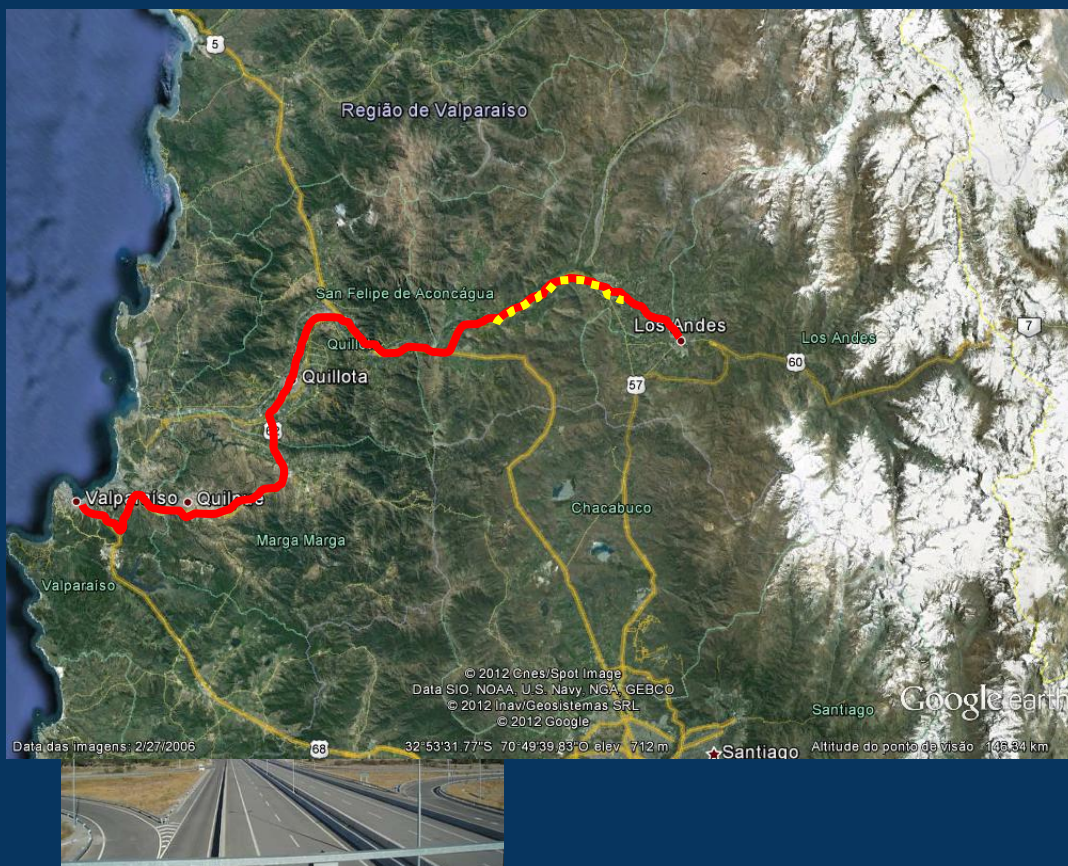
Nome	Construção da Variante rodoviária em Mendoza na rodovia nr.7 entre Palmira e a rodovia Nacional nr.40
Modal	Rodoviário
Responsável	Ministerio de Planificación (AR)
Resultado Esperado	Ampliação da malha rodoviária, agilizando o tráfego internacional de veículos
Valor Investimento	R\$ 45 Milhões (US\$ 25 Milhões)
Fonte Financiamento	Governo da Argentina
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A variante Palmira facilitará a passagem por Mendoza

Adequação da Rodovia Internacional CH-60 entre Valparaíso e Los Andes (Chile)

122

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Adequação da rodovia Internacional CH60 entre Valparaíso e Los Andes
Modal	Rodoviário
Responsável	Ministerio de Obras (CL)
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura rodoviária
Valor Investimento	R\$ 514,8 Milhões (US\$ 286 Milhões)
Fonte Financiamento	Concessionária
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	2009
Conclusão Prevista	Ago-2013
Status (Abr-12)	Em andamento

A adequação e duplicação da rodovia CH-60 está em andamento faltando apenas o trecho entre Panquehue e San Felipe previsto para o segundo semestre de 2013

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da BR-277 entre Medianeira e Cascavel – trecho de 69 km
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 345 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A duplicação será fundamental para o escoamento das cargas do Paraguai

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do contorno de Foz do Iguaçu entre BR-277, BR-469 e fronteira (nova ponte)
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Desvio do tráfego de passagem da área urbana de Foz do Iguaçu
Valor Investimento	R\$ 70 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O contorno desviará o tráfego de passagem de Foz do Iguaçu dando acesso à ponte planejada

Nova Ponte Intermodal Puerto Presidente Franco (Paraguai) – Foz do Iguaçu

125

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

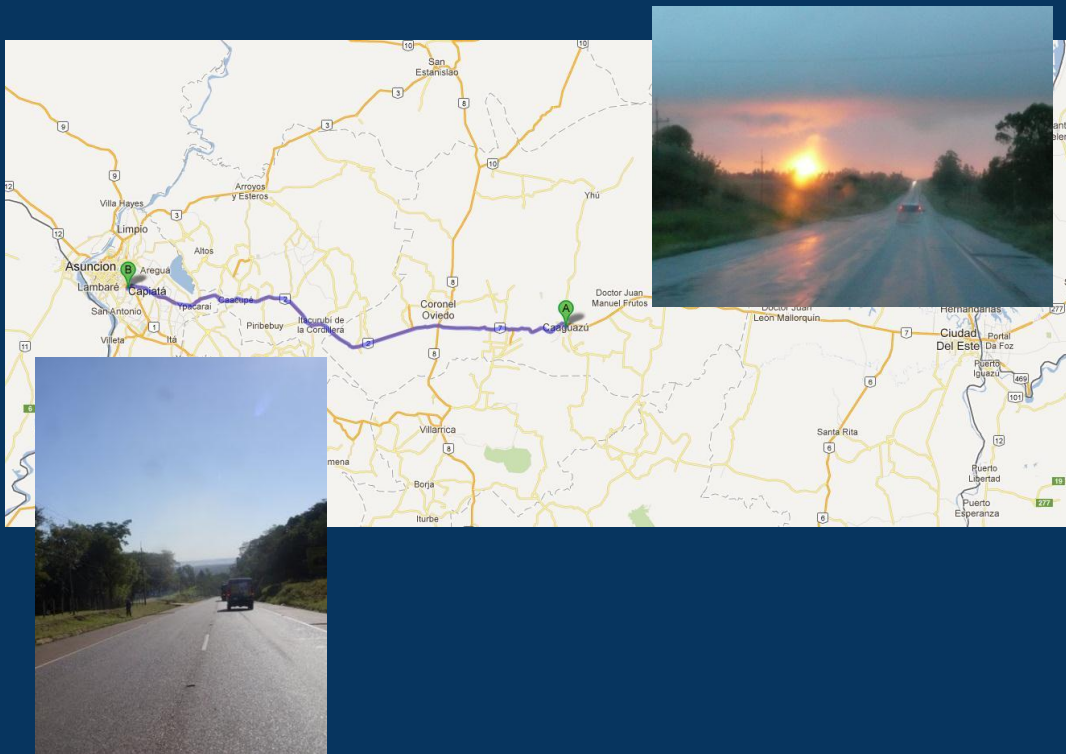
Nome	Nova ponte rodo-ferroviária entre Foz do Iguaçu e Presidente Franco
Modal	Rodoviário
Responsável	DNIT / Ministério PY
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem desenvolvendo conexão mais rápida e eficiente entre os sistemas de transportes dos dois países
Valor Investimento	R\$ 216 Milhões (US\$ 120 milhões)
Fonte Financiamento	PAC / Governo Paraguai
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Não (Deve sair até Mai-2012)
Edital	Não (Deve sair até Jul-2012)
Início Previsto	Set-2012
Conclusão Prevista	Out-2014
Status (Abr-12)	Planejado

Com a cúpula Brasil/Paraguai de Junho 2011, a nova ponte passou a ser intermodal com a inclusão do modal ferroviário, o que acarretou um atraso no processo de edital

Duplicação e Melhoria da Rodovia N°2 / N°7 (Paraguai)

