

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-001	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	OIA	Oiapoque	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto de Macapá - Novo terminal de carga doméstica			
Descrição	Construção de novo terminal de cargas domésticas de 600 m2. O terminal existente possui 120 m2.			
Justificativa	Atendimento da demanda crescente por transporte de carga na região. A capacidade do terminal de cargas é de 1.380 ton/ano. Em 2002 foram movimentadas 2.798 ton.			
Investimento	R\$ mil	6.964,5	US\$ mil	1.989,8
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	ARN			
Localização	Macapá/AP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal Carga Doméstica	600 m2	6.964,5

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-002
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: ARN-004-AP-01
Situação	Área Urbana

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-002	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	OIA	Oiapoque	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto de Macapá - Novo terminal de passageiros e ampliação do pátio de aeronaves			
Descrição	Construção de novo terminal de passageiros de 4.500 m2 e expansão do existente pátio de aeronaves para 20.000 m2 (hoje 9.300 m2).			
Justificativa	A área do terminal de passageiros existente é de 2.913 m ² sendo sua capacidade de aproximadamente 83.000 passageiros/ano. A demanda por transporte de passageiros é crescente. Em 2000, foram embarcados 114.836 passageiros em confronto com 90.978 passageiros embarcados em 1997. Pode favorecer atividade de turismo ecológico.			
Investimento	R\$ mil	91.931,0	US\$ mil	26.266,0
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 9 meses.		
Eixo(s)	ARN			
Localização	Macapá/AP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal Pax	4.500 m2	
Expansão	Pátio Aeronaves	10.700 m2	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-001
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: ARN-006-AP-02

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-003	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	APC	Aeroportos do Planalto Central	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Santa Genoveva - Novos terminal de passageiros e pátio de aeronaves			
Descrição	Construção de novo terminal de passageiros de 10.200 m2 e novo pátio de estacionamento de aeronaves de 35.400 m2.			
Justificativa	Atendimento da demanda crescente. Em 2001, foram embarcados 857.000 passageiros, correspondendo a um movimento de 37.000 aeronaves. Em 2002, esses números subiram para 938.000 passageiros e 44.000 aeronaves. Pode favorecer atividade de turismo na região.			
Investimento	R\$ mil	198.487,3	US\$ mil	56.710,7
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	ATO			
Localização	Goiânia/GO			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pátio Aeronaves	35.400 m2	
Construção	Terminal Pax	10.200 m2	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-005
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: ATO-011-AP-02

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-005	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	APC	Aeroportos do Planalto Central	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Santa Genoveva - Ampliação da pista de decolagem e nova pista de taxiamento			
Descrição	Extensão da pista de decolagem existente para 2.500 mx45 m (hoje 2.200 mx45 m) e nova pista de taxiamento de 2.500 mx23 m.			
Justificativa	Atendimento da demanda crescente. Pode favorecer atividade de turismo na região. A movimentação de 47.800 aeronaves em 2002 foi 18% superior à de 1996. A extensão da pista é um fator de segurança e de confiabilidade importante para consolidar Goiânia como centro dinâmico.			
Investimento	R\$ mil	46.197,6	US\$ mil	13.199,3
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	ATO			
Localização	Goiânia/GO			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pista Taxiamento	2.500 m	
Expansão	Pista Decolagem	300 m	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-003
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: ATO-017-AP-06

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-007	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	HMA	Hidrovia Madeira-Amazonas	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto de Porto Velho - Ampliação do terminal de carga doméstica			
Descrição	Expansão do terminal de carga doméstica existente para 1.400 m2 (hoje 400 m2).			
Justificativa	Atendimento da demanda crescente por transporte de carga na região. Em 2000, a movimentação de carga em 5.800 ton quase atingiu a capacidade do terminal de 6.600 ton/ano.			
Investimento	R\$ mil	11.607,4	US\$ mil	3.316,4
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	MAM			
Localização	Porto Velho/RO			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Terminal Carga Doméstica	1.000 m2	11.607,4

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Situação

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-008	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	LMN	Logística de Manaus	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Internacional Eduardo Gomes - Ampliação do terminal de passageiros e pátio de aeronaves			
Descrição	Expansão do terminal de passageiros existente para 26.200 m2 (hoje 20.500 m2) e do pátio de aeronaves para 113.000 m2 (hoje 34.500 m2).			
Justificativa	Atendimento da demanda crescente por transporte de passageiros na região. A movimentação de passageiros estimada para 2001 foi de 1,4 milhões de passageiros, 31% superior à verificada em 1996.			
Investimento	R\$ mil	206.612,5	US\$ mil	59.032,1
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	MAM			
Localização	Manaus/AM			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Pátio Aeronaves	78.500 m2	
Expansão	Terminal Pax	5.700 m2	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: MAM-007-AP-04

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-009	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	PARB	Ponte Aérea Rio-Belo Horizonte-São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto de Congonhas - Ampliação do terminal de passageiros			
Descrição	Expansão do terminal de passageiros existente para 112.400 m2 (hoje 37.300 m2).			
Justificativa	O Aeroporto tem um terminal de passageiros que pode processar 5.330.000 passageiros/ano e 3.730 no horário de pico. Em 2002, processou 6.230.000 passageiros. Isso significa uma grande limitação para gerenciar o tráfego atual. A estimativa para 2011 é de 10.000.000 passageiros/ano.			
Investimento	R\$ mil	1.253.604,0	US\$ mil	358.172,6
Refer. Temporal	Início	2003	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 18 meses e para construção e início das operações de 36 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	São Paulo/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Terminal Pax	75.100 m2	1.253.604,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-029-AP-01

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-010	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	PARB	Ponte Aérea Rio-Belo Horizonte-São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto da Pampulha - Ampliação do terminal de passageiros e pátio de aeronaves			
Descrição	Expansão do terminal de passageiros existente para 30.400 m2 (hoje 4.500 m2) e do pátio de aeronaves para 89.000 m2 (hoje 38.000 m2). O projeto ainda inclui área de tancagem para abastecimento de aeronaves, 324 vagas em edifício de estacionamento e 971 vagas de estacionamento de superfície.			
Justificativa	O terminal de passageiros tem uma capacidade de processamento de 643.000 passageiros/ano e 450 no horário de pico. Em 2002, o Aeroporto processou 1.555.547 passageiros/ano e 1.106 passageiros no horário de pico. O terminal existente está em condições precárias de operação, mas há planos de expandi-lo no curto prazo. A área do entorno, no entanto, é predominantemente residencial, a topografia oferece dificuldades e o tamanho do local é menor do que necessário. A expansão da área de taxeiamento é mais difícil que a expansão do terminal. O terminal existente é muito próximo da pista de decolagem, não há via de acesso paralela à pista e a área de manobra (taxiamento) é usada para acesso ao terminal.			
Investimento	R\$ mil	460.119,1	US\$ mil	131.462,6
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão	2008
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 24 meses.			
Eixo(s)	RSE			
Localização	Belo Horizonte/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Pátio Aeronaves	51.000 m2	
Expansão	Terminal Pax	25.900 m2	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Situação

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-011	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	ICAP	Infra-estrutura Capixaba	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto de Vitória - Novo aeroporto			
Descrição	Construção de novo aeroporto em local a ser definido, com pista de decolagem de 2.500mx45m, pista de taxiamento de 3.200mx23m, terminal de passageiros de 14.000m ² , pátio de aeronaves de 51.000m ² , terminal de carga doméstica de 1.100m ² , terminal de carga internacional de 400m ² e toda infra-estrutura da suporte associada. Alternativamente poderá ser realizada expansão do aeroporto existente.			
Justificativa	Vitória é uma cidade importante para o turismo e negócios de carga. O Aeroporto existente tem uma pista de decolagem com 1.750m de extensão. A dimensão dessa pista de decolagem causa uma restrição para o peso de decolagem das aeronaves. A infra-estrutura existente é muito limitada para expansão, dada a distância entre a área do terminal e da pista de decolagem e em virtude do uso do solo da região do entorno. O terminal de passageiros tem uma capacidade de processamento estimada em 460.000 passageiros/ano e 230 no horário de pico. Em 2002, o Aeroporto processou cerca de 635.000 passageiros/ano.			
Investimento	R\$ mil	516.067,0	US\$ mil	147.447,7
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2008
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 18 meses e para construção e início das operações de 24 meses.			
Eixo(s)	RSE			
Localização	Vitória/ES			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pátio Aeronaves	51.000 m ²	
Construção	Pista Decolagem	2.500 m	
Construção	Pista Taxiamento	3.200 m	
Construção	Terminal Carga Doméstica	1.100 m ²	
Construção	Terminal Carga Internacional	400 m ²	
Construção	Terminal Pax	14.000 m ²	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Situação

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-012	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	APC	Aeroportos do Planalto Central	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto de Uberlândia - Novos terminal de passageiros e pátio de aeronaves			
Descrição	Construção de novo terminal de passageiros de 4.200m2 e novo pátio de aeronaves de 20.000m2.			
Justificativa	O terminal de passageiro tem uma capacidade de processamento de 360.000 passageiros/ano e 180 durante horário de pico. Em 2000, o Aeroporto processou 165.977 passageiros. A área d terminal existente é muito limitada. Há planos para a construção de um novo terminal do outro lado da pista existente.			
Investimento	R\$ mil	81.020,0	US\$ mil	23.148,6
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Uberlândia/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pátio Aeronaves	20.000 m2	
Construção	Terminal Pax	4.200 m2	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-018,TRANSP-AP017
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-033-AP-05

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-013	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	AISP	Aeroportos Internacionais de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Internacional de Guarulhos - Novas pistas de pouso e taxiamento			
Descrição	Construção de nova pista de pouso de 1.800mx30m (primeira fase de uma ampliação maior) e nova pista de taxiamento de 3.000mx18m.			
Justificativa	O Aeroporto tem um sistema com pistas paralelas de decolagem, próximas uma a outra. Isso impede operações simultâneas, limitando a capacidade do sistema. A construção de uma pista de decolagem paralela larga aumentará a capacidade do sistema. A capacidade existente do sistema é de 270.000 operações/ano, ou 58 operações/hora. Com a nova pista de decolagem, a capacidade será de 400.000/ano e 110 no horário de pico. Em 2002, houve 160.000 operações (decolagem e aterrisagem). O número de operações, todavia, deverá crescer substancialmente com a retomada do crescimento econômico. Está se negociando com o governo local terreno adicional necessário para a construção de uma pista de decolagem de 1.800mx45m.			
Investimento	R\$ mil	88.680,9	US\$ mil	25.337,4
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 18 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	São Paulo/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pista Decolagem	1.800 m	
Construção	Pista Taxiamento	3.000 m	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-019;TRANSP-AP-020
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-034-AP-06

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-014	Última Modificação: 25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor Aeroporto
Agrupamento	AISP Aeroportos Internacionais de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Internacional de Viracopos - Ampliação do terminal de carga doméstica		
Descrição	Expansão do terminal de cargas domésticas de 4.450m2 para 8.900m2.		
Justificativa	A capacidade para carga doméstica é de 28.500 ton/ano, distribuídas entre diversos terminais pequenos. Em 2000 o Aeroporto processou 32.372 ton de carga doméstica.		
Investimento	R\$ mil 34.822,3	US\$ mil	9.949,2
Refer. Temporal	Início 2006	Conclusão	2008
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	RSE		
Localização	Campinas/SP		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Terminal Carga Doméstica	4.450 m2	34.822,3

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Situação

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-015	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	PARB	Ponte Aérea Rio-Belo Horizonte-São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto da Pampulha - Nova pista de taxiamento			
Descrição	Construção de nova pista de taxiamento de 800mx18m.			
Justificativa	O terminal de passageiros existente tem uma capacidade de processamento de 120.000 movimentos de aeronaves por ano, e 37 no horário de pico. Em 2000, o Aeroporto processou 81.000 movimentos de aeronaves e 40 movimentos no horário de pico. Parte do problema pode ser resolvido com uma via de acesso à pista nova, apesar de complicada, pois existem problemas de topografia e na zona de proteção da pista de decolagem.			
Investimento	R\$ mil	8.589,5	US\$ mil	2.454,1
Refer. Temporal	Início	2010	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Belo Horizonte/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pista Taxiamento	800 m	8.589,5

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Situação

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-016	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	PARB	Ponte Aérea Rio-Belo Horizonte-São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto da Pampulha - Novo terminal de carga doméstica			
Descrição	Construção de novo terminal de carga doméstica de 1.600m2.			
Justificativa	O aeroporto não tem uma área específica para processamento de carga. Nos anos 80 as autoridades fizeram planos de que todas as grandes aeronaves deveriam dirigir-se ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves, o maior de Belo Horizonte. Isso não é o que está acontecendo hoje. Pampulha é uma área de expansão muito difícil, mas que talvez seja factível com planejamento adequado.			
Investimento	R\$ mil	12.536,0	US\$ mil	3.581,7
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Belo Horizonte/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal Carga Doméstica	1.600 m2	12.536,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-010; TRANSP-AP-015
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-059-AP-09

