INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NO ESTADO DO PARANÁ

INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NO ESTADO DO PARANÁ

A infraestrutura deficiente é considerada um dos maiores gargalos para o crescimento econômico do País. É preciso disponibilizar sistemas adequados e eficientes que possibilitem o escoamento da produção para os mercados nacional e internacional. Os desafios a serem superados necessitam de investimentos nos sistemas de transportes de:

1. Portos
2. Ferrovias
3. Rodovias
4. Aeroportos
5. Hidrovias
6. Dutovias
7. Elaboração de banco de projetos

1. PORTOS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Para que um porto funcione de forma adequada, três grandes fatores são primordiais:

1. Infraestrutura marítima: Chegada dos navios até o momento de sua atracação. Para tanto, é necessário:

- Campanhas de dragagens de aprofundamento e as de permanente manutenção do canal de acesso
- Operações de batimetria em todas as áreas marítimas de responsabilidade da APPA
- Sinalização por meio de boias e o controle da movimentação dos navios

2. Infraestrutura portuária: Reduzir custos operacionais, evitar fila de navios e pagamento de multas por atrasos na atracação (conhecidas mundialmente como *demurrage*). Esta infraestrutura é constituída por:

- Berços de atracação em número suficiente
- Equipamentos para carregar e descarregar os navios de forma rápida e eficiente
- Terminais para armazenar os produtos movimentados pelos portos do Paraná

3. Infraestrutura terrestre: Acessos rodo e ferroviários ao porto e interface cidade-porto, evitando conflitos entre as cargas portuárias e o dia-a-dia das cidades. Para tanto, faz-se necessário:

- Desenvolver estudos
- Elaborar projetos
- Executar obras de acesso ao porto de Paranaguá

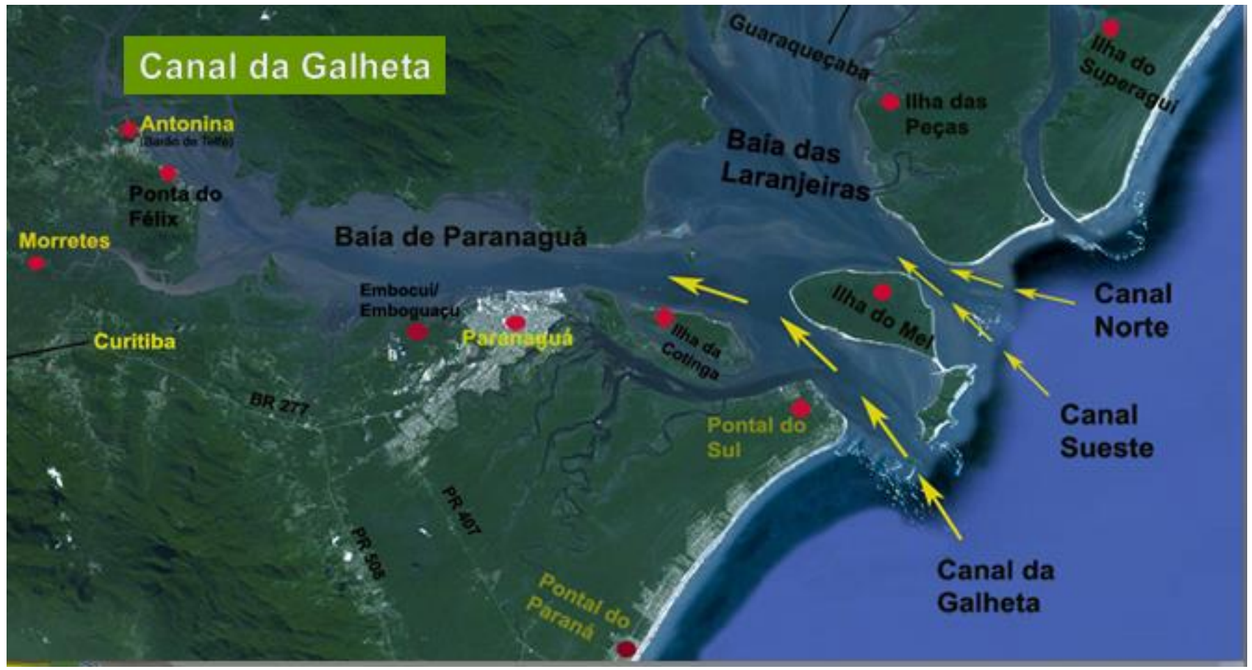
1. PORTOS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

1.1 Infraestrutura Marítima

1.1.1 Derrocagem das Pedras Palanganas (rochas no fundo do Canal da Galheta, próximo a Ilha da Cotinga)

1.1.2 Homologação do novo calado (profundidade) do Canal da Galheta obtido pela dragagem de aprofundamento finalizada em 2018.