126

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

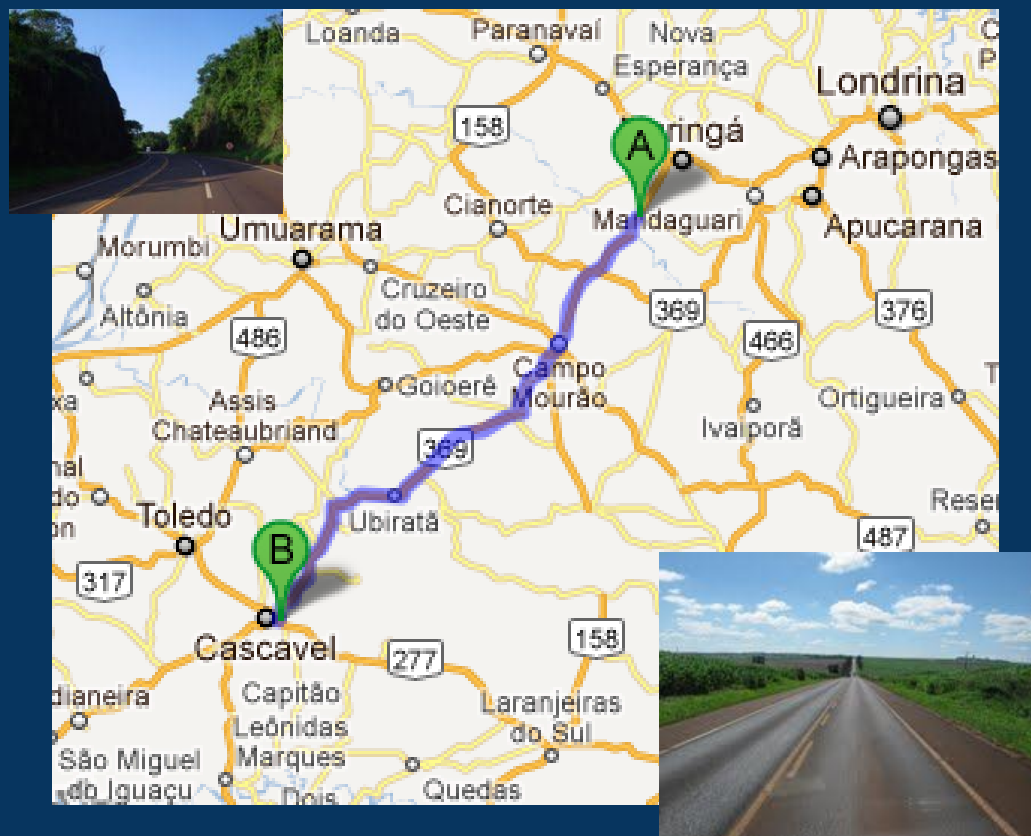
Nome	Duplicação e melhoria da rodovia N°2 / N°7 entre Assunção e Caaguazú através de concessão privada (169 km)
Modal	Rodoviário
Responsável	Concessionário
Resultado Esperado	Melhoria das condições de transporte na principal rodovia paraguaia
Valor Investimento	R\$ 244,8 Milhões (US\$ 136 Milhões)
Fonte Financiamento	Governo do Paraguai
Modelo de Financiamento	PPP
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O melhoramento das rodovias melhorará o tráfego de passagem em direção a Ciudad del Este

Duplicação da BR-369/PR-317 entre Floresta e Cascavel

127

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Duplicação da BR-369 entre Floresta e Cascavel – trecho de 270 km
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Aumento de capacidade e melhoria do fluxo de passagem no trecho
Valor Investimento	R\$ 1,15 Bilhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A duplicação aumentará a capacidade no trecho

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Adequação da Hidrovia do Mercosul Incluindo Dragagem e Terminais na Lagoa Mirim

128

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Ampliação dos terminais de carga de Santa Vitória do Palmar, adequação do porto de Pelotas dragagem, derrocagem e sinalização da Lagoa Mirim e dos rios Cebollati e Tacuarí no Uruguai
Modal	Hidroviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Aumento do calado e melhoria da passagem na hidrovia do Mercosul
Valor Investimento	R\$ 83,75 Milhões (R\$ 56,75 Milhões no Brasil e US\$ 15 Milhões no Uruguai)
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim ¹
Projeto Básico	Sim ¹
Edital	Não
Início Previsto	Out-2013
Conclusão Prevista	Out-2014
Status (Abr-12)	Projetado

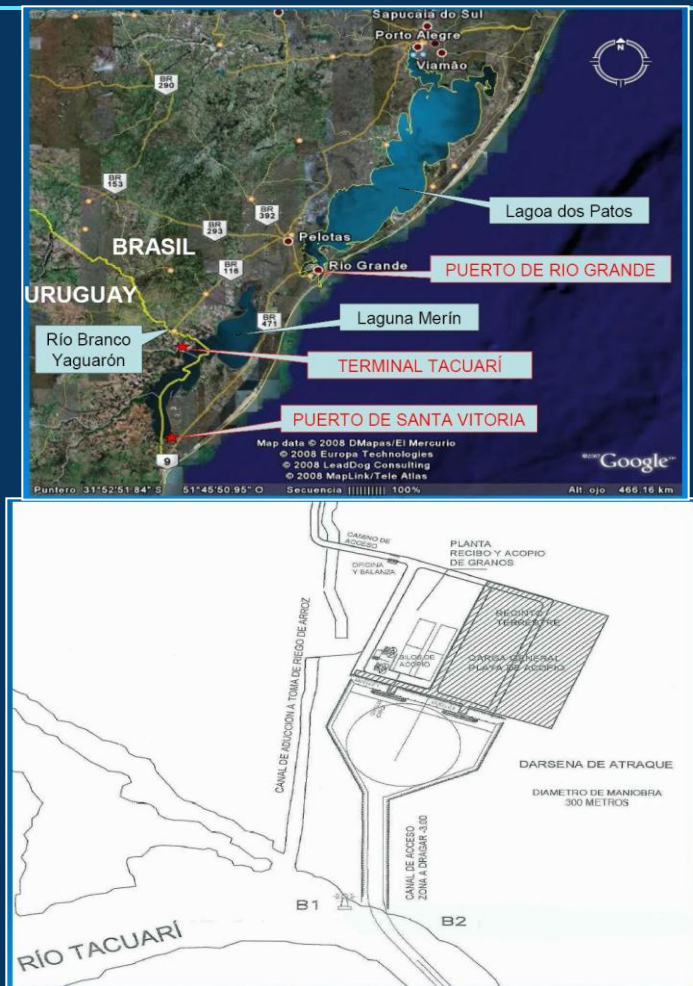
A adequação vai melhorar o aproveitamento da hidrovia do Mercosul sendo que a construção de terminais de carga poderá ser removida do PAC

1) EIA-RIMA Dragagem/Sinalização até Jul-2012, Projeto Básico e Terminais de Carga até Jan-2014,

Construção do Terminal Rodo-Fluvial Privativo de Grãos em Rio Branco (Uruguai)

129

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

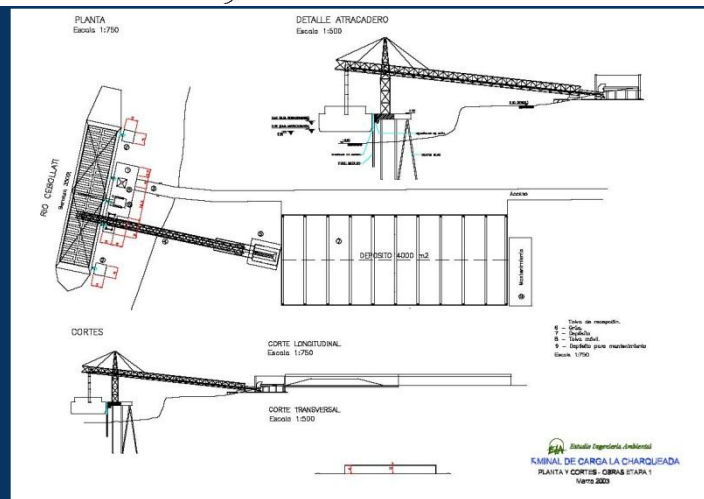
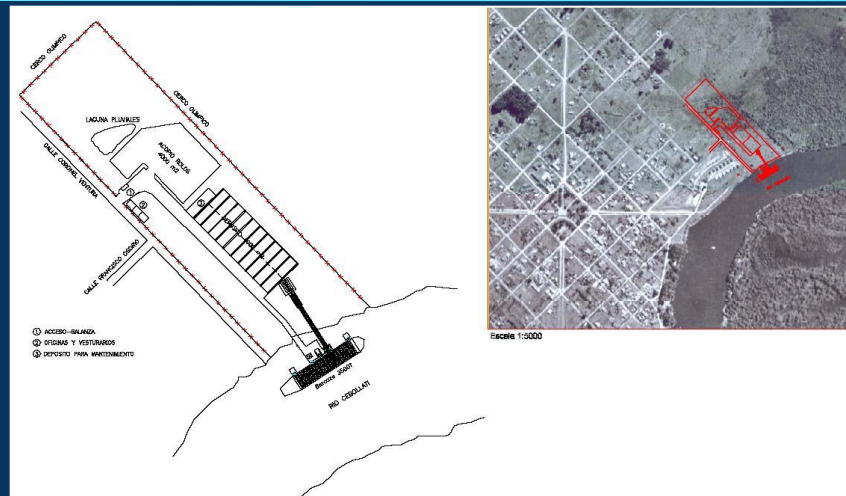
Nome	Construção do Terminal rodo-fluvial privativo de grãos e carga geral em Rio Branco
Modal	Hidroviário
Responsável	Fadisol
Resultado Esperado	O terminal de grãos será composto por uma planta de silos de 40 mil tons de capacidade estática e movimentará grãos (327 mil tons/ano), arroz e madeira em direção ao porto de Rio Grande
Valor Investimento	R\$ 63 Milhões (US\$ 35 Milhões)
Fonte Financiamento	Privado
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Set-2012
Conclusão Prevista	Dez-2013
Status (Abr-12)	Planejado

O terminal rodo-fluvial permitirá movimentar as cargas de grãos, arroz e madeira do norte do Uruguai pelo porto de Rio Grande

Construção do Terminal Rodo-Fluvial Privativo em General Enrique Martínez (Uruguai)

130

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-fluvial privativo de carga geral em General Enrique Martínez
Modal	Hidroviário
Responsável	Timonsur
Resultado Esperado	Movimentará 400 mil tons/ano de arroz, 1,8 milhões tons/ano de carga geral e 500 mil tons/ano de cavacos de madeira
Valor Investimento	R\$ 63 Milhões (US\$ 35 Milhões)
Fonte Financiamento	Privado
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Set-2012
Conclusão Prevista	Dez-2013
Status (Abr-12)	Planejado