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-017	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	APC	Aeroportos do Planalto Central	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto de Uberlândia - Ampliação da pista de decolagem e nova pista de taxiamento			
Descrição	Extensão da pista para 2.600mx45m (hoje 1.950mx45m) e nova pista de taxiamento de 800mx23m.			
Justificativa	Uberlândia é uma cidade importante para negócios de carga. O aeroporto tem uma pista de decolagem de 1.950m. A dimensão dessa pista causa limitações operacionais para o peso de decolagem e aterrisagem das aeronaves, restringindo o volume de carga. Só existe área suficiente para expandir a pista para 2.500mx45m. É indispensável a aquisição de novas áreas de terra para expansão do comprimento da pista. Além disso, a INFRAERO planeja construir um terminal de carga intermodal no futuro. Em 2000, o aeroporto movimentou 23.053 aeronaves.			
Investimento	R\$ mil	31.340,1	US\$ mil	8.954,3
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Uberlândia/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pista Taxiamento	800 m	
Expansão	Pista Decolagem	650 m	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-018;TRANSP-AP-012
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-060-AP-10

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-018	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	APC	Aeroportos do Planalto Central	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto de Uberlândia - Novo terminal de carga doméstica		
Descrição	Construção de novo terminal de cargas domésticas de 400m2.		
Justificativa	O aeroporto de Uberlândia precisa de um novo terminal de cargas. A carga doméstica processada no Aeroporto em 2000 chegou a 1.333 ton.		
Investimento	R\$ mil	3.017,9	US\$ mil 862,3
Refer. Temporal	Início	2010	Conclusão 2011
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	RSE		
Localização	Uberlândia/MG		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal Carga Doméstica	400 m2	3.017,9

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas TRANSP-AP-017;TRANSP-AP-012

Origem das Informações Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-061-AP-11

Situação Área Urbana

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-019	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	AISP	Aeroportos Internacionais de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Internacional de Guarulhos - Ampliação do terminal de carga doméstica			
Descrição	Expansão do terminal de carga doméstica para 35.000m2 (hoje 26.400m2).			
Justificativa	O processamento de carga doméstica no Aeroporto em 2000 chegou a 172.937 ton. O Aeroporto Internacional de Guarulhos é o maior aeroporto do Brasil, com relação a volume de passageiros e de carga. Tem alguns problemas ambientais, relativos ao uso do solo em seu entorno. Não há mais espaço definido para expansão de sua área de carga doméstica.			
Investimento	R\$ mil	212.880,5	US\$ mil	60.823,0
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 18 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	São Paulo/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Terminal Carga Doméstica	8.600 m2	212.880,5

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-020;TRANSP-AP-013
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-062-AP-12

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-020	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	AISP	Aeroportos Internacionais de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Internacional de Guarulhos - Ampliação do terminal de carga internacional			
Descrição	Expansão do terminal de carga internacional existente para 115.000m2 (hoje 85.615m2).			
Justificativa	O Aeroporto tem um terminal de cargas internacionais de 85.615m2. O processamento de cargas internacionais em 1997 chegou a 115.307 ton. A instalação de um terminal de alfândega, apesar de expandido recentemente, não foi considerada adequada para o volume de carga. O Aeroporto de Guarulhos é o maior do Brasil com relação a volume de cargas e passageiros. Apresenta alguns problemas no que tange ao meio ambiente em seu entorno. O espaço para expansão do terminal de cargas é muito pequeno (mesmo no Plano Master), e apresentará problemas no futuro próximo se continuar a crescer de acordo com as estimativas.			
Investimento	R\$ mil	224.720,1	US\$ mil	64.205,7
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 18 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	São Paulo/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Terminal Carga Internacional	29.385 m2	224.720,1

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-019;TRANSP-AP-013
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-063-AP-13

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-021	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	PARB	Ponte Aérea Rio-Belo Horizonte-São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Santos Dumont - Ampliação do terminal de passageiros e pátio de aeronaves			
Descrição	Expansão do terminal de passageiros para 43.400m ² (hoje 12.600m ²) e do pátio de aeronaves para 50.000m ² (hoje 24.000m ²). O projeto ainda inclui área de tancagem para abastecimento de aeronaves, 543 vagas em edifício de estacionamento e 1.628 vagas de estacionamento de superfície.			
Justificativa	O aeroporto tem um edifício terminal de passageiros histórico, com capacidade de cerca de 2.000.000 de passageiros/ano. Em 2000 processou 2.432.447. Em 2002, A movimentação foi de aproximadamente 2,6 milhões de passageiros. Para expandir a instalação existente não é muito fácil, porque está localizado num lugar peculiar, contornado pela Baía da Guanabara e várias instalações militares. A expansão da área é possível, mas tem que ser negociada com os militares. A INFRAERO tem planos de expandir o terminal no futuro próximo. O Aeroporto tem grande congestionamento na área de estacionamento de veículos.			
Investimento	R\$ mil	738.697,7	US\$ mil	211.056,5
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 18 meses e para construção e início das operações de 30 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Rio de Janeiro/RJ			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Pátio Aeronaves	26.000 m ²	
Expansão	Terminal Pax	30.800 m ²	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-022
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-066-AP-16
Situação	Área Urbana

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-022	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	PARB	Ponte Aérea Rio-Belo Horizonte-São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Santos Dumont - Novo terminal de carga doméstica			
Descrição	Construção de novo terminal de cargas domésticas de 1.300m2.			
Justificativa	O aeroporto não tem uma área de cargas específica. Apesar disso, em 2000, houve uma movimentação de 2.176 ton de carga. Haverá problemas em se encontrar terreno para tão importante instalação. O plano "master" proposto para o Aeroporto sugere um aterro para criar uma área para as empresas aéreas poderem gerenciar carga, mas há problemas ambientais que devem ser resolvidos antes. A INFRAERO construiu recentemente uma pequena área para processamento de carga, mas é muito precária para esse fim.			
Investimento	R\$ mil	10.214,6	US\$ mil	2.918,4
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 18 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Rio de Janeiro/RJ			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal Carga Doméstica	1.300 m2	10.214,6

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-021
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-067-AP-17

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-024		Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto	
Agrupamento	NPR	Norte do Paraná		

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto de Londrina - Novo aeroporto			
Descrição	Construção de novo aeroporto em local a ser escolhido com pista de pouso e decolagem de 2.500mx45m, pista de taxiamento de 3.300mx23m, terminal de passageiros de 6.400m2, pátio de aeronaves de 25.000m2, terminal de carga doméstica de 500m2 e infra-estrutura de suporte associada.			
Justificativa	O aeroporto existente localizado em Londrina, no Paraná, opera atualmente com restrições ao processamento de passageiros e de aeronaves, principalmente durante o horário de pico. O aeroporto possui apenas uma pista de decolagem com 2.100 m de extensão, o local encontra-se em zona de uso residencial, apresentando vários obstáculos à operação de aeronaves, e área limitada para ampliação. Em 2000, foram realizados 29.654 pousos e decolagens no aeroporto.			
Investimento	R\$ mil	386.063,6	US\$ mil	110.303,9
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 24 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Londrina/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pátio Aeronaves	25.000 m2	
Construção	Pista Decolagem	2.500 m	
Construção	Pista Taxiamento	3.300 m	
Construção	Terminal Carga Doméstica	500 m2	
Construção	Terminal Pax	6.400 m2	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-021-AP-01

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-026	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Internacional Afonso Pena - Ampliação do pátio de aeronaves			
Descrição	Expansão do pátio de estacionamento de aeronaves para 144.000m2 (hoje 36.400m2).			
Justificativa	A área de taxiamento existente é de 36.400m2 e terá problemas para acomodar as aeronaves previstas para o horário de pico em 2011. Em 2000, foram realizados 59.032 pousos e decolagens no aeroporto.			
Investimento	R\$ mil	55.019,3	US\$ mil	15.719,8
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão	2008
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 12 meses.			
Eixo(s)	SUL			
Localização	Curitiba/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Pátio Aeronaves	107.600 m2	55.019,3

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-031
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-042-AP-08

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-029	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Internacional Afonso Pena - Novas pistas de decolagem e taxiamento			
Descrição	Construção de nova pista de decolagem de 3.700mx45m e nova pista de taxiamento de 5.000mx30m (hoje sistema de pista dupla - uma de 2.215m e outra de 1.800m de extensão, mas em cruzamento).			
Justificativa	O aeroporto tem um sistema de decolagem com duas pistas, uma com 2.215m de extensão e a outra com 1.800m. A dimensão dessa pista de decolagem e a altitude local causam restrições operacionais para grandes aeronaves, o que impõe aos vôos de longa distância a necessidade de escalas para reabastecimento. Em 2001 houve 65.801 decolagens e aterrisagens de vôos domésticas e internacionais. O plano "master" da INFRAERO mostra uma terceira pista de decolagem, de cerca de 3.700m de comprimento. A capacidade estimada da existente pista de decolagem é de 190.000 operações por ano e 45 no horário de pico.			
Investimento	R\$ mil	193.612,2	US\$ mil	55.317,8
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 30 meses.		
Eixo(s)	SUL			
Localização	Curitiba/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pista Decolagem	3.700 m	
Construção	Pista Taxiamento	5.000 m	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-021-AP-03

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-031	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Internacional Afonso Pena - Ampliação do terminal de carga doméstica			
Descrição	Expansão do terminal de carga doméstica para 3.000m2 (hoje 450m2).			
Justificativa	O aeroporto tem terminal de carga doméstica de 450m2 que pode processar 4.500 ton/ano. O processamento de carga doméstica em 1997 no aeroporto foi de 15.100 ton. A instalação da Renault e da Audi em São José dos Pinhais gerou uma expectativa de crescimento de processamento de carga internacional de 32.000 ton/ano em 2011.			
Investimento	R\$ mil	19.500,5	US\$ mil	5.571,6
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	SUL			
Localização	Curitiba/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Terminal Carga Doméstica	2.550 m2	19.500,5

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-026
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-024-AP-06

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-032	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	CNII	Costa Nordeste II	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Campo dos Palmares - Novo terminal de passageiros e ampliação do pátio de aeronaves			
Descrição	Construção de novo terminal de passageiros de 11.000m2 e expansão do pátio de aeronaves para de 35.000m2 (hoje 30.000m2).			
Justificativa	O Aeroporto tem um terminal de passageiros que pode processar 500.000 passageiros anualmente. Em 2001 processou 567.807 passageiros. A estimativa para 2011 é de 844.000 passageiros/ano.			
Investimento	R\$ mil	206.380,4	US\$ mil	58.965,8
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 18 meses.		
Eixo(s)	TRN			
Localização	Maceió/AL			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal de Passageiros	11.000 m2	
Expansão	Pátio Aeronaves	5.000 m2	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-AP-033;TRANSP-AP-026
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: TRN-009-AP-01

Situação	Área Urbana
-----------------	-------------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-033	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	CNII	Costa Nordeste II	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Campo dos Palmares - Ampliação do terminal de carga doméstica			
Descrição	Expansão do terminal de carga doméstica para 600m2 (hoje 200m2).			
Justificativa	O Aeroporto tem um terminal de carga doméstica de 200m2, com uma capacidade de 2.000 ton. Em 2000 a carga doméstica chegou a 3.898 ton.			
Investimento	R\$ mil	3.482,2	US\$ mil	994,9
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	TRN			
Localização	Maceió/AL			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Terminal Carga Doméstica	400 m2	3.482,2

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Situação

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-034	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	CNI	Costa Nordeste I	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Internacional Pinto Martins - Novo terminal de carga doméstica			
Descrição	Novo terminal de carga doméstica de 6.200m2.			
Justificativa	O Aeroporto precisa de um novo terminal de cargas. A carga doméstica processada no Aeroporto em 1997 era de 31.339 ton. Os números estimados para 2011 são de 65.000 ton.			
Investimento	R\$ mil	80.850,0	US\$ mil	23.100,0
Refer. Temporal	Início	2010	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	TRN			
Localização	Fortaleza/CE			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal Carga Doméstica	6.200 m2	80.850,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Situação

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-AP-035	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Aeroporto
Agrupamento	CNI	Costa Nordeste I	

Dados Gerais

Oportunidade	Aeroporto Internacional Pinto Martins - Novo terminal de carga internacional			
Descrição	Novo terminal de carga internacional de 500m2.			
Justificativa	O Aeroporto precisa de um novo terminal de cargas. A carga internacional processada no Aeroporto em 1997 chegou a 589 ton. As estimativas para o ano 2011 são de 1.500 ton.			
Investimento	R\$ mil	6.650,0	US\$ mil	1.900,0
Refer. Temporal	Início	2010	Conclusão	2011
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 6 meses.			
Eixo(s)	TRN			
Localização	Fortaleza/CE			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal Carga Internacional	500 m2	6.650,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Situação

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-001	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	MMA	Multimodal Araguaia	

Dados Gerais

Oportunidade	Ferrovia entre Xambioá e Estreito			
Descrição	Construção de uma nova ferrovia com extensão de 165km, em linha simples e bitola larga.			
Justificativa	O trecho permitirá a conexão da carga transportada pela hidrovia Araguaia-Tocantins com a Estrada de Ferro Carajás, permitindo o acesso ao Porto de Itaqui, em São Luís, eliminando assim um importante missing link na operação dessa hidrovia. A viabilização dessa hidrovia poderá implicar uma redução de custo de cerca de US\$23 por ton transportada de soja com destino à exportação.			
Investimento	R\$ mil	596.622,6	US\$ mil	170.463,6
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2009
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 42 meses.		
Eixo(s)	ATO			
Localização	Xambioá/TO - Estreito/MA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Linha Simples	165 km	596.622,6

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-PO-001
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: ATO-014-FV-02

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-002	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	CFCL	Corredor Ferroviário Centro-Leste	