1.1.3 Licitação da dragagem de manutenção para os próximos cinco anos e acompanhamento permanente com realização de batimetria.



1. PORTOS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

1.2 Infraestrutura portuária (berços de atracação, guindastes e terminais)

1.2.1 Renovação do contrato de terminais do corredor de exportação (Coamo e Cargill), implantação do píer em “T”, e ampliação da capacidade das correias transportadoras

1.2.2 Interceder junto à Antaq e à Secretaria dos Portos para agilizar a concessão de novas áreas no Porto de Paranaguá. Há previsão de três novos terminais para grãos, ainda sem data para divulgação dos editais

1.2.3 Licitação do terminal para celulose e papel

1.2.4 Implantação do píer em “F” localizado no lado oeste do porto de Paranaguá, para granéis sólidos

1.2.5 Implantação do píer em “L” próximo aos berços de granéis líquidos do porto de Pguá, para granéis líquidos

1.2.6 Implantação de berço para cavacos de madeira (pellets)

1.2.7 Implantação de terminal para passageiros

1.2.8 Licitação de terminal para movimentação de veículos

1.2.9 Implantação dos TUPs – Terminais de Uso Privado no Imbocui-Emboguaçú (Paranaguá) e de um Terminal de Contêineres em Pontal do Paraná

1.2.10 Conclusão da ampliação do berço 201 (cais oeste)

1.2.11 Editais de licitação/arrendamento portuário para outras áreas disponíveis em Paranaguá como exemplo terminais de graneis líquidos e fertilizantes

1.2.12 Conclusão da ampliação do Terminal de Contêineres de Paranaguá – TCP com implantação de berço de cabotagem

1. PORTOS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

1.3 Infraestrutura de acessos terrestres

1.3.1 Projeto executivo da ampliação de capacidade da Avenida Ayrton Senna
1.3.2 Conclusão dos acessos da Avenida Bento Rocha
1.3.3 Projeto Executivo da ampliação da movimentação de cargas ferroviárias em Paranaguá (sistemas recebimento de distribuição – moegas, correias e elevadores)

2. FERROVIAS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

O modal ferroviário representa redução de custo de 20 a 30% em relação ao custo rodoviário (BM)
Representa redução na emissão de carbono da ordem de 5 vezes em relação ao modal rodoviário (por ton. transp.), que recebe apoio dos ambientalistas.

Investimentos no modal ferroviário farão com que as rodovias, hoje já saturadas, tenham seu fluxo de veículos, congestionamentos e acidentes reduzidos, pois o papel do caminhão, ainda importante, será o de levar as cargas das fazendas e indústrias até os terminais de transbordo, nas linhas férreas.

O sistema ferroviário no Paraná, especialmente na serra do mar, é uma obra implantada em 1885, com a engenharia da época, fazendo com que hoje tenha uma baixa capacidade de transporte em função do pequeno raio de suas curvas e alta inclinação de suas rampas.

Para a execução dos estudos para a construção de novo trecho ferroviário de cerca de 1.000 quilômetros, que ligará Dourados (MS) a Paranaguá, o Governo do Estado lançou em PMI, um edital público de chamamento destinado a empresas interessadas na elaboração de estudos técnico operacionais, econômico-financeiros, ambientais e jurídicos para a construção e exploração de serv. ferroviários.

É indispensável que o Governo chegue a conclusão do resultado desse estudo e busque investidores para sua construção e operação. Desta forma, poderão ser avaliados alguns itens objetos das prioridades de investimentos do agronegócio no setor ferroviário no Paraná.

2. FERROVIAS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Com a implantação do novo corredor oeste e com a realização de melhorias no corredor norte/oeste teremos a ampliação da capacidade de movimentação de cargas nos Portos do Paraná pelo modal ferroviário das atuais 10 milhões ton/ano para uma capacidade futura de 50 milhões ton/ano.

Considerando-se uma redução no frete de R$ 25,00/ton transportada que migre da rodovia para a ferrovia, teremos para 40 milhões de toneladas por ano, uma redução do custo logístico para o produtor na ordem de R$ 1 bilhão/ano.