O terminal rodo-fluvial permitirá movimentar as cargas de arroz e madeira do norte do Uruguai pelo porto de Rio Grande

Construção do Terminal Rodo-Fluvial de Grãos em Porto Xavier

131

Foto Ilustrativa de Terminal de Grãos



Descrição do Projeto

Nome	Construção de terminal hidroviário de Porto Xavier
Modal	Hidroviário
Responsável	Indefinido
Resultado Esperado	Facilitar escoamento de carga do Noroeste Riograndense pela hidrovia Uruguai
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	Indefinido
Modelo de Financiamento	Indefinido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O terminal de Porto Xavier ainda está na fase de idealização

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Construção Do Terminal Rodo-Fluvial de Grãos em São Borja

133

Foto Ilustrativa de Terminal de Grãos



Descrição do Projeto

Nome	Construção do Terminal Rodo-Fluvial em São Borja
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitará o transbordo de grãos de rodovia para a hidrovia do Uruguai
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção de um terminal rodo-fluvial de grãos em São Borja permitirá o escoamento de grãos do Noroeste do Rio Grande do Sul

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Construção Do Terminal Rodo-Fluvial de Grãos em Uruguaiana

134

Foto Ilustrativa de Terminal de Grãos Hidroviário



Descrição do Projeto

Nome	Construção do Terminal Rodo-luvial de grãos em Uruguaiana
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitará o transbordo de grãos de rodovia para a hidrovia do Uruguai
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

Da mesma forma, a construção de um terminal rodo-fluvial de grãos em Uruguaiana permitirá o escoamento de grãos da região produtora de arroz

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Conclusão da Construção das Eclusas da Represa Salto Grande (Argentina/Uruguai)

135

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

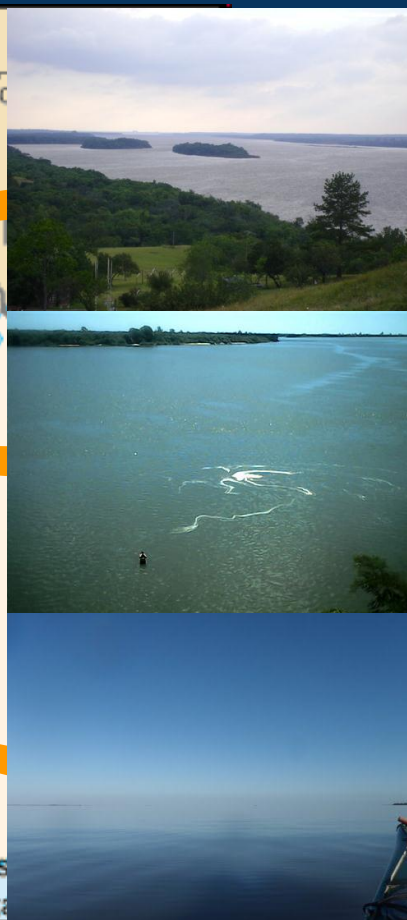
Nome	Conclusão da construção das Eclusas da represa de Salto Grande na fronteira entre a Argentina e o Uruguai
Modal	Hidroviário
Responsável	Ministérios de Planificación de Argentina e de Transporte y Obras Publicas de Uruguai
Resultado Esperado	Permitir a passagem de barcas provenientes do Brasil
Valor Investimento	R\$ 540 Milhões (US\$ 300 Milhões)
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A eclusa completará a hidrovia do Rio Uruguay possibilitando a passagem de barcas provenientes do Brasil

Melhoria da Navegabilidade do Rio Uruguay (Argentina/Uruguai)

136

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

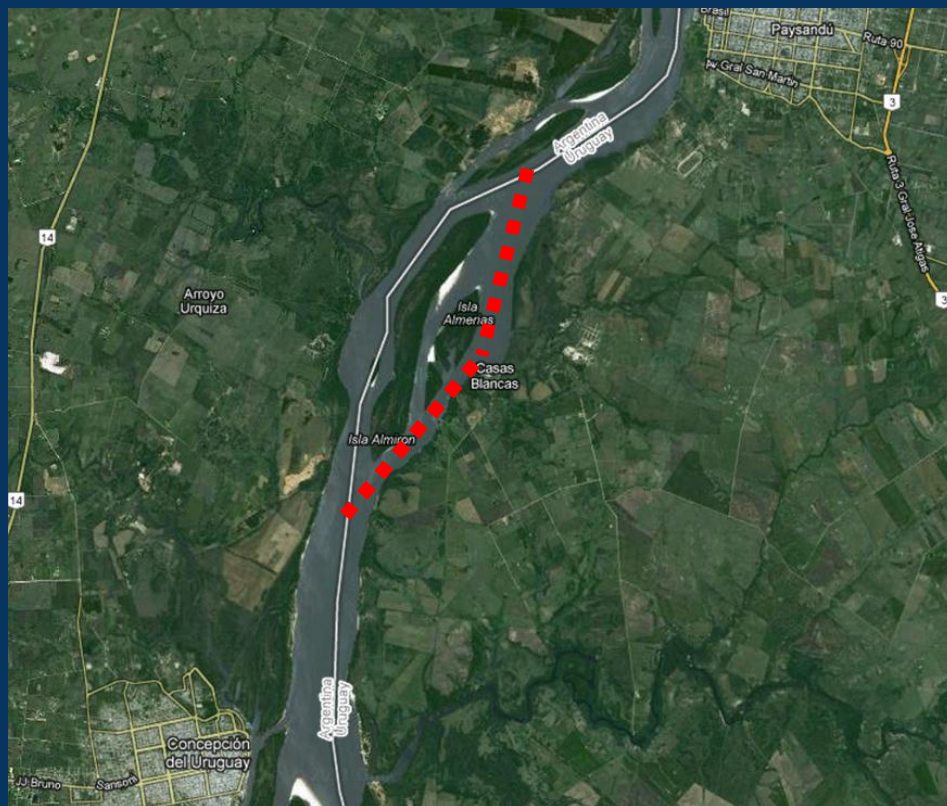
Nome	Projeto de Dragagem de aprofundamento do Rio Uruguay desde Salto até a desembocadura do Rio da Plata (187 km)
Modal	Hidroviário
Responsável	Ministérios AR/UY
Resultado Esperado	Aprofundar o calado para 25 pés (7,6 metros), permitindo a entrada de navios Handysize e de barcaças em toda a extensão do trajeto
Valor Investimento	R\$ 72 Milhões (US\$ 40 Milhões)
Fonte Financiamento	Ministérios de Planificación (Argentina) e de Transporte y Obras Publicas (Uruguai)
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não (Deve sair até Dez-12)
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O aprofundamento do calado do Rio Uruguay melhorará a passagem no trecho para barcaças e navios Handysize

Construção do Canal Alternativo Casa Blanca (Uruguai)

137

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

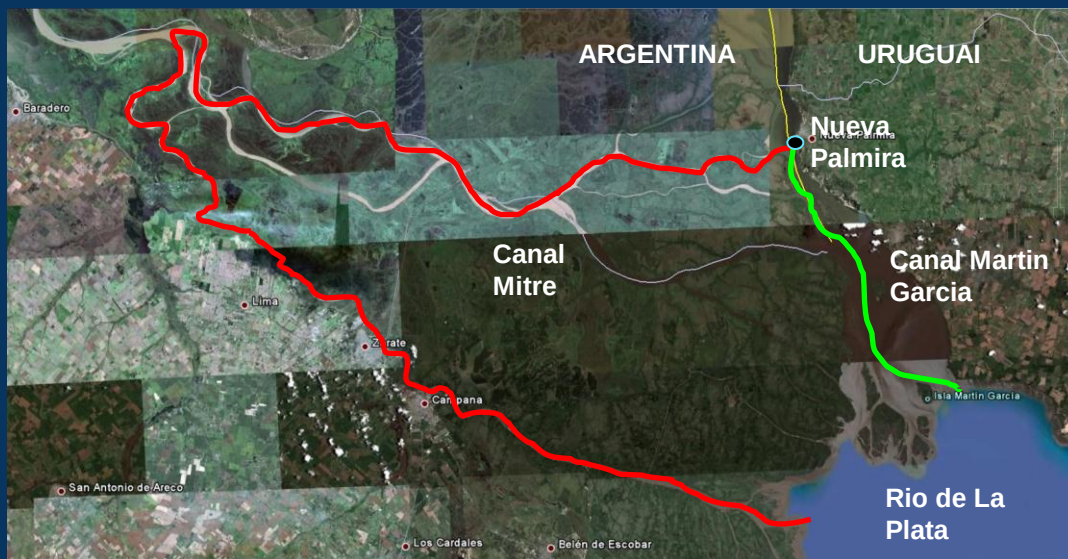
Nome	Construção do canal alternativo Casa Blanca, dragando e sinalizando o canal secundário
Modal	Hidroviário
Responsável	Ministerio de Transporte (UY)
Resultado Esperado	Dar maior confiança na navegação no trecho dos km 190 a 200 do rio Uruguay
Valor Investimento	R\$ 5,4 Milhões (US\$ 3,0 Milhões)
Fonte Financiamento	Ministério de Transporte y Obras Publicas (Uruguai)
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O canal dará maior confiabilidade à navegação na seção entre km 190 e km 200 do rio Uruguay

Ampliação do Calado do Canal Martín Garcia (Uruguai)