Dados Gerais

Oportunidade	Ferrovia entre Ibiá e Arcos			
Descrição	Construção de uma variante em linha simples de 42km, entre Ibiá-MG e Arcos-MG, incluindo 1 túnel, 10 pontes e 2km de passagens laterais.			
Justificativa	Capacidade limitada da linha férrea entre Ibiá e Arcos para o transporte estimado de 896 mil ton/ano em 2011 o que implicará um crescimento de aproximadamente 300% no volume de carga transportado em relação a 2002. O trecho é um elo no transporte ferroviário de carga da região sul do eixo Araguaia-Tocantins até os portos de Sepetiba e do Nordeste, que é uma melhor alternativa para escoamento da safra agrícola do que o porto de Santos. O gargalo nesse trecho, todavia, inviabiliza essa alternativa.			
Investimento	R\$ mil	729.179,6	US\$ mil	208.337,0
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 30 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Ibiá/MG - Arcos/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Linha Simples	42 km	
Construção	Pontes	10	
Construção	Túnel	1	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-024-FV-10

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-003	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	CFCL	Corredor Ferroviário Centro-Leste	

Dados Gerais

Oportunidade	Transposição ferroviária de Belo Horizonte			
Descrição	Construção de 18km de desvio (anel ferroviário) ao redor de Belo Horizonte para aliviar o gargalo da cidade. A linha simples de 18km inclui 4 pontes e 4km de passagens laterais. Trecho Horto Florestal-Matadouro de 7,9km e trecho Matadouro-Capitão Eduardo de 10,1km.			
Justificativa	Atender o volume de carga futuro de 13.000.000 ton/ano. A interferência urbana irá inviabilizar tal transporte de carga caso o trecho não seja construído.			
Investimento	R\$ mil	62.912,4	US\$ mil	17.975,0
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 18 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Belo Horizonte/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Linha Simples	18 km	
Construção	Ponte		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-026
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-025-FV-11

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-004	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	RSP	Rodoanel de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Pátios Intermodais do Corredor Rio de Janeiro-São Paulo		
Descrição	Construção de 2 pátios de classificação intermodal, voltados para operação com contêineres. Sem localização definida, sugere-se que seja um em Seropédica-RJ e outro em Itaquaquecetuba-SP.		
Justificativa	Necessidade de melhoria de ligações com a ferrovia SP-RJ, construindo dois pátios intermodais. A inexistência dos pátios intermodais constitui um elo faltante para o transporte intermodal envolvendo rodovia e ferrovia e, na maior parte dos casos, portos. A construção desses pátios multimodais facilitará o escoamento de carga geral por via ferroviária até os portos de Sepetiba e Santos, e também o transporte de carga entre os dois Estados. A redução nos custos de transporte entre as duas regiões deverá chegar a R\$2,50/TKU		
Investimento	R\$ mil	58.037,2	US\$ mil 16.582,1
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão 2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 24 meses.	
Eixo(s)	RSE		
Localização	Seropédica/RJ, Itaquaquecetuba/SP		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pátios	2	58.037,2

Benefícios Estimados

Redução de Custo de Transporte: R\$2,50/TKU ano

Estimativa Participação Privada	
--	--

Oportunidades Interrelacionadas	
--	--

Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-026-FV-12
-------------------------------	--

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-005	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	CFC	Corredor Ferroviário de Contêineres	

Dados Gerais

Oportunidade	Ferrovia entre Santos e Campinas			
Descrição	Alteração de estruturas e melhoria da linha e sistema elétrico para acomodar transporte de contêineres, incluindo 70km de trechos urbanos e túneis (travessia de São Paulo) e 139km de novo sistema de eletrificação e melhorias no sistema de sinalização (Santos-Jundiaí). O ramal ferroviário da Ferrobán, que une mais a oeste as mesmas duas cidades sem cruzar São Paulo, está considerado no projeto TRANSP-FV-006 e já transporta contêineres, mas atende somente Campinas. Este projeto é uma alternativa capaz de atender São Paulo.			
Justificativa	Atender à demanda de transportes de cargas de alto valor agregado entre Santos e Campinas, estimada em 783 mil ton/ano para 2011. O tráfego de contêineres nessa rota se dá hoje por rodovia, demandando cruzar toda a Região Metropolitana de São Paulo.			
Investimento	R\$ mil	303.650,7	US\$ mil	86.757,4
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 72 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Santos/SP - Campinas/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Instalação	Eletrificação	139 km	
Restauração	Linha Dupla	70 km	
Restauração	Sinalização	139 km	
Restauração	Túnel		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-028-FV-14

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-006	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	FLSP	Ferrovias Leste de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Ligação ferroviária entre Campo Limpo Paulista e Engenheiro Manoel Feio			
Descrição	Construção de nova ligação ferroviária entre Campo Limpo Paulista e Eng. Manoel Feio (Itaquaquecetuba) com extensão de 63km em bitola mista e linha simples.			
Justificativa	Inexistência de ligação ferroviária que ligue o interior do Estado de São Paulo ao Vale do Paraíba sem passagem pela Região Metropolitana de São Paulo, de forma a evitar a passagem e conflito com linhas de trens de subúrbio, facilitando o escoamento da produção agrícola dos Eixos Sudoeste e Oeste pelo Porto de Sepetiba e suprimindo, desse modo, um importante missing link. Todos os produtos, particularmente os grãos, atualmente são atendidos por ferrovias em linhas de bitola larga com destino ao Porto de Santos. A opção de escoamento dessa produção agrícola pelo Porto de Sepetiba obriga a passagem pela Região Metropolitana de São Paulo e linhas de subúrbio com altos custos.			
Investimento	R\$ mil	924.416,8	US\$ mil	264.119,1
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 36 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Campo Limpo Paulista/SP - Itaquaquecetuba/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Linha Simples	63 km	924.416,8

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-082-FV-15

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-007	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	FLSP	Ferrovias Leste de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Ligação ferroviária entre Vila Califórnia e Evangelista de Souza			
Descrição	Construção de nova ligação ferroviária entre Vila Califórnia - S. Paulo e Evangelista de Souza - Rio Grande da Serra, com extensão de 45km, em bitola mista e linha simples.			
Justificativa	Inexistência de ligação ferroviária em linhas de bitola larga que interligue o Porto de Santos à zona leste da Região Metropolitana de São Paulo e ao Vale do Paraíba sem passagem pelo trecho de serra (Sistema Cremalheira) e pela Região Metropolitana de São Paulo com conflitos com seus trens de subúrbio. Todos os produtos, particularmente carga geral e contêineres, que circulam entre o Porto de Santos e o Vale do Paraíba e conseqüentemente Rio de Janeiro e sudeste de Minas Gerais, pela modalidade ferroviária têm atualmente passagem obrigatória pelo trecho de serra entre São Paulo e Santos, através do Sistema Cremalheira da MRS. Esse Sistema constitui-se atualmente em um gargalo no atendimento desses fluxos.			
Investimento	R\$ mil	694.589,4	US\$ mil	198.454,1
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão	2007
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 18 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	São Paulo/SP - Rio Grande da Serra/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Linha Simples	45 km	694.589,4

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-086-FV-16

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-009	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	CEP	Corredor de Exportação do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	Ferrovia entre Cascavel e Foz do Iguaçu e entre Cascavel e Guaíra			
Descrição	Construção de novo trecho ferroviário em linha simples e bitola métrica, de 350km em 2 segmentos: Cascavel-Foz do Iguaçu(179km) e Cascavel-Guaíra (170km). Inclui 600m de pontes, 12km de linhas laterais e sinalização ao longo de todo o trecho.			
Justificativa	A construção dos trechos ferroviário irá suprir um importante elo faltante para o escoamento da produção de grãos agrícolas do sudoeste do Paraná e do Paraguai, rumo ao Porto de Paranaguá. Além disso, permitirá a integração multimodal da Hidrovia do Paraná com a ferrovia Ferroeste, viabilizando o escoamento da carga transportada nessa ferrovia tanto através do terminal multimodal em Guaíra quanto através do terminal multimodal em Santa Terezinha do Iguaçu. A demanda projetada é de 2,7 milhões de ton/ano. A economia nos custos de transportes deve chegar a R\$5,4 milhões ao ano quando comparado ao custo de transporte rodoviário.			
Investimento	R\$ mil	1.087.618,0	US\$ mil	310.747,9
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 36 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Foz do Iguaçu/PR - Guaíra/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Linha Simples	350 km	
Construção	Ponte	600 m	

Benefícios Estimados

Redução de custos de transporte: R\$5,4 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
--	--

Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-FV-011
--	---------------

Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-015-FV-05
-------------------------------	--

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-010		<i>Última Modificação:</i> 25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	CEP	Corredor de Exportação do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	Ferrovia entre Guaíra e Cianorte		
Descrição	Construção de novo trecho ferroviário em linha simples e bitola estreita, com uma extensão de 150km, incluindo cerca de 1km de pontes e 8km de linhas laterais de passagem, além de sinalização. Interliga-se à malha da FSA em Cianorte-PR.		
Justificativa	Segmento ferroviário corta área na qual a produção de grãos é intensa. A Malha Sul da RFFSA, atualmente em operação pela FSA - Ferrovia Sul Atlântico, inclui a Linha Ourinhos-Cianorte. O prosseguimento dessa linha até Guaíra, às margens do rio Paraná e divisa com o estado do Mato Grosso do Sul, permitiria o escoamento da produção de grãos e o fornecimento de insumos em condições de custo e desempenho mais vantajosas. A demanda futura estimada para 2011 é de 2 milhões de ton/ano (1 sentido). A redução de custo será de cerca de R\$2,5 milhões/ano.		
Investimento	R\$ mil	490.994,9	US\$ mil 140.284,3
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão 2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 24 meses.	
Eixo(s)	SUD		
Localização	Guaíra/PR - Cianorte/PR		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Linha Simples	150 km	
Construção	Ponte	1.000 m	

Benefícios Estimados

Redução no custo de transporte: R\$2,5 milhões/ano
--

Estimativa Participação Privada	
--	--

Oportunidades Interrelacionadas	
--	--

Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-030-FV-08
-------------------------------	--

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-011	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	CEP	Corredor de Exportação do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	Acesso ferroviário ao terminal em Santa Terezinha de Itaipu			
Descrição	Construção de uma nova conexão ferroviária em linha simples com 15km de extensão.			
Justificativa	Necessidade de prover acesso ferroviário ao terminal intermodal em Santa Terezinha do Itaipu em complemento ao projeto TRANSP-FV-009. Em conjunto, esses dois projetos irão permitir o escoamento da carga originada no Paraguai e no Sudoeste do Paraná possa se dar através de um sistema multimodal hidro-ferroviário.			
Investimento	R\$ mil	60.126,6	US\$ mil	17.179,0
Refer. Temporal	Início	2010	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Santa Terezinha de Itaipu/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Linha Simples	15 km	
Construção	Ponte	200 m	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-037, TRANSP-FV-009
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-032-FV-09

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-012	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	CEP	Corredor de Exportação do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	Construção de linha variante entre Curitiba e Paranaguá			
Descrição	Construção de linha simples, de 102km, variante à linha existente, além de 4km de linhas laterais de passagem e sistema de sinalização e comunicação ao longo do trecho.			
Justificativa	Trilhos em condições precárias de Curitiba a Paranaguá. A demanda projetada é de 16,8 milhões de ton. A diferença entre o custo da carga transportada e o custo do transporte da mesma carga por via rodoviária é de R\$8,2 milhões/ano.			
Investimento	R\$ mil	1.589.291,0	US\$ mil	454.083,2
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 36 meses.		
Eixo(s)	SUL			
Localização	Curitiba/PR - Paranaguá/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Linha Simples	106 km	1.589.291,0

Benefícios Estimados

Redução no custo de transporte: R\$8,2 milhões/ano
--

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-011-FV-01

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-013	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	IFNE	Integração Ferroviária do Nordeste	

Dados Gerais

Oportunidade	Ferrovia Transnordestina, entre Crateús e Piquet Carneiro			
Descrição	Construção de 179km de nova linha ferroviária, de Crateús a Piquet Carneiro.			
Justificativa	Esse novo trecho ferroviário irá conectar as cidade de Crateús e Piquet Carneiro. A ligação é parte da interligação ferroviária da Malha Nordeste e Oeste/Leste. Essa ligação ferroviária permite que trens de São Luís e Teresina se dirijam para o leste sem ter que passar pela Região Metropolitana de Fortaleza, onde há conflitos com trens de subúrbio, além de implicar caminho mais longo. Atender a demanda geral de cargas projetadas para 958 mil ton/ano. A economia no custo do transporte de carga pode chegar a R\$13,0 milhões/ano.			
Investimento	R\$ mil	535.567,4	US\$ mil	153.019,3
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 42 meses.		
Eixo(s)	TRN			
Localização	Crateús/CE - Piquet Carneiro/CE			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Linha Simples	179 km	535.567,4

Benefícios Estimados

Redução no custo de transporte: R\$13 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
--	--

Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-FV-016
--	---------------

Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: TRN-011-FV-03
-------------------------------	--

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-014	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	FNS	Ferrovias Norte-Sul	