Além do benefício econômico trazido pela nova ferrovia de cargas, o Paraná poderá contar com a intensificação do turismo na ferrovia centenária da Serra do Mar, pois com a migração das cargas para um novo traçado ferroviário na Serra do Mar, a atual ferrovia, eleita uma das 10 mais bonitas do mundo, seja dedicada predominantemente para o turismo, fomentando assim este setor no Paraná, gerando emprego e renda para o litoral e atraindo navios de passageiros para o Porto de Paranaguá.

2. FERROVIAS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

2.1 Contratação do projeto da Nova Ferroeste (corredor oeste), incluindo os novos trechos entre:

- Paranaguá – Curitiba (Serra do Mar)
- Curitiba – Guarapuava (Serra da Esperança)
- Cascavel – Guaíra
- Cascavel – Foz do Iguaçu
- Guaíra – Dourados (MS)

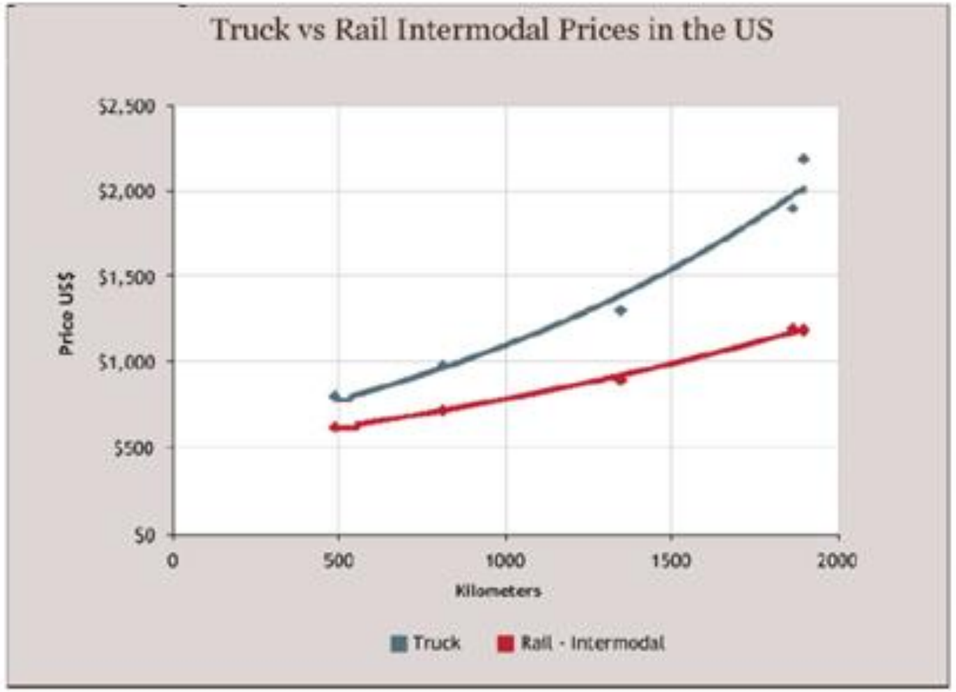
2.2 Melhorias da Central do Paraná (corredor norte, entre Curitiba e Maringá) com a ampliação do tamanho de pátios e criação de outros novos

2.3 Debater com a Rumo Logística, operador ferroviário que detém a concessão até 2027, formas para realizar investimentos para que o trecho Ponta Grossa – Guarapuava volte a operar com maior capacidade neste período

2.4 Elaborar estudo de viabilidade técnico-econômico para a construção de ramal entre Cascavel e Campo Mourão

2.5 Intensificação do turismo na ferrovia da Serra do Mar

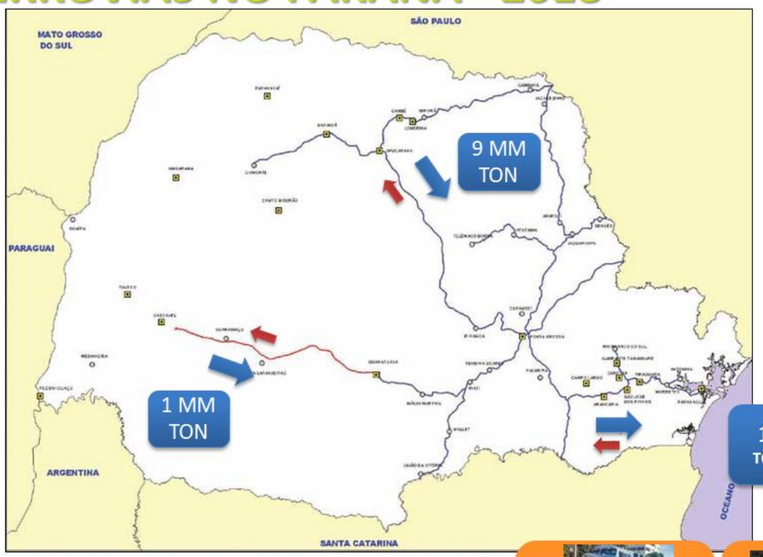
CUSTO LOGÍSTICO
Frete Rodoviário x Frete Ferroviário



