

RELATÓRIO 2024

ROTAS DE Integração Sul-Americana



MINISTÉRIO DO
PLANEJAMENTO
E ORÇAMENTO

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

RELATÓRIO 2024



ROTAS DE ***Integração*** ***Sul-Americana***

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO – MPO

Ministra do Planejamento e Orçamento

Simone Nassar Tebet

Secretário-Executivo

Gustavo José de Guimarães e Souza

Secretário de Articulação Institucional

João Victor Villaverde de Almeida

Secretária Nacional de Planejamento

Virgínia de Ângelis Oliveira de Paula

Secretário de Orçamento Federal, Substituto

Clayton Luiz Montes

Secretária de Assuntos Internacionais e Desenvolvimento

Renata Vargas Amaral

Secretário de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas e Assuntos Econômicos

Sergio Pinheiro Firpo

Coordenação do Relatório

Luciano Wexell Severo (SEAI)

Marcelo Ribeiro Moreira (SEAI)

Felipe Caixeta Carvalho (SEAI)

Murilo Octávio Lubambo de Melo (SEAI)

Marcus Thullio Rocha Bezerra (SE)

Vinicius Fialho Reis (SE)

Apoio na Elaboração do Relatório

Anderson Quack (SEAI)

Bruno Caetano Cassiano (SEAI)

Geraldo Francisco da Silva Júnior (SEAI)

Jonatas Luiz Pignataro Lange (SEAI)

Kauê Darzi Alves (SEAI)

Lázaro Coelho de Deus Lima (SEAI)

Luiz Octavio de Souza Pereira (SEAI)

Marília Oliveira Barbosa Lima (GM-MPO)

Márcio Gimene de Oliveira (SEPLAN)

Nathalia Marar Beluco Marra (estagiária SEAI)

Patrícia Parra Ferreira (SEAI)

Sandra Marla de Carvalho Amaral (SEAI)

Víctor Espanha da Costa Monteiro (SMA)

Zarak de Oliveira Ferreira (SOF)

Assessoria Especial de Comunicação Social (Ascom/MPO)

Projeto gráfico, diagramação e elaboração dos mapas: Nayla Cunha Gomes

Fotos: Marcio Ferreira (MT) | Márcio Pinheiro (MIDR) | Ricardo Botelho (MME)

Ricardo Stuckert (PR) | Toninho Ruiz

Normalização Bibliográfica: Biblioteca do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos.

Rotas de integração Sul-Americana / Ministério do Planejamento e Orçamento,
Secretaria de Articulação Institucional. – Brasília : Secretaria de Articulação
Institucional/MPO, 2024.

140 p. : il.

Inclui bibliografia.

1. Integração regional – América do Sul. 2. Infraestrutura. 3. Integração econômica. 4. Bancos de desenvolvimento. 5. Fronteiras – Segurança. 6. Desenvolvimento sustentável. 7. Política ambiental. I. Brasil. Ministério do Planejamento e Orçamento. Secretaria de Articulação Institucional.

CDU – 339.92(8)

CDD – 338.98

INFORMAÇÕES

Site: www.gov.br/planejamento/rotasdeintegracao

E-mail: seai@planejamento.gov.br

Última alteração: 23 de agosto de 2024.

*É permitida a reprodução total ou parcial, desde que citada a fonte.



SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS 4

LISTA DE BOXES 5

LISTA DE ANEXOS 5

LISTA DE ABREVIATURAS 6

PALAVRAS DA MINISTRA 7

APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO 9

INTRODUÇÃO 13

- Rota 1 – Ilha das Guianas 22
- Rota 2 – Amazônica 24
- Rota 3 – Quadrante Rondon 26
- Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio 28
- Rota 5 – Bioceânica do Sul 30
- Sobre a interiorização das rotas 32

CAPÍTULO 1 35

Iniciativas de integração de infraestrutura sul-americana contempladas pelo Novo PAC

- 190 iniciativas de integração de infraestrutura sul-americana 39

CAPÍTULO 2 81

Bancos Multilaterais de Desenvolvimento e Integração Sul-Americana: para além do financiamento

- 2.1 Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID 83
- 2.2 CAF – Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe 87
- 2.3 FONPLATA – Banco de Desenvolvimento 89
- 2.4 Banco de Desenvolvimento do Caribe – BDC 90
- 2.5 Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul – FOCEM 91
- 2.6 Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES 93
- 2.7 Financiamento de projetos de integração dos entes subnacionais 94
- 2.8 Financiamento oficial ao comércio exterior: Programa de Financiamento às Exportações – PROEX 97
- 2.9 Acordos Regionais de Comércio e Investimentos 98

CAPÍTULO 3 105

A Administração Pública Federal nas fronteiras

- 3.1 Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – Vigiagro 107
- 3.2 Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil – RFB 111
- 3.3 Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa 120
- 3.4 Polícia Rodoviária Federal – PRF 124
- 3.5 Polícia Federal – PF 129

REFERÊNCIAS 139



LISTA DE TABELAS

- TABELA 1.** Divisão das 190 iniciativas de integração de infraestrutura, por rota e por subeixo **36**
- TABELA 2.** Iniciativas de integração de infraestrutura custeadas com recursos do Orçamento Geral da União **37**
- TABELA 3.** Desembolsos BNDES pós-embarque por destino das exportações financiadas, em 2023, na América do Sul **94**
- TABELA 4.** Municípios com Pontos de Fronteira Alfandegados **95**
- TABELA 5.** Municípios sem Pontos de Fronteira Alfandegados **97**
- TABELA 6.** Apoio do Proex Financiamento para a América do Sul, em 2023 **98**
- TABELA 7.** Acordos Regionais de Comércio e Investimentos do Brasil com os países da América do Sul, por rota. **99**
- TABELA 8.** Distribuição dos Pontos de Fronteira Alfandegados, por Rota **113**
- TABELA 9.** Situação da integração das áreas de controle localizadas na fronteira do Brasil com a Argentina **115**
- TABELA 10.** Situação da integração das áreas de controle localizadas na fronteira do Brasil com o Uruguai **115**
- TABELA 11.** Situação da integração das áreas de controle localizadas nas fronteiras do Brasil com o Paraguai e com a Bolívia **115**

LISTA DE BOXES

BOX 1. Lições e aprendizados das rotas de integração:
aspectos regulatórios e de implementação **17**

BOX 2. Formulário sobre o quantitativo de pessoal nas regiões de fronteira **106**

BOX 3. Principais diferenças entre recintos alfandegados
e pontos de fronteira alfandegados **112**

LISTA DE ANEXOS

ANEXO I. Declaração conjunta BNDES, CAF, BID e FONPLATA

ANEXO II. Projetos constantes da carteira atualizada da IIRSA/COSIPLAN nas
áreas das cinco *Rotas de integração Sul-Americana* (elaborado pelo BID)

ANEXO III. Carteira de projetos de integração priorizados pela
CAF (com base na carteira da IIRSA/COSIPLAN)

ANEXO IV. Carteira de projetos de integração priorizados pela CAF
(não contemplados na carteira da IIRSA/COSIPLAN)

ANEXO V. Carteira de projetos de integração financiados pela CAF

ANEXO VI. Carteira de projetos de integração financiados pelo FONPLATA

ANEXO VII. Aportes do FOCEM em projetos de integração regional

ANEXO VIII. Boletins do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano (IDSA)



LISTA DE ABREVIATURAS

ACI Área de controle integrado

ADB Banco de Desenvolvimento da Ásia

Anac Agência Nacional de Aviação Civil

ANTAQ Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTT Agência Nacional de Transportes Terrestres

Anvisa Agência Nacional de Vigilância Sanitária

BDC Banco de Desenvolvimento do Caribe

BID Banco Interamericano de Desenvolvimento

BMD Bancos multilaterais de desenvolvimento

BNDES Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAF Corporação Andina de Fomento

CAPAG Capacidade de pagamento

Cofiox Comissão de Financiamentos Externos

COLFACS Comissões Locais de Facilitação do Comércio

CONFAC Comitê Nacional de Facilitação do Comércio

Cosiplan Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento

CT2/CCM/MERCOSUL Comitê Técnico nº 2 da Comissão de Comércio do MERCOSUL

DNIT Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EADI Estação Aduaneira de Interior

FOCEM Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul

FONPLATA Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata

IIRSA Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul

ILAT Aliança para a Integração e Desenvolvimento da América Latina e do Caribe

INTAL Instituto para a Integração da América Latina e Caribe

IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

MAPA Ministério da Agricultura e Pecuária

MPO Ministério do Planejamento e Orçamento

MRE Ministério das Relações Exteriores

PF Polícia Federal

PRF Polícia Rodoviária Federal

Proex Programa de Financiamento às Exportações

RFB Receita Federal do Brasil

RNP Rede Nacional de Ensino e Pesquisa

SEAI Secretaria de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento e Orçamento

SEAD Secretaria de Assuntos Internacionais e Desenvolvimento do Ministério do Planejamento e Orçamento

SIDSA Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano do Ministério do Planejamento e Orçamento

TRS Time Release Study

Vigiagro Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional



PALAVRAS DA MINISTRA

Este relatório representa, ao mesmo tempo, a conclusão de uma tarefa e o início de uma nova fase. Por determinação do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, elaboramos, aqui no Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO), uma nova política pública: as *Rotas de Integração Sul-Americana*. Foram pouco mais de 12 meses de trabalho incessante na formulação deste programa, que envolveu a escuta ativa dos 11 estados brasileiros de fronteira; o diálogo com os países sul-americanos; as reuniões com os bancos de desenvolvimento de nossa região; a interação frequente com os demais ministérios e instituições do Governo Federal.

A partir de toda essa escuta desenhamos as Rotas de Integração. Juntos, esses caminhos permitirão avanços sociais inestimáveis à população brasileira e aos povos vizinhos de nosso continente. São 190 obras de infraestrutura presentes no Novo PAC que possuem caráter de integração espalhadas nos 11 estados: rodovias, portos, aeroportos, infovias, ferrovias, hidrovias e linhas de transmissão de energia elétrica.

Além disso, nosso trabalho contempla também o olhar estrutural que a integração exige: os braços de regulação estatal, como fiscais de aduana da Receita Federal; agentes da Polícia Federal e da Polícia Rodoviária Federal; servidores das áreas de vigilância sanitária e agropecuária, patrimônio histórico e cultural, comércio exterior, diplomacia, ciência e tecnologia, meio ambiente e mudança climática.

Trata-se de um esforço coletivo, sob liderança do presidente Lula, para cumprir aquilo que nossos constituintes inseriram logo ao quarto parágrafo de nossa Carta: a integração de nosso continente sob os marcos de avanços sociais e reduções das desigualdades.

Tenho o prazer e a honra de exercer o cargo de ministra do MPO neste período histórico de reconstrução de nosso ministério, do planejamento brasileiro e da integração sul-americana. São valores fundamentais que me cabem incutir e apoiar. Junto de minha equipe tive a chance de visitar todos os cantos de nosso país, em particular as fronteiras, para aprimorar o trabalho técnico iniciado nos corredores da Esplanada dos Ministérios em Brasília. Tive, também, a chance de visitar nossos países vizinhos para conversar com autoridades públicas, além de lideranças do setor privado e de movimentos sociais.

Sou filha da fronteira. Sei como é crescer em um estado que faz divisa com nossos irmãos sul-americanos. No caso do Mato Grosso do Sul, são as fronteiras com a Bolívia e o Paraguai.



Sei, desde a infância, a importância que há, em nossos estados fronteiriços, nas relações com o vizinho: são trocas culturais, empresariais, sociais, educacionais. É um desafio e tanto integrar. Eu sei disso. Os dados são reveladores: enquanto os países europeus transacionam entre si 68% dos bens e os asiáticos quase 60%, nós, sul-americanos e caribenhos, transacionamos apenas 14% dos bens entre nós.

A integração pode e deve aumentar esse indicador. São bens agrícolas, minerais e industriais que podem encontrar nos vizinhos um mercado ávido. Além disso, somos potenciais consumidores de diversos bens produzidos em nossos vizinhos. São turistas brasileiros que podem viajar a custos menores para a América do Sul e sul-americanos que podem desfrutar de diversos destinos em nosso país. A integração sul-americana trará mais empregos, mais oportunidades de trabalho, mais renda disponível para nossa população. Com isso, dinamizaremos também nossos polos produtivos que não estão necessariamente na fronteira, como os estados do Sudeste, o litoral e o sertão nordestino.

Estou confiante que cada uma de nossas rotas, que são berço de obras fundamentais e de empreendimentos estruturantes, podem gerar mais oportunidades em um futuro muito próximo, sempre de forma sustentável, já a partir de 2026.

Aqui, neste relatório, estão compilados os trabalhos que renderam a formulação desta política pública, com a definição das Rotas: Rota 1: Ilha das Guianas; Rota 2: Amazônica; Rota 3: Quadrante Rondon; Rota 4: Bioceânica de Capricórnio; Rota 5: Bioceânica do Sul.

A partir de agora, entraremos em nova fase. Em parceria ainda mais ativa com os ministérios do governo Lula, com os países e com a sociedade civil, vamos passar ao monitoramento tempestivo para ativar cada um desses novos caminhos para os países vizinhos e para a conexão bioceânica, com entregas em 2024, 2025, 2026 e 2027.

Boa leitura!

Simone Tebet

Ministra do Planejamento e Orçamento



APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO

O artigo 4º de nossa Constituição Federal de 1988, em seu Parágrafo único, afirma que *“a República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações”*. Desde então, grandes etapas foram cumpridas, mas os avanços de integração regional, por mais relevantes que tenham sido, ocorreram em intensidade e velocidade inferiores às desejadas. Nos últimos anos, o processo perdeu ímpeto e consolidou-se, simultaneamente, a fragmentação política e a desintegração econômica. Depois de 2019, a relação do governo brasileiro com nossos parceiros históricos se deteriorou dramaticamente.

O quadro começou a mudar a partir de 2023. O novo governo, da União e Reconstrução, trouxe de volta signos constitucionais e marcos históricos de integração de nosso continente. Afinal, o presidente Lula foi quem, em seus mandatos anteriores, efetivamente depositou grande energia política e pública na boa vizinhança com a América do Sul. Seguindo a melhor tradição da política externa brasileira, promoveu a ideia e a prática de que a prosperidade do Brasil está necessariamente vinculada com a dos vizinhos. A América do Sul é um condomínio e o desenvolvimento do Brasil está relacionado com o dos demais.

Após o Consenso de Brasília, que reuniu todos os presidentes da região, em Brasília, em 30 de maio de 2023, a ministra Simone Tebet estabeleceu o Subcomitê de Integração e Desenvolvimento do MPO, dando o comando à SEAI para que reunisse todas as demais secretarias, além do IBGE e do Ipea, para realizar um trabalho fundamental: em vez da omissão e do conflito federativo, a escuta ativa de nossa federação. Todos os 11 estados de fronteira enviaram ao MPO seus secretários de Planejamento ou Desenvolvimento para apresentar planos e projetos para melhor se integrar aos seus respectivos vizinhos, cujos encontros foram registrados nos Boletins do Subcomitê ([Anexo VIII](#)).

As portas do Ministério do Planejamento e Orçamento foram abertas para Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima, Pará, Paraná e Santa Catarina. Certamente, pouco a pouco, incorporaremos outras Unidades da Federação no nosso trabalho, chegando ao Sudeste e ao Nordeste.

Identificamos, assim, diversos empreendimentos de infraestrutura que, tirados do papel ou modernizados, respeitando a sustentabilidade, gerariam melhora sensível da integração regional. Foi, então, que estabelecemos parcerias com toda a máquina federal, a começar com a Casa



Civil, que inseriu no Novo PAC 190 projetos com caráter de integração sul-americana. Desses, mais de 150 projetos estão contemplados na LOA-2024, tendo recursos e ações orçamentárias, e algumas dezenas são concessões e contarão com recursos do setor privado. Grande parte dessas iniciativas não representa nenhum esforço fiscal adicional e, como veremos, muitas já estão em plena execução.

Simultaneamente, dialogamos com mais de 23 instituições federais, da Polícia Federal ao IPHAN, do Vigiagro à Receita Federal, da Anvisa à Polícia Rodoviária Federal, passando pelo Ministério de Portos e Aeroportos, o Ministério dos Transportes, o Itamaraty, o Ministério de Integração e Desenvolvimento Regional e tantos outros parceiros. O Subcomitê de Integração do MPO realizou 35 reuniões ordinárias, entre junho de 2023 e junho de 2024, com mais de 100 horas de diálogo e debates.

Como forma de atualização dos 10 Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA e do Cosiplan, formulados no início dos anos 2000, desenhamos as 5 Rotas de Integração do Brasil com nossos vizinhos. Toda a parte conceitual desse trabalho foi apresentada, de maneira detalhada, em outubro de 2023, no 1º Relatório do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, intitulado Rotas da Integração Sul-Americana.

Em novembro de 2023, recebemos o sinal verde do presidente Lula para deixarmos o gabinete em Brasília e colocarmos a mão na massa. O papel da ministra Simone como delegada do Brasil nas instituições multilaterais regionais de fomento foi fundamental. Depois de diálogos com o BNDES, buscamos CAF, BID e Fonplata. Tendo em vista que nossos vizinhos sul-americanos, bem como nossos próprios estados e Municípios, não têm um Novo PAC em seus orçamentos, o financiamento facilitado se impunha. Uma carteira de US\$ 10 bilhões dos quatro bancos mencionados foi anunciada, em dezembro de 2023, no âmbito da Cúpula do Mercosul, com esse propósito: recursos para diversos e variados projetos relacionados às 5 Rotas.

A partir de dezembro de 2023, o MPO visitou as realidades locais de nossas fronteiras e vizinhos. Fomos a Guiana, Peru (duas vezes), Paraguai, Colômbia, Bolívia (duas vezes) e Uruguai (duas vezes). Fomos, ainda, a República Dominicana para reunião anual do BID, momento em que dialogamos sobre as 5 rotas com todos os ministros de economia da região, incluindo aqueles de países que ainda não visitamos, tais como Chile, Argentina e Equador. No Brasil, Porto Murtinho-MS, Tabatinga-AM, Manaus-AM, Rio Branco-AC, Boa Vista-RR, Macapá-AP e Cáceres-MT. Membros do MPO também percorreram, por terra, os 2.500 km entre Campo Grande-MS e o porto chileno de Iquique, atravessando o Rio Paraguai de barco, em Porto Murtinho-MS, cruzando o Chaco paraguaio, a Cordilheira dos Andes e o Deserto do Atacama. Ademais, a ministra Simone integrou uma Comitativa Oficial, dirigida pelo vice-presidente Geraldo Alckmin, à Arábia Saudita e à China, onde apresentou as *Rotas de Integração Sul-Americana*. A ministra também apresentou este trabalho perante o Senado Federal, em julho, além de reuniões aprofundadas com as bancadas parlamentares de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. Em agosto, a ministra conversou sobre as *Rotas de Integração Sul-Americana* com a direção e conselheiros da Fiesp, em São Paulo.

Ao longo desses meses, encontramos empresários, comerciantes, movimentos sociais representativos da sociedade civil, sindicatos, autoridades políticas locais, regionais e nacionais. Ouvimos especialistas e atualizamos nosso trabalho à luz das evidências técnicas, sociais e

políticas de cada território, embasadas por justíssimas preocupações com relação a espaços com grande biodiversidade, ricos patrimônios arqueológicos, parques nacionais e reservas indígenas. Assim, as 5 Rotas foram aprimoradas, incorporando a inteligência de nossa gente da fronteira, dos países vizinhos e de nossos parceiros de Esplanada dos Ministérios.

O atual momento é realmente singular. As *Rotas de Integração Sul-Americana* constituem política pública com previsão de instrumentos de monitoramento dos projetos, parceria estratégica dentro da União e entre nossos estados, e fortalecimento das linhas de financiamento externo. Sendo assim, a intenção é apresentar à sociedade brasileira um mecanismo transparente, duradouro e efetivo.

Com a criação da Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul, realizada em parceria com o Itamaraty e criada pelo presidente Lula em decreto publicado às vésperas do primeiro aniversário do Consenso de Brasília, reunimos os ministérios para, periodicamente, arbitrar sobre temas chave de nossa articulação com o continente. Da infraestrutura ao meio ambiente e mudança do clima, passando por segurança pública, aduana, ciência e turismo, a agenda contempla as diversas facetas necessárias. Esse é outro legado de nosso trabalho.

A partir de agora, os temas antes dispersos passam a contar com um fórum de Estado, permanente e operacional, para resoluções práticas. Dentro da Comissão teremos Câmaras Técnicas para tratar de cada uma das 5 Rotas, com a participação ainda mais ampliada, por meio de sub-comissões, de atores setoriais, regionais e locais: Vigiagro e Embrapa (Ministério da Agricultura), Anvisa (Ministério da Saúde), Ipea, IBGE, Ministério dos Povos Indígenas e sociedade civil, por meio de associações e federações, além de governos estaduais e representantes do setor privado.

O Continente Sul-Americano tem tudo para estar mais integrado ao final de 2026. A burocracia pública, o setor privado e a sociedade civil brasileira possuem hoje, com o projeto *Rotas de Integração Sul-Americana*, um rico instrumental. A nossa intenção e o nosso esforço vão no sentido de consolidar essa política pública como uma ação contínua e perene, que contribua para promover o desenvolvimento nacional, assim como uma melhor inserção internacional do Brasil e da Região.





Se o Brasil possui cerca de 200 milhões de habitantes, nossos vizinhos somados alcançam, também, aproximadamente 200 milhões de pessoas. Portanto, voltar-se para a nossa vizinhança nos aproxima do oceano Pacífico. Desde 1500, nos acostumamos a avistar tão somente o Atlântico, que banha nosso litoral. São cinco séculos seguidos de cultura – livros, novelas, músicas – que nos ensinaram a olhar apenas para um lado.

Então, por que a integração sul-americana e as rotas bioceânicas saíam do papel agora? Quais são as grandes novidades da conjuntura que nos fazem acreditar que hoje esses projetos sejam possíveis?

Em 2024, voltar-se para o Pacífico não se trata de uma questão contemplativa, idealista ou acadêmica: trata-se de uma necessidade histórica, real, concreta. Em pouco mais de duas décadas, o mundo mudou radicalmente. Em primeiro lugar, houve uma fortíssima expansão da dinâmica econômica, produtiva, financeira e comercial da China e seus vizinhos asiáticos. Pela primeira vez em meio milênio os nossos principais sócios comerciais estão nas nossas costas, nos mercados emergentes da Ásia Pacífico.

Em segundo lugar, o Brasil sofreu grandes transformações ao longo desses últimos 25 anos. Seguindo um esforço histórico, complexo e acidentado, de nossa civilização desde o início da colonização, nosso país se alastrou para o Oeste. A população, a produção e as exportações avançaram com maior intensidade pelos estados do Centro-Oeste e do Norte, na faixa de nosso território que faz fronteira com nossos vizinhos sul-americanos. O Brasil, portanto, se aproximou do Pacífico.

Esse novo foco no Pacífico significa um complemento aos percursos já existentes. As rotas bioceânicas são, como o nome já revela, caminhos que permitem trocas de lado a lado. Nossos portos e nossas cidades voltadas ao Atlântico continuarão a ser berço cultural, político e econômico relevantes. Isso não mudará. O que identificamos é a necessidade de trajetos alternativos: estirar as imensas potencialidades econômicas, culturais e sociais que há em nossos estados de fronteira. A América do Sul é o continente do Atlântico e do Pacífico: não se constitui em território de um ou de outro, mas sim dos dois.

A integração da América do Sul e consolidação das rotas bioceânicas são cruciais para o desenvolvimento sustentável e a inserção internacional do Brasil e da região. Celso Furtado, o primeiro Ministro do Planejamento do Brasil, afirmou que: *“Os homens não escolhem as circunstâncias em que atuam na história, mas são responsáveis pelas escolhas que fazem diante das opções que esta lhes descortina”*. Já passado o primeiro quarto do século XXI, o Brasil pode intensificar os seus esforços pela integração e pela bioceanidade compreendendo que se trata de necessidades estruturantes urgentes para consolidação do Brasil como nação democrática e soberana.

Ainda que o cenário seja desafiador, nosso aparato burocrático, as universidades e centros de pesquisa, os homens e mulheres da ciência, os servidores públicos, os formuladores das políticas e das estratégias nacionais, os que pensam e operam as ações do Estado, devem estar comprometidos a superar eventuais obstáculos e dificuldades de nosso tempo.

Secretaria de Articulação Institucional (SEAI)

Ministério do Planejamento e Orçamento

INTRODUÇÃO

Em 2023, o Brasil exportou quase US\$ 43 bilhões para os países da América do Sul e importou pouco mais de US\$ 28 bilhões – o que corresponde, respectivamente, a 12,6% e 11,7% do total comercializado pelo País no período.

Do valor exportado, 46,5% correspondem aos produtos que saíram do Brasil por via rodoviária, principal modal de transporte no período. No entanto, apesar dos mais de 15 mil quilômetros de fronteira terrestre, parte considerável da exportação (44,6%) foi realizada por via marítima.

A indústria de transformação respondeu por 78,7% das exportações e por 68,6% das importações, demonstrando que o comércio regional do Brasil com seus vizinhos se concentra em produtos de maior valor agregado.

Isso, por si só, já justificaria iniciativas de fortalecimento da integração regional. Mas há outros fatores que merecem igual atenção.

Ainda no campo das trocas comerciais, a exportação de produtos brasileiros pelo Oceano Pacífico ou por algumas das rotas do chamado Arco Norte tem apresentado crescimento substancial. Por exemplo, em Porto Murtinho/MS, que integra a *Rota Bioceânica de Capricórnio*, o volume de exportação de grãos saltou de pouco mais de 270 mil toneladas, em 2022, para mais de 1,6 milhão de toneladas, em 2023 – um aumento de quase 500% em um ano. E ainda nem foram concluídas as obras da Ponte Bioceânica e de seus acessos.

E esse crescimento pode se intensificar nos próximos anos, sobretudo em função dos ganhos logísticos dessas rotas. Segundo estudo do Observatório Nacional de Transporte e Logística da Empresa de Planejamento e Logística, de 2021, a Rota Bioceânica reduz em até 5.478 km (22,7%) a distância marítima para Xangai, na China, quando comparado com as rotas iniciadas no Porto de Santos. Isso pode representar até 12 dias a menos de transporte marítimo.

“Como o próprio nome revela, o Corredor [Bioceânico] visa interligar dois oceanos – Pacífico e Atlântico – permitindo que os países do Cone Sul usufruam da melhor infraestrutura de saída conforme o tipo da carga transacionada e o destino/origem da mercadoria. Por exemplo, a rota marítima entre Antofagasta, no Chile, até Xangai, na China, soma 18.677 km de extensão, enquanto que a rota marítima partindo de Santos para o mesmo destino soma 20.475 km – utilizando o Cabo da Boa Esperança – ou 24.155 km – utilizando o Canal do Panamá.”

Fonte: Observatório Nacional de Transporte e Logística / Empresa de Planejamento e Logística



"[Os líderes dos países sul-americanos] comprometeram-se a trabalhar para o incremento do comércio e dos investimentos entre os países da região; a melhoria da infraestrutura e logística; o fortalecimento das cadeias de valor regionais; a aplicação de medidas de facilitação do comércio e de integração financeira; a superação das assimetrias; a eliminação de medidas unilaterais; e o acesso a mercados por meio de uma rede de acordos de complementação econômica, inclusive no marco da ALADI, tendo como meta uma efetiva área de livre comércio sul-americana."

Fonte: [Consenso de Brasília](#)

As fronteiras terrestres representam, ainda, canais diretos de interação entre as pessoas das cidades fronteiriças, fortalecendo laços sociais e culturais e promovendo o desenvolvimento local. Embora grande parte (85%) dos registros migratórios decorra de entradas ou saídas por via aérea, os postos de fronteira terrestre da Polícia Federal registraram mais de 50 milhões de atendimentos desde 2007. Esses registros foram concentrados em fronteiras da região sul do Brasil (87,2% apenas nos cinco principais postos) e estavam relacionados, principalmente, ao turismo (71,3%).

No entanto, há números significativos de registros migratórios em outros postos de fronteira. Na Rota da Ilha das Guianas, por exemplo, houve 237 mil atendimentos em 2023, sendo que a solicitação mais comum (47,5%) foram os requerimentos de refúgio – o que demonstra o compromisso do Brasil com um dos princípios constitucionais que regem suas relações internacionais.

Esses e outros fatores, que já foram detalhados no [1º Relatório](#) do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano do Ministério do Planejamento e Orçamento, justificaram o desenvolvimento do projeto **Rotas da Integração Sul-Americana**, a partir de cinco rotas que aproximam e integram o Brasil com as demais nações sul-americanas. A descrição dessas rotas pode ser encontrada ao final da introdução.

Esse projeto deu forma às atividades do Subcomitê e permitiu alcançar alguns dos objetivos traçados no 1º Relatório. Dentre eles, destaca-se o desenvolvimento de uma estrutura de governança capaz de articular as ações do Governo Federal voltadas à melhoria da integração da infraestrutura física e digital entre os países da região: a [Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração da América do Sul](#), criada pelo Decreto nº 12.034, de 28 de maio de 2024.



Líderes dos países da América do Sul se reuniram em Brasília em 30 de maio de 2023

Sempre orientado pelo compromisso internacional assumido no Consenso de Brasília, o Subcomitê apresenta agora o seu segundo – e último – relatório, já que suas atividades se encerraram em agosto de 2024. É importante ressaltar, no entanto, que os esforços do Ministério do Planejamento e Orçamento para promoção da integração regional não cessarão: além de a Secretaria de Articulação Institucional continuar responsável pelo projeto **Rotas da Integração Sul-Americana**, o Ministério é coordenador da Comissão Interministerial mencionada.

Este relatório se aproveita dos avanços registrados no 1º Relatório, no qual foi realizada uma avaliação histórica dos projetos estruturados no âmbito da IIRSA e do Cosiplan, seguida da identificação e análise inicial dos desafios e oportunidades das cinco rotas e da apresentação de propostas de aperfeiçoamento relacionadas à governança, à avaliação e ao financiamento do processo de integração regional.

A partir dessa base de conhecimento, este relatório busca analisar de forma mais aprofundada três aspectos fundamentais para orientar a atuação do Poder Executivo federal na promoção de iniciativas relacionadas à integração de infraestrutura no âmbito da América do Sul. Esses aspectos podem ser sintetizados em três perguntas:

- **O que está sendo feito no Brasil, em termos de infraestrutura, para fortalecer a integração do País com seus vizinhos?**
- **O que está sendo feito pelos principais bancos de desenvolvimento regionais para promover a integração entre os países da América do Sul?**
- **O que está sendo feito pelos órgãos e entidades da administração pública federal para otimizar o fluxo de pessoas e cargas nas fronteiras terrestres do Brasil?**

Esses questionamentos orientaram a análise realizada nos quatro capítulos que compõem este relatório.

No **Capítulo 1** foi apresentada uma compilação inédita das 190 iniciativas de infraestrutura contempladas no Novo PAC que podem contribuir com o processo de integração sul-americana. Além da representação gráfica da localização dessas iniciativas, é apresentada uma ficha com detalhes relevantes para o seu acompanhamento: a descrição da iniciativa, a rota em que está inserida, o estado onde ela se localiza, a sua classificação no âmbito do Novo PAC e o status em que se encontra.

No **Capítulo 2** foi abordado o papel dos bancos multilaterais de desenvolvimento – BMDs no processo de integração regional, indicando os principais projetos de infraestrutura financiados e/ou priorizados por BID, CAF, FONPLATA e BDC. Além disso, foram apresentados outros instrumentos de financiamento relacionados ao tema, como o FOCEM e o PROEX, e algumas considerações relacionadas ao financiamento de projetos de integração dos entes subnacionais. Por fim, também foi abordado o papel do BNDES no financiamento de projetos de infraestrutura no Brasil que têm potencial de fortalecer a integração regional e, de forma muito breve, foi apresentada uma avaliação da importância dos Acordos Regionais de Comércio e Investimentos na promoção da integração sul-americana.



No **Capítulo 3** foram apresentados e analisados os principais pontos abordados nas reuniões do Subcomitê que contaram com a participação de representantes dos seguintes órgãos e entidades da administração pública federal que exercem atividades de controle nas regiões de fronteira: Vigiairo, Receita Federal, Anvisa, Polícia Rodoviária Federal e Polícia Federal. A partir desses relatos, é apresentado um diagnóstico preliminar do que é necessário fazer para que os pontos de fronteira pelos quais há fluxo de pessoas e cargas não representem um gargalo para o processo de integração regional.

Antes de apresentar esses capítulos, no entanto, é recomendável revisitar alguns dos principais pontos abarcados no 1º Relatório, já que o presente documento dá continuidade ao que foi construído naquela oportunidade.

Um dos aspectos abordados no 1º Relatório foi a **evolução histórica do processo de integração na América do Sul**. Isso envolveu a apresentação dos principais marcos históricos desde a identificação, no início do século XX, da importância do desenvolvimento do Brasil também no sentido da fronteira oeste até a constituição, no início do século XXI, de arranjos de governança sul-americanos específicos para a integração de infraestrutura.

Em relação a esses arranjos, foi dado especial destaque à **Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA**, criada em 2000, e ao **Conselho de Infraestrutura e Planejamento – Cosiplan**, criado em 2009.

O primeiro arranjo institucional, segundo aponta o relatório, enfrentou dificuldades relacionadas à ausência de “governança política ou econômica suficiente do conjunto dos estados sul-americanos em face da dimensão dos eixos e projetos”. O papel preponderante dos Bancos Multilaterais de Desenvolvimento – BMDs na governança da IIRSA tornou a iniciativa politicamente desintegrada e impediu maiores avanços.

O segundo arranjo, por sua vez, buscou enfrentar as fragilidades conhecidas no tratamento da matéria. Nesse sentido, o Cosiplan incorporou a IIRSA como secretaria técnica e buscou dar maior protagonismo aos países da região na definição da agenda de integração da infraestrutura. No entanto, problemas relacionados ao financiamento dos projetos e às mudanças geopolíticas na região contribuíram para a paralisação do Cosiplan em 2018.

O 1º Relatório também demonstrou o **papel central que o Ministério do Planejamento e Orçamento desempenhou** nas discussões que se seguiram ao avanço institucional da IIRSA e à criação do Cosiplan. Além de representante brasileiro no Comitê Coordenador do Cosiplan, o MPO exerceu a presidência da Comissão Interministerial para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul, colegiado criado pelo Decreto SN, de 17 de setembro de 2001, com a finalidade de articular as ações de governo nessa área. Como notado no relatório, essa Comissão era presidida pelo MPO e copresidida pelo MRE – exatamente como na recém criada Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração da América do Sul.

A retomada da agenda de integração regional, no esteio do Consenso de Brasília, demandou a retomada dessa função coordenadora do MPO. O exercício dessa vocação, iniciado a partir da criação do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, pode ser constatada nas

ações descritas nos [12 boletins](#) e nos [5 releases](#) publicados pelo Subcomitê e na implementação de propostas que foram apresentadas em seu primeiro relatório.

No que tange à construção da política, o 1º Relatório propôs um modelo de avaliação *ex-ante* para os projetos de integração regional e quatro indicadores específicos para avaliação e monitoramento desses projetos, além de uma análise inicial – aprofundada neste relatório – dos mecanismos de financiamento que podem impulsionar o processo de integração regional.

Sobre o ponto, vale reforçar que já está claro na literatura especializada quais elementos devem ser considerados para garantir o sucesso da implementação de rotas de integração regional, como demonstrado no Box 1.

BOX 1. LIÇÕES E APRENDIZADOS DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO: ASPECTOS REGULATÓRIOS E DE IMPLEMENTAÇÃO

Esta seção do relatório apresenta as principais lições e aprendizados sobre a implementação de corredores de desenvolvimento econômico para a integração regional. Em complemento ao relatório parcial, que explorou uma perspectiva documental por parte dos entes subnacionais e histórica dos projetos estruturados no âmbito da IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana), esta versão enfatiza o processo de implementação das rotas de integração, concentrando-se nos mecanismos e preocupações relevantes para o contexto brasileiro, a fim de garantir o pleno sucesso do plano de integração.

Para uma compreensão aprofundada do caso brasileiro e para identificar as principais lições e aprendizados, este relatório começa por examinar as evidências acumuladas ao longo das últimas décadas sobre as diferentes rotas de integração desenhadas e implementadas no mundo. Seguindo Krugman (1993), os corredores de integração são fundamentados na evidência empírica da existência de dispersão geográfica na produção econômica, tornando vantajosa a criação de uma região de transformação espacial, geográfica e econômica para explorar os efeitos das economias de escala. Portanto, como destacado no relatório do Asian Development Bank (ADB) de 2023, os corredores de desenvolvimento econômico transcendem a mera ideia de corredores de transporte com o objetivo de reduzir custos de escoamento de produção, focando-se na plena integração regional. Para além dos benefícios comerciais das rotas de integração regional, ADB (2023) destaca a existência de externalidades positivas para demais aspectos da economia, como: (i) diversificação econômica, (ii) desenvolvimento regional, (iii) empreendedorismo, (iv) mercado de trabalho e produtividade, e (v) desenvolvimento institucional.

Dois estudos empíricos, Bird e Straub (2020) e Morten e Oliveira (2024), ilustram para o caso brasileiro exemplos de externalidades positivas para o mercado de trabalho que projetos de integração regional podem resultar. As evidências encontradas pelos autores indicam que a criação de rodovias, como resultado da fundação de Brasília, reduziu as barreiras de troca e incentivou o fluxo migratório de bens e pessoas na região Centro-Oeste, estimulando até mesmo o trabalho pendular, ao diminuir os custos de deslocamento dos trabalhadores. Estima-se que em função das rodovias, o bem-estar da sociedade aumentou em 2,8%, sendo 76% desse impacto atribuído à redução nos custos de comercialização e escoamento de bens, e 24% à redução dos custos de migração.

No entanto, para que esses objetivos sejam atingidos é fundamental a existência de um arranjo regulatório-institucional eficiente. Diferentes pesquisadores, como Banerjee (2017) e Marel e Shepherd (2011), apontam que entraves regulatórios atuam como as principais barreiras para a troca de bens e serviços entre fronteiras, principalmente em setores da economia como transporte, comunicações, seguros e turismo. Mare e Shepherd (2011) estimam para um painel de países, desenvolvidos e em desenvolvimento, que esses entraves regulatórios impactam negativamente as exportações entre 11,2% e 54,7%, dependendo do setor da economia. Por exemplo, a regulação de importação do setor de aeroviário afeta em 31,9% o setor de transportes, a regulação de rodovias afeta o setor de transporte em 11,2%, enquanto a regulação do setor de telecomunicações afeta em 25,3%.

Portanto, a principal lição diz respeito ao entendimento das rotas de integração regional sob uma ótica espacial com visão de planejamento estrutural. Assim, não apenas o desenvolvimento da infraestrutura que conecta regiões, mas também a



qualidade dos serviços de logística, o ambiente regulatório e a governança são elementos cruciais para a operacionalização dos projetos de integração regional. Em linha com Brunner (2013), a eficiência da cadeia logística nas regiões das rotas de integração regional está intimamente relacionada à expansão comercial, à diversificação das exportações, à atratividade do investimento em capacidade produtiva, ao crescimento econômico e à redução da pobreza nessas áreas.

No caso brasileiro, onde os corredores de integração envolvem diferentes participantes, tanto subnacionais quanto de outros países, a governança é peça fundamental para a harmonização e implementação das rotas de integração. Mulenga (2013), Brunner (2013), Banerjee (2017) e Hill e Menon (2020) ressaltam a necessidade de acordos de cooperação entre países para a facilitação do trânsito de cargas e pessoas. No aspecto institucional, destacam-se a harmonização no arcabouço político-econômico, reconhecimento mútuo de regras, além da criação de centros logísticos integrados. Por fim, mas não menos importante, a simplificação e padronização no processo migratório e a promoção de tecnologias de comunicação integrada também merecem atenção especial.

Banerjee (2017) ilustra, de maneira exemplificativa, o caso de um corredor de integração do Sudeste Asiático, onde a falta de harmonização entre as regras de trânsito impedia trailers e caminhões de cruzarem as fronteiras, adicionando custos extras às exportações de produtos. Fato este análogo ao que ocorre atualmente na América do Sul, em escala diferente. Por isso, como destacado por Hill e Menon (2020), a existência de agências supranacionais pode atuar como agente catalítico para o sucesso das rotas de integração.

Assim como o caso supracitado, outros exemplos na história recente ilustram a necessidade de estabelecer um arranjo logístico eficiente, como é o caso da Malásia, observado por Athukorala e Narayanan (2017). Apesar dos estados participantes do corredor Malaio possuírem aeroportos e portos com capacidade de atendimento das demandas, o pleno funcionamento só foi obtido após o estabelecimento de uma logística multimodal, combinada com uma boa governança e um contexto regulatório eficaz.

Caminhando para a conclusão desta seção, uma última mensagem diz respeito aos estágios de implementação das rotas de integração, até o seu pleno funcionamento. ADB (2023) indica que estes estágios podem ser divididos nas seguintes etapas: conceitualização do corredor de integração, início das consultas aos participantes, estudo detalhado de viabilidade econômica, desenho do mecanismo de coordenação institucional, mobilização de recursos, e monitoramento e avaliação ex-post dos projetos.

Em suma, para garantir o sucesso na implementação de rotas de integração, é crucial o comprometimento e alinhamento político dos entes participantes com os projetos, estrutura comercial clara com análise de custo-benefício, plano de avaliação e monitoramento da política, supervisão de uma instituição independente e coordenação entre agências reguladoras.

Portanto, como destacado em ADB (2023), as preocupações que devem estar presentes no processo de implementação das rotas são: (i) desenho institucional e regulatório adequado, (ii) coordenação entre os diferentes entes de atuação nas rotas de integração com um plano de governança e (iii) desenho de um plano de avaliação e monitoramento da política de integração regional.

Nesse sentido, alguns aspectos que devem ser endereçados no primeiro estágio de implementação de rotas de integração regional são: i) identificação dos problemas a serem resolvidos; ii) identificação de medidas alternativas ou complementares às rotas; iii) articulação com o setor privado para alinhamento de necessidades e diagnósticos; iv) projeção do impacto ambiental e, se for o caso, identificação de alternativas mais sustentáveis; v) levantamento das externalidades negativas dos projetos e das suas possíveis medidas de mitigação; vi) compatibilização dos objetivos dos projetos ao contexto macroeconômico do país; vii) identificação dos possíveis retornos em termos de aumento na exportação e de ampliação do mercado de trabalho; e viii) levantamento dos principais efeitos econômicos e sociais.

Outro aspecto abordado no 1º Relatório foi a identificação e a apresentação, para cada um dos 11 estados brasileiros localizados na região de fronteira, dos principais dados de comércio exterior e de alguns dos potenciais gargalos de infraestrutura. O fato de ainda contar com algumas sugestões para direcionar a atuação do Governo federal faz dos chamados “*pontos a destacar*” uma leitura obrigatória para os formuladores da política de integração regional.

Por fim, o 1º Relatório apresentou propostas concretas de “*trilhas iniciais de atuação e colaboração do MPO junto aos demais órgãos do governo federal e aos entes subnacionais*”. Nesse sentido, no que tange à governança, foi apresentada a necessidade de **criação ou reativação de um foro sul-americano para tratar da matéria**, diante da inatividade do Cosiplan, e de **criação de um colegiado no Poder Executivo federal** que, além de funcionar como “balcão único” das demandas dos entes subnacionais, possa coordenar a atuação governamental em questões relacionadas à integração da infraestrutura – sugestão, aliás, que já foi implementada por meio do Decreto nº 12.034, de 2024.

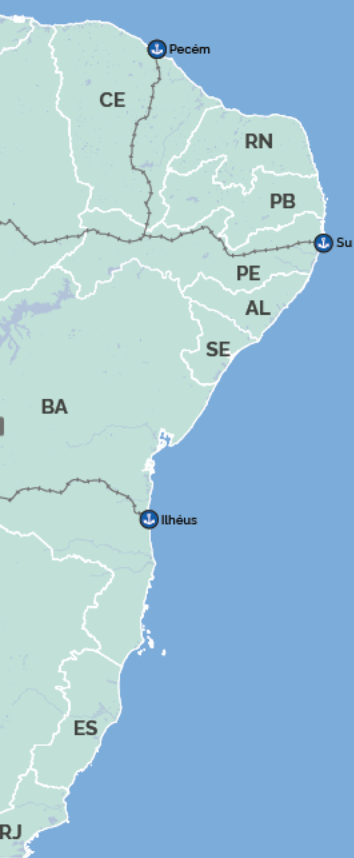
Por fim, é importante ressaltar que nenhum dos resultados alcançados pelo Subcomitê em pouco mais de um ano de trabalho, relatados aqui e no 1º Relatório, são definitivos e respondem integralmente a todos os desafios da integração regional. **Esse é um trabalho de esforço gradual, um processo de ganhos incrementais e contínuos.** Nesse sentido, os relatórios apresentados pelo Subcomitê servirão como ponto de partida para que novos avanços sejam obtidos pela Secretaria de Articulação Institucional, no âmbito do projeto Rotas da Integração Sul-Americana, e pela Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração da América do Sul, que iniciará suas atividades no segundo semestre deste ano.

Os caminhos já foram definidos, agora é necessário percorrê-los.





ROTAS DE Integração Sul-Americana



O projeto das cinco Rotas de Integração Sul-Americana foi uma iniciativa do Governo federal, surgida após o Consenso de Brasília em 30 de maio de 2023, que reuniu líderes sul-americanos para revitalizar a integração regional. Elaboradas pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO), as rotas foram desenhadas em consulta aos 11 estados brasileiros que fazem fronteira com países sul-americanos. Após diálogo com os países vizinhos, os trajetos foram refinados para promover e fortalecer o comércio entre o Brasil e os países da América do Sul, além de reduzir tempo e custos no transporte de mercadorias para a Ásia e outros mercados.

LEGENDA

- ROTA 1**
Ilha das Guianas
- ROTA 2**
Amazônica
- ROTA 3**
Quadrante Rondon
- ROTA 4**
Bioceânica de Capricórnio
- ROTA 5**
Bioceânica do Sul

- Trecho em pavimentação
- Trecho em estudos
- Hidrovia (rotas)
- Porto
- Capital nacional
- Capital estadual
- Cidade destacada

0 180 360 540 km



ROTA 1. ILHA DAS GUIANAS

Atualmente, as principais exportações brasileiras para os países da Rota 1 (Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa) são óleo de soja, extratos de malte, embutidos de carne, açúcar de cana, preparações para elaboração de bebidas, carnes de galinha, arroz e milho. As importações concentram-se em cimento, construções pré-fabricadas de ferro ou aço e minérios de estanho. Entre as potencialidades comerciais destacam-se as vendas de alimentos e bens de consumo final e as compras de energia elétrica, petróleo e derivados, plásticos, vidros e pescados.

A Rota 1 é multimodal, formada por rodovias e hidrovias. No Brasil, inclui integralmente os estados de Roraima e Amapá, além da calha norte dos estados Amazonas e Pará. Contempla, ainda, o norte da América do Sul: Guiana Francesa, Suriname, Guiana e Venezuela. É considerada a maior ilha marítimo-fluvial do mundo, por ser uma porção de terra banhada pelo oceano Atlântico e rodeada pelos rios Orinoco, Negro e Amazonas, além do canal de Casiquiare – que tem 326 km e liga as bacias hidrográficas do Orinoco e do Amazonas.

Há duas vias rodoviárias fundamentais na Rota 1: a BR-174, que conecta Roraima à Venezuela, cuja continuidade denomina-se Troncal 10, desembocando em zonas portuárias no Caribe; e a mesma BR-174 ao sul, que conecta Roraima ao Amazonas, chegando até a capital Manaus. De lá, pelo Rio Amazonas, é possível navegar por todo o norte do Pará, passando por Santarém, onde há o encontro das águas entre os rios Tapajós e Amazonas. A seguir, de um lado está a baía de Guajará, que contorna a Ilha de Marajó e se encerra em Belém, na beira do Atlântico, e de outro, o rio Amazonas continua seu curso até Macapá, capital do Amapá, próxima ao Porto de Santana. No Amapá há, também, a rodovia BR-156, que atravessa todo o estado, do sul, em Laranjal do Jari-AP, até o norte, em Oiapoque-AP, fronteira do Brasil com a Guiana Francesa.

A escuta ativa dos estados brasileiros e dos vizinhos sul-americanos confirmaram o desenho da Rota 1. As viagens realizadas pela Ministra e membros do MPO ocorreram para: Georgetown (Guiana), Boa Vista-RR, Macapá-AP e Santana-AP, além de interações formais com ministros de economia dos três países vizinhos: da Venezuela, na Cúpula do Mercosul, realizada no Rio de Janeiro-RJ em dezembro de 2023; e da Guiana e do Suriname, na Cúpula do Caricom, realizada na Guiana, em fevereiro de 2024.

Entre as obras fundamentais para a ativação desta via, destacam-se cinco, sendo quatro no Brasil e uma na Guiana. No território brasileiro, considera-se fundamental a extensão do linha de energia de Tucuruí-PA até Boa Vista-RR, que trará segurança energética para Roraima e incorporará este estado ao sistema elétrico nacional. É crucial que ocorram as melhorias de asfaltamento da BR-174, para facilitar o fluxo comercial e de turistas entre Amazonas e Roraima e destes com os vizinhos sul-americanos. Do lado do Amapá, a pavimentação do último trecho da BR-156, ao norte de Macapá-AP, vem sendo conduzida pelo Exército e representará, pela primeira vez, a conexão

rodoviária completa de todo o estado. Por fim, arrendamentos dotarão o Porto de Santana de condições mais adequadas.

Do lado da Guiana, é essencial a pavimentação da rodovia que continua a BR-401, que liga Boa Vista-RR a Bonfim-RR. A ponte binacional entre Brasil e Guiana, sobre o rio Tacutu, foi inaugurada em 2009. São necessárias obras em 328 km entre Lethem, a primeira cidade guianesa, e Mabura Hill. O trecho que vai desta cidade até Linden está sendo pavimentado e asfaltado por empresa brasileira que venceu licitação internacional. O caminho de Linden até Georgetown já está pronto. A conclusão da estrada permitirá à Guiana comercializar mais produtos, notadamente com Roraima, como frutas, leguminosas e outros bens, e com a Zona Franca de Manaus, tais como bens industriais. Por outro lado, o Brasil terá oportunidade de firmar negócios e intensificar o turismo com o vizinho voltado para o mercado do Caribe.