Dados Gerais

Oportunidade	Ferrovias entre Petrolina de Goiás e Darcinópolis			
Descrição	Construção de nova ferrovia para completar a interligação ferroviária de Goiânia a Estreito, de onde já se chega a Imperatriz, no Maranhão. A obra envolve a construção de um novo leito de 1.321km em linha simples.			
Justificativa	Facilitar o escoamento da safra agrícola da região (estimada em 5,7 milhões de ton/ano para 2011) para o porto de Itaqui. Estima-se uma demanda mínima para o escoamento de 234 mil ton/ano para esse transporte. A redução no custo de transporte quando comparada à alternativa de escoamento rodoviário até as vias ferroviárias existentes é de cerca de R\$10,3 milhões/ano.			
Investimento	R\$ mil	705.427,9	US\$ mil	201.550,8
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2009
	Obs.			
Eixo(s)	ATO			
Localização	Petrolina de Goiás/GO - Darcinópolis/TO			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Ferrovias	1321 km	705.427,9

Benefícios Estimados

Redução no custo de transporte: R\$10,3 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: ATO-013-FV-01

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-015	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	FRRN	Ferronorte	

Dados Gerais

Oportunidade	Ferrovia entre Alto Araguaia e Rondonópolis		
Descrição	Construção de nova ferrovia em linha simples, com 425km de extensão. Será um prolongamento da linha que está em construção em Chapadão do Sul. Inclui 6km de pontes, 24km de passagens laterais, sistema de sinalização e comunicação.		
Justificativa	Elo faltante entre Alto Araguaia e Rondonópolis para escoamento da produção de soja para exportação pelo porto de Santos. A previsão é para o escoamento de 564 mil ton em 2011. Esse novo trecho se interligará com o trecho existente, que vai de Alto Araguaia até Aparecida do Taboado, onde através de uma moderna ponte rodo-ferroviária de duplo tabuleiro, vence os quase 6km do rio Paraná em pleno remanso da UHE Água Vermelha. No lado do Estado de São Paulo, a ferrovia se interliga com a Malha Paulista em Bitola larga (1,60m), de onde se estende de Santa Fé do Sul até Campinas, e cruza as proximidades da cidade de São Paulo para atingir o porto de Santos. A redução de custo, quando comparada ao escoamento da safra por via rodoviária é de R\$5,4 milhões/ano.		
Investimento	R\$ mil	1.518.286,7	US\$ mil 433.796,2
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão 2011
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 30 meses e para construção e início das operações de 48 meses.		
Eixo(s)	OES		
Localização	Alto Araguaia/MT - Rondonópolis/MT		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Ferrovia	425 km	1.518.286,7

Benefícios Estimados

Redução no custo de transporte: R\$5,4 milhões/ano
--

Estimativa Participação Privada	
--	--

Oportunidades Interrelacionadas	
--	--

Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: OES-022-FV-04
-------------------------------	--

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-016	Última Modificação:	14/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	IFNE	Integração Ferroviária do Nordeste	

Dados Gerais

Oportunidade	Ferrovia Transnordestina, entre Salgueiro e Missão Velha			
Descrição	Construção de nova linha simples de 350km, com passagens laterais, pátios e oficinas.			
Justificativa	Trata-se de um sub-trecho de projeto pré-existente entre Petrolina e Missão Velha. O trecho Petrolina - Salgueiro já foi licitado sendo que as obras iniciadas foram suspensas e aguardam decisão acerca de pendência judicial. Em conjunto com o trecho ferroviário entre Cratêus e Piquet Carneiro, essa ligação permitirá a transposição ferroviária do interior do Eixo Transnordestino sem a necessidade de passagem intermediária pelas cidades de Fortaleza, Recife e Maceió, onde há conflitos com trens de subúrbio. Além disso, com a implementação desses trechos ferroviários, o percurso entre São Luis e Salvador será reduzido em cerca de 35%.			
Investimento	R\$ mil	413.420,0	US\$ mil	118.120,0
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2009
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 42		
Eixo(s)	TRN			
Localização	Salgueiro/PE - Missão Velha/CE			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Ferrovia	100 km	413.420,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-FV-013
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-FV-017	Última Modificação:	14/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Ferrovias
Agrupamento	RSP	Rodoanel de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Sistema Expresso Carga entre Rio de Janeiro e São Paulo			
Descrição	Implementação de um sistema expresso de transportes, com velocidade médio de 80 km/h, de carga entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo por trem. A implementação inclui: a duplicação da linha ferroviária entre o Rio de Janeiro e São Paulo, construção de acesso ferroviário ao Terminal Pinheirinho; o melhoramento da infra-estrutura e dos sistemas existentes e a implantação de 5 terminais intermodais e de seus respectivos acessos.			
Justificativa	Viabilizar modal ferroviário como alternativa ao modal rodoviário no transporte de carga geral entre São Paulo e Rio de Janeiro. Estima-se que o total de carga transportado pelo sistema chegue a 10 milhões de ton em 2005, volume 1.000% superior ao projetado para o transporte de carga por via ferroviária caso o investimento não seja realizado. Estudo TRANSCORR-RSC prevê que o investimento é viável do ponto de vista privado e estima uma taxa de retorno de 21,4% a.a.			
Investimento	R\$ mil	5.838,0	US\$ mil	1.668,0
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.			
Eixo(s)	RSE			
Localização	Rio de Janeiro/RJ - São Paulo/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminais Intermodais	5 unidades	
Duplicação	Linha Ferroviária	450 km	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-HV-002	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Hidrovia
Agrupamento	HTPT	Hidrovia Teles Pires-Tapajós	

Dados Gerais

Oportunidade	Hidrovia Teles Pires-Juruena-Tapajós		
Descrição	Implantação de 1.043km de hidrovia, incluindo canal dotado de eclusa no trecho de 23km entre as cachoeiras de São Luis do Tapajós e Buburé, além de derrocamento, dragagem e balizamento.		
Justificativa	Viabilização de sistema de transporte de alta capacidade para escoamento da produção agrícola do norte do Mato Grosso. O norte do Mato Grosso, com crescentes índices de produção de grãos agrícolas, não sofre pela incidência de custos elevados de transporte e pela necessidade hoje observada do transporte rodoviário, cujo valor do frete alcança R\$80,00/ton. A possibilidade de meio de transporte de alta capacidade e bom desempenho alavancaria ainda mais o expressivo desenvolvimento hoje observado.		
Investimento	R\$ mil	914.434,4	US\$ mil 261.267,0
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão 2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 24 meses e para construção e início das operações de 60 meses.	
Eixo(s)	MAM/OES		
Localização	Santarém/PA - Apicás/MT		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Canal	23 km	
Construção	Eclusa		
Expansão	Derrocamento		
Expansão	Dragagem		
Instalação	Balizamento		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: OES-008-HV-01
Rio	Tapajós

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-HV-003	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Hidrovia
Agrupamento	HPP	Hidrovia Paraguai-Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	Hidrovia Paraguai-Paraná, Trecho Cáceres-Corumbá			
Descrição	Dragagem de 1,8 milhões de m3 no Canal Tamengo e apoio à navegação.			
Justificativa	Esta hidrovia possui grande interesse estratégico para a Bolívia para escoamento de sua soja e minérios da região de Santa Cruz de La Sierra, mas também para o Paraguai, Uruguai e Argentina, pela possibilidade de intercâmbio comercial com a Bolívia e o Brasil. Já existe um protocolo internacional entre esses países que definem as regras de operação nessa hidrovia. No entanto, não existe licenciamento ambiental no Brasil para as obras nesse trecho, tendo sido estas contestadas como danosas ao Pantanal por diversas instituições nacionais e internacionais. De Corumbá rumo ao Mercosul, a Hidrovia já opera com alta capacidade, com calado de 2,5m e uma movimentação expressiva de carga.			
Investimento	R\$ mil	54.322,8	US\$ mil	15.520,8
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 24 meses.		
Eixo(s)	OES			
Localização	Corumbá/MS - Cáceres/MT			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Expansão	Dragagem	1.800.000 m3	54.322,8

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: OES-009-HV-02

Rio	Paraguai
------------	----------

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-HV-004	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Hidrovia
Agrupamento	IAS	Integração da América do Sul (antigo Transposição de Itaipu)	

Dados Gerais

Oportunidade	Eclusas no Reservatório de Itaipu			
Descrição	Construção de sistema de eclusas (3 ou 4 unidades), com canal de 5km (solução técnica considerada mais viável).			
Justificativa	Com essa transposição, a navegabilidade da Hidrovia Tietê-Paraná se estenderia dos atuais 2.400km em território brasileiro, para 7.000km até Buenos Aires, embora haja duas outras barragens no percurso, Yaceritá, já construída e contando com eclusa, e Corpus ainda em projeto, mas que deverá conter também uma eclusa, já que os portos da Argentina estão a jusante, e há interesse desse País no comércio com o Paraguai. Atualmente existe a necessidade de transbordo rodoviário de 35km em Itaipu entre os terminais de Porto Franco e Hernandárias, que aumenta o custo devido ao transporte intermodal. Por outro lado, as demandas estimadas atuais nesse trecho da Hidrovia são expressivas, situando-se em torno de 3 milhões de ton/ano.			
Investimento	R\$ mil	928.595,5	US\$ mil	265.313,0
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 24 meses e para construção e início das operações de 72 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Guaira/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Canal	5 km	
Construção	Eclusa		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-016-HV-01
Rio	Paraná

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-001		<i>Última Modificação:</i> 25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	MMA	Multimodal Araguaia	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminais no Rio Tocantins		
Descrição	Construção dos seguintes terminais: terminal hidro-rodoviário em Miracema do Tocantins (TO)(já existem armazéns instalados); terminal hidro-rodoviário em Pedro Afonso (TO) (já existem armazéns instalados); terminal hidro-rodoviário e armazéns em Carolina (MA); terminal hidro-ferro-rodoviário, armazéns e construção de pãra ferroviária em Porto Franco (MA); terminal hidro-rodoviário e armazéns em Peixe (TO).		
Justificativa	Melhoria da infra-estrutura de transporte hidroviário na região. Necessárias para viabilizar o transporte de carga por via multimodal (rodovia+hidrovia+ferrovia). Pode favorecer clusters de grãos (Pedro-Afonso) e e fruticultura e madeira (Miracema do Tocantins). Obras relacionadas à hidrovia Araguaia-Tocantins. Prevê-se, com a implementação dessa hidrovia, uma redução no custo do transporte de carga de cerca de U\$22/ton transportada até o porto de São Luis. Uma questão importante é a da compatibilização das barragens (prontas ou projetadas) com a navegação fluvial, por meio de eclusas. A Avaliação Ambiental Estratégica deverá avaliar os eventuais conflitos e impactos.		
Investimento	R\$ mil	86.127,2	US\$ mil 24.607,8
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão 2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 12 meses.	
Eixo(s)	ATO		
Localização	Miracema do Tocantins/TO, Pedro Afonso/TO, Carolina/MA, Porto Franco/MA, Peixe/TO		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminais		86.127,2

Benefícios Estimados

Redução no custo de transporte: R\$77,00/TKU
--

Estimativa Participação Privada	
--	--

Oportunidades Interrelacionadas	
--	--

Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: ATO-002-PO-02
-------------------------------	--

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-007	Última Modificação:	26/6/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	MMA	Multimodal Araguaia	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminais no Rio Araguaia		
Descrição	Construção dos seguintes terminais fluviais: terminal hidro-rodoviário com armazéns em Luís Alves (GO); terminal hidro-rodoviário com armazéns em São Félix do Araguaia (MT); terminal hidro-rodoviário em Santa Terezinha (MT); terminais de Soja e de Cimento em Xambioá; terminal de Soja de Nova Xavantina; terminal de Soja de Aruanã.		
Justificativa	Melhora da infra-estrutura para escoamento da produção de soja da região. Obras relacionadas à hidrovia Araguaia-Tocantins. Prevê-se, com a implementação dessa hidrovia, uma redução no custo do transporte de carga de cerca de US\$22/ton transportada até o porto de São Luis, essa redução aumentará a competitividade da produção agrícola na região do Corredor Araguaia-Tocantins.		
Investimento	R\$ mil	129.539,0	US\$ mil 37.010,9
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão 2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 12 meses.	
Eixo(s)	ATO		
Localização	São Miguel do Araguaia/GO, São Félix do Araguaia/MT, Santa Terezinha/MT, Xambioá/TO, Nova Xavantina/MT, Aruanã/GO		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal		
Construção	Terminal		
Construção	Terminal		
Construção	Terminal	200.000 m2	25.300,0
Construção	Terminal	200.000 m2	25.300,0
Construção	Terminal	200.000 m2	25.300,0

Benefícios Estimados

Redução no custo de transporte: R\$77,00/TKU
--

Estimativa Participação Privada	
--	--

Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-001
--	---------------

Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: ATO-043-PO-08
-------------------------------	--

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-011	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	HPP	Hidrovia Paraguai-Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	Porto Hidroviário de Cáceres			
Descrição	Construção de porto. Área - 1.000x200m. Obras Civas: concreto armado, pavimentação e drenagem, edificações e aterro. Pier tipo A de 25x60m, guindaste móvel com alcance de 18m. Inclui ponte de acesso e postes de amarração, carregadores de balsas, silos e transportadores. Não inclui barcaças nem aquisição da terra.			
Justificativa	Porto melhor localizado da hidrovia, no que concerne à captação de granéis agrícolas. Restrições de capacidade e de desempenho de Terminal Portuário. Porto com dimensões restritas de cais e de retroárea, bem como de equipamentos de movimentação de cargas e instalações de armazenagem. Somente justificam-se investimentos neste terminal com a intensificação da navegação, que só seria viabilizada com a remoção de obstáculos, na região pantaneira (questão ambiental).			
Investimento	R\$ mil	15.089,7	US\$ mil	4.311,3
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	OES			
Localização	Cáceres/MT			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pier	1.500 m2	
Construção	Ponte		
Construção	Terminal	200.000 m2	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-010
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: OES-010-PO-01