Fonte Banco Mundial: Toolkit for Improving Rail Sector Performance

2. FERRORIAS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

FERROVIAS NO PARANÁ - 2018

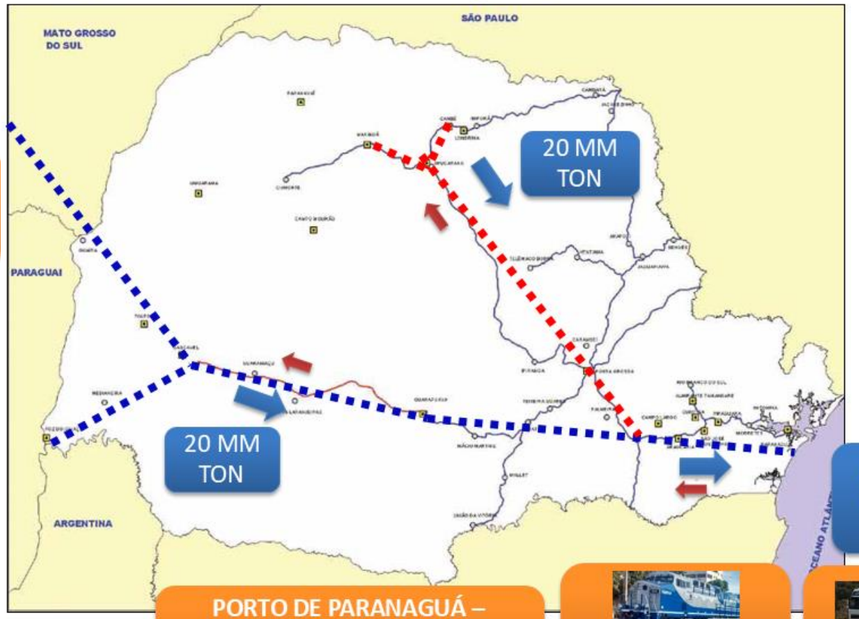


PORTO DE PARANAGUÁ –
ANO 2018
53 MILHÕES DE TON.

10 MILHÕES TON
20%

43 MILHÕES TON
80%

PROJETO DE AMPLIAÇÃO DAS FERROVIAS



PORTO DE PARANAGUÁ –
ANO 2030
70 MILHÕES DE TON.

40 MILHÕES TON
60%

30 MILHÕES TON
40%

3. RODOVIAS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

A concessão do anel de integração no Estado do Paraná, efetuado em 1997, encerra-se no ano de 2021. Para tanto, deve-se manter a determinação de encerramento dos contratos com as atuais concessionarias do Anel de Integração, repassando para a União a responsabilidade pela realização de novas licitações, incluindo inclusive novos trechos de rodovias federais e estaduais.

O pedágio é uma forma empregada em todo o mundo para que se tenham rodovias seguras, com baixo índice de acidentes e com a execução de obras de ampliação da capacidade, evitando-se assim altos custos por operações logísticas rodoviárias ineficientes.

O Paraná possui uma malha de **rodovias federais** para as quais deve-se manter programas de concessão rodoviária onde o fluxo de veículos for suficiente para remunerar as obras necessárias para manutenção e ampliação da capacidade, bem como a prestação de serviços de assistência médica e mecânica emergencial.

A Secretaria de Infraestrutura e Logística do Governo do Estado vem desenvolvendo amplo programa de melhoria das **rodovias estaduais**, reformando e ampliando a malha viária, visando à melhoria da trafegabilidade e segurança das vias. Além disso, realiza importante trabalho de melhoria dos acessos dos municípios.