Futuramente, outro caminho possível será a “Transguianense”, rodovia que bordeia parte do litoral norte da América do Sul, interligando as capitais Caiena, na Guiana Francesa, Paramaribo, no Suriname, e Georgetown, na Guiana. Com 1500 km, em grande parte asfaltados, permitirá conectar Amapá e Roraima via países vizinhos. Esta alternativa dependerá de acordos com o território francês.





ROTA 2. AMAZÔNICA

As principais exportações do Brasil para os vizinhos da Rota 2 (Colômbia, Equador e Peru) são embarcações para transporte de mercadorias ou pessoas, preparações capilares, açúcar de cana, polpa de frutas e arroz. As importações concentram-se em partes para motores, bombas para combustíveis, válvulas de escape, pistões e velas de ignição. A rota possui potencial comercial de estimular as vendas brasileiras de produtos da bioeconomia, máquinas e equipamentos e bens de consumo produzidos em Manaus, enquanto facilita a importação de peixes, bananas e têxteis.

A Rota 2, também de caráter multimodal, percorre todo o Estado do Amazonas pelo Rio Solimões, tendo duas embocaduras dentro do território brasileiro. A principal via é a continuidade do Solimões até a cidade de Tabatinga-AM, na fronteira trinacional com o Peru (em Santa Rosa) e a Colômbia (em Letícia). Alternativamente, na cidade de Santo Antônio de Içá-AM o rio Içá segue para a Colômbia, com o nome de Putumayo. Este caminho faz o percurso por dentro da floresta amazônica até a cidade de Puerto Asís, onde há o transbordo para uma rodovia que desemboca no Oceano Pacífico, no Porto de Tumaco, ponto mais ao sul daquele país, quase na fronteira com o Equador.

A partir da tríplice fronteira, por Tabatinga-AM, o curso das águas pode passar por três hidrovias: um caminho por dentro do Peru e depois do Equador (via rios Amazonas e Napo), onde há transbordo para rodovia na cidade de Providência, que segue até o Porto de Manta; e duas opções por dentro do Peru, a primeira até Yurimaguas (via rios Amazonas, Marañón e Huallaga) e a segunda até Pucallpa (via rios Amazonas e Ucayali). Desde ambas as cidades, há rodovias que seguem para cidades portuárias peruanas: de Yurimaguas a estrada vai até Paita, cidade ao Norte do Peru, próxima à divisa com o Equador, e de Pucallpa vai até Chancay, onde o novo grande porto será inaugurado em novembro de 2024.

A Rota 2 foi ajustada após exercícios de escuta dos vizinhos. Originalmente foi usado o nome “Manta-Manaus”, compreendendo apenas uma formatação: a ligação multimodal entre a capital do Amazonas e a cidade portuária equatoriana. Este desenho foi confirmado junto ao ministro de Finanças do Equador, por ocasião dos encontros entre ministros proporcionado pela Assembleia Geral do BID, realizada na República Dominicana em março de 2024.

No entanto, as viagens ao Peru (Lima e Chancay) e à Colômbia (Bogotá) alteraram o desenho da Rota 2, incorporando eixos relevantes nestes dois vizinhos. O ministro dos Transportes e Comunicações do Peru apresentou informações de possível navegabilidade nas hidrovias até Yurimaguas e até Pucallpa. A partir dessas cidades, há rodovias que seguem até o Oceano Pacífico. Posteriormente, foi incluída a possibilidade de navegação de cabotagem para a cidade portuária Eten-Chiclayo, em Lambayeque, ao norte do Peru, relativamente próxima de Paita. As diversas saídas portuárias peruanas

(inclusive Ilo e Matarani, ao sul, próximas à fronteira com o Chile) também terão conexão com Chancay por meio de cabotagem. Por sua vez, o ministro dos Transportes da Colômbia demonstrou que o país tem previsão orçamentária para obras de dragagens no Rio Putumayo (a continuação colombiana do brasileiro Içá), conferindo à sua hidrovia boas condições de navegabilidade.

Na porção brasileira da Rota 2 se faz prioritária a realização de duas intervenções, essencialmente. A primeira, já em curso sob responsabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, são as obras de dragagem em três trechos do Rio Solimões. A segunda se trata da instalação de aduana, por parte da Receita Federal, na cidade de Tabatinga (AM).

Por fim, o novo desenho da Rota 2 amplia a sua extensão também na direção leste, para além de Manaus, já que o rio Amazonas continua seu curso d'água até o Oceano Atlântico. Ao unir-se com a Rota 1, esta via ganha um caráter estratégico, de conexão bioceânica. A ligação fluvial entre os rios Amazonas e Madeira ainda permite o vínculo de Manaus com a Rota 3, expondo a centralidade desta cidade como elo entre três rotas de integração sul-americana. A capital amazônica conta com opções relativamente fáceis de acesso fluvial ao Pará, Amapá, Rondônia e Acre, e por terra, à Roraima, além dos possíveis caminhos hidroviários até Colômbia, Venezuela, Peru e Equador e, por rodovias, a Guiana, Suriname e Bolívia.





ROTA 3. QUADRANTE RONDON

A Rota 3 destaca-se pelas vendas brasileiras de automóveis de passageiros, colheitadeiras, barras de ferro ou aço, preparações para elaboração de bebidas, condutores elétricos e óleo de soja, enquanto é marcada pelas compras de gás natural, carvão vegetal e fertilizantes (ureia, boratos e cloreto de potássio). A região, que vincula o Brasil com o Peru, a Bolívia e o Chile, pode potencializar as exportações brasileiras de alimentos, máquinas e equipamentos e bens de consumo final e facilitar importações de adubos, têxteis e bens de consumo final.

A Rota 3 compreende integralmente dois estados brasileiros da região Norte — Acre e Rondônia — parte do Amazonas, do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul. Estas vias conectam o Brasil ao Peru e à Bolívia, tendo como ponto de destino pelo menos quatro portos no Oceano Pacífico: três no Peru (Chancay, Ilo e Matarani) e um ao norte do Chile (Arica). As saídas do território brasileiro se dão por meio de cidades do Acre (Assis Brasil), Rondônia (Guajará-Mirim), Mato Grosso (Cáceres e Vila Bela da Santíssima Trindade) e Mato Grosso do Sul (Corumbá). Essa rota é, hoje, majoritariamente rodoviária, tanto no território nacional quanto no dos vizinhos.

O desenho da Rota 3 foi totalmente confirmado após os exercícios de escuta ativa aos países sul-americanos: visitas a Lima (em 11 de março e em 30 de maio de 2024) e Chancay (11 de março de 2024), no Peru, e a Sucre (11 e 12 de junho de 2024) e a Santa Cruz de La Sierra (09 de julho de 2024), na Bolívia. Ademais, foram realizadas plenárias de escuta social com a presença da Ministra e equipe do MPO em Rio Branco-AC, a 09 de abril de 2024, e em Cáceres-MT, a 21 de junho de 2024, que também reforçaram internamente o desenho da rota.

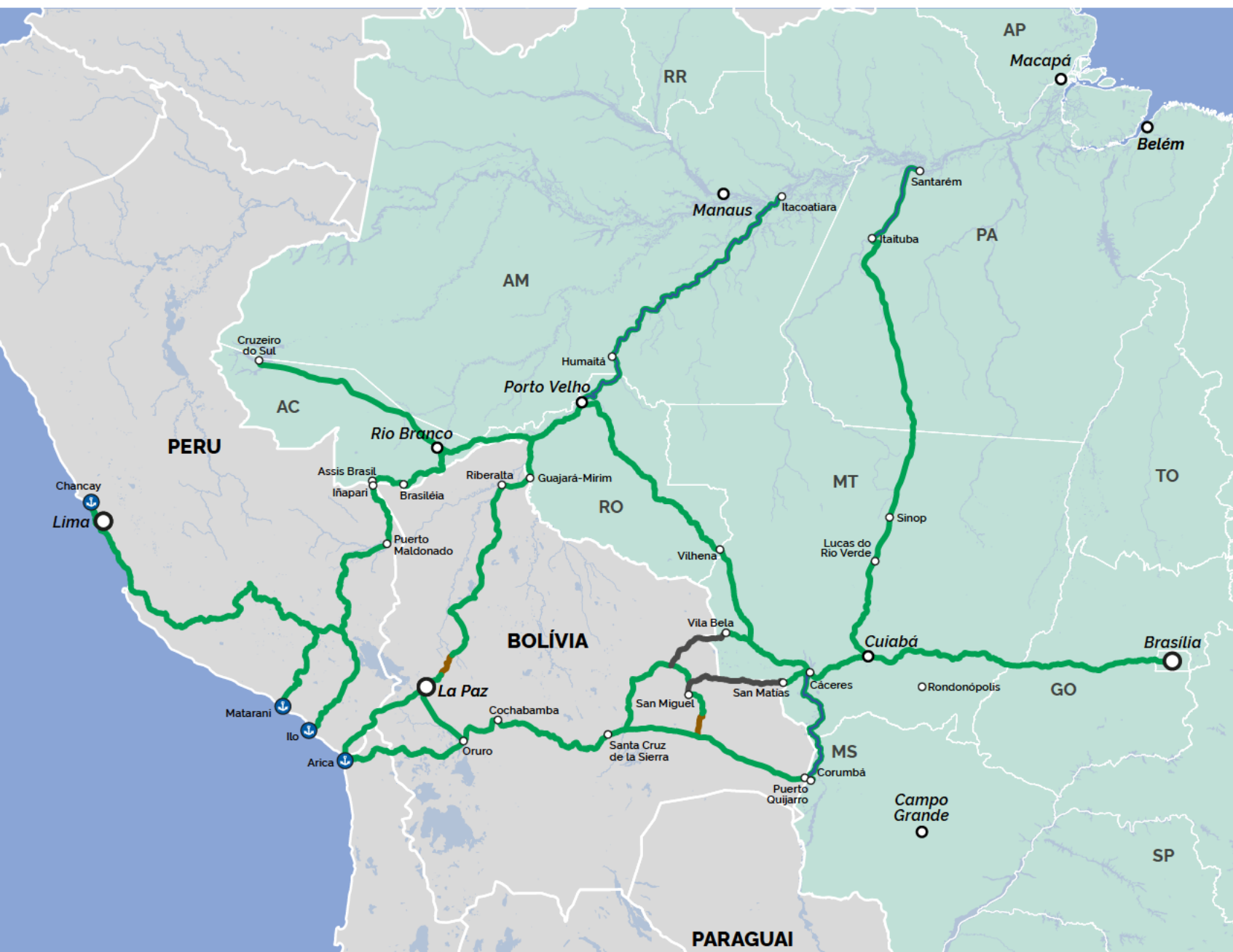
A saída por Assis Brasil-AC para o Peru está consolidada com a Estrada do Pacífico ou Rodovia Interoceânica (BR-364 e BR-317 no Brasil e IIRSA Sur no país vizinho). A ponte binacional foi inaugurada em 2006 e a via peruana entrou em funcionamento em 2010. Daí, continua, por meio de diferentes ramais, passando por cidades como Puerto Maldonado, Nazca ou Arequipa até chegar ao litoral do Oceano Pacífico. Ainda que necessite de recapeamento no asfalto do lado brasileiro, no geral a estrada está em boas condições. Os maiores obstáculos estão no Brasil: é necessário melhorar as condições de efetivo da Receita Federal, da Anvisa, do Vigiagro e da Polícia Federal na fronteira, bem como realizar as obras de melhorias rodoviárias já previstas.

No Estado de Rondônia está o maior desafio desta Rota 3: a construção da ponte entre Brasil e Bolívia, sobre o Rio Mamoré, na cidade de Guajará-Mirim-RO. Trata-se de uma dívida histórica com a Bolívia, de 1903. A sua construção, segundo edital do DNIT, significará aproximadamente R\$ 426 milhões, incluindo acessos e instalações administrativas brasileiras. Recentemente foram inauguradas duas importantes pontes na BR-425, entre Nova Mamoré-RO e Guajará-Mirim-RO, substituindo as estruturas

originais de madeira. A duplicação da BR-364 em diversos trechos entre Vilhena-RO e Porto Velho-RO também é obra fundamental contemplada no Novo PAC.

A expectativa é que as relações do Mato Grosso com a Bolívia se intensifiquem pelas cidades de Cáceres-MT e Vila Bela da Santíssima Trindade-MT. Nesse caso, são necessários investimentos do lado boliviano, no asfaltamento das respectivas estradas que levarão até Santa Cruz de la Sierra e, depois, ao sul do Peru e ao norte do Chile. Há 25 anos a Unidade da Receita Federal (URF) de Cáceres-MT chegou a registrar 30% do total das exportações de produtos brasileiros para a Bolívia; hoje registra apenas 0,03%.

Por fim, Corumbá-MS registra 94% do total exportado pelo Brasil para a Bolívia. A cidade também pode operar como porta de entrada de insumos para a produção agrícola do Centro-Oeste. Mato Grosso é o estado brasileiro que mais importa adubos, oriundos de Rússia, Canadá, China e Estados Unidos, países banhados pelo Pacífico. O caso de Mato Grosso do Sul é semelhante. Essas compras entram no Brasil por Santos-SP e Paranaguá-PR. No entanto, a Bolívia pode oferecer mais ureia, cloreto de potássio e NPK ao Brasil. Para isso, é necessário reforçar a ferrovia entre Santa Cruz de la Sierra e Corumbá-MS, já ligada a Santos-SP. A linha férrea boliviana também já está pronta entre Cochabamba e a chilena Arica, no oceano Pacífico.





ROTA 4. BIOCEÂNICA DE CAPRICÓRNIO

A Rota 4 tem como principais produtos exportados automóveis, colheitadeiras, tratores, pulverizadores agrícolas, carnes de bovino frescas e papel para escrita. Já as importações estão concentradas em milho, farinha de trigo, leite integral, alho, azeitona, borato, peras e uvas. Há potencial para aumentar as vendas de bens de consumo final, alimentos e máquinas para os países da América do Sul. A integração também proporciona uma saída dos produtos brasileiros pelos portos no Oceano Pacífico, a fim de chegarem aos mercados emergentes da Ásia Pacífico.

A Rota 4 permitirá a conexão entre os oceanos Atlântico e Pacífico, essencialmente por via rodoviária. O caminho ligará Santos-SP e Paranaguá-PR a Iquique, Antofagasta e Mejillones, no Chile, passando pelo Paraguai e a Argentina. Outra finalidade é ativar a economia de áreas historicamente apartadas do processo de desenvolvimento dos quatro países: o Centro-Oeste brasileiro, o Chaco paraguaio, o Noroeste argentino e o Norte chileno.

No Brasil, a rota contempla integralmente Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná e Santa Catarina. As estradas que saem do território brasileiro pelas cidades fronteiriças de Porto Murtinho-MS, Foz do Iguaçu-PR e Dionísio Cerqueira-SC, apesar de estarem em diferentes latitudes, convergem para Salta e San Salvador de Jujuy, na Argentina, antes de cruzar a Cordilheira dos Andes no sentido dos portos chilenos no Pacífico.

O traçado, que se articula com as Rotas 3 e 5, também contém possibilidades multimodais: a ferrovia, que liga Corumbá-MS com Santos-SP e entra 650 km na Bolívia, e a hidrovia do Rio Paraguai, que corre para o Sul e desenha a fronteira entre o Mato Grosso do Sul e o Paraguai, passa por Assunção e Rosario (potência do agro argentino) e chega a Buenos Aires, já no litoral Atlântico.

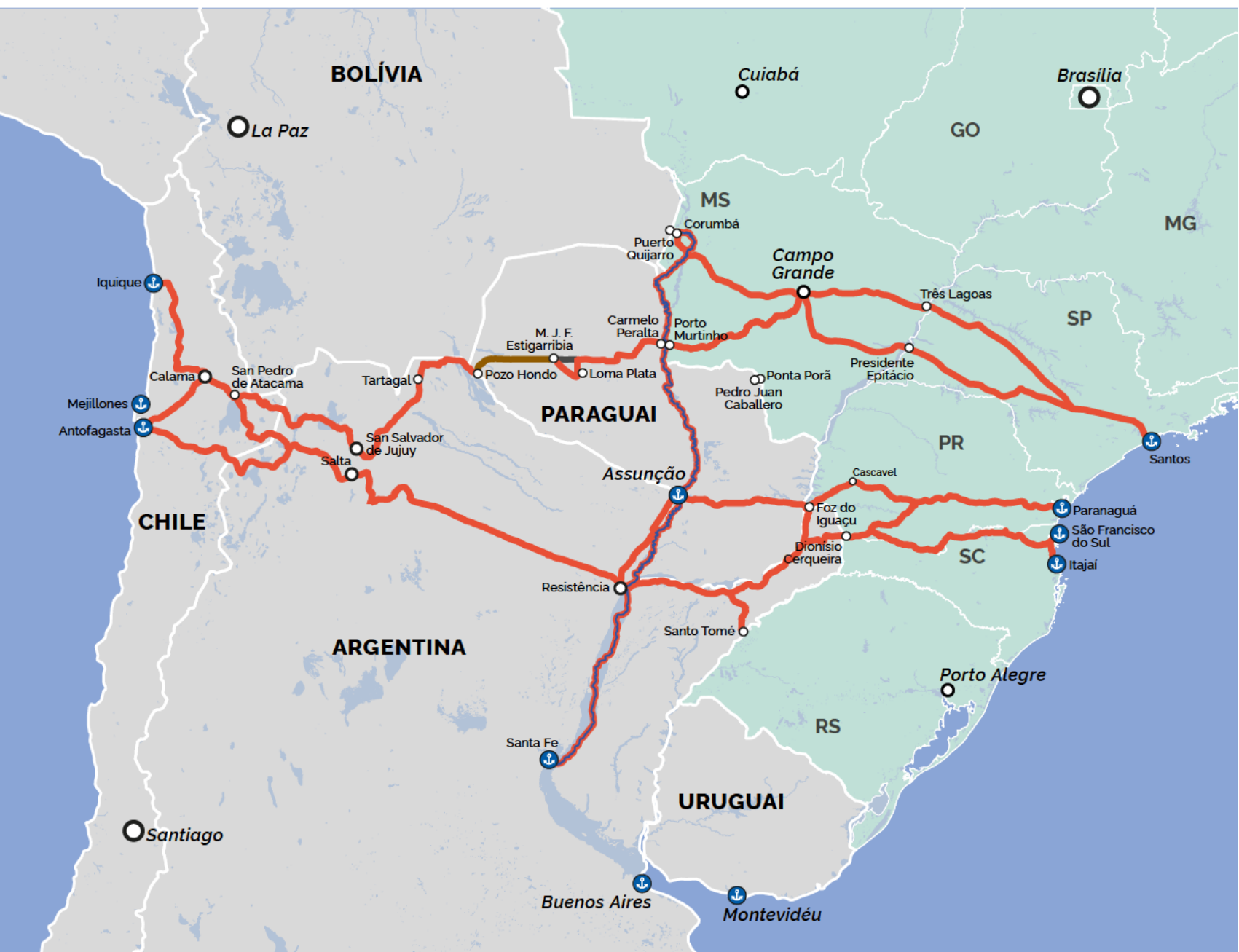
No caso do Mato Grosso do Sul, a Rota 4 está respaldada em duas Declarações Presidenciais sobre Corredores Bioceânicos, a de Assunção (2015) e a de Brasília (2017). Hoje, ainda há três obstáculos a serem vencidos, todos em plena execução: a ponte binacional Brasil-Paraguai, sobre o Rio Paraguai, entre Porto Murtinho-MS e Carmelo Peralta; o contorno rodoviário para acesso à ponte, na BR-267, em Porto Murtinho-MS; e o asfaltamento de trecho de 225 km na Picada 500, estrada de terra no Chaco paraguaio, que dá seguimento à rodovia brasileira. Todo o restante desse ramal está pronto: no Brasil, no Chaco do Paraguai, na subida da Cordilheira dos Andes na Argentina e no Deserto do Atacama do Chile. Melhorias e adaptações serão necessárias nas aduanas e na ponte binacional sobre o Rio Pilcomayo, entre Pozo Hondo (Paraguai) e Misión La Paz (Argentina).

As interações da Ministra e da equipe do MPO com os países vizinhos ratificaram os trajetos da Rota 4: o presidente do Paraguai e a ministra de Obras Públicas (a 18 de março de 2024); o ministro de Finanças do Chile e o ministro de Economia da Argentina (na República Dominicana, em março de 2024).

O desenho desta rota também foi confirmado em plenária social realizada em Porto Murtinho-MS, a 19 de março de 2024, e junto aos três senadores e a cinco deputados federais da bancada de Santa Catarina, em reunião realizada no Ministério do Planejamento e Orçamento, em 02 julho de 2024. O estado reivindica, junto ao Paraná, o antigo Caminho Peabiru, a ligação bioceânica utilizada por indígenas muito antes da chegada de portugueses e espanhóis à América.

No caso do Paraná, as principais iniciativas são as aduanas e os acessos da nova ponte binacional, que já está pronta em Foz do Iguaçu-PR. Também estão contempladas no Novo PAC as obras de duplicação da BR-163, que facilitarão a conexão com o Oeste catarinense. Por fim, destaca-se a crescente relevância da empresa Itaipu Binacional como fonte adicional de financiamentos para projetos de integração sul-americana

Em Santa Catarina, são consideradas fundamentais as obras de adequação da rodovia federal BR-282 até São Miguel do Oeste-SC; a construção da ponte sobre o Rio Uruguai, na BR-163, entre Itapiranga-SC e Barra do Guarita-RS; além de adaptações nos portos de São Francisco do Sul, Itapoá, Itajaí e Imbituba e da construção da Ferrovia do Frango, entre outros. Todas essas iniciativas estão no Novo PAC. A cidade fronteiriça de Dionísio Cerqueira-SC também tem recebido investimentos e se destaca como importante ponto de conexão com a Argentina.





ROTA 5. BIOCEÂNICA DO SUL

A Rota 5 se destaca pelas exportações brasileiras de automóveis, tratores, chassis, motores de pistão, caixas de marcha, carrocerias, máquinas para colheita, carnes (bovinos, suínos e aves) e peixes para a Argentina e o Uruguai. As importações são, sobretudo, de motores diesel, automóveis para carga, chassis, cevada cervejeira, arroz e leite em pó. Existe grande potencialidade para impulsionar o comércio intrarregional dos setores de agroindústria, energia, máquinas e equipamentos, além de potencializar a conexão bioceânica e a projeção para a Ásia.

A Rota 5 tem caráter bioceânico e contempla o Rio Grande do Sul e alguns trechos do sudoeste de Santa Catarina, sobretudo em torno da BR-285. Trata-se de uma rota multimodal, que combina rodovias com hidrovias. Os vizinhos sul-americanos envolvidos são Uruguai, Argentina e Chile, com extremos nas cidades portuárias de Rio Grande-RS, Porto Alegre-RS, Pelotas-RS, Montevideu-URU, Buenos Aires-ARG, Valparaíso-CHI e San Antonio-CHI, além de Imbituba-SC.

Um terço das cidades gêmeas e dos municípios da faixa de fronteira do Brasil estão situados no Rio Grande do Sul. Por este motivo, a Rota 5 apresenta diversos roteiros possíveis. O maior volume de trânsito do Rio Grande do Sul com a Argentina se concentra, sobretudo, nas cidades de São Borja-RS e Uruguaiana-RS, mas existem opções por Porto Soberbo-RS, Porto Mauá-RS, Porto Xavier-RS ou Itaqui-RS. Por sua vez, as relações com o Uruguai têm maior referência nas cidades de Jaguarão-RS e Chuí-RS, mas podem se estender por Aceguá-RS, Quaraí-RS ou Santana do Livramento-RS, entre outras.

O desenho da Rota 5 foi confirmado em reuniões com os ministros de Finanças do Chile e do Uruguai e de Economia da Argentina (realizadas na República Dominicana em março de 2024); por ocasião da inauguração do Aeroporto Binacional Brasil-Uruguai em Rivera (Uruguai), realizada em dezembro de 2023; e em reuniões no Ministério do Planejamento e Orçamento com as bancadas federais (senadores e deputados) de Santa Catarina (realizada em julho de 2024) e do Rio Grande do Sul (realizada em abril de 2024).

O caminho do Rio Grande do Sul para o Pacífico não passa obrigatoriamente pelo território uruguaio nem por Buenos Aires. Como a concepção das rotas contém o elemento da integração sul-americana, são consideradas as distintas possibilidades de conexão rodoviária e hidroviária com os vizinhos. A Rota 5 reflete, assim, o emaranhado de alternativas logísticas que envolvem o Estado brasileiro e os territórios argentino, uruguaio e chileno.

Do lado brasileiro, são fundamentais as obras de melhoria e duplicação da rodovia federal BR-290. Atualmente está contemplado no Novo PAC o trecho de 125 km entre Porto Alegre-RS e Pantano Grande-RS. Esta estrada, chamada de “Rodovia do Mercosul”, continua por mais 500 km até Uruguaiana-RS, na fronteira com Paso de los Libres, na Argentina. A partir daí segue até Buenos Aires, duplicada e em ótimo estado, ao longo de 670 km.

Entre as iniciativas contempladas pelo Novo PAC destacam-se: construção da ponte binacional em Porto Xavier, com a Argentina; concessão de trecho das rodovias das BR-116 e BR-392; construção da ponte sobre Rio Ibicuí, entre Uruguaiana-RS e Itaqui-RS; construção de ponte binacional em Jaguarão-RS, fronteira com o Uruguai; obras na BR-285, na altura de Ijuí-RS, Passo Fundo-RS e São José dos Ausentes-RS; e construção dos acessos da 2ª Ponte sobre o Rio Guaíba, em Porto Alegre-RS.

O desastre ambiental que assolou o Estado em maio de 2024 teve impacto negativo sobre inúmeros projetos; um dos principais é a Hidrovia do Mercosul, tem possui mais de 1.850 km navegáveis. Esse sistema abrange mais de 300 municípios brasileiros e é composto pelos rios Jacuí, Taquari, Sinos, Gravataí e Jaguarão, que se conectam à Lagoa dos Patos e, via canal de São Gonçalo, à Lagoa Mirim, na fronteira com o Uruguai.

No Novo PAC há um conjunto de obras relacionadas com essa hidrovia, especialmente nas cidades de Rio Grande-RS, Pelotas-RS, Santa Vitória do Palmar-RS e São José do Norte-RS. As iniciativas incluem a implantação de sistema de gerenciamento do tráfego de navios e pavimentação interna do porto de Rio Grande, além de dragagem, sinalização e plano de monitoramento hidroviário.





SOBRE A INTERIORIZAÇÃO DAS ROTAS

No 1º Relatório do Subcomitê, afirmou-se que “seguindo as orientações do Consenso de Brasília, é necessário aprimorar essa seleção e obter uma lista prioritária de projetos. É nesse contexto que se incorporam as oportunidades de incluir o Nordeste na perspectiva de integração sul-americana. Isso poderá ser viabilizado com uma melhor articulação entre os projetos previstos para as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste”.

Como forma de iniciar a tarefa de interiorização das Rotas de Integração Sul-Americana, se faz necessário considerar a totalidade de estados brasileiros, transcendendo a análise inicial dos 11 estados de fronteira ou mesmo aqueles diretamente tocados pelas Rotas. Neste sentido, além das 11 Unidades da Federação analisadas inicialmente (Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima e Santa Catarina), somaram-se São Paulo, Goiás e Distrito Federal.

Portanto, a próxima fase do trabalho incluirá considerações sobre as relações comerciais existentes e potenciais dos outros 13 estados brasileiros com os países da América do Sul e a perspectiva de chegada aos portos do oceano Pacífico, visando os mercados emergentes da Ásia. A interiorização das Rotas trata da inserção de 9 estados da região Nordeste (Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte e Sergipe), 3 do Sudeste (Espírito Santo, Minas Gerais e Rio de Janeiro) e o Tocantins.

O exercício de aproximação a essas realidades será similar ao realizado nos primeiros passos do Subcomitê, iniciados em junho de 2023: metodologia de escuta ativa aos Secretários Estaduais de Planejamento, Desenvolvimento ou Infraestrutura, buscando identificar gargalos e potencialidades das conexões físicas e das relações econômicas desses estados com os países sul-americanos. Essa nova fase ocorrerá a partir de setembro de 2024, de maneira simultânea aos trabalhos da Comissão Interministerial.

De antemão, é possível afirmar que existe um imenso potencial de impacto positivo das Rotas sobre a região Nordeste, sobretudo na promoção de cadeias produtivas locais, como coureiro-calçadista, fruticultura irrigada, mineração-gipsita e confecções. Tomando os 9 estados nordestinos em conjunto, nota-se que aproximadamente 25% de suas exportações para a América do Sul são transportadas por via rodoviária, cruzando o Brasil e chegando a mercados consumidores dos países vizinhos. Esta situação pode ser observada com mais evidência nos casos de Bahia, Ceará e Pernambuco.

Nos primeiros sete meses de 2024, a economia baiana exportou mais de US\$ 473 milhões para os países da América do Sul, essencialmente compostos por bens como manteiga, calçados, cacau, pneus e polietileno destinados a Argentina, Chile e Paraguai. Apesar das dificuldades logísticas, cerca de 37% desse montante foi transportado por via rodoviária e teve registro de saída do Brasil nas cidades de Uruguaiana-RS, Dionísio Cerqueira-SC, São Borja-RS e Foz do Iguaçu-PR. Ao mesmo tempo, mais de uma quarta parte das exportações da Bahia foram destinadas à China, concentradas em soja, celulose e algodão, que atualmente saem do território

brasileiro pelos portos de Salvador-BA, Vitória-ES e São Luís-MA e poderiam utilizar os terminais portuários do Chile e do Peru, no oceano Pacífico.

No caso do Ceará, em 2024, as vendas para as demais economias da América do Sul já alcançaram US\$ 111 milhões, concentradas basicamente em calçados, tecidos de algodão e castanhas de caju. Mais de 30% das exportações cearenses saíram do Brasil pelas fronteiras terrestres: por Dionísio Cerqueira-SC, São Borja-RS e Uruguaiana-RS para a Argentina; Foz do Iguaçu-PR para o Paraguai; Assis Brasil-AC para o Peru; Corumbá-MS e Guajará Mirim-RO para a Bolívia; e Jaguarão-RS e Chuí-RS para o Uruguai.

Já as exportações de Pernambuco para os países sul-americanos chegaram a US\$ 360 milhões entre janeiro e julho de 2024. Cerca de 10% foi conduzido por via rodoviária, com destaque para as baterias de automóveis para o Paraguai, via Foz do Iguaçu-PR; os interruptores, os condutores elétricos e os jogos de fios para velas de ignição para a Argentina, via São Borja-RS; e as baterias de automóveis e as pilhas de dióxido de manganês para a Bolívia, via Corumbá-MS.

O Brasil já conta com uma imensa e densa rede de rodovias que conectam o Nordeste com o Sudeste, o Norte e o Centro-Oeste. A região Nordeste também possui milhares de quilômetros de vias fluviais navegáveis. Além disso, há importantes projetos ferroviários nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

Ressalta-se a importância da Ferrovia Norte-Sul (FNS), com traçado entre Estrela D'Oeste-SP e Açailândia-MA e conexões até o porto de São Luís-MA; a Ferrovia da Integração Oeste-Leste (FIOL), que conectará o futuro porto de Ilhéus-BA a Barreiras-BA, passando por Bom Jesus da Lapa-BA, na Hidrovia do São Francisco, e estendendo-se a Mara Rosa-GO, na Ferrovia Norte-Sul; a Ferrovia da Integração do Centro-Oeste (FICO), que interligará as cidades de Mara Rosa-GO, onde já passa a Ferrovia Norte-Sul, e Lucas do Rio Verde-MT, com planos de chegar a Vilhena-RO; a Malha Norte, entre Aparecida do Taboado-MS, nas margens do rio Paraná, e Rondonópolis-MT, com novos trechos até Lucas do Rio Verde-MT, Nova Mutum-MT e Cuiabá-MT; e a Ferrovia Transnordestina, que se estende de Eliseu Martins-PI, região do MATOPIBA, até os portos de Pecém-CE e Suape-PE, passando por Salgueiro-PE, com possibilidade de futura ligação com a Ferrovia Norte-Sul em Porto Franco-MA.

Ainda que partindo de uma análise preliminar, este trabalho busca produzir um planejamento para articular a extensa malha de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. Desta maneira, pretende-se aproximar os portos atlânticos do interior do Brasil, das economias da América do Sul e do oceano Pacífico.

Porto de Santana-AP

ROTA 1



1

INICIATIVAS DE INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA SUL-AMERICANA CONTEMPLADAS PELO NOVO PAC

Ao longo deste capítulo serão apresentadas as **190 iniciativas de infraestrutura** contempladas no Novo PAC **que podem contribuir com o processo de integração sul-americana**. O Novo PAC, coordenado pela **Casa Civil da Presidência da República**, é um programa de investimentos do governo federal, em parceria com o setor privado, estados, municípios e movimentos sociais. Cada ficha de projeto contém breve descrição da iniciativa, a rota em que está inserida, o estado onde se localiza, sua classificação no âmbito do Novo PAC e o status em que se encontra.

Para identificar essas iniciativas de infraestrutura com impacto potencial sobre o processo de integração regional, adotaram-se as seguintes diretrizes: i) pertencer a algum dos 11 estados de fronteira; ii) pertencer aos subeixos aeroportos, portos, ferrovias, rodovias, hidrovias, infovias ou transmissão de energia; iii) possuir potencial de interconexões multimodais com outras iniciativas ao longo das cinco *Rotas de Integração Sul-Americana*; e iv) estar localizado nos Municípios de referência das ações, vinculados a dinâmicas fronteiriças.

Além dessas diretrizes, a construção da lista se beneficiou de reuniões e diálogos com os entes executores dos projetos: ministérios, autarquias (como o DNIT) e agências reguladoras (como ANTT, Antaq e ANAC). A partir desses diálogos, foi possível analisar cada uma das iniciativas de infraestrutura previstas para os 11 estados de fronteira e excluir aquelas que não tinham um claro potencial de fomentar a integração regional.

Os ajustes na metodologia contribuíram para que a lista final seja ligeiramente diferente do levantamento inicial divulgado no [1º Relatório](#) do Subcomitê



de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano do Ministério do Planejamento e Orçamento - SIDA/MP0. Embora a atual seleção não se pretenda definitiva, entende-se que as 190 iniciativas selecionadas representam ponto de partida sólido para que a Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração da América do Sul possa exercer suas competências, notadamente as previstas nos incisos I e II do art. 2º do [Decreto nº 12.034, de 28 de maio de 2024](#).

A tabela 1 apresenta os números de duas das principais variáveis em que se decompõem cada iniciativa: a rota e o subeixo.

TABELA 1. DIVISÃO DAS 190 INICIATIVAS DE INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA, POR ROTA E POR SUBEIXO

Rotas	Rodovias	Hidroviias	Aeroportos	Portos	Infovias	Ferrovias	Transmissão de Energia	Total
Rota 1	10	7	5	7	5	0	2	36 (18,9%)
Rota 2	0	6	10	0	1	0	0	17 (8,9%)
Rota 3	19	12	10	2	3	2	2	50 (26,3%)
Rota 4	19	2	5	8	1	4	0	39 (20,5%)
Rota 5	15	7	3	3	1	1	1	31 (16,3%)
Mais de uma rota	2	6	2	1	4	2	0	17 (8,9%)
Total	65 (34,2%)	40 (21,1%)	35 (18,4%)	21 (11,13%)	15 (7,9%)	9 (4,7%)	5 (2,6%)	190 (100%)

Elaboração própria, com base em dados do Novo PAC.

Como é possível notar, há uma distribuição relativamente homogênea das iniciativas ao longo das rotas, demonstrando que a lista reflete as diferentes necessidades e os diferentes graus de desenvolvimento da infraestrutura em cada uma das regiões envolvidas.

No que tange à distribuição por subeixos, as iniciativas identificadas se concentram nos modais de transporte responsáveis pelos maiores fluxos comerciais do Brasil com a América do Sul, demonstrando o potencial de intensificação do comércio exterior que esses projetos possuem.



65 OBRAS
RODOVIÁRIAS



40 OBRAS
HIDROVIÁRIAS



35 OBRAS
AEROPORTUÁRIAS



21 OBRAS
PORTUÁRIAS



15 OBRAS
INFOVIÁRIAS



9 OBRAS
FERROVIÁRIAS



5 LINHAS DE
TRANSMISSÃO

Após a construção dessa lista, foi realizado um levantamento para identificar quais dessas iniciativas serão custeadas, total ou parcialmente, com recursos do Orçamento Geral da União - OGU. Alguns dos principais dados encontrados são os seguintes:

- Identificou-se 49 (29%) iniciativas custeadas com recursos do OGU no PLOA 2024. Com as alterações realizadas na tramitação da proposta, foram retirados dois dos projetos previstos e incluídos outros 6, totalizando 53 – 28% do total de projetos identificados.
- No PLOA 2024 foi previsto R\$3,4 bilhões para esses projetos, mas a dotação atualizada passa de R\$4 bilhões (um aumento de 19,3% em relação à proposta enviada).¹
- Em maio de 2024, aproximadamente 40% da dotação atualizada já havia sido empenhada.
- A dotação atualizada média para os 53 projetos é de R\$ 77 milhões, mas há nove projetos com dotações acima de R\$ 200 milhões e seis com valores inferiores a R\$ 1 milhão.
- A maior parte dos recursos está concentrada nos orçamentos de dois órgãos: Ministério dos Transportes (60,4%) e Ministério de Portos e Aeroportos (37,7%).

Por fim, a tabela 2 apresenta a distribuição dos projetos por cada uma das rotas e o valor consolidado, por rota, da dotação atualizada constante da LOA 2024.

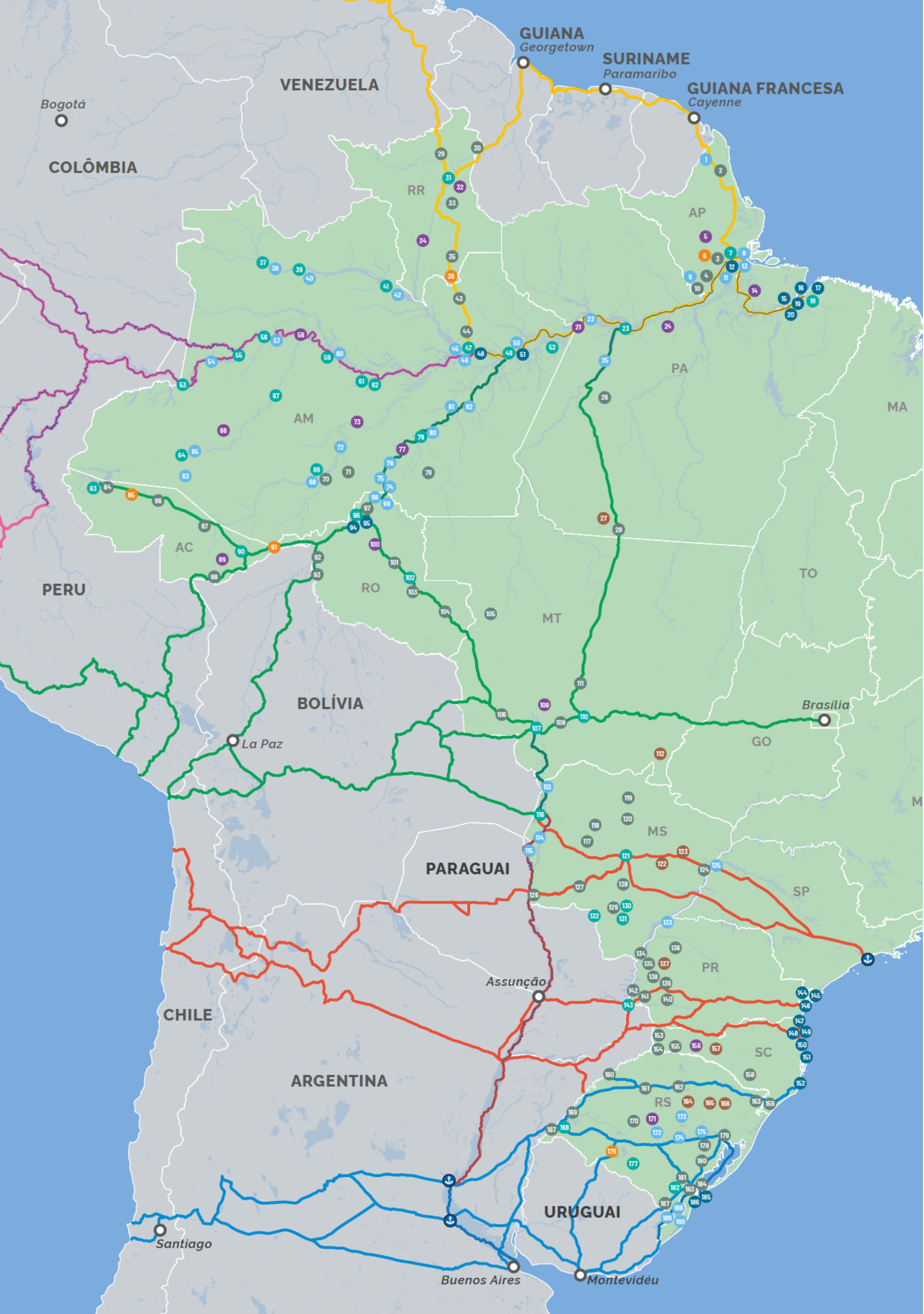
TABELA 2. INICIATIVAS DE INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA CUSTEADAS COM RECURSOS DO ORÇAMENTO GERAL DA UNIÃO

Rotas	Número de Projetos	Dotação Atualizada dos Projetos na LOA 2024
Rota 1	7 (13,2%)	R\$ 159.943.917,00
Rota 2	5 (9,4%)	R\$ 62.272.161,00
Rota 3	9 (17,0%)	R\$ 883.290.063,00
Rota 4	12 (22,6%)	R\$ 543.628.621,00
Rota 5	9 (17,0%)	R\$ 565.609.727,00
Mais de uma rota	11 (20,8%)	R\$ 1.882.355.623,00
Total	53 (100,0%)	R\$ 4.097.100.112,00

Elaboração própria, com base em dados da Secretaria de Orçamento Federal.

Considerando que o escopo deste capítulo são as iniciativas de infraestrutura de integração contempladas no Novo PAC (necessariamente localizadas no território brasileiro), o mapa a seguir não traz os projetos em execução nos países vizinhos. Parte dessas obras será abordada no Capítulo 2, que trata dos financiamentos realizados pelos Bancos Multilaterais de Desenvolvimento - BMDs.

¹ Determinadas ações orçamentárias são destinadas a múltiplos projetos, sendo que alguns não constam na lista dos 190 projetos. Nesses casos, a impossibilidade de se determinar as dotações específicas de cada projeto impede mensuração precisa dos valores efetivamente destinados aos projetos de integração, mas é provável que a dotação atualizada informada (R\$ 4 bi) não seja exclusivamente empregada em projetos que constam neste Relatório e que os valores indicados na Tabela 2 possam ser, por fim, ligeiramente diferentes.



190 INICIATIVAS DE INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA SUL-AMERICANA



LEGENDA

Tipo de obra

- Rodoviária
- Hidroviária
- Portuária
- Aeroportuária
- Infoviária
- Ferrovieária
- Linha de Transmissão

Rotas

- Ilha das Guianas
- Amazônica
- Quadrante Rondon
- Bioceânica de Capricórnio
- Bioceânica do Sul

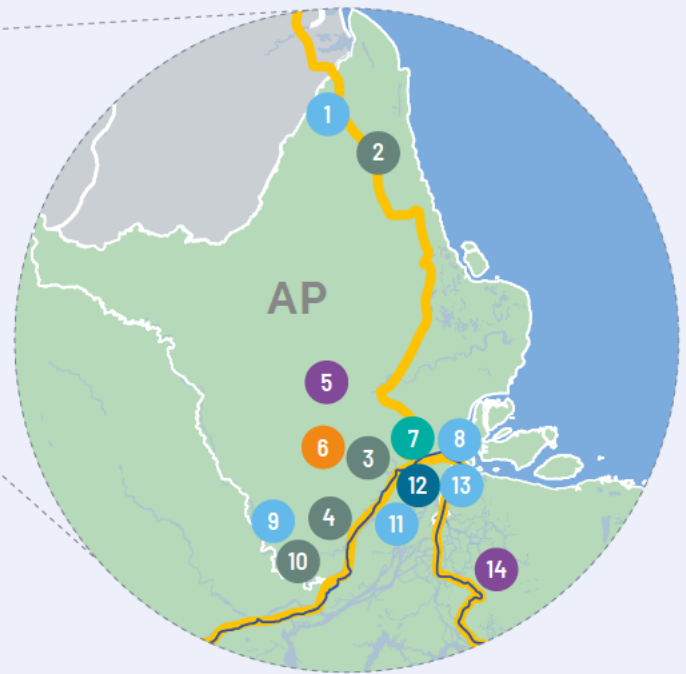
Outros símbolos

- Capital Nacional
- Porto

0 180 360 540 km

As informações relacionadas com as 190 iniciativas de integração sul-americana contempladas pelo Novo PAC foram extraídas da página oficial do programa: <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac/novopac>

A última verificação foi realizada no dia 21 de junho de 2024.



1

Estudos para Terminal Hidroviário de Oiapoque-AP



ROTA 1



ESTUDO • PROJETO • PLANO



EM EXECUÇÃO



AP

A cidade de Oiapoque está localizada na margem direita do rio de mesmo nome, a cerca de 580 km ao norte de Macapá-AP. O caminho até a capital, via BR-156, ainda não está totalmente pavimentado. Com mais de 28 mil habitantes, Oiapoque faz fronteira com a Guiana Francesa e possui um dos sítios arqueológicos mais interessantes do Brasil. Trata-se do Observatório Astronômico de Calçoene, um monumento lítico, com monólitos erguidos há mais de 2 mil anos. A construção da IP4 trará benefícios para comunidades ribeirinhas em situação de vulnerabilidade e com dificuldades de acesso às políticas públicas da região.

2

Construção da BR-156/AP - Calçoene - Oiapoque



ROTA 1



OBRA



EM EXECUÇÃO



AP

A conclusão da pavimentação da BR-156 garantirá a integração regional, nacional e internacional do Amapá. O pior trecho tem 110 km e está localizado entre o distrito de Carnot (em Calçoene-AP) e um ponto situado a 60 km da entrada de Oiapoque-AP.

3

Construção da BR-156/AP (Lote 4)



ROTA 1



OBRA



EM EXECUÇÃO



AP

Em sequência aos três primeiros lotes, o Lote 4 da construção da BR-156/AP corresponde ao trecho entre os quilômetros 87 e 210 da rodovia federal. Encontra-se em fase de execução, com término previsto para 2026.

4

Construção da BR-156/AP (Lotes 1 a 3)



ROTA 1



OBRA



EM AÇÃO PREPARATÓRIA



AP

A obra da BR-156 tem 70 anos e é a mais antiga do Brasil. A rodovia atravessa o estado: vai de Laranjal do Jari-AP, no sul, a Oiapoque-AP, no norte. Os Lotes 1, 2 e 3 desta obra correspondem ao trecho entre os quilômetros 27 e 210 da BR-156, localizados ao sudoeste de Macapá-AP.



5

Construção de Infovia estadual do Amapá

	ROTA 1		OBRA
	EM EXECUÇÃO		AP

Serão instalados 1.000 km de cabos entre os municípios de Laranjal do Jari-AP e Oiapoque-AP, passando por outras cidades ao longo do estado. A rede chegará até a fronteira com a Guiana Francesa. O projeto será executado por parceria entre órgãos públicos e entidades privadas. A estimativa de custo é de R\$ 5,1 milhões.

7

Investimentos no Aeroporto de Macapá-AP

	ROTA 1		CONCESSÃO • PPP
	EM EXECUÇÃO		AP

Macapá possui cerca de 510 mil habitantes e trata-se da única capital brasileira que não tem conexão rodoviária com outras capitais. Além disso, é a única cortada pela linha do Equador. A origem da cidade remonta à primeira metade do século XVI. Possui diversos atrativos históricos e culturais, como a Fortaleza de São José, a maior da América Latina. O aeroporto receberá R\$ 850 milhões em investimentos da administradora, para melhorias de infraestrutura e ampliação dos serviços.

9

Estudos para Terminal Hidroviário de Laranjal do Jari-AP

	ROTA 1		ESTUDO • PROJETO • PLANO
	EM EXECUÇÃO		AP

O município de Laranjal do Jari, na margem esquerda do rio de mesmo nome, possui a maior área do Amapá, com território maior do que Sergipe e Alagoas e do que a Bélgica. Situado na divisa do estado com o Pará, possui mais de 45 mil habitantes e faz fronteira com Almeirim-PA (distrito de Monte Dourado), Guiana Francesa e Suriname. Laranjal do Jari tem acesso à capital Macapá-AP pela BR-156, por 260 km ainda não asfaltados ou pela via fluvial dos rios Jari e Amazonas. A IP4 beneficia milhares de ribeirinhos e a cadeia produtiva local.

6

LT 230 kV Laranjal do Jari (AP) - Macapá III (AP) - 217 km

	ROTA 1		OBRA
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		AP

A obra prevê a construção de uma linha de transmissão de 230 kV, com 217 km de extensão, que conectará Laranjal do Jari a Macapá-AP, passando por Mazagão-AP e Santana-AP. Dessa maneira, os municípios no trajeto do empreendimento serão integrados energeticamente ao resto do país, por meio do Sistema Interligado Nacional (SIN).