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-012	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	HTPT	Hidrovia Teles Pires-Tapajós	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminal de Grãos em Cachoeira Rasteira			
Descrição	Construção de terminal para transbordo e armazenagem em Cachoeira Rasteira (2.000.000 ton/ano)			
Justificativa	A possível implantação da Hidrovia Teles Pires-Tapajós exige terminal para transbordo e armazenagem em Cachoeira Rasteira (2 milhões ton/ano), extremo norte do estado do Mato Grosso. A expansão da fronteira agrícola no norte do Mato Grosso, no Eixo Oeste, está ampliando a necessidade de um sistema de alta capacidade para escoamento da produção, que poderá vir a ser a Hidrovia Teles Pires-Tapajós. O transbordo previsto é rodo-hidroviário.			
Investimento	R\$ mil	25.304,2	US\$ mil	7.229,8
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 15 meses.		
Eixo(s)	OES			
Localização	Apiacás/MT			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal		25.304,2

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: OES-030-PO-02

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-015	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	CAB	Cabotagem	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminais no Complexo Portuário do Recôncavo Baiano			
Descrição	Transferência das operações de contêineres do Porto de Salvador para doca com berço plano (250mX25m) a ser construída no Porto de Aratu. Alternativamente, estas operações podem ser mantidas no Porto de Salvador, condicionadas a investimentos, sob responsabilidade do governo do Estado, que permitam resolver as questões de congestionamento da área urbana de acesso ao porto.			
Justificativa	Aliviar os problemas de congestionamento na área urbana de Salvador decorrentes da movimentação de contêineres desembarcados no porto. Em 2011, o total de carga transportada anualmente no trecho deve chegar a 8,7 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	179.683,2	US\$ mil	51.338,1
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2007
	Obs.			
Eixo(s)	SFR			
Localização	Salvador/BA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Berço	250 m	
Construção	Terminal		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SFR-010-PO-01

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-016	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	FRRN	Ferronorte	

Dados Gerais

Oportunidade	Armazéns em Rubinéia			
Descrição	Construção de 1 armazém de 4000m2 para fertilizantes, 1 galpão de 2000m2 para outros usos e terminal intermodal rodo-hidro-ferroviário em área de 12 hectares.			
Justificativa	As cargas que se originam ou se destinam a São Simão, no Rio Paranaíba (ponto mais setentrional de navegabilidade da Hidrovia Tietê-Paraná), fazem seu transbordo com a ferrovia em Pederneiras (terminal da Ferrobán). Para as cargas que vêm do Paraguai ou do Sul do Brasil pelo Rio Paraná, tem sido utilizado o Porto de Presidente Epitácio, no Rio Paraná. Este novo terminal, caso dotado de armazéns, pode vir a encurtar o trajeto de cargas que se utilizam desses modais entre o Triângulo Mineiro e a Região Metropolitana de São Paulo ou os portos de Santos e Sepetiba. Este projeto atende à Visão de promover o transporte intermodal, especialmente nos eixos Sudoeste e Rede Sudeste para promover e difundir eficiência para as atividades econômicas do Eixo e dos demais espaços brasileiros.			
Investimento	R\$ mil	37.840,3	US\$ mil	10.811,5
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão	2007
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 3 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Rubinéia/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Armazém	4.000 m2	
Construção	Galpão	2.000 m2	
Construção	Terminal	120.000 m2	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-020-PO-01

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-017	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	CEP	Corredor de Exportação do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminal Intermodal em Santa Terezinha de Itaipu			
Descrição	Construção de 1 terminal, 1 berço e 2 galpões junto ao Rio Paraná em Santa Terezinha do Itaipu- PR.			
Justificativa	O transporte até o extremo sul do Tramo Sul da hidrovia exige um terminal na região do reservatório de Itaipu. O transporte hidroviário através dos rios Paraná e Tietê foi otimizado em 1998 pela entrada em operação da Eclusa de Jupia.			
Investimento	R\$ mil	25.304,2	US\$ mil	7.229,8
Refer. Temporal	Início	2010	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 15 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Santa Terezinha de Itaipu/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Berço		
Construção	Galpão		
Construção	Terminal		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-031-PO-02

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-019	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	CAB	Cabotagem	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminal de Transbordo no Porto do Rio Grande			
Descrição	Construção de pier de dupla atracação com ponte de 100m.			
Justificativa	Terminal de transbordo de navegação interior e de longo curso no Porto de Rio Grande. Limitação de capacidade e desempenho no transbordo de cargas entre a navegação de longo curso e a navegação interior. Existe apenas uma área (dolphins) habilitada para o transbordo de cargas entre as embarcações de longo curso e as da navegação interior. Também não existe local apropriado para o estabelecimento das chatas fluvio-lacustres no aguardo de operação. Este projeto é vital para o fomento da cabotagem.			
Investimento	R\$ mil	32.500,8	US\$ mil	9.286,0
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	SUL			
Localização	Rio Grande/RS			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pier	250 m	32.500,8

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-018-PO-04

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-020	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	CAB	Cabotagem	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminal de Gás Natural no Porto de Pecém			
Descrição	Construção de Terminal de Gás Natural, a ser localizado na extremidade sul do quebra-mar; berço em forma de píer (dupla acostagem) para atracação de navios de até 50.000tpb; investimento de R\$40 milhões para o terminal e de R\$20 milhões para a extensão do tramo sul (300m) do quebra-mar.			
Justificativa	Viabilizar o escoamento do gás natural processado em Guararé/RN, e transportado até o porto de Pecém através do gasoduto Guararé-Pecém. A produção atual de gás é de 4.200 m ³ /dia.			
Investimento	R\$ mil	60.000,0	US\$ mil	17.142,9
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.			
Eixo(s)	TRN			
Localização	Paracuru/CE			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal de Gás Natural		40.000,0
Expansão	quebra-mar	300 m	20.000,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-021	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	CAB	Cabotagem	

Dados Gerais

Oportunidade	Ampliação e recuperação do Porto de Itaqui			
Descrição	Ampliação e recuperação do Porto de Itaqui; extensão de 300m de cais (a sul do berço 100) e execução de retaguarda com 250.000 metros quadrados; alargamento de 8 metros do Píer 2 (arrendado à CVRD) para execução de contenção do aterro de retaguarda (250.000 metros quadrados) a ser executado, visando operações com carga geral e contêineres; investimento publico e privado no valor de R\$150 milhões			
Justificativa	Adequação do porto para movimentações com contêineres e carga geral se faz necessária par que se possa recuperar a capacidade do porto para o embarque dessa carga cujo potencial es em torno de 180 mil ton/ano mas cujo valor registrado em 2000 foi de apenas 4.615 ton, valor historicamente baixo em virtude das precárias condições portuárias.			
Investimento	R\$ mil	161.910,4	US\$ mil	46.260,1
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.			
Eixo(s)	ATO			
Localização	São Luís/MA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Alargamento	Pier 2	8 m	
Ampliação	Porto	300 m	
Contenção	Aterro de retaguarda	250.000 m2	
Execução	Retaguarda	250.000 m2	
Recuperação	Porto	300 m	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-022	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	HPAR	Hidrovia do Parnaíba	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminais de Grãos em Teresina e Santa Filomena			
Descrição	Construção de dois terminais para transbordo rodo-hidroviário e armazenagem em Santa Filomena (PI) e para transbordo hidro-ferroviário em Teresina.			
Justificativa	A implantação da Hidrovia do Parnaíba exige terminais para transbordo e armazenagem nas duas localidades. Em Santa Filomena (PI), nas proximidades das regiões produtoras de grãos de Gilbués (PI) e Balsas (MA), faz-se necessário terminal para transbordo rodo-hidroviário e armazenagem. Em Teresina, o terminal de transbordo deverá ser hidro-ferroviário, de modo a permitir o escoamento pelos portos de São Luís e, eventualmente, pelo Porto de Mucuripe, em Fortaleza (CE).			
Investimento	R\$ mil	109.110,0	US\$ mil	31.174,3
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 24 meses.		
Eixo(s)	TRN/ATO			
Localização	Teresina/PI, Santa Filomena do Maranhão/MA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal		109.110,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-02
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: TRN-033-PO-03

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-023	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminal de Contêineres e Veículos do Porto de Itajaí		
Descrição	Construção de terminal de contêineres e veículos com investimentos previstos até 2007 a carga da iniciativa privada incluem: reforço dos atuais 250m de cais (R\$11 milhões); extensão do cais (dos atuais 250m para 500m – R\$21 milhões), ampliação da área de retaguarda (32 mil para 74 mil metros quadrados – R\$7 milhões).		
Justificativa	Atender às crescentes demandas de movimentação de contêineres. Em 2000, tal movimentação correspondeu a 1.698.352 TEU. Estima-se, para 2011, uma movimentação superior a 2.300.000 TEU.		
Investimento	R\$ mil	39.000,0	US\$ mil 11.142,9
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão 2007
	Obs.		
Eixo(s)	SUL		
Localização	Itajaí/SC		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Ampliação	Área de Retaguarda	42.000 m2	7.000,0
Extensão	Cais	250 m	21.000,0
Reforço	Cais	250 m	11.000,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

O projeto prevê adicionalmente a aquisição de dois portêineres para operar no novo berço (R\$36 milhões) e a aquisição de cinco empilhadeira de pátio (reach-stackers - R\$5 milhões)

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-024	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	Obras para permitir o manuseio de contêineres no Porto de São Francisco do Sul		
Descrição	Ampliação do berço 201 (de 150m para 300m); recuperação e reforço dos berços 101 e 102 para permitir o manuseio de contêineres; derrocagem e aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução de 11m para 14m (R\$100 milhões). Foi firmado convênio entre o governo estadual e o Ministério dos Transportes.		
Justificativa	Viabilizar a ampliação da capacidade de manuseio de contêineres para atender à crescente demanda. A movimentação de carga contêineres cresceu, entre 1995 e 2000 115% atingindo um total de 168.334 ton/ano em 2000. Para 2011, estima-se que tal movimentação ultrapasse 230 mil ton/ano.		
Investimento	R\$ mil	111.195,8	US\$ mil 31.770,2
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão 2011
	Obs.		
Eixo(s)	SUL		
Localização	São Francisco do Sul/SC		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Ampliação	Berço	150 m	
Aprofundamento	Canal de Acesso	3 m	
Recuperação	Berço		
Reforço	Berço		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-025	Última Modificação:	26/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminal para fertilizantes e granéis agrícolas no Porto de São Francisco do Sul			
Descrição	Construção de novo terminal para importação de fertilizantes e trigo, e exportação de soja e derivados; construção de píer com 225m de extensão e armazém com 40 mil ton de capacidade estática.			
Justificativa	Reduzir os custos da cadeia do agro-negócio na região sul. Em 2000 o volume de granéis sólidos embarcados no chegou a 918,4 mil ton e o volume de granéis sólidos embarcados chegou a 1,6 milhões de ton. O porto não terá capacidade de atender ao crescimento de demanda para granéis sólidos que deve ser superior a 30% até 2011.			
Investimento	R\$ mil	101.500,0	US\$ mil	29.000,0
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2007
	Obs.			
Eixo(s)	SUL			
Localização	São Francisco do Sul/SC			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Armazém		
Construção	Pier	225 m	
Construção	Terminal		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-026	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminal de barcaças Oceânicas no Porto de São Francisco do Sul			
Descrição	Construção de Terminal de Barcaças Oceânicas da CST em São Francisco do Sul; execução de um novo terminal incluindo berço de atracação, ponte de acesso e pátio de retaguarda para desembarque de bobinas oriundas de Praia Mole (ES); investimento (provavelmente 100%) privado no valor de R\$45 milhões.			
Justificativa	Viabilizar as atividades da CST na região, cujo aumento da produção previsto é das atuais 19 mil ton/ano para 23 mil ton/ano em 2011.			
Investimento	R\$ mil	48.573,1	US\$ mil	13.878,0
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2007
	Obs.			
Eixo(s)	SUL			
Localização	São Francisco do Sul/SC			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Berço		
Construção	Pátio de Retaguarda		
Construção	Ponte		
Construção	Terminal		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-027	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	FRRN	Ferronorte	