138

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

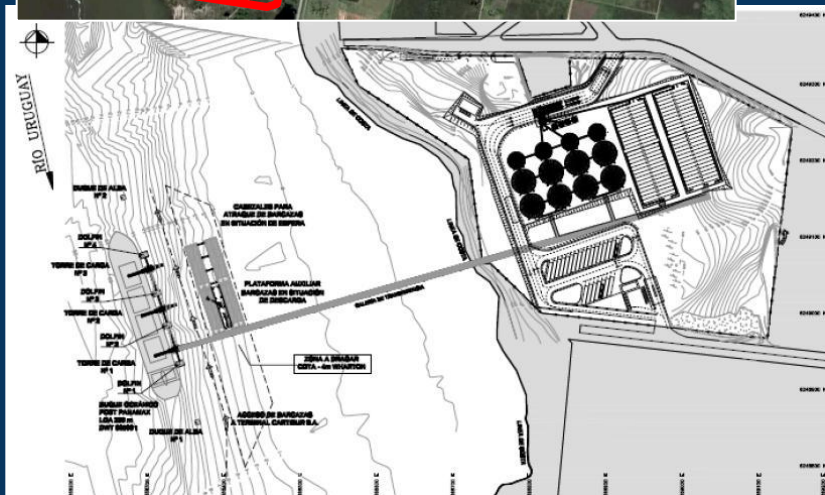
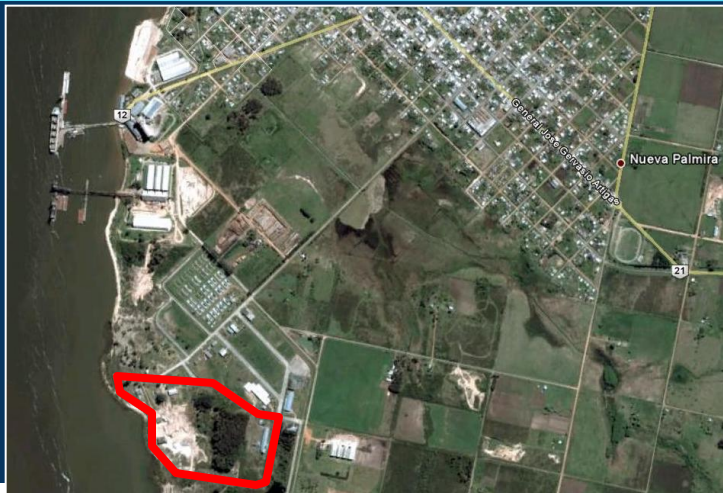
Nome	Ampliação do Calado do Canal Martín Garcia
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitará a navegação de navios com calado de 10,9 metros até Nueva Palmira
Valor Investimento	R\$ 57,6 Milhões (US\$ 32 Milhões)
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A ampliação do calado melhorará a passagem pelo Canal Martín Garcia Argentina porém o projeto vem sofrendo forte contestação pela Argentina que não quer perder o tráfego que tem passado pelo canal Mitre

Construção do Terminal Privativo de Grãos da Prysor em Nueva Palmira (Uruguai)

139

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do Terminal Privativo de Grãos da Prysor em Nueva Palmira
Modal	Portuário
Responsável	Prysor (Christophersen e Hidrovias Brasil)
Resultado Esperado	Constará com dois moles que movimentarão grãos, farelo e farinha (2,5 milhões de tons/ano) em Terminal de armazenagem de 120 mil tons de capacidade estática
Valor Investimento	R\$ 126 Milhões (US\$ 70 Milhões)
Fonte Financiamento	Privado
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O terminal privativo ainda está em fase de planejamento porém dependerá de uma de uma aprovação do governo Argentino por estar situado em área de fronteira

Construção do Terminal Privativo de Grãos da ADM em Nueva Palmira (Uruguai)

140

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do Terminal privativo de Grãos da ADM em Nueva Palmira
Modal	Portuário
Responsável	ADM
Resultado Esperado	Constará com três dolphins de atracação e 1 mole para barcaças que movimentarão grãos, farelo e farinha (2,8 milhões de tons/ano) em terminal de armazenagem de 180 mil tons de capacidade estática
Valor Investimento	R\$ 207 Milhões (US\$ 115 Milhões)
Fonte Financiamento	Privado
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	N/A
Início Previsto	Dez-2012
Conclusão Prevista	Dez-2014
Status (Abr-12)	Projetado

O terminal privativo melhorará a capacidade de movimentação de grãos do Uruguai porém as obras estão paradas pois dependem de uma aprovação do governo Argentino por estar situado em área de fronteira

Pavimentação da Rodovia Nacional Nº150 (Argentina)

141

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Pavimentação da rodovia nacional Nº150 no trecho Ischigualasto até a fronteira com o Chile no Passo Agua Negra
Modal	Rodoviário
Responsável	Ministerio de Planificación (AR)
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura rodoviária permitindo o acesso ao Chile pelo centro norte do país
Valor Investimento	R\$ 131,4 Milhões (US\$ 73 Milhões)
Fonte Financiamento	Ministerio de Planificación (Argentina)
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	2010
Conclusão Prevista	2013
Status (Abr-12)	Em andamento

A obra é necessária para viabilizar o acesso ao túnel Agua Negra e ao Chile

Construção do Túnel Binacional Agua Negra (Argentina-Chile)

Mapa Esquemático do Projeto

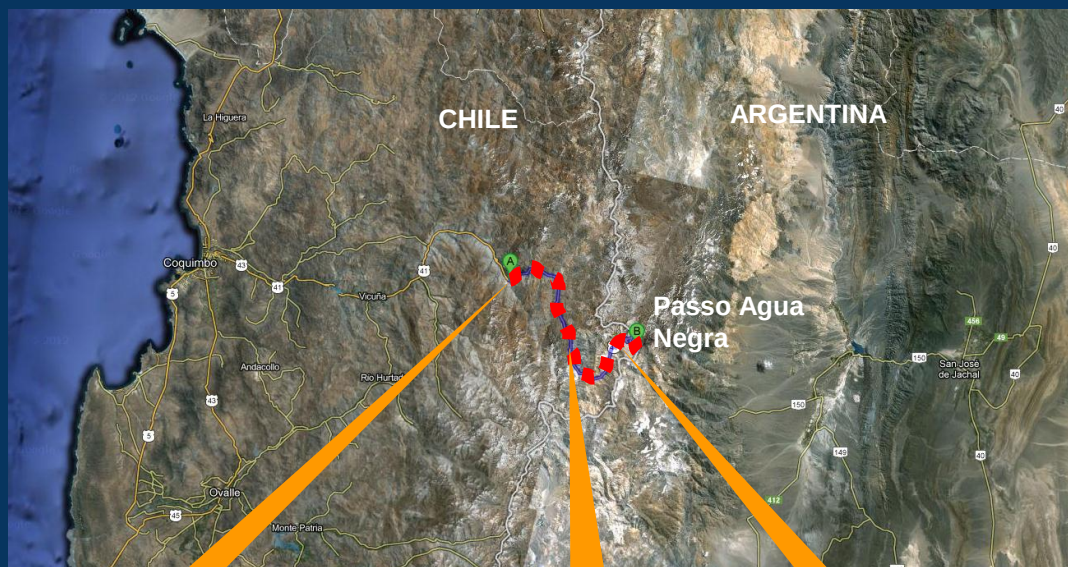


Descrição do Projeto

Nome	Construção do túnel Binacional Agua Negra incluindo os últimos quilômetros de estrada em ambos os lados da fronteira
Modal	Rodoviário
Responsável	Ministerio de Planificación (Argentina) e Ministerio de Obras Públicas (Chile)
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem fortalecendo os fluxos comerciais entre Chile e Argentina
Valor Investimento	R\$ 1,8 Bilhões (US\$ 850 Milhões)
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O túnel possibilitará a melhoria do tráfego na fronteira Argentina-Chile no centro-norte dos dois países

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

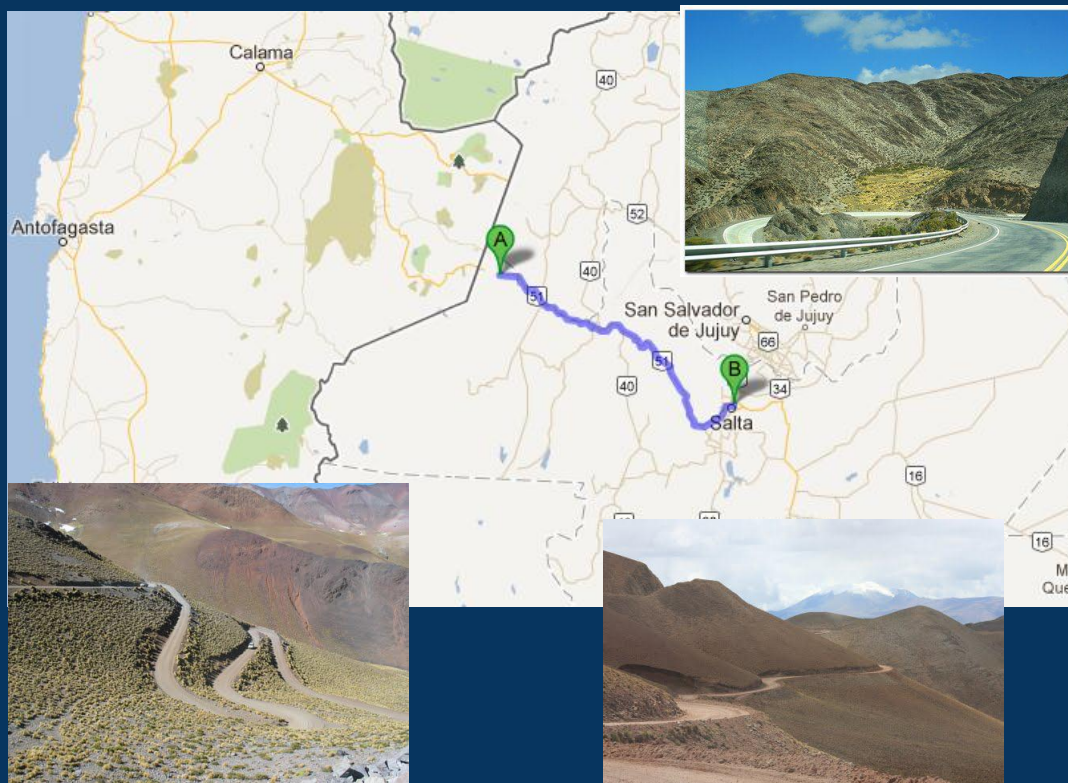
Nome	Pavimentação da rodovia Nacional CH-41 até o Passo Agua Negra
Modal	Rodoviário
Responsável	Ministerio de Obras (CHile)
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem
Valor Investimento	R\$ 108 Milhões (US 60 Milhões)
Fonte Financiamento	Governo do Chile
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	2009
Conclusão Prevista	2015
Status (Abr-12)	Em andamento