8

Estudos para Terminal Hidroviário de Macapá-AP

	ROTA 1		ESTUDO • PROJETO • PLANO
	EM EXECUÇÃO		AP

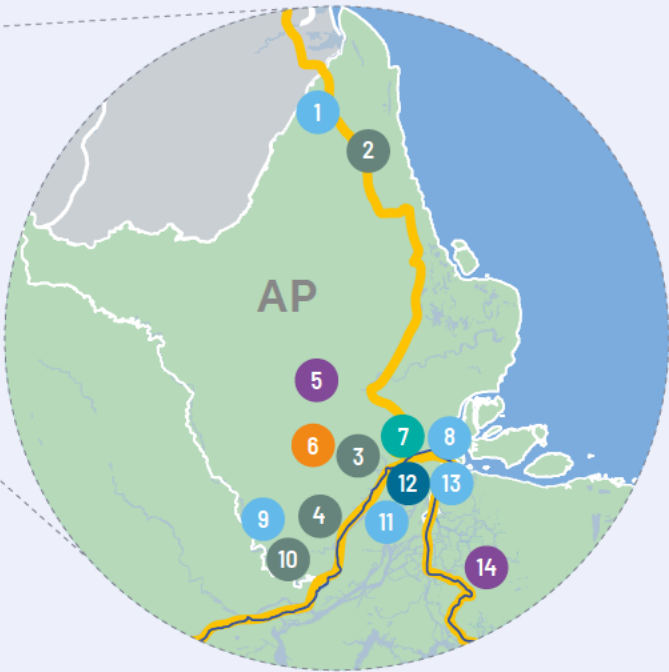
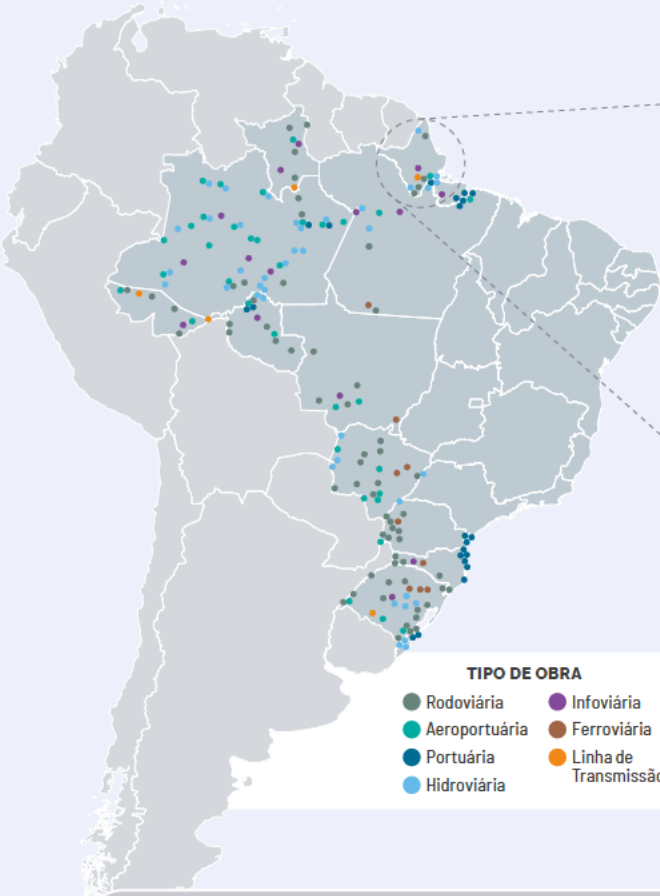
Localizada no delta do rio Amazonas, a capital Macapá-AP mantém um intenso tráfego de embarcações com cidades paraenses, especialmente da Ilha do Marajó, que conta com 600 mil habitantes. O Terminal Hidroviário de Macapá receberá R\$ 60 milhões de investimento e contará com uma estrutura mais segura, rápida e confortável. O projeto busca promover a economia local e facilitar o transporte de passageiros e de bens.

10

Construção da ponte sobre rio Jari e acessos - BR-156/AP

	ROTA 1		ESTUDO • PROJETO • PLANO
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		AP

A ponte sobre o Rio Jari será a primeira ligação terrestre do Amapá com o Pará e com o restante do Brasil. Atualmente, sem a ponte, o transporte entre essas duas Unidades da Federação é feito por balsas. A obra terá 406 metros de extensão.



11 Estudos para Terminal Hidroviário de Mazagão-AP

ROTA 1	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM EXECUÇÃO	AP

Mazagão possui cerca de 22 mil habitantes e está localizada a 40 km da capital Macapá-AP. Teve sua origem nos anos 1770, na beira do rio Mutuacá, a partir da chegada de 160 famílias de migrantes oriundos de outra Mazagão, uma colonização portuguesa no Marrocos. A cidade amapaense guarda grande patrimônio histórico e cultural, como a Festa de São Tiago que, todos os anos, reproduz as batalhas entre mouros e cristãos. A IP4 beneficia milhares de ribeirinhos e a cadeia produtiva local.

13 IP4 de Santana/AP - Construção

ROTA 1	OBRA
EM EXECUÇÃO	AP

Com a IP4 de Santana, o novo Terminal Hidroviário de Santana, a cidade passa a contar com o seu primeiro porto público de passageiros. Já iniciaram as obras do prédio, que terá salas de embarque, deck, restaurante e banheiros. O investimento será de R\$ 25 milhões para o governo federal e mais contrapartidas dos governos estadual e municipal. A previsão de conclusão é março de 2025.

12 Porto de Santana: Revitalização de Acessos

ROTA 1	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AP

A história de Santana-AP se inicia por volta de 1750. Localizada na margem esquerda do Rio Amazonas, a 20 km da capital, a cidade possui 120 mil habitantes e sedia o Porto de Santana, importante rota de navegação nas últimas décadas. Administrado pela Companhia Docas de Santana, é o principal porto do estado e pode ser transformado em "Porto das Guianas". A estrutura tem condições de receber cargas europeias, por exemplo, e distribuí-las para os países vizinhos por meio da BR-156 pavimentada.

14 Norte Conectado – Infovia 03 – Macapá-AP a Belém-PA





ROTA 1	OBRA
EM EXECUÇÃO	AP, PA

Mais de 600 km de cabos subaquáticos no rio Amazonas ligam Belém-PA e outros municípios paraenses com Macapá-AP, pelo sul da Ilha do Marajó. O projeto beneficiará 1,5 milhão de pessoas ao levar conectividade para escolas, unidades de saúde, fóruns de justiça, pontos de defesa e centros de pesquisa. O lançamento dos cabos foi realizado entre março e abril de 2024 por uma tripulação de 112 pessoas, com apoio de boias, mergulhadores e lanchas. A previsão de início das operações é no segundo semestre de 2024. O custo é de R\$ 98 milhões.



15





Investimentos no Porto de Ponta de Pedras: 1 Terminal de Uso Privado

 ROTA 1	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 PA

Ponta de Pedras-PA, na Ilha de Marajó, a 50 km de Belém-PA, tem mais de 31 mil habitantes. A construção do Terminal de Uso Privativo (TUP) Ponta de Pedras, na margem esquerda do rio Pará, prevê investimentos de R\$ 450 milhões. O objetivo do empreendimento é oferecer alternativas para o transporte e o escoamento de bens agrícolas, integrando os modais fluvial e marítimo. O Estudo de Impacto Ambiental (EIA/Rima) foi apresentado em outubro de 2023.

16





Porto de Belém/PA: Dragagem do Terminal Petroquímico Miramar

 ROTA 1	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 PA

O Terminal Petroquímico de Miramar está localizado na margem direita da baía de Guajará, em Belém-PA, a uma distância fluvial de 4,5 km do porto da capital. A estrutura cumpre a função exclusiva de implantar instalações para movimentação de combustíveis líquidos e gasosos. O terminal movimenta os combustíveis consumidos no estado e concentra os embarques e desembarques de gás liquefeito, gasolina, álcool, querosene e óleo diesel, antes de serem distribuídos por meio de rodovias e hidrovias. A obra de dragagem do terminal é fundamental.

17





Porto de Belém/PA: Dragagem (COP30)

 ROTA 1	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 PA

O porto de Belém-PA, administrado pela Companhia Docas do Pará, é um importante ponto de escoamento de soja, milho e alumina calcinada oriundos de Mato Grosso e do próprio Pará. Também são exportadas castanhas, madeira, borracha e minério de ferro. Em novembro de 2025, Belém-PA sediará a Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP30). A dragagem do porto é crucial para a estratégia de receber navios e cruzeiros. O projeto está em fase de estudo e prevê-se que a licitação e a contratação ocorram ainda em 2024.

18





Investimentos no Aeroporto de Belém-PA

 ROTA 1	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 PA

Belém, surgida como povoado no início do século XVII, desempenhou importante papel no Brasil colonial e teve a sua relevância impulsionada pelo ciclo da borracha. Com mais de 1,3 milhão de habitantes, possui o aeroporto mais movimentado da região Norte, em quantidade de passageiros. Em setembro de 2023, a administração do aeroporto foi concedida para um consórcio privado, que assumirá as operações pelos próximos 30 anos.

19





Porto de Vila do Conde: Implantação de Sistema de Tráfego Portuário LPS

 ROTA 1	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 PA

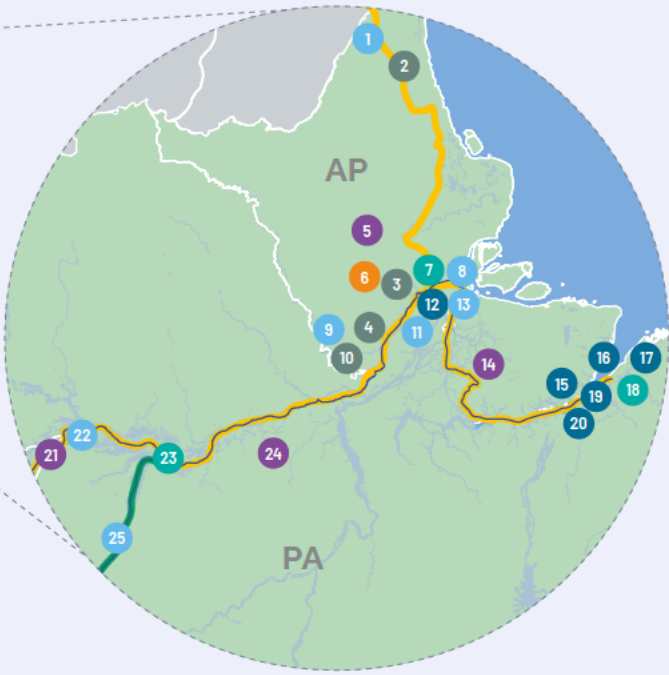
Barcarena-PA, na região metropolitana de Belém-PA, possui cerca de 127 mil habitantes e hospeda o porto de Vila do Conde, o maior do estado. A estrutura portuária está a 55 km de distância fluvial da capital e a 3,3 km da baía de Marajó. O Sistema de Tráfego Portuário LPS – Local Port System permite registrar e acompanhar parâmetros de desempenho para o controle, planejamento e redução de custos das operações portuárias.

20

Porto de Vila do Conde: Novo Terminal

 ROTA 1	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 PA

A construção do novo terminal responde à expectativa de ampliação da capacidade do porto. Atualmente, os principais produtos transportados via Vila do Conde são graneis minerais, especialmente alumínio e derivados, além de graneis agrícolas. Os projetos na estrutura portuária fazem parte de um conjunto de iniciativas para promover o desenvolvimento da região. Há expectativa sobre a construção da ferrovia entre Açailândia-MA e Barcarena-PA, como extensão da Norte-Sul.



21

Norte Conectado – Infovia 01 – Santarém-PA a Manaus-AM

ROTA 1	OBRA
CONCLUÍDO	AM, PA

A Infovia 01 foi inaugurada em agosto de 2023. O empreendimento consiste em 1.100 km de cabos subfluviais instalados no leito do rio Amazonas para levar internet banda larga de alta qualidade e velocidade para cidades entre Santarém e Manaus-AM. A medida beneficia até 3 milhões de pessoas, por meio da conectividade em 132 escolas públicas, 11 hospitais e nove prefeituras, além de unidades de saúde e de segurança. Foram investidos cerca de R\$ 165 milhões.

22

IP4 de Juruti/PA e Oriximiná/PA - Construção

ROTA 1	OBRA
EM EXECUÇÃO	PA

As obras nestes dois IP4 foram inauguradas em abril de 2024 e ambos estão em pleno funcionamento. Situado no coração da Floresta Amazônica, o porto de Juruti atende mais de 50 mil habitantes, que em sua maioria utilizam barcos, lanchas e balsas como principais meios de transporte. Foram investidos R\$ 13,6 milhões. Ainda estão sendo desenvolvidas vias de acesso, acompanhadas pela criação de um estacionamento. No caso de Oriximiná-PA, nas margens do rio Trombetas, são 74 mil pessoas beneficiadas. A cidade possui uma única ligação rodoviária, que vai até Óbidos-PA. O investimento foi de 10,7 milhões.

23

Investimentos no Aeroporto de Santarém-PA

ROTA 1	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	PA

Santarém está localizada no meio do caminho entre Manaus-AM e Belém-PA, a cerca de 800 km de cada uma, pelo rio Amazonas. Fundada no século XVII, possui cerca de 307 mil habitantes. Os principais acessos rodoviários são por meio da BR-230 e da BR-163. O aeroporto passa por reformas. A concessionária prevê a ampliação do terminal, melhorias na sala de embarque e restauração do meio-fio da pista e das áreas de escape. As obras devem começar no segundo semestre de 2024, com previsão de entrega em 2026.

24

Construção de Infovia estadual do Pará





ROTA 1	OBRA
EM EXECUÇÃO	PA

A infovia do Pará, com 3700 km, alcançará os seguintes municípios: Parauapebas, Marabá, Tucuruí, Altamira, Santarém, Belém, Ananindeua, Castanhal, Capanema e Bragança. Outras cidades do estado estão contempladas por outro projeto, denominado Infovia 03.



25





**Rio Tapajós/PA
Plano de Monitoramento**

 ROTA 1	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM EXECUÇÃO	 PA

O projeto tem como finalidade ampliar a capacidade de transportes na Hidrovia Teles Pires-Tapajós, hoje, a principal do Brasil, tendo como grande centro o porto de Miritituba, na cidade de Itaituba-PA. Em 2023, a Unidade da Receita Federal (URF) de Santarém-PA registrou exportações de US\$ 3,2 bilhões, sobretudo de soja e milho oriundos de Mato Grosso. No caso das importações, foram US\$ 600 milhões, especialmente de fertilizantes para o Mato Grosso e Pará.

27





EF-170 - Ferrogrão

 ROTA 3	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM EXECUÇÃO	 PA, MT

O projeto prevê que a ferrovia, com quase 1000 km, conecte Sinop-MT com o porto de Miritituba, em Itaituba-PA. Seguindo um trajeto similar ao utilizado por caminhões na BR-163, a finalidade é tornar menos demorado, menos custoso e menos poluente o escoamento de grãos do Centro-Oeste pelos portos do Arco Norte. Atualmente, metade das exportações mato-grossenses de soja e milho saem do Brasil pelos terminais de Belém-PA, Santarém-PA, São Luís-MA e Santana-AP. A iniciativa consta no Plano Nacional de Ferrovias, mas será necessário endereçar apontamentos apresentados por órgãos ambientais.

29





**Restauração da BR-174/RR (Entr.
RR-400 – Fronteira Brasil/Venezuela)**

 ROTA 1	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 RR

A BR-174 é uma artéria fundamental para as relações de Roraima com a Venezuela e o Caribe. Somente nos últimos dois anos, o Brasil exportou, via Pacaraima-RR, mais de US\$ 1,2 bilhão para a Venezuela. Bastante deteriorada neste trecho, a obra inclui 90 km de restauração da rodovia federal, entre a entrada da RR-400, que chega ao sítio arqueológico da Pedra Pintada, e a fronteira da Venezuela.

26





BR-163/PA

 ROTA 3	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 PA

A BR-163 é fundamental para a articulação de uma das regiões agrícolas mais importantes do Brasil, assim como para o escoamento da produção do norte mato-grossense. Dentro do Pará, a rodovia tem 1000 km, desde a fronteira com o Mato Grosso até Santarém-PA, passando por Itaituba-PA. Essa rota é bastante utilizada por exportadores de grãos e importadores de fertilizantes.

28




**BR-163/MT/PA
(Sinop/MT - Miritituba/PA)**

 ROTA 3	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 PA, MT

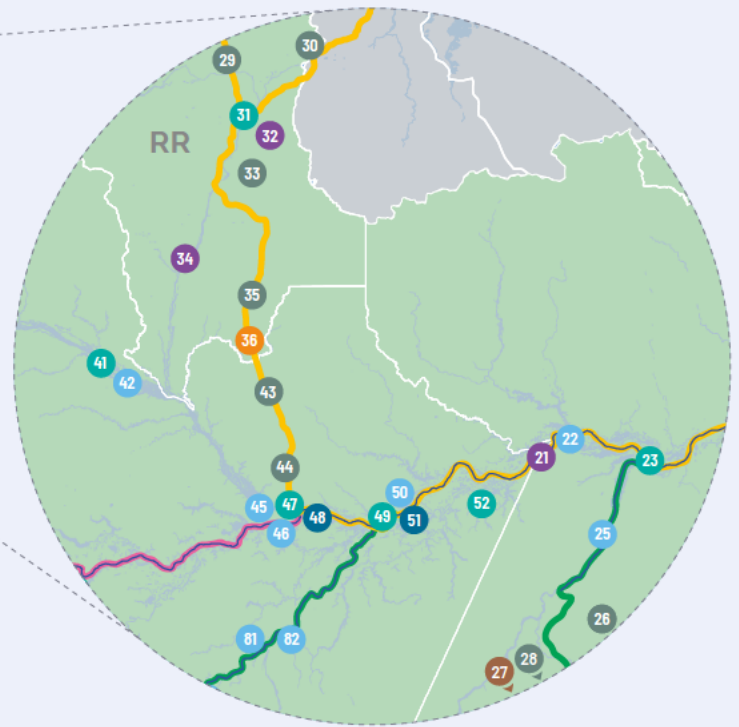
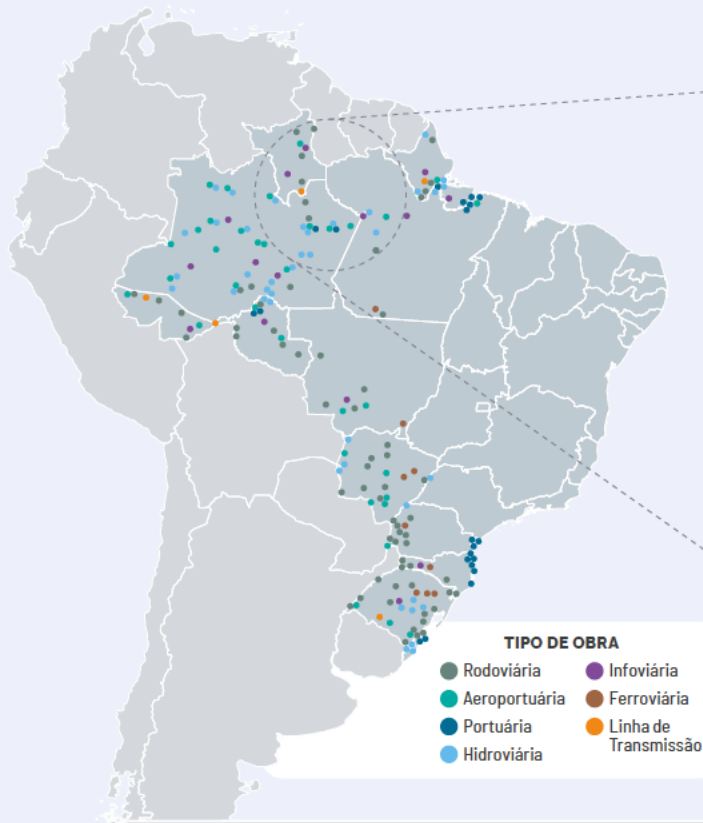
Este trecho da rodovia tem a função de escoar grande parte da produção de grãos do Centro-Oeste ao longo de 1000 km até o porto de Miritituba, na cidade de Itaituba-PA, nas margens do rio Tapajós. Em seguida, as cargas seguem por via fluvial até o rio Amazonas e, então, para o oceano Atlântico.

30

**Construção da BR-401/RR
(Bonfim – Normandia)**

 ROTA 1	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 RR

A BR-401/RR, que liga a capital do Estado de Roraima aos municípios de Normandia-RR e Bonfim-RR, ambos na fronteira com a Guiana, não é asfaltada do km 107, no entroncamento que dá acesso a Bonfim, até o km 185, em Normandia. A construção da rodovia impulsionará e facilitará o comércio intrarregional, ao oferecer melhores condições na via de transporte rodoviário. Atualmente, as condições da estrada de terra dificultam o escoamento da produção, principalmente das frutas produzidas no estado.



31

Investimentos no Aeroporto de Boa Vista-RR

ROTA 1	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	RR

O povoamento da região de Boa Vista-RR remonta à segunda metade do século XVIII, quando foi construído o Forte São Joaquim, próximo à confluência dos rios Branco e Tacutu. A cidade, fundada em 1830, possui quase 420 mil habitantes e tem limite com Bonfim-RR e Pacaraima-RR, nas fronteiras do Brasil com a Guiana e a Venezuela. A única ligação terrestre de Boa Vista-RR com o restante do país é via BR-174; são 750 km até Manaus-AM. O aeroporto passa por reformas, com conclusão prevista pela concessionária para 2024.

32

Infovia de Roraima

ROTA 1	OBRA
EM EXECUÇÃO	RR

Em Roraima, 1500 km de cabos conectarão Caroebe, Vila Nova Paraíso, Rorainópolis, Caracará, Boa Vista, Amajari e Bonfim. A rede chegará às fronteiras do Brasil com a Guiana e com a Venezuela. O custo será de R\$ 10,1 milhões. Atualmente, o empreendimento encontra-se em execução, em fase de chamada para seleção de parceiros.

33

Construção de Pontes na BR-432/RR (16 Pontes)

ROTA 1	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	RR

A BR-432/RR facilita a logística entre Manaus-AM e Boa Vista-RR, ao complementar a BR-174, que liga Roraima ao Estado do Amazonas. Há a necessidade da implantação de 16 pontes de concreto e seus encabeçamentos na rodovia, do km 0,0 ao km 117,3, para melhorar as condições ao longo do trajeto. Atualmente, embora a rodovia esteja pavimentada, as pontes são de madeira e inadequadas para comportar um fluxo crescente de veículos.

34

Infovia 04 (Moura a Boa Vista)

ROTA 1	OBRA
EM EXECUÇÃO	AM, RR

O empreendimento contempla a instalação de 515 km de cabos no rio Branco, entre os municípios de Barcelos-AM (Vila de Moura) e Boa Vista-RR, passando por Rorainópolis-RR (Santa Maria do Boiaçu), Caracará-RR, Iracema-RR e Mucajaí-RR. O projeto conectará escolas públicas e unidades de saúde e segurança, gerando benefícios para centenas de milhares de brasileiros. A rede permite futuras conexões com a Guiana e a Venezuela. Está em implantação, com investimentos de R\$ 119 milhões. A previsão de entrega é 2024.



35

**Restauração da BR-174/RR
(Div. RR/AM – Rorainópolis)**

	ROTA 1		OBRA
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		RR

A BR-174, conhecida como Manaus-Boa Vista, é a espinha dorsal da infraestrutura de Roraima. A rodovia é estratégica para a região, e o segmento Div. RR/AM – Rorainópolis é considerado essencial para o desenvolvimento regional por ser o corredor de suprimentos vindos de Manaus-AM. A restauração do trecho contempla serviços de reciclagem, tapa buracos e remendo profundo.

36

**LT 500 kV Manaus (Eng Lechuga) (AM) -
Equador (RR) - Boa Vista (RR) - 1.430 km**

	ROTA 1		OBRA
	EM EXECUÇÃO		AM, RR

O Estado de Roraima é o único ainda não integrado ao sistema elétrico nacional. O papel do Linhão de Tucuruí é levar energia limpa desde a capital amazonense até a roraimense, ao longo de 712 km. Encontra-se em fase de implementação. No percurso das linhas de transmissão, cerca de 120 km passam pela Terra Indígena Waimiri Atroari. Por esse motivo, já estão sendo pagos, em parcelas, R\$ 90 milhões à comunidade indígena por compensação patrimonial e impactos socioambientais.

37

**Aeroporto de São Gabriel da
Cachoeira-AM: Reforma e
Adequação da Infraestrutura**

	ROTA 2		OBRA
	EM EXECUÇÃO		AM

A cidade de São Gabriel da Cachoeira possui mais de 46 mil habitantes, que só podem deslocar-se para as localidades vizinhas por meio de veículos aquáticos ou aviões. O aeroporto consta no Projeto de Lei aprovado pela Câmara dos Deputados para a concessão da PPP e no Novo PAC. A obra inclui a construção de cercas, pista de pouso e de taxiamento.

38

**IP4 de São G. Cachoeira/AM
- Obras Remanescentes**

	ROTA 2		OBRA
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		AM

São Gabriel da Cachoeira-AM ocupa localização estratégica, na fronteira com Colômbia e Venezuela, na região da "Cabeça do Cachorro". Está situada na margem esquerda do rio Negro, a aproximadamente um dia de barco de Manaus. As únicas formas de acesso são via fluvial ou aérea. A agricultura de subsistência é a atividade econômica predominante. A IP4 beneficia milhares de ribeirinhos e a cadeia produtiva local.

39

**Aeroporto Santa Isabel do Rio
Negro/AM: Projeto de cerca
operacional, pista, pouso e taxiway**

	ROTA 2		ESTUDO • PROJETO • PLANO
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		AM

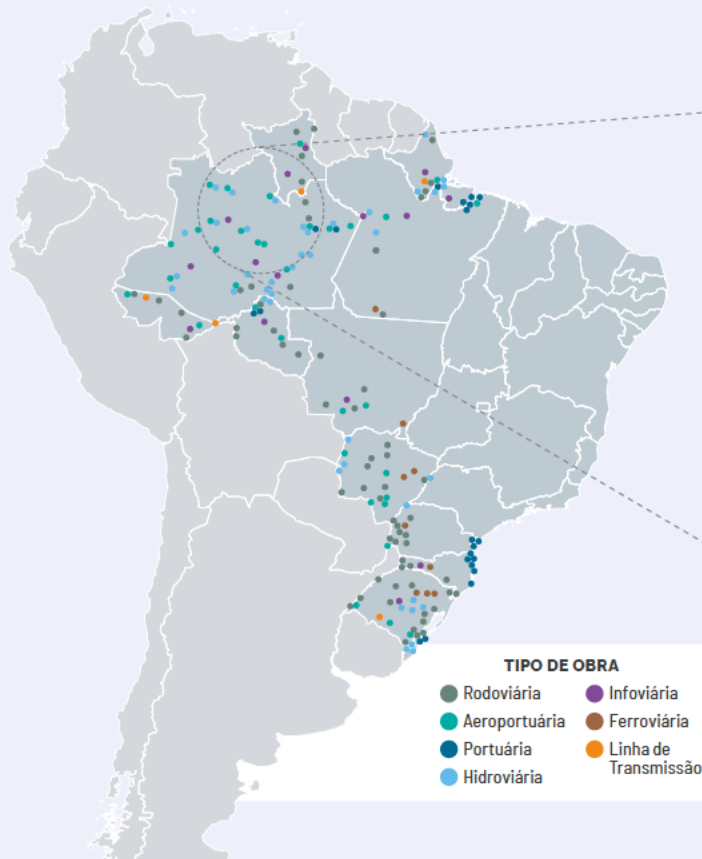
Santa Isabel do Rio Negro está localizada na margem esquerda do rio Negro, praticamente no meio do caminho entre São Gabriel da Cachoeira-AM e Barcelos-AM. Na área de Santa Isabel, na serra do Imeri, estão localizados os dois pontos culminantes do Brasil, com quase 3 mil metros de altitude: Pico da Neblina e Pico 31 de Março. O aeroporto receberá investimentos para a construção de cercas, pista de pouso e de taxiamento.

40

**IP4 de Santa Isabel do Rio
Negro/AM - Recuperação**

	ROTA 2		OBRA
	EM EXECUÇÃO		AM

Com origens no meio do século XVII, Santa Isabel do Rio Negro-AM está a 781 km de barco de Manaus-AM. Hoje, possui cerca de 14 mil habitantes e é a segunda cidade do Brasil com maior proporção de indígenas: mais de 96% da população. As duas únicas vias de acesso são o rio Negro e o aeroporto. Logo, comprova-se a importância de estruturar a IP4.



TIPO DE OBRA

- Rodoviária
- Aeroportuária
- Portuária
- Hidroviária
- Infoviária
- Ferroviária
- Linha de Transmissão

41

Aeroporto Barcelos/AM: Projeto de cerca operacional, pista, pouso e taxiway

	ROTA 2		ESTUDO • PROJETO • PLANO
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		AM

Localizada a 400 km de Manaus (650 km pelo rio Negro), Barcelos-AM só conta com acessos por via fluvial ou aérea. O aeroporto da cidade foi reformado em 2002. Atualmente, está incluído no Projeto de Lei aprovado pela Câmara dos Deputados para a concessão da PPP e no Novo PAC destinado ao Estado do Amazonas, com previsão de obras de reconstrução da pista de pouso, pátio e taxiamento.



42

IP4 de Barcelos/AM - Construção

	ROTA 2		OBRA
	EM EXECUÇÃO		AM

Barcelos é uma cidade de 27 mil habitantes, situada na margem direita do rio Negro. Fundada na primeira metade do século XVIII, foi a primeira capital do Amazonas. A área do município é a segunda maior do Brasil, superior aos estados de Pernambuco e Rio de Janeiro. Destaca-se pelo potencial turístico e a pesca desportiva. A nova IP4, já inaugurada, facilita a conexão com cidades vizinhas.

43

Restauração da BR-174/AM - Km 1093 - Divisa AM/RR

	ROTA 1		OBRA
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		AM

O projeto se trata da restauração da BR-174 no trecho entre Presidente Figueiredo-AM (Igarapé dos Veados) e a divisa do Amazonas com Roraima, no rio Alalaú. As condições da via são piores ao longo dos 50 km que passam por dentro da Terra Indígena Waimiri Atroari, no lado amazonense. São previstos os serviços de remoção de atoleiros, enrocamento de pedras, escavação de valas de drenagem, instalação de base de brita graduada e execução de capa asfáltica.

44

Adequação da BR-174/AM (Manaus - Presidente Figueiredo)

	ROTA 1		ESTUDO • PROJETO • PLANO
	EM EXECUÇÃO		AM

Única rodovia que chega até Roraima, a BR-174 acumula diversos pontos com atoleiros e dificuldade de tráfego ao norte de Manaus-AM. O trecho de 125 km até Presidente Figueiredo-AM apresenta pontos críticos que necessitam de adequação. O trecho é fundamental para o trânsito de passageiros e cargas entre os estados de Roraima e Amazonas.



45

Ampliação do Terminal Hidroviário Manaus Moderna

ROTAS 1, 2, 3	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AM

A capital amazonense apresenta uma crescente demanda por transporte hidroviário intermunicipal rápido, seguro e a preços acessíveis. A capital conta com diversos portos. Anualmente, mais de 800 mil pessoas usam o transporte fluvial para ter acesso a cidades como Careiro da Várzea-AM, Tefé-AM, Parintins-AM, Tabatinga-AM e Coari-AM, entre outras. A IP4 no Porto Manaus Moderna já obteve a Licença Ambiental de Instalação.

46

Ampliação do Terminal Hidroviário de São Raimundo

ROTAS 1, 2, 3	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AM

Manaus é a maior e mais influente cidade da Amazônia, com cerca de 2 milhões de habitantes. Serve de base para o turismo e é porta de entrada das importações de insumos e componentes para a Zona Franca de Manaus. O projeto da IP4 de São Raimundo, em Manaus-AM, contempla a reforma e a ampliação no porto para potencializar o turismo.

47

Investimentos no Aeroporto de Manaus-AM

ROTAS 1, 2, 3	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	AM

Manaus foi fundada na segunda metade do século XVII, a partir do Forte de São José da Barra do Rio Negro. No ciclo da borracha, foi a Paris dos Trópicos. O seu aeroporto é o maior da Região Norte. Serão investidos R\$ 133,9 milhões nas reformas, com a previsão de conclusão em 2024.

48

Investimentos no Porto de Manaus: 1 Terminal de Uso Privado

ROTAS 1, 2, 3	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AM

Trata-se de uma Estação de Transbordo de Cargas (ETC) no Terminal de Uso Privado (TUP) Ponta Negra, no porto de Manaus-AM, que já está em operação. A capital amazonense vem ampliando a sua importância como ponto de escoamento da produção de grãos das regiões Norte e Centro-Oeste. Em 2023, foram registradas saídas pela Unidade da Receita Federal (URF) do Porto de Manaus no total de US\$ 3,2 bilhões. Deste montante, 2/3 (dois terços) se tratam de soja oriunda do Mato Grosso e de Rondônia, que sobem a Hidrovia do Madeira.

49

Aeroporto Itacoatiara/AM: Projeto de Terminal de Passageiros

ROTAS 1, 2, 3	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AM

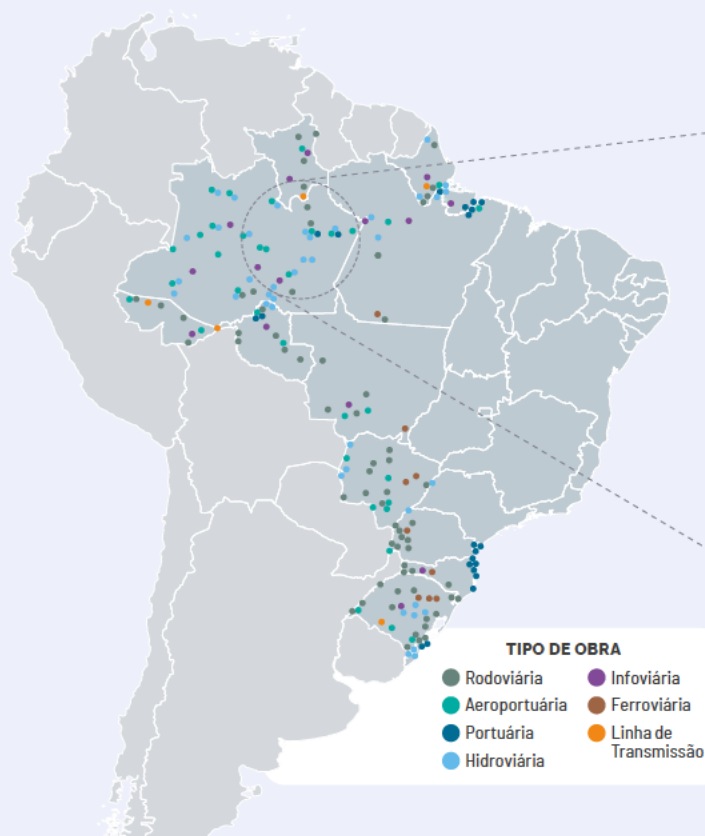
Itacoatiara-AM, fundada no final do século XVII, está localizada na margem esquerda do rio Amazonas. Possui mais de 100 mil habitantes, o terceiro maior PIB do estado e é um dos maiores pólos agropecuários do país. O aeroporto receberá R\$ 14 milhões em investimentos.

50

IP4 de Itacoatiara/AM - Recuperação

ROTAS 1, 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	AM

A cidade de Itacoatiara tem o segundo maior porto fluvial do Brasil, responsável pelo transporte de cargas oriundas do Amapá, do Mato Grosso, do Pará e do próprio Amazonas. Ainda que desde Itacoatiara-AM seja possível chegar a Manaus-AM pela rodovia AM-010 (270 km, 4h de viagem), a IP4 tem grande relevância para o trânsito de passageiros com as cidades vizinhas.



TIPO DE OBRA

- Rodoviária
- Aeroportuária
- Portuária
- Hidroviária
- Infoviária
- Ferroviária
- Linha de Transmissão



51

Investimentos no Porto de Itacoatiara: 1 Terminal de Uso Privado

ROTA 1, 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	AM

Desde 1997, Itacoatiara-AM conta com um importante porto graneleiro às margens do rio Amazonas. Em 2018, foi inaugurado outro porto, ampliando a inserção da cidade nas redes globais de circulação de cargas. O novo TUP Novo Remanso contará com terminal de graneis líquidos (TGL). O objetivo do projeto é satisfazer a demanda por transporte fluvial nos rios Amazonas, Solimões, Tapajós, Madeira, Purus, Juruá, Negro e Branco.

52

Aeroporto de Parintins-AM: Reforma da Infraestrutura e Ampliação de Terminal

ROTA 1	OBRA
EM EXECUÇÃO	AM

A cidade de Parintins surgiu em meados do século XVII com o nome de São Miguel dos Tupinambaranas. Localizada na margem direita do rio Amazonas, possui cerca de 96 mil habitantes. Todos os anos, recebe mais de 80 mil visitantes para o Festival Folclórico de Parintins, a festa do boi. Os turistas chegam por via fluvial e aérea. A cidade está a 370 km, em linha reta, da capital Manaus-AM. A concessão do aeroporto prevê a construção de um novo terminal de passageiros.

53

Investimentos no Aeroporto de Tabatinga-AM

ROTA 2	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	AM

Tabatinga possui mais de 67 mil habitantes e faz fronteira seca com a cidade colombiana Letícia. Do outro lado do rio Solimões, em uma ilha, está localizada a cidade de Santa Rosa de Yavarí, com 2,5 mil habitantes. Essa área trinacional só é acessível por via fluvial ou aérea. No total, foram investidos R\$ 49,6 milhões para melhorias no terminal de passageiros e em trabalhos de drenagem na pista, com a previsão de entrega para o primeiro semestre de 2024.

54

IP4 de São Paulo de Olivença/ AM - Construção





ROTA 2	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AM

As origens da cidade São Paulo de Olivença-AM remontam ao final do século XVII, embora tenha sido elevada a município somente duzentos anos depois. Está situada na margem direita do rio Solimões, a cerca de 1.000 km de Manaus-AM, no meio do caminho entre Tabatinga-AM e Santo Antônio do Içá-AM. Hoje, possui quase 33 mil habitantes que dependem especialmente do transporte hidroviário. A IP4 beneficia milhares de ribeirinhos e a cadeia produtiva local.



55





Aeroporto Santo Antônio do Içá/AM: Projeto de cerca operacional, pista, pouso e taxiway

 ROTA 2	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 AM

A cidade de Santo Antônio do Içá está localizada na margem esquerda do rio Solimões, na foz do rio Içá. As únicas formas de acesso à cidade são os rios e o aeroporto. Em linha reta, são 880 km até a capital Manaus-AM. Por via fluvial, a viagem leva mais de 14h. Santo Antônio do Içá está em um importante ponto da Rota 2, no caminho rumo ao interior da Colômbia, onde o rio Içá se chama Putumayo. O aeroporto terá investimentos na construção de cercas, pista e de taxiamento.

56





Aeroporto de Fonte Boa-AM: Reforma da Infraestrutura

 ROTA 2	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 AM

Situada na margem direita do rio Solimões, Fonte Boa surgiu como povoado no século XVIII. Possui mais de 16 mil habitantes. O aeroporto está situado a 678 km de Manaus e se encontra em fase de reforma e ampliação. O investimento é de R\$ 15,8 milhões e contempla a recuperação da pista de pouso e decolagem, além da construção de cerca operacional e implantação de sinalização horizontal.

57





IP4 de Fonte Boa/AM - Recuperação

 ROTA 2	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 AM

A cidade de Fonte Boa-AM está praticamente no meio do caminho entre Manaus-AM e Tabatinga-AM. Os 680 km de distância da capital são equivalentes a 21 horas de viagem em barco. No início do mês de dezembro, Fonte Nova-AM sedia a Festa do Pirarucu por ser uma das maiores produtoras do Brasil. A IP4 beneficia milhares de ribeirinhos e a cadeia produtiva do pescado.

58





Norte Conectado – Infovia 02 – Tefé/AM a Atalaia do Norte/AM

 ROTA 2	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 AM

Cerca de 1.139 km de cabos subfluviais no rio Solimões conectam Tefé-AM a Atalaia do Norte-AM, passando por outras 12 cidades ribeirinhas. A Infovia 02 chegará na fronteira brasileira com a Colômbia e o Peru, levando internet para escolas públicas, unidades de saúde e segurança e quartéis do exército. A previsão de conclusão é 2024. O custo total é de R\$ 269 milhões. Em abril de 2024, o Brasil assinou acordo com a Colômbia para estender esta infovia até Letícia-COL.

59





Investimentos no Aeroporto de Tefé-AM

 ROTA 2	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 AM

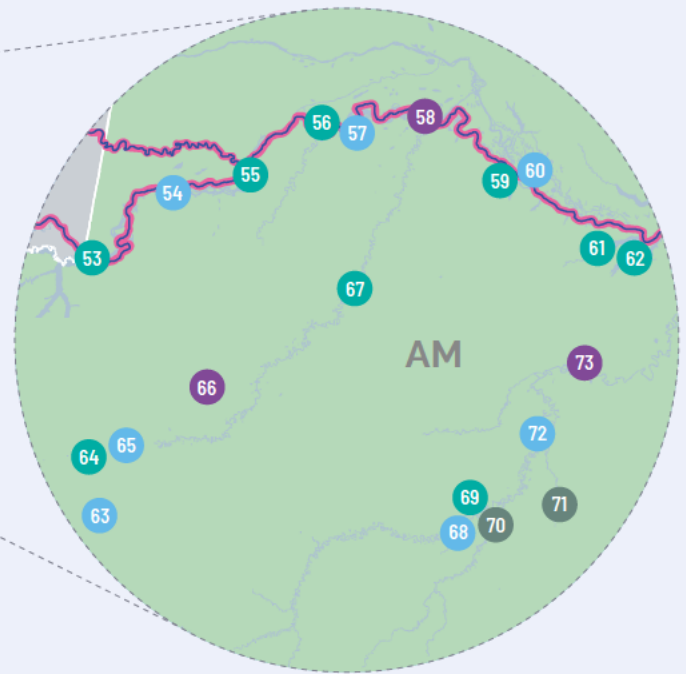
A cidade de Tefé, situada na beira do lago de mesmo nome, tem cerca de 60 mil habitantes. Está na margem direita do rio Solimões e sua origem data do final do século XVII. Só possui acesso por via fluvial (14 horas de lancha até Manaus-AM) ou aérea. As obras do aeroporto incluem melhorias no terminal, drenagem e sinalização nos pátios e na pista. Há previsão de conclusão da obra em 2024, com investimento de R\$ 75,9 milhões.

60

IP4 de Careiro da Várzea/AM e IP4 de Tefé/AM - Recuperação

 ROTA 2	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 AM

O terminal é de suma importância para região, visto que beneficia uma população de 31 mil habitantes e com um fluxo significativo de passageiros que contam, ainda, com o transporte hidroviário. A obra deve melhorar o escoamento de mercadorias e produtos para as comunidades locais, além de garantir mais segurança e conforto no atendimento à população.



61

Aeroporto de Coari-AM: Novo terminal de passageiros

ROTA 2	OBRA
EM EXECUÇÃO	AM

A cidade de Coari, situada na margem esquerda do rio Solimões, está entre Manaus-AM e Tefé-AM, na Província Petrolífera de Urucu, maior reserva provedora terrestre de petróleo e gás natural do Brasil. Possui mais de 70 mil habitantes, detém o segundo maior PIB do Amazonas e as principais formas de acesso são rios e o aeroporto. Rumo a Manaus, as embarcações demoram até 7h.

62

Aeroporto de Coari-AM: Reconstrução de pista, pátio e taxiway

ROTA 2	OBRA
EM EXECUÇÃO	AM

O aeroporto do município de Coari-AM está incluído no Projeto de Lei aprovado pela Câmara dos Deputados para a concessão da PPP e no Novo PAC. Estão previstos a construção de novo terminal, além da reconstrução da pista de pouso, pátio e taxiamento, totalizando R\$ 72,6 milhões. Em linha reta, são 360 km entre Coari-AM e a capital amazonense.

63

IP4 de Envira/AM - Construção





ROTA 3	OBRA	EM EXECUÇÃO	AM
--------	------	-------------	----

Envira possui mais de 20 mil habitantes e está situada na margem direita do rio Tarauacá. Surgida durante o ciclo da borracha, possui fortes raízes nordestinas e indígenas. As formas de acesso a Envira-AM são as vias fluvial e aérea. A distância até a capital Manaus-AM é 3.500 km, levando 15 dias de viagem no período de cheias e quase um mês durante a seca. A viagem até Feijó-AC, que pode ser feita unicamente de barco, leva dois dias. A IP4 beneficia milhares de ribeirinhos e a cadeia produtiva local.



64



Aeroporto Eirunepé/AM: Projeto de cerca operacional, pista, pouso e taxiway

 ROTA 3	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 AM

Eirunepé-AM é um importante pólo do sudoeste amazonense, próximo ao território do Acre. Localizada na margem esquerda do rio Juruá, perto da foz do rio Tarauacá, a cidade possui cerca de 33 mil habitantes. O aeroporto está contemplado no Projeto de Lei aprovado pela Câmara dos Deputados para a concessão da PPP, incluindo investimentos em construção de cercas, pista de pouso e de taxiamento.

65





IP4 de Eirunepé/AM - Recuperação

 ROTAS 2, 3	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 AM

O povoamento de Eirunepé iniciou com o ciclo da borracha, prevalecendo a mescla de indígenas com migrantes nordestinos. A principal atividade econômica é a agricultura, com foco na produção de cana de açúcar e de açúcar mascavo. Os principais meios de acesso à cidade são os barcos e os aviões. Por isso, a recuperação da IP4 é fundamental.

66





Norte Conectado – Infovia 08 – Fonte Boa/AM a Cruzeiro do Sul/AC

 ROTA 2	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 AC, AM

Mais de 2.718 km de cabos subfluviais serão instalados no rio Juruá, conectando Fonte Boa-AM a Cruzeiro do Sul-AC, passando por outras cidades amazonenses como Envira-AM e Eirunepé-AM. Os investimentos previstos somam R\$ 358 milhões.

67





Aeroporto Carauari/AM: Projeto de cerca operacional, pista, pouso e taxiway

 ROTA 2	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 AM

Carauari, localizada na margem esquerda do rio Juruá, está a 780 km de Manaus-AM, em linha reta, e a 1670 km por via fluvial. Possui mais de 28 mil habitantes e pode ser considerado um município de acesso bastante remoto. Portanto, comprova-se a importância do aeroporto para a promoção de voos regionais. A iniciativa está incluída no Projeto de Lei aprovado pela Câmara dos Deputados para a concessão da PPP e no Novo PAC. A obra contempla construção de cercas, pista de pouso e de taxiamento.

68




IP4 de Lábrea/AM - Construção

 ROTA 3	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 AM

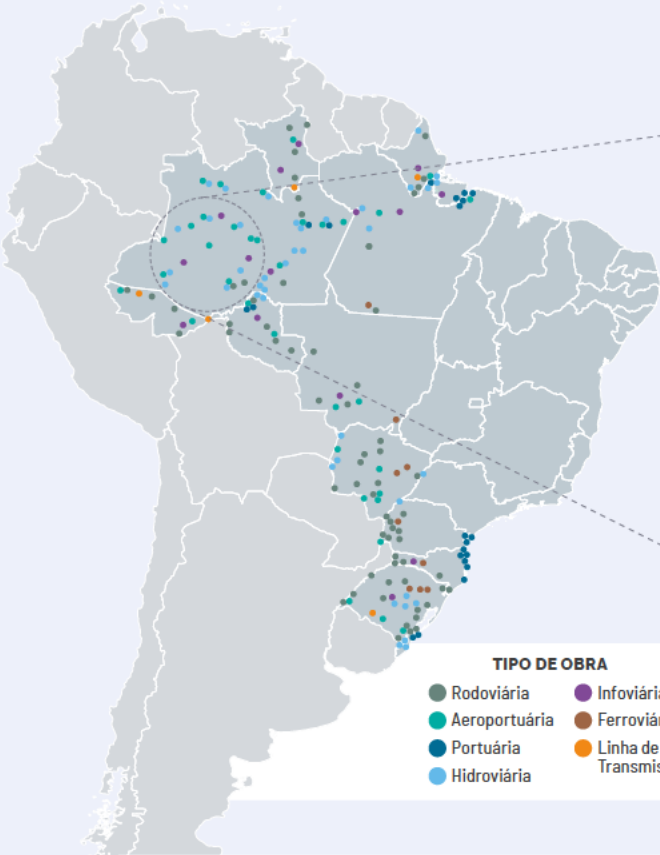
A cidade de Lábrea-AM ocupa localização estratégica, entre os rios Purus e Madeira. Está situada no entroncamento de três estados: Acre, Amazonas e Rondônia. A IP4 potencializará a economia local e as conexões da população com as cidades vizinhas, dadas as limitações dos acessos rodoviários.

69

Aeroporto Lábrea/AM: Projeto de Ampliação do Aeroporto

 ROTA 3	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 AM

Lábrea é uma cidade de 47 mil habitantes, às margens do rio Purus, surgida no período áureo da borracha. Em linha reta, está a 700 km de Manaus-AM e 200 km de Porto Velho-RO. O aeroporto está incluído no Projeto de Lei aprovado pela Câmara dos Deputados para a concessão da PPP. Recentemente, o governo do estado realizou obras de revitalização da pista e na sinalização, totalizando R\$ 4,6 milhões. A previsão é de novas reformas para a ampliação da estrutura.



70

Adequação da travessia urbana de Lábrea - BR-230/AM

ROTA 3

ESTUDO • PROJETO • PLANO

EM EXECUÇÃO

AM

Apesar de Lábrea-AM possuir um dos maiores Produto Interno Bruto (PIB) do estado, conta com apenas uma alternativa rodoviária: a BR-230 ou rodovia Transamazônica. Está a 215 km de Humaitá, cidade às margens da Hidrovia do Madeira. Assim, Lábrea pode ser considerada o final da Transamazônica, que inicia no oceano Atlântico, na cidade de Cabedelo-PB, e percorre mais de 4200 km.

71

Construção da ponte sobre rio Mucum - BR-230/AM

ROTA 3

ESTUDO • PROJETO • PLANO

EM EXECUÇÃO

AM

Ao longo dos 215 km entre Humaitá-AM e Lábrea-AM, a rodovia Transamazônica é de terra. Além disso, é necessário cruzar em balsa o rio Mucum. A obra da ponte é uma demanda antiga da população e beneficiará moradores locais, visitantes e comerciantes. Substituir a balsa pela ponte representará uma conquista significativa em termos de agilidade, comodidade, segurança e desenvolvimento local.

72

IP4 de Canutama/AM - Recuperação

ROTA 3

OBRA

EM EXECUÇÃO

AM

A cidade de Canutama, localizada na margem esquerda do rio Purus, se consolidou durante o ciclo da borracha. Hoje possui cerca de 16 mil habitantes, que vivem da agricultura e da pesca de subsistência. Os meios de transporte mais comuns na região são os barcos. O percurso entre Canutama e a capital Manaus-AM, via rios Purus e Solimões, leva aproximadamente 30 horas. A ordem de serviço para o início das obras foi assinada em março de 2024.