Dados Gerais

Oportunidade	Construção de Porto na Margem Esquerda do Porto de Santos			
Descrição	Construção de um Novo Porto para todos os tipos de carga (carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos), cuja previsão é a de ocupar, na margem esquerda, uma área para até 50 berços, incluindo retaguarda e acessos terrestres, com parte fora da área do Porto Organizado. Previsão de investimentos contemplando a infra-estrutura, incluindo: dragagem para acesso marítimo, obras de acostagem e de preparação de terreno de retaguarda (terraplenagem e pavimentação). Edificações e equipamentos não estão incluídas e deverão ser ônus dos arrendatários.			
Justificativa	Desafogar as operações do porto de Santos permitindo uma melhoria no escoamento do transporte originado ou com destino em São Paulo. A construção de tal porto também contribuirá para aumentar a competitividade da indústria exportadora local. O aumento previsto de movimentação de cargas no porto de Santos é dos atuais 43 milhões de ton para 60 milhões de ton em 2011.			
Investimento	R\$ mil	2.275.000,0	US\$ mil	650.000,0
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2018
	Obs.	Os investimentos previstos devem ser realizados em um prazo de 10 anos		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Santos/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Porto		2.275.000,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-028	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	FRRN	Ferronorte	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminal de Granéis Líquidos no Porto de Santos			
Descrição	Construção de mais um Terminal de Granéis Líquidos para uso compartilhado pelos cinco terminais retro-portuários aí localizados			
Justificativa	Atender ao crescimento na demanda por movimentação de graneis líquidos. A demanda por desembarque desse tipo de carga, que no ano de 2000 foi de 6,8 milhões de ton, deve crescer cerca de 39% até 2011 atingindo cerca de 9.5 milhões de ton/ano.			
Investimento	R\$ mil	52.500,0	US\$ mil	15.000,0
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão	2008
	Obs.			
Eixo(s)	RSE			
Localização	Santos/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal de Granéis Líquidos		52.500,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-029	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	FLSP	Ferrovias Leste de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Terminal exportador de placas de aço no porto de Sepetiba			
Descrição	Construção de terminal exportador de placas de aço.			
Justificativa	Viabilizar o aumento nas exportações de placas de aço (estimadas para 2 milhões ton em 2011) produto com maior valor agregado do que o minério de ferro, principal item de exportação do porto.			
Investimento	R\$ mil	87.500,0	US\$ mil	25.000,0
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão	2008
	Obs.			
Eixo(s)	RSE			
Localização	Mangaratiba/RJ			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Terminal Exportador		87.500,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-030	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	CAB	Cabotagem	

Dados Gerais

Oportunidade	Novo terminal no Porto de Vitória			
Descrição	Construção de novo terminal em Vila Velha, destinado à operação de apoio à indústria de exploração de petróleo e outras; cinco berços, área de retaguarda portuária. I			
Justificativa	Prover infra-estrutura logística para a identificada demanda oriunda da indústria de exploração e produção de petróleo na costa local que está em franca expansão. Investimento cogitado pela Companhia Brasileira de Supply-Bases, da ordem de US\$100 milhões em infra-estrutura (incluindo demolição da Penitenciária e casa de detenção de Vila Velha).			
Investimento	R\$ mil	350.000,0	US\$ mil	100.000,0
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.			
Eixo(s)	RSE			
Localização	Vitória/ES			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Área de Retaguarda Portuária		
Construção	Berços	5	
Construção	Terminal		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-031	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	ICAP	Infra-estrutura Capixaba	

Dados Gerais

Oportunidade	Porto público de Barra do Riacho			
Descrição	Construção de três terminais no Porto Público de Barra do Riacho; divisão da área em três terminais, sendo: um para Supply Boats (base de apoio à indústria offshore); e dois para carga geral e contêineres; inclui dragagem de implantação, construção de infra-estrutura de atracação e área de retaguarda.			
Justificativa	Atualmente, no porto de Barra do Riacho só existe um terminal especializado administrado pela Aracruz Celulose e Celuose Nipo-Brasileira - Cenibra. A construção dos terminais públicos viabilizará o uso da região portuária para a movimentação de carga geral.			
Investimento	R\$ mil	249.342,0	US\$ mil	71.240,6
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.			
Eixo(s)	RSE			
Localização	Aracruz/ES			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Área de Retaguarda		
Construção	Infra-estrutura de Atracação		
Construção	Terminais de carga geral e contêineres	2 unidades	
Construção	Terminal para Supply Boats		

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-032	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	ICAP	Infra-estrutura Capixaba	

Dados Gerais

Oportunidade	Obras no Terminal Norte Capixaba			
Descrição	Construção de Estação Coletora de petróleo bruto, rede de dutos, parque de tancagem e monobóia CALM (Catenary Angle Leg Mooring) para navios de até 50.000 tpb.			
Justificativa	Necessidade de atender à crescente demanda de carga geral tanto para transporte de longo curso como de cabotagem. Estima-se que tal demanda deva ultrapassar 270 mil ton para embarque e 300 mil ton para desembarque em 2011. Também a movimentação de granéis líquidos vem crescendo acentuadamente devendo atingir volumes superiores a 300 mil ton/ano nos próximos anos, o que justifica os investimentos com essa finalidade.			
Investimento	R\$ mil	630.000,0	US\$ mil	180.000,0
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão	2008
	Obs.			
Eixo(s)	RSE			
Localização	São Mateus/ES			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Rede de Dutos		630.000,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-PO-034	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Porto
Agrupamento	CAB	Cabotagem	

Dados Gerais

Oportunidade	Ampliação do Porto de Pecém		
Descrição	Ampliação do porto do Pecém, com execução de Terminal de Múltiplo Uso (carga geral, carga pesada e contêineres) junto ao tramo oeste do quebra-mar; dotado de cais com 700m de extensão e retaguarda pavimentada com cerca de 100.000 metros quadrados; investimento público (infra-estrutura) de R\$150 milhões (inclui extensão de 300 m do tramo oeste do quebra-mar)		
Justificativa	Viabilizar a ampliação da capacidade de exportação a partir do porto de Pecém para viabilizar a demanda por embarque de aproximadamente 5 milhões de ton/ano de diversos produtos a partir da região de Fortaleza.		
Investimento	R\$ mil	161.910,4	US\$ mil 46.260,1
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão 2011
	Obs.		
Eixo(s)	TRN		
Localização	Paracuru/CE		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Ampliação	Porto		161.910,4

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-002	Última Modificação:	26/6/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	HPAR	Hidrovia do Parnaíba	

Dados Gerais

Oportunidade	PI-254, da Divisa MA/PI a Gilbués			
Descrição	Complementação da pavimentação de 373km da ligação Balsas-Gilbués, estrada em via de pista simples. Do total, 219km estão concluídos, restando o trecho de 154km entre a Divisa MA/PI e Gilbués (PI-254).			
Justificativa	Complementação da pavimentação já em curso. Trecho favorece a ligação entre a Transpiauí (BR-135), a Transmaranhão (MA-006) e o terminal de grãos em Santa Filomena, o que viabilizaria o escoamento da safra pela Hidrovia do Parnaíba, viabilizando o escoamento da safra agrícola das regiões de Gilbués (2,0 milhões ton/ano).			
Investimento	R\$ mil	94.020,3	US\$ mil	26.862,9
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2007
	Obs.			
Eixo(s)	ATO/TRN			
Localização	Santa Filomena/PI - Gilbués/PI			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	154 km	94.020,3

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-029, TRANSP-RV-050, TRANSP-PO-022, TRANSP-RV-029
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: ATO-034-RV-09

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-006	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RVB	Rodovias de Belém	

Dados Gerais

Oportunidade	PA-252, de Viseu à PA-242			
Descrição	Pavimentação da ligação rodoviária entre o município de Viseu e a PA-242 (Bragança). O trecho possui 120km.			
Justificativa	A pavimentação do trecho vai favorecer clusters de fruticultura, piscicultura e turismo na região de Bragança-PA. Atualmente o trecho encontra-se quase em sua totalidade como estrada de terra, o que provoca descontinuidades no escoamento e perdas na produção. Pode-se dizer que, diante do seu grande potencial produtivo, a região de Tomé Açu esta praticamente isolada em razão da precariedade do acesso rodoviário.			
Investimento	R\$ mil	114.217,2	US\$ mil	32.633,5
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 30 meses.		
Eixo(s)	MAM			
Localização	Viseu/PA - Bragança/PA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	120 km	114.217,2

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: MAM-025-RV-09

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-007	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RVB	Rodovias de Belém	

Dados Gerais

Oportunidade	PA-256, de Tomé-Açu à BR-010			
Descrição	Pavimentação da ligação rodoviária entre o município de Tomé-Açu e a BR-010 (Paragominas). O trecho possui 170km.			
Justificativa	A restauração melhorará acesso da região de Tomé-açu e Paragominas à Belém-Brasília, uma das principais rodovias do país. Pode favorecer o cluster de fruticultura da região. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$24 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 12 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	161.807,8	US\$ mil	46.230,8
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 30 meses.		
Eixo(s)	MAM			
Localização	Tomé-Açu/PA - Paragominas/PA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	170 km	161.807,8

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 15 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$12 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: MAM-026-RV-10

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-008	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RVT	Rodoviário Tapajós (Rodoviário de Santarém)	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-230, de Rurópolis a Itaituba			
Descrição	Pavimentação de ligação rodoviária entre os municípios de Rurópolis e Itaituba. O trecho possui 140km.			
Justificativa	Atualmente o trecho encontra-se em sua totalidade como estrada de terra. A pavimentação pode favorecer atividade de turismo na região (Parque Nacional da Amazônia e floresta nacional de Tapajós). A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$46 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 6 milhões de ton/ano.			
Investimento	R\$ mil	133.253,4	US\$ mil	38.072,4
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 30 meses.		
Eixo(s)	MAM			
Localização	Rurópolis/PA - Itaituba/PA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	140 km	133.253,4

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 11 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$46 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-009
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: MAM-029-RV-06

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-009	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RVT	Rodoviário Tapajós	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-163, de Matupá a Itaituba			
Descrição	Pavimentação de 807km da BR-163 no trecho Matupá-MT a Itaituba-PA. Este projeto é alternativo à Hidrovia Teles Pires-Tapajós.			
Justificativa	A rodovia é a única ligação rodoviária entre Itaituba e o norte do Mato Grosso. Deverá se constituir na ligação terrestre entre aeroportos de Itaituba e Alta Floresta. O trecho inclui o segmento entre Moraes de Almeida e Aruri Grande que, nas condições atuais, se torna intransitável em períodos de chuva (dez/mai). A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$25 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 14 milhões de ton/ano.			
Investimento	R\$ mil	372.764,8	US\$ mil	106.504,2
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.			
Eixo(s)	OES/MAM			
Localização	Matupá/MT - Itaituba/PA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	807 km	372.764,8

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 16 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$25 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-008
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: MAM-038-RV-11

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-010	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	HPP	Hidrovia Paraguai-Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	MT-343, de Barra do Bugres a Cáceres			
Descrição	Pavimentação de 152km da MT-343 no trecho Barra do Bugres-MT a Cáceres-MT.			
Justificativa	Trata-se de um acesso rodoviário ao porto hidroviário de Cáceres. O trecho permite a ligação do Estado do MT com seus vizinhos, MS e GO, e com a hidrovia do Paraguai através da rodovia BR-070. Possibilitará o escoamento de parte da safra de grãos da região (500 mil ton/ano) por via multimodal (rodovia+hidrovia) e beneficiará o cluster de cana de açúcar localizado na região de Barra do Bugres. Deve favorecer atividade de turismo na região.			
Investimento	R\$ mil	112.592,2	US\$ mil	32.169,2
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.			
Eixo(s)	OES			
Localização	Barra do Bugres/MT - Cáceres/MT			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	152 km	112.592,2

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-012	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RBH	Rio-Belo Horizonte	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-393, de Volta Redonda a Além Paraíba			
Descrição	Duplicação de 199km da rodovia BR-393 de 2 para 4 pistas entre Volta Redonda e Além Paraíba.			
Justificativa	Trecho de grande movimentação de passageiros e de cargas. A redução no custo de transport anual é estimada em R\$40 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 19 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	521.406,4	US\$ mil	148.973,3
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 30 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Volta Redonda/RJ - Além Paraíba/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	199 km	521.406,4

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 29 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$40 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-004-RV-04

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-013	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RBH	Rio-Belo Horizonte	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-381, de Belo Horizonte a João Monlevade e Ipatinga		
Descrição	Duplicação de 207km (2 para 4 pistas) da BR-381, entre Belo Horizonte e Ipatinga.		
Justificativa	Trecho de grande movimentação de passageiros e de cargas. Poderia favorecer cluster metal/mecânico de Ipatinga. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$521 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 320 milhões ton.		
Investimento	R\$ mil	548.800,0	US\$ mil 156.800,0
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão 2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 24 meses.	
Eixo(s)	RSE		
Localização	Belo Horizonte/MG - Ipatinga/MG		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	207 km	
Duplicação	Ponte	1.000 m	

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 249 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$521 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-006-RV-06

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-014	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RBH	Rio-Belo Horizonte	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-262/494, de Divinópolis a Betim			
Descrição	Duplicação de 114km, de 2 para 4 pistas, da BR-262 (Betim-Nova Serrana) e da BR-494 (Nova Serrana-Divinópolis).			
Justificativa	Trecho de grande movimento de passageiros e de cargas. Pode favorecer cluster automotivo de Betim e têxtil/vestuário de Divinópolis. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$75 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 39 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	315.954,6	US\$ mil	90.272,8
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 42 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Divinópolis/MG - Betim/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	114 km	
Duplicação	Ponte	360 m	

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 35 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$75 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-010-RV-10

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-016	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	HTPT	Hidrovia Teles Pires-Tapajós	

Dados Gerais

Oportunidade	MT-319, de Vilhena a Juína		
Descrição	Pavimentação de 245km de rodovia de pista simples da MT-319, de Vilhena a Juína		
Justificativa	A rodovia liga Juína à BR-364, grande eixo rodoviário da região. Deve favorecer escoamento da produção do cluster de pecuária (corte, leite e couro) localizado em Juína.		
Investimento	R\$ mil	104.234,8	US\$ mil 29.781,4
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão 2011
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 18 meses.		
Eixo(s)	OES		
Localização	Vilhena/RO - Juína/MT		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	245 km	104.234,8