Essa obra complementar a passagem por Agua Negra do lado chileno

Pavimentação da Rodovia Nacional N°51 (Argentina)

145

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Pavimentação da rodovia nacional N°51: Salta – Paso de Sico na fronteira com o Chile (293 km)
Modal	Rodoviário
Responsável	Ministerio de Planificación (Argentina)
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem possibilitando atingir a fronteira do Chile
Valor Investimento	R\$ 360 Milhões (US\$ 200 Milhões)
Fonte Financiamento	Governo AR
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Set-12
Conclusão Prevista	Set-16
Status (Abr-12)	Projetado

A pavimentação possibilitará o uso da RN 51 para o transporte de carga para o Chile

Construção do Desvio da Rodovia Nacional Nº12 (Argentina)

147

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do desvio da rodovia nacional Nº12 e passando a 54 km da cidade de Posadas
Modal	Rodoviário
Responsável	Ministerio de Planificación (Argentina)
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem
Valor Investimento	R\$ 63 Milhões (US\$ 35 Milhões)
Fonte Financiamento	Ente Binacional Yaciretá
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O desvio contornará a Posadas melhorando o fluxo de passagem

Foto do Local – Rio Peperi-Guaçu



Descrição do Projeto

Nome	Ponte Internacional sobre o Rio Peperi-Guaçu, incluindo 42km de pavimentação, conectando Paraíso e San Pedro
Modal	Rodoviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ligação de Santa Catarina com Argentina
Valor Investimento	R\$ 153 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A ponte é fundamental para ligar o Oeste Catarinense com a Argentina

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC/PNLT, proporcional a distância

Construção do Corredor Ferroviário Bioceânico Cascavel – Foz Do Iguaçu

149

Mapa Esquemático do Projeto

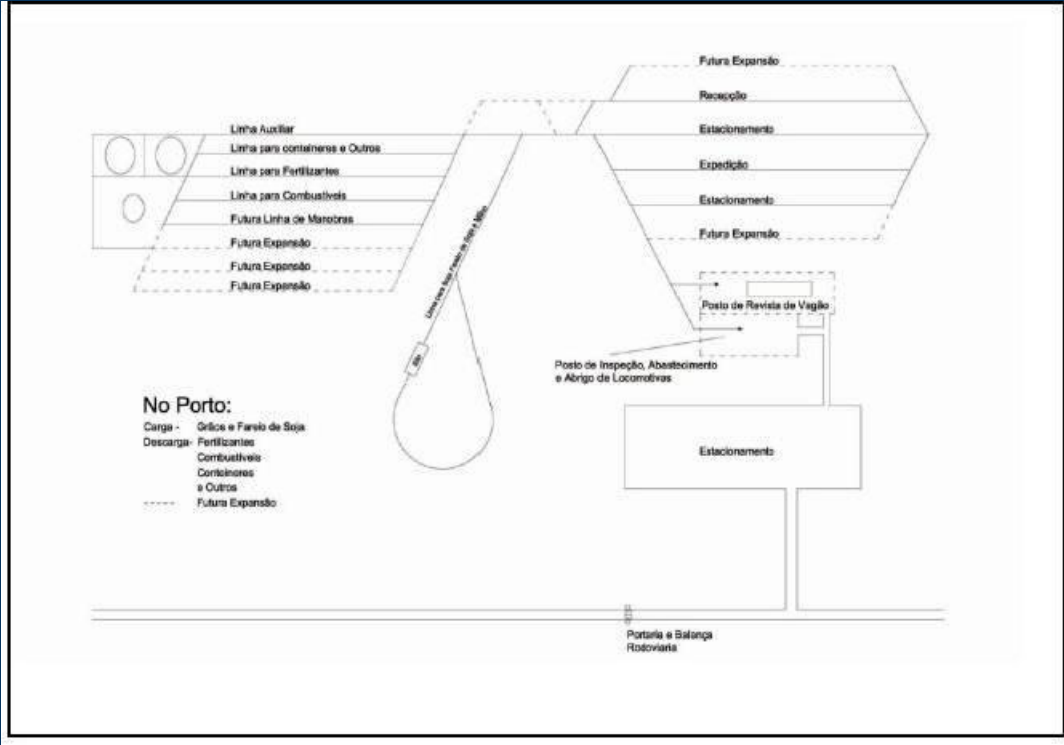


Descrição do Projeto

Nome	Construção do Corredor Ferroviário Bioceânico Cascavel - Foz do Iguaçu (171 km)
Modal	Ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária alcançando a fronteira com o Paraguai
Valor Investimento	R\$ 709,90 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A variante ferroviária Foz do Iguaçu ligará a malha brasileira ao Paraguai

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Foz do Iguaçu
Modal	Ferrovário
Responsável	Indefinido
Resultado Esperado	Acesso da produção agropecuária e industrial da região à ferrovia
Valor Investimento	R\$ 37,75 Milhões (US\$ 20,971 Milhões)
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O terminal de Foz do Iguaçu permitirá a movimentação de grãos, fertilizantes, contêineres e combustíveis

Construção da Ferrovia Cidade do Leste – Pirapó – Pilar

151

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da Ferrovia Cidade del Este - Pirapó – Pilar (529 km)
Modal	Ferrovário
Responsável	Ministerio de Obras (Paraguai)
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária para atender os pólos agrícola do sul do Paraguai
Valor Investimento	R\$ 3.165,26 Milhões (US\$ 1.758,48 Milhões) ¹
Fonte Financiamento	Indefinido
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A ferrovia ampliará a malha ferroviária no Paraguai atingindo os pólos agrícolas do Sul do Paraguai

1) Não inclui o trecho Pirapó-Encarnación e não inclui o trecho paraguaio da ponte entre o Paraguai e a Argentina que faz parte de outra ficha

Construção da Ponte Bimodal Pilar – Rio Bermejo (Paraguai/Argentina)

152

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

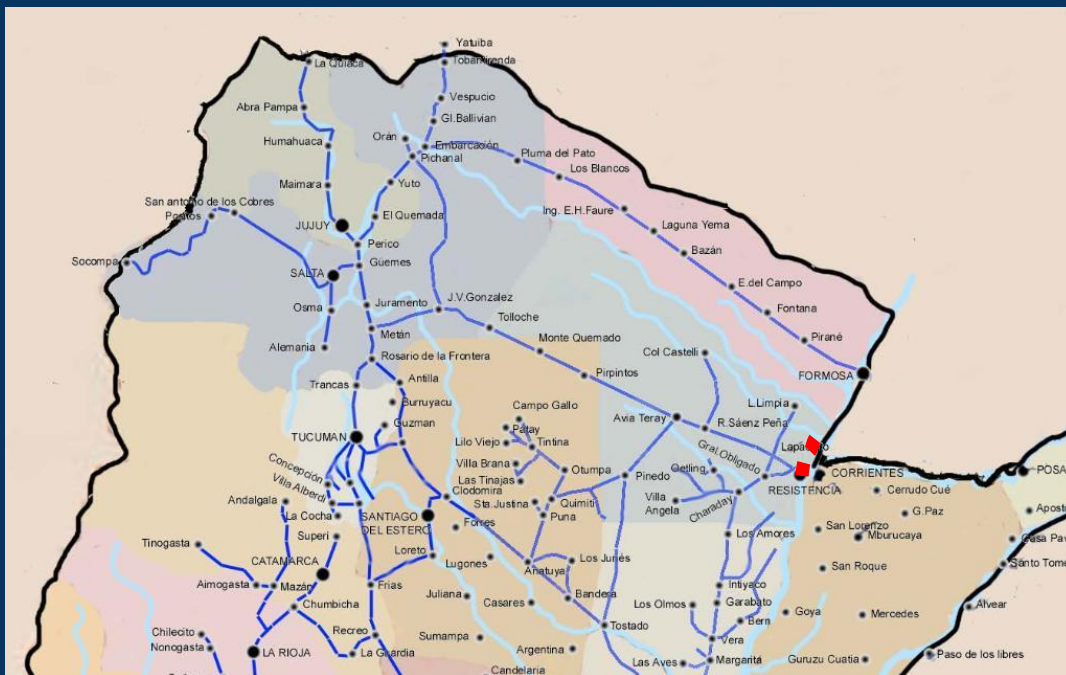
Nome	Construção da Ponte Bimodal Pilar (PY) – Rio Bermejo (AR)
Modal	Ferroviário
Responsável	Ministerio de Planificación (Argentina) e Ministerio de Obras (Paraguai)
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária permitindo a conexão das malhas argentinas e brasileiras em bitola métrica
Valor Investimento	R\$ 108 Milhões (US\$ 60 Milhões)
Fonte Financiamento	Governos Argentina e Paraguai
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A ponte bimodal ligará o Paraguai e a Argentina na região de Pilar