73

Norte Conectado – Infovia 06 – Manacapuru/AM a Rio Branco/AC

ROTA 3

OBRA

EM AÇÃO PREPARATÓRIA

AC, AM

Ao longo de 2.483 km, nos rios Purus e Acre, a infovia conectará Manacapuru-AM a Rio Branco-AC, incluindo Lábrea-AM e outras cinco cidades. O projeto está em fase de análise e a previsão é que sejam investidos R\$ 297 milhões.

**74 IP4 de Humaitá/AM - Recuperação**

	ROTA 3		OBRA
	EM LICITAÇÃO • LEILÃO		AM

Humaitá-AM é uma cidade de 57 mil habitantes situada na margem esquerda do rio Madeira. Possui uma localização estratégica, no entroncamento da BR-230 (Rodovia Transamazônica), com a BR-319 (Manaus-Porto Velho) e com a Hidrovia do Madeira. A cidade, cuja formação iniciou no século XVII, foi impulsionada pelo ciclo da borracha. As balsas graneleiras oriundas do Acre passam por Humaitá, de Rondônia ou do Centro-Oeste rumo a Itacoatiara-AM e Belém-PA. O trajeto de barco leva três dias até a capital Manaus-AM e um dia até Porto Velho-RO. A IP4 beneficia milhares de ribeirinhos e a cadeia produtiva local.

76 Rio Madeira AM/RO: Sinalização

	ROTA 3		OBRA
	EM EXECUÇÃO		AM, RO

A Hidrovia do Madeira, com mais de 1000 km, é uma via fundamental para o Brasil. Ao longo do seu percurso, entre Porto Velho-RO e Itacoatiara-AM, tem impacto direto sobre mais de 750 mil pessoas. A Hidrovia do Madeira cumpre um papel crucial no escoamento de soja, milho e açúcar oriundos das regiões Norte e Centro-Oeste, principalmente do Mato Grosso.

78 Construção de pontes semi-permanentes para substituição de pontes de madeira

	ROTA 3		OBRA
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		AM, PA

A rodovia BR-230, conhecida como Transamazônica, foi pensada para integrar o Brasil e articular regiões. O trecho entre Humaitá-AM e a divisa do Amazonas com o Pará possui diversos cursos d'água que cruzam a estrada, como o Igarapé Traíra, o Córrego Nove de Janeiro e os rios Aripuanã, Juma, Maicizinho e Marmelo. A substituição de pontes de madeira por outras de concreto contribuirá para a melhoria da economia local, da segurança dos viajantes e das condições de vida da população.

75 Rio Madeira AM/RO: Dragagem e Travessia no Trecho de Humaitá-AM

	ROTA 3		OBRA
	EM EXECUÇÃO		RO, AM

A segurança e a eficiência da navegabilidade da Hidrovia do Madeira são cruciais para a qualidade de vida de milhões de pessoas, assim como para o funcionamento da economia da região e do país. Por essa via, o Brasil exporta grãos do Centro-Oeste e do Norte e importa fertilizantes para as mesmas regiões. A travessia de barco de Humaitá-AM é fundamental para conectar importantes canais rodoviários, como a BR-319 e a BR-230.

77 Norte Conectado – Infovia 05 – Autazes-AM a Porto Velho-RO

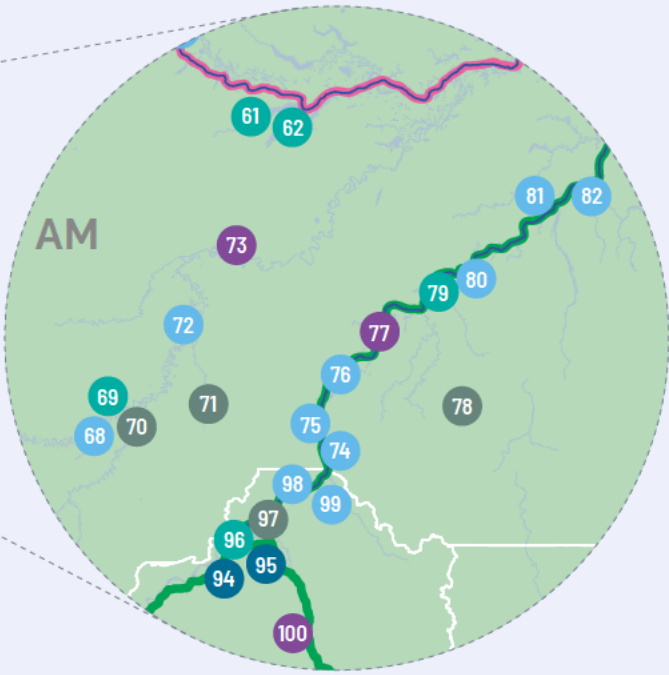
	ROTA 3		OBRA
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		AM, RO

Cerca de 1.377 km de cabos subfluviais serão instalados ao longo da Hidrovia do Madeira, possibilitando a conexão digital entre Autazes-AM e Porto Velho-RO, passando pelos municípios de Borba-AM, Manicoré-AM e Humaitá, entre outros. O projeto está em fase de análise e os investimentos serão de R\$ 194 milhões.

79 Aeroporto Manicoré/AM: Projeto de Terminal de Passageiros, pista, pouso e taxiway

	ROTA 3		ESTUDO • PROJETO • PLANO
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		AM

As origens de Manicoré-AM remontam ao ano século XVII, ainda que tenha sido oficialmente criada como cidade somente um século depois. Em linha reta, está a aproximadamente 330 km de Manaus-AM e 430 km de Porto Velho-RO. As obras no aeroporto de Manicoré-AM incluem um novo terminal de passageiros.



80 IP4 de Manicoré/AM - Recuperação

ROTA 3	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AM

Localizada na Hidrovia do Madeira, na margem direita do rio, Manicoré-AM está praticamente no meio do caminho entre Manaus-AM e Porto Velho-RO. No período da borracha, era ponto de passagem de migrantes que subiam o rio Madeira rumo ao Acre. A cidade recebeu intensa migração de nortezinhos que escapavam da histórica seca do final do século XIX. Hoje, a cidade é caminho obrigatório das embarcações que transportam grãos do Centro-Oeste para o Norte antes de exportá-los. A IP4 beneficia milhares de ribeirinhos e a cadeia produtiva local.

81 Estudos para Concessões Hidroviárias: Rio Madeira

ROTA 3	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AM, RO

A hidrovia está contemplada no leilão de concessão que será realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Estima-se que no primeiro trimestre de 2025 será publicado o edital, com a homologação da concessão no segundo trimestre do mesmo ano. Nas últimas décadas, a hidrovia do Madeira foi transformada em uma das vias mais importantes para o escoamento de grãos produzidos no Centro-Oeste. Em junho de 2024, a Antaq aprovou a modelagem da concessão e determinou o encaminhamento dos autos do projeto ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

82 IP4 de Borba/AM - Recuperação

ROTA 3	OBRA	EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AM
--------	------	----------------------	----

Borba foi fundada no início do século XVIII. Situada na margem direita do rio Madeira, está a 150 km ao sul de Manaus-AM. O percurso até a capital leva em torno de 12h, por via fluvial, e até Humaitá-AM, ao sul, são 3 dias. A população estimada de Borba é de 45 mil habitantes, dedicada especialmente à produção de frutas. A cidade possui vocação para o turismo religioso. A IP4 recuperada conta com um terminal de 261 metros quadrados para embarque e desembarque de cargas e passageiros.



83

Investimentos no Aeroporto de Cruzeiro do Sul-AC

ROTA 3	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	AC

Cruzeiro do Sul-AC possui mais de 91 mil habitantes e está localizada na BR-364, a 640 km da capital Rio Branco-AC. A cidade é banhada pelo Rio Juruá, que nasce em território peruano e deságua no rio Solimões, depois de percorrer 3 mil km. O aeroporto do município é o mais ocidental do Brasil, quase na fronteira do país com o Peru. Pode se tornar ponto de conexão para voos com Pucallpa-PER e Iquitos-PER.

84

Construção da Ponte sobre o Rio Juruá com Acesso a Rodrigues Alves - BR-364/AC

ROTA 3	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AC

A cidade de Rodrigues Alves-AC é uma das mais ocidentais do Brasil, no Parque Nacional Serra do Divisor. Situada na margem esquerda do rio Juruá, possui quase 20 mil habitantes e está a 630 km da capital Rio Branco-AC. Atualmente, a travessia até a BR-364, que passa do outro lado do rio, se dá por meio de balsas. A ponte, reivindicação antiga, finalmente permitirá conectar Rodrigues Alves-AC com Cruzeiro do Sul-AC, apenas 15 km ao norte, pela rodovia AC-405, e com o oeste do estado.

85

LT 230 kV Feijó (AC) – Cruzeiro do Sul (AC) - 277 km

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	AC

O sistema interligado do Brasil chega somente até Feijó-AC, 280 km a leste de Cruzeiro do Sul-AC. A finalidade da nova linha de transmissão de 230 kv é estimular o desenvolvimento dos municípios do interior acreano e promover a desativação de termelétricas, além de beneficiar mais de 200 mil pessoas. A expansão faz parte de um projeto que inclui linhas e subestações de energia entre Rio Branco-AC, Sena Madureira-AC e Manoel Urbano-AC.

86

Construção do Prolongamento da Ponte sobre o Rio Tarauacá - BR-364/AC

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	AC

Tarauacá-AC, situada às margens da BR-364, está a 400 km de Rio Branco-AC e a 230 km de Cruzeiro do Sul-AC. Possui mais de 43 mil habitantes, frequentemente afetados por enchentes do rio Tarauacá. A rodovia federal conecta a região do Vale do Juruá com o restante do estado. As obras de ampliação da ponte são fundamentais para garantir maior agilidade e segurança na região.

87

Restauração da BR 364/AC

ROTA 3	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	AC

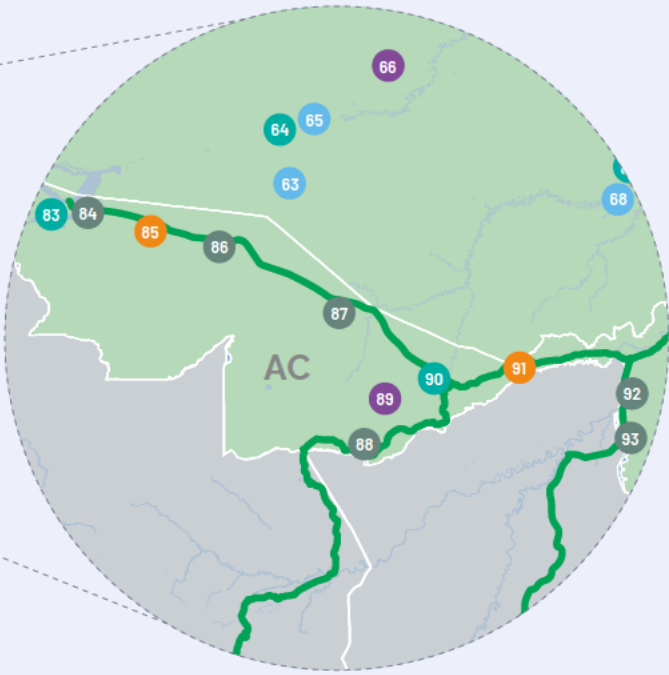
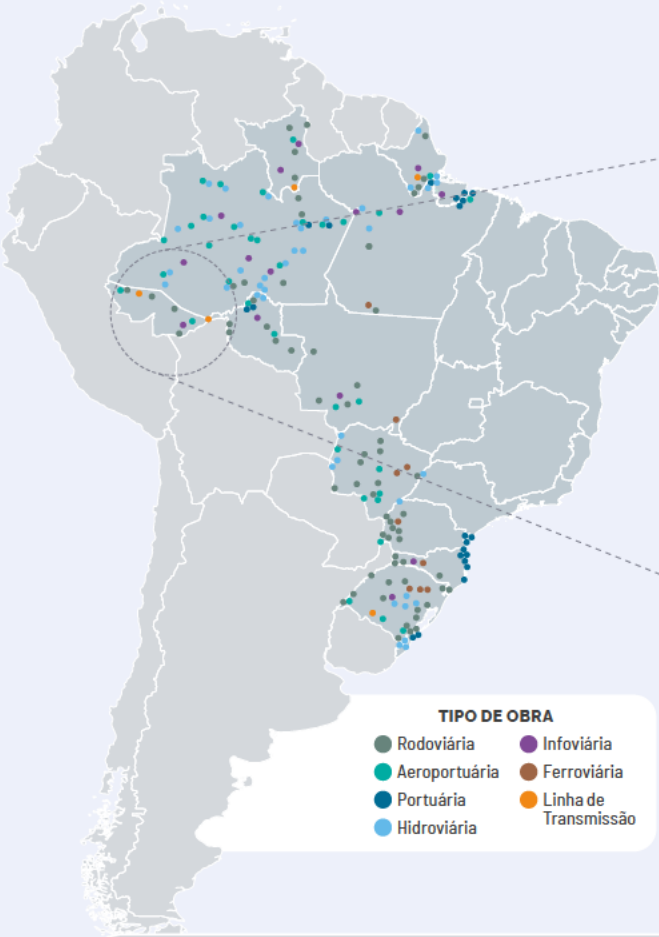
A rodovia BR-364 tem importância crucial para o Acre, uma vez que é uma das rotas fundamentais para o escoamento de produtos e desenvolvimento econômico. A estrada é o único meio de acesso terrestre que conecta as quatro regiões do Acre (Vale do Acre, Purus, Tarauacá-Envira e Juruá) à capital Rio Branco-AC e aos demais estados do país.

88

Construção do Contorno de Brasileira - BR-317/AC

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	AC

Banhada pelos rios Acre e Xapuri, Brasileira-AC está localizada a 237 km de Rio Branco-AC, na fronteira com a cidade boliviana de Cobija. No início do século XX, viveu o auge da exploração da borracha. Atualmente, possui cerca de 26 mil habitantes. A finalidade da obra de 10,3 km é aumentar a agilidade do trânsito de veículos de carga que usam a BR-317, evitando o atual percurso pela região central de Brasileira-AC. A previsão de investimentos é de R\$ 60 milhões.



89

Construção de Infovia estadual do Acre

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	AC

O empreendimento garantirá conectividade desde Rio Branco-AC até Cruzeiro do Sul-AC e Xapuri-AC. No total, serão 960 km de cabos subfluviais. O projeto será executado por parceria entre órgãos públicos e entidades privadas. Estima-se um custo total de R\$ 18 milhões. Atualmente, encontra-se em fase de chamada para a seleção de parceiros.

90

Investimentos no Aeroporto de Rio Branco-AC

ROTA 3	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	AC

A cidade de Rio Branco-AC, a capital mais ocidental do Brasil, possui cerca de 410 mil habitantes e está localizada a 510 km de Porto Velho-RO. Atualmente, conta com poucas ofertas de voos. Desde 2024, o aeroporto do município vem passando por melhorias na pista e áreas de embarque, além da reforma do terminal de passageiros, com término previsto no segundo semestre.

91

LT 230 kV Abunã (RO) – Rio Branco I (AC) - 305 km

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	RO, AC

O distrito do Abunã, pertencente a Porto Velho-RO, está situado a 220 km do centro da capital rondoniense e a 290 km de Rio Branco-AC. Conhecido pela recente inauguração da Ponte do Abunã sobre o rio Madeira, na BR-364, o local carece de infraestrutura. A linha de transmissão de 230 kv ligará as subestações de energia do distrito de Abunã e da capital acreana.

92

Construção de pontes na BR-425/RO (rio Araras e rio Ribeirão)





ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	RO

As duas pontes de madeira na BR-425, sobre os rios Araras e Ribeirão, foram construídas há mais de 100 anos, ainda no período das obras da Ferrovia Madeira-Mamoré. A estrutura pela qual os veículos transitam ainda é a original. A construção de pontes de concreto é fundamental para suportar o fluxo crescente de veículos entre Guajará-Mirim-RO, Nova Mamoré-RO e Porto-Velho-RO. Este projeto está estreitamente vinculado ao da Ponte Internacional de Guajará-Mirim.



93





Construção da ponte internacional de Guajará-mirim - BR-425/RO - BR-425/RO

 ROTA 3	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 RO

A Ponte Binacional será construída entre as cidades de Guajará-Mirim-RO e Guayaramerín, na Bolívia. A estrutura, de 1,22 km, vai atravessar o rio Mamoré e deve começar a ser construída em 2025. Está prevista, ainda, a instalação de uma aduana. Além da importância estratégica para o Brasil, que passará a contar com mais um corredor logístico para o oceano Pacífico, a ponte também tem potencial de intensificar as trocas comerciais de Rondônia com os departamentos bolivianos de Beni e Pando.

94





Porto de Porto Velho: Modernização do Porto

 ROTA 3	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 RO

O porto do município de Porto Velho-RO foi inaugurado em meados dos anos 1970 e é administrado pela Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH). Enquanto o acesso fluvial ocorre pela Hidrovia do Madeira, o acesso terrestre é possível pela BR-319 e pela BR-364. Esta é uma das principais vias de escoamento da produção de soja e milho de Rondônia, atendendo de forma crescente outros estados, sobretudo do Centro-Oeste.

95





Porto de Porto Velho: Recuperação de Cais

 ROTA 3	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 RO

Há anos, o porto do município Porto Velho-RO tem assumido protagonismo nas exportações de Rondônia. Em 2023, o estado vendeu ao mundo cerca de US\$ 2,5 bilhões, sendo 45% soja e 7% milho. Foram escoadas pela Hidrovia do Madeira quase a totalidade das exportações desses dois tipos de produtos, com registro de saída do Brasil nas Unidades da Receita Federal (URF) de Manaus-AM, Santarém-PA e Belém-PA. A recuperação do cais flutuante garantirá maior segurança e mobilidade para o crescente volume de cargas do porto.

96





Investimentos no Aeroporto de Porto Velho-RO

 ROTA 3	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 RO

A cidade de Porto Velho, situada na margem direita do rio Madeira, tem 540 mil habitantes. Seu território é maior que Alagoas, Sergipe e a Bélgica. É a capital mais extensa do Brasil e o município fronteiriço mais populoso, além de ser a única capital que faz fronteira com outro país, a Bolívia. Possui importante localização na BR-364, às margens da Hidrovia do Madeira. A concessionária que venceu o leilão para administrar o aeroporto prevê que em 2024 será entregue a nova área de embarque, os elevadores e escadas rolantes e as melhorias na pista.

97





Adequação da Travessia Urbana de Porto Velho na BR 319/RO (Trevo do Roque)

 ROTA 3	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 RO

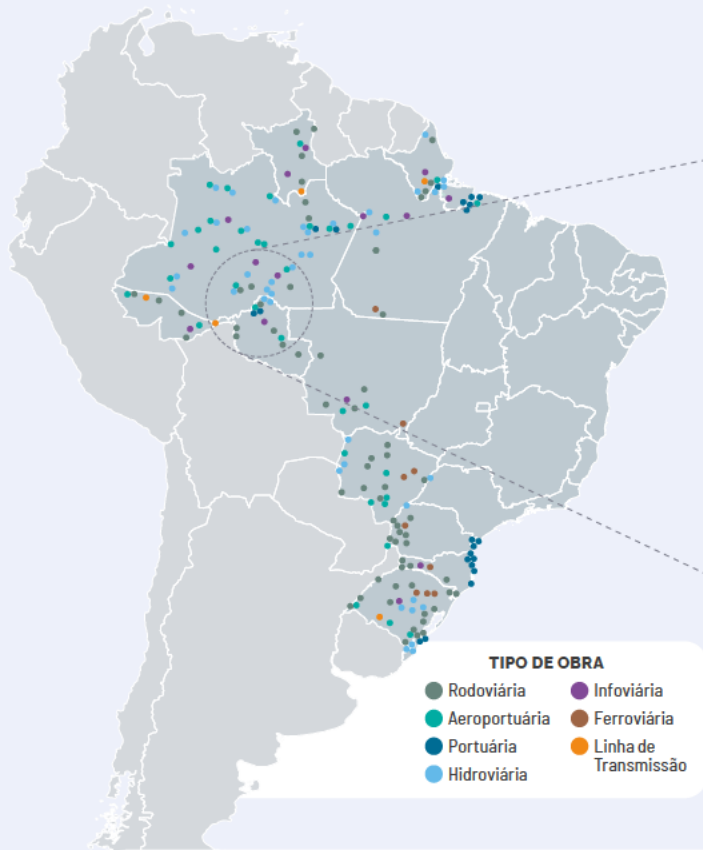
Na cidade de Porto Velho-RO, capital de Rondônia, trafegam milhares de carros diariamente, com veículos dividindo espaço entre o tráfego urbano e o tráfego de cargas. O projeto de adequação de travessia urbana da cidade busca trazer mais fluidez, ao eliminar semáforos e rotatórias, para um trecho que é essencial para a economia do estado e da região Norte como um todo.

98

Plano de Monitoramento Hidroviário do Rio Madeira

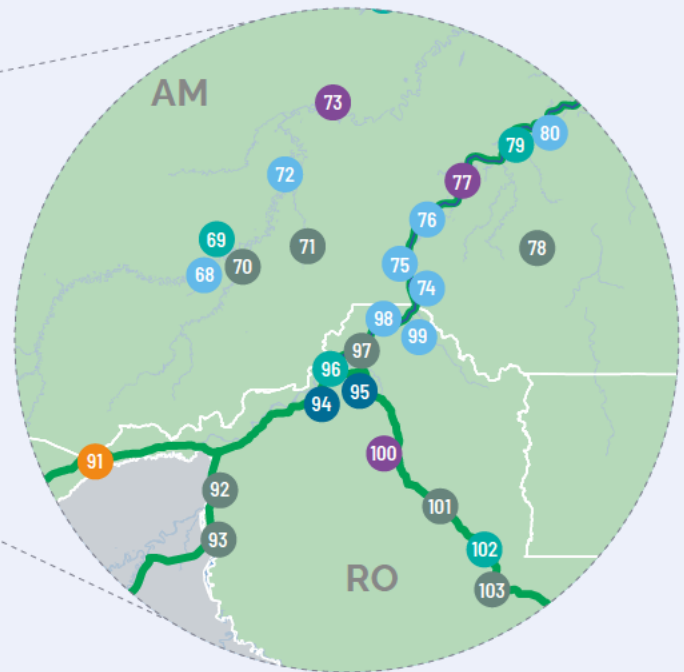
 ROTA 3	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM EXECUÇÃO	 RO, AM

O Plano de Monitoramento Hidroviário (PMH) tem como objetivo monitorar o estado da via navegável ao longo do ciclo hidrológico. O acompanhamento permite uma maior previsibilidade de navegação, além de facilitar o planejamento de dragagem da hidrovia. O PMH dos Lotes 1, 2 e 3 do Rio Madeira foi iniciado em 2021, com duração estimada de 5 anos, e término previsto para 2026, tendo um investimento total de cerca de R\$ 41 milhões.



TIPO DE OBRA

- Rodoviária
- Aeroportuária
- Portuária
- Hidroviária
- Infoviária
- Ferroviária
- Linha de Transmissão



99

"Crema" das IP4 do Amazonas, Rondônia e Roraima

ROTA 1, 2, 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	RR, RO, AM

Projeto que concentra Contratos de Recuperação e Manutenção (Crema) de 49 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) nos seguintes estados: Amazonas, Rondônia e Roraima. Os recursos buscam garantir embarques e desembarques, com segurança, de passageiros e cargas; facilitar o armazenamento, o abastecimento e o transporte de bens; e reduzir custos logísticos de transporte fluvial.

100

Construção de Infovia estadual de Rondônia

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	RO

A rede de cabos de fibra óptica de Rondônia terá 1.100 km, ligando Porto Velho-RO a Colorado do Oeste-RO, passando por outras oito cidades do estado, incluindo Vilhena-RO, distribuídas, especialmente, ao longo da BR-364. O projeto será executado por parcerias de órgãos públicos e entidades privadas. A conexão garantirá benefícios para setores como saúde, educação e segurança pública.

101

Adequação da Travessia Urbana de Jarú e Duplicação da Ponte sobre o Rio Jarú na BR-364/RO

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	RO

A cidade de Jarú-RO, situada às margens do rio de mesmo nome, é atravessada pela BR-364/RO. Com 51 mil habitantes, está a 290 km de Porto Velho-RO e a 420 km de Vilhena-RO. Um importante corredor logístico passa pela cidade que escoar volumes crescentes de produção agrícola do Centro-Oeste, especialmente soja e milho, pela Hidrovia do Madeira. As obras terão alto impacto na melhoria das condições de tráfego pela rodovia federal e adjacências.

102

Aeroporto de Ji-Paraná-RO: Terminal e Estacionamento

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	RO

Ji-Paraná-RO está situada na BR-364, 340 km ao norte de Vilhena-RO e 370 km ao sul de Porto Velho-RO. Nos últimos 15 anos, a cidade ampliou muito as exportações de carne bovina. Detém a segunda maior população de Rondônia, com 130 mil habitantes. O aeroporto é o segundo mais movimentado do estado e as obras contempladas no Novo PAC incluem um novo terminal de passageiros.



103

Adequação da Travessia Urbana de Ji-Paraná na BR-364/RO

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	RO

Ji-Paraná, cortada pela BR-364, detém a segunda posição em relação ao PIB e à população de Rondônia. Com 130 mil habitantes, está situada a 360 km de Costa Marques-RO e do rio Guaporé e a 370 km de Porto Velho-RO e da Hidrovia do Madeira. A adequação da travessia urbana da cidade se configura como projeto que contribui para o desenvolvimento da região e da produção local, focada especialmente na indústria de laticínios e de granitos.

104

BR-364/RO (Vilhena/RO - Porto Velho/RO)

ROTA 3	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	RO

Conhecida como Rota do Agro Norte, o trecho da BR-364 se inicia em Vilhena-RO e termina em Porto Velho-RO. Os investimentos visam melhorar o trânsito na região, além de dinamizar o trajeto entre o Centro-Oeste e a Hidrovia do Madeira, por meio de duplicação e de terceira faixa em diversos pontos. O projeto inclui construção de acesso ao Porto Novo da capital em diversos trechos. O plano de outorga foi enviado pelo Ministério dos Transportes ao Tribunal de Contas da União (TCU) em fevereiro de 2024 e a previsão é realizar o leilão até o final do ano.

105

Construção da BR-174/MT

ROTA 3	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM EXECUÇÃO	MT

A ampliação da BR-174 no Mato Grosso representa um investimento necessário na infraestrutura viária. A rodovia integra uma importante área produtiva do noroeste do Mato Grosso com o sul de Rondônia, contribuindo para conectar as cidades de Colniza-MT e Vilhena-RO.

106

Aeroporto de Cáceres-MT: Reforma de Terminal e Instalação de Equipamentos de Navegação

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	MT

Cáceres-MT, fundada no final do século XVIII, tem cerca de 95 mil habitantes. Possui acesso à capital Cuiabá-MT (220 km) pela BR-070 e à boliviana San Matías (100 km). A cidade também é cortada pela BR-174, que segue para Pontes e Lacerda-MT (230 km) e Vilhena-RO (540 km). Cáceres-MT conta também com a opção hidroviária, pelo rio Paraguai até Corumbá-MS (640 km). O aeroporto é um importante canal de acesso ao Pantanal.

107

BR-070/174/364/MT (Cuiabá/MT - Vilhena/RO - Sapezal/MT)

ROTA 3	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	MT

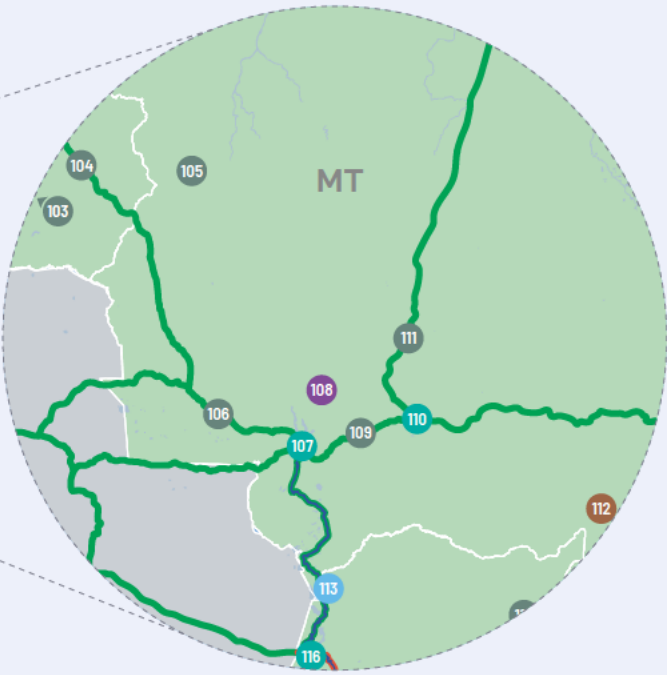
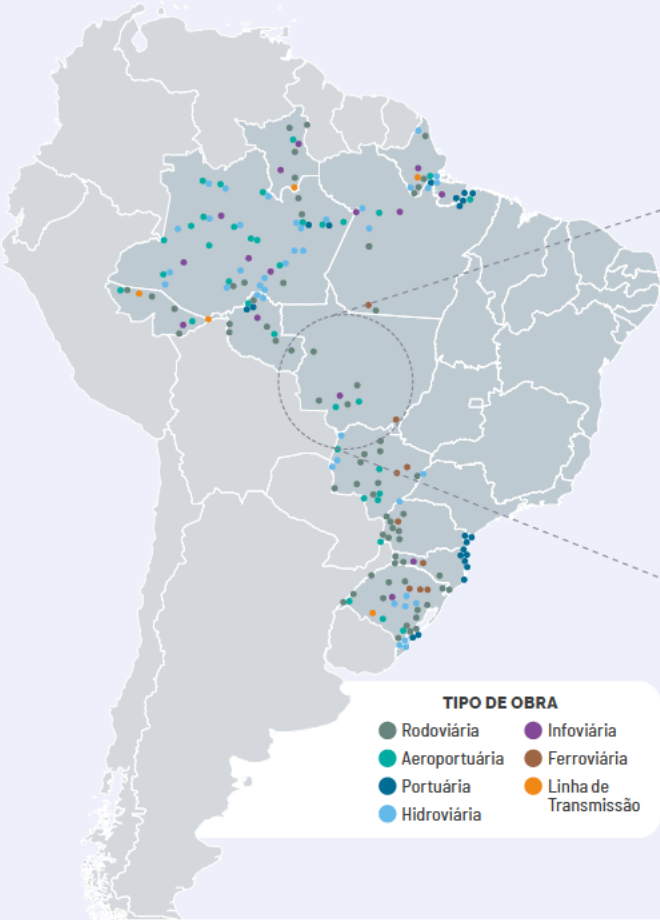
O trecho BR-070/174/364/MT - Cuiabá/MT - Vilhena/RO e Entr. BR 174 - Sapezal/MT facilita o acesso a áreas de produção em Mato Grosso e Rondônia, contribuindo para a sua dinamização e desenvolvimento. A obra promove a melhoria da infraestrutura em uma região altamente produtiva e exportadora. Somente as cidades de Campo Novo dos Parecis-MT, Sapezal-MT e Vilhena-RO exportaram US\$ 3 bilhões em 2023, sobretudo de soja, milho, algodão e carnes.

108

Construção de Infovia estadual do Mato Grosso

ROTA 3	OBRA
EM EXECUÇÃO	MT

Conecta 5000 km de cabos de fibra óptica pelos municípios mato-grossenses de Juína, Parecis, Brasnorte, Sinop, Sorriso, Lucas do Rio Verde, Nova Mutum, Nobres, Pontes e Lacerda, Jauru, Barra de Bugres, Cuiabá, Campo Verde, Jaciara, Rondonópolis, Alto Garças, Barra do Garças e Cáceres. A rede chega até a fronteira com a Bolívia.



109 Adequação da BR-070/MT

ROTA 3	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM EXECUÇÃO	MT

A BR-070 é um importante corredor de integração nacional, conectando Brasília-DF com Cáceres-MT, ao longo de 1300 km. É fundamental para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, a principal região do agronegócio do país. A adequação é no trecho que a rodovia contorna Cuiabá-MT e Várzea Grande-MT, buscando facilitar o fluxo de cargas, acelerar a circulação de veículos e contribuir para aumentar a competitividade dos produtos.

111 BR-163/MT (Div. MT/MS - Sinop/MT)

ROTA 3	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	MT

A BR-163 é fundamental para a articulação de uma das regiões agrícolas mais produtivas e exportadoras do Brasil. São 800 km entre Ouro Branco do Sul-MT e Sinop-MT, passando por Lucas do Rio Verde-MT e Sorriso-MT. Em seguida, a carga segue para o norte.

110 Investimentos no Aeroporto de Cuiabá-MT

ROTA 3	CONCESSÃO • PPP
CONCLUÍDO	MT

Cuiabá-MT foi fundada no início do século XVIII, na margem esquerda do rio de mesmo nome, durante o ciclo do ouro. A capital do estado que detém a maior produção agrícola do Brasil possui cerca de 619 mil habitantes e é cortada pela BR-364. Destacam-se como atrativos turísticos a Igreja de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito, construída em 1730, e a Chapada dos Guimarães. No Aeroporto Marechal Rondon, a concessionária realizou obras de ampliação e modernização do terminal em 2024.

112 Extensão da Malha Norte

ROTA 3	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	MT

Inaugurada em 1998, a Ferronorte tinha 500 km de comprimento, entre Santa Fé do Sul-SP, nas margens do rio Paraná, e Alto Araguaia-MT. Em 2012, houve uma ampliação de 260 km, levando os trilhos até Rondonópolis-MT. O objetivo do atual projeto é adicionar 600 km na atual ferrovia, para conectá-la com o epicentro do agronegócio de Mato Grosso. O novo trecho incorpora os municípios de Lucas do Rio Verde e Nova Mutum, além da capital Cuiabá-MT.



113

Rio Paraguai/MS: Dragagem Tramo Norte

ROTAS 3, 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	MS

O denominado “Tramo Norte” entre os municípios de Cáceres-MT e Corumbá-MS tem 700 km de extensão, atualmente utilizado por embarcações pequenas, de turismo e pesca. O trecho sinuoso e estreito dificulta a navegação de embarcações maiores, com grãos, minérios e fertilizantes. A via poderia ser usada para ter acesso aos portos marítimos de Argentina e Uruguai. O projeto contempla a remoção de sedimentos do fundo do rio para viabilizar o trânsito de barcas maiores.

114

Plano de Monitoramento Hidroviário do Rio Paraguai

ROTA 4	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM EXECUÇÃO	MS

O Plano de Monitoramento Hidroviário (PMH) do Rio Paraguai totaliza 1.248 km de vias navegáveis, com trechos em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O plano de acompanhamento, que é feito durante um período de 5 anos, iniciou em 2022 e tem término previsto para 2027. Esse levantamento de informações feito no PMH não só permite o fornecimento de dados aos usuários, mas também auxilia na manutenção da hidrovía.

115

Estudos para Concessões Hidroviárias: Rio Paraguai

ROTAS 3, 4	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	MT, MS

O projeto de desassoreamento tem como objetivo facilitar a navegação e impulsionar a economia na região do Pantanal. O projeto tem valor estimado de R\$ 95 milhões. O empreendimento está em fase de licença ambiental com o IBAMA. A dragagem será executada pelo DNIT. Estima-se que em março de 2025 seja aberto o edital para a concessão da hidrovía, bem como a homologação está prevista para junho do mesmo ano.

116

Investimentos no Aeroporto de Corumbá-MS

ROTAS 3, 4	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	MS

Fundada no século XVIII, Corumbá-MS é a maior cidade de Mato Grosso do Sul em termos territoriais e faz fronteira com Bolívia e Paraguai. Situada a 430 km da capital Campo Grande-MS, possui aproximadamente 112 mil habitantes. Conta com uma complexa infraestrutura multimodal de transportes: a BR-262, a ferrovia Malha Oeste, a Hidrovía do Paraguai e o aeroporto. Em novembro de 2023, a concessionária que assumiu a administração do aeroporto anunciou a ampliação do terminal, melhorias na sala de embarque, áreas de escape e no pátio.

117

Construção da BR-419/MS (Rio Verde do Mato Grosso – Aquidauana) (2 lotes)

ROTA 4	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	MS

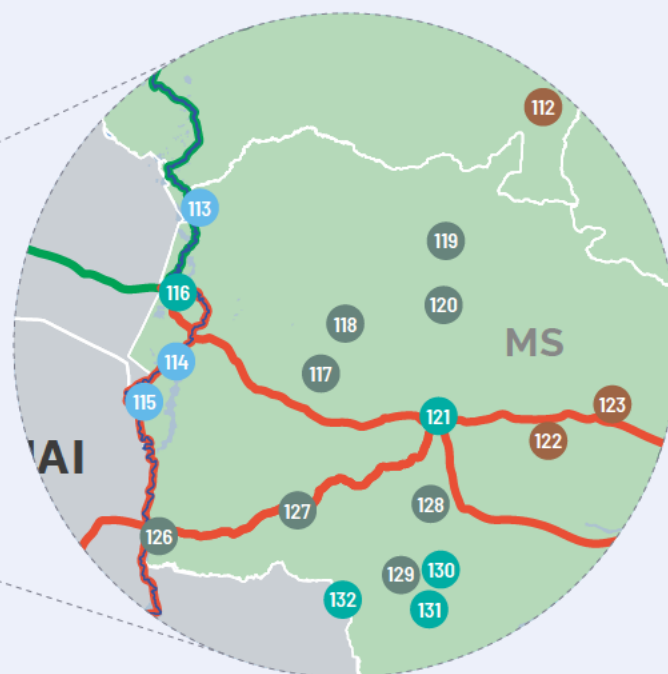
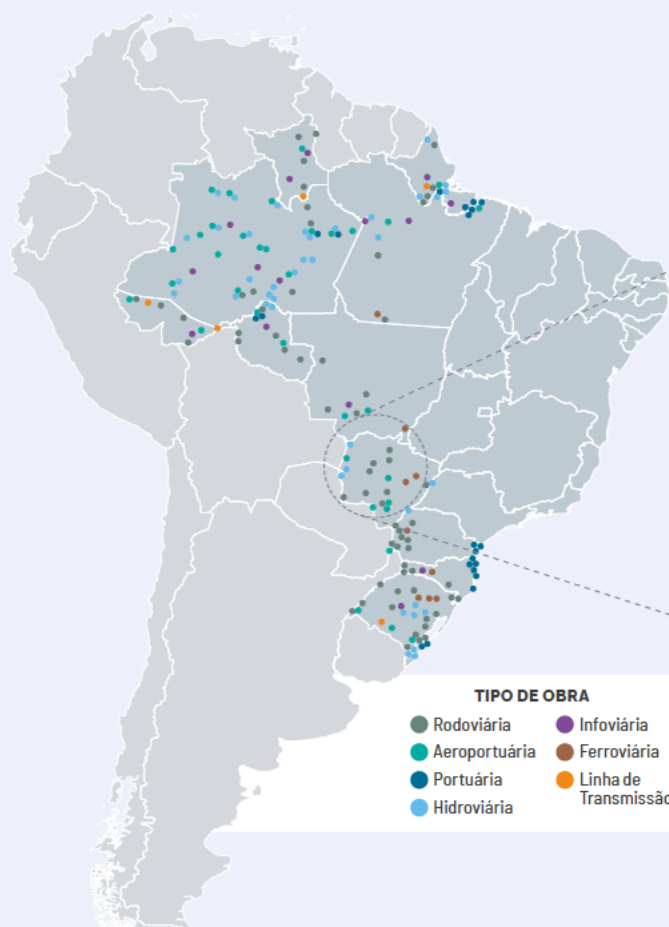
A construção do trecho da BR-419/MS, entre Rio Verde do Mato Grosso-MS e Aquidauana-MS, vai ligar a BR-163/MS, saída norte do estado, com a BR-262/MS, que segue rumo ao oeste até Corumbá-MS, na fronteira com a Bolívia.

118

Construção da BR-419/MS (Rio Verde do Mato Grosso – Aquidauana) (lote 4)

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	MS

O projeto inclui terraplanagem, obras de arte correntes e pavimentação de trecho da BR-419/MS, entre o km 189,30 e 244.



119 BR-163/MS - Lote Norte

ROTA 4 CONCESSÃO • PPP

EM EXECUÇÃO MS

Está prevista a relicitação do trecho norte da BR-163/MS, chamado de "Rota do Pantanal". Essa extensão da estrada pode melhorar a logística regional de escoamento da produção agrícola, especialmente de soja e milho, contribuindo para o desenvolvimento regional do Centro-Oeste.

120 BR-163/MS (Div. MS/PR - Div. MS/MT)

ROTA 4 CONCESSÃO • PPP

EM EXECUÇÃO MS

A BR-163/MS corta o Estado do Mato Grosso do Sul, ao longo de 820 km, passando pela capital Campo Grande-MS. A rodovia é uma ligação dos estados do Paraná, ao sul, com o Mato Grosso, ao norte.

121 Investimentos no Aeroporto de Campo Grande-MS

ROTA 4 CONCESSÃO • PPP

EM EXECUÇÃO MS

A cidade de Campo Grande possui quase 900 mil habitantes. A 320 km do Paraguai e a 420 km da Bolívia, ocupa área estratégica entre as bacias dos rios Paraná e Paraguai. O aeroporto serve de porta de entrada do estado, com fluxo anual de 1,5 milhão de passageiros. Em outubro de 2023, a concessionária que assumiu a administração anunciou obras do novo pavimento, edifícios de apoio, ampliação do terminal e do estacionamento. A previsão de entrega é em meados de 2026.

122 Malha Oeste: Estudo de novas concessões

ROTA 4 ESTUDO • PROJETO • PLANO

EM AÇÃO PREPARATÓRIA SP, MS

A ferrovia Malha Oeste tem potencial para transportar minérios e celulose. A linha atual liga Corumbá-MS e Ponta Porã-MS, nas fronteiras com a Bolívia e o Paraguai, respectivamente, com Mairinque-SP, podendo chegar ao porto de Santos-SP. A iniciativa consta no Plano Nacional de Ferrovias e o leilão de relicitação do contrato de concessão está previsto para o segundo semestre de 2024.



123

Malha Oeste: Investimentos das concessões existentes

ROTA 4	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	SP, MS

A Malha Oeste, importante ferrovia de conexão entre as regiões produtivas do Sudeste e do Centro-Oeste do Brasil, constitui importante via de escoamento de produtos agropecuários até os portos do Atlântico e permite conexões intermodais de São Paulo e de Mato Grosso do Sul com outros estados brasileiros e países vizinhos.

124

Construção do Contorno de Três Lagoas - BR-158/262/MS

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	MS

Três Lagoas-MS tem uma localização estratégica, na margem direita do rio Paraná, na divisa de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Importante pólo industrial e Capital Nacional da Celulose, lidera as exportações do estado - com US\$ 1,7 bilhão em 2023. Conta com abundantes opções de acesso, por via rodoviária, fluvial (rio Paraná) e ferroviária (Malha Oeste). A obra do contorno da cidade aliviará o fluxo de veículos na área urbana e agilizará a passagem de cargas mais pesadas pela BR-262.

125

"Crema" das Eclusas de Jupia e Três Irmãos

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	SP, MS

O sistema de eclusas de Três Irmãos e de Jupia está localizado na hidrovía do rio Paraná e é constituído por uma eclusa de 210 metros de comprimento e 17 metros de largura. O DNIT concluiu, em novembro de 2023, as manutenções nas eclusas de Três Irmãos, localizada no rio Tietê, em São Paulo, e na eclusa de Jupia, no rio Paraná, em Mato Grosso do Sul. A retomada das operações das eclusas de Três Irmãos torna possível a conexão entre o Tramo Sul da Hidrovía do Paraná à Hidrovía Tietê, sendo que o tramo norte é conectado pelo Canal Pereira Barreto.

126

Adequação e Construção do acesso à Nova ponte sobre o rio Paraguai em Porto Murtinho - BR-267/MS

ROTA 4	OBRA
EM LICITAÇÃO • LEILÃO	MS

Enquanto avançam as obras de ligação entre Porto Murtinho-MS e Carmelo Peralta-PAR, por cima do rio Paraguai, foi necessário providenciar o contorno da cidade brasileira e os acessos à ponte internacional. Já estão em andamento as obras de terraplanagem para pavimentação dos novos 13 km da BR-267 e a construção do acesso elevado à ponte. Conta com um investimento de R\$ 472,4 milhões.

127

Adequação da BR-267/MS

ROTA 4	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM EXECUÇÃO	MS

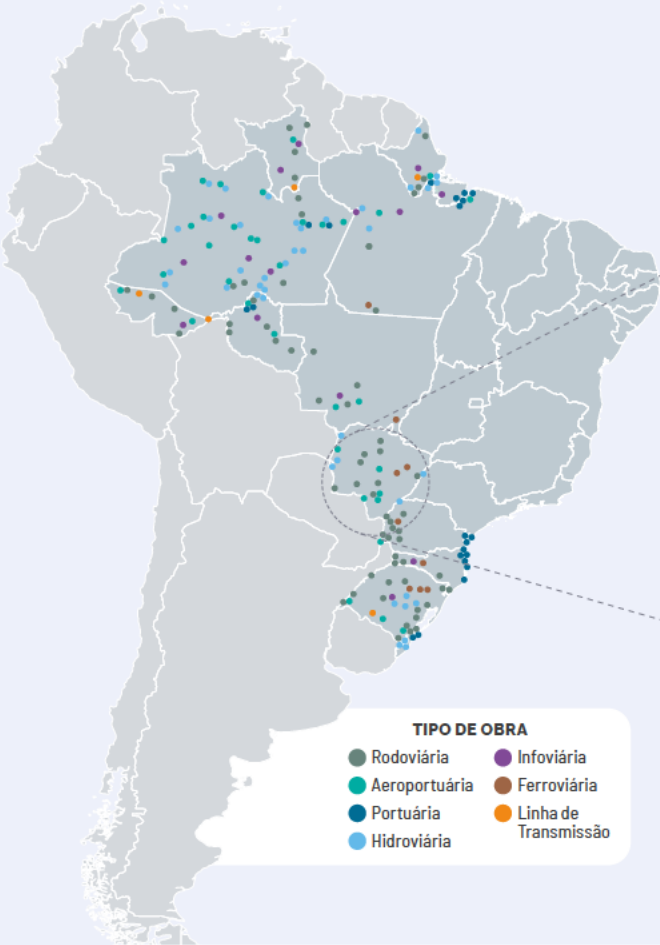
O projeto contempla o trecho entre as localidades de Alto Caracol-MS e Porto Murtinho-MS, com impacto direto sobre uma das Rotas. Será feita a revitalização completa do pavimento do trecho de 101 quilômetros da BR-267, implantação de acostamento nos dois lados e 15 quilômetros de terceira faixa nos pontos de serra. Também estão previstas melhorias nas intersecções e em locais de visibilidade comprometida.

128

BR-163/267/MS - Lote Sul

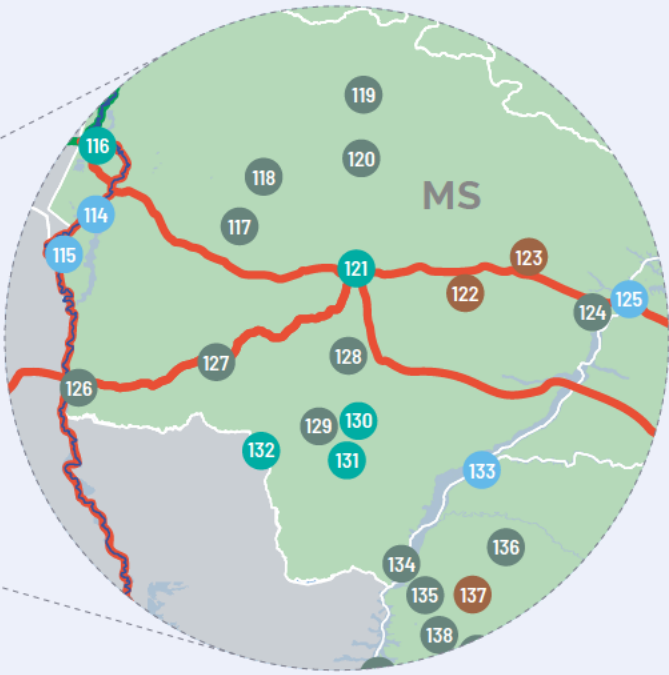
ROTA 4	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	MS

Também chamada de "Rota Tuiuiú", o projeto prevê a concessão de 714,4 quilômetros, sendo 466 km da BR-163, entre Campo Grande-MS e Mundo Novo-MS, e 248,1 km da BR-267, entre Nova Alvorada do Sul-MS e Bataguassu-MS. Esses trechos articulam cidades muito importantes do ponto de vista produtivo, turístico e comercial, no entorno de três estados: Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo.



TIPO DE OBRA

- Rodoviária
- Aeroportuária
- Portuária
- Hidroviária
- Infoviária
- Ferroviária
- Linha de Transmissão



129 Adequação da travessia urbana de Dourados

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	MS

A cidade vem ganhando relevância como pólo agropecuário. Possui 225 mil habitantes. Com o aumento do volume do comércio nessa região, é crucial adequar as travessias que passam por dentro dos centros urbanos. A previsão é concluir a adequação da travessia urbana de Dourados-MS até 2026.

130 Aeroporto de Dourados-MS: Reforma e ampliação de pista, pátio e taxiway

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	MS

Dourados-MS está localizada a 110 km da fronteira com o Paraguai. A cidade é cortada pela BR-463 e pela BR-163, rodovia longitudinal de 3500 km, que liga Tenente Portela-RS a Santarém-PA. O aeroporto é uma das principais portas de acesso de turistas à vizinha cidade de Bonito-MS.

131 Aeroporto de Dourados-MS: Terminal de passageiros

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	MS

O município de Dourados-MS, o maior do interior de Mato Grosso do Sul, possui mais 220 mil habitantes. Em junho de 2024, o Departamento de Engenharia do Exército concluiu as obras de construção, sinalização e balizamento da nova pista no aeroporto. A reforma da estação de passageiros foi terminada no ano anterior. A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) assumiu a administração, gestão e operação do terminal.

132 Investimentos no Aeroporto de Ponta Porã-MS

ROTA 4	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	MS

Situada na fronteira seca do Brasil com o Paraguai, Ponta Porã-MS está a 310 km de Campo Grande e 450 km de Assunção-PAR. Possui cerca de 95 mil habitantes ao lado dos 120 mil paraguaios de Pedro Juan Caballero. Em 2023, o aeroporto da cidade recebeu mais de 66 mil passageiros. A concessionária que assumiu a administração, em outubro de 2023, irá triplicar o tamanho do terminal e entregar novos edifícios, áreas de escape, estacionamento e pátio da aviação. As reformas devem ser entregues até 2026.