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas TRANSP-RV-015, TRANSP-RV-017

Origem das Informações Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: OES-003-RV-02

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-021	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	HTPT Hidrovia Teles Pires-Tapajós		

Dados Gerais

Oportunidade	MT-220/325, de Juruena a Juara			
Descrição	Pavimentação de 53km da rodovia MT-220 e 56km da rodovia MT-325.			
Justificativa	Rodovias responsáveis por fluxos de produtos agrícolas e pela integração regional. Restrição d desempenho na modalidade rodoviária. Rodovia não pavimentada, em estado ruim de conservação. Os dois trechos rodoviários, em sequência, são responsáveis pela integração da região da Serra dos Caiabis com a BR-364, permitindo a diminuição de custos do transporte de produtos agrícolas.			
Investimento	R\$ mil	72.430,5	US\$ mil	20.694,4
Refer. Temporal	Início	2010	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 3 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	OES			
Localização	Juruena/MT - Juara/MT			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	109 km	72.430,5

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: OES-027-RV-09

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-023	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RBH	Rio-Belo Horizonte	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-493, do Porto de Sepetiba às BR-116 e BR-040			
Descrição	Construção de uma nova rodovia, com 4 pistas e 110km de extensão, ligando Sepetiba às BR-116 e BR-040.			
Justificativa	Há uma forte convergência, para a cidade do Rio de Janeiro, de rodovias federais que fazem a interligação Sul/Sudeste/Nordeste e, por conseguinte, do tráfego de longa distância de caminhões, cujas cargas têm origem ou destino nestas regiões. Este tráfego de passagem, sobrecarrega a única via de acesso, qual seja, a Avenida Brasil, que detem um dos maiores tráfegos médios diários de veículos do país. Por outro lado, há necessidade de interligação do porto de Sepetiba com a BR-116 (rodovias Presidente Dutra e Rio-Bahia) e a BR-040 (rodovia Washington Luís para Belo Horizonte), além da BR-101 na sua proximidade (Rio-Santos e Ponte Rio Niterói em direção à Vitória). Acrescente-se o fato de o desenvolvimento de atividades petroquímicas na área de influência do porto exigir uma boa conexão com a Refinaria Duque de Caxias, situada nas proximidades do entroncamento da BR-040 com a BR 116. A redução nos custos de transportes associada ao projeto é estimada em R\$254 milhões anuais em 2011. Nesse mesmo ano o volume de carga transportado no trecho atingirá 215 milhões de ton/ano.			
Investimento	R\$ mil	502.370,2	US\$ mil	143.534,3
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 42 meses.		
Eixo(s)	RSE			
Localização	Itaguaí/RJ - Duque de Caxias/RJ			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pista Dupla	110 km	502.370,2

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 299 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$254 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-043-RV-16

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-024	<i>Última Modificação:</i> 003 15:05:09
Setor	TRANSPORTE	Subsetor Rodovia
Agrupamento	RBH	Rio-Belo Horizonte

Dados Gerais

Oportunidade	BR-101, de Rio Bonito à Divisa RJ/ES	
Descrição	Duplicação, de 2 para 4 pistas, da BR-101 no trecho Rio Bonito-RJ à Divisa RJ/ES.	
Justificativa	Esse trecho da rodovia já se apresenta no limite da sua capacidade. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$265 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 93 milhões de ton.	
Investimento	R\$ mil 580.372,2	US\$ mil 165.820,6
Refer. Temporal	Início 2008	Conclusão 2011
	Obs.	
Eixo(s)	RSE	
Localização	Rio Bonito/RJ - Campos dos Goytacazes/RJ	

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	250 km	580.372,2

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 84 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$265 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-025
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-103-RV-12

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-025	<i>Última Modificação:</i> 003 15:05:09
Setor	TRANSPORTE	Subsetor Rodovia
Agrupamento	ICAP	Infra-estrutura Capixaba

Dados Gerais

Oportunidade	BR-101, da Divisa RJ/ES a João Neiva	
Descrição	Duplicação, de 2 para 4 pistas, da BR-101 no trecho da Divisa RJ/ES a João Neiva-ES.	
Justificativa	Esse trecho da rodovia já se apresenta no limite da sua capacidade. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$265 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 93 milhões de ton.	
Investimento	R\$ mil 557.157,3	US\$ mil 159.187,8
Refer. Temporal	Início 2008	Conclusão 2011
	Obs.	
Eixo(s)	RSE	
Localização	Mimoso do Sul/ES - João Neiva/ES	

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	240 km	557.157,3

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 84 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$265 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-024
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-104-RV-13

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-026	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RBH	Rio-Belo Horizonte	

Dados Gerais

Oportunidade	Contorno Rodoviário Norte de Belo Horizonte			
Descrição	Construção ou adaptação de trechos rodoviários no contorno norte de Belo Horizonte, totalizando 25km.			
Justificativa	Ha uma convergência, pelo lado norte da cidade do Belo Horizonte, de duas importantes rodovias federais que fazem a interligação Sul/Sudeste/Nordeste e, por conseguinte, do tráfego de longa distância de caminhões, cujas cargas têm origem ou destino nestas regiões. São as rodovias BR-040 (Rio/Juiz de Fora/Belo Horizonte/Brasília) e a BR 262 (interligando com Vitória e o Nordeste). Este tráfego de passagem, sobrecarrega as vias de acesso à cidade, bastante saturadas.			
Investimento	R\$ mil	17.411,2	US\$ mil	4.974,6
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.			
Eixo(s)	RSE			
Localização	Belo Horizonte/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	ND	25 km	17.411,2

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: RSE-112-RV-11

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-027	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	HSF	Hidrovia do São Francisco	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-407, de Juazeiro a Senhor do Bonfim			
Descrição	Duplicação de 132km da BR-407, de 2 para 4 pistas, entre Juazeiro e Senhor do Bonfim.			
Justificativa	Atender demanda futura de 4370 vph com alta utilização de caminhões. O trecho constitui um elo na ligação rodoviária entre Juazeiro-BA e Salvador-BA. A realização do projeto implicará a eliminação de um importante gargalo nessa ligação. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$98 milhões para 2004. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 64 milhões de ton/ano.			
Investimento	R\$ mil	388.385,1	US\$ mil	110.967,2
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 24 meses.		
Eixo(s)	SFR			
Localização	Juazeiro/BA - Senhor do Bonfim/BA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	132 km	388.385,1

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 33 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$98 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SFR-001-RV-01

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-028		Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia	
Agrupamento	CNIII	Costa Nordeste III (antigo Integração Ferroviária Nordeste-Sudeste)		

Dados Gerais

Oportunidade	BR-116/324, nas proximidades de Feira de Santana			
Descrição	Duplicação de 20km, de 2 para 4 pistas das rodovias BR-116 e BR-324 nas proximidades de Feira de Santana. Inclui o contorno nordeste de Feira de Santana.			
Justificativa	A demanda futura nesse trecho de 20km da BR-251 é de 3500 vph. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$28 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 64 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	58.501,5	US\$ mil	16.714,7
Refer. Temporal	Início	2010	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 3 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	SFR			
Localização	Feira de Santana/BA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	20 km	58.501,5

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 38 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$28 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-002, TRANSP-RV-050
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SFR-002-RV-02

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-029	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	HSF	Hidrovia do São Francisco	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-135, de Barreiras a Gilbués			
Descrição	Pavimentação de 70km de via de pista simples da BR-135 entre Barreiras a Gilbués.			
Justificativa	Esse trecho da rodovia BR-135 liga os municípios de Barreiras e Gilbues. Para satisfazer a demanda futura de transporte e otimizar o custo, a via de pista simples de 70km entre esses 2 municípios deverá ser pavimentada. O trecho, viabiliza o escoamento da safra da região que hoje atinge cerca de 2,5 milhões de ton anuais pela hidrovia do Parnaíba pelo terminal de Santa Filomena-PI ou pela hidrovia do São Francisco no porto em Bom Jesus da Lapa.			
Investimento	R\$ mil	31.572,3	US\$ mil	9.020,6
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2009
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 3 meses e para construção e início das operações de 12 meses.		
Eixo(s)	SFR/TRN			
Localização	Barreiras/BA - Gilbués/PI			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	70 km	31.572,3

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-030
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SFR-003-RV-03

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-030	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	HSF	Hidrovia do São Francisco	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-135, de São Desidério a Correntina			
Descrição	Construção de rodovia de pista simples, com extensão de 115km entre São Desidério e Correntina.			
Justificativa	A rodovia deverá eliminar uma importante restrição de desempenho e capacidade no escoamento da safra de soja do Extremo Oeste Baiano. A demanda atual de escoamento de produtos de todo o pólo de Barreiras atinge 2,5 milhões de ton e a demanda projetada foi estimada em 4,9 milhões de ton. Com a rodovia será possível escoar a produção até o Porto de Bom Jesus da Lapa na Hidrovia do São Francisco.			
Investimento	R\$ mil	425.064,6	US\$ mil	121.447,0
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2009
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 3 meses e para construção e início das operações de 18 meses.		
Eixo(s)	SFR			
Localização	São Desidério/BA - Correntina/BA			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pista Simples	115 km	425.064,6

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-029
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SFR-004-RV-04

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-031	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	NPR	Norte do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-369, de Ourinhos a Ibiporã			
Descrição	Duplicação de 133km da rodovia BR-369 de 2 para 4 pistas entre Ourinhos e Ibiporã.			
Justificativa	Atender a demanda de 3954 vph, o que justifica as 4 pistas. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$115 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 56 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	364.009,4	US\$ mil	104.002,7
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 24 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Ourinhos/SP - Ibiporã/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Simples	133 km	364.009,4

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 50 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$115 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-003-RV-02

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-032	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	NPR	Norte do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-277, de Santa Terezinha de Itaipu a Cascavel			
Descrição	Duplicação de 122km da rodovia BR-277, de 2 para 4 pistas de Santa Terezinha de Itaipu a Cascavel.			
Justificativa	Atender aumento da demanda para 4067 vph, justificando 4 pistas. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$62 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2004 deverá ser igual a 73 milhões de ton/ano.			
Investimento	R\$ mil	350.312,7	US\$ mil	100.089,3
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2007
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 24 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Santa Terezinha de Itaipu/PR - Cascavel/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Simples	122 km	350.312,7

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 72 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$62 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-005-RV-04

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-033	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	NPR	Norte do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	PR-317, de Campo Mourão a Maringá			
Descrição	Duplicação de 86km da rodovia PR-317, de Campo Mourão a Maringá, de 2 para 4 pistas, e modificação de 5 cruzamentos sinalizados.			
Justificativa	Atender aumento da demanda de 2186 para 3494 vph, o que justifica as 4 pistas. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$96 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 83 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	241.434,8	US\$ mil	68.981,4
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 24 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Campo Mourão/PR - Maringá/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	86 km	241.434,8

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 68 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$96 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-007-RV-06

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-034	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	NPR	Norte do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-369/376, de Araçongas a Apucarana, Maringá e Paranavaí			
Descrição	Duplicação de 146km das rodovias BR-369 e BR-376 de 2 para 4 pistas entre Araçongas e Paranavaí.			
Justificativa	Atender demanda de 6053 vph. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$152 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 99 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	303.186,4	US\$ mil	86.624,7
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 36 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Araçongas/PR - Paranavaí/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	146 km	303.186,4

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 74 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$152 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-008-RV-07

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-035	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RTM	Rodoviário Triângulo Mineiro	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-153, de Icém a Prata			
Descrição	Duplicação de 139km, de 2 para 4 pistas, e modificação de 3 cruzamentos sinalizados na BR-153 entre Icém-SP e Prata-MG.			
Justificativa	Atender ao aumento da demanda de 2113 para 3554 vph. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$177 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 77 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	371.206,1	US\$ mil	106.058,9
Refer. Temporal	Início	2007	Conclusão	2011
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 9 meses e para construção e início das operações de 36 meses.			
Eixo(s)	SUD/RSE			
Localização	Icém/SP - Prata/MG			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	139 km	371.206,1

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 55 milhões de veículos/ ano
Redução no custo de transporte: R\$77 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-010-RV-09

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-036	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	NPR	Norte do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	PR-272, de Curiúva a Siqueira Campos			
Descrição	Repavimentação de 34km, acréscimo de uma terceira pista de ultrapassagem em um trecho de 12km, realinhamento de 60km de pista simples e construção de 400m de novas pontes.			
Justificativa	A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$84 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 65 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	252.113,7	US\$ mil	72.032,5
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 42 meses.		
Eixo(s)	SUD			
Localização	Curiúva/PR - Siqueira Campos/PR			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Ponte	400 m	
Duplicação	Pista Simples	12 km	
Realinhamento	Pista Simples	60 km	
Restauração	Pista Simples	34 km	

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 44 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$84 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-011-RV-10

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-037	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	CEP	Corredor de Exportação do Paraná	

Dados Gerais

Oportunidade	Acesso rodoviário ao terminal em Santa Terezinha de Itaipu		
Descrição	Construção de uma nova rodovia de pista simples com 14km de extensão.		
Justificativa	O trecho é um complemento do projeto do Terminal Intermodal em Santa Terezinha do Itaipu e facilitará o escoamento da produção de grãos da região de Cascavel (cerca de 1,2 milhões de ton/ano) pela Hidrovia Paraná Tietê.		
Investimento	R\$ mil	55.483,6	US\$ mil 15.852,5
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão 2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 12 meses.	
Eixo(s)	SUD		
Localização	Santa Terezinha de Itaipu/PR		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Pista Simples	14 km	55.483,6

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-FV-011
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUD-033-RV-11

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-038	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	CNII	Costa Nordeste II	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-101, próximo a Maceió			
Descrição	Duplicação de 67km de estrada, passando de 2 para 4 pistas, e construção de 3 novos trevos independentes. Trecho Messias (entroncamento com a BR-104) a São Miguel dos Campos (entroncamento com a AL-220).			
Justificativa	Atendimento da demanda futura de 3243 vph. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$77 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 84 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	246.542,1	US\$ mil	70.440,6
Refer. Temporal	Início	2010	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 3 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	TRN			
Localização	Messias/AL - São Miguel dos Campos/AL			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	67 km	
Duplicação	Ponte	600 m	

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 58 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$77 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: TRN-004-RV-02

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-039	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	RS-324, de Passo Fundo a São Leopoldo			
Descrição	Duplicação de 251km de rodovia e 1000m de pontes, de 2 para 4 pistas, construção de 1000m de túneis de 4 pistas e de 3 trevos de acesso na RS-324 entre Passo Fundo e São Leopoldo.			
Justificativa	Atender demanda futura de 6940 vph. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$272 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 89 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	694.125,1	US\$ mil	198.321,5
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2007
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 24 meses.			
Eixo(s)	SUL			
Localização	Passo Fundo/RS - São Leopoldo/RS			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Túnel	1.000 m	
Duplicação	Pista Dupla	251 km	
Duplicação	Ponte	1.000 m	

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 110 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$272 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-002-RV-02

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-040	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-280, de São Bento do Sul a São Francisco do Sul			
Descrição	Duplicação de 110km, de 2 para 4 pistas da BR-280 entre São Bento do Sul e São Francisco do Sul			
Justificativa	Atender demanda futura de 3.800 vph. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$162 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 87 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	267.203,4	US\$ mil	76.343,8
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2007
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 24 meses.		
Eixo(s)	SUL			
Localização	São Bento do Sul/SC - São Francisco do Sul/SC			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	110 km	267.203,4

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 68 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$162 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-004-RV-04

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-042	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-470, de Indaial a Navegantes		
Descrição	Duplicação de 78km, de 2 para 4 pistas e reforma de 20 trevos sinalizados da BR-470 entre Indaial e Navegantes		
Justificativa	Atender demanda de 75 milhões de veículos/ano, o que justifica as 4 pistas. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$61 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 170 milhões ton.		
Investimento	R\$ mil	191.789,8	US\$ mil 54.797,1
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão 2007
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 3 meses e para construção e início das operações de 18 meses.	
Eixo(s)	SUL		
Localização	Indaial/SC - Navegantes/SC		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	78 km	191.789,8

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 75 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$109 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-006-RV-06

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-043	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	RS-135, de Erechim a Passo Fundo			
Descrição	Duplicação de 80km, de 2 para 4 pistas da RS-135 entre Erechim a Passo Fundo.			
Justificativa	Atender demanda futura de 78 milhões de veículos/ano, o que justifica as 4 pistas. A redução n custo de transporte anual é estimada em R\$71 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 174 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	204.755,3	US\$ mil	58.501,5
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2007
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 24 meses.		
Eixo(s)	SUL			
Localização	Erechim/RS - Passo Fundo/RS			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	80 km	204.755,3

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 78 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$74 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-007-RV-07

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-044	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	LPAT	Lagoa dos Patos	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-392, de Pelotas ao Porto de Rio Grande			
Descrição	Duplicação de 76km de rodovia, de 2 para 4 da BR-392 entre Pelotas-RS e o Porto de Rio Grande-RS.			
Justificativa	Demanda futura de 15 milhões de veículos/ano em 2011, o que justifica as quatro pistas. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$7 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 16 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	196.597,0	US\$ mil	56.170,6
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2007
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 36 meses.			
Eixo(s)	SUL			
Localização	Pelotas/RS - Rio Grande/RS			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	76 km	196.597,0

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 15 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$7 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-008-RV-08

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-045	Última Modificação:	25/6/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-290, de Eldorado do Sul a Uruguaiana		
Descrição	Duplicação, de 2 para 4 pistas, de 612km de rodovia entre Eldorado do Sul e Uruguaiana.		
Justificativa	Capacidade do trecho é limitada. É parte da Rodovia do Mercosul, trecho prioritário do integração da infra-estrutura regional sul americana. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$198 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 36 milhões de ton.		
Investimento	R\$ mil	1.505.021,0	US\$ mil 430.006,1
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão 2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 3 meses e para construção e início das operações de 36 meses.	
Eixo(s)	SUL		
Localização	Eldorado do Sul/RS - Uruguaiana/RS		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Dupla	612 km	1.505.021,0

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 44 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$198 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-050-RV-11

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-046	Última Modificação:	25/6/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	MER	Mercosul	

Dados Gerais

Oportunidade	Ponte sobre o Rio Uruguai na RS-472			
Descrição	Construção de ponte sobre o rio Uruguai na RS-472, com 400m, e realinhamento de 1km de rodovia de 2 pistas (cabeceiras).			
Justificativa	Propiciar a integração da região de Santa Rosa (RS) com Posadas, na Argentina. O estabelecimento de uma zona de integração internacional na região, que constitui o centro da área mais pujante do Mercosul e que paradoxalmente é pouco desenvolvida, é uma necessidade. Esse cruzamento do Rio Uruguai propiciará uma ligação rodoviária entre o Brasil e a Argentina, próximo a Porto Lucena.			
Investimento	R\$ mil	46.894,1	US\$ mil	13.398,3
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 12 meses e para construção e início das operações de 24 meses.		
Eixo(s)	SUL			
Localização	Porto Lucena/RS			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Ponte	400 m	
Realinhamento	Pista Simples	1 km	

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: SUL-054-RV-12

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-047	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	CNII	Costa Nordeste II	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-101, de Igarassu a João Pessoa			
Descrição	Duplicação de 82km de pista simples, entre Igarassu-PE e João Pessoa-PB.			
Justificativa	A rodovia tem manutenção deficiente e não será capaz de satisfazer à futura demanda de 3000vph. O tráfego é principalmente de turistas e algum transporte de carga tais como combustíveis, cimento e carga geral. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$78 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 107 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	268.828,4	US\$ mil	76.808,1
Refer. Temporal	Início	2006	Conclusão	2007
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 3 meses e para construção e início das operações de 6 meses.		
Eixo(s)	TRN			
Localização	Igarassu/PE - João Pessoa/PB			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	Pista Simples	82 km	
Duplicação	Ponte	400 m	

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 92 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$78 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: TRN-005-RV-03

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-048	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	CNII	Costa Nordeste II	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-101, de Natal a João Pessoa			
Descrição	Duplicação de 163km de estrada entre Natal e João Pessoa, passando de 2 para 4 pistas, e reforma de 20 trevos sinalizados.			
Justificativa	Para atender à demanda futura de 2940 vph, a capacidade desta rodovia de 163km deverá ser aumentada. O tráfego principal é de passageiros (população local e turismo), além de carga geral. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$143 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 70 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	474.280,2	US\$ mil	135.508,6
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2008
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 6 meses e para construção e início das operações de 36 meses.		
Eixo(s)	TRN			
Localização	Natal/RN - João Pessoa/PB			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Alargamento	Pista Simples	163 km	474.280,2

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 63 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$143 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: TRN-022-RV-08

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-049	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	CNI	Costa Nordeste I	

Dados Gerais

Oportunidade	Anel Rodoviário de Fortaleza			
Descrição	Duplicação, de 2 para 4 pistas, da CE-040 entre os entroncamentos com a BR-116 (Messejana) e a BR-222. O trecho possui cerca de 30km.			
Justificativa	Ha uma convergência, à cidade de Fortaleza, de duas importantes rodovias federais que fazem a interligação Sul/Sudeste/Nordeste e, por conseguinte, do tráfego de longa distância de caminhões, cujas cargas têm origem ou destino nestas regiões. São as rodovias BR-020/BR-222 (interligando todo o Nordeste, de Recife ao Maranhão) e a BR-116 (que liga Fortaleza - e o Ceará - ao Sudeste e Sul do país. Este tráfego, de passagem ou terminal, sobrecarrega as vias de acesso à cidade.			
Investimento	R\$ mil	69.644,7	US\$ mil	19.898,5
Refer. Temporal	Início	2008	Conclusão	2011
	Obs.			
Eixo(s)	TRN			
Localização	Fortaleza/CE			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Alargamento	Pista Simples	30 km	69.644,7

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: TRN-179-RV-10

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-050	Última Modificação:	25/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	HPAR	Hidrovia do Parnaíba	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-324/PI-397/PI-392, de Eliseu Martins a Uruçuí e de Currais a Ribeiro Gonçalves			
Descrição	Pavimentação de trecho de 165km da BR-324/PI, entre Eliseu Martins e Uruçuí, e de trecho de 208km da PI-397/392, entre Currais e Ribeiro Gonçalves.			
Justificativa	A necessidade/oportunidade deste projeto está em integrar a população local ao restante do país por acesso rodoviário e hidroviário, além de viabilizar a dinamização da economia regional. Esta, se estrutura a partir da expansão do cultivo da soja pela região de Balsas-MA e do cerrado piauiense. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$26 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 13 milhões de ton.			
Investimento	R\$ mil	54.521,8	US\$ mil	15.577,7
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2007
	Obs.			
Eixo(s)	TRN			
Localização	Eliseu Martins/PI - Uruçuí/PI - Currais/PI - Ribeiro Gonçalves/PI			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	373 km	54.521,8

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 10 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$26 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-RV-029, TRANSP-RV-002
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: TRN-185-RV-12

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-052	Última Modificação:	5/5/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RSP	Rodoanel de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	SP-099, de São José dos Campos a Caraguatatuba		
Descrição	Duplicação, de 2 para 4 pistas, de 125km de rodovia entre São José dos Campos e Caraguatatuba		
Justificativa	A rodovia é a principal ligação rodoviária entre o litoral norte de São Paulo e a região de São José dos Campos e faz parte do principal elo entre o porto de São Sebastião e São Paulo. Todavia, a rodovia apresenta constantes congestionamentos devido ao grande afluxo de veículos de passeio que descem a serra por motivos turísticos. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$48 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 32 milhões de ton.		
Investimento	R\$ mil	134.925,3	US\$ mil 38.550,1
Refer. Temporal	Início	2005	Conclusão 2007
	Obs.	O prazo estimado para a conclusão da obra é de 24 meses	
Eixo(s)	RSE		
Localização	São José dos Campos/SP - Caraguatatuba/SP		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Duplicação	2 para 4 pistas	125 km	134.925,3

Benefícios Estimados

Demanda Atendida: 79 milhões de veículos/ano
Redução no custo de transporte: R\$48 milhões/ano

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	
Origem das Informações	

Observações

--

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-068	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	RSP	Rodoanel de São Paulo	

Dados Gerais

Oportunidade	Rodoanel na Região Metropolitana de São Paulo			
Descrição	Construção de um anel viário ao redor de São Paulo. A rodovia é de 161km, com 6 pistas (32km já foram contratados, restando 129km).			
Justificativa	O rodoanel ao redor de São Paulo permitirá que caminhões e veículos leves, que hoje atravessam por linhas internas, circundem as áreas de maior tráfego. É âncora de vários outros projetos de conexões radiais de/para a Região Metropolitana de São Paulo.			
Investimento	R\$ mil	4.382,5	US\$ mil	1.252,1
Refer. Temporal	Início	2004	Conclusão	2013
Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento é de 36 meses e para construção e início das operações de 72			
Eixo(s)	RSE			
Localização	Região Metropolitana de São Paulo/SP			

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Construção	Rodovia	129 km	4.382,5

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada

Oportunidades Interrelacionadas

Origem das Informações

Observações

Portfólio 2004-2011

Código	TRANSP-RV-069	Última Modificação:	19/8/2003
Setor	TRANSPORTE	Subsetor	Rodovia
Agrupamento	FRRN	Ferronorte	

Dados Gerais

Oportunidade	BR-060, de Chapadão do Sul a Serranópolis		
Descrição	Pavimentação de 150km da rodovia.		
Justificativa	Obra necessária para permitir o uso da rodovia como alimentadora da Ferronorte. A BR-060 é praticamente perpendicular à Ferronorte, já estando pavimentada em direção a Camapuã. No sentido oposto (direção nordeste, rumo a Brasília) é pavimentada a partir de Serranópolis, passando por Jataí.		
Investimento	R\$ mil	140.000,0	US\$ mil 40.000,0
Refer. Temporal	Início	2009	Conclusão 2009
	Obs.	O prazo estimado para desenvolvimento e pavimentação é de 6 meses.	
Eixo(s)	ATO		
Localização	Chapadão do Sul/MS - Serranópolis/GO		

Dados Complementares

Intervenção	Característica	Quantidade	Orçamento (R\$ mil)
Pavimentação	Pista Simples	150 km	140.000,0

Benefícios Estimados

Estimativa Participação Privada	
Oportunidades Interrelacionadas	TRANSP-FV-014
Origem das Informações	Projeto Remanescente do Portfólio 2000-2007: ATO-032-RV-08

Observações

--