Construção do Ramal Ferroviário Rio Bermejo – Resistencia (Argentina)

153

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da ferrovia Rio Bermejo-Resistencia em bitola métrica (63 km)
Modal	Ferroviário
Responsável	Ministerio de Planificación (Argentina)
Resultado Esperado	Ampliação da malha ferroviária possibilitando a conexão da malha argentina com a brasileira em bitola métrica
Valor Investimento	R\$ 187,2 Milhões (US\$ 173,08 Milhões)
Fonte Financiamento	Governo Argentino
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Jan-12)	Planejado

O ramal ampliará a malha ferroviária na Argentina possibilitando a conexão entre as malhas argentina e brasileiras em bitola métrica

1) Não inclui o trecho argentino da ponte entre o Paraguai e a Argentina que faz parte de outra ficha

Fonte: BNDES, análise Macrologística

Recuperação dos Ramais Ferroviários C3 e C12 Resistencia-Joaquim V. Gonzalez (Argentina)

154

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

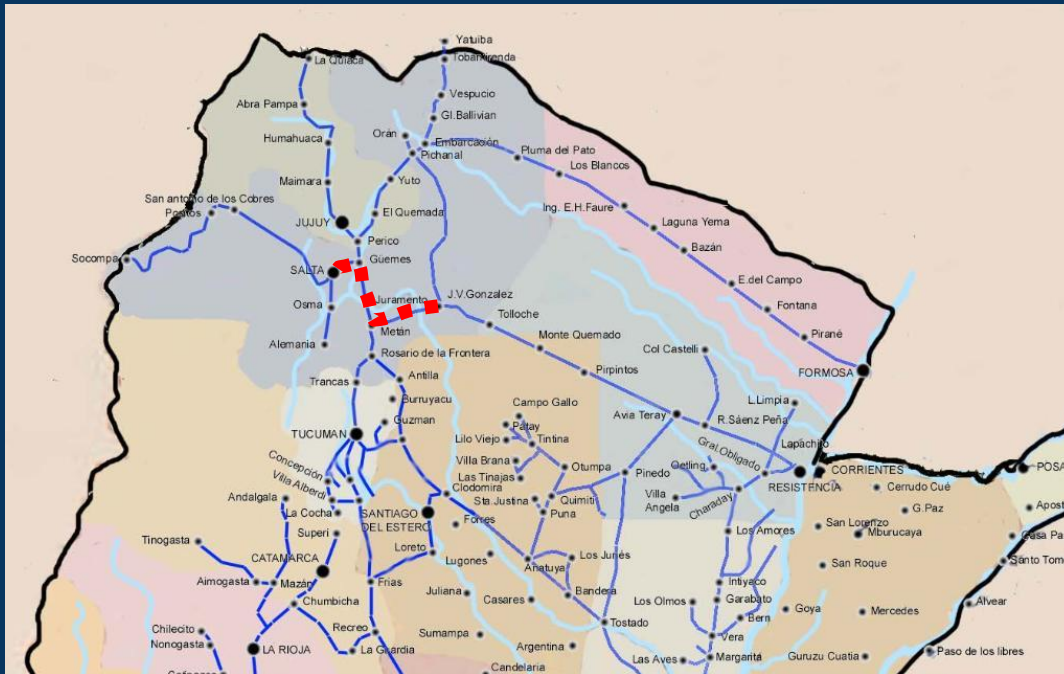
Nome	Recuperação do Ramal Ferroviário C3 e C12 Resistencia-J.V. Gonzalez de bitola métrica (516 km)
Modal	Ferroviário
Responsável	Ministerio de Planificación (Argentina)
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura ferroviária de maneira a obter uma maior qualidade de serviço otimizando os tempos de transporte
Valor Investimento	R\$ 1.021,48 Milhões (US\$ 567,5 Milhões)
Fonte Financiamento	Governo da Argentina
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A recuperação do ramal permitirá melhorar a qualidade e reduzir o tempo do trajeto na Argentina

Recuperação do Ramal Ferroviário Joaquim V. Gonzalez – Salta (Argentina)

155

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recuperação do Ramal Ferroviário J.V Gonzalez – Salta em bitola métrica (246 km)
Modal	Ferroviário
Responsável	Ministerio de Planificación (Argentina)
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura ferroviária de maneira a obter uma maior qualidade de serviço otimizando os tempos de transporte
Valor Investimento	R\$ 486,88 Milhões (US\$ 270,49 Milhões)
Fonte Financiamento	Governo da Argentina
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

Da mesma forma, o ramal entre J.V Gonzalez – Salta permitirá a interconexão das malhas argentinas

Recuperação do Ramal Ferroviário C14 Salta-Socompa (Argentina)

156

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recuperação do Ramal Ferroviário C14 Salta-Socompa em bitola métrica (571 km)
Modal	Ferroviário
Responsável	Ministerio de Planificación (Argentina)
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura ferroviária de maneira a obter uma maior qualidade de serviço otimizando os tempos de transporte
Valor Investimento	R\$ 1.130,58 Milhões (US\$ 628,1Milhões)
Fonte Financiamento	Governo da Argentina
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A recuperação do ramal C14 permitirá a interconexão com a malha chilena em Socompa

Recuperação do ramal ferroviário Socompa – Augusta Victoria (Chile)

157

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recuperação do ramal ferroviário Socompa-Augusta Victoria em bitola métrica (181 km)
Modal	Ferrovário
Responsável	Ferronor
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura ferroviária de maneira a obter uma maior qualidade de serviço otimizando os tempos de transporte
Valor Investimento	R\$ 214,38 Milhões (US\$ 119,1Milhões)
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A recuperação do ramal entre Socompa e Augusto Victoria permitirá avançar por dentro do Chile...

Recuperação do ramal ferroviário Augusta Victoria – Antofagasta (Chile)

158

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recuperação do ramal ferroviário Augusta Victoria – Antofagasta em bitola métrica (159 km)
Modal	Ferroviário
Responsável	Grupo Luksic
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura ferroviária de maneira a obter uma maior qualidade de serviço otimizando os tempos de transporte
Valor Investimento	R\$ 314,82 Milhões (US\$ 174,9Milhões)
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	Privado
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

...de tal forma a atingir o porto de Antofagasta com a recuperação do trecho Augusta Victoria-Antofagasta

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

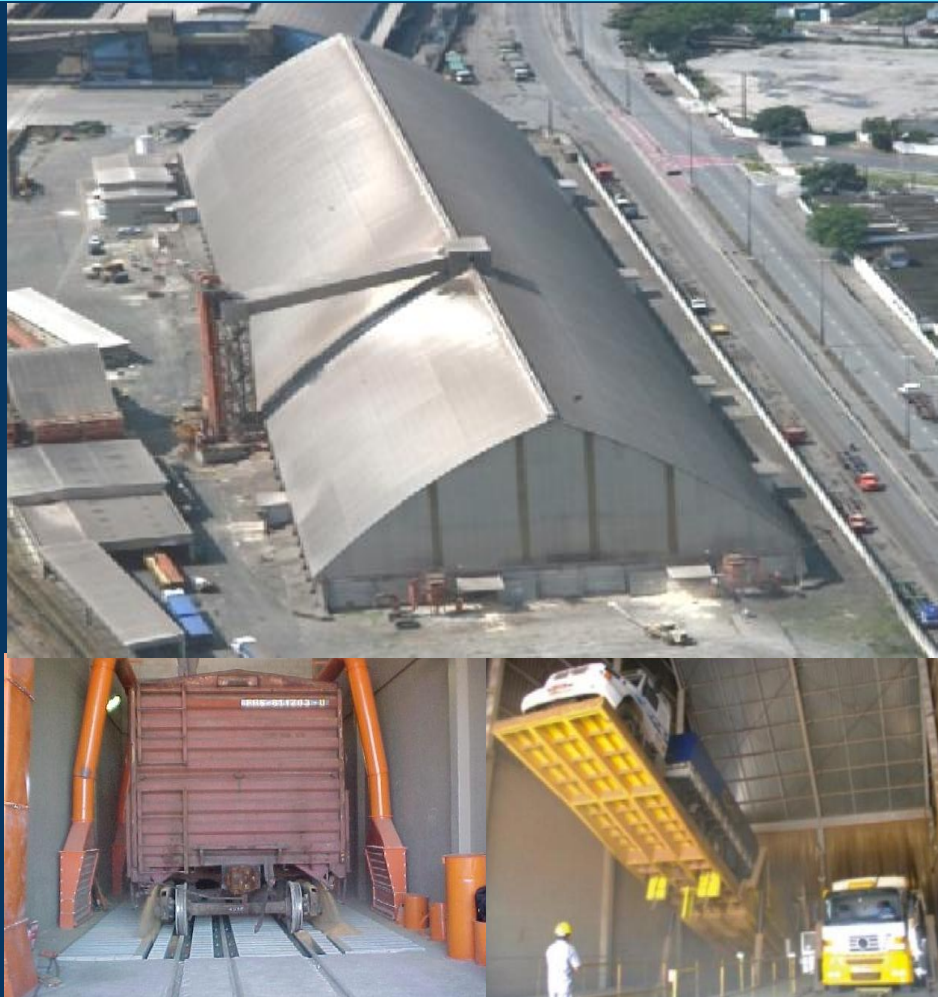
Nome	Construção da Ferrovia Asunción – Ciudad del Este em bitola métrica (159 km)
Modal	Ferrovário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Ampliação da infraestrutura ferroviária de maneira a permitir o escoamento das cargas do centro do Paraguai
Valor Investimento	R\$ 535,5 Milhões (US\$ 297,5Milhões)
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A construção da ferrovia entre Asunción e Ciudad del Este ampliará a integração regional do Paraguai