**133 Sinalização do Rio Paraná**

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	SP, PR, GO

O Rio Paraná compõe a Hidrovia Paraná-Tietê, uma das principais do Brasil. A via é essencial para o escoamento da produção agrícola dos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Tocantins, Minas Gerais e Paraná. Ao longo do Rio Paraná a hidrovia navegável no Brasil se estende entre a Usina de Itaipu, em Foz do Iguaçu-PR, e duas barragens, uma em São Simão-GO e a outra em Iturama-MG. A sinalização do trecho até São Simão-GO prevê a instalação de boias, balizas e placas de pontes para adequar a navegação das embarcações ao longo do rio.

134 Restauração da Ponte Ayrton Senna (Guaíra) e Acessos – BR-163/PR

ROTA 4	ESTUDO • PROJETO • PLANO
CONCLUÍDO	PR

A ponte Ayrton Senna cruza o rio Paraná e possui características muito especiais. Tem mais de 3600 metros de extensão e é uma das únicas do mundo em curva na parte central com tobogã. Inaugurada em 1998, liga o Estado do Paraná ao de Mato Grosso do Sul, as cidades de Guaíra-PR e Mundo Novo-MS. A restauração será focada na parte estrutural, com nova pavimentação, melhorias na drenagem e novo sistema de iluminação.

135 Construção do Contorno Leste de Guaíra - BR-163/PR

ROTA 4	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	PR

Guaíra-PR, nas fronteiras do Brasil com o Paraguai e do Paraná com o Mato Grosso do Sul, começou a ser ocupada por portugueses e espanhóis logo nas primeiras décadas do século XVI. Por ali passava o caminho Peabiru, que conectava o Brasil com o Peru. Naquele trecho do rio Paraná está o maior arquipélago da América do Sul, com centenas de ilhas. O contorno de Guaíra-PR terá 4,6 km de extensão e levará ao acesso a Mato Grosso do Sul pela BR-163 a BR-272, que faz ligação com a cidade de Umuarama-PR.

136 Construção da BR-487/PR (Serra dos Dourados – Cruzeiro do Oeste)

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	PR

A chamada Serra dos Dourados é um distrito da cidade de Umuarama-PR. A construção da BR-487 foi dividida em 5 lotes, sendo o trecho entre Serra dos Dourados-PR e Cruzeiro do Oeste-PR o último necessário. A chamada “Estrada Boiadeira” foi aguardada por décadas e é considerada uma obra de infraestrutura crucial para essa região. Facilitará a ligação do Paraná com o Mato Grosso do Sul ao oferecer uma nova opção à tradicional rota de Guaíra-PR.

137 Nova Ferroeste

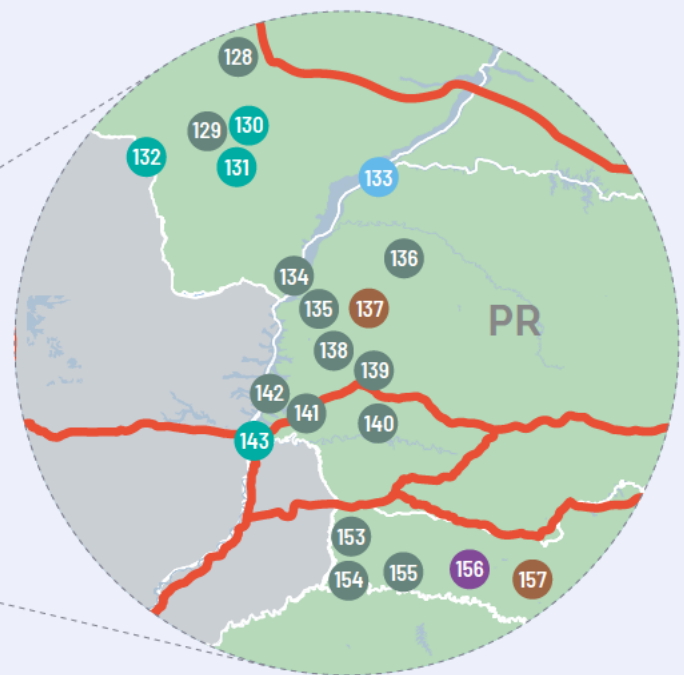
ROTA 4	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM EXECUÇÃO	PR, SC, MS

A Nova Ferroeste é uma extensão da antiga Estrada de Ferro Paraná Oeste. A atual linha conecta Cascavel-PR com Guarapuava-PR, onde se une aos trilhos que seguem até Paranaguá-PR, no litoral paranaense. O novo projeto tem a finalidade de conectar o Paraná com o Mato Grosso do Sul, passando pelos municípios de Amambai-MS, Dourados-MS e Maracaju-MS. Há outro trecho até Foz do Iguaçu-PR e Chapecó-SC, possibilitando futuras conexões com Argentina, Paraguai, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

138 Duplicação da BR-163/PR (Cascavel – Marechal Rondon)

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	PR

A BR-163 apresenta um alto fluxo de veículos nos 82 km entre o acesso para Cascavel-PR e Marmelândia (distrito de Realeza-PR). A rodovia interliga regiões de intensa atividade agropecuária e industrial. A duplicação do trecho garantirá segurança e maior agilidade, além de reduzir o número de acidentes. As obras são uma demanda antiga das cidades da região.



139 Adequação da BR-163/PR

ROTA 4	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	PR

A obra de adequação da BR-163/PR tem importância para o desenvolvimento regional do Oeste do Paraná. A estrada está inserida em uma região que serve como corredor de escoamento agrícola. A adequação da rodovia beneficiará não somente o Paraná, mas também Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Santa Catarina. As obras no trecho são uma demanda antiga e beneficiarão cidades como Cascavel-PR, Marmelândia-PR, Realeza-PR e Capanema-PR.

140 Duplicação da BR-163/PR (Acesso Cascavel – Marmelândia)

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	PR

A BR-163 apresenta um alto fluxo de veículos nos 82 km entre o acesso para Cascavel-PR e Marmelândia (distrito de Realeza-PR). A rodovia interliga regiões de intensa atividade agropecuária e industrial. A duplicação do trecho garantirá segurança e maior agilidade, além de reduzir o número de acidentes. As obras são uma demanda antiga das cidades da região.

141 Construção do Contorno de Foz do Iguaçu - BR-469/PR (Acesso BR-277 à Nova Ponte Brasil - Paraguai)

ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	PR

A Ponte da Integração está finalizada, em que pese faltar as construções dos acessos e das aduanas dos dois lados da fronteira. No caso brasileiro, uma perimetral com 14,7 km ligará a nova ponte com a BR-277, para desviar o trânsito de cargas do centro da cidade. A pavimentação avança, assim como a construção das novas aduanas. O investimento total será de R\$ 136,8 milhões.

142 Construção da Segunda Ponte sobre o Rio Paraná (Binacional) e Acessos - BR-277/PR





ROTA 4	OBRA
EM EXECUÇÃO	PR

A nova ponte Brasil-Paraguai está concluída desde 2022 e conecta as cidades de Foz do Iguaçu-PR e Presidente Franco-PAR. Tem 760 metros de comprimento sobre o rio Paraná, com vão livre de 470 metros, o maior da América Latina. O desembolso total foi de R\$ 238,2 milhões, disponibilizados por Itaípu. A ponte está pronta, mas o projeto aparece no Novo PAC porque restam recursos residuais.



143





Investimentos no Aeroporto de Foz do Iguaçu-PR

 ROTA 4	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 PR

Foz de Iguaçu possui aproximadamente 258 mil habitantes. A cidade se destaca como importante polo turístico e detém o maior porto seco da América Latina. Em 2023, o aeroporto recebeu 1,9 milhão de passageiros. A empresa que administra o terminal aéreo está investindo R\$ 270 milhões em adequações na pista, reforma no terminal de passageiros e construção de pátios para as aeronaves. As obras, iniciadas em 2023, serão concluídas até o final de 2024.

144





Investimento Terminal Portuário Porto Pontal: 1 Terminal de Uso Privado

 ROTA 4	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 PR

Pontal do Paraná-PR se tornou independente de Paranaguá-PR há cerca de 30 anos. A cidade tem 30 mil habitantes e ocupa 22 km dos 100 km de extensão do litoral paranaense. Com investimento previsto de R\$ 2 bilhões, o objetivo do projeto é transformar o TUP Pontal do Paraná no maior e mais eficiente terminal de contêineres do Brasil.

145





Porto de Paranaguá: Implantação do "Moegão"

 ROTA 4	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 PR

O projeto Cais Leste ou Moegão Ferroviário tem o objetivo de ampliar as descargas de carregamentos de trens que chegam ao porto de Paranaguá-PR. A nova estrutura ampliará o número de vagões descarregados por dia. O investimento total é de R\$ 647 milhões, dos quais R\$ 495 milhões foram aprovados pelo BNDES. Além da redução dos custos logísticos, a modernização gerará benefícios sociais e ambientais, com a diminuição dos congestionamentos de caminhões e das emissões de gases estufa.

146





Investimentos no Porto de Paranaguá: Concessão do Canal de Acesso

 ROTA 4	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM EXECUÇÃO	 PR

Fundada em meados do século XVII, a cidade de Paranaguá-PR é a mais antiga do Paraná e possui 145 mil habitantes. Hospeda, a 91 km de Curitiba-PR, o maior porto exportador de bens agrícolas do Brasil. Em 2023, foram registrados US\$ 29,9 bilhões de vendas ao exterior na Unidade da Receita Federal (URF) de Paranaguá-PR, especialmente compostos por soja, carnes de galinha e de gado e açúcar. Atualmente a estrutura é administrada pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA).

147





Dragagem de Aprofundamento do Canal da Babitonga, Itapoá

 ROTA 4	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 SC

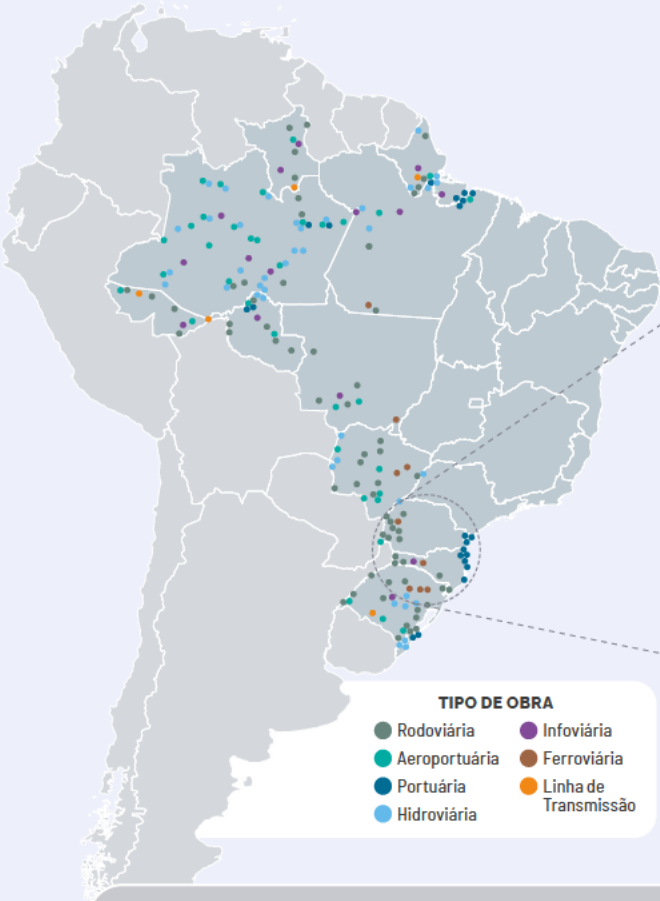
Itapoá-SC localiza-se na Baía da Babitonga, no extremo norte do litoral catarinense, na divisa com o Paraná. A cidade possui mais de 30 mil habitantes. O porto de Itapoá-SC começou a operar em 2011 e ocupa uma posição estratégica, a 80 km de Joinville-SC e 140 km de Curitiba-PR. Pode ser acessado por meio das BR-101 e SC-416. O porto de Itapoá opera em parceria com o de São Francisco do Sul, que está à frente do projeto de dragagem de aprofundamento do canal de acesso à baía. Essa obra vai ampliar de 14 metros para 16 metros a profundidade do calado dos navios, permitindo receber grandes embarcações de até 400 metros. Serão necessários investimentos de R\$ 300 milhões.

148

Investimentos no Porto de São Francisco do Sul: TUP Graneleiro da Babitonga

 ROTA 4	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 SC

Localizada no litoral norte de Santa Catarina, São Francisco do Sul é a cidade mais antiga do estado e possui 52 mil habitantes. A economia do município é concentrada nas atividades portuárias. O Porto de São Francisco do Sul, a 45 km de Joinville-SC e 200 km de Florianópolis-SC, é especializado no transporte de grãos, madeira e bobinas metálicas.



149

Investimentos no Porto de São Francisco do Sul: TUP de Graneis de Santa Catarina

ROTA 4	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	SC

Em São Francisco do Sul-SC está localizado o maior porto catarinense em movimentação de carga. A estrutura é acessada por meio da BR-280, da BR-101 e da BR-116, também contando com acesso via linha ferroviária. Atualmente estão sendo instaladas as fundações das estruturas no mar e montadas as estruturas metálicas para as esteiras de transporte de cargas. A estimativa é que o novo Terminal de Graneis de Santa Catarina (TGSC) inicie as operações em abril de 2025.

150

Novo Modelo de Concessão: Porto de Itajaí

ROTA 4	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM EXECUÇÃO	SC

Itajaí-SC, situada no litoral norte de Santa Catarina, a 94 km de Florianópolis, possui mais de 264 mil habitantes e detém o maior PIB do estado. Em 2023, saíram do Brasil pela Unidade da Receita Federal de Itajaí-SC mais de US\$ 7,3 bilhões, principalmente de carnes de galinha, de suínos e de gado, além de madeira e tabaco, oriundos, sobretudo, de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná.

151

Melhorias da Bacia de Evolução do Porto de Itajaí e Portonave

ROTA 4	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	SC

O Complexo Portuário de Itajaí-Açu engloba os portos de Itajaí-SC e de Navegantes-SC, o Portonave, segundo maior do Brasil em movimento de contêineres. Além das obras de melhorias nos próprios terminais, são necessárias intervenções na área de manobra dos navios, a bacia de evolução. O objetivo que o atracadouro possa receber navios com 400 metros de comprimento, os chamados de Mega Containership.

152

Porto de Imbituba: Reforço do Molhe

ROTAS 4, 5	OBRA
EM EXECUÇÃO	SC

Imbituba-SC, no litoral sul de Santa Catarina, possui 52 mil habitantes. A cidade vive do turismo e das atividades portuárias. A construção do porto de Imbituba, há mais de 150 anos, a 90 km de Florianópolis, foi originalmente motivada pela descoberta de carvão mineral na região. Hoje, a estrutura se conecta à BR-101 e escoar produção especialmente de Mato Grosso, São Paulo e Paraná. O projeto para manutenção e reforço do molhe está estimado em R\$ 100 milhões.

**153 Adequação da BR-163/SC**

	ROTA 4		OBRA
	EM EXECUÇÃO		SC

A BR-163 é uma rodovia de mais de 3 mil quilômetros e, em Santa Catarina, serve de ligação com os demais estados do país, sendo importante corredor logístico para o transporte de produtos agropecuários e metalmecânicos. A adequação beneficiará cidades como Dionísio Cerqueira-SC e São Miguel do Oeste-SC, situadas no extremo-oeste catarinense, além de ser de interesse dos produtores gaúchos, que utilizam a rodovia para escoar sua produção. A obra contempla o alargamento da pista e a construção de acostamento, além de pontos com terceiras faixas e ruas laterais.

154 Construção da ponte sobre rio Uruguai - BR-163/SC

	ROTA 5		ESTUDO • PROJETO • PLANO
	EM EXECUÇÃO		SC

A construção da nova ponte sobre o rio Uruguai, situada entre as cidades de Itapiranga-SC e Barra do Guarita-RS, ligará por meio rodoviário os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Com a construção da ponte, haverá mudanças significativas no trajeto, que hoje é feito por meio de balsas. Do lado gaúcho, existem desafios topográficos devido ao terreno, extremamente íngreme. Com isso, o acesso à ponte será feito contornando um morro, pela comunidade de Jaboticaba-RS, que fica no interior de Barra do Guarita. A ponte é um projeto de grande importância, uma vez que contribuirá para a integração e o desenvolvimento socioeconômico da região.

155 Adequação da travessia urbana de Maravilha - BR-282/SC

	ROTA 4		OBRA
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		SC

A cidade de Maravilha-SC está situada no oeste catarinense, à margem da BR-282, entre Chapecó-SC e São Miguel do Oeste-SC. A adequação da travessia urbana da cidade visa melhorar o fluxo de veículos que passam pela cidade, marcado tanto pelo transporte de cargas quanto de passageiros.

156 Construção de Infovia estadual de Santa Catarina

	ROTAS 4, 5		OBRA
	EM EXECUÇÃO		SC

Serão instalados 3000 km de cabos ao longo de dez municípios de Santa Catarina: Xanxerê, Chapecó, Lages, Joinville, Jaraguá do Sul, Blumenau, Brusque, Florianópolis, Tubarão e Criciúma. O projeto é executado por meio de parceria entre órgãos públicos (MCTI e MCom) e entidades privadas.

157 EF-487/499 (Ferrovia do Frango)

	ROTA 4		ESTUDO • PROJETO • PLANO
	EM AÇÃO PREPARATÓRIA		SC

A Ferrovia do Frango é uma iniciativa que visa fazer a ligação entre Dionísio Cerqueira-SC, no Oeste de Santa Catarina, com os portos do Atlântico, especialmente Itajaí-SC. O objetivo é que a via férrea transporte cargas, sobretudo carne de aves e suínos, as principais exportações do estado. A ferrovia se encontra em estágio inicial de elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA para nova concessão. A iniciativa consta no Plano Nacional de Ferrovias.

158 Adequação da BR-282/SC

	ROTA 4		OBRA
	EM EXECUÇÃO		SC

A BR-282/SC faz a ligação leste-oeste, cruzando todo o Estado de Santa Catarina, até chegar na fronteira com a Argentina. A conexão entre os centros urbanos e as áreas rurais facilita o fluxo de mercadorias, além de atravessar regiões turísticas e abastecer o oeste do estado. Desta forma, a adequação do trecho beneficia cidades como Lages-SC, São Miguel do Oeste-SC e Maravilha-SC, que estão situadas ao longo da rodovia.



159 Construção da BR-285/SC

ROTA 5	OBRA
EM EXECUÇÃO	SC

Este trecho da BR-285/SC vai de Timbé do Sul-SC até a divisa do estado com o Rio Grande do Sul, tendo aproximadamente 22 km. A obra é a última que falta para finalizar a construção completa da BR-285, que vai do litoral catarinense até a fronteira do Brasil com a Argentina, em São Borja-RS. A conclusão da rodovia auxiliará não somente no desenvolvimento econômico da região, como também proporcionará um novo corredor bioceânico, interligando o porto de Imbituba-SC com vias argentinas e com os portos chilenos de Iquique e Antofagasta, banhados pelo Oceano Pacífico.

160 Construção da Ponte Sobre o rio Uruguai em Porto Xavier - BR-392/RS

ROTA 5	OBRA
EM EXECUÇÃO	RS

A nova ligação entre Brasil e Argentina é aguardada há mais de 40 anos, já que a inexistência de uma travessia rodoviária, conectada à BR-392, trava o desenvolvimento da região das Missões, dificultando o fluxo de importações e exportações. Atualmente, duas balsas, uma brasileira e uma argentina, fazem o traslado tanto de veículos de passageiros quanto de cargas. A empresa prevista para realizar o projeto e a obra da ponte entrou em recuperação judicial em 2023, paralisando a construção.

161 Adequação da travessia urbana de Ijuí - BR-285/RS

ROTA 5	ESTUDO • PROJETO • PLANO
CONCLUÍDO	RS





Com grande importância para a integração da região Sul, a BR-285 é uma rodovia transversal, que atravessa a serra e o planalto gaúchos. Além do tráfego de veículos de carga, a rodovia recebe grande fluxo de veículos de passeio provindos da Argentina, rumo ao litoral. A adequação da travessia urbana em Ijuí-RS foi realizada com a construção de vias paralelas junto à rodovia federal, desde o Aeroporto Municipal até o Posto da 10ª Delegacia de Polícia Rodoviária Federal, trecho de aproximadamente 10 km de extensão.

162 Duplicação da BR-285/RS (Passo Fundo)

ROTA 5	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM EXECUÇÃO	RS





A BR-285 possui fluxo intenso de carros e caminhões, que atravessam diariamente o perímetro urbano de Passo Fundo-RS, situada à margem da rodovia. O município, que originalmente integrou a Província Jesuítica das Missões Orientais do Uruguai, possui mais de 200 mil habitantes. O projeto prevê a duplicação de 11 km da BR-285, além de melhorias em pontos críticos do trecho.

**163 Adequação da BR-285/RS**

 ROTA 5	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 RS





A BR-285, ao todo, tem 744,3 km de extensão, entre São Borja-RS e Araranguá-SC. É chamada de Rodovia do Mercosul. A divisa entre os estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina é marcada pela Serra da Rocinha, fronteira de difícil travessia rodoviária. A adequação do trecho São José dos Ausentes-RS - Div. RS/SC totaliza cerca de 8km, com a principal obra prevista para este segmento sendo a instalação da ponte sobre o Rio das Antas, que também terá a função de passagem de fauna.

164 Ferrovia Norte-Sul (Chapecó-Rio Grande)

 ROTA 5	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 RS, SC





Iniciada em 1987, a Ferrovia Norte-Sul conectava originalmente Anápolis-GO e Açailândia-MA. Deste modo, possuía ligação com São Luís-MA, via Estrada de Ferro Carajás. Desde 2006, foi incorporado o trecho de Açailândia-MA a Barcarena-PA. A seguir, a ferrovia foi estendida até Estrela d'Oeste-SP. Existem estudos para a ampliação de trechos no Prolongamento Sul, até Chapecó-SC e, então, para Rio Grande-RS. O último ramal, de 833 km, encontra-se em fase de conclusão do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA para nova concessão. A iniciativa consta no Plano Nacional de Ferrovias.

165 Malha Sul: Investimentos das concessões existentes

 ROTAS 4, 5	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 PR, SC, RS, SP


A Malha Sul, com mais de 7200 km de extensão, interliga Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo. Esta rede ferroviária chega a pontos de fronteira com a Argentina, em São Borja-RS e Uruguaiana-RS, e com o Uruguai, em Santana do Livramento-RS. A iniciativa consta no Plano Nacional de Ferrovias.

166 Malha Sul: Estudo de novas concessões

 ROTAS 4, 5	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 SP, PR, SC, RS





Os novos projetos podem contribuir com a integração nacional e sul-americana e a melhoria das condições para escoamento da produção de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul até portos do Atlântico, sobretudo de Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-SC e Rio Grande-RS. A atual concessão será finalizada em 2027.

167 Restauração da Ponte Uruguiana – Passo de Los Libres - BR-290/RS

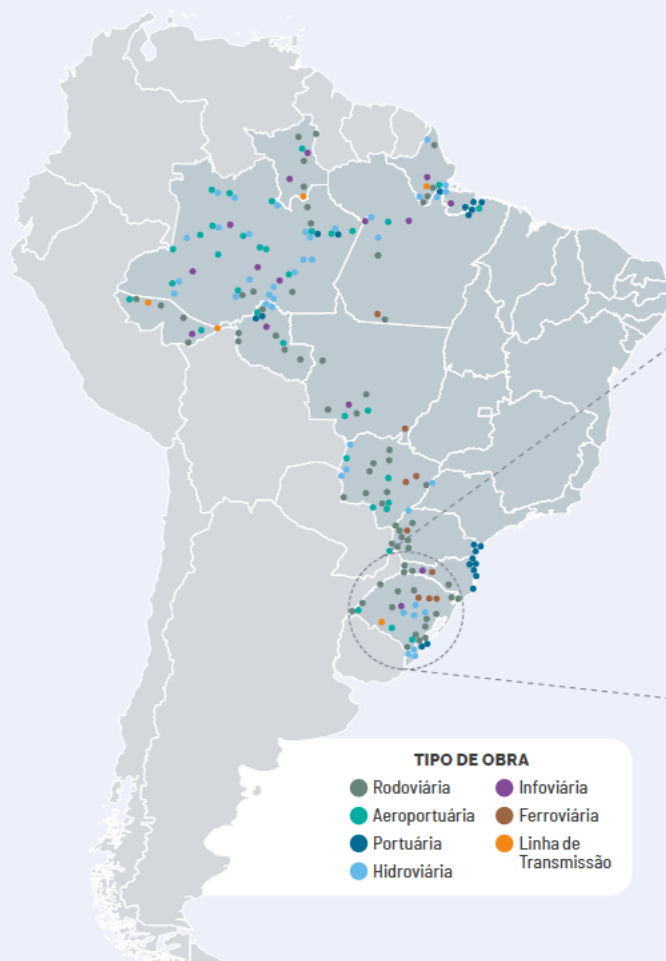
 ROTA 5	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 RS

A Ponte Internacional Getúlio Vargas-Agustín Pedro Justo, rodo-ferroviária, é estratégica para as relações do Brasil com os países do Mercosul, sendo um dos principais pontos de ligação entre Brasil e Argentina. Apenas em 2023, a URF de Uruguiana registrou mais de R\$ 5,5 bilhões em exportações que saíram pela cidade para países da América do Sul. Após sofrer danos estruturais, a ponte terá suas lajes, vigas e pilares reforçados, além de outras obras de manutenção.

168 Investimentos no Aeroporto de Uruguiana-RS

 ROTA 5	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 RS

Uruguiana-RS, localizada na margem esquerda do rio Uruguai, possui cerca de 126 mil habitantes e tem grande relevância agrícola, comercial e militar. A cidade localiza-se a cerca de 650 km de Porto Alegre-RS, de Buenos Aires-ARG, de Assunção-PAR e de Montevideu-URU. No aeroporto, a concessionária anunciou investimentos de R\$ 17,6 milhões para ampliação do pátio e do terminal, além da adequação das áreas de escape.



TIPO DE OBRA

- Rodoviária
- Aeroportuária
- Portuária
- Hidroviária
- Infoviária
- Ferroviária
- Linha de Transmissão

169

Construção da ponte sobre rio Ibicuí - BR-472/RS

ROTA 5	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	RS

A atual ponte sobre o rio Ibicuí é uma estrutura ferroviária construída em 1888, habilitada para ser rodoviária em 1966. Liga as cidades de Uruguaiana-RS e Itaqui-RS, operando em uma mão só e necessitando de semáforos para regular o trânsito. Dada a antiquada infraestrutura, é de extrema importância a construção de uma nova ponte que atenda às necessidades da rodovia, já que o trajeto é crucial para o escoamento da produção e tem papel fundamental nas relações dos países do Mercosul. O processo licitatório para a realização da obra já havia sido vencido por uma construtora, que acabou não assinando o contrato, sendo necessário agora a contratação de uma nova empresa.

170

Construção da BR-392/RS

ROTA 5	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	RS

A BR-392 é a principal rota que liga as regiões central e noroeste do Rio Grande do Sul ao Porto de Rio Grande. O trecho ainda não construído está situado entre o entroncamento com a RS-149, na divisa de São Sepé-RS com Formigueiro-RS, e o entroncamento com a RS-344 (para Santa Rosa-RS), no município de Santo Ângelo-RS, totalizando 259,25 km de extensão. A obra visa melhorar o acesso aos polos regionais, especialmente no que se refere aos municípios localizados ao longo da rodovia, auxiliando o escoamento da produção.

171

Construção de Infovia do Rio Grande do Sul (Rede Tchê)





ROTA 5	OBRA	EM EXECUÇÃO	RS
--------	------	-------------	----

No Rio Grande do Sul, será instalada e expandida uma rede de 4000 km de cabos de fibra óptica ao longo dos seguintes municípios: Alegrete, Bagé, Bento Gonçalves, Canoas, Caxias do Sul, Erechim, Ijuí, Lajeado, Novo Hamburgo, Osório, Passo Fundo, Pelotas, Porto Alegre, Rio Grande, Santa Cruz do Sul, Santa Maria, Santa Vitória do Palmar, Santana do Livramento, Santo Ângelo, São Leopoldo, Sapucaia do Sul, Tramandaí, Uruguaiana, Venâncio Aires, Xangri-lá e Chuí. A estimativa de custo é de R\$ 10,1 milhões.



172





"Crema" das Eclusas do Sul

 ROTA 5	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 RS

Projeto que concentra Contratos de Recuperação e Manutenção (Crema) de Eclusas do Sul. A finalidade é aumentar as condições de navegabilidade e de segurança. O projeto original, que faz parte da chamada Hidrovia do Mercosul, foi fortemente impactado pelas enchentes de maio de 2024.

173





**Eclusa Bom Retiro do Sul/
RS - Modernização**

 ROTA 5	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 RS

Pela eclusa da barragem de Bom Retiro do Sul-RS transitam mais de 800 embarcações por ano. Em julho de 2023, o DNIT publicou edital para a contratação de empresa para elaboração de projeto executivo com a finalidade de modernizar a eclusa, situada na hidrovia do rio Taquari. O investimento total previsto é de aproximadamente R\$ 80,7 milhões. O projeto original foi fortemente impactado pelas enchentes de maio de 2024.

174





**Eclusa Anel de Dom Marco/
RS - Modernização**

 ROTA 5	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 RS

Em outubro de 2023, o DNIT lançou novamente um edital para licitação da eclusa, com o objetivo de promover a sua recuperação, manutenção e modernização. O valor é de R\$ 500 milhões. O projeto original, que faz parte da chamada Hidrovia do Mercosul, foi fortemente impactado pelas enchentes de maio de 2024.

175





Eclusa Amarópolis/RS - Modernização

 ROTA 5	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 RS

A Barragem de Amarópolis fica em General Câmara-RS, próximo ao encontro dos rios Jacuí e Taquari. A eclusa movimentava mais de 1800 embarcações por ano. O projeto de modernização era considerado fundamental para a logística hidroviária do estado. O valor estimado era de R\$ 180 milhões. O projeto original, que faz parte da chamada Hidrovia do Mercosul, foi fortemente impactado pelas enchentes de maio de 2024.

176





**LT 230 kV Livramento 3 (RS) -
Santa Maria 3 (RS) - 244,5 km**

 ROTA 5	 OBRA
 CONCLUÍDO	 RS

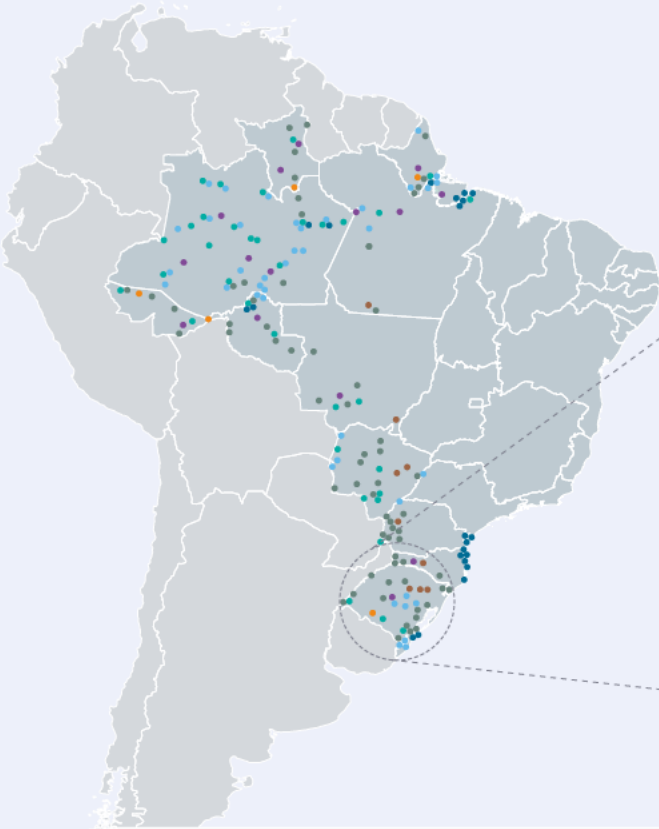
A Linha de Transmissão Livramento-3 – Santa Maria-3, em 230 kV, circuito simples, tem extensão aproximada de 247 km. O empreendimento atravessa outras cidades do estado: Cacequi, Dilermando de Aguiar, Rosário do Sul, Sant'Ana do Livramento, Santa Maria e São Gabriel. A concessionária recebeu a Licença Ambiental em março de 2024. O investimento foi de R\$ 58,9 milhões.

177

Investimentos no Aeroporto de Bagé-RS

 ROTA 5	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 RS

As origens de Bagé estão relacionadas com a construção do Forte de Santa Tecla, pelos espanhóis, no século XVIII. A cidade está localizada a apenas 60 km da fronteira com o Uruguai e a 380 km de Porto Alegre-RS. Possui cerca de 121 mil habitantes e se destaca como importante processador de laticínios. O aeroporto passa por melhorias, como adequação da área de escape, novo pátio de aeronaves e adequação do terminal. A concessionária anunciou investimentos de R\$ 24,2 milhões.



178 Duplicação da BR-290/RS (04 lotes)

ROTA 5	OBRA
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	RS

A BR-290 é uma das rodovias mais movimentadas do Rio Grande do Sul, cortando o estado de leste a oeste, e ligando o litoral e a região metropolitana de Porto Alegre à fronteira com a Argentina. Apesar da importância da rodovia, apenas o trecho entre Osório-RS e Eldorado do Sul-RS atualmente possui pista dupla. A duplicação dos 4 lotes da BR-290/RS compreende o trecho entre os km 112,3 e 228,0, ligando Porto Alegre-RS e Pantano Grande-RS. As condições da via foram fortemente impactadas pelas enchentes de maio de 2024.

179 Construção da 2ª ponte sobre o rio Guaíba e acessos - BR-116/290/RS

ROTA 5	OBRA
EM EXECUÇÃO	RS

Uma das obras viárias mais importantes do Rio Grande do Sul, a nova ponte sobre o rio Guaíba não foi totalmente concluída, restando ainda quatro alças para serem entregues. A travessia da ponte tem 13,6 km, com total de 5 km de trecho em aterro e 7,3 km entre pontes, alças e viadutos. As condições da obra foram fortemente impactadas pelas enchentes de maio de 2024.

180 Duplicação da BR-116/RS (Porto Alegre – Pelotas) (07 lotes)

ROTA 5	OBRA
EM EXECUÇÃO	RS

Uma das principais rodovias brasileiras, a BR-116 corta o país na direção norte-sul a partir de Fortaleza-CE até Jaguarão-RS, cidade gaúcha situada na fronteira com o Uruguai. O principal objetivo da duplicação é aumentar a capacidade de trânsito de veículos de passageiros e cargas, trazendo melhorias para a rodovia, que atualmente sofre com o crescente volume de tráfego, principalmente de caminhões.

181 BRs-116/392/RS





ROTA 5	CONCESSÃO • PPP
EM EXECUÇÃO	RS

A região de encontro da BR-116 e da BR-392 é conhecida como Polo Rodoviário de Pelotas, servindo como um centro logístico para o trânsito rodoviário pelo Rio Grande do Sul. O Polo possui 457,3 km, sendo 260,5 km na BR-116, e 196,8 km na BR-392, cortando as cidades de Rio Grande-RS e Pelotas-RS. A concessionária responsável pelo trecho protocolou uma nova proposta no sentido de renegociar o prazo de concessão, que vencerá em 2026.



182





Investimentos no Aeroporto de Pelotas-RS

 ROTA 5	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 RS

Pelotas-RS foi fundada, próxima à Lagoa dos Patos, em meados do século XVIII e ascendeu, poucas décadas depois, com a prosperidade das charqueadas. Graças às exportações de charque, tornou-se referência mundial. Possui cerca de 343 mil habitantes. Cortada pela BR-116, está a 140 km de Jaguarão-RS, na fronteira com o Uruguai, e a 260 km de Porto Alegre-RS. As obras no aeroporto contemplam sinalização do pátio e ampliação do terminal, com investimentos de R\$ 17,8 milhões.

183





BR-101/116/392/R

 ROTA 5	 CONCESSÃO • PPP
 EM EXECUÇÃO	 RS

O governo federal busca implementar uma nova política pública de concessões rodoviárias, com critérios aprimorados de julgamento e novos prazos para reequilíbrio contratual. O projeto para concessão do trecho BR-101/116/392 está em uma etapa de ajustes, aderindo à nova política de concessões, para posteriormente ter seu estudo iniciado.

184





Construção de ponte entre São José do Norte e Rio Grande - BR-101/392/R

 ROTA 5	 ESTUDO • PROJETO • PLANO
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 RS

A demanda por uma ponte entre São José do Norte-RS e Rio Grande-RS tem mais de 50 anos. Atualmente, o transporte de cargas entre as duas cidades depende de balsas, o que gera custos adicionais e longos períodos de demora. A ponte terá 3,8 km de extensão. A integração também permitirá um maior desenvolvimento de outros municípios do litoral do Rio Grande do Sul, como Tavares-RS, Mostardas-RS e Solidão-RS. A previsão é que o projeto seja licitado em 2024 e a licitação para a construção seja realizada em 2025.

185





Porto de Rio Grande: Implantação de Sistema de Tráfego Portuário VTS

 ROTA 5	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 RS

O Porto de Rio Grande, também chamado de Porto do Mercosul, é de extrema importância econômica para a região, sendo o quarto em movimentação de cargas no país. Escoa cerca de um terço das exportações do estado. O Sistema de Controle de Tráfego de embarcações está em fase de implementação e homologação. O objetivo é obter a homologação de Vessel Traffic Service (VTS), para ampliar a segurança e a eficiência da navegação.

186





Porto de Rio Grande: Pavimentação Interna

 ROTA 5	 OBRA
 EM EXECUÇÃO	 RS

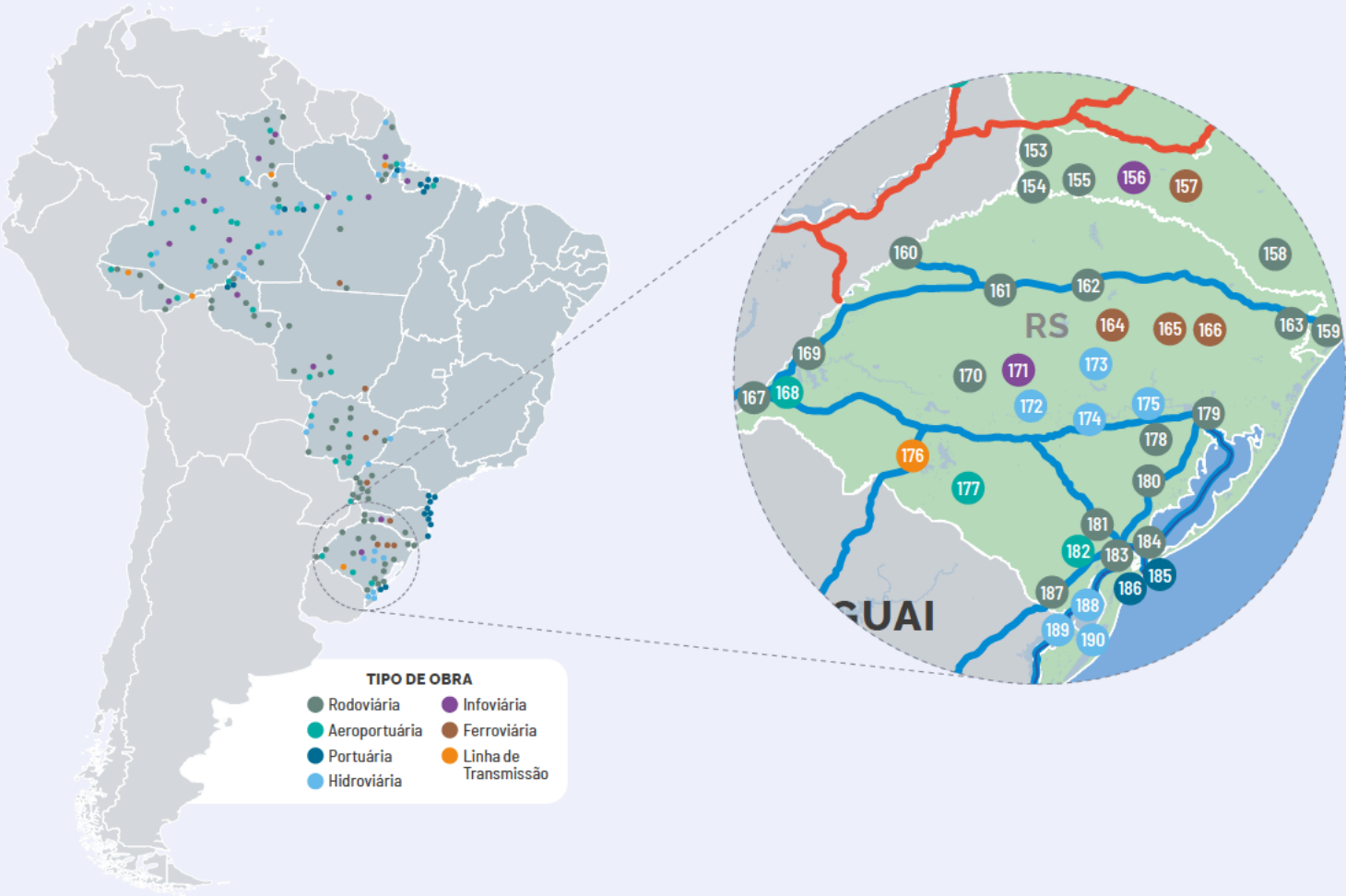
Rio Grande-RS, no litoral sul do Rio Grande do Sul, possui mais de 190 mil habitantes e detém o quarto maior PIB do estado. O centenário porto, interligado à malha rododiferroviária e às lagoas dos Patos e Mirim, é chave para as exportações de soja, tabaco, milho e carnes, assim como para as importações de fertilizantes. As obras de pavimentação interna, que incluem melhorias no sistema de drenagem, rampa de lavagem e sinalização, estão praticamente concluídas.

187

Construção da Ponte Fronteira Brasil-Uruguai (Jaguarão - BR-116/R)

 ROTA 5	 OBRA
 EM AÇÃO PREPARATÓRIA	 RS

Os municípios de Jaguarão-RS e Rio Branco-URU já são ligados pela ponte Barão de Mauá, inaugurada em 1930. Esta estrutura foi o primeiro bem binacional tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), reconhecido como primeiro patrimônio cultural do Mercosul. A nova ponte, na BR-116, terá extensão de 419 metros. Com os novos trechos de acesso, totalizará 19,5 km. A construção será mais uma via de acesso para fortalecer o comércio binacional, além de facilitar o trajeto entre Montevideu-URU e Porto Alegre-RS. O projeto encontra-se em fase de atualização do orçamento referencial.



188 Estudos para Concessões Hidroviárias: Lagoa Mirim

ROTA 5	ESTUDO • PROJETO • PLANO
EM AÇÃO PREPARATÓRIA	RS

A Hidrovia do Mercosul possui mais de 1.850 km navegáveis, passando por mais de 300 municípios brasileiros. O sistema é composto pelos rios Jacuí, Taquari, Sinos, Gravataí e Jaguarão, que se conectam à Lagoa dos Patos e, via canal de São Gonçalo, à Lagoa Mirim, na fronteira com o Uruguai.

189 Dragagem e Sinalização Náutica da Lagoa Mirim

ROTA 5	OBRA
EM LICITAÇÃO • LEILÃO	RS

No Novo PAC há um conjunto de obras relacionadas a Lagoa Mirim, especialmente nas cidades de Rio Grande-RS, Pelotas-RS, Santa Vitória do Palmar-RS e São José do Norte-RS. As iniciativas incluem dragagem e sinalização náutica. Os projetos originais foram fortemente impactados pelas enchentes de maio de 2024.

190 Plano de Monitoramento Hidroviário da Lagoa Mirim

ROTA 5	ESTUDO • PROJETO • PLANO	EM AÇÃO PREPARATÓRIA	RS
--------	--------------------------	----------------------	----

Está previsto no Novo PAC um Plano de Monitoramento Hidroviário da Lagoa Mirim, com a finalidade de estabelecer metodologias para o acompanhamento das vias navegáveis, bem como a previsibilidade do transporte aquaviário. Os projetos originais foram fortemente impactados pelas enchentes de maio de 2024.

Instalação Portuária

Guajará-Mirim/RO

ROTA 3



2

**BANCOS MULTILATERAIS
DE DESENVOLVIMENTO E
INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA:
PARA ALÉM DO FINANCIAMENTO**

A promoção da integração regional é parte importante da atuação de diversos **bancos multilaterais de desenvolvimento – BMDs** e, por esse motivo, há uma série de projetos com esse objetivo que contam com a participação desses bancos.

O Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) coordena o relacionamento institucional do Brasil com os principais bancos que atuam na região da América do Sul e que têm, dentre suas funções precípuas, o apoio à integração regional. São eles: i) o Grupo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID; ii) o Banco de Desenvolvimento da América Latina – CAF; iii) o FONPLATA – Banco de Desenvolvimento; e iv) o Banco de Desenvolvimento do Caribe – BDC. Além disso, o MPO exerce o papel de Unidade Técnica Nacional do Fundo de Convergência Estrutural do MERCOSUL – FOCEM.

Em 7 de dezembro de 2023, no Rio de Janeiro, foi firmada uma **declaração conjunta** pelos bancos de desenvolvimento regional (BID, CAF, FONPLATA e BNDES – [Anexo I](#)), pela qual afirmaram que objetivam “cooperar de modo a fornecer apoio financeiro e técnico a projetos estratégicos, primordialmente de infraestrutura, para constituição de uma rede de rotas de integração e desenvolvimento sul-americano [...]”. Além disso, segundo o item 5 da declaração, “o BNDES realizará seus investimentos especificamente no Brasil e CAF, BID e o FONPLATA nos países sul-americanos, incluindo o Brasil.”

Além do capital, os países podem utilizar, por exemplo, a experiência acumulada pelos bancos durante os anos em que atuaram como Secretaria

Em aliança articulada pelo MPO e anunciada em dezembro de 2023, BNDES, CAF, BID e FONPLATA anunciaram a disponibilização de um total de US\$ 10 bilhões aos países da América do Sul, até o final de 2026, para projetos de integração.

Além dos financiamentos, os BMDs fornecem recursos financeiros e humanos para assistência técnica, podendo os países da região utilizar o conhecimento e expertise dessas instituições para desenhar, implementar e avaliar projetos e políticas de forma mais eficiente.



Técnica da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento – IIRSA/COSIPLAN. Essa assistência técnica pode contribuir para o fortalecimento institucional **e para melhorar a capacidade de preparação e implementação dos projetos de integração da infraestrutura física e digital da região, com foco na multimodalidade, nos termos das propostas brasileiras apresentadas no contexto do Consenso de Brasília.**

O apoio dos BMDs na **execução do planejamento da integração sul-americana** pode também auxiliar a superar barreiras relacionadas ao ciclo político. Em sua maioria, os projetos de integração regional financiados ou assessorados por esses bancos são de longo prazo, ultrapassando a duração dos mandatos políticos locais, seja em nível federal, estadual ou municipal. Diante disso, os bancos conseguem colocar à disposição uma estrutura operacional de monitoramento robusta e duradoura, o que contribui para a maior eficiência e sucesso dos projetos financiados.

Tais possibilidades de atuação caminham em conjunto com o **reforço do papel dos países na governança dos bancos**, o que permite orientar de forma mais efetiva os recursos e ações desses organismos e, dessa forma, atender às necessidades e prioridades definidas conjuntamente. Essa agenda tem se centrado em uma **abordagem pragmática, orientada para resultados concretos**, com a atuação ocorrendo de forma conjunta e alinhada entre os bancos regionais e em constante coordenação com os países da América do Sul.

Com as premissas indicadas, visualizam-se as **seguintes propostas para potencializar o papel dos bancos no processo de consolidação das Rotas de Integração Sul-Americana:**

- Articulação com os representantes de cada país sul-americano no âmbito dos BMDs, com objetivo de identificar resultados de curto prazo e definir a agenda de longo prazo, com foco nas rotas de integração;
- Reativação de mecanismo análogo a uma secretaria técnica para apoiar a gestão das rotas de integração em termos de infraestrutura, com utilização de sistemas de informação e ferramentas digitais de monitoramento e referenciamento geográfico;
- Engajamento técnico das áreas responsáveis dos BMDs em cada país, com apoio para estruturação de governança e disponibilização de um gerente de projetos e uma equipe por rota;
- Suporte a estruturas de governança regional dos países da América do Sul que cuidem de temas estratégicos, horizontais ou transversais e da articulação entre as rotas;
- Canalização de recursos para cooperação técnica por meio de consultoria, assistência, apoio institucional e desenvolvimento de capacidades para aprimorar a qualidade dos projetos;
- Ampliação de mecanismos (fundos ou recursos não-reembolsáveis) para a etapa de pré-investimento, estruturação de projetos e planejamento dos financiamentos;

- Intercâmbio de metodologias de priorização, em nível nacional, de projetos diretamente voltados à integração da América do Sul; e
- Mapeamento de gargalos regulatórios, operacionais, de transporte e de facilitação de comércio em cada rota, considerando iniciativas/estudos desenvolvidos com os bancos.

Além dos papéis dos BMDs no processo de integração regional, este capítulo também aborda: i) iniciativas do BNDES de fomento aos projetos de integração localizados dentro do Brasil e de apoio à exportação de produtos brasileiros para países vizinhos (2.6); ii) aspectos relevantes sobre o financiamento de projetos de integração desenvolvidos por entes subnacionais (2.7); iii) alguns dados do Programa de Financiamento às Exportações – PROEX (2.8); e iv) a divisão, por rotas, dos acordos regionais de comércio e investimentos do Brasil com os países da América do Sul (2.9).

2.1 BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO - BID

O BID tem atuação tradicional de apoio à integração da América do Sul, por meio de fontes de financiamento, de apoio financeiro e técnico a governos nacionais, subnacionais e outras entidades da região e da realização de estudos.