3. RODOVIAS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

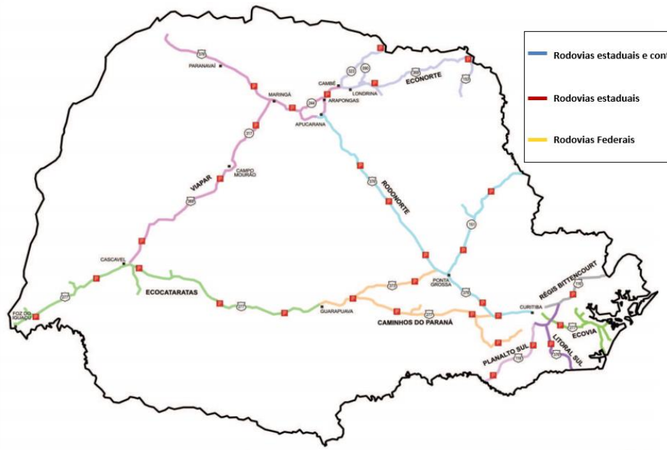
Diversas rodovias estaduais de médio fluxo de veículos devem ser concessionadas. Para tanto, é necessária a realização de estudos para implantação de pedágios, seja no modelo tradicional de concessão seja por meio de PPPs – Parcerias Público-Privadas em rodovias, onde o fluxo de veículos não for suficiente para cobrir os custos integrais da operação.

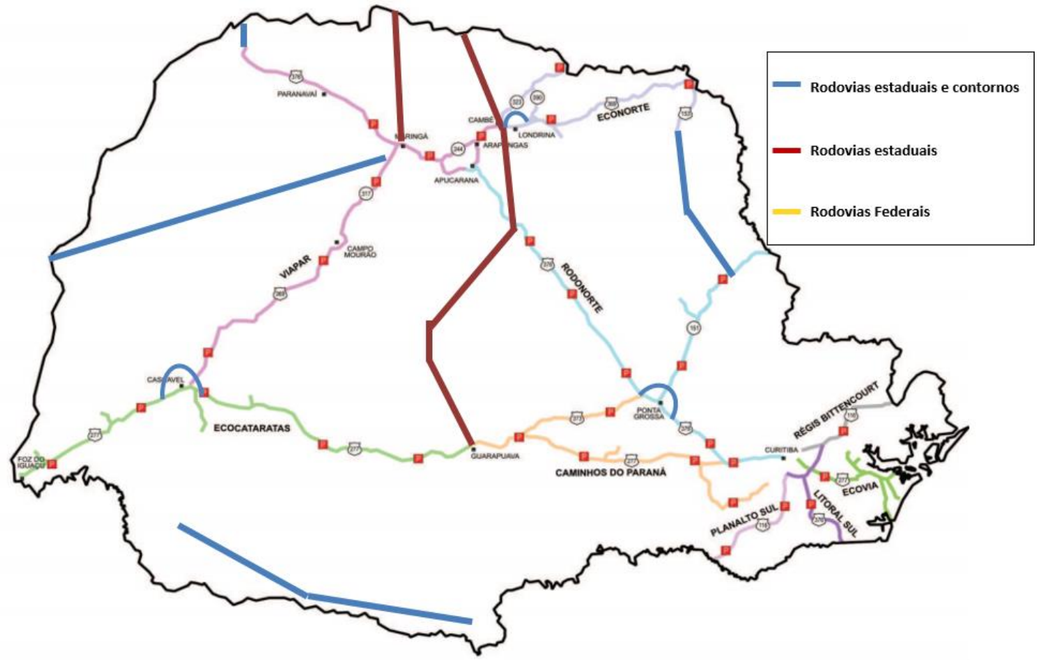
Em rodovias de menor movimento, o Estado deverá implantar uma estratégia de manutenção permanente das mesmas com recursos públicos.