Construção do Terminal Rodo-Ferroviário em Asunción (Paraguai)

160

Fotos Ilustrativas de Terminal Rodo-Ferroviário



Descrição do Projeto

Nome	Construção do terminal rodo-ferroviário em Asunción
Modal	Rodo-ferroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Acesso da indústrias locais e da produção agropecuária Paraguaia à ferrovia
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A construção do terminal rodo-ferroviário facilitará o acesso à ferrovia para as indústrias locais e para os produtos agropecuários do Paraguai

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Construção de Terminal Rodo-Fluvial em Sertanópolis

161

Foto Ilustrativa de um terminal rodo-fluvial de grãos



Descrição do Projeto

Nome	Construção de Terminal Rodo-Fluvial em Sertanópolis
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitará o transbordo de grãos e outros produtos de rodovia para a hidrovia do Paranapanema
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

Um terminal em Sertanópolis permitirá que a produção da região de Londrina possa ser exportada pela hidrovia Paraná-Paranapanema

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Foto do Local



Descrição do Projeto

Nome	Construção de eclusa na Hidrelétrica de Capivara
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitará a transposição da barragem de capivara para comboios de barçacas, permitindo assim a navegação pelo rio Paranapanema
Valor Investimento	R\$ 300 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A eclusa na barragem de Capivara é crucial para permitir a passagem de barçacas

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Foto do Local



Descrição do Projeto

Nome	Construção de eclusa na Hidrelétrica de Taquaruçu
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitará a transposição da barragem de capivara para comboios de barçacas, permitindo assim a navegação pelo rio Paranapanema
Valor Investimento	R\$ 300 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A eclusa na barragem de Taquaruçu é crucial para permitir a passagem de barçacas

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNL T

Foto do Local



Descrição do Projeto

Nome	Construção de eclusa na Hidrelétrica de Rosana
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitará a transposição da barragem de capivara para comboios de barçacas, permitindo assim a navegação pelo rio Paranapanema
Valor Investimento	R\$ 300 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A eclusa na barragem de Rosana é crucial para permitir a passagem de barçacas

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Mapa Esquemático do Projeto

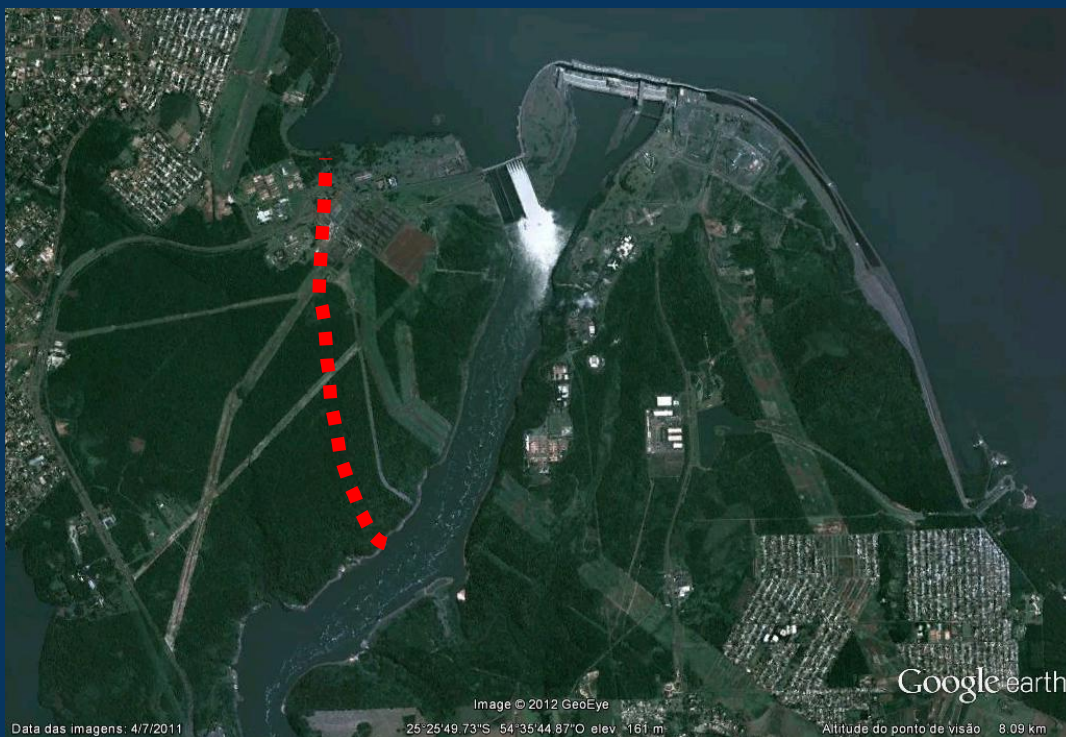


Descrição do Projeto

Nome	Melhoria da Navegabilidade do rio Paraná de Guaíra até Porto Primavera (Dragagem, Derrocamento e Sinalização)
Modal	Hidroviário
Responsável	DNIT
Resultado Esperado	Melhoria do fluxo de passagem
Valor Investimento	R\$ 126,2 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não (Deve sair até Ago-2012)
EIA-RIMA	Não (Deve sair até Jun-2013)
Projeto Básico	Não (Deve sair até Fev-2013)
Edital	Não (Deve sair até Abr-2013)
Início Previsto	Set-2013
Conclusão Prevista	Dez-2014
Status (Abr-12)	Planejado

A adequação do Rio Paraná melhorará a passagem no trecho

Mapa Esquemático do Projeto

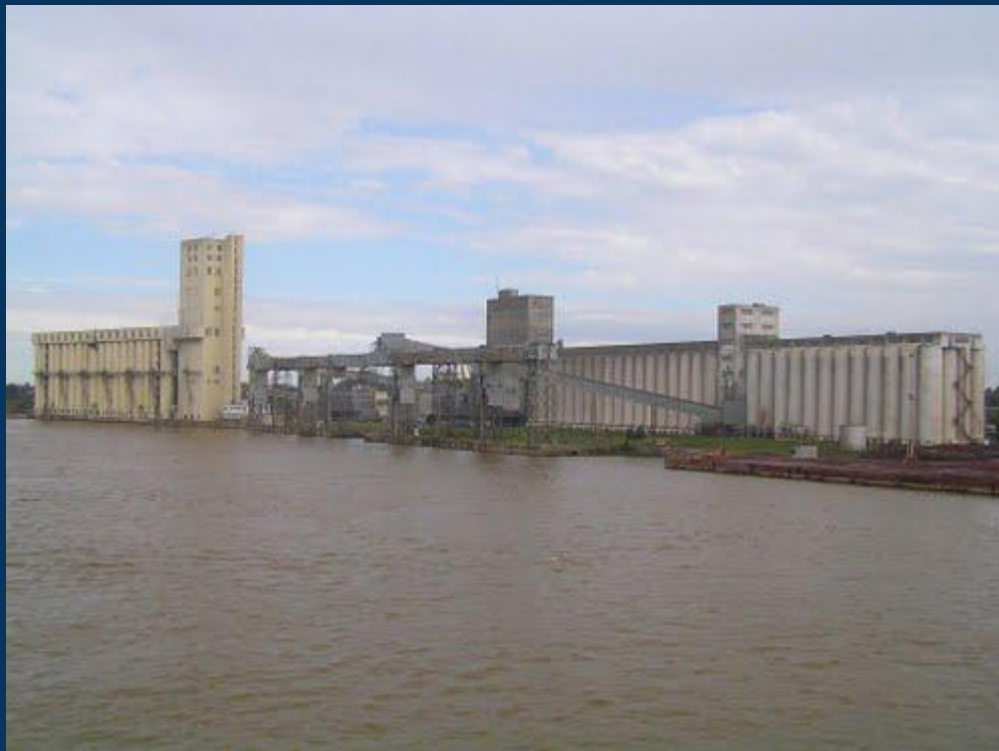


Descrição do Projeto

Nome	Projeto binacional de transposição da hidrelétrica de Itaipú do lado paraguaio
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Permitir a movimentação de barcaças em toda a extensão do rio Paraná
Valor Investimento	R\$ 2,4 Bilhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	2017
Conclusão Prevista	2019
Status (Abr-12)	Planejado

A eclusa completará a hidrovia do rio Paraná possibilitando a passagem de barcaças