A nova [Estratégia Institucional](#) do banco, aprovada durante a última Assembleia de Governadores, em março de 2024, **identifica a integração regional como pedra angular para alcançar outros objetivos chave**. A estratégia reconhece o papel da integração regional para facilitar os fluxos comerciais. Além disso, considera a integração da infraestrutura física e digital – como estradas e redes energéticas – como crucial para melhorar a conectividade e reduzir os custos de transporte, com impacto significativo no desenvolvimento econômico e social.

O **Programa Amazônia Sempre**, lançado em junho de 2023, é um exemplo concreto da abordagem regional voltada à integração e ao desenvolvimento sustentável na região amazônica, que perpassa as Rotas 1, 2 e 3 propostas pelo SIDA. O programa, apoiado por doadores internacionais, centra-se na conservação das florestas, na gestão sustentável da bioeconomia e na melhoria da qualidade de vida das comunidades locais. Além disso, iniciativas como o **Programa Estratégico para o Desenvolvimento Sustentável da Amazônia** promovem abordagens multisetoriais para fortalecer a resiliência dos ecossistemas amazônicos e reduzir as emissões de gases de efeito estufa.



SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

O Instituto para a Integração da América Latina e Caribe - INTAL, órgão do BID, manteve o [Sistema de Informação de Projetos](#), desenvolvido para a IIRSA/COSIPLAN², com cadastro e informações detalhadas dos projetos que os países apontaram como prioritários para a integração da América do Sul. O Sistema, apesar de desatualizado, ainda está ativo. Ele tem como principais funções um módulo de acompanhamento de projetos, uma plataforma de busca sofisticada, o gerenciamento compartilhado de projetos e a emissão de relatórios de projeto personalizados.

Além disso, o BID também desenvolveu ou mantém os seguintes sistemas de informação: Projeto Sistema de Informação de Rotas (protótipo); Sistema de Informação sobre Passagens de Fronteira da América Latina e Caribe; Plataforma de Comércio e Integração; e o Hub de Integração e Transporte.

ESTUDOS

Para ilustrar iniciativas na seara de estudos para o fortalecimento do comércio e da integração regional, vale mencionar o desenvolvimento de **estudos nos seguintes clusters nas tríplexes fronteiras**: i) Brasil, Guiana e Venezuela; ii) Brasil, Colômbia e Peru; e iii) Brasil, Bolívia e Peru.

Outro exemplo é a cooperação técnica do BID para o plano da Rota Bioceânica de Capricórnio, no âmbito da convocatória de Bens Públicos Regionais – BPR 2023. Tal cooperação busca desenvolver o **Plano Diretor Regional de Integração e Desenvolvimento do Corredor Bioceânico de Capricórnio** (PM-CBC), com participação de sete unidades subnacionais de Argentina, Brasil, Chile e Paraguai, atualmente em execução. Tal cooperação técnica subsidia a governança do Corredor de Capricórnio.

Por fim, mencione-se o **estudo sobre a estrutura produtiva e comercial do Corredor MERCOSUL-Chile**, que incluirá os fluxos de comércio intrazona, o grau de integração produtiva entre países e, por fim, os fatores econômicos e regulatórios que dificultam o aprofundamento do corredor. Esta análise pode servir como insumo para analisar a Rota 5 (Bioceânica do Sul) e as alternativas de conectividade.

FINANCIAMENTOS

Para exemplificar ações de financiamento do BID em países da América do Sul, mencionam-se projetos financiados que figuram dentro das rotas propostas pelo SIDA/MPO.

2 O BID fez parte da secretaria técnica da IIRSA/COSIPLAN e, posteriormente, da Aliança para a Integração e Desenvolvimento da América Latina e do Caribe - ILAT.

No caso do Paraguai, a Rota PY15³, por onde passa a Rota 4 (Capricórnio), está ligada a outros projetos de grande escala, que lhe dão acesso. Por exemplo, a [Recuperação da Rota Cruce Pioneros-Cruce Douglas](#), conhecida como a “Rota do Leite” e perpendicular à PY15, é financiada pelo BID.

Em relação à Argentina, empréstimo do BID financia a [Ampliação da capacidade da Autopista RN19](#), que enfrenta diferentes desafios ligados à qualidade do serviço no trecho entre as cidades de Monte Cristo, próxima a Córdoba, e San Francisco. Trata-se de obra dentro do trajeto da Rota 5 (Bioceânica do Sul). O projeto já constava na Carteira do COSIPLAN. Também com financiamento do BID será construída uma [Nova Ponte entre Resistencia \(Chaco\) e Corrientes na Argentina](#), conectando a RN 11 e 12, na região de influência da RN 16, por onde passa o tramo mais ao Sul da Rota 4 (Capricórnio).

Ressalte-se que a **atualização técnica da antiga carteira de projetos do COSIPLAN (Anexo II)**, executada pelo BID em 2021, é um insumo relevante para as futuras discussões sobre o tema – embora a lista ainda esteja sujeita a análise e validação pelos países.

A seguir, **detalham-se outros cinco projetos da Carteira IIRSA/COSIPLAN financiados pelo BID** que, pelo seu grande potencial de integração regional, podem ser considerados emblemáticos. Dentre eles, dois estão concluídos e três estão em execução.

1. Otimização do Sistema Cristo Redentor Argentina – Chile

US\$ 524.300.000 | Em andamento

O Programa objetiva reduzir tempos e custos de transporte no Corredor do Sistema Cristo Redentor, por meio da oferta de infraestrutura de transporte (melhorias relacionadas aos *Túneis Caracoles* e *Cristo Redentor*, obras de reabilitação ou retificação em acessos) e de sistema de integração de fronteiras (acessos aos postos fronteiriços, comunicações por fibra ótica e intervenções para Sistemas de Transporte Inteligentes). A passagem de fronteira Cristo Redentor é centro de confluência de trânsito de cargas da Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai para o Chile e mercados extrarregionais, com embarque em portos da costa central chilena.

2. Modernização do Complexo Hidrelétrico Binacional de Salto Grande Argentina – Uruguai | US\$ 880.000.000 | Em andamento

O Programa visa garantir a disponibilidade do Complexo Hidrelétrico Binacional de Salto Grande (CHSG), proporcionando confiabilidade, eficiência e vida útil à interligação entre Argentina e Uruguai, com a modernização de infraestrutura e equipamentos. A [fase I](#) (US\$ 80.000.000) consiste na modernização e substituição de equipamentos com condição mais crítica, como equipamentos hidromecânicos, transformadores, equipamentos de comunicação, controle e proteção de subestações e digitalização. A [fase II](#) (US\$ 800.000.000) consiste na continuidade da modernização

3 A Rota Nacional PY15 é uma estrada de 531 km ligando Carmelo Peralta (fronteira com Mato Grosso do Sul) com a cidade de Pozo Hondo (fronteira com Salta, Argentina).



de equipamentos, sistemas auxiliares mecânicos e elétricos, subestações, transformadores e fortalecimento institucional, e posteriormente, a engenharia e a substituição do sistema de controle.

3. Interconexão Elétrica Equador – Peru

US\$ 125,000,000 | Em andamento

Este projeto consiste em uma linha de extra alta tensão de 544 km entre Equador e Peru. Inclui 280 km de linhas de transmissão; nova subestação na cidade de Pasaje, no Equador; e 264 km até a cidade de Piura, no Peru, trecho financiado pela iniciativa privada peruana. A nova infraestrutura de transmissão fortalecerá a integração energética regional e promoverá o desenvolvimento do Sistema Andino de Interconexão Elétrica e o estabelecimento de um mercado sub-regional de eletricidade no âmbito do Mercado Regional Andino de Eletricidade de Curto Prazo. O projeto estimulará a troca de eletricidade excedente entre os dois países.

4. Modernização do Porto de Montevideu e obras complementares – Uruguai

US\$ 60.000.000 | Concluído

O Programa objetivou melhorar instalações portuárias, aumentando a capacidade de movimentação de maiores volumes de carga para antecipar projeções de aumento da demanda. O porto de Montevideu é componente-chave do sistema logístico regional, pois 50% dos transbordos e trânsitos de cargas containerizadas nesse porto é oriundo do Paraguai, do sul da Argentina e do sul do Brasil. Avançou-se na construção de doca multiuso para encaminhar a dragagem de modo a atender embarcações de maior calado. As obras incluíram o desenvolvimento de linha de cais e área de reaterro, para o serviço de navios porta-contêineres e *graneleiros*. Ainda, aprofundaram-se as docas e o canal de acesso.⁴

5. Programa de Transmissão de Energia Elétrica Norte Grande. NOA-NEA Argentina Interconexão Elétrica | US\$ 880.000.000 | Concluído

O Programa buscou garantir a cobertura da crescente demanda energética e a segurança do Sistema de Interconexão Argentino (SADI), além de fortalecer o processo de integração energética com o Chile e o Brasil. Os objetivos específicos são: i) interligar os sistemas elétricos do Noroeste e Nordeste da Argentina (NOA-NEA) com linha de extra-alta tensão para permitir e promover o intercâmbio de energia entre as duas regiões, aumentando a segurança e a qualidade do fornecimento de energia elétrica; e (ii) consolidar e ampliar redes regionais de transmissão (linhas de alta e média tensão inferiores a 500 kV com seus respectivos postos transformadores). O financiamento incluiu obras de ampliação e reforço dos sistemas provinciais e regionais de transmissão e subtransmissão e **obras novas** e de repotenciação em linhas de transmissão.

⁴ Há ainda o seguinte projeto relacionado: <https://www.iadb.org/es/whats-our-impact/AR-00006>

2.2 CAF - BANCO DE DESENVOLVIMENTO DA AMÉRICA LATINA E CARIBE

A CAF também possui tradicional atuação na integração regional da América do Sul, tendo feito parte da secretaria técnica do IIRSA/COSIPLAN e, posteriormente, da iniciativa [Aliança para a Integração e Desenvolvimento da América Latina e do Caribe - ILAT](#).



No estudo *Carteira de Projetos de Integração Regional Sul-Americana: Desafios e Oportunidades*, de 2023, a CAF propôs priorização de projetos da carteira IIRSA-COSIPLAN para incorporar as seguintes dimensões:

- 1. Planejamento:** Revisão dos grupos de projetos estabelecidos, incorporando metodologias de planejamento territorial ambiental e socioeconômico, com foco em resultados mediante: i) adoção de padrões de infraestrutura de qualidade; ii) ênfase em mudanças climáticas e desenvolvimento local e orientação para cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS; iii) projetos de infraestrutura digital, digitalização de infraestruturas, e suas aplicações; e iv) ações emblemáticas que incentivem a participação dos países na agenda de integração regional.
- 2. Implementação:** Geração de incentivos através de bancos facilitadores multilaterais, contemplando a revisão e atualização da base de projetos de integração e fundos de pré-investimento e outros destinados à execução de projetos prioritários de integração.
- 3. Governança e gestão:** Consolidação de uma entidade destinada a dar continuidade às iniciativas de integração regional, com o apoio da aliança ILAT. Para isso, é necessário: i) redefinir responsáveis nacionais que garantam uma coordenação adequada com as diferentes entidades setoriais; e ii) incorporar elementos de análise de dados e modelagem de dados para monitoramento acompanhamento e avaliação dos projetos.

A lista de 51 projetos priorizados pela CAF a partir da revisão da carteira COSIPLAN encontra-se no [Anexo III](#).

Como destaque, a CAF desenvolveu o Programa de Pré-Investimento em Infraestrutura Regional (CAF PPI), que apoia os países-membros na concepção, formulação e análise de projetos de infraestrutura de integração. O programa apoia 12 projetos com fundos destinados na América do Sul.

No âmbito deste Programa, a CAF está liderando a cooperação técnica **“Apoio à Concessão do Canal de São Gonçalo e ao Desenvolvimento Fronteiriço no entorno da Lagoa Merin (Brasil e Uruguai)”**, que presta apoio técnico à revisão dos estudos de viabilidade e acompanhamento do processo licitatório do canal e da hidrovia e no desenvolvimento de plano de desenvolvimento transfronteiriço Brasil-Uruguai. É possível que esse projeto tenha sua importância renovada, em função



das consequências das enchentes do Rio Grande do Sul entre abril e maio de 2024, aumentando as conexões existentes entre a Lagoa dos Patos e a Lagoa Mirim, por meio do Canal de São Gonçalo.

Também se destaca a cooperação técnica para viabilizar a [construção da Ponte Binacional de Pilar \(província de Neembucu, no Paraguai\) a Colonia Cano \(província de Formosa, na Argentina\)](#). O crédito não-reembolsável da CAF destina-se ao estudo de factibilidade, a ser concluído até 2025, com lançamento da licitação. Dentre os objetos da cooperação técnica estão: i) projeto preliminar da ponte; ii) projetos preliminares de viadutos; iii) anteprojetos de acesso rodoviário e de Área Integrada de Controle Fronteiriço; iv) projeto preliminar de obras auxiliares; e v) elaboração de editais de licitação com incorporação de aspectos socioambientais necessários ao processo.

A CAF financiou estudos técnicos de pré-investimento e logística para o desenvolvimento no território boliviano do **Corredor Ferroviário Bioceânico de Integração (CBFI)**, integrando países como Brasil, Bolívia e Peru. A iniciativa envolveu estudos de projeto de engenharia para duas sub-seções prioritárias da rede de interconexão ferroviária boliviana, na rota *Bulo Bulo - Ivirgarzama - Villa Tunari*, com atualização do traçado e dos parâmetros técnicos propostos no estudo de projeto básico. Também englobou realização de análise técnica e regulatória, comparativa e de aprovação para a interoperabilidade das redes ferroviárias entre **Bolívia, Brasil e Peru**, que fazem parte do projeto. Os recursos financiaram ações de fortalecimento institucional do Ministério de Obras Públicas da Bolívia e de suas instâncias técnicas, incluindo assessoria especializada. Tal projeto ferroviário também se relaciona com a **cooperação técnica da CAF para o processo licitatório para ferrovia Malha Oeste no Brasil**, destinado a elaborar os estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e jurídica no valor de até US\$ 3 milhões. A CAF agrega ao projeto a **contratação de expertise privada** e disponibilização de **expertise do banco em projetos de infraestrutura** e financiamentos.

Ressalte-se, por fim, que a CAF implementou estratégia de apoio a **corredores logísticos de integração** e promove agenda de intervenção ativa, com a sistematização da informação sobre o corredor, a geração de roteiros e a priorização de intervenções de alto impacto nas infraestruturas de transporte, energia, desenvolvimento logístico, de telecomunicações, territorial e socioambiental, para melhorar a prestação de serviços e o desenvolvimento das cadeias de valor. Tal estratégia foi aplicada com sucesso, por exemplo, no **Norte da Argentina (2018) e no Equador (2019)**.

Na Argentina, o **Programa Corredores Logísticos de Integração** consiste em financiamento para a ampliação da capacidade de infraestrutura de vias para reduzir tempo de deslocamento e os custos operacionais dos veículos. Em particular, estão previstas ampliações da RN 5, trecho Mercedes-Variante Suipacha (20 km), e da RN3, trecho San Miguel del Monte-Acceso Gorchs (27,22 km). Os projetos do programa foram identificados na IIRSA.

A carteira de projetos de integração que fazem parte do **Programa de Pré-investimento de Infraestrutura Regional do CAF (CAF-PPI)** e das carteiras de integração energética e transformação digital da CAF, em um total de 21 projetos, consta no [Anexo IV](#). A carteira de projetos de integração regional financiada historicamente pela CAF na América do Sul encontra-se no [Anexo V](#).

2.3 FONPLATA - BANCO DE DESENVOLVIMENTO

O FONPLATA é um banco de desenvolvimento formado por cinco países: Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. Sua principal missão é apoiar a integração dos países-membros, mediante operações de crédito e recursos não reembolsáveis do setor público. Com isso, o FONPLATA objetiva contribuir para reduzir as disparidades socioeconômicas e privilegiar a complementariedade e a sinergia dos esforços das instituições de desenvolvimento nacional, com projetos de média e pequena dimensões, a serem realizados em espaços geográficos delimitados.



O FONPLATA fez parte da secretaria técnica do IIRSA/COSIPLAN e, posteriormente, da iniciativa ILAT. A estratégia do Banco para integração regional propõe aprofundar complementariedades com BMDs e instituições nacionais, subnacionais e internacionais, promover conectividade entre os países da região e competitividade e resiliência global, e estimular o planejamento coordenado para revitalizar instituições de coordenação, como o ILAT.

Devido à dimensão e impacto esperado, destaca-se o projeto financiado pelo FONPLATA que é parte da **Rota Bioceânica de Capricórnio**. A **pavimentação do trecho entre Mariscal Estigarribia-PY e Pozo Hondo-PY**, na rodovia PY-15, é a maior obra financiada da história do banco - **US\$ 354,2 milhões**. O valor, que corresponde a recursos próprios do FONPLATA, está sendo concedido em três etapas. O Ministério de Obras Públicas do Paraguai supervisiona a execução. As obras incluem a construção de uma nova estrada de 227,6 km, dos quais 219,5 km correspondem à melhoria e pavimentação do trecho da Estrada Nacional PY-15. O projeto também contempla a manutenção da estrada durante os primeiros oito anos após a conclusão da obra. Além disso, inclui a construção e instalação do Centro de Fronteira em Pozo Hondo-PY, duas estações de pesagem e cabines de pedágio.

No Brasil, pelo impacto na zona de fronteira, destaca-se o [Projeto de Desenvolvimento com o Município de Ponta Porã-MS](#), que faz fronteira com Pedro Juan Caballero, no Paraguai. O projeto, que foi aprovado em 2019 e está atualmente em andamento, conta com US\$ 25 milhões do FONPLATA e focará suas intervenções na execução de obras de: i) mobilidade urbana, com a reestruturação da rede viária para melhorar o fluxo interno, intermunicipal e internacional, com a ampliação e construção de novas vias e a implantação de calçadas e ciclofaixas; ii) macrodrenagem pluvial, com a melhoria dos sistemas de drenagem em áreas estratégicas da cidade; e iii) implantação de áreas públicas, com a construção de um novo Centro de Desenvolvimento da Robótica e a ampliação do Centro Cultural para geração/melhoria de espaços culturais, de desenvolvimento, inovação e esportes.

Também vale ressaltar o [Programa de Desenvolvimento Integrado \(PDI\) de Corumbá-MS](#), aprovado em 2014 e já concluído, que contou com US\$ 40 milhões do FONPLATA. O programa priorizou a execução de ações para enfrentar a deficiência de infraestrutura urbana e socioambiental na região. A operação está diretamente relacionada à área de fronteira que liga três Países-Membros da Bacia do Prata: Bolívia, Brasil e Paraguai, conectando-se com a Hidrovia Paraguai-Paraná.



Dentre os projetos rodoviários do FONPLATA na região, destacam-se: i) a duplicação e reabilitação do trecho entre **Puerto Falcón y Puente Remanso (PAR-020)**, que é o acesso principal ao Paraguai a partir da Argentina; ii) os trechos **Ivirgarzama – Puente Mariposas – Puente Chimoré – km15 – Villa Tunari**; iii) a pavimentação da via duplicada entre Santa Cruz de la Sierra e Cochabamba (**BOL-21; BOL-22; BOL-26 e BOL-27**); e iv) o projeto de pavimentação da rodovia **Rio Uruguaito – Santa Rosa de la Roca – San Ignacio Velasco – Santa Cruz de la Sierra (BOL-019)**, que constitui um trecho de uma das conexões rodoviárias da Bolívia com o Brasil.

Para o presente momento, o FONPLATA possui uma carteira ainda mais ampla de projetos de integração regional. Dentre eles, destacam-se os projetos voltados para rodovias, hidrovias, portos e áreas de fronteira, no [Anexo VI](#).

Considerando os projetos que integravam a carteira da IIRSA/COSIPLAN, destacam-se: i) Programa da rota provincial 13 (**ARG-039**); ii) Programa federal de infraestrutura regional – Porto de Barranqueras (**ARG-042**); iii) Programa de infraestrutura rodoviária para corredores de integração sudoeste do Paraguai (**PAR-020**); e iv) Projeto de melhoria e pavimentação da rota PY-15, trecho Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo e acesso Mariscal Estigarribia (**PAR-028**).

2.4 BANCO DE DESENVOLVIMENTO DO CARIBE - BDC



O Banco de Desenvolvimento do Caribe tem histórico de atuação na integração da região do Caribe e no norte da América do Sul. Guiana e Suriname são membros do banco com acesso aos recursos, enquanto Colômbia, Venezuela e Brasil participam da governança da CAF, mas não podem tomar empréstimos junto à instituição. Inclusive, recentemente (20/06), o Brasil assumiu a presidência do Conselho de Governadores do BDC, com mandato de um ano, e sediará a próxima reunião anual do BDC.⁵

Como destaque, o BDC financia trecho relevante da rodovia que se origina em Georgetown, na Guiana, em direção ao Brasil, mais especificamente o trecho entre as localidades de Linden e Mabura Hill. Trata-se de trecho essencial para o desenvolvimento da Rota 1 – “Ilha das Guianas”. Uma empresa brasileira atua na pavimentação e melhoramento do trecho de rodovia de 121 km entre as cidades de **Linden e Mabura Hill**, com previsão de término em 2026. A empresa competiu com três empresas chinesas e um consórcio brasileiro, ganhando a licitação de **US\$ 192 milhões** – com financiamento, em valor inédito, do BDC. O Banco Islâmico de Desenvolvimento, do qual

5 Fonte: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/noticias/2024/brasil-assume-presidencia-do-conselho-de-governadores-do-banco-de-desenvolvimento-caribe>

Guiana e Suriname são acionistas, financia o trecho de 72 km na rodovia de **Linden** até a cidade de **Soesdyke**, em direção a Georgetown.

Por fim, o trecho entre **Lethem**, fronteira com a cidade de Bonfim, em Roraima, e **Mabura Hill**, na Guiana, de aproximadamente **328 km**, necessita de pavimentação e recuperação, em especial para a adaptação a condições de tráfego independente do clima. O BDC tem atuado em cooperação técnica com a Guiana para analisar os desafios da atual via, em termos de excesso de carga e velocidade dos veículos.

A conclusão do trajeto completo (**Lethem-Linden - 450km**) e a união desse trecho com a BR-401 ligará Georgetown a Boa Vista/RR e, conseqüentemente, a Manaus/AM.

2.5 FUNDO PARA A CONVERGÊNCIA ESTRUTURAL DO MERCOSUL - FOCM

O Fundo para a Convergência Estrutural do MERCOSUL (FOCM) é um fundo destinado a financiar programas para promover a convergência estrutural, desenvolver a competitividade, promover a coesão social, em particular das economias menores e regiões menos desenvolvidas, apoiar o funcionamento da estrutura institucional e fortalecer o processo de integração.



Criado em 2004, o FOCM disponibiliza recursos financeiros não reembolsáveis para subsidiar projetos em países do Mercosul, conforme requisitos do seu regulamento – que consta na Decisão CMC nº 01/10 e foi internalizado, no Brasil, por meio do Decreto nº 7.362, de 22 de novembro de 2010.

É o primeiro mecanismo solidário de financiamento próprio dos países do MERCOSUL, destinado a reduzir as assimetrias do bloco. Os recursos são entregues em caráter de doação não reembolsável, para financiar até 85% do valor elegível dos projetos apresentados pelos países.

Historicamente, o FOCM apoiou projetos de grande relevância para a integração na região, dentre os quais se destacam **a construção da linha de transmissão 500 kV Itaipu-Villa Hayes, o vínculo de interconexão em 132 kV entre Iberá e Paso de los Libres**, na fronteira da Argentina com a cidade brasileira de Uruguai, e a **reabilitação de 144km de linhas férreas na região de Rivera, no Uruguai, na fronteira com Santana do Livramento**.

Em 2023, o governo brasileiro, responsável por 70% dos recursos do FOCM, quitou a dívida remanescente de US\$ 99 milhões com o Fundo, que estava vencida desde 2015. Além de contribuir para o andamento dos projetos do Fundo em todos os países do Mercosul, reafirmando assim o compromisso do Brasil com a integração regional, a regularização dos compromissos



brasileiros com o FOCESM permitiu que fossem apresentados novos projetos para o território nacional, no valor de aproximadamente US\$ 70 milhões (cerca de R\$ 360 milhões).

Em outubro do mesmo ano, o MPO publicou a Portaria GM/MPO nº 300, de 2023, regulamentando a submissão de projetos em território nacional a serem financiados com recursos do Fundo. Entre os critérios estabelecidos houve a exigência de que o projeto atendesse a municípios na Faixa de Fronteira – ou seja, localizados a até 150 km da distância da linha de fronteira – com os países do Mercosul.

Foram recebidas 26 propostas de projetos, que representam uma demanda de mais de **R\$ 1 bilhão** em recursos para **projetos de infraestrutura** (como construção de pontes e pavimentação de rodovias) e para **projetos sociais** (notadamente nas áreas de saúde e moradia).

A partir dessa lista de pedidos, em abril de 2024, a Comissão de Financiamentos Externos – COFIEEX selecionou oito projetos, dentre os quais cabe destacar a **Rodovia Transcampesina**, que deve ligar municípios da região da Campanha Gaúcha ao Uruguai, e o **Projeto “Indígena Cidadão, Fronteira Cidadã”, do Ministério dos Povos Indígenas**, que deve atuar na melhoria das condições de vida de comunidades indígenas em situação de vulnerabilidade na Faixa de Fronteira com o Mercosul.

Com a conclusão dos pagamentos do Brasil ao FOCESM em 2023, e com a aprovação dos projetos com recursos disponíveis do fundo para o Brasil, surge a necessidade de debater nova rodada de aportes ao FOCESM. Por meio da Decisão CMC 22/15, os quatro membros originários do Mercosul – Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai – aprovaram a continuidade do FOCESM, com a previsão de aportes anuais de US\$ 100 milhões. A decisão já foi internalizada por Uruguai e Paraguai, mas carece ainda de aprovação congressional no Brasil e na Argentina para ter eficácia.

Além disso, atualmente está em andamento a realização de um acordo de complementação entre FONPLATA e FOCESM, para promover maior sinergia entre as duas instituições, de modo a garantir uma qualidade ainda mais satisfatória dos projetos a serem executados com recursos do fundo. Cabe discutir ainda, no âmbito do Mercosul, maneiras de garantir que todos os projetos a serem financiados pelo FOCESM sejam destinados para ampliar a integração do bloco.

A tabela com os projetos financiados pelo FOCESM está no [Anexo VII](#).

A regularização dos compromissos brasileiros com o Fundo permitiu a apresentação de novos projetos para o Brasil, no valor de US\$ 70 milhões. Entre os critérios estabelecidos para esses projetos há a exigência de que a proposta atenda a municípios na faixa de fronteira com os países do Mercosul, potencializando a ação do governo para a integração regional. Em 2024, MPO e FONPLATA firmaram parceria para apoiar a preparação dos projetos selecionados pelos estados e Municípios proponentes, de modo a melhorar a qualidade das propostas e o potencial de resultados efetivos.

2.6 BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - BNDES

O BNDES tem papel importante no fomento à integração sul-americana. A disponibilização do montante de US\$ 3 bilhões para projetos de integração em território brasileiro, decorrente da Declaração Conjunta de 7 de dezembro de 2023, é o exemplo mais recente.



O BNDES reportou atuação em **29 dos 190 projetos** de integração regional mapeados pelo SIDA, com dados de maio de 2024. Investimentos nesses projetos somam cerca de **R\$ 15 bilhões** nos vários níveis de maturidade (estruturação, perspectiva/análise, contratados). Desses projetos, o BNDES já aprovou **R\$ 3,2 bilhões, dos quais R\$ 2 bilhões** foram desembolsados.

Os projetos estão distribuídos nos seguintes subeixos:

- **Rodovias:** estruturação de projetos e financiamento de 6.700km nos blocos Rio Grande do Sul e Centro-Norte.
- **Ferrovias:** financiamento da expansão da malha e aquisição de equipamentos ferroviários.
- **Aeroportos:** Aeroportos da Amazônia S.A. (Cruzeiro do Sul-AC, Rio Branco-AC, Manaus-AM, Tabatinga-AM, Porto Velho-RO, e Boa Vista-RR); Bloco Sul S.A (Foz do Iguaçu-PR e Uruguaiana-RS); Bloco de Onze Aeroportos S.A (Campo Grande-MS, Ponta Porã-MS, Santarém-PA e Corumbá-MS).
- **Energia:** termelétrica de Barcarena, no Pará.

O papel do BNDES de fomento à integração se expressa também na sua atuação no **apoio à exportação de produtos brasileiros para países vizinhos**. Segundo o BNDES:

Para expandir a capacidade exportadora das empresas brasileiras, o BNDES atua apoiando a produção de bens destinados ao mercado externo (pré-embarque) e financiando a comercialização desses produtos no exterior (pós-embarque).

Para competir em condições de igualdade com os concorrentes estrangeiros, os exportadores brasileiros contam com condições de financiamento compatíveis com as oferecidas no mercado internacional. Todos os recursos são desembolsados no Brasil, em reais, para os exportadores brasileiros, tanto na modalidade pré-embarque como na pós-embarque.

No financiamento pré-embarque, cabe ao próprio exportador amortizar e liquidar a dívida. Nas operações pós-embarque, por sua vez, o valor desembolsado pelo BNDES ao exportador brasileiro é uma antecipação do pagamento feito pelo importador, que pode ser uma empresa estrangeira ou um país.

É o importador que assume a dívida e paga, em moeda forte, ao BNDES. Ou seja: não há saída de recursos do Brasil. É o que acontece, por exemplo, na venda de aviões para companhias aéreas estrangeiras ou na exportação de serviços de engenharia para obras de infraestrutura no exterior.



No produto pós-embarque, o objeto do financiamento é a comercialização de bens brasileiros. Nesse caso, o BNDES antecipa à empresa brasileira exportadora o valor dos bens devidos pelo importador estrangeiro. Esse desembolso de recursos se dá em reais no Brasil, e o importador estrangeiro passa a dever ao BNDES. Portanto, não há remessa de divisas ao exterior. O pagamento do financiamento pelo importador estrangeiro é realizado por intermédio de banco mandatário, que, entre outras atribuições, fecha o câmbio e repassa o valor em reais ao BNDES.⁶

Em seu site, o BNDES disponibiliza dados sobre os valores contratados e os valores de fato desembolsados. Na tabela 3, foram consolidados os valores desembolsados para facilitar exportações aos países da América do Sul, em 2023.

TABELA 3. DESEMBOLSOS BNDES PÓS-EMBARQUE POR DESTINO DAS EXPORTAÇÕES FINANCIADAS, EM 2023, NA AMÉRICA DO SUL

PAÍS	VALORES, EM US\$ MIL	VALORES, EM %
ARGENTINA	1.007	1,5%
COLÔMBIA	5.728	8,5%
CHILE	6.676	9,9%
URUGUAI	10.648	15,8%
EQUADOR	18.429	27,3%
PARAGUAI	24.947	37,0%
TOTAL	67.435	100,0%

Fonte: BNDES

2.7 FINANCIAMENTO DE PROJETOS DE INTEGRAÇÃO DOS ENTES SUBNACIONAIS

O financiamento de projetos que estejam dentro da esfera de competências de estados e Municípios localizados em regiões de fronteira passa pela análise de alguns fatores. Embora não se pretenda esgotar esses fatores, a análise de alguns dados relativos à Capacidade de Pagamento – CAPAG e à população desses entes permitem abordar algumas possibilidades.

A maior parte dos Municípios analisados já conta com um **ponto de fronteira alfandegado**, no qual é possível estacionar ou transitar veículos, efetuar operações de carga, descarga, armazenagem ou passagem de mercadorias e embarcar, desembarcar ou transitar viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados. Nas fronteiras terrestres, são esses pontos que viabilizam os fluxos de cargas e pessoas – e, portanto, demandam infraestruturas de funcionamento e de apoio adequadas para garantir a eficiência, a celeridade e a segurança desses processos. A tabela 4 apresenta os dados referentes aos Municípios com pontos de fronteira alfandegados.

⁶ Fonte: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/onde-atuamos/exportacao>

TABELA 4. MUNICÍPIOS COM PONTOS DE FRONTEIRA ALFANDEGADOS

UF	MUNICÍPIO	ÁREA TOTAL	% FAIXA	CAPAG 24	CAPAG 23	DCL (R\$)	RCL (R\$)	DCL /RCL (%)	Cumpre limite	População Censo 2022
AM	Tabatinga	3260,103	100	A	B	-24.282.150,36	285.801.386,60	0	Cumpre	66.764
MT	Cáceres	24495,51	99,98	A	B	-30.260.641,89	375.800.481,70	0	Cumpre	89.681
PR	Guaira	563,742	100	A	n.d.	-62.730.687,09	214.202.700,60	0	Cumpre	32.097
PR	Santa Helena	754,701	100	A	A	-132.975.468,10	324.509.837,00	0	Cumpre	25.492
PR	Capanema	419,036	100	A	B	-19.294.136,06	101.909.809,10	0	Cumpre	20.481
RS	Aceguá	1551,339	100	A	A	-24.710.403,26	46.915.660,51	0	Cumpre	4.170
RS	Itaqui	3406,606	100	A	C	-97.231.708,92	170.385.507,10	0	Cumpre	35.768
RS	Porto Mauá	105,811	100	A	A	-11.234.551,40	23.351.224,99	0	Cumpre	2.142
RS	Porto Xavier	281,497	100	A	A	-9.652.962,32	50.497.937,09	0	Cumpre	9.938
RS	São Borja	3616,69	100	A	B	20.286.178,97	286.847.557,20	7,07	Cumpre	59.676
SC	Dionísio Cerqueira	378,843	100	A		-8.279.485,74	76.854.826,71	0	Cumpre	15.008
MS	Corumbá	64432,45	72,24	B	B	105.218.058,10	742.436.437,10	14,17	Cumpre	96.268
MS	Ponta Porã	5359,354	100	B	B	143.248.968,60	455.727.253,10	31,43	Cumpre	92.017
PR	Foz do Iguaçu	609,192	100	B	B	150.936.882,70	1.519.643.774,00	9,93	Cumpre	285.415
RO	Guajará-Mirim	24856,877	96,91	B	B	49.186.868,65	146.527.270,30	33,57	Cumpre	39.387
RS	Jaguarão	2051,845	100	B+	C	11.567.857,73	112.649.253,90	10,27	Cumpre	26.603
MS	Bela Vista	4899,44	100	C	B	28.343.447,55	145.866.833,80	19,43	Cumpre	21.613
PR	Santo Antônio do Sudoeste	325,651	100	C	C	180.208,18	88.641.396,04	0,2	Cumpre	23.673
RR	Bonfim	8079,914	100	C	C	5.547.245,38	75.852.330,27	7,31	Cumpre	13.923
RR	Pacaraima	8025,045	100	C	B	1.114.347,12	77.114.300,82	1,45	Cumpre	19.305
RS	Barra do Quaraí	1055,937	100	C	A	-8.964.175,11	38.513.295,78	0	Cumpre	4.241
RS	Chuí	202,387	100	C	B	-2.160.489,20	33.780.554,78	0	Cumpre	6.262
RS	Quaraí	3139,995	100	C	B	-10.255.055,29	97.730.506,68	0	Cumpre	23.500
RS	Uruguaiana	5702,098	100	C	B	219.571.780,20	420.681.662,80	52,19	Cumpre	117.210
AC	Assis Brasil	4979,073	100	n.d.	C	14.490.315,76	51.014.389,88	28,4	Cumpre	8.100
AC	Epitaciolândia	1652,674	100	n.d.	n.d.	10.855.549,17	69.366.669,06	15,65	Cumpre	18.757
AP	Oiapoque	23034,392	100	n.d.	n.d.	-25.426.942,25	89.465.195,00	0	Cumpre	27.482
MS	Mundo Novo	478,38	100	n.d.	n.d.	-2.794.299,27	103.779.555,10	0	Cumpre	19.193
RS	Sant'Ana do Livramento	6946,407	100	n.e.	B	190.775.510,30	361.333.126,60	52,8	Cumpre	84.421

Fonte: Secretaria-Executiva da COFIEIX

CAPAG	Total	Total, em %
A	11	38%
B	5	17%
C	8	28%
Não Disponível	5	17%

É possível verificar na tabela ao lado que mais da metade (55%) dos Municípios tem CAPAG A ou B – o que poderia indicar que esse não seria um entrave ao financiamento externo pelos BMDs.

No entanto, o número de habitantes do Município é um critério de elegibilidade desses financiamentos. Atualmente, esses entes subnacionais devem ter, no mínimo, 100 mil habitantes. Como há uma tolerância de 10%, na prática, o financiamento pode ser disponibilizado para Municípios que tenham acima de 90 mil habitantes.

Ocorre que todos os municípios com CAPAG A têm menos de 90 mil habitantes e, com exceção de 3, os municípios com CAPAG B têm menos de 90 mil habitantes.

Uma das possibilidades a ser avaliada é a criação de consórcios municipais que, em seu conjunto, cumpram com o requisito de população. Outra é a redução do requisito de população para 80 mil – o que habilitaria mais dois Municípios da tabela 4 (Cáceres-MT e Santana do Livramento-RS) a pleitearem recursos externos.

Note-se que o BID já manifestou [publicamente](#) seu interesse em implementar parcerias, por meio do seu Programa de Integração Fronteiriça, com sete dos Municípios indicados na Tabela 4.⁷

Outro aspecto a aprofundar é uma possível **priorização dos financiamentos do BNDES para Municípios ou estados que não atendam os critérios de elegibilidade dos bancos regionais**. Por exemplo, dos 12 municípios do Rio Grande do Sul, quatro tem CAPAG C. Como o estado está com CAPAG D, pode ser que nenhum desses entes subnacionais esteja habilitado para realizar financiamentos nos bancos regionais.

Ressalte-se, por fim, que há alguns Municípios localizados na faixa de fronteira que não contam com pontos de fronteira alfandegados, mas que se beneficiariam de uma flexibilização de regras de população para captar recursos com financiamento externo – já que alguns podem aumentar sua relevância nas rotas comerciais nos próximos anos (tabela 5). Destaca-se, nesse grupo, Porto Murtinho/MS, que tem CAPAG A e uma população de menos de 13 mil habitantes.

7 As fronteiras indicadas pelo BID são as seguintes: i) Tabatinga/AM - Leticia/Colômbia; ii) Bonfim/RR - Lethem/Guiana; iii) Foz do Iguaçu/PR - Ciudad del Este/Paraguai; iv) Assis Brasil/AC - Iñapari/Peru-Bolívia; v) Chui/RS - Chuy/Uruguai; vi) Jaguarão/RS - Rio Branco/Uruguai; e vii) Sant'Ana do Livramento/RS - Rivera/Uruguai

TABELA 5. MUNICÍPIOS SEM PONTOS DE FRONTEIRA ALFANDEGADOS

UF	MUNICÍPIO	ÁREA TOTAL	% FAIXA	CAPAG 24	CAPAG 23	DCL (R\$)	RCL (R\$)	DCL / RCL (%)	Cumpre limite	População Censo 2022
MS	Porto Murtinho	17505,2	100	A	n.d.	-57.045.087,03	130.346.555,20	0	Cumpre	12.859
MS	Coronel Sapucaia	1023,727	100	C	B	-4.616.871,32	78.960.852,07	0	Cumpre	14.289
AC	Brasiléia	3928,174	100	n.d.	C	6.882.651,79	108.694.687,30	6,33	Cumpre	26.000
AC	Santa Rosa do Purus	6155,858	100	n.d.		-678.895,32	36.661.576,23	0	Cumpre	6.723
PR	Barracão	161,213	100	n.d.	B	-29.872.099,54	48.401.672,11	0	Cumpre	9.759
MS	Paranhos	1307,092	100	n.e.	C	-59.743.483,57	84.949.653,80	0	Cumpre	12.921

Fonte: Secretaria-Executiva da COFIE X

2.8 FINANCIAMENTO OFICIAL AO COMÉRCIO EXTERIOR: PROGRAMA DE FINANCIAMENTO ÀS EXPORTAÇÕES – PROEX

O [Programa de Financiamento às Exportações – Proex](#) é um programa do Governo Federal de apoio às exportações brasileiras de bens e serviços, que viabiliza financiamento em condições equivalentes às praticadas no mercado internacional.

O Proex Financiamento envolve financiamento direto ao exportador brasileiro com recursos do Tesouro Nacional. Essa modalidade apoia exportações brasileiras de micro, pequenas e médias empresas – aquelas com faturamento bruto anual até R\$ 1.300.000.000 (um bilhão e trezentos milhões de reais).

Os prazos de repagamento do financiamento variam de 60 dias a 10 anos, definidos de acordo com o conteúdo tecnológico da mercadoria exportada ou com a complexidade do serviço prestado.

Para os financiamentos com prazo de até dois anos, o percentual financiado pode chegar a 100% do valor da exportação. Nas operações com prazo inferior, a parcela financiada fica limitada a 85% do valor das exportações. O Banco do Brasil é o agente exclusivo da União para o Proex.

Na tabela 6 estão dispostos os valores disponibilizados para essa modalidade destinados a exportações para países da América do Sul, em 2023.



TABELA 6. APOIO DO PROEX FINANCIAMENTO PARA A AMÉRICA DO SUL, EM 2023

PAÍSES	VALORES, EM US\$	VALORES, EM %
Argentina	74.790,64	0,4%
Paraguai	141.313,59	0,8%
Bolívia	169.908,80	0,9%
Colômbia	1.009.408,86	5,4%
Peru	3.402.684,10	18,2%
Equador	5.163.591,08	27,5%
Chile	8.782.395,04	46,9%
Total	18.744.092,11	100,0%

Elaboração própria, com base em dados preparatórios fornecidos pelo MDIC (2024)

2.9 ACORDOS REGIONAIS DE COMÉRCIO E INVESTIMENTOS

Além do planejamento e financiamento da infraestrutura física e digital, o SIDSA avaliou o papel dos acordos comerciais e de investimentos na região como importantes vetores para promover a integração da América do Sul.

Constatou-se que acordos comerciais geram conexões mais fortes entre os países da região, ao criar ou reforçar as oportunidades comerciais e as complementaridades produtivas, fortalecendo a resiliência de cadeias regionais. Mais especificamente, os acordos proporcionam a redução de barreiras tarifárias e não tarifárias e a diminuição de entraves operacionais e/ou regulatórios e promovem a cooperação institucional. Além disso, conduzem a uma maior circulação de bens, serviços e investimentos na região, o que é essencial para a implementação e a execução dos projetos necessários à infraestrutura regional, principalmente em áreas de fronteira.

Os estados da Federação consultados reiteraram a importância da ampliação dos acordos regionais em vigor como instrumento para garantir o acesso a mercados para exportação de produtos e serviços brasileiros e para a importação mais célere provenientes dos países da região. Em especial, foi **destacado interesse na ampliação do Acordo de Alcance Parcial Brasil-Guiana e Brasil-Suriname, na abertura de negociações com países do Caribe e na ratificação do Acordo de Ampliação Econômico-Comercial Brasil-Peru.**

A tabela 7 resume o status dos acordos do Brasil com os países da América do Sul, identificados a partir das Rotas de Integração em que se inserem.

Acordos comerciais geram conexões mais fortes entre os países da região, ao criar ou reforçar oportunidades comerciais e complementaridades produtivas, fortalecendo a resiliência de cadeias regionais.

Proporcionam ainda redução de barreiras tarifárias e não tarifárias e diminuição de entraves operacionais e/ou regulatórios, e promovem a cooperação institucional.

Ademais, conduzem a uma maior circulação de bens, serviços e investimentos na região, essencial para a implementação e a execução dos projetos necessários à infraestrutura regional, principalmente em áreas de fronteira.

TABELA 7. ACORDOS REGIONAIS DE COMÉRCIO E INVESTIMENTOS DO BRASIL COM OS PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, POR ROTA.