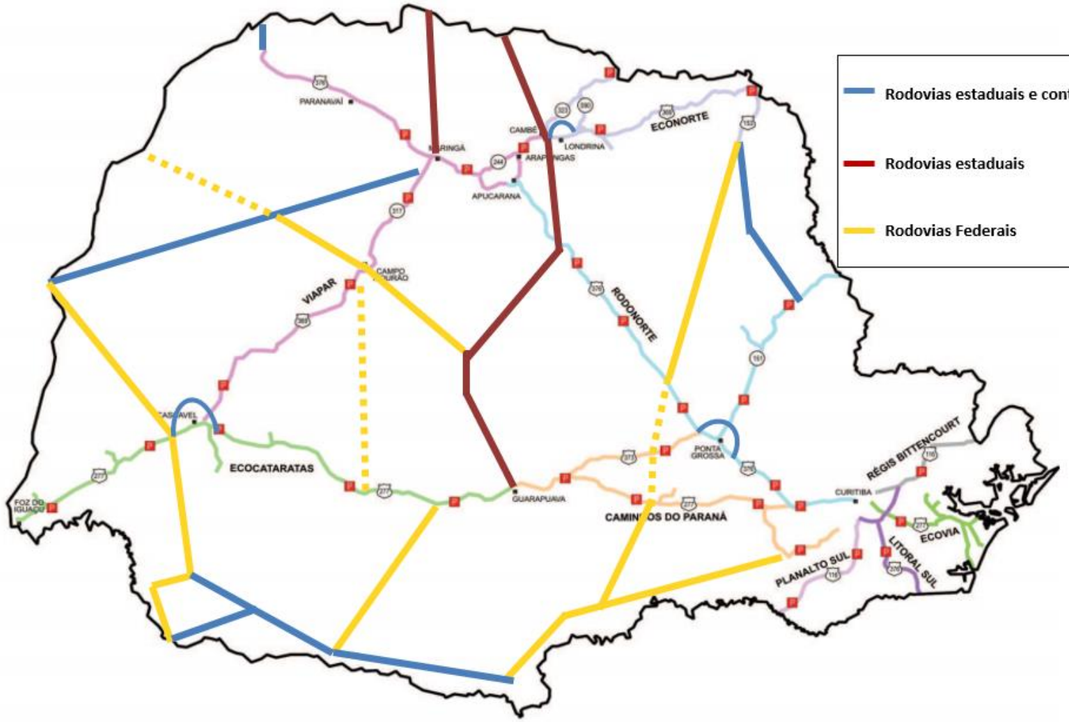
Nas **estradas rurais**, o Programa Patrulhas Mecanizadas desenvolvido pelo governo do Estado disponibiliza aos consórcios intermunicipais, maquinário para o trabalho de readequação e melhoria, ajuda os municípios e dá melhor qualidade de vida para a população, melhorando a trafegabilidade para o transporte escolar e escoamento da produção.

3. RODOVIAS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Modal rodoviário







3. RODOVIAS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

3.1 Acompanhamento do encerramento dos atuais contratos de concessão com execução das obras restantes e manutenção das rodovias, preparando a transição em 2021

3.2 Realizar os estudos de engenharia, incluindo as obras de ampliação de capacidade, e elaborar os editais do novo modelo de licitação das rodovias do Anel de integração

3.2 Incluir novas rodovias estaduais e federais no sistema de concessões

- PR 280 no sudoeste do Estado, na região de Francisco Beltrão, Pato Branco e Palmas
- PR 323 entre Maringá e Francisco Alves, no Noroeste do Estado
- PR 092 entre Jaguariaíva e Santo Antonio da Platina, no norte pioneiro
- PR 466/445/170 entre Guarapuava, Pitanga, Mauá da Serra, Londrina e divisa com SP
- PR 317 entre Maringá e divisa com São Paulo
- BR 153 entre Santo Antonio da Platina, Alto do Amparo e União da Vitória
- BR 376 entre Paranavaí e Nova Londrina
- Contornos de cidades como Ponta Grossa, Cascavel e Londrina

.

3. RODOVIAS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

3.3 Outros projetos específicos, fora da concessão, como:

- Segunda ponte de Foz do Iguaçu
- Faixa de infraestrutura em Pontal do Paraná
- Estudo da viabilidade da implantação da BR 101 no Paraná e Ponte de Guaratuba, incluindo construção do ramal rodoviário entre a BR 277 e o porto de Antonina, com 12 km de extensão
- Concluir a duplicação da BR 163 entre Guaíra e Marmelândia (entroncamento com a PR 280)
- Ampliar capacidade da BR 476/153 da Lapa a Palmas, no entroncamento com a PR 280
- Ampliar a capacidade da BR 466 e concluir a BR 487 entre Gpva, C. Mourão e Pto. Camargo
- Implantar o trecho da BR 158 entre Campo Mourão e Laranjeiras do Sul
- Ampliar a capacidade da BR 158/BR 373 no trecho de Pato Branco a Candói
- Revitalizar a BR 272 entre Goioerê e Iporã
- Duplicar a PR 092, Rodovia dos Minérios, entre Curitiba e Rio Branco do Sul
- Concluir a duplicação da PR 417, Rodovia da Uva, entre Curitiba e Colombo
- Pavimentar a PR 339, entre Pitanga e Mato Rico
- Pavimentar a PR 912, entre Coronel Domingos Soares e Palmas
- Pavimentar a PR 364, entre São Mateus do Sul e Irati
- Concluir o Contorno Oeste de Marechal Cândido Rondon, ligação entre a BR 163 e a PR 467
- Concluir o Contorno Norte de Castro, ligação entre os distritos industriais I e II
- Pavimentar a PR 691, Estrada Beira-Rio, entre Porto Rico e Porto São José, em São Pedro do Paraná