Foto do Local



Descrição do Projeto

Nome	Adequação do porto de Rosario com execução do preenchimento da dársena Sul do porto de Rosario
Modal	Hidroviário
Responsável	Ministerio de Planificación (AR)
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura portuária, ganhando espaço para a instalação de futuros terminais
Valor Investimento	R\$ 14,4 Milhões (US\$ 8 Milhões)
Fonte Financiamento	Governo AR
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Não (Deve sair até Dez-12)
Projeto Básico	Sim
Edital	Não
Início Previsto	2013
Conclusão Prevista	2014
Status (Abr-12)	Projetado

A adequação melhorará a infraestrutura do Porto de Rosario

Construção de Terminal Rodo-Fluvial em Doutor Camargo

168

Foto Ilustrativa de um Terminal Rodo-Fluvial



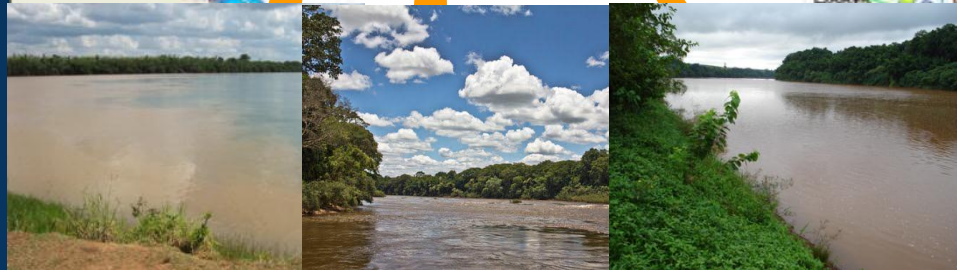
Descrição do Projeto

Nome	Construção de Terminal Rodo-Fluvial em Doutor Camargo próximo à Maringá
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitará o transbordo de grãos e outros produtos de rodovia para a hidrovia do Ivaí-Paraná
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O terminal em Dr.Camargo permitirá o escoamento de grãos pela hidrovia do Ivaí-Paraná a partir de Maringá

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Melhoria da navegabilidade do rio Ivaí
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitará o transporte de grãos em barcaças pelo rio Ivaí
Valor Investimento	R\$ 126 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

As melhorias da navegabilidade do rio Ivaí permitirá o transporte de barcaças pelo rio

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Foto Ilustrativa de Terminal Rodo-Fluvial



Descrição do Projeto

Nome	Construção de Terminal Rodo-Fluvial em Rosana
Modal	Hidroviário
Responsável	A ser definido
Resultado Esperado	Possibilitará o transbordo de grãos de rodovia para a hidrovia do Paraná
Valor Investimento	R\$ 30 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

O terminal em Rosana servirá para transbordo de grãos na hidrovia do Paraná

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recapeamento da pista, instalação do ILS e ampliação da pista em 600 metros no aeroporto de Londrina
Modal	Aeroviário
Responsável	Infraero
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura do aeroporto, ampliando a segurança
Valor Investimento	R\$ 52,28 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Não ¹
Edital	Não ¹
Início Previsto	Set-2011
Conclusão Prevista	2015
Status (Abr-12)	Em andamento

A adequação melhorará a infraestrutura do aeroporto de Londrina, permitindo o pouso com segurança de aeronaves maiores sob quaisquer circunstâncias

1) O recapeamento da pista está em andamento, a instalação do ILS e a ampliação da pista ainda não têm PB e Edital

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Recapeamento da pista e ampliação da pista de taxi no Aeroporto de Curitiba
Modal	Aeroviário
Responsável	Infraero
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura do aeroporto
Valor Investimento	R\$ 58,46 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	Jun-2011
Conclusão Prevista	Abr-2013
Status (Abr-12)	Em andamento

A adequação melhorará a eficiência dos pousos e decolagens no aeroporto de Curitiba

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção da terceira pista no aeroporto de São José dos Pinhais de 3400 metros de extensão e novo Terminal de Cargas
Modal	Aeroviário
Responsável	Infraero
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura do aeroporto, ampliando a movimentação de cargas com acesso direto à BR116
Valor Investimento	R\$ 300 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	2015
Conclusão Prevista	2017
Status (Abr-12)	Planejado

A construção da terceira pista e do novo terminal de cargas possibilitará a ampliação da movimentação de cargas no aeroporto Afonso Pena em São José dos Pinhais

Foto de Satélite do aeroporto de Joinville

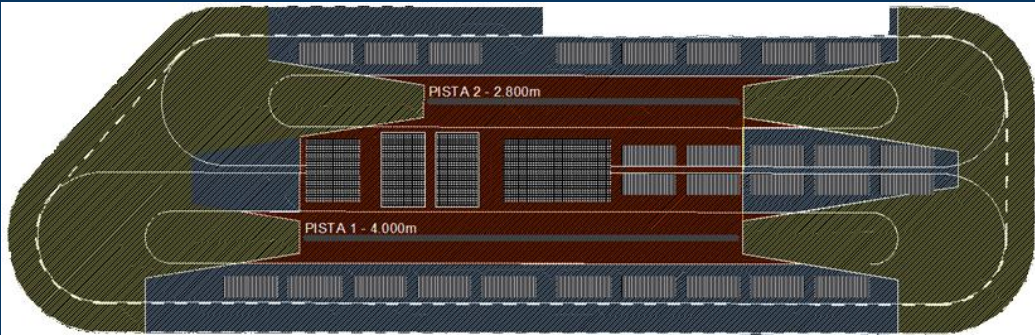
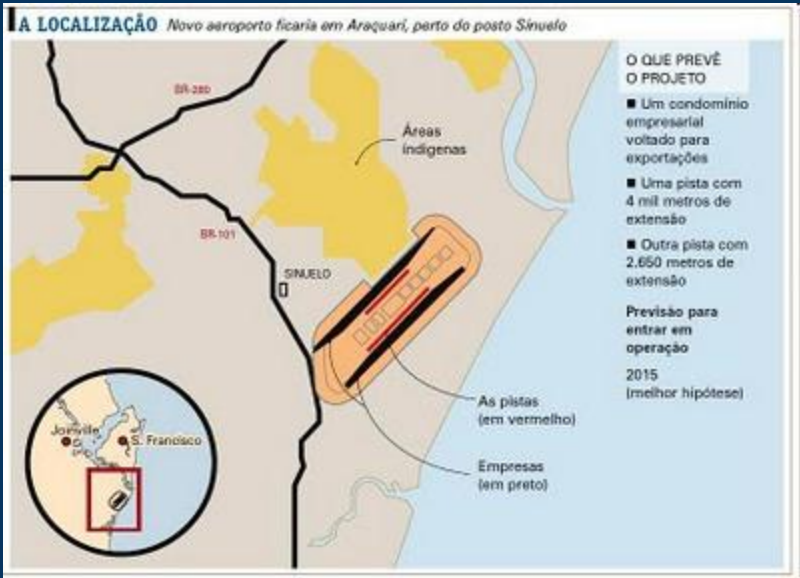


Descrição do Projeto

Nome	Expansão da pista de pouso e decolagem, do pátio de aeronaves e da pista de taxiamento, instalação do ILS e construção do novo terminal de cargas do aeroporto de Joinville
Modal	Aeroviário
Responsável	Infraero
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura do aeroporto
Valor Investimento	R\$ 43,1 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Não (Deve sair até final 2012)
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não (Deve sair até final 2012)
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

A adequação melhorará a eficiência dos pousos e decolagens no aeroporto de Joinville, permitindo também a movimentação de cargas

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção de centro logístico intermodal composto de aeroporto internacional de cargas e passageiros, terminal ferroviário, acesso rododiferroviário aos portos (ferrovia litorânea), acesso rodoviário privilegiado (BR101, BR280 e BR470), Zona de processamento de exportação e condomínios logísticos e industriais
Modal	Aéreo
Responsável	SC Parcerias
Resultado Esperado	Melhoria da integração intermodal
Valor Investimento	R\$ 1.150,0 Milhões ¹
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Planejado

O projeto da SC Parcerias está na fase inicial de obtenção de licenças

1) Valor estimado baseado em obras similares do PAC e do PNLT
 Fonte: SC Parcerias, análise Macrologística

Foto de Satélite do aeroporto de Chapecó



Descrição do Projeto

Nome	Construção de novo terminal de passageiros e cargas e implantação de equipamentos de proteção de voo e adequação de pista
Modal	Aeroviário
Responsável	Infraero
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura do aeroporto e aumento de segurança
Valor Investimento	R\$ 25,0 Milhões
Fonte Financiamento	A ser definido
Modelo de Financiamento	A ser definido
Estudo de Viabilidade	Não
EIA-RIMA	Não
Projeto Básico	Não
Edital	Não
Início Previsto	Indefinido
Conclusão Prevista	Indefinido
Status (Abr-12)	Idealizado

A adequação melhorará a eficiência e segurança dos pousos e decolagens no aeroporto de Chapecó

Construção do Novo Terminal de Cargas no Aeroporto de Porto Alegre

177

Mapa Esquemático do Projeto



Descrição do Projeto

Nome	Construção do novo terminal de cargas incluindo pátio, edifício e estacionamento no aeroporto de Porto Alegre
Modal	Aeroviário
Responsável	INFRAERO
Resultado Esperado	Melhoria da infraestrutura do aeroporto
Valor Investimento	R\$ 143,4 Milhões
Fonte Financiamento	PAC
Modelo de Financiamento	Público
Estudo de Viabilidade	Sim
EIA-RIMA	Sim
Projeto Básico	Sim
Edital	Sim
Início Previsto	2011
Conclusão Prevista	Out-2012
Status (Abr-12)	Em andamento

O novo complexo de logística terá capacidade para movimentar 100 mil toneladas por ano