ROTAS DE INTEGRAÇÃO ASSO-CIADAS	ACORDO	PARCEIROS	NATUREZA	ESCOPO do ACORDO	SITUAÇÃO	OBSERVAÇÕES
Rota 01 Ilha das Guianas	ACORDO DE COOPERAÇÃO E FACILITAÇÃO DE INVESTIMENTOS (ACFI)	BRASIL GUIANA	Investimen- tos	O Acordo, assinado em 2018, tem por finalidade promover a facilitação dos fluxos mútuos de investimentos entre as Partes, bem como fomentar a cooperação institucional. O ACFI baseia-se em três pilares: a) mitigação de riscos b) governança institucional c) agendas temáticas para cooperação e facilitação de investimentos	EM PROCESSO DE INTER-NALIZAÇÃO / NEGOCIAÇÃO CONCLUÍDA	Pelo lado guianês, os trâmites internos de aprovação foram concluídos. No Brasil, o acordo encontra-se pendente de aprovação no Congresso (PDL nº 610/2021), aguardando a inclusão na pauta de votações no plenário desde 17/10/23.
Rota 01 Ilha das Guianas	ACORDO DE COOPERAÇÃO E FACILITAÇÃO DE INVESTIMENTOS (ACFI)	BRASIL SURINAME	Investimen- tos	O Acordo, assinado em 2018, tem por finalidade promover a facilitação dos fluxos mútuos de investimentos entre as Partes, bem como fomentar a cooperação institucional. O ACFI baseia-se em três pilares: a) mitigação de riscos b) governança institucional c) agendas temáticas para cooperação e facilitação de investimentos	EM PROCESSO DE INTER-NALIZAÇÃO / NEGOCIAÇÃO CONCLUÍDA	Acordo aprovado no Congresso Brasileiro pelo Decreto Legislativo nº 128/2022 (DOU 14/10/2022), mas pendente de ratificação pelo Suriname.
Rota 01 Ilha das Guianas	ACORDO DE ALCANCE PAR-CIAL 38 (AAP, A25TM 38)	BRASIL GUIANA	Bens	Estabelece o intercâmbio de preferências tarifárias entre as partes abrangendo códigos específicos. O AAP ALADI nº 38 cobre 831 linhas tarifárias com preferências recebidas pelo Brasil (12,7% do universo tarifário) e 136 linhas com preferências dadas pelo Brasil (2% do universo).	EM VIGOR	Internalizado por: AAP 38 - Decreto 3.989, 29/10/2001 Protocolo adicional - Decreto 8.200, 27/02/2014
Rota 01 Ilha das Guianas	ACORDO DE ALCANCE PAR-CIAL 41 (AAP, A25TM 41)	BRASIL SURINAME	Bens	Estabelece a concessão, de forma unilateral (do Brasil ao Suriname) de preferências tarifárias para o comércio de arroz, por meio de uma quota anual de importação de 10 mil toneladas do produto, livre de direitos aduaneiros.	EM VIGOR	Internalizado por: AAP 41 - Decreto 5565, 24/10/2005
Rota 01 Ilha das Guianas	ACORDO DE COMPLEMEN-TAÇÃO ECO-NÔMICA nº69 (ACE 69)	BRASIL VENEZUE-LA	Bens	Estabelece as condições que regulamentarão o comércio entre ambos os países durante o processo de incorporação da Venezuela ao Mercosul, até sua adesão ao ACE 18. Ao amparo do ACE 69, atualmente, todo o universo de produtos está desgravado, exceto por alguns produtos automotivos que, por sua vez, contam com margens de preferência que variam de 54% a 100%.	EM VIGOR	Internalizado por: ACE 69 - Decreto 8324, 06/10/2014



ROTAS DE INTEGRAÇÃO ASSO- CIADAS	ACORDO	PARCEIROS	NATUREZA	ESCOPO do ACORDO	SITUAÇÃO	OBSERVAÇÕES
Rota 01 Ilha das Guianas Rota 02 Rota Amazônica	ACORDO DE COMPLEMEN- TAÇÃO ECO- NÔMICA nº59 (ACE 59)	MERCOSUL COLÔMBIA EQUADOR VENEZUE- LA	Bens	Com a conclusão do ACE 72 (Mercosul- Colômbia) e do ACE 69 (Brasil-Venezue- la), o ACE 59 regula, principalmente, o comércio com o Equador. Estabelece preferências tarifárias para o comércio de produtos automotivos (213 códigos tarifários, sendo 163 có- digos referentes a autopeças e 50 aos demais produtos automotivos).	EM VIGOR	Internalizado por: ACE 59 - Decreto 5361, 31/01/2005
Rota 02 Rota Amazônica	ACORDO DE COOPERAÇÃO E FACILITAÇÃO DE INVESTI- MENTOS (ACFI)	BRASIL EQUADOR	Investimen- tos	O Acordo, assinado em 2019, tem por finalidade promover a facilitação dos fluxos mútuos de investimentos entre as Partes, bem como fomentar a coope- ração institucional. O ACFI baseia-se em três pilares: a) mitigação de riscos b) governança institucional c) agendas temáticas para cooperação e facilitação de investimentos	EM PROCESSO DE INTERNALIZAÇÃO / NEGOCIAÇÃO CONCLUÍDA	
Rota 02 Rota Amazônica	ACORDO DE COMPLEMEN- TAÇÃO ECO- NÔMICA nº72 (ACE 72)	MERCOSUL COLÔMBIA	Bens e serviços	Estabelece quotas anuais de impor- tação, com margem de preferência de 100%, para determinados veículos, além de margens diferenciadas para os produtos não abrangidos pelas quotas ou que as excederem. Estabelece margens de preferência para máquinas agrícolas e rodoviárias, bem como para autopeças. O protocolo adicional n. 4 prevê tratamento tarifário preferencial aos produtos originários de Zonas Francas e Áreas Aduaneiras Especiais de ambos os países. Temas não tarifários: O ACE 72 prevê disposições sobre propriedade intelec- tual e serviços.	EM VIGOR	Internalizado por: ACE 72 - Decreto 9230, 06/12/2017 PROT. ADIC. 4 - Decreto 11742, 20/10/23 *O Protocolo de serviços Mercosul-Colômbia en- contra-se em processo de internalização.
Rota 02 Rota Amazônica	ACORDO DE COOPERAÇÃO E FACILITAÇÃO DE INVESTI- MENTOS (ACFI)	BRASIL COLÔMBIA	Investimen- tos	O Acordo, assinado em 2015, tem por finalidade promover a facilitação dos fluxos mútuos de investimentos entre as Partes, bem como fomentar a coope- ração institucional. O ACFI baseia-se em três pilares: a) mitigação de riscos b) governança institucional c) agendas temáticas para cooperação e facilitação de investimentos	EM PROCESSO DE INTERNALIZAÇÃO / NEGOCIAÇÃO CONCLUÍDA	
Rota 02 Rota Amazônica Rota 03 Quadrante Rondon	ACORDO DE COMPLEMEN- TAÇÃO ECO- NÔMICA nº58 (ACE 58)	MERCOSUL PERU	Bens	Estabelece o desgravamento de todo o universo tarifário no comércio entre as partes, exceto por 12 códigos tarifários referentes a açúcar, álcool, pneus e artefatos de matérias têxteis, os quais estão excluídos do programa de libera- lização comercial. O comércio de produtos originários de Zonas Francas ou de Áreas Aduaneiras Es- peciais entre Brasil e Peru é regulamenta- do pelo 2º Protocolo Adicional ao ACE 58, o qual estabelece preferências tarifárias fixas para lista positiva de produtos.	EM VIGOR	Internalizado por: ACE 58 - Decreto 5651, 29/12/2005

ROTAS DE INTEGRAÇÃO ASSO-CIADAS	ACORDO	PARCEIROS	NATUREZA	ESCOPO do ACORDO	SITUAÇÃO	OBSERVAÇÕES
Rota 02 Rota Amazônica Rota 03 Quadrante Rondon	ACORDO DE AMPLIAÇÃO ECONÔMICO - COMERCIAL (AAEC)	BRASIL PERU	Investimen- tos Serviços Compras governamen- tais	<p>As disposições do Acordo versam sobre Investimentos, Comércio de Serviços e Compras Governamentais. Tais compromissos se somam aos do Acordo de Complementação Econômica nº 58, o qual regula o comércio de bens entre o Peru e o Mercosul.</p> <p>Em relação às compras públicas, o compromisso visa garantir maior concorrência e acesso nas licitações públicas domésticas, bem como incorporar padrões internacionais na área de transparência. Já em matéria de investimentos, o objetivo é fomentar a cooperação institucional e facilitar os fluxos de investimentos entre as partes.</p>	EM PROCESSO DE INTER-NALIZAÇÃO / NEGOCIAÇÃO CONCLUÍDA	Acordo foi assinado em 2016 e aprovado pelo Congresso Brasileiro em 2017 mas permanece pendente de retificação pela parte peruana.
Rota 03 Quadrante Rondon	ACORDO DE COMPLEMEN- TAÇÃO ECO- NÔMICA nº36 (ACE 36)	MERCOSUL BOLÍVIA	Bens	Estabelece o desgravamento de todo o universo tarifário no comércio entre os países do Mercosul e a Bolívia, até a incorporação desta ao Mercosul com adesão efetiva ao ACE 18.	EM VIGOR	Internalizado por: ACE 36 - Decreto 2240, 28/05/1997
Rota 03 Quadrante Rondon Rota 04 Capricór- nio Rota 05 Bioceânica do Sul	ACORDO DE COMPLEMEN- TAÇÃO ECO- NÔMICA nº35 (ACE 35)	MERCOSUL CHILE	Bens e serviços	<p>Estabelece o desgravamento de todo o universo tarifário no comércio entre os membros, incluindo mercadorias elaboradas ou provenientes de Zonas Francas de qualquer natureza, com exceção das mercadorias classificadas nos caps. 50 a 63 da NALADI-SH 2012.</p> <p><u>Temas não tarifários:</u> O ACE 35 prevê disposições sobre facilitação do comércio, boas práticas regulatórias, barreiras técnicas ao comércio, comércio transfronteiriço de serviços, entrada temporária de pessoas de negócios, facilitação de investimentos, investimentos em instituições financeiras, comércio eletrônico, telecomunicações, compras governamentais, desenvolvimento de Micro, Pequenas e Médias Empresas (MPME) e Empreendedores, comércio e meio ambiente, comércio e gênero, mecanismo de solução de controvérsias, propriedade intelectual, medidas sanitárias e fitossanitárias (SPS), concorrência, assuntos trabalhistas, cooperação econômico-comercial, cadeias regionais e globais de valor.</p>	EM VIGOR	Internalizado por: ACE 35 - Decreto 2075, 19/11/1996 PROT. ADIC. 54 - Decreto 6994, 29/10/2009



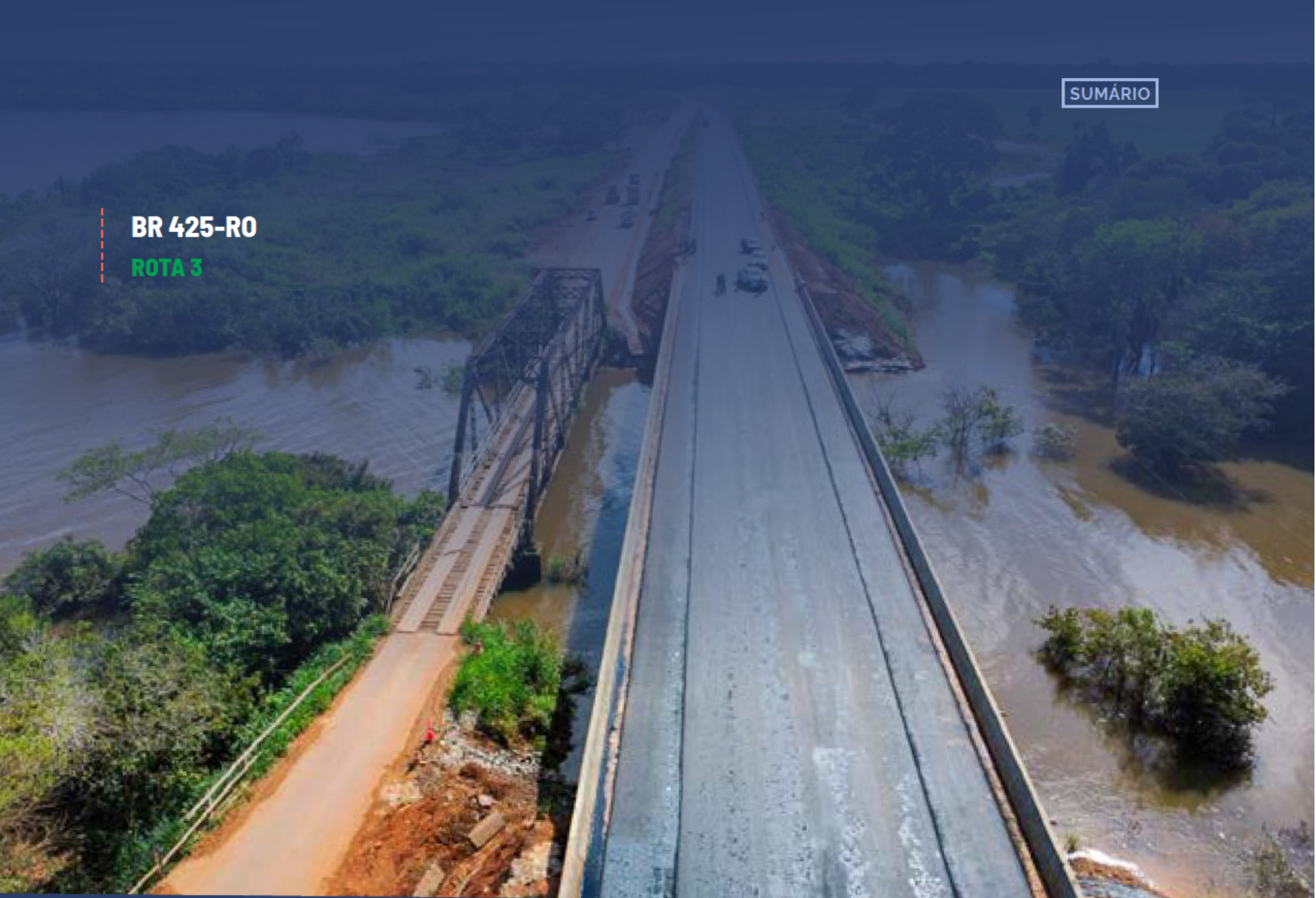
ROTAS DE INTEGRAÇÃO ASSO-CIADAS	ACORDO	PARCEIROS	NATUREZA	ESCOPO do ACORDO	SITUAÇÃO	OBSERVAÇÕES
Rota 04 Capricór-nio	ACORDO DE COMPLEMEN-TAÇÃO ECO-NÔMICA n°74 (ACE 74)	BRASIL PARAGUAI	Bens	Estabelece o livre comércio entre as partes para os produtos automotivos relacionados no 1º Protocolo Adicional ao ACE 74 e, ainda, quotas com regras de origem reduzidas para autopeças, automóveis e veículos com motorização alternativas (como híbridos e elétricos).	EM VIGOR	Internalizado por: ACE 74 - Decreto 10448, 07/08/2020 PROT. ADIC. 1 - Decreto 10493, 23/09/2020
Rota 04 Capricór-nio Rota 05 Bioceânica do Sul	ACORDO DE COMPLE-MENTAÇÃO ECONÔMICA n°18 (ACE 18 - MERCOSUL)	BRASIL ARGEN-TINA PARAGUAI URUGUAI	Bens e serviços	Estabelece o desgravamento de todo o universo tarifário no comércio intra-zona, com exceção dos produtos dos setores automotivos e açucareiro, bem como das mercadorias provenientes de Zonas Francas e Áreas Aduaneiras Especiais. <u>Temas não tarifários:</u> O ACE 18 prevê disposições sobre:	EM VIGOR	Internalizado por: ACE 18 - Decreto 550, 27/05/1992
				Comércio de serviços: o Protocolo de Montevideu versa sobre o comércio de serviços do Mercosul. Seus anexos se-toriais envolvem serviços financeiros, regulação nos setores de telecomuni-cações e de serviços postais, serviços de transporte aéreo, terrestre e por água, além do movimento de pessoas físicas prestadores de serviços.	EM VIGOR	PROTOCOLO DE MONTE-VIDÉU - Decreto 6480, 11/06/2008
				Facilitação de investimentos: o Pro-tocolo visa promover a facilitação de fluxos mútuos de investimentos entre as Partes, bem como fomentar a coope-ração institucional.	EM VIGOR	PROTOCOLO DE COOPE-RAÇÃO E FACILITAÇÃO DE INVESTIMENTOS DO MERCOSUL - Decreto 10027, 25/09/2019
				Propriedade Intelectual: O Acordo para Proteção Mútua de Indicações Geográficas (IGs) simplifica o processo de reconhecimento das IGs de países do bloco, com a submissão direta das listas de IGs a serem protegidas de um Membro ao outro.	EM PROCESSO DE INTERNALI-ZAÇÃO	ACORDO SOBRE PROTEÇÃO MÚTUA DE INDICAÇÕES GEO-GRÁFICAS NO MERCOSUL
				Contratações públicas: O Protocolo de contratações públicas do Mercosul estabelece compromissos de concor-rência e acesso nas licitações públicas domésticas, com a incorporação de padrões internacionais na área de transparência.	EM PROCESSO DE INTERNALI-ZAÇÃO	PROTOCOLO DE CONTRA-TAÇÕES PÚBLICAS DO MERCOSUL
				Comércio Eletrônico: O Protocolo sobre Comércio Eletrônico do Mercosul contempla disciplinas relacionadas a normas de proteção ao consumidor, transferência de informações eletrôni-cas, facilitação do comércio eletrônico, entre outras, visando criar um ambiente propício ao desenvolvimento do comér-cio eletrônico entre os Estados-parte.	EM PROCESSO DE INTERNALI-ZAÇÃO	PROTOCOLO SOBRE O CO-MÉRCIO ELETRÔNICO DO MERCOSUL

ROTAS DE INTEGRAÇÃO ASSO-CIADAS	ACORDO	PARCEIROS	NATUREZA	ESCOPO do ACORDO	SITUAÇÃO	OBSERVAÇÕES
Rota 04 Capricór-nio Rota 05 Bioceânica do Sul	ACORDO DE COMPLEMEN- TAÇÃO ECO- NÔMICA nº14 (ACE 14)	BRASIL ARGEN- TINA	Bens	Estabelece a desgravação tarifária do comércio bilateral entre Brasil e Argentina. Com a criação do Mercosul, o ACE 14 passou a versar sobre os produtos não abrangidos pelo regime de livre comércio do bloco, como os PRODUTOS AUTOMOTIVOS (regulados pelos protocolos adicionais 38 e 44), abrangendo 735 códigos.	EM VIGOR	Internalizado por: ACE 14 - Decreto 60, 15/03/1991 PROT. ADIC. 38 - Decreto 6500, 02/07/2008 PROT. ADIC. 44 - Decreto 10343, 08/05/2020
Rota 05 Bioceânica do Sul	ACORDO DE COMPLEMEN- TAÇÃO ECO- NÔMICA nº02 (ACE 02)	BRASIL URUGUAI	Bens e ser- viços	Estabelece entendimentos bilaterais sobre produtos não abrangidos pelo regime de livre comércio do Mercosul, como os produtos automotivos (76º Protocolo Adicional), sobre o comércio de erva-mate (84º Protocolo Adicional) e mercadorias produzidas em Zonas Francas e Áreas Aduaneiras Especiais (83º Protocolo Adicional) *Todos os demais produtos, com exceção do açúcar, encontram-se totalmen- te desgravados entre Brasil e Uruguai no âmbito do ACE 18. Contempla, também, entendimentos relativos à livre circulação de bens e serviços e à integração produtiva (inte- gração das cadeias produtivas do setor e o acesso recíproco de bens e serviços de empresas de ambos os países).	EM VIGOR	Internalizado por: ACE 02 - Decreto 88419, 20/06/1983 PROT. ADIC. 76 - Decreto 8655, 28/01/2016 PROT. ADIC. 83 - Decreto 11213, 29/09/2022 PROT. ADIC. 84 - Decreto 11214, 29/09/2022

Acordos disponíveis na íntegra em: www.gov.br/siscomex/pt-br/acordos -comerciais/acordos-comerciais

BR 425-R0

ROTA 3



3

A ADMINISTRAÇÃO
PÚBLICA FEDERAL
NAS FRONTEIRAS

A melhoria da infraestrutura física fomenta a ampliação do tráfego regional de pessoas e mercadorias, mas a eficiência e a comodidade buscadas com vias de transporte mais adequadas podem ser reduzidas em função de problemas de coordenação ou de entraves burocráticos nos controles realizados nos pontos de fronteira.

A partir dessa constatação, o Subcomitê de Integração Regional e Desenvolvimento realizou reuniões com representantes dos órgãos e entidades da administração pública federal que exercem atividades de controle nas regiões de fronteira.

Neste capítulo, buscou-se apresentar e analisar os principais pontos abordados nessas reuniões, fornecendo um diagnóstico preliminar do que é necessário fazer para que os pontos de fronteira pelos quais há fluxo de pessoas e cargas não representem um gargalo para o processo de integração regional.⁸

Alguns dos achados mais relevantes e uniformes nos relatos encontrados são os seguintes:

Ampliar e modernizar a infraestrutura física, a partir de um planejamento estratégico coordenado, é fundamental para viabilizar a intensificação do processo de integração regional. Construir rodovias e ferrovias, implementar canais multimodais, erguer redes de telecomunicações e planejar corredores bioceânicos são peças centrais no fortalecimento do processo de integração sul-americana. No entanto, isso não é suficiente.

⁸ É importante ressaltar que alguns dos desafios e diagnósticos apresentados pelos servidores convidados podem não representar a posição oficial final dos seus respectivos órgãos ou entidades, especialmente diante do fato de que este Subcomitê não pretendeu colher manifestações formais e oficiais, mas sim impressões técnicas e subsídios preliminares sobre as atividades dos órgãos e entidades que atuam nas fronteiras. Da mesma forma, não é possível afastar a existência de eventuais equívocos de interpretação por parte deste Subcomitê, notadamente em função das limitações técnicas do sistema de gravação das reuniões. Contudo, diante da extensão desse diagnóstico e da abundância de possíveis soluções levantadas, entende-se que o material representa um robusto levantamento para auxiliar a atuação da Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul.



- Para coordenar estrategicamente a atuação dos órgãos de fronteira é necessário que sejam (re)criados e mantidos foros de governança internos e inter-regionais. No âmbito interno, a *Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul*, instituída pelo Decreto nº 12.034 de 2024, reúne algumas das características apontadas como necessárias para cumprir esse papel.
- Para coordenar operacionalmente a atuação dos órgãos de fronteira é necessário adotar princípios e diretrizes da *gestão coordenada de fronteiras*, com destaque para a implementação de *áreas de controle integrado* com servidores de ambos os países fronteiriços. O Centro Unificado de Fronteira São Borja/Santo Tomé, de que trata o Decreto nº 3.467, de 17 de maio de 2000, foi mencionado mais de uma vez como sendo um possível modelo a ser seguido.
- A harmonização de padrões regulatórios em políticas estratégicas pode facilitar os controles realizados nos pontos de fronteira, aumentar a integração das cadeias produtivas regionais e garantir maior estabilidade ao desenvolvimento regional. A integração com os países vizinhos das políticas de defesa agropecuária, sob responsabilidade do Vigiaagro/MAPA; e de vigilância sanitária, sob responsabilidade da Anvisa/MS, foi apontada como um passo importante nesse sentido.
- O déficit de pessoal nas fronteiras é intensificado pela dificuldade de alocar e fixar servidores públicos efetivos em regiões distantes dos grandes centros urbanos ou em municípios muito pequenos – dos 29 municípios em que há postos de fronteira alfandegados, 21 têm menos de 40 mil habitantes. As dificuldades decorrentes desse déficit têm sido contornadas por medidas administrativas, como a informatização e a automatização de processos, a utilização de mecanismos de gestão de riscos, a realização de fiscalizações remotas e, mais recentemente, a implementação de funcionalidades baseadas em inteligência artificial. Além disso, alguns órgãos têm buscado a contratação de pessoal terceirizado para a execução indireta de serviços auxiliares, instrumentais ou acessórios, nos termos do que prevê o Decreto nº 9.507 de 21 de setembro de 2018. Embora essas medidas reduzam a demanda por servidores efetivos, em alguns casos essas soluções não são viáveis. O Box 2 traz um diagnóstico mais detalhado desse aspecto, apresentando alguns pontos de atenção.

BOX 2. FORMULÁRIO SOBRE O QUANTITATIVO DE PESSOAL NAS REGIÕES DE FRONTEIRA

A SEAI/MPO encaminhou um formulário aos órgãos e entidades que participaram das reuniões do Subcomitê, no qual foi questionado qual o número de servidores que atendem presencialmente nos postos ou recintos alfandegados de 30 cidades localizadas em região de fronteira e, a partir disso, qual seria o quantitativo desejável.

Embora algumas dessas cidades sejam capitais de seus estados e não contem com pontos de fronteira alfandegados (vide box 3), é possível apresentar algumas conclusões preliminares a partir das respostas encaminhadas por Receita Federal, Anvisa, Vigiaagro e Polícia Rodoviária Federal.

- A Anvisa não tem servidores em 18 (60%) das 30 cidades incluídas e só tem um servidor em outras 3 (10%). Em quase todas essas cidades a entidade argumentou que necessitaria de uma equipe composta por 2 a 3 servidores, o que demandaria a alocação de 37 a 57 servidores;

- O Vigiagro não tem servidores em 6 (20%) das 30 cidades incluídas e só tem um servidor em outras 5 (16,6%). Considerando a quantidade desejável apontada pelo órgão, seria necessária a alocação de 72 servidores nessas cidades;
- Em boa parte das cidades (56,6%), a Polícia Rodoviária Federal não possui efetivo. Apesar disso, em apenas duas delas (Ponta Porã/MS e São Borja/RS), a instituição indicou que seria desejável a alocação de pessoal (75 e 59 servidores, respectivamente);
- A Receita Federal tem servidores em todas as cidades, mas há uma (Porto Murtinho/MS) na qual o órgão tem apenas 1 servidor – ainda que a quantidade desejável informada seja de 27 servidores;
- Para que em todas essas cidades pesquisadas fosse alocada a quantidade desejável de servidores dos órgãos respondentes, seria necessário um aumento de 94% no efetivo existente nesses locais atualmente (de 2214 servidores para 4296); e
- Em termos de percentual de aumento no quantitativo de servidores, as cinco cidades que apresentam as maiores discrepâncias entre o quantitativo atual e o desejável são as seguintes:

Receita Federal	PRF	Anvisa	Vigiagro
Porto Murtinho	São Borja	Foz do Iguaçu	Epitaciolândia
Tabatinga	Boa Vista	São Borja	Pacaraima
Assis Brasil	Porto Velho	Sant. do Livramento	Dionísio Cerqueira
Porto Xavier	Cuiabá	Porto Murtinho	Manaus
Rio Branco	Rio Branco	Tabatinga	Mundo Novo

3.1 SISTEMA DE VIGILÂNCIA AGROPECUÁRIA INTERNACIONAL – VIGIAGRO

A 21ª Reunião do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, ocorrida em 08 de novembro de 2023, contou com a presença do coordenador-geral do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – Vigiagro⁹, Fábio Florêncio Fernandes, além de representantes das Secretarias e das entidades vinculadas do Ministério do Planejamento e Orçamento.



A coordenação-geral do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – Vigiagro é responsável, dentre outras coisas, pela autorização da importação e de exportação de cargas com produtos de interesse agropecuário. Segundo o que prevê o art. 1º da Instrução Normativa Mapa nº 51, de 4 de novembro de 2011, as importações e exportações de animais, vegetais, seus produtos, derivados e partes, subprodutos, resíduos de valor econômico e dos insumos agropecuários devem atender aos critérios regulamentares e procedimentos de fiscalização, inspeção, controle

⁹ O Vigiagro é gerido pelo Departamento de Serviços Técnicos da Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura e Pecuária.



de qualidade e análise de riscos fixados pelo Ministério da Agricultura e Pecuária – MAPA. Nos aeroportos, por exemplo, o Vigiagro verifica se há produtos de origem animal ou vegetal que estão em desconformidade com a legislação nacional, tanto nas cargas quanto nas bagagens pessoais dos passageiros.

Segundo dados apresentados, o Vigiagro tem 90 unidades distribuídas pelo País, sendo 29 em postos de fronteira, 25 em portos, 21 em aeroportos e 15 em EADIs/portos secos. Esses 29 postos de fronteira atendem 32 recintos aduaneiros habilitados¹⁰ pelo Vigiagro. Seguem alguns dados apresentados sobre esses recintos aduaneiros:

- Representam menos de 10% dos 327 recintos habilitados em todo o País;
- Estão distribuídos da seguinte forma: 11 estão localizados no Rio Grande Sul, 1 em Santa Catarina, 4 no Paraná, 7 no Mato Grosso do Sul, 1 no Mato Grosso, 2 no Acre, 1 em Rondônia, 2 em Roraima, 1 no Amazonas e 2 no Amapá; e
- Neles trabalham 53 servidores (30 auditores, 16 agentes, 7 servidores administrativos) e 10 terceirizados.

Foram apresentados, também, alguns dados sobre a força de trabalho do Vigiagro. No final de 2023, havia 473 servidores em exercício no Vigiagro, sendo 315 auditores (190 na área vegetal e 125 na área veterinária), 89 agentes (55 na área vegetal e 34 na área veterinária) e 69 servidores administrativos.

A expectativa relatada é de que essa força de trabalho seja reforçada com 65 auditores (um aumento de 20% no quantitativo disponível) e 85 agentes (um aumento de 95% no quantitativo disponível) em função do Concurso Público Nacional Unificado, que está em andamento e no qual o MAPA conta com 520 vagas.¹¹

No entanto, é importante ressaltar que nem todos esses servidores poderão realizar as atividades finalísticas de fiscalização e controle, de competência exclusiva do Auditor Fiscal Federal Agropecuário, conforme disposto no art. 14 da Instrução Normativa MAPA Nº 39, de 27 de novembro de 2017.

Ainda a respeito da vigilância sanitária, destacam-se os desafios abaixo indicados.

10 O objetivo da habilitação de recintos aduaneiros é garantir que as operações de trânsito internacional de produtos de interesse agropecuário sejam conduzidas em espaços físicos que disponham de: i) condições adequadas para essa operação; e ii) instalações e equipamentos necessários para a execução dos controles e da fiscalização dos agentes públicos.

11 “O Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) irá contar, no total, com 520 vagas, em diferentes blocos temáticos. No bloco 1 serão disponibilizadas 2 vagas para o cargo de Analista em Ciência e Tecnologia; no bloco 2 serão 20 vagas para Analista de Ciência e Tecnologia; no bloco 3 serão 200 vagas para Auditor Fiscal Federal Agropecuário; no bloco 7 serão 18 vagas para Analista em Ciência e Tecnologia; e no bloco 8 serão disponibilizadas 240 vagas para nível médio e técnico para agentes de atividades agropecuárias, inspeção sanitárias e técnicos de laboratório. Ainda, para o Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet), órgão vinculado ao Mapa, serão disponibilizadas 40 vagas no bloco 3 para Tecnologista.” Fonte: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/mapa-counta-520-vagas-no-concurso-publico-nacional-unificado>

INTEGRAÇÃO DAS POLÍTICAS DE DEFESA AGROPECUÁRIA

Atualmente, segundo relatado, as políticas de defesa agropecuária dos países vizinhos não são uniformizadas com a política brasileira sobre a matéria. Dessa forma, a entrada de produtos de interesse agropecuário demanda maior controle por parte do Vigiagro e, naturalmente, os tempos de deslocamentos transfronteiriços são impactados.

Uma possível saída para facilitar o controle sanitário nas fronteiras seria a integração das políticas de defesa agropecuária. Se os países adotassem os mesmos controles, a partir dos mesmos parâmetros, com o mesmo rigor na fiscalização, os fluxos transfronteiriços seriam facilitados.

COORDENAÇÃO DA ATUAÇÃO COM A RECEITA FEDERAL

Um desafio apontado é a composição de interesses na definição dos voos que serão objeto de fiscalização¹², já que essa escolha é realizada pela Receita Federal, em função da precedência na fiscalização, a partir dos seus próprios critérios. Segundo exemplo apresentado, a Receita pode ter interesse em fiscalizar o voo com origem em Miami, enquanto o Vigiagro terá interesse na fiscalização do voo originado no Panamá.

Uma possível saída apontada para esse desafio é a definição e a normatização conjunta, a partir de critérios de gestão de riscos, e de hipóteses nas quais a fiscalização realizada pelo Vigiagro é mandatória.

ALOCAÇÃO DE PESSOAL

A alocação de pessoal nas regiões de fronteira apresenta-se como um problema comum a todos os órgãos. Normalmente, são necessários novos concursos para que sejam lotados servidores nessas localidades e, após um curto período, o servidor participa de um concurso de remoção e vai para outro lugar.

Uma alternativa utilizada pelo Vigiagro é a criação de forças-tarefa para atuação nas regiões de fronteira, nas quais os servidores participantes recebem diárias para realizar suas atividades.

12 Nos termos do art. 37, inciso XVIII, da Constituição Federal de 1988, “a administração fazendária e seus servidores fiscais terão, dentro de suas áreas de competência e jurisdição, precedência sobre os demais setores administrativos, na forma da lei”. Também neste sentido, o art. 35 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, prevê que “em tudo o que interessar à fiscalização aduaneira, na zona primária, a autoridade aduaneira tem precedência sobre as demais que ali exercem suas atribuições”.



Segundo dados do Comex Stat constantes no Boletim de Exportação do MAPA, em 2023 foram exportados 61,1 milhões de toneladas de grãos pelos portos do Arco Norte, o que representa 34% do total exportado no período. Em 2013, essa participação era de 13%, com 10,8 milhões de toneladas.

Fonte: [Boletim de Exportação](#).

Série histórica disponível [aqui](#).

Sem embargo, essa alternativa já enfrenta dificuldades, em função das recentes reduções nos valores das diárias para afastamentos mais prolongados.¹³

Além disso, a utilização sistemática dessa alternativa pode gerar insegurança jurídica, já que a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, define as diárias como uma indenização devida ao servidor que, a serviço, afastar-se da sede em caráter eventual ou transitório para outro ponto do território nacional ou para o exterior.

A inspeção à distância, com a contratação de terceirizados locais para o apoio à atividade, poderia ser estudada como uma saída adequada nesse caso. Investindo-se em tecnologias para captação e transmissão de imagens é possível garantir que a análise técnica seja realizada de forma virtual pelo servidor competente com todos os elementos de que necessita. Um exemplo dessa possibilidade foi relatado na reunião.

Não obstante o exposto acima, há situações com peculiaridades que podem demandar a formulação de soluções mais específicas. Como exemplo, foi relatado que a fixação de servidores públicos em Tabatinga/AM é especialmente difícil, já que, além da distância considerável para os grandes centros, a unidade do Vigiagro na região sofre com a falta de segurança. Outra situação peculiar é a de Assis Brasil/AC. Segundo relatado, por ausência de fiscais no recinto dessa cidade, os caminhões com produtos de interesse agropecuário devem se deslocar até Eritaciolândia/AC, a mais de 100 km de distância, para obter a autorização de entrada no País. Esses casos devem ser analisados levando em consideração a crescente importância do chamado Arco Norte¹⁴ na participação das exportações de grãos, conforme os dados indicados ao lado.

No Arco Sul merece destaque o caso de Porto Murtinho/MS, em que o volume de exportação de grãos saltou de pouco mais de 270 mil toneladas, em 2022, para mais de 1,6 milhão de toneladas, em 2023 – um aumento de quase 500% em um ano.

Nesse sentido, como foi discutido na reunião, a ampliação da capacidade operacional do Vigiagro nos recintos aduaneiros localizados nessas regiões pode trazer dividendos que superam os custos que seriam gerados.

13 Em 2022, o Decreto nº 5.992, de 19 de dezembro de 2006, que dispõe sobre a concessão de diárias no âmbito da administração federal direta, autárquica e fundacional, foi alterado e passou a prever uma redução de 25% nos valores das diárias nos afastamentos que ultrapassassem, na mesma localidade, trinta dias contínuos ou sessenta dias, ainda que não contínuos, dentro do mesmo exercício. Em 2023, essa regra foi alterada e a redução passou a se aplicar apenas nos afastamentos superiores a 120 dias contínuos.

14 “Acompanhando a tendência de mudança no rumo logístico para escoamento da produção o MAPA tem incentivado o desenvolvimento e a consolidação dos portos e os corredores de exportação do Arco Norte, compostos pelos terminais de embarque localizados nas regiões Norte e Nordeste do país. Fruto de discussões do setor produtivo o Arco Norte é definido por uma linha imaginária que atravessa o território brasileiro no Paralelo 16º Sul, passando próximo as cidades de Ilhéus (BA), Brasília (DF) e Cuiabá (MT). Os portos de principal interesse do agronegócio que compõem esse segmento logístico são os de Itacoatiara (AM), Santarém e Barcarena (PA), Santana (AP), São Luís (MA), Salvador e Ilhéus (BA).” Fonte: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/politica-agricola/infraestrutura-e-logistica/infraestrutura-e-logistica>

DESAFIOS REGULATÓRIOS

Segundo relatado, alguns produtos agropecuários, como banana e café, enfrentam resistências à importação em função não de desconformidades fitossanitárias, mas de entraves regulatórios. Ainda segundo o que foi discutido, a abertura do mercado nacional a esses produtos dos países vizinhos teria o efeito de aumentar a produtividade e a qualidade dos produtos nacionais.

Outro desafio regulatório apontado é a dificuldade logística relacionada à exportação para o Suriname da carne produzida em Roraima. Em função da ausência de acordo com a Guiana que permita a passagem pelo território daquele país, o produto tem que ser levado a Manaus e ser escoado, por via fluvial, até o Oceano Atlântico, para só então chegar no Suriname, por via marítima.

A saída para ambos os desafios passa por discussões com os setores afetados e com os órgãos e entidades públicos com atribuições relacionadas às políticas de comércio exterior e de relações exteriores.

3.2 SECRETARIA ESPECIAL DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL - RFB

A 22ª e 23ª reuniões do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, ocorridas em 14 e 17 de novembro de 2023, contaram com a presença do assessor do Subsecretário da Receita Federal do Brasil, Fausto Vieira Coutinho, e do Coordenador do Comitê Técnico nº 2 da Comissão de Comércio do MERCOSUL - CT2/CCM/MERCOSUL, Edison Introvini, além de representantes das Secretarias e das entidades vinculadas do Ministério do Planejamento e Orçamento.



Inicialmente, a Receita apresentou um estudo elaborado pelo CT2/CCM/MERCOSUL, intitulado “*Estudo Técnico sobre Estado e Situação do Nível de Integração das Áreas de Controle Integrado*”, no qual foram elencados as principais forças, fraquezas, oportunidades e ameaças das Áreas de Controle Integrado – ACIs¹⁵.

Entre as **forças**, foram indicados a comunicação entre os órgãos públicos, a assistência mútua e o intercâmbio de informações.

15 Uma relação de pontos de fronteira nos quais determinou-se o funcionamento de controles integrados entre os Estados Partes do Mercosul foi estabelecida pela Resolução nº 3/94 do Grupo Mercado Comum. À época, previa-se o **controle integrado de trânsito vicinal e turístico** (2 na fronteira do Brasil com a Argentina, 2 na fronteira com o Paraguai e 6 na fronteira com o Uruguai), o **controle de cargas em transporte automotor** (2 na fronteira do Brasil com a Argentina, 3 na fronteira com o Paraguai e 6 na fronteira com o Uruguai) e o **controle de cargas em transporte ferroviário** (1 na fronteira do Brasil com a Argentina).



Entre as **fraquezas**, enfatizaram-se questões relacionadas à infraestrutura para realização das atividades (como, por exemplo, câmaras refrigeradas, scanner, área de fumigação, plataformas de inspeção, câmeras de monitoramento e espaços adequados aos trabalhadores), os problemas de conectividade e a falta de pessoal.

No que tange às **ameaças**, evidenciaram-se a complexidade normativa e o fato de que os processos de trabalho ainda não foram mapeados.

Por fim, entre as **oportunidades**, foram destacados a possibilidade de realização de ações de capacitação conjuntas para os agentes públicos em atividade nos ACIs, a melhoria na coordenação entre os órgãos e os benefícios aos Operadores Econômicos Autorizados – OEAs¹⁶.

BOX 3. PRINCIPAIS DIFERENÇAS ENTRE RECINTOS ALFANDEGADOS E PONTOS DE FRONTEIRA ALFANDEGADOS

RECINTOS ALFANDEGADOS: serão assim declarados pela autoridade aduaneira competente, na zona primária ou na zona secundária, a fim de que neles possam ocorrer, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias, bagagens e remessas postais.

PONTOS DE FRONTEIRA ALFANDEGADOS: serão assim declarados por ato da autoridade aduaneira competente, para que neles possam, sob controle aduaneiro, estacionar ou transitar veículos, ser efetuadas operações de carga, descarga, armazenagem ou passagem de mercadorias e embarcar, desembarcar ou transitar viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados.

Assim, um recinto alfandegado pode ser constituído em zona primária, na região de fronteira, mas nele não poderá haver o trânsito de viajantes, por exemplo, que é exclusivo nos pontos de fronteira alfandegados. Outra diferença é que os pontos de fronteira alfandegados são localizados necessariamente na fronteira, ao passo que os recintos alfandegados podem estar localizados em qualquer ponto do território nacional.

Por fim, é importante registrar que os pontos de fronteira alfandegados podem ser compostos por ACIs, como é o caso do Centro Unificado de Fronteira São Borja/Santo Tomé de que trata o Decreto nº 3.467, de 17 de maio de 2000.

Atualmente, há **32 pontos de fronteira alfandegados** (vide box 3), distribuídos em quatro regiões fiscais¹⁷ e 29 municípios. Considerada a divisão proposta para as cinco *Rotas de Integração Sul-Americana*, a distribuição dos pontos de fronteira alfandegados pode ser visualizada na tabela 8:

16 "Operador Econômico Autorizado (OEA) é um parceiro estratégico da Receita Federal que, após ter comprovado o cumprimento dos requisitos e critérios do Programa OEA, será certificado como um operador de baixo risco, confiável e, por conseguinte, gozará dos benefícios oferecidos pela Aduana Brasileira, relacionados à maior agilidade e previsibilidade de suas cargas nos fluxos do comércio internacional." Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/oea>

17 A Receita Federal classifica os pontos de fronteira alfandegado de acordo com a região fiscal em que estão localizados. No caso, há pontos de fronteira alfandegados na 1ª RF (5), na 2ª RF (7), na 3ª RF (8) e na 10ª RF (12).

TABELA 8. DISTRIBUIÇÃO DOS PONTOS DE FRONTEIRA ALFANDEGADOS, POR ROTA

Rota	Quantidade	estados	Municípios
Ilha das Guianas	3	Roraima (2)	Bonfim e Pacaraima
		Amapá (1)	Oiapoque
Amazônica	1	Amazonas (1)	Tabatinga
Quadrante Rondon	4	Acre (2)	Assis Brasil e Epitaciolândia
		Rondônia (1)	Guajará-Mirim
		Mato Grosso (1)	Cáceres
Bioceânica de Capricórnio	12	Mato Grosso do Sul (4)	Corumbá, Mundo Novo, Ponta Porã e Bela Vista
		Paraná (6)	Foz do Iguaçu – Ponte da Amizade, Foz do Iguaçu – Ponte Tancredo Neves, Santa Helena, Guaira, Capanema, Santo Antônio do Sudoeste
		Santa Catarina (2)	Dionísio Cerqueira – ACI Cargas e Dionísio Cerqueira – ponto de fronteira
Bioceânica do Sul	12	Rio Grande do Sul (12)	Chuí, Barra do Quaraí, Quaraí, Bagé (Aceguá), Jaguarão, Porto de Mauá – Cargas, Porto de Mauá – Bagagem, Porto Xavier, Uruguaiana, Sant’Ana do Livramento, São Borja e Itaqui

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da [Receita Federal](#).

Para coordenar a atuação nesses pontos de fronteira, foi relatada a existência de espaços de interlocução dentro da estrutura regimental do MERCOSUL, com destaque para os Subgrupos de Trabalho nº 14 (*Infraestrutura Física*) e nº 18 (*Integração*) do Grupo Mercado Comum e para o já mencionado Comitê Técnico nº 2 (*Assuntos Aduaneiros e Facilitação do Comércio*) da Comissão de Comércio do MERCOSUL.

No que tange à coordenação da atuação dos órgãos públicos brasileiros, foi relatada a existência do Comitê Nacional de Facilitação do Comércio – CONFAC, disciplinado pelo Decreto nº 11.717, de 28 de setembro de 2023, e de um dos seus tipos de subcolegiados, as Comissões Locais de Facilitação do Comércio – COLFACS. Nas COLFACS é possível promover a interlocução e a coordenação entre os órgãos públicos federais que atuam em cada um dos pontos de fronteira.

No [Plano de Trabalho 2023-2025 do CONFAC](#) é possível encontrar diversas frentes de atuação que se alinham aos objetivos da *Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul*, com destaque para a **gestão coordenada de fronteiras**, na qual o CONFAC declara ter o objetivo de “promover o aprimoramento da integração regional no âmbito do Mercosul, mediante a coordenação e cooperação nos pontos de fronteira”.



ÁREAS DE CONTROLE INTEGRADO – ACIS

As ACIs são, nos termos do [Acordo de Recife](#), “parte do território do País Sede, incluídas as instalações onde se realiza o controle integrado por parte dos funcionários de dois países”. Segundo a Receita Federal¹⁸, as ACIs podem ser classificadas de acordo com a situação da integração em:

- i. **Integração total**, quando as autoridades de cada país competentes exercem todas as atividades com relação aos controles aduaneiros, migratórios, sanitários (saúde humana), fitossanitários, zoo-sanitários e de transportes; e
- ii. **Integração parcial**, quando algum dos controles não é exercido pela autoridade do país limítrofe.

Ainda segundo a Receita, as ACIs também podem ser divididas de acordo com a modalidade de controle em:

- i. **ACI Trânsito Vicinal e Turismo**, onde são exercidos os controles relativos ao trânsito de pessoas e veículos; e
- ii. **ACI Cargas**, onde são realizados os controles integrados referentes às importações e exportações entre os estados-Partes.

Consideradas essas classificações e as informações da Receita Federal, existem atualmente nas fronteiras do Brasil 17 (dezessete) áreas de controle, sendo que:

- i. No que tange às **ACIs de trânsito vicinal e turismo**, 2 (12%) estão integradas, 2 (12%) estão integradas parcialmente e 13 (76%) não são integradas; e
- ii. No que tange às **ACIs de cargas**, 5 (29%) estão integradas, 5 (29%) estão integradas parcialmente e 7 (41%) não são integradas.

Somados os números de cada modalidade, é possível constatar que 59% das áreas de controle do Brasil ainda não estão integradas, 20% estão integradas parcialmente e 20% estão integradas totalmente. As tabelas 10, 11 e 12 mostram as situações específicas de cada uma das dezessete áreas mencionadas.

18 Fonte: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros/area-de-controle-integrado-aci>

TABELA 9. SITUAÇÃO DA INTEGRAÇÃO DAS ÁREAS DE CONTROLE LOCALIZADAS NA FRONTEIRA DO BRASIL COM A ARGENTINA

	Foz do Iguaçu / Puerto Iguazú	Capanema / Andresito	Uruguaiana / Paso de Los Libres	Dionísio Cerqueira / Bernardo de Irigoyen	São Borja / Santo Tomé
ACI Trânsito Vicinal e Turístico	Não integrado	Não integrado	Não integrado	Não integrado	Integrado
ACI Cargas - Modal Rodoviário (e Ferroviário)	Não integrado	Não integrado	Integrado no lado brasileiro e, no lado argentino, integrado apenas no modal ferroviário	Integrado parcialmente	Integrado

Fonte: [Receita Federal](#)**TABELA 10.** SITUAÇÃO DA INTEGRAÇÃO DAS ÁREAS DE CONTROLE LOCALIZADAS NA FRONTEIRA DO BRASIL COM O URUGUAI

	Barra do Quaraí / Bella Unión	Chuí (Brasil) / Chuy	Jaguarão / Rio Branco	Quaraí / Artigas	Santana do Livramento / Rivera	Aceguá / Aceguá
ACI Trânsito Vicinal e Turístico	Não integrado	Não integrado	Não integrado	Não integrado	Não integrado	Não integrado
ACI Cargas - Modal Rodoviário (e Ferroviário)	Não integrado	Não integrado	Integrado parcial- mente	Integrado	Integrado	Integrado

Fonte: [Receita Federal](#)**TABELA 11.** SITUAÇÃO DA INTEGRAÇÃO DAS ÁREAS DE CONTROLE LOCALIZADAS NAS FRONTEIRAS DO BRASIL COM O PARAGUAI E COM A BOLÍVIA

	Foz do Iguaçu / Ciudad del Este (Paraguai)	Ponta Porã / Pedro Juan Caballero (Paraguai)	Mundo Novo - Guaíra / Salto del Guairá (Paraguai)	Santa Helena / Puerto Indio (Paraguai)	Corumbá / Puerto Quijarro (Bolívia)	Cáceres / San Matías (Bolívia)
ACI Trânsito Vicinal e Turístico	Não integrado	Não integrado	Não integrado	Integrado	Integrado parcialmente	Integrado parcialmente
ACI Cargas - Modal Rodoviário (e Ferroviário)	Não integrado	Não integrado	Não integrado	Integrado	Integrado parcialmente	Integrado parcialmente

Fonte: [Receita Federal](#)

Um dos aspectos apontados como uma variável importante para a instalação e o efetivo funcionamento integrado da ACI é o modelo de gestão das suas instalações. Segundo relatado, historicamente o Brasil tem optado por conceder o ponto alfandegado ao setor privado, mas a preferência



O crescente volume de exportações de grãos no Arco Norte, conforme foi detalhado no item 3.1, demonstra a possibilidade de avanços significativos nos fluxos comerciais em alguns desses pontos e sugere a oportunidade de planejar e coordenar a instalação da infraestrutura física necessária para atender a demanda prevista no futuro. Nesse sentido, a análise de modelos de concessão maleáveis e adaptáveis a diferentes realidades pode ser uma alternativa viável.

pelo modelo público nos demais países do Mercosul tem dificultado o avanço das negociações.¹⁹

Apesar disso, há exemplos de sucesso que demonstram a viabilidade da adoção do modelo de concessão ao setor privado. O caso mais recente é o da ACI de Dionísio Cerqueira/SC, que se tornou viável economicamente nos últimos anos e passou a ser gerida por uma concessionária privada. Essa viabilidade econômica é fundamental para realizar a concessão.

Nesse sentido, uma possível saída que pode ser explorada nos pontos de fronteira que atualmente não passariam por um Estudo Sintético de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE), nos termos da Instrução Normativa nº 2.111, de 20 de outubro de 2022, é adotar medidas de compartilhamento de riscos. Segundo estudo do IPEA, a prática já vem sendo adotada nas concessões rodoviárias federais:

O compartilhamento do risco de demanda já vem sendo adotado nas concessões rodoviárias federais, desde meados da quarta etapa. O mecanismo adotado tem sido o de bandas de tráfego, em que, para variações pequenas do volume de veículos em relação ao previsto, o concessionário assume o risco integralmente, mas para volumes abaixo de determinados patamares, o governo complementa a receita tarifária; para volumes acima de determinado nível, o governo se apropria de parte da receita tarifária. Consideramos esta inovação salutar, e esperamos que ela melhore a atratividade dos projetos e reduza as pressões por renegociações contratuais. Cabe lembrar que outros tipos de risco, usualmente alocados ao privado, vêm também sendo compartilhados, entre eles: risco de custos de insumos acima dos índices regulares de inflação; risco cambial; risco de custo de desapropriação; condicionantes ambientais e acidentes geotécnicos (ANTT, 2023). Tal compartilhamento está de acordo com as boas práticas recomendadas pela literatura de concessões e PPPs.²⁰

Quaisquer que sejam as alternativas adotadas, há um desafio comum que precisará ser endereçado: a rigidez para definição das ACIs no âmbito do MERCOSUL. A Resolução GMC/MERCOSUL nº 29, de 2007, lista todos os pontos de fronteira em que podem ser instaladas as ACIs e, segundo informado, as alterações desse normativo dependem de ampla concertação e podem

19 Os servidores da Receita apresentaram o Centro Unificado de Fronteira São Borja/Santo Tomé, de que trata o Decreto nº 3.467, de 17 de maio de 2000, como um paradigma de integração. Composto por uma Área de Controle Integrado – ACI, esse Centro é gerido conforme previsões de um contrato internacional de concessão, cujo fim iminente é um desafio que deverá ser endereçado nos próximos anos.

20 SILVEIRA SOBRINHO, Edson; SILVA, Marco Antônio Boareto da; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre; SAD, Bruno Nunes. **Propostas para aprimorar as concessões rodoviárias brasileiras**: duração dos contratos, alocação de risco de demanda, extinção por ausência de financiamento e indenização por investimentos não amortizados. Rio de Janeiro: Ipea, abr. 2024. (Diset: Nota Técnica, 131). DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/diset131>

demandar vários anos. Como exemplo, foram citados os casos de pontos de fronteira que estão previstos na resolução há muitos anos, nos quais não há não interesse dos países em efetivamente instalar as ACIs (Capanema/PR – Comandante Andresito/Argentina e Itaqui/RS – Alvear/Argentina) e de dificuldades para alterar as cabeceiras definidas no ato.

GESTÃO COORDENADA DE FRONTEIRAS

Outro aspecto bastante abordado pelos servidores da Receita foram as práticas e diretrizes da **gestão coordenada de fronteiras**, que envolve a *“abordagem coordenada entre agências de controle de fronteiras, tanto domésticas quanto internacionais, no contexto de buscar maior eficiência na gestão de fluxos de comércio e viagens, enquanto se mantém um equilíbrio com os requisitos de conformidade”*.²¹

Entre os princípios fundamentais apontados pela Organização Mundial de Aduanas sobre o tema, estão a transparência regulatória, o intercâmbio de informações, a disponibilidade de pessoal e de infraestrutura e a simplificação de controles.

Nessa mesma linha, os representantes da Receita apresentaram algumas diretrizes desse modelo de gestão, a saber:

- i. Um só espaço:** os funcionários dos países compartilham o mesmo espaço físico;
- ii. Funções indelegáveis:** não há delegação de funções entre os oficiais de um ou outro país;
- iii. Parada única:** passageiros, migrantes, motoristas e meios de transporte têm que parar apenas uma vez;
- iv. Ato único:** todos os funcionários realizam os controles ao mesmo tempo e no mesmo espaço, com seus próprios procedimentos e sob a respectiva autonomia administrativa; e
- v. Automação de processos:** apresentação e a gestão de documentos, pagamentos, licenças, registros e outros requerimentos administrativos são realizadas em formato digital e de maneira prévia à chegada da mercadoria e dos meios de transporte.

Essa cooperação entre os órgãos de fronteira é, para além de uma boa prática, um **compromisso internacional assumido pelo Brasil**. O Acordo sobre a Facilitação do Comércio, adotado pelos membros da Organização Mundial do Comércio, em 7 de dezembro de 2013, e promulgado no Brasil pelo Decreto nº 9.326, de 3 de abril de 2018, prevê em seu art. 8º que:

21 Fonte: [Coordinated Border Management Compendium - OMA](#).



1. Cada Membro assegurará que as suas autoridades e órgãos responsáveis por controles de fronteira e por procedimentos relacionados com a importação, a exportação e o trânsito de bens cooperem entre si e coordenem as suas atividades a fim de facilitar o comércio.
2. Cada Membro cooperará, na medida do possível e razoável, em termos mutuamente acordados com outros Membros com quem compartilhe uma fronteira comum com o objetivo de coordenar procedimentos nos pontos de fronteira para facilitar o comércio transfronteiriço. Tal cooperação e coordenação poderá incluir:
 - a) o alinhamento de dias úteis e horário de trabalho;
 - b) o alinhamento dos procedimentos e formalidades;
 - c) o estabelecimento e compartilhamento de instalações comuns;
 - d) controles conjuntos;
 - e) o estabelecimento de um ponto único de controle de fronteira.

Portanto, é jurídica e politicamente relevante que os processos de coordenação de fronteiras sejam constantemente avaliados e aprimorados.

Segundo relatado, uma iniciativa com esse objetivo, intitulada *"Coordinated Border Management at Mercosur Inner borders"*, está sendo desenvolvida com apoio do Banco Mundial e envolve a análise dos processos de trabalho das ACIs localizadas nas fronteiras comuns de Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. A partir desse trabalho, será apresentado um informe com recomendações de curto, médio e longo prazo para cada uma das ACIs.

Outra iniciativa que foi apontada como um relevante indutor do tema é o *Grupo de Impulso de Gestão Coordenada de Fronteiras*, formado por 17 instituições, dentre órgãos públicos, organismos internacionais e entidades privadas de diferentes países.