3. RODOVIAS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

3.4 Manter e tornar perene o programa de manutenção e melhoria das rodovias estaduais

3.5 Manter o Programa de Patrulhas Mecanizadas, que opera por meio de consórcios de municípios.

3. AEROPORTOS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

O sistema aeroportuário paranaense é composto por quatro aeroportos administrados pela Infraero – São José dos Pinhais (Afonso Pena), Curitiba (Bacacheri), Londrina e Foz do Iguaçu. Além desses, os aeroportos de Maringá e Cascavel, ambos com administração municipal, são importantes para a integração regional.

Recentemente, as cidades de Ponta Grossa, Pato Branco e Toledo passaram a receber voos comerciais regulares em seus aeroportos municipais. Umuarama e Guarapuava também estão com processos adiantados junto à Secretaria de Aviação Civil do Ministério de Infraestrutura para homologarem seus aeroportos e começar a operar voos comerciais regulares.

Todavia, o crescimento econômico do Paraná demanda maiores investimentos em aeroportos, em termos de capacidade e qualidade de serviços da aviação comercial. O Aeroporto Afonso Pena passou por grandes transformações e hoje é um dos melhores do Brasil. Porém, a sua pista é curta e necessita de investimentos no sentido de viabilizar a construção de outra pista para possibilitar a operação de aeronaves de grande porte tanto para passageiros quanto para cargas, permitindo ainda que as mesmas possam decolar diretamente para a Europa e EUA.

No Aeroporto de Londrina, o Governo do Estado investiu na desapropriação de áreas com o objetivo de ampliar a pista. Entretanto, as obras ainda não foram iniciadas, bem como há necessidade de instalação de equipamentos para operação por instrumentos (ILS).

3. AEROPORTOS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

No Aeroporto de Cascavel, a construção do novo terminal de passageiros está demorada e a pista necessita de ampliação. O Aeroporto de Toledo iniciou as operações como alternativa ao de Cascavel, o que poderá revitalizar a aviação naquela região. Mas, pelo potencial da região, é fundamental planejar, no médio e longo prazo, a construção do Aeroporto Regional do Oeste. As primeiras ações nesse sentido foram tomadas pelo Governo do Estado, que declarou de utilidade pública para fins de desapropriação uma área de 148 hectares, entre Cascavel e Toledo.

O Aeroporto de Maringá necessita de investimentos para a ampliação da pista e construção de um terminal de cargas, recursos para este fim já estão garantidos pela SAC – Secretaria de Aviação Civil.

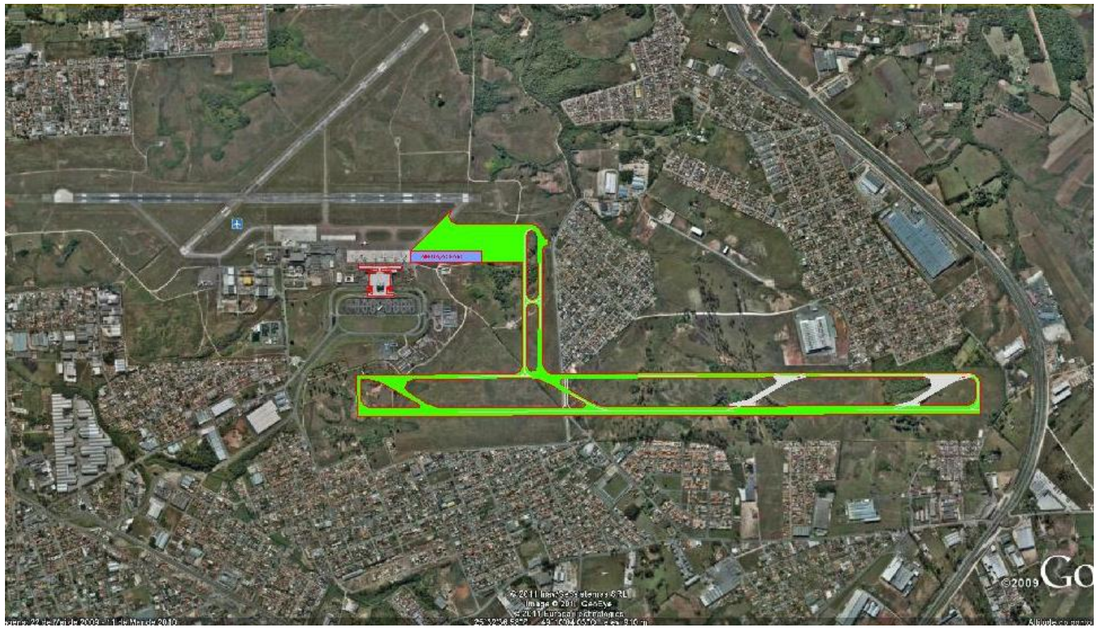
Recentemente o Governo Federal, através da ANAC – Agencia Nacional de Aviação Civil, constituiu o denominado “Bloco Sul”, para conceder à iniciativa privada a gestão de nove aeroportos na região sul do Brasil, sendo os quatro aeroportos do Paraná operados pela Infraero (Afonso Pena, Bacacheri, Foz do Iguaçu e Londrina), bem como dois aeroportos em Santa Catarina (Joinville e Navegantes) e três aeroportos no Rio Grande do Sul (Uruguaiana, Bagé e Pelotas).

Faz-se necessário que o Governo do Estado e a sociedade civil organizada do Estado do Paraná acompanhe a publicação desses editais pela ANAC para que os mesmos incluam as obras necessárias nos aeroportos do Paraná.

3. AEROPORTOS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

4.1 Concessão à iniciativa privada de quatro aeroportos da Infraero no Paraná no “Bloco Sul”

- Aeroporto Afonso Pena (Curitiba – São José dos Pinhais) – Implantação de pista com 3200m permitindo decolagens para Europa e EUA com capacidade máxima em aeronaves de grande porte de cargas e/ou passageiros
- Aeroporto de Londrina – Implantação de sistemas de aproximação de pouso (ILS – Instrumental Landing System) e ampliação da pista
- Aeroporto de Foz do Iguaçu – Melhorias no terminal de passageiros e ampliação da pista de decolagem
- Aeroporto do Bacacheri (aviação executiva)



3. AEROPORTOS DO PARANÁ – INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

4.2 Incentivo à aviação regional com investimentos para ampliação da capacidade e aumento da oferta de voos em cidades do Interior do Paraná

- Maringá
- Cascavel
- Ponta Grossa
- Pato Branco
- Toledo
- Estudos para Umuarama e Guarapuava

4.3 Projeto Executivo para implantação de novos aeroportos regionais

- Oeste (entre Cascavel e Toledo)
- Sudoeste (entre Pato Branco e Francisco Beltrão)

4.4 Ampliação da oferta de voos entre cidades paranaenses por meio de incentivos fiscais no ICMS do combustível de aviação

5. FUNDO PARA ELABORAÇÃO DE PROJETOS – EXECUÇÃO DAS OBRAS

Recursos disponíveis para obras de infraestrutura, especialmente oriundos de fundos de investimentos Internacionais, são abundantes no mundo. Para acessá-los, são necessários projetos bem estruturados, que apresentem a devida viabilidade técnica, econômica, ambiental e a necessária segurança jurídica para o investidor.

Para tanto, o Paraná necessita criar um “Banco de Projetos”, para que investidores possam escolher entre diversas alternativas de projetos.

5. FUNDO PARA ELABORAÇÃO DE PROJETOS – EXECUÇÃO DAS OBRAS

Faz-se necessária a constituição de um **Fundo para Elaboração de Projetos**, constituído da seguinte maneira:

- Aporte inicial de recursos que constituirão o fundo
- Contratação, pelo fundo, de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental
- Análise da viabilidade do projeto
- Realização da licitação do projeto
- Ressarcimento ao Fundo, pelo vencedor da licitação, dos recursos utilizados na elaboração do projeto

Observação: O ressarcimento ao Fundo será feito adicionado ao percentual que remunere o Fundo adequadamente e que contemple eventuais projetos que não apresentem viabilidade para a concessão, garantindo assim a retroalimentação do Fundo. Ex.: Vencedor da licitação irá ressarcir ao Fundo o valor integral gasto no projeto, com adicional de 20%.