A partir da *Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul* será possível explorar as sinergias geradas pelos trabalhos dessas iniciativas e dos arranjos institucionais existentes, como a CONFAC, para impulsionar o processo de incorporação nas fronteiras terrestres brasileiras dos princípios e diretrizes da gestão coordenada de fronteiras.

CONVENÇÃO TIR

Um dos desafios apontados em relação à Rota da Ilha das Guianas é o fato de que o transporte de mercadorias que passar pela Guiana Francesa deve obedecer às regras contidas na *Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR* – Convenção TIR, de 14 de novembro de 1975, que entrou em vigor em 20 de junho de 1983 no âmbito da Comunidade Europeia.

Segundo informado, o Brasil tem realizado as tratativas e adaptações necessárias para aderir à Convenção e já há consenso técnico nos Ministérios de que a proposta de incorporação pode prosseguir. Essa adesão facilitaria, por exemplo, o escoamento dos produtos oriundos da crescente atividade pecuária bovina em Roraima.

TIME RELEASE STUDY – TRS

Segundo relatado, a Receita Federal tem buscado encontrar gargalos no fluxo comercial nas fronteiras do País. Para isso, com apoio do Banco Mundial, foram elaborados dois estudos de tempo de liberação de cargas (*Time Release Study – TRS*), um para [importação](#) (2020) e outro para [exportação](#) (2023).

Alguns dos achados desses estudos são relevantes para se analisar as cinco *Rotas de Integração Sul-Americana*.

O primeiro deles diz respeito à via de transporte internacional utilizada para a exportação. Segundo o TRS-Exportação, o modal rodoviário respondeu por 21,37% do total de Declarações Únicas de Exportação (DU-E) em 2022 – número próximo ao do modal aéreo (24,82%), mas bem inferior ao da via marítima (46,95%). No que tange à operacionalização dessas exportações, o estudo concluiu que:

Notadamente, a maioria das operações de exportação ocorre sob condições normais de despacho (93,7%). Quanto ao documento instrutivo, revela uma adesão significativa à NF-e (98,6%). Em relação ao controle administrativo, a maioria das DU-Es não requerem tratamento adicional (75,5%). No que tange aos canais de conferência aduaneira, a grande maioria das DU-Es é direcionada para o “verde” (88,8%). Operações por empresas certificadas OEA representam 16,5% das operações, enquanto as não certificadas totalizam 83,4%.

Outro achado se refere ao tempo médio das operações de exportação sem situação especial de despacho, considerando a duração do processo desde a entrada da carga no recinto alfandegado até o embarque para exportação. Sobre esse ponto, o TRS-Exportação verificou que o modal rodoviário é o mais célere na conclusão desse processo, com tempo médio de 5 horas e 20 minutos. Isso representa 2,8% do tempo médio da exportação por via marítima, que é de 193 horas e 22 minutos, e 15,4% do tempo médio gasto no modal aéreo, que é de 34 horas e 43 minutos.

Esse tempo médio, segundo o TRS-Exportação, seria ainda menor (1 hora e 29 minutos) caso não houvesse erros procedimentais em algumas unidades aduaneiras – que, segundo consta no estudo, já foram endereçados.

Apesar dos tempos médios relevantes nos modais aéreo e marítimo, o estudo aponta que, do tempo total necessário para exportar:

- i. **85%** do tempo é consumido na etapa entre o desembarço e o embarque;
- ii. **12%** do tempo é consumido na apresentação da carga para despacho, o que está sob responsabilidade do exportador; e
- iii. **3%** do tempo é consumido na participação dos órgãos públicos.



A partir desses dados, o estudo conclui que *"a logística é o ponto crucial do processo quando se pensa em redução de tempos significativa"*.

Em relação ao tempo médio das importações, que considera o tempo desde a chegada da mercadoria no País até sua efetiva saída física do local alfandegado, o TRS-Importação concluiu que o procedimento é mais célere no modal rodoviário (2,3 dias). Ou seja, os modais aéreo (5,8 dias) e marítimo (9,7 dias) demandam mais tempo também na importação.

Outros achados precisam ser monitorados. Por exemplo, o TRS-Importação apontou *"significativas diferenças de tempos, de até 70%, na atuação de órgãos anuentes situados em diferentes localidades"*. Dessa forma, é relevante verificar se os procedimentos dos órgãos anuentes foram devidamente harmonizados.

Outro aspecto que precisa ser analisado é se nas ACIs já há os incentivos necessários para que o importador realize os trâmites de importação de forma concomitante no país estrangeiro e no Brasil, reduzindo o tempo médio para liberação das cargas. Segundo o estudo, *"os importadores optam pelo sequencialismo, muito com intuito de evitar o pagamento dos tributos da importação brasileira caso, por alguma razão, a exportação estrangeira (argentina ou paraguai) seja negada"*. Segundo o estudo, a restituição do tributo seria realizada por um processo moroso e, além disso, mais caro do que a sobrestadia necessária para a realização sequencial dos procedimentos.

Outros aspectos relevantes da importação e da exportação foram abordados nos estudos e podem ser úteis para direcionar a atuação da Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul, notadamente o TRS-Exportação, que foi publicado em outubro de 2023. No entanto, como os estudos têm recortes temporais e espaciais específicos, é possível que os gargalos atuais de cada um dos pontos de fronteiras alfandegados não estejam refletidos nas publicações.

Nesse sentido, é importante considerar a possibilidade de automatizar a coleta e o tratamento desses dados – ou de parte deles – para que se tenha um diagnóstico contínuo e atualizado dos principais gargalos. Dessa forma, seria possível propor medidas cada vez mais adequadas para melhorar a eficácia e eficiência dos procedimentos aduaneiros.

3.3 AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA - ANVISA



A 26ª Reunião do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, ocorrida em 31 de janeiro de 2024, contou com a presença do Gerente-Geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados da Anvisa, Bruno Gonçalves Araujo Rios, e do servidor Artur Iuri Alves, além de representantes das Secretarias e das entidades vinculadas do Ministério do Planejamento e Orçamento.

Foram discutidos, em caráter preliminar, alguns dos principais desafios da Anvisa, notadamente no que tange ao trabalho desenvolvido pela Agência em portos, aeroportos, fronteiras e recintos alfandegados.

INTERLOCUÇÃO COM AUTORIDADES DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA

Foi relatado que a interlocução com autoridades de vigilância sanitária dos demais países tem sido objeto de aprimoramentos. Assim, a Agência tem buscado coordenar sua atuação com as autoridades de países desenvolvidos e manter padrões regulatórios compatíveis com os adotados nesses países. No entanto, conforme relatado, já ocorreram casos nos quais a Anvisa fez exigências que foram consideradas não condizentes com requisitos e condições impostos por esses países – o que pode ter gerado desinteresse de empresas em investir no mercado nacional. Para enfrentar esse desafio, a Anvisa pode continuar buscando o equilíbrio em suas exigências regulatórias, de forma que se consiga proteger a saúde pública sem inviabilizar a atividade comercial.

Outro aspecto diz respeito à interlocução com as instituições congêneres de países vizinhos, que, segundo relatado, enxergam a Anvisa como referência regional em matéria de vigilância sanitária.

O desafio, portanto, é fomentar a criação de padrões regulatórios regionais, não só para facilitar e dar segurança aos fluxos internos comerciais e de pessoas, mas também para promover as cadeias regionais de exportação e incentivar o alinhamento das políticas epidemiológicas.

COORDENAÇÃO COM ENTES FEDERATIVOS

Um dos desafios inerentes à vigilância sanitária é a necessidade de constante articulação da esfera federal com estados e Municípios – corresponsáveis, no âmbito do Sistema Único de Saúde, por executar ações relacionadas ao tema. Segundo relatado, essa articulação é essencial para cobrir adequadamente todos os níveis de fiscalização necessários para promover a proteção à saúde pública em todo território nacional.

Foi informado que uma das maiores dificuldades enfrentadas pelas instituições congêneres de estados e Municípios é de ordem técnica, o que demanda a coordenação de ações de capacitação por parte da Agência. Assim, a Anvisa, na condição de coordenador do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária, tem dado suporte no treinamento desses agentes públicos e criou, inclusive, um [ambiente de aprendizado virtual aberto](#). Segundo informado, o foco de atuação da Agência, nesse cenário, é a capacitação de agentes dos entes subnacionais para a realização de atividades de vigilância sanitária e para a constante troca das informações necessárias ao monitoramento conduzido pela Anvisa. No entanto, a Anvisa deve atuar dentro dos limites pactuados, já que não há relação de subordinação administrativa no âmbito do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária.



Além desse suporte técnico, outro desafio relatado é o repasse de recursos federais em montantes adequados para as atividades de vigilância sanitária realizadas por estados e Municípios. Segundo informado, a recente transferência de quase R\$ 246 milhões para estados e Municípios, autorizada pela Portaria GM/MS nº 3.494, de 10 de abril de 2024, seria insuficiente para fazer frente aos desafios enfrentados por esses entes.

Considerando que a intensificação do processo de integração regional pode demandar uma maior atuação de estados e Municípios localizados nas regiões de fronteira, a demanda por recursos federais tende a aumentar. É importante, portanto, considerar a possibilidade de que o repasse de recursos para essas localidades fronteiriças seja revisado à luz desse novo contexto.

PRESENÇA DA ANVISA NAS REGIÕES DE FRONTEIRA

Um desafio comum dos órgãos federais em algumas regiões de fronteira é a alocação e retenção de pessoal. No caso da Anvisa, esse problema tem se intensificado nos últimos anos. Segundo relatado, em 2007 havia aproximadamente 1300 servidores da Agência lotados em portos, aeroportos ou fronteiras; atualmente, são 385. Além disso, em função de prováveis vacâncias decorrentes de aposentadorias, espera-se que haja apenas 200 servidores daqui a 5 anos.

Atualmente, segundo informado, a Anvisa conta com pontos de atuação em 212 portos, 79 aeroportos e 23 fronteiras. Dessas fronteiras, só há servidores trabalhando presencialmente em quatro: Corumbá, Uruguiana, Pacaraima e Foz do Iguaçu. Além disso, segundo relatado, com exceção de Foz, em que há uma equipe adequada, só há um servidor da Anvisa em cada um desses outros três postos de fronteira.²² Nas outras 19 fronteiras e em alguns portos e aeroportos nos quais não há servidores trabalhando presencialmente, a estratégia adotada pela Agência envolve a realização de inspeções remotas e a colaboração com agentes públicos de outros órgãos e entidades federais, estaduais e municipais.

A centralização da fiscalização de cargas foi uma das respostas que a Anvisa encontrou para lidar com a redução do número de servidores alocados nas fronteiras. Segundo relatado, até 2017 todas as cargas com produtos sujeitos à vigilância sanitária que entravam pelas fronteiras brasileiras eram fiscalizadas presencialmente; atualmente, a Anvisa utiliza mecanismos de gestão de riscos e a fiscalização presencial se restringe a 20% a 40% dos produtos que ingressam no País. Além disso, a redução do número de servidores gerou a necessidade de informatização de processos, de utilização de mecanismos de gestão de riscos e, mais recentemente, da implementação de funcionalidades baseadas em inteligência artificial.

Um exemplo dado pelos servidores da Anvisa ilustra bem essa nova diretriz. Segundo relatado, antigamente a carga era fiscalizada quando chegava no porto. Atualmente, o navio encaminha os documentos necessários para a Anvisa antes da sua chegada e, a partir de uma matriz de risco,

²² Um dos aspectos que, segundo relatado, influenciou nessa dificuldade de manter servidores presencialmente nas regiões de fronteira é o fato de que eles não fazem jus à *indenização de fronteira*, prevista na Lei nº 12.855, de 2 de setembro de 2013.

a Agência seleciona as cargas que terão que ser fiscalizadas presencialmente. Dessa forma, foi registrado um aumento muito grande na eficiência da fiscalização.

Para além disso, foi relatada uma mudança em curso que vai contribuir ainda mais para a eficiência geral da fiscalização de cargas importadas: a implementação da Declaração Única de Importação (DUIMP). Dessa forma, todos os órgãos do recinto alfandegado poderão analisar simultaneamente a regularidade da documentação, reduzindo o tempo de espera. Atualmente, há uma ordem de análise, que acaba acarretando um maior período de espera.

Apesar dessas iniciativas, um desafio apontado é a necessidade de fortalecer a presença da Anvisa em alguns desses portos, aeroportos e fronteiras.

Considerando que a Agência não possui muitos cargos vagos no seu quadro de pessoal e que boa parte deles possivelmente será ocupada por candidatos aprovados no concurso público em andamento, a contratação de um número expressivo de novos servidores públicos dependeria de uma alteração no quantitativo de cargos da Anvisa, previsto no Anexo I da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004. Além disso, segundo relatado, a expectativa inicial é de que apenas 3 a 5 servidores do concurso em andamento sejam alocados na Gerência-Geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados.

Dessa forma, uma possível saída, a ser objeto de reflexão, seria a contratação de pessoal terceirizado para a execução indireta de serviços auxiliares, instrumentais ou acessórios, nos termos do que prevê o art. 3º, §1º, do Decreto nº 9.507, de 21 de setembro de 2018. Embora nem todas as atividades possam ser objeto de terceirização, a contratação pode permitir que os servidores da Anvisa se dediquem integralmente às atividades exclusivas, aumentando a eficiência operacional da Agência.

No caso das fronteiras, por exemplo, terceirizados contratados localmente poderiam auxiliar os servidores que realizam a inspeção remota das cargas, prestando os subsídios eventualmente necessários para a tomada de decisão pelo servidor. Isso viabilizaria a presença da Anvisa em praticamente todas as fronteiras do País.

É importante ressaltar que esse tipo de contratação não acarreta aumento das despesas obrigatórias de caráter continuado, nem gera pressão sobre a folha de pagamentos. No entanto, é comum que órgãos e entidades não optem por esse modelo em função do impacto gerado sobre as suas despesas discricionárias.

No caso da Anvisa, uma saída que poderia viabilizar o aumento da dotação orçamentária discricionária da entidade – e dessa forma, criar o espaço fiscal necessário para as contratações – é a atualização do valor da Taxa de Fiscalização de Vigilância Sanitária – TFVS.

A referida taxa, instituída pela Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, pode ser atualizada monetariamente pelo Poder Executivo, conforme autorização expressa prevista no art. 8º, V, da Lei nº 13.202, de 8 de dezembro de 2015.

Segundo os servidores da Anvisa, a última atualização ocorreu em 2017, por meio da Portaria interministerial MS/MF nº 45, de 27 de janeiro de 2017. Com uma nova atualização, segundo informado, haveria um incremento na arrecadação da ordem de R\$ 300 milhões.



3.4 POLÍCIA RODoviÁRIA FEDERAL - PRF



A 30ª Reunião do Subcomitê de Integração Regional, ocorrida em 26 de março de 2024, contou com a presença do Superintendente da Polícia Rodoviária Federal no Mato Grosso do Sul, João Paulo Pinheiro Bueno, e do servidor Rafael Verão, além de representantes das Secretarias e das entidades vinculadas do Ministério do Planejamento e Orçamento.

Os servidores da PRF apresentaram alguns dos principais desafios da instituição, notadamente no Estado do Mato Grosso do Sul, que integra a Rota Bioceânica de Capricórnio. Nesse sentido, os problemas indicados podem não representar um diagnóstico exaustivo de todos os obstáculos enfrentados pela instituição em todas as cinco *Rotas de Integração Sul-Americana*.

No entanto, diante da extensão desse diagnóstico e da abundância de possíveis soluções levantadas, entende-se que já há um robusto levantamento para auxiliar a atuação da Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul.

INTERLOCUÇÃO COM INSTITUIÇÕES CONGÊNERES DE PAÍSES VIZINHOS

Um desafio relatado é a interlocução com instituições congêneres nos países vizinhos que, apesar de algumas iniciativas exitosas, ainda não se encontra no nível ideal para enfrentar os desafios inerentes à intensificação do processo de integração regional.

Nesse sentido, algumas das iniciativas relatadas que podem ser aprofundadas e fomentadas especificamente com o intuito de contribuir para o processo de integração regional são as seguintes:

- i. **Participação de servidores públicos dos países vizinhos em ações de capacitação ou em cursos de formação (e vice-versa).** Um exemplo dessa iniciativa relatado na reunião foi a participação de policiais rodoviários da Argentina, como instrutores, do último curso de formação da PRF. Também é possível aprofundar essa cooperação a partir de operações temáticas conjuntas, de simpósios promovidos pela Universidade Corporativa da Polícia Rodoviária Federal – UniPRF, localizada em Florianópolis/SC, e de visitas técnicas.
- ii. **Participação de servidores públicos federais em “missões de reconhecimento” nas rotas de integração, especialmente no território dos países vizinhos.** Um exemplo de iniciativa nesse sentido foi a [missão da PRF na Rota Bioceânica de Capricórnio](#).
- iii. **Criação de grupos de trabalho permanentes sobre temas específicos.** Esses GT's permitem o estreitamento contínuo de laços entre as instituições dos países. Um exemplo relatado na reunião é a mesa de segurança pública no *Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio*.

- iv. **Criação de portos secos bilaterais em regiões de fronteira.** O compartilhamento de espaços entre os órgãos brasileiros do recinto alfandegado e os seus congêneres nos países vizinhos facilita a interlocução entre as instituições. Uma iniciativa nesse sentido apresentada na reunião é o projeto do porto seco de Porto Murtinho/MS.
- v. **Compartilhamento de bancos de dados entre as instituições.** Segundo relatado, esse compartilhamento pode fortalecer as ações integradas, mas é necessária a assinatura de termos de cooperação ou instrumentos congêneres e o provimento da infraestrutura de telecomunicações necessária para o tráfego dos dados.

Por fim, embora o ponto tenha sido abordado na 27ª Reunião, com representantes da Rede Nacional de Ensino e Pesquisa – RNP, também é possível enfrentar o desafio indicado a partir do **fomento à interlocução entre instituições de pesquisa e universidades dos países da região**, notadamente para a elaboração de estudos conjuntos sobre temas relacionados à integração regional.

ACESSO A ÁREAS REMOTAS PRÓXIMAS DAS FRONTEIRAS

Um desafio recorrente, sobretudo nas rotas localizadas no Norte do País, é a dificuldade de acessar áreas remotas próximas das fronteiras, que pode ter impactos sobre a viabilidade dos fluxos comerciais e de pessoas nessas regiões.

Uma possível solução para essa dificuldade é a coordenação entre diferentes órgãos e entidades da administração pública, a exemplo do que ocorreu para a realização do Censo Demográfico na Terra Indígena Yanomami.

A megaoperação envolveu os ministérios da Justiça e Segurança Pública (MJSP), da Defesa, dos Povos Indígenas (MPI) e da Saúde, além do MPO, responsável pela coordenação dos trabalhos. Diversas instituições, vinculadas aos ministérios, foram mobilizadas com sucesso:

a PRF (ligada ao MJSP); a Sesai (vinculada à Saúde); a Funai (ligada ao MPI); as Forças Armadas (vinculadas à Defesa); além do IBGE, ligado ao MPO. Além do governo federal, a operação contou com o apoio do governo de Roraima, que cedeu hangar em Boa Vista e auxiliou com barracas e pessoal da Defesa Civil especializado para gestão do alojamento.²³

Pelo relato dos servidores da PRF, é possível afirmar que a disponibilização de helicópteros pela instituição foi determinante para a viabilização da operação. Considerando, ainda, que a PRF atualmente realiza a formação dos seus pilotos a partir do treinamento de servidores integrantes do quadro próprio do órgão, **é possível que a capacidade estatal de realizar operações nessas regiões seja ampliada a partir de investimentos na aquisição de novos helicópteros e na capacitação interna de servidores da PRF** – o que não envolve aumento de despesas obrigatórias de caráter continuado.

23 Fonte: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/noticias/2023/abril/ibge-conclui-o-censo-demografico-na-terra-indigena-yanomami>



"Ao analisar os PPAs, depreende-se que há uma evolução do entendimento sobre a fronteira territorial brasileira, nota-se que o tema avança entre os seus objetivos estratégicos, partindo de uma concepção de limite, com ações mais restritas à segurança e soberania, para a proposição de uma atuação mais dinâmica para a integração e o desenvolvimento. Contudo, a institucionalização do PPA, como instrumento de planejamento governamental nesta região, ainda carece de ações que abranjam de forma equânime estas áreas e não se limitem aos esforços de contingenciamento e aumento de efetivo das áreas de segurança na região, como percebido nos últimos planos."

Fonte: PÊGO et al., 2021, p. 169-170

DISTRIBUIÇÃO DE UNIDADES OPERACIONAIS E DELEGACIAS

Um desafio que pode ser extraído dos relatos apresentados pelos servidores da PRF é que **a intensificação do processo de integração regional demandará maior presença da PRF nessas regiões**. De fato, ao se analisar a localização geográfica desses postos, é possível afirmar que não há atualmente uma presença tão intensa da PRF em regiões fronteiriças: apenas 25 (6,5%) das 383 unidades operacionais da PRF e 11 (7,2%) das 151 delegacias da PRF estão situadas próximas às fronteiras.²⁴

Não há nessa constatação, no entanto, qualquer indicativo de má distribuição das unidades operacionais e delegacias da PRF. Pelo contrário, isso apenas reflete a (ainda) relativamente baixa circulação de pessoas e mercadorias nessas localidades, em comparação ao resto do País.

No entanto, como afirmado, a intensificação do processo de integração regional demandará maior presença estatal, notadamente em função do fato de que a alocação de mais unidades operacionais e delegacias da PRF em regiões próximas à fronteira pode contribuir com a segurança viária e influenciar diretamente no tráfego de pessoas e mercadorias nessas regiões.

Nesse sentido, o planejamento da infraestrutura de interligação deve ser acompanhado do dimensionamento das necessidades de alocação de unidades de órgãos e entidades da administração pública federal ao longo da fronteira com os países vizinhos e da progressiva incorporação do tema nos instrumentos de planejamento estatal, como o Plano Plurianual. Para isso, é possível que a *Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul* seja um indutor do diagnóstico necessário para a realização desse planejamento.²⁵

ALOCÇÃO DE PESSOAL

Um desafio comum em algumas regiões de fronteira é a alocação e retenção de pessoal. Segundo relatado, esse desafio não existe no Mato Grosso do Sul, já que na maior parte dos municípios do estado os servidores da PRF fazem jus à *indenização de fronteira*, de que trata a Lei nº 12.855,

24 Esse quantitativo pode variar de acordo com o critério utilizado para se classificar a unidade como "próxima à fronteira". As localizações foram obtidas em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/canais-de-atendimento/unidades-prf>

25 Esse diagnóstico poderia ser feito pelos próprios órgãos e entidades, a partir de uma demanda específica da Comissão Interministerial na qual o objetivo de facilitar a integração regional fosse incluído no radar dessas instituições – o que, provavelmente, não ocorre atualmente.

de 2 de setembro de 2013. Por esse motivo, a dificuldade de alocação e retenção foi relatada somente em três delegacias situadas em municípios *fora da região de fronteira*.

A partir desses apontamentos é possível concluir que a indenização de fronteira pode ser um instrumento efetivo de alocação e retenção de pessoal nas regiões de fronteira, embora haja oportunidades de melhoria da legislação. Uma alteração que poderia promover o objetivo das *Rotas de Integração Sul-Americana*, a ser aprofundada em futuras discussões, é tornar variável o valor do benefício, privilegiando os servidores que exercem suas atividades em postos mais próximos das fronteiras – como é o caso, por exemplo, das unidades operacionais da PRF em Guajará-Mirim/RO e Sant’Ana do Livramento/RS.

RISCOS À SEGURANÇA RELACIONADOS COM A INTENSIFICAÇÃO DO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO

Segundo relatado pelos servidores da PRF, a intensificação do processo de integração regional também demanda atenção no tema da segurança pública.

Portanto, é necessário identificar os principais riscos e mitigá-los, a partir da coordenação das atuações dos órgãos de segurança pública, tanto no âmbito federal quanto no estadual.

Além disso, os servidores da PRF destacaram **a dificuldade de interlocução com autoridades policiais de alguns países vizinhos e o número excessivo de abordagens** como entraves à livre circulação de pessoas nas regiões de fronteira. Uma possível forma de contornar esse desafio é o desenvolvimento de padrões conjuntos de abordagem e de atuação com as autoridades congêneres dos países vizinhos, para reduzir o número de ações indevidas e/ou com excesso de poderes.

Também no que tange à segurança, foram reportadas **dificuldades na prevenção da venda, nos países vizinhos, de veículos roubados no Brasil**. Sobre o ponto, a adoção de ações integradas de inteligência entre os países e manutenção de canais formais de comunicação institucional podem contribuir para enfrentar essas dificuldades. É importante verificar a possibilidade de utilização do Sistema Sinal, da PRF, pelas autoridades dos países vizinhos.

Segundo relatado, também pode contribuir para enfrentar essas dificuldades a revisão da forma de apresentação das placas do Mercosul expedidas no Brasil, que dificulta a identificação da origem do veículo. Vale destacar a existência do Projeto de Lei nº 3214, de 2023, que “*altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para prever que as placas veiculares informem o município e o estado no qual o veículo está registrado*”.

Ainda no que tange ao tema, foram levantados alguns **riscos à segurança viária acarretados por veículos originados de países vizinhos sem condições adequadas de circulação**. Uma possível solução para esse desafio é a compatibilização regulatória entre os países, a partir da atuação do Conselho Nacional de Trânsito.



Por fim, ainda sobre segurança, foram indicados **riscos à segurança viária e à efetividade do trabalho desenvolvido pelos órgãos ao longo das rodovias acarretados pela ausência de meios de comunicação adequados** (sinal de internet móvel, fibra ótica e torres de rádio). Uma forma de enfrentar o desafio é a celebração de acordos de cooperação técnica (ou instrumentos congêneres) entre os órgãos, para a utilização compartilhada de torres de rádio e de outras infraestruturas de telecomunicações – algo que, segundo informado, a PRF já faz no Mato Grosso do Sul. Outra possível solução é a modulação de contratos de concessão rodoviária para prever mais obrigações relacionadas à instalação e manutenção de infraestrutura de telecomunicações.²⁶

DIFICULDADES PARA O COMÉRCIO EXTERIOR

Segundo relatado na reunião, há diferenças na regulação viária entre o Brasil e alguns de seus vizinhos que podem acarretar dificuldades para o comércio exterior brasileiro. Como exemplo, foi citado o caso da proibição do tráfego de caminhões bitrens no Paraguai.

Embora a solução desse caso específico já esteja em andamento, há um desafio permanente de identificar os principais entraves e compatibilizar a regulação viária e comercial dos países sul-americanos – que pode ser enfrentado a partir da atuação da *Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul*.

Ainda foi relatado que situações de instabilidade política e social podem acarretar o fechamento de fronteiras, causando prejuízos imediatos ao escoamento da produção e ao tráfego de pessoas e afetando a confiabilidade das rotas. Portanto, estabelecer canais institucionais permanentes para a liberação de fronteiras fechadas é relevante para a implementação das cinco *Rotas de Integração Sul-Americana*.

26 Sobre o tema, vale destacar a sugestão apresentada na 27ª Reunião do Subcomitê por representantes da RNP de inclusão de dutos em rodovias voltadas à integração regional, viabilizando a posterior instalação de redes de telecomunicações.

3.5 POLÍCIA FEDERAL - PF

A 31ª Reunião do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano, ocorrida em 15 de abril de 2024, contou com a presença do Chefe da Divisão de Controle de Imigração e Segurança Aeroportuária da Polícia Federal, delegado Caio Bortone Ramos Ribeiro, além de representantes das Secretarias e das entidades vinculadas do Ministério do Planejamento e Orçamento.



O servidor da PF esclareceu que a instituição tem as seguintes atribuições relacionadas às áreas de fronteira: i) repressão a crimes transnacionais; ii) controle migratório; iii) cooperação internacional; e iv) atividades ostensivas de polícia de fronteira.

Ainda que a apresentação tenha sido focada na segunda atribuição (controle migratório), foram feitas considerações importantes sobre o exercício das demais competências. Por exemplo, segundo relatado, o maior desafio em termos de alocação de recursos é o exercício da atividade ostensiva de polícia de fronteira.

CONTROLE MIGRATÓRIO: DADOS E DESAFIOS DAS CINCO ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

Um aspecto muito relevante da atuação da Polícia Federal nas fronteiras é o controle sobre a entrada, permanência e saída de estrangeiros no território brasileiro. Segundo relatado, a PF tem 118 postos ativos de controle migratório que, em 2023, realizaram mais de 27 milhões de registros de entrada ou saída.

A maior parte desses registros migratórios (85%) decorre de entradas ou saídas ocorridas por via aérea. Segundo relatado, parte dessa discrepância se explica pelo nível de *enforcement* do controle migratório: enquanto nos aeroportos é praticamente impossível fugir ao controle, em muitos acessos terrestres não há limitações ou barreiras físicas que impeçam a migração sem registro.²⁷

No entanto, ainda há um número expressivo de atendimentos nos postos de fronteira terrestre. Segundo informado na reunião, desde 2007, houve 51,4 milhões de atendimentos nessas unidades. Os cinco principais pontos de fluxo migratório terrestre, responsáveis por 44,8 milhões de atendimentos (87,2% do total), são os seguintes:

- i. **Ponte Tancredo Neves** (Foz do Iguaçu/PR – Puerto Iguazú/Argentina), com 20,6 milhões de atendimentos (51,8% do total);
- ii. **Ponte da Amizade** (Foz do Iguaçu/PR – Ciudad del Este/Paraguai), com 7,1 milhões de atendimentos (13,9% do total);

27 Um exemplo citado dessa dificuldade é o posto de Cáceres/MT, que fica a quase 100 km da fronteira com a Bolívia.



- iii. **Uruguaiana** (Uruguaiana/RS – Paso de Los Libres/Argentina), com 6,2 milhões de atendimentos (12,2% do total);
- iv. **Dionísio Cerqueira** (Dionísio Cerqueira/SC – Bernardo de Irigoyen/Argentina), com 2,4 milhões de atendimentos (4,8% do total); e
- v. **Sant’Ana do Livramento** (Sant’Ana do Livramento/RS – Rivera/Uruguai), com 2,3 milhões de atendimentos (4,5% do total).

Segundo dados da PF, considerando os motivos do fluxo migratório, as principais categorias são as seguintes:

- i. **Turista/Visita Turismo**, com 36,7 milhões de atendimentos (71,3% do total);
- ii. **Sem Classificação (brasileiros)**, com 7 milhões de atendimentos (13,8% do total);
- iii. **Fronteiriço**²⁸, com 3,3 milhões de atendimentos (6,5% do total);
- iv. **Tripulante Terrestre**²⁹, com 1,6 milhão de atendimentos (3,3% do total);
- v. **Permanente/Residente**³⁰, com 800 mil atendimentos (1,7% do total); e
- vi. **Requerente**³¹, com 300 mil atendimentos (0,6% do total).

Além desses dados gerais, a PF apresentou informações sobre os fluxos migratórios nas cidades que compõem cada uma das cinco *Rotas de Integração Sul-Americana*.

ROTA 1 – ILHA DAS GUIANAS

Segundo dados da PF, em 2023 foram feitos **237 mil atendimentos** nos postos de controle migratório existentes na Rota 1. São eles:

- i. **Pacaraima/RR**, com 162 mil atendimentos (68,4% do total);
- ii. **Bonfim/RR**, com 41 mil atendimentos (17,2% do total); e
- iii. **Oiapoque/AP**, com 34 mil atendimentos (14,4% do total).

Considerando os motivos do fluxo migratório em 2023 na Rota 1, as principais categorias são as seguintes:

28 Estrangeiros que moram em cidades gêmeas. Segundo a PF, esse controle não tem sido feito de forma tão rigorosa, em função da intensificação do fluxo de pessoas nessas cidades.

29 Motoristas de ônibus e caminhões.

30 Estrangeiros com residência no Brasil.

31 Via de regra, requerentes de refúgio.

- i. **Requerente**, com 113 mil atendimentos (47,5% do total);
- ii. **Turista/Visita Turismo**, com 83 mil atendimentos (35% do total); e
- iii. **Sem classificação (brasileiros)**, com 20 mil atendimentos (8,4% do total).

Além desses dados, foram discutidos alguns desafios específicos da Rota 1. Segundo relatado, nessa rota os postos de atendimento da PF têm horário de funcionamento limitado e há pedidos de autoridades de municípios locais para ampliação desse horário, notadamente em épocas de maior fluxo.

Além disso, foi relatado que essas localidades são de difícil lotação, com grande rotatividade de servidores. Normalmente, são lotados nessas cidades os servidores recém concursados que, na primeira oportunidade (normalmente, um concurso de remoção), buscam a transferência para outro lugar.

ROTA 2 – AMAZÔNICA

Segundo dados da PF, em 2023 foram feitos **25 mil atendimentos** no único posto de controle migratório existente na Rota 2, em Tabatinga/AM.

Considerando os motivos do fluxo migratório em 2023 na Rota 2, as principais categorias são as seguintes:

- i. **Turista/Visita Turismo**, com 11 mil atendimentos (45,5% do total);
- ii. **Sem classificação (brasileiros)**, com 10 mil atendimentos (40,6% do total); e
- iii. **Permanente/Residente**, com 2 mil atendimentos (8% do total).

Uma possível explicação para o relativamente elevado número de atendimentos de brasileiros nessa região pode ser o fato de que Peru e Colômbia cobram dos nossos cidadãos o registro de saída do Brasil. Por isso, os brasileiros são estimulados a fazer esse registro em Tabatinga/AM.

Além disso, foi apontado que esses números poderiam ser maiores, já que há informações de que muitos dos refugiados que entram pela Rota Ilha das Guianas deixam o País saindo por Tabatinga/AM, sem passar pelo controle migratório, com destino a outros países, como os Estados Unidos.

ROTA 3 – QUADRANTE RONDON

Segundo dados da PF, em 2023 foram feitos **233 mil atendimentos** nos postos de controle migratório existentes na Rota 3. São eles:

- i. **Corumbá/MS**, com 129 mil atendimentos (55,6% do total);



- ii. **Assis Brasil/AC**, com 57 mil atendimentos (24,8% do total);
- iii. **Epitaciolândia/AC**, com 23 mil atendimentos (10,2% do total);
- iv. **Guajará-Mirim/RO**, com 13 mil atendimentos (5,9% do total); e
- v. **Cáceres/MT**, com 7 mil atendimentos (3,4% do total).

Considerando os motivos do fluxo migratório em 2023 na Rota 3, as principais categorias são as seguintes:

- i. **Turista/Visita Turismo**, com 115 mil atendimentos (49,4% do total);
- ii. **Sem classificação (brasileiros)**, com 68 mil atendimentos (29,2% do total); e
- iii. **Permanente/Residente**, com 25 mil atendimentos (10,8% do total).

Alguns pontos de atenção foram levantados em relação ao posto de Assis Brasil/AC, no qual há uma grande saída de solicitantes de refúgio. Segundo indicado, é possível que haja nos próximos anos um aumento significativo também no número de entradas de solicitantes de refúgio nesse posto, em função do endurecimento das regras de permanência de imigrantes venezuelanos no Peru.³²

ROTA 4 – BIOCEÂNICA DE CAPRICÓRNIO

Segundo dados da PF, em 2023 foram feitos **1,5 milhão de atendimentos** nos postos de controle migratório existentes na Rota 4. São eles:

- i. **Ponte Tancredo Neves**, com 771 mil atendimentos (49,1% do total);
- ii. **Ponte da Amizade**, com 526 mil atendimentos (33,5% do total);
- iii. **Dionísio Cerqueira/SC**, com 226 mil atendimentos (14,4% do total); e
- iv. **Ponta Porã/MS**, com 47 mil atendimentos (3% do total).

Considerando os motivos do fluxo migratório em 2023 na Rota 4, as principais categorias são as seguintes:

- i. **Turista/Visita Turismo**, com 1,45 milhão de atendimentos (92,7% do total);
- ii. **Sem classificação (brasileiros)**, com 50 mil atendimentos (3,2% do total); e
- iii. **Tripulante Terrestre**, com 28 mil atendimentos (1,8% do total).

32 O aumento nos fluxos pode demandar alteração nos horários de funcionamento do posto de Assis Brasil/AC. Segundo a PF, nessa unidade o controle migratório é realizado entre 07:20 e 17:40, ao passo que na fronteira peruana há um posto funcionando 24 horas por dia.

Em Ponta Porã/MS é possível que os números não reflitam integralmente o fluxo de pessoas na fronteira. Uma possível explicação para isso, segundo informado, é a ausência de um posto de atendimento na rota natural de entrada.³³

Um ponto de atenção relatado em relação à Rota 4 diz respeito a Porto Murtinho/MS. O fato de não haver uma delegacia do órgão na cidade foi uma preocupação reportada em reunião. Como a unidade mais próxima é em Campo Grande, a mais de 300 km, e como há uma expectativa de intensificação do fluxo de pessoas e cargas com a implementação da Rota Bioceânica de Capricórnio, a PF não conseguiria atender de forma plena as necessidades inerentes à nova rota.

Uma possível saída apresentada para esse desafio seria a inclusão de uma unidade da PF no *Porto Seco de Porto Murtinho*. No entanto, essa iniciativa dependeria do alinhamento com o Ministério da Justiça e Segurança Pública e, segundo relatado, esse espaço inicial pode não ser suficiente, sobretudo em função do potencial de desenvolvimento da rota.

ROTA 5 – BIOCEÂNICA DO SUL

Segundo dados da PF, em 2023 foram feitos **1,9 milhão de atendimentos** nos postos de controle migratório existentes na Rota 5. São eles:

- i. **Uruguaiana/RS**, com 1,04 milhão de atendimentos (54,3% do total);
- ii. **Sant'Ana do Livramento/RS**, com 332 mil atendimentos (17,4% do total);
- iii. **São Borja/RS**, com 206 mil atendimentos (10,8% do total);
- iv. **Chuí/RS**, com 182 mil atendimentos (9,5% do total); e
- v. **Jaguarão/RS**, com 153 mil atendimentos (8% do total).

Considerando os motivos do fluxo migratório em 2023 na Rota 5, as principais categorias são as seguintes:

- i. **Turista/Visita Turismo**, com 1,69 milhão de atendimentos (88,7% do total);
- ii. **Sem classificação (brasileiros)**, com 145 mil atendimentos (7,6% do total); e
- iii. **Tripulante Terrestre**, com 38 mil atendimentos (2% do total).

Um desafio ressaltado que afeta especialmente a Rota 5, é a sazonalidade do turismo. Em Uruguaiana/RS, por exemplo, foram registrados 365 mil atendimentos em janeiro de 2024, sendo que entre junho e novembro de 2022 não houve nenhum mês com mais de 30 mil atendimentos.

33 Além disso, segundo a PF, não há o mesmo nível de preocupação das pessoas em regularizarem sua entrada no País como há no caso da entrada de mercadorias, já que as cargas são objetos de extensa fiscalização por parte da Receita Federal.



A intensificação dos processos de automatização do controle migratório e a contratação temporária de trabalhadores terceirizados podem representar saídas para esse desafio.

PRINCIPAIS IMPACTOS E DESAFIOS DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO

Apresentados os desafios e perspectivas específicos de cada uma das cinco *Rotas de Integração Sul-Americana*, foram indicados os principais impactos e desafios decorrentes da intensificação do processo de integração regional por meio dessas rotas.

Segundo informado, os principais impactos seriam: i) aumento do fluxo de visitantes, impactando o controle migratório, sobretudo na alta temporada; ii) risco de aumento de ilícitos nas regiões de fronteira; iii) risco de aumento do fluxo de veículos produtos de crimes; e iv) risco de aumento da criminalidade nas cidades gêmeas.

A partir desses impactos, foram apresentados e detalhados alguns desafios.

COORDENAÇÃO ENTRE OS ÓRGÃOS DE FISCALIZAÇÃO

Segundo relatado na reunião, um dos desafios na gestão de fronteiras é a coordenação entre os órgãos que exercem atribuições relacionadas à fiscalização de fronteiras.

Nesse sentido, foi apontado que não há um foro que: i) exerça a coordenação das discussões relacionadas aos pontos de fronteira terrestres; ii) planeje as necessidades decorrentes da intensificação do processo de integração regional, definindo prioridades e orientando ações; e iii) defina os pontos oficiais de entrada e saída no País, deliberando sobre a abertura de novos pontos.

Segundo relatado, nas fronteiras aéreas (aeroportos) essa coordenação é realizada pela Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias – Conaero, criada pelo Decreto nº 7.554, de 15 de agosto de 2011. Nas fronteiras aquáticas (portos), a coordenação é realizada pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – Conportos, ainda que com um viés de segurança pública. Nas fronteiras terrestres, no entanto, não há um colegiado que realize essa coordenação.

Considerando que a *Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração da América do Sul* exercerá algumas dessas

“A governança dos corredores é um processo complexo que requer o envolvimento constante das partes interessadas (institucionais e econômicas) a fim de promover e facilitar a colaboração. Envolve tanto relações e confiabilidade quanto garantias de que os serviços e a infraestrutura estejam operando. Portanto, a eficácia da colaboração e das coalizões é também uma dimensão-chave para o sucesso de um corredor.”

Fonte: FRANCO et al, 2023, p. 13

atribuições e que foi criado, pelo Decreto nº 12.038, de 29 de maio de 2024, o Comitê Nacional de Fronteiras, é possível afirmar que esse desafio já está devidamente endereçado.

COORDENAÇÃO COM OS ÓRGÃOS CONGÊNERES DE PAÍSES VIZINHOS

Uma dificuldade comum para os órgãos federais é a articulação das ações com as instituições congêneres dos países vizinhos.

No que tange às atividades ostensivas de polícia de fronteira, segundo relatado pela PF, um dos principais desafios para a colaboração da instituição com outras forças policiais que atuam na região de fronteira é o **déficit de confiança**.

Segundo relatado, uma iniciativa que tem gerado bons resultados nesse aspecto é a criação de forças tarefas específicas com agentes previamente definidos.

Outro desafio levantado é a **integração de ações com todas as instituições presentes nas fronteiras**.

Uma iniciativa apontada como um modelo a ser adotado para enfrentar esse desafio é a criação de *áreas de controle integrado*, com a presença de agentes públicos dos diferentes órgãos de fronteira de ambos os países, compartilhando a mesma infraestrutura e atuando de forma coordenada. O exemplo apontado é a aduana da Ponte Internacional da Integração, localizada em Santo Tomé/Argentina, na fronteira com São Borja/RS.³⁴

Como relatado, as áreas de controle integrado têm regras estabelecidas pelo [Acordo de Recife, de 1993](#), que abrange Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. No entanto, foram apontadas dificuldades na implementação do tratado, por ausência de coordenação.

INFRAESTRUTURA DE APOIO

Uma dificuldade apontada é a inexistência, em algumas fronteiras terrestres, da infraestrutura de apoio necessária para a realização das atividades do órgão. Segundo relatado, tanto nos portos quanto nos aeroportos objetos de concessão esta dificuldade não existe, já que as concessionárias costumam atender prontamente os pedidos do órgão.

Nesse mesmo âmbito, outro desafio apontado é o baixo número de unidades físicas nas fronteiras terrestres que sejam exclusivas para o controle migratório realizado pela PF. Segundo relatado, a maioria dos imóveis que a PF utiliza nessas regiões pertence à Receita Federal e, em função

34 Segundo um estudo da Confederação Nacional das Indústrias mencionado na reunião, *"ao compararmos os números de comércio exterior via Uruguiana com São Borja, por exemplo, onde a ACI está implementada, verifica-se que existem ineficiências e discrepâncias significativas no tempo médio de despacho [...]".* CNI. **Gestão coordenada de fronteira**: diagnóstico e recomendações da indústria para a fronteira de Uruguiana. Brasília: CNI, 2022. Disponível em: https://www.fiergs.org.br/sites/default/files/paragraph-files/gcf_uruguiana_web.pdf



desse compartilhamento, são observados problemas relacionados à concentração do tráfego de pessoas e de cargas no mesmo local e à definição da responsabilidade pela manutenção predial.

Uma possível saída para enfrentar o desafio indicado é fomentar a criação de áreas de controle integrado nas fronteiras terrestres, a partir de um processo de coordenação estruturado com os países vizinhos. A implementação de unidades bilaterais administradas por concessionárias pode contribuir para que os órgãos presentes nas fronteiras tenham o apoio administrativo e a infraestrutura adequada para a realização de suas atividades.

ALOCÇÃO DE PESSOAL

Segundo informado, há um déficit de servidores nas regiões de fronteira, o que demandaria a contratação de agentes administrativos para realização do controle migratório. Uma possível explicação para esse déficit é a dificuldade – comum nos órgãos que realizam atividades na fronteira – de alocação e retenção de servidores públicos nessas regiões.

No caso específico da PF, além da alteração na indenização de fronteira tratada acima, existem algumas medidas que poderiam atender de forma adequada e sustentável às necessidades relacionadas à atividade de controle migratório.

Embora não seja inviável juridicamente a realização de concursos para a contratação de agentes administrativos em função da existência de um expressivo número de cargos vagos dessa carreira, a contratação de servidores públicos para a realização de atividades de controle migratório nas fronteiras pode esbarrar em dois obstáculos: i) assim como os servidores das demais carreiras da PF, a retenção dos agentes administrativos nas fronteiras pode ser inviável na prática; e ii) embora se possa imaginar que os fluxos de pessoas nas fronteiras terrestres será intensificado nas próximas décadas, não se pode garantir que nas próximas décadas esse controle só poderá ser feito por um servidor público e de forma presencial, dado os avanços tecnológicos possíveis. Dessa forma, uma iniciativa que pode ser adequada, após a devida reflexão, é a execução indireta de serviços auxiliares, instrumentais ou acessórios, autorizada no art. 3º, §1º, do Decreto nº 9.507, de 21 de setembro de 2018.

Embora nem todas as atividades possam ser objeto de execução indireta, a contratação de pessoas que já residem nas cidades próximas às fronteiras pode garantir que os servidores da PF tenham apoio contínuo, confiável e adaptável às necessidades do momento.

Um exemplo da viabilidade dessa alternativa foi relatado na reunião. A primeira linha de controle migratório no Aeroporto de Guarulhos é realizada por 400 terceirizados, embora eles tenham limitações na operação de sistemas e obviamente não possam exercer atividades exclusivas dos servidores.³⁵

³⁵ Como já foi ressaltado, esse tipo de contratação não acarreta aumento das despesas obrigatórias de caráter continuado e nem gera pressão sobre a folha de pagamentos. No entanto, é comum que órgãos e entidades não optem por esse modelo em função do impacto gerado sobre as suas despesas discricionárias.

Outra medida que pode contribuir com o enfrentamento do desafio de alocação de pessoal nas regiões de fronteira é o reforço dos investimentos em tecnologia e inovação. Isso, inclusive, já tem sido feito pela PF. Segundo reportado, foram feitos investimentos em reconhecimento facial e na implementação do pré-cadastro, que contribuíram para a automatização e a celeridade dos processos.

OUTROS DESAFIOS

Outros desafios apontados foram a capacitação de servidores para atuação na gestão de fronteiras, a aquisição de equipamentos (viaturas, lanchas, scanners etc.) para a realização das atividades nas fronteiras e a estruturação interna da área responsável pelo controle migratório que, segundo relatado, conta com poucos cargos e funções.

A solução para esses desafios envolve escolhas alocativas de despesas discricionárias da PF.

Linhão de Tucuruí-AM

ROTA 1



REFERÊNCIAS

ADB (2023). Economic Corridor Development: From Conceptual Framework to Practical Implementation – Guidance Note.

Athukorala, P. C., & Narayanan, S. (2018). Economic corridors and regional development: The Malaysian experience. *World Development*, 106, 1-14.

Banerjee, P. (2017). Development of East Coast economic corridor and Vizag-Chennai industrial corridor: Critical issues of connectivity and logistics.

Bird, J., & Straub, S. (2020). The Brasília experiment: the heterogeneous impact of road access on spatial development in Brazil. *World Development*, 127, 104739.

Brunner, H. P. (2013). What is economic corridor development and what can it achieve in Asia's subregions? *Asian Development Bank Economics Working Paper Series*, (117).

CNI. **Gestão coordenada de fronteira**: diagnóstico e recomendações da indústria para a fronteira de Uruguiana. Brasília: CNI, 2022.

EPL. **Diagnóstico Logístico de Mato Grosso do Sul 2020-2035**. Volume II, Tomo I. Observatório Nacional de Transporte e Logística da Empresa de Planejamento e Logística (2021). Disponível em: <https://geo.epl.gov.br/portal/apps/sites/?fromEdit=true#/projeto-ms/documents/d9cbd90cc3db4dae80fb4251fa0bbbeb/explore>.

FRANCO, Ledys; GONÇALVES, Julia de Souza Borba; ATIENZA, Miguel; BARROS, Pedro Silva. **Redes de atores e o seu papel no desenvolvimento de corredores**: diagnóstico e proposta de governança para o corredor rodoviário bioceânico Mato Grosso do Sul – portos do norte do Chile. Rio de Janeiro: Ipea, jul. 2023. 83 p. (Texto para Discussão, n. 2901). DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2901-port>.

Hill, H., & Menon, J. (2020). Economic Corridors in Southeast Asia: Success Factors, Impacts and Policy.

Morten, M., & Oliveira, J. (2024). The effects of roads on trade and migration: Evidence from a planned capital city. *American Economic Journal: Applied Economics*, 16(2), 389-421.

Mulenga, G. (2013). Developing economic corridors in Africa: Rationale for the participation of the African Development Bank. *NEPAD, Regional Integration and Trade Department*, (1).

PÊGO, Bolívar (coord) et al. **Fronteiras do Brasil**: referências para a formulação de políticas públicas. Volume 6. Brasília: Ipea, 2021.

SILVEIRA SOBRINHO, Edson; SILVA, Marco Antônio Boareto da; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre; SAD, Bruno Nunes. **Propostas para aprimorar as concessões rodoviárias brasileiras**: duração dos contratos, alocação de risco de demanda, extinção por ausência de financiamento e indenização por investimentos não amortizados. Rio de Janeiro: Ipea, abr. 2024. (Diset: Nota Técnica, 131). DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/diset131>.

Van der Marel, E., & Shepherd, B. (2013). Services trade, regulation and regional integration: Evidence from sectoral data. *The World Economy*, 36(11), 1393-1405.

World Customs Organization. **Coordinated Border Management**: an inclusive approach for connecting stakeholders. Disponível em: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/cbm-compendium.pdf?la=en>. Acesso em: 03 julho de 2024.



ROTAS DE
Integração
Sul-Americana

MINISTÉRIO DO
PLANEJAMENTO
E ORÇAMENTO

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO