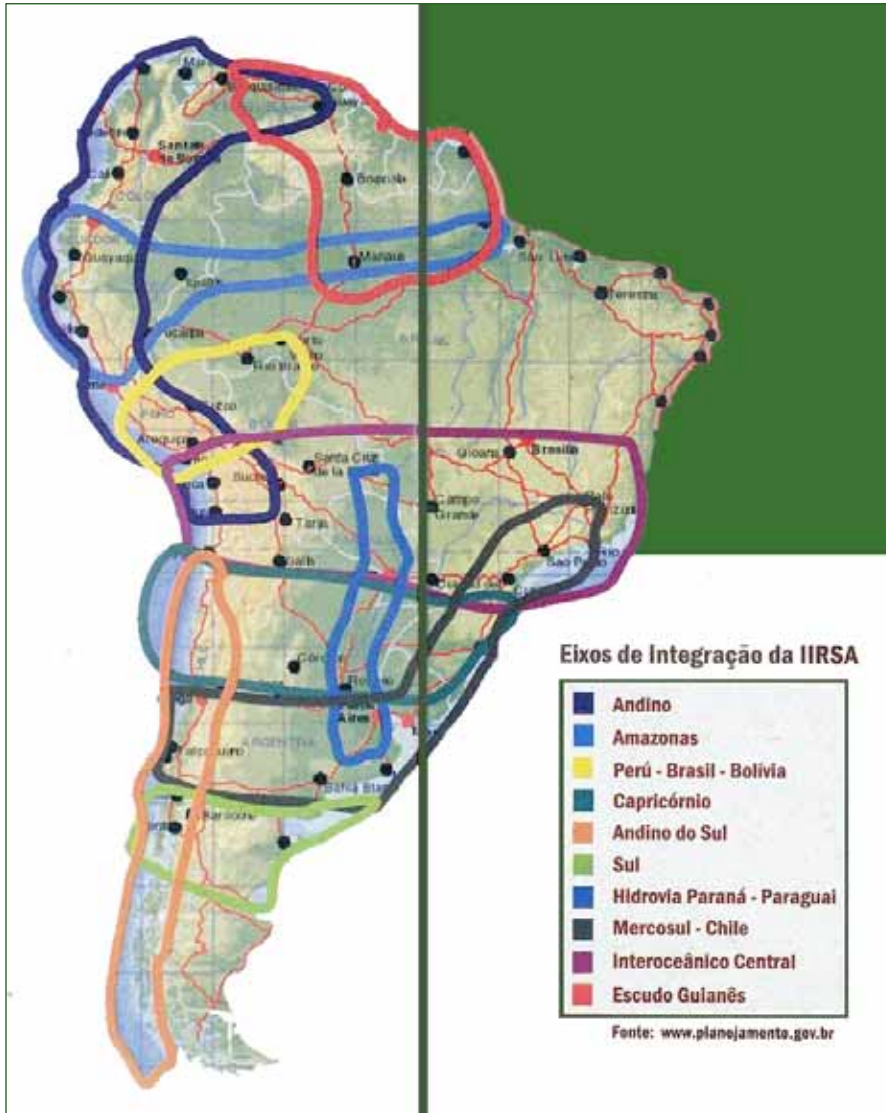




I I R S A

## Eixo Capricórnio – GP3 – Assunção - Paranaguá Taller Binacional – Curitiba, 10 a 12 de março de 2009



# Projeto IIRSA

**Representante no Brasil**  
Ministério do Planejamento,  
Orçamento e Gestão (SPI)



## S U M Á R I O

- Equipe técnica
- Instituições entrevistadas IPEA
- Estrutura do questionário
- Setores econômicos
- Projetos de infraestrutura
- Conclusão geral
- Enquete IIRSA



I I R S A

## **Projeto IIRSA: equipes técnicas brasileiras**

<b>I P E A</b>	<b>FUNÇÃO</b>	<b>IPARDES</b>
Liana Carleial Bruno Cruz	<b>Coordenação Geral</b>	Carlos Manoel Santos
Bolívar Pêgo	<b>Coordenação Técnica</b>	Gracia Besen
Amarildo Floriani	<b>Equipe Técnica</b>	Paulo Delgado
Silvana Costa		Daniel Nojima
Alfredo Romminger		Rejane Karam
		Darcy Ribeiro



## **Instituições entrevistadas IPEA**

1. ITAMARATY – Ministério das Relações Exteriores (G);
2. MAPA/SPA – Secretaria de Política Agrícola (G);
3. ANUT – Associação Nacional dos Usuários de Transportes de Carga (P);
4. BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (G);
5. MAPA/SRI – Secretaria de Relações Internacionais (G);
6. CNT – Confederação Nacional dos Transportes (P);
7. ABDIB – Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (P);
8. CNI/FIEP – Federação das Indústrias do Estado do Paraná (P);
9. APPA – Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (G);
10. DER/PR – Departamento de Estradas de Rodagem (G);
11. FERROESTE – Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A (G);
12. SEP – Secretaria Especial de Portos (G);
13. MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (G);
14. MT – Ministério dos Transportes (G);
15. RFB – Receita Federal do Brasil (G);
16. SINDIPEÇAS – Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (P); e
17. ABDI – Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (G).



## **Estrutura dos Questionários**

### **1. Setores econômicos**

- 1.1 Seleccionados Brasil-Paraguai
- 1.2 Complementares
- 1.3 Relevância da crise nos setores

### **2. Infraestrutura econômica**

- 2.1 Projetos carteira IIRSA
- 2.2 Complementares
- 2.3 Novos negócios com os investimentos do GP3
- 2.4 Gargalos e deficiências
- 2.5 Plataforma logística
- 2.6 Papel do entrevistado na melhoria da IPr e dos SLVA

### **3. Questões específicas**

- 3.1 Detalhamento do estado atual de projetos
- 3.2 Contribuição dos projetos/atividades para melhoria da AI

### **4. Enquete IIRSA**

- Grau e forma de conhecimento sobre a IIRSA



# Setores Econômicos



I . I . R . S . A

## Grau de relevância

Setores Econômicos na AI	Relevância (%)				
	1	2	3	4	5
▪ <b>Biomassa e energia</b>	29	29	0	13	29
▪ <b>Laminados – MDF – móveis</b>	17	0	0	50	33
▪ <b>Celulose e papel</b>	0	0	0	43	57
▪ <b>Soja</b> e demais (agroquímicos e bens de capital)	0	0	0	17	83
▪ <b>Milho</b> e demais (agroquímicos e bens de capital)	0	0	17	17	67
▪ <b>Aves</b> – Avicultura e demais (bens de capital e balanceados - ração)	0	0	17	33	50
▪ <b>Indústria</b> de Autopeças (peças, partes e componentes da indústria metal-mecânica)	33	0	17	17	33

1 = muito baixo    2 = baixo    3 = médio    4 = alto    5 = muito alto



## Análise setorial

Problemas	Soluções
<p><b>1. Produtos florestais</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Degradação de extensas áreas de matas nativas.</li></ul> <p><i>No Brasil, a madeira é moída para se produzir o MDF, ao invés de aproveitar resto de madeiras.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Implantação de modelos sustentáveis de silvicultura.</li></ul> <p><i>O Governo do Paraguai está disposto a desenvolver estudos para a implantação de modelos sustentáveis de silvicultura.</i></p> <p><i>O Governo do Paraná está desenvolvendo um programa para reflorestamento para os próximos 100 anos que pretende ampliar os atuais 4% do território paranaense que recebe mata plantada.</i></p>
<p><b>2. Soja e Milho</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Há uma demanda reprimida de 12 milhões de toneladas de soja e milho.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aumentar a capacidade de escoamento da produção.</li></ul>





I. I. R. S. A.

## Sugestões de setores complementares

<b>Setores Econômicos complementares na AI</b>	<b>Sugestões (%)</b>
1. Álcool	43
2. Trigo	43
3. Açúcar	29
4. Cevada	29
5. Agronegócio	14
6. Algodão	14
7. Artesanato	14
8. Biocombustíveis	14
9. Bovinos – carne e couro	14
10. Cargas de retorno (derivados de petróleo, fertilizantes, calcário e carne de suínos)	14
11. Cimento	14
12. Duas rodas – motocicletas	14
13. Fertilizantes	14
14. Indústria de Asfalto na região oeste de Paraná	14
15. Leite e derivados - Lácteos	14
16. Piscicultura	14
17. Suínos	14
18. Têxtil	14



## Análise dos setores complementares

Problemas	Soluções
<p>1. <b>Álcool</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Inviabilidade de se construir um alcoolduto, pois não há demanda suficiente para tal projeto. Só será possível a partir de 2023.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Utilizar Ferrovias</li></ul>
<p>2. <b>Trigo</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- É muito caro transportar o trigo paranaense dentro do Brasil, melhor exportar para outros países.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Deveria se pensar no trigo para a região. O trigo paranaense tem qualidade superior ao argentino, o problema é unicamente de logística.</li></ul>



## Barreiras detectadas

Problemas	Soluções
<p>1. Dupla cobrança da TEC – Tarifa Externa Comum</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Esse tipo de cobrança é altamente negativa para a integração.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Intensificar o assunto IIRSA nos principais grupos e comissões na qual o Brasil faz parte.</li></ul> <p><i>Tais como: Comissão de Monitoramento de Comércio – instância bilateral presidida pelo MDIC – Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.</i></p>
<p>2. Cota imposta pela OMC – Organização Mundial do Comércio</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Exceção para pneus remoldados do Paraguai. Normalmente, o Brasil tem barreira ambiental para esses produtos, mas para o Paraguai estabeleceu-se uma cota especial.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Intensificar o assunto IIRSA nos principais grupos e comissões na qual o Brasil faz parte.</li></ul> <p><i>Tais como: Comissão de Monitoramento de Comércio – instância bilateral presidida pelo MDIC – Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.</i></p>



## Barreiras detectadas

Problemas	Soluções
<p><b>3. Barreiras sanitárias e fitossanitárias</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- A legislação paraguaia não acompanha o nível de exigências da legislação brasileira.</li><li>- O Paraguai alega que impomos barreiras sanitárias e fitossanitárias, que são barreiras ao comércio.</li></ul> <p><i>As questões fitossanitárias também são importantes. As normas sanitárias estão sendo normalizadas.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- As barreiras sanitárias entre os países da América do Sul devem ser mais bem estipuladas como forma de beneficiar os países.</li><li>- O Paraguai deve adotar uma política para melhorar rigorosidade em alguns produtos que atendem normas sanitárias e fitossanitárias internacionais.</li><li>- Recomenda-se os recursos de fundos criados para essa solução, por exemplo, existe o programa “MERCOSUL livre de febre aftosa” que utiliza os recursos do FOCEM – Fundo para Convergência Estrutural do MERCOSUL onde 70 dos recursos vêm do Brasil, 20 da Argentina e 10 Uruguai e Paraguai.</li><li>- Intensificar o assunto IIRSA nos principais grupos e comissões na qual o Brasil faz parte.</li></ul>



## Barreiras detectadas

Problemas	Soluções
<p>4. <b>Barreira Alfandegária – Modo operacional</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Burocracia na Receita Federal provoca lentidão nos serviços aduaneiros.</li><li>- Os horários de serviço para alfândega também são uma barreira: na ponte (Brasil-Paraguai) só se pode operar a noite e o grande fluxo é por Foz de Iguaçu.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- É preciso evoluir os acordos de operação de negócios e o desembaraço aduaneiro.</li><li>- Uma nova ponte deveria ser só para mercadorias/cargas e ela estaria afastada do eixo do comércio da cidade.</li><li>- As barreiras são recíprocas. Também há demora do lado paraguaio, mas isso não quer dizer que não houve evolução</li><li>- Agilização do trânsito fronteiriço; e integração e informatização das aduanas dos dois países.</li><li>- Implantação de áreas de controle integrado de fronteiras (afastadas das regiões de fluxo de trânsito urbano ou pessoa).</li></ul>



## Barreiras detectadas

Problemas	Soluções
<p>5. <b>Discriminação da Soja</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Paraguai alega que há discriminação entre soja brasileira e paraguaia em relação à cobrança de tributos no Brasil do PIS e COFINS.</li><li>- Contudo, o órgão acredita que tais barreiras podem ser sanadas.</li></ul>	<p><i>Sem sugestões.</i></p>
<p>6. <b>Barreira Física</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Com a Argentina houve melhorias na ligação, com duas pontes e estradas, mas com o Paraguai ainda é a mesma ponte.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Um ramal de trem na região também seria importante para a liberação de soja e milho, e reduziria enormemente a quantidade de caminhões trafegando.</li><li>- Acionar o Grupo de cooperação econômica e de infraestrutura – bilateral Brasil-Paraguai, em conjunto com o Ministério da Fazenda.</li></ul>



I . I . R . S . A

## Barreiras detectadas

Problemas	Soluções
<p>7. Discriminação da Soja</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Precisa ser melhor regulamentada.</li></ul>	<p><i>Sem sugestões.</i></p>
<p>8. Linhas de crédito</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- A ausência de linhas de crédito (do BNDES, por exemplo) para o financiamento de atividades dificulta a integração com o Paraguai.</li></ul> <p><i>O BNDES já atua como agente financiador de uma série de projetos dentro da AI do GP3. Contudo, está restrito ao setor privado e a projetos que possuam índices de financiabilidade adequados, ou seja, se houver economicidade e capacidade de pagamento.</i></p>	<p><i>Sem sugestões.</i></p>
<p>9. Regras migratórias</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Falta de Flexibilização das regras migratórias entre Brasil e Paraguai.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Já existem acordos neste sentido, faltando suas implementações.</li></ul> <p><i>A implementação de medidas facilitará a circulação livre entre os países. A mudança na legislação para a migração é um ponto positivo que deverá ser feita</i></p>



I . I . R . S . A

## Barreiras detectadas

Problemas	Soluções
<p>10. Normas Técnicas</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Falta de acordos de reconhecimento mútuo.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Promover acordos de reconhecimento mútuo entre entidades de avaliação de normas técnicas ou conformidades, “INMETRO”, por exemplo.</li><li>- Implementação da cadeia logística segura: garantir que em um corredor os produtos que transitam de um lado para o outro estejam dentro dessa logística segura - aqueles produtos que saem dela têm qualidade, confiabilidade, legalidade e padronização, seguindo as Norma Técnicas estabelecidas (programa do MDIC).</li></ul>
<p>11. Insegurança jurídica e escassez de mão-de-obra qualificada no Paraguai.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tal situação é determinante para a falta de investimentos paranaenses no território vizinho.</li></ul>	<p><i>Sem sugestões</i></p>





## **Impacto da crise econômica nos setores**

- O setor de Biomassa tem uma demanda interna e desvinculação do PIB, então dificilmente será afetado pela crise;
- Acredita-se que o mais afetado é o setor de autopeças, enquanto a indústria alimentícia deve ser a menos afetada;
- Recentemente, o frete médio subiu atingindo o maior volume de transporte dos últimos anos. A crise fez um bom ajuste para as exportações, pois os preços subiram na quebra de safra e o Real desvalorizou; e
- Com a produção e o aumento das exportações, o movimento de cargas aumentou muito. No final, quem trabalha com exportação teve vantagem pela desvalorização da moeda.



I . I . R . S . A

## Impacto da crise econômica nos setores

Setores Econômicos na AI	Impacto (%)				
	1	2	3	4	5
▪ <b>Biomassa e energia</b>	75	25	0	0	0
▪ <b>Laminados – MDF – móveis</b>	33	0	33	34	0
▪ <b>Celulose e papel</b>	25	0	50	25	0
▪ <b>Soja</b> e demais (agroquímicos e bens de capital)	0	33	0	33	33
▪ <b>Milho</b> e demais (agroquímicos e bens de capital)	0	34	0	33	33
▪ <b>Aves</b> – Avicultura e demais (bens de capital e balanceados - ração)	0	67	0	33	0
▪ <b>Indústria</b> de Autopeças (Peças, partes e componentes da indústria metal-mecânica)	50	0	0	25	25

1 = muito baixo    2 = baixo    3 = médio    4 = alto    5 = muito alto



# Projetos de Infraestrutura

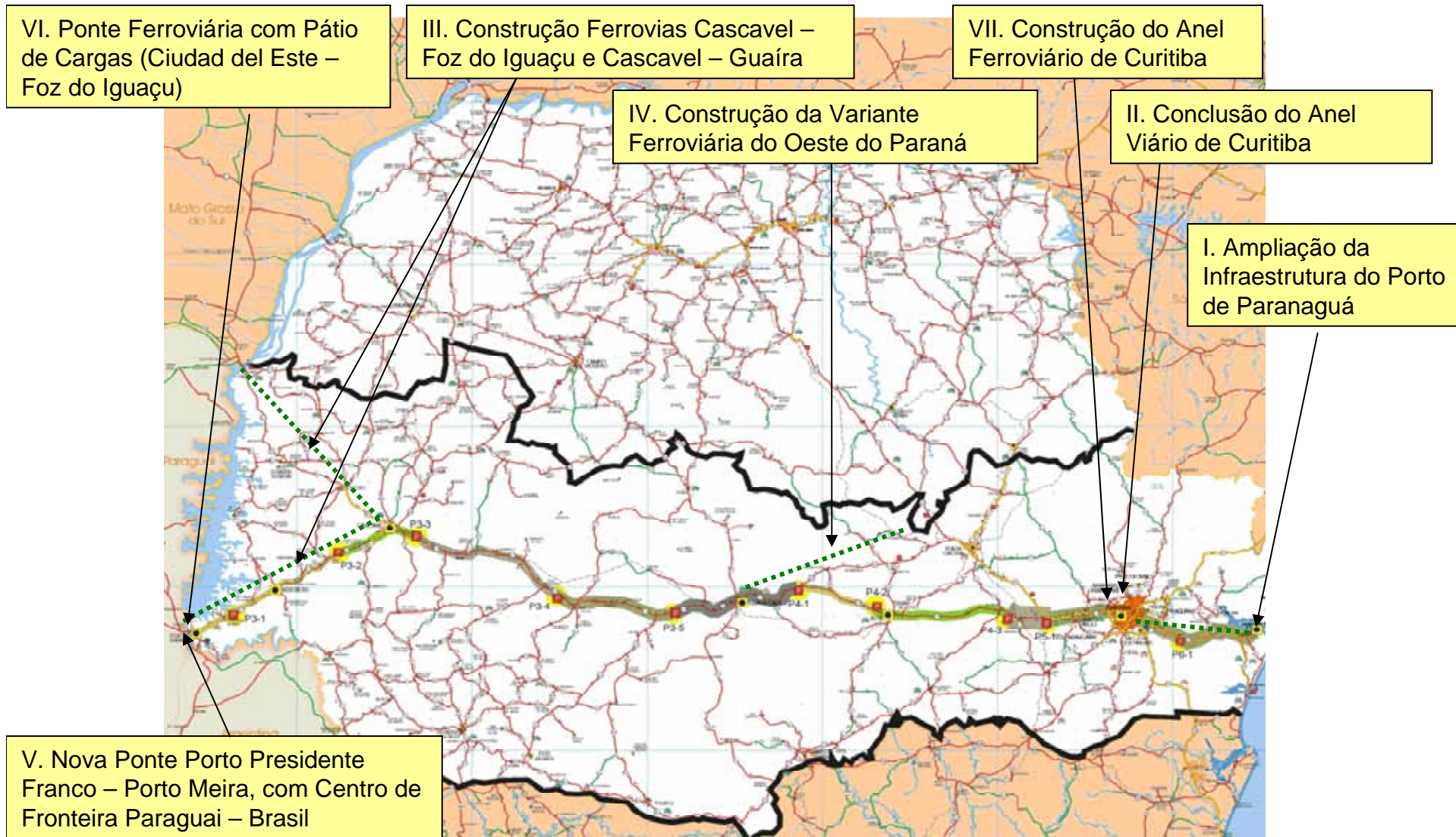


I I R S A

# Eixo Capricórnio – GP3 – Assunção - Paranaguá

Taller Binacional – Curitiba, 10 a 12 de março de 2009

## Projetos de Infraestrutura da carteira IIRSA





## **Análise das entrevistas sobre os projetos de infraestrutura**

- Mais de 80% dos entrevistados consideraram a Ampliação do Porto de Paranaguá como o projeto mais importante da Carteira IIRSA;
- O Anel Ferroviário de Curitiba foi considerado o segundo projeto mais relevante pelos entrevistados (92% avaliaram com relevância alta ou muito alta);
- Apenas a Ampliação do Porto de Paranaguá, a Conclusão do Anel Viário de Curitiba e a Construção do Anel Ferroviário de Curitiba não receberam avaliações baixas ou muito baixas; e
- A Ponte Ferroviária de Foz do Iguaçu foi o projeto que suscitou opiniões mais diversas (25% consideraram sua relevância baixa ou muito baixa).



I I R S A

## Projetos de Infraestrutura da carteira IIRSA

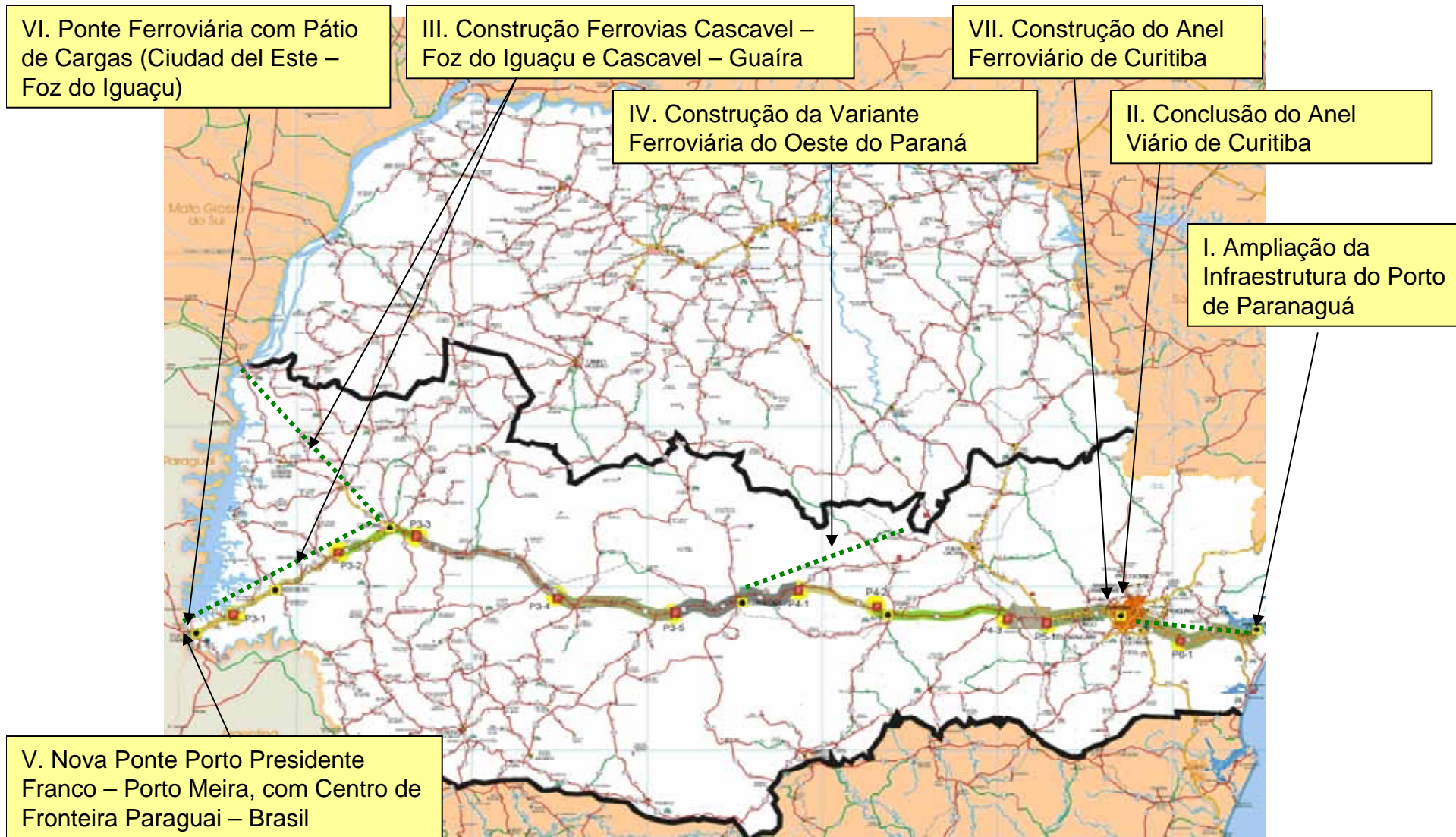
Projetos do GP3 – IIRSA	Relevância (%)				
	1	2	3	4	5
I. Ampliação da Infraestrutura do Porto de Paranaguá	0	0	8	8	84
II. Conclusão do Anel Viário de Curitiba	0	0	25	42	33
III. Construção das ferrovias Cascavel - Foz do Iguaçu e Cascavel - Guaíra	0	8	0	17	75
IV. Construção da Variante Ferroviária do Oeste do Paraná	0	8	0	25	67
V. Nova Ponte Porto Presidente Franco - Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai - Brasil	0	17	0	8	75
VI. Ponte ferroviária com pátio de cargas ( <i>Ciudad del Este</i> - Foz do Iguaçu)	8	17	8	8	59
VII. Construção do Anel Ferroviário de Curitiba	0	0	8	17	75

1 = muito baixo    2 = baixo    3 = médio    4 = alto    5 = muito alto



I I R S A

## Projetos de Infraestrutura da carteira IIRSA





I . I . R . S . A

## Projetos de Infraestrutura complementares

### Modal Rodoviário







I . I . R . S . A

## Projetos de Infraestrutura complementares

### Modal Ferroviário

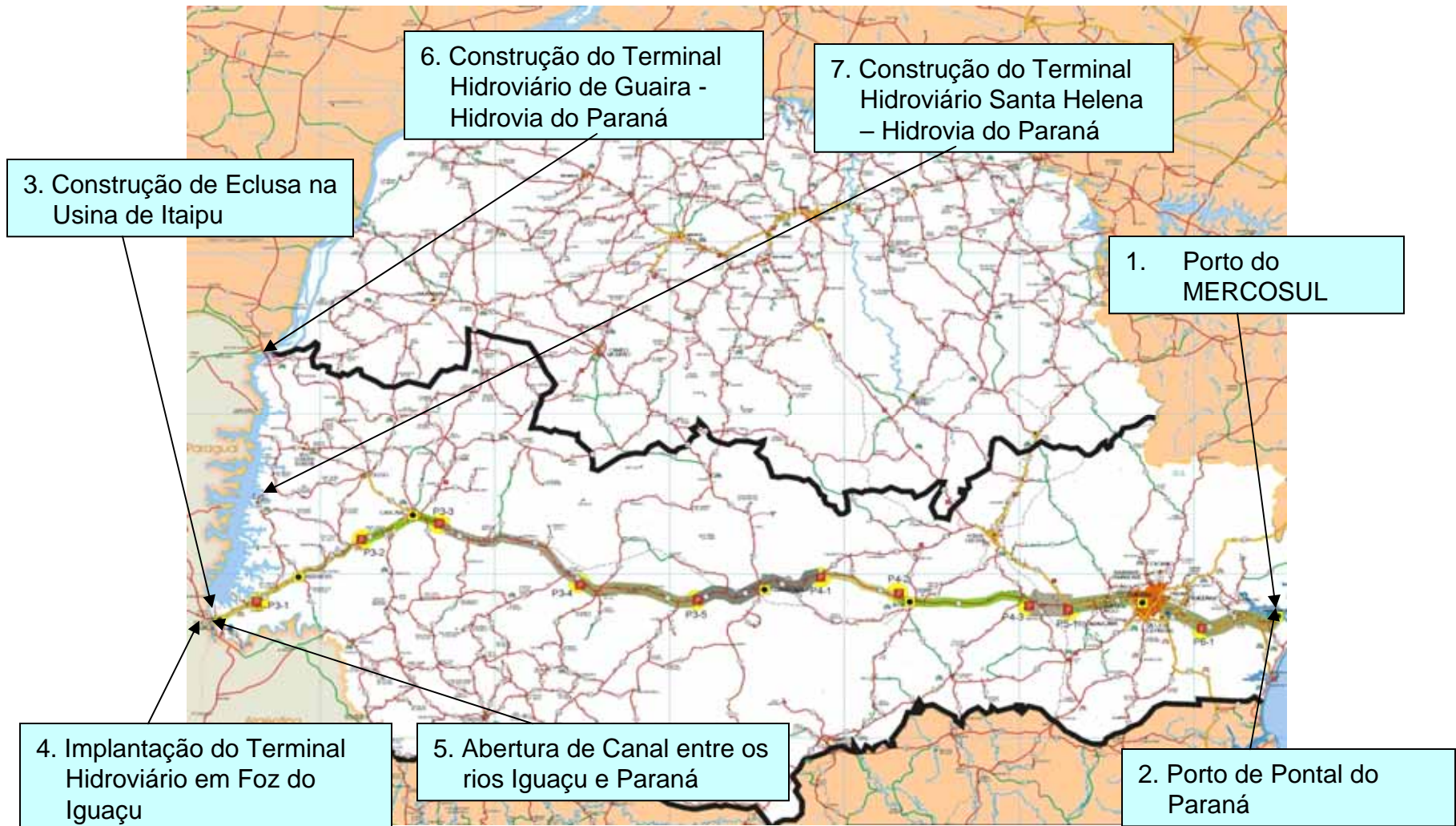




I . I . R . S . A

## Projetos de Infraestrutura complementares

### Modal Aquaviário

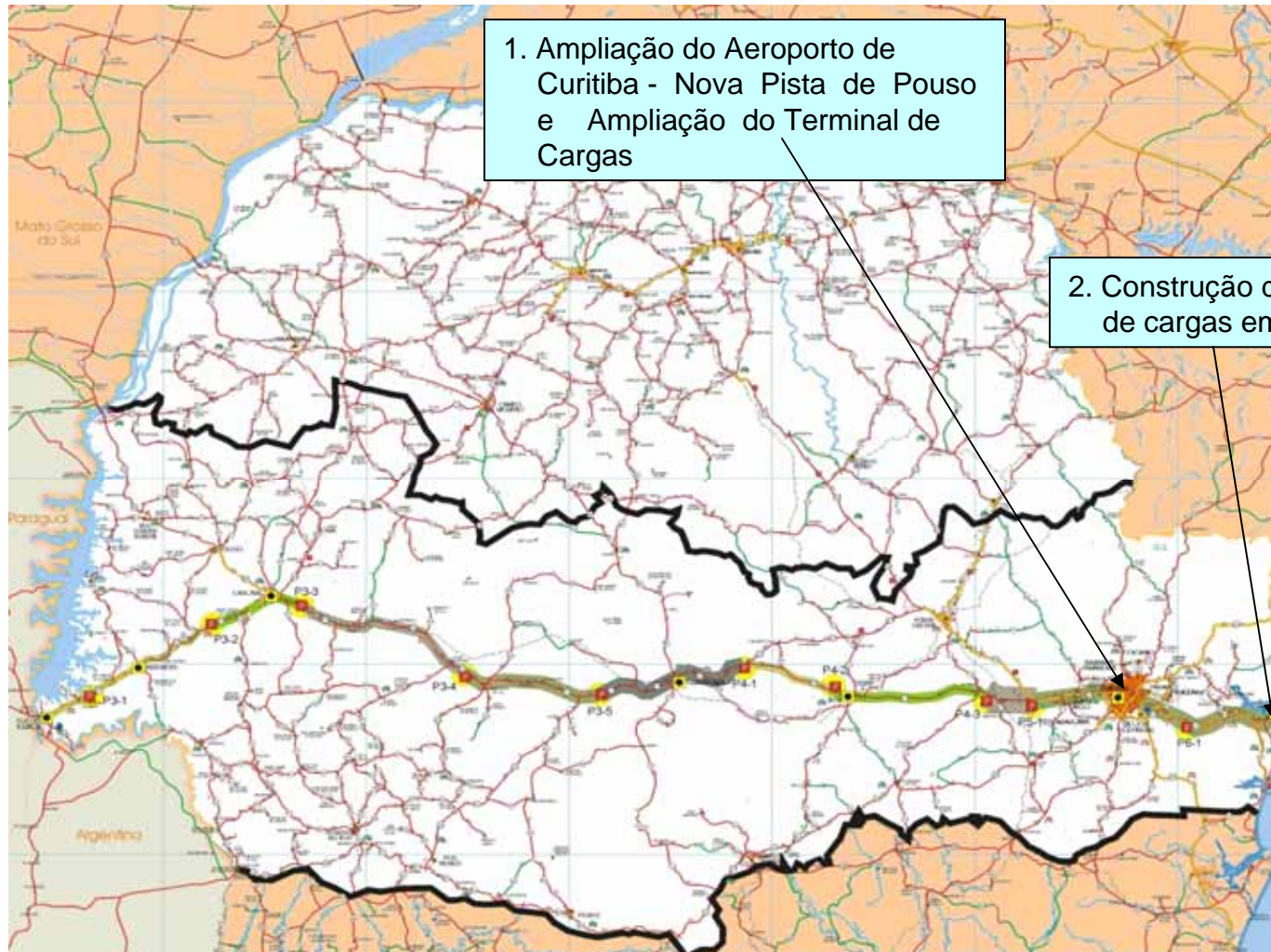




I.I.R.S.A.

## Projetos de Infraestrutura complementares

### Modal Aeroportuário

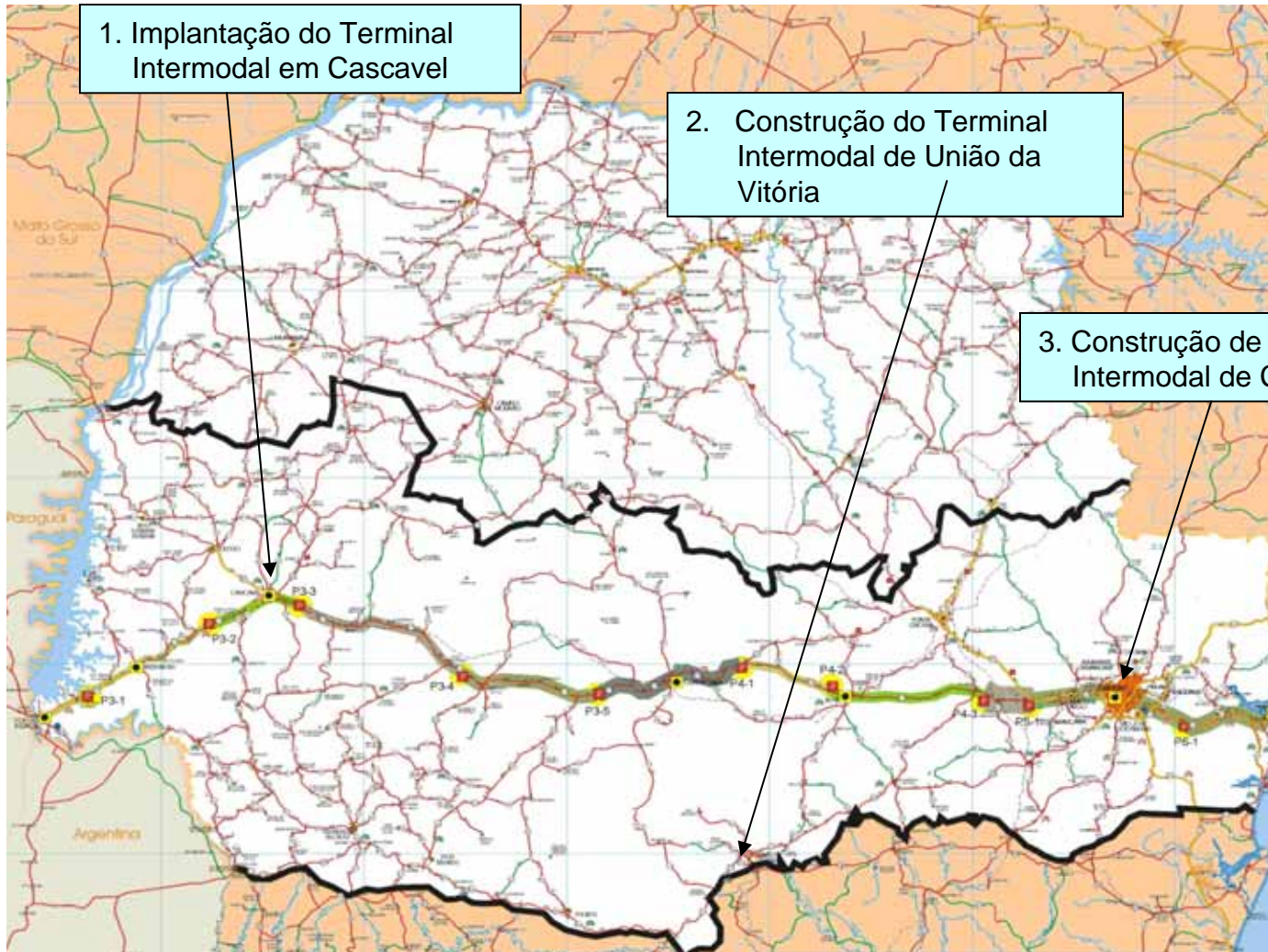




I.I.R.S.A.

## Projetos de Infraestrutura complementares

### Terminais Intermodais – Plataformas Logísticas

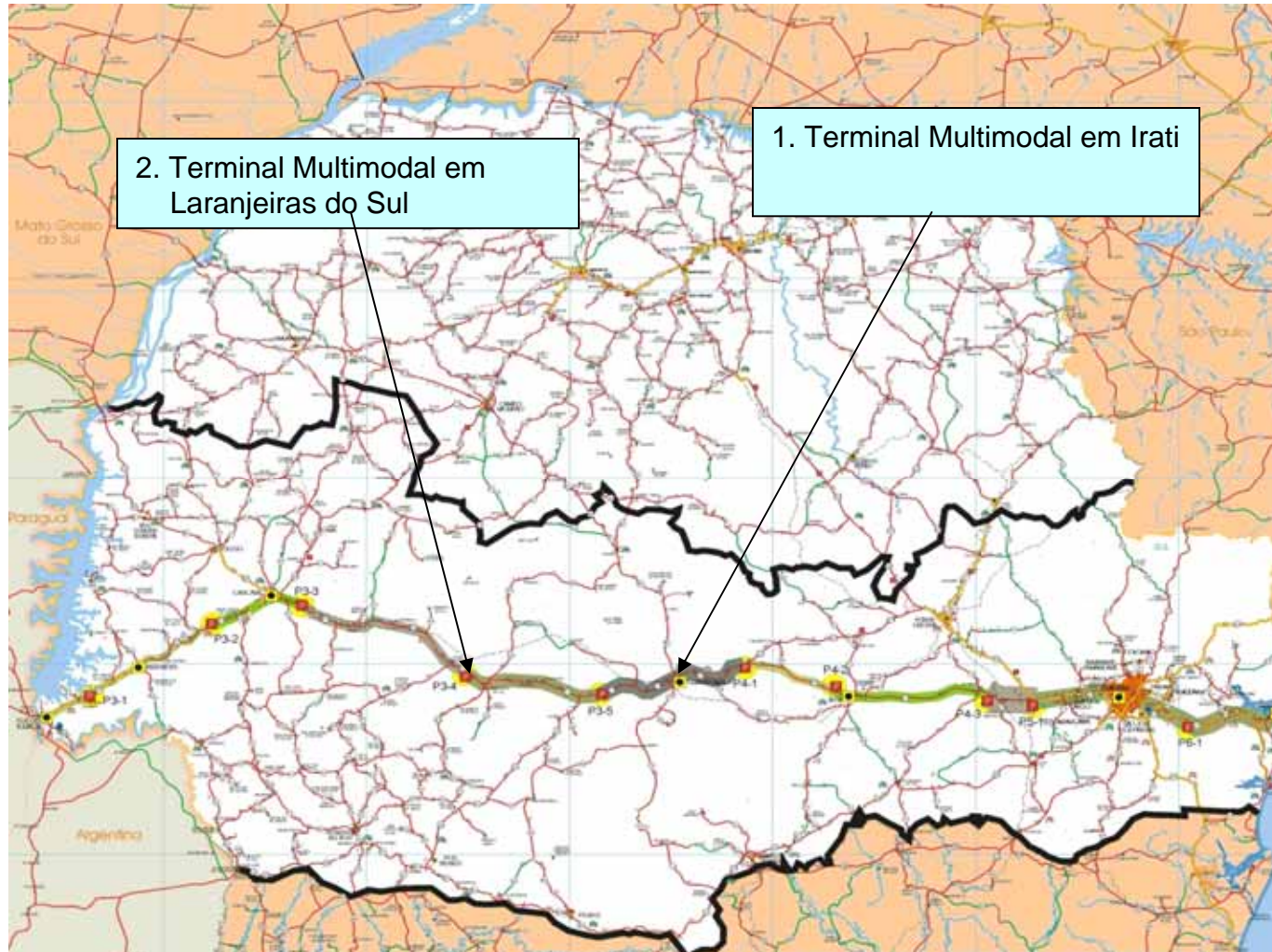




I.I.R.S.A.

## Projetos de Infraestrutura complementares

### Terminais Multimodais





## **Projetos de Infraestrutura complementares indicados pelos entrevistados**

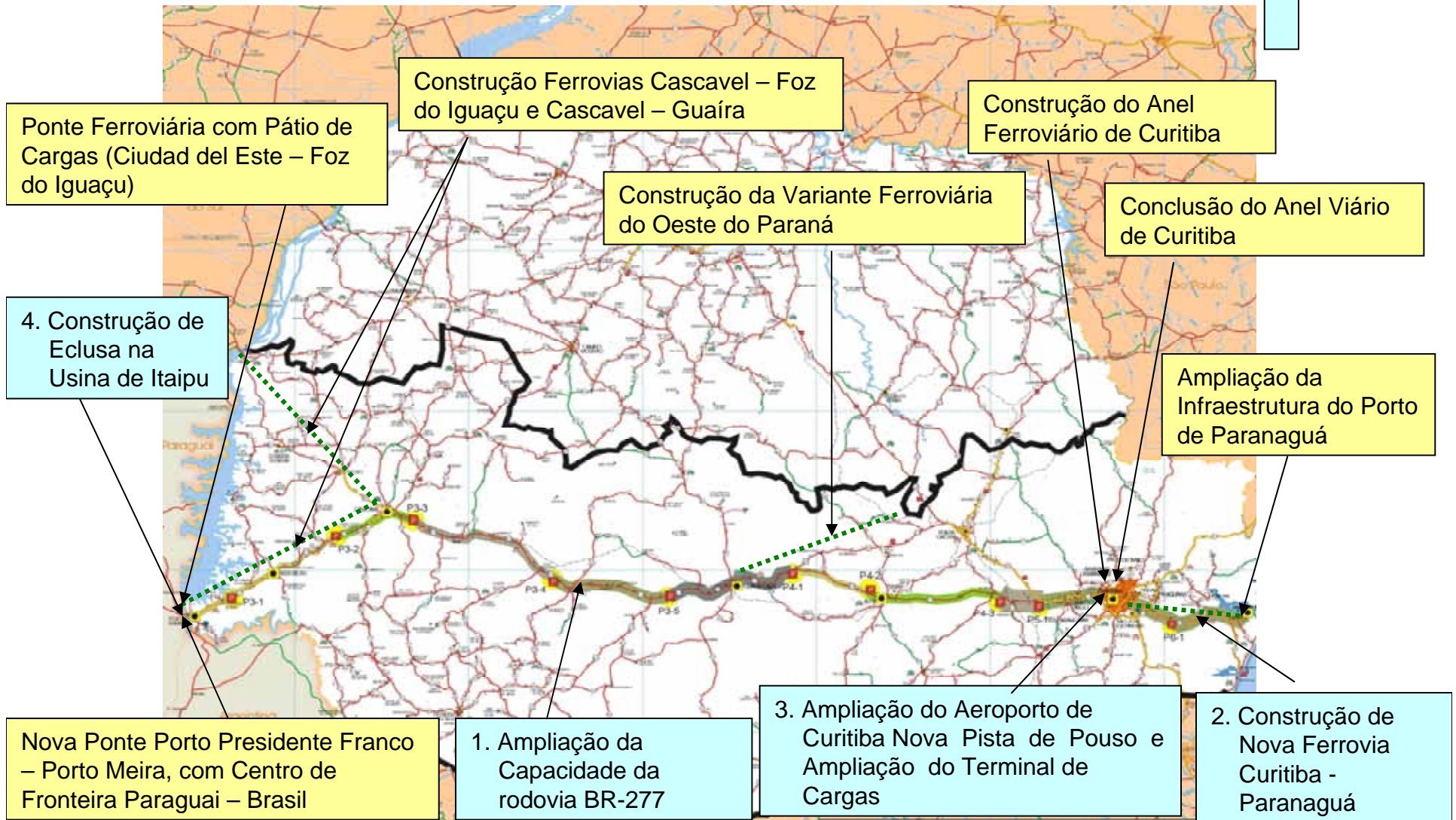
### **Outros Projetos Complementares**

1. Construção de Poliduto até o Porto de Paranaguá; e
1. Estações Aduaneiras Intermediárias (EAI)



IIRSA

## Projetos a inserir na Carteira IIRSA





I I R S A

## Conclusão Geral

1. A IIRSA é importante dentro do processo de integração física da América do Sul;
2. Os projetos são necessários para melhorar e ampliar a IPr regional;
3. Há necessidade de ampliação da carteira de projetos IIRSA;
4. Possui mecanismos insuficientes para fomentar a execução dos projetos da carteira; e
5. Atua de forma pouco eficiente enquanto coordenadora entre os países sul-americanos.

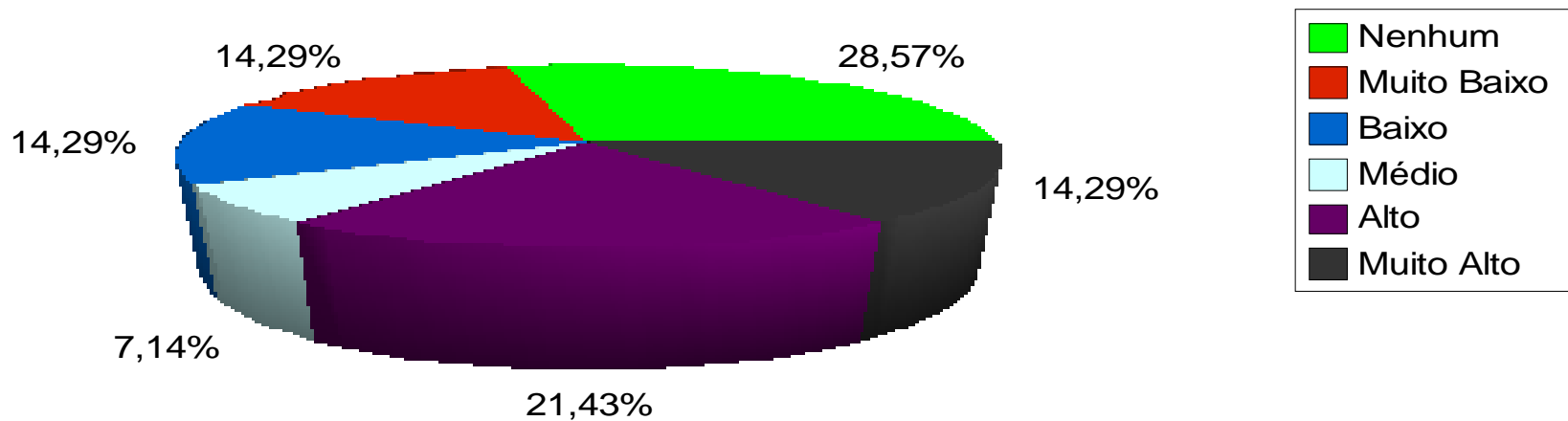




IIRSA

## Enquete IIRSA

### Grau de Conhecimento sobre a IIRSA





## Enquete IIRSA

### Principais sugestões dos entrevistados

1. Maior divulgação dos projetos e ações;
2. Identificar atores relevantes a quem divulgar;
3. Eventos: participação e realização;
4. Divulgação para empresários visando oportunidade de negócios;
5. Participação em Simpósios de negócios; e
6. Completar os projetos de infraestrutura.



I . I . R . S . A

**Eixo Capricórnio – GP3 – Assunção - Paranaguá**  
*Taller Binacional – Curitiba, 10 a 12 de março de 2009*

**FIM**



## **Situação dos Projetos da Carteira IIRSA**

### **I. Ampliação da Infraestrutura do Porto de Paranaguá**

- Obras já desenvolvidas: pavimentação, em concreto de cimento, das vias de acesso rodoviário e das áreas internas do porto;
- Obras planejadas: novo pátio de veículos, um armazém de fertilizantes, um novo silo graneleiro, além de um Distrito Industrial Alfandegado para empresas não poluidoras e um complexo para exportação de carnes congeladas para 16 mil toneladas;
- Licitação para a dragagem definitiva do canal pela SEP;
- Obras do PNLT 2008-2011 (constam do PAC):
  1. Construção de berço para movimentação de contêineres;
  2. Melhoria dos acessos e dos pátios ferroviários; e
  3. Recuperação de berços existentes.
- A partir de 2015:
  1. Construção novos berços;
  2. Implantação do cais oeste; e
  3. Ampliação do cais do porto em mais 820 m.



## Situação dos Projetos da Carteira IIRSA

### I. Ampliação da Infraestrutura do Porto de Paranaguá

- **Problemas:**

- Dificuldades de ordem política:
  - Deficiência do cais, profundidade do canal de acesso, dragagens atrasadas, etc.

- **Soluções:**

- Governo Federal deve cumprir seu papel como Poder Delegante, utilizando os mecanismos de que dispõe para com o delegado; e
- O PNLT já planifica os investimentos necessários para o porto.



## Situação dos Projetos da Carteira IIRSA

### II. Conclusão do Anel Viário de Curitiba

- Objetivo principal é aliviar o tráfego da região urbana de Curitiba;
- Formado pelas vias: Av. Juscelino Kubitschek – Oeste, Contorno Norte – PR-418 – Norte e BR-116 – Contorno Leste – Leste e Sul e conclusão do Contorno Norte – Norte);
- Os segmentos de rodovia federal que estão sob concessão:
  1. Trecho não concluído: 11,8 km de extensão sob concessão pela Autopista Régis Bittencourt S.A; e
  2. Concessão do Contorno Leste de Curitiba pela Autopista Litoral Sul.
- Contorno Oeste mais complexo: corta Cidade Industrial de Curitiba – CIC e tem características de via urbana.
- **O projeto não tem problemas para a sua execução (consta do PAC).**



## Situação dos Projetos da Carteira IIRSA

### III. Construção Ferrovia Cascavel – Foz do Iguaçu e Cascavel – Guaíra

- Compromisso brasileiro com o Paraguai no âmbito do Grupo Brasil-Paraguai de Logística de Transportes – parte do chamado **Corredor Ferroviário Bioceânico**;
- **Corredor Ferroviário Bioceânico**: tem o objetivo de interligar a malha ferroviária do Brasil, Paraguai, Argentina, Bolívia e Chile;
- Consta do PAC; e
- Estudos sobre possível ligação ferroviária entre Cascavel/PR e Maracaju/MS devem ser concluídos ainda no primeiro semestre de 2009.



I I R S A

## **Situação dos Projetos da Carteira IIRSA**

### **III. Construção Ferrovia Cascavel – Foz do Iguaçu e Cascavel – Guaíra**

- **Problemas:**

- Existem questões políticas a respeito das concessões da malha ferroviária, quase toda sob responsabilidade da ALL;
- A FERROESTE, do Governo Estadual, possui a concessão de um trecho que liga as cidades de Cascavel e Guarapuava, interligado a malha a ser expandida para unir os trechos das duas empresas;
- Não há consenso sobre quem é responsável pela ferrovia a ser construída, que ligaria as malhas das duas concessionárias, FERROESTE ou ALL.

- **Soluções:**

- Cabe ao Poder Concedente (Governo Federal) e ao Poder Regulador (ANTT) estabelecer os marcos regulatórios para dirimir a questão.

**Mapa**

**IPEA/IPARDES**





## **Situação dos Projetos da Carteira IIRSA**

### **IV. Construção da Variante Ferroviária do Oeste do Paraná**

- Obra prevista no PAC chamada de Contorno Ferroviário do Oeste do Paraná – Variante de Guarapuava;
- Extensão de 130 km, liga Guarapuava a Ipiranga, na região de Ponta Grossa;
- Previsão de investimentos da ordem de R\$ 540 milhões; e
- Conclusão prevista para o ano de 2010.



## Situação dos Projetos da Carteira IIRSA

### IV. Construção da Variante Ferroviária do Oeste do Paraná

- **Problemas:**
  - Existem questões políticas a respeito das concessões da malha ferroviária, quase toda sob responsabilidade da ALL;
  - A FERROESTE, do Governo Estadual, possui a concessão de um trecho que liga as cidades de Cascavel e Guarapuava e entende que o projeto original, como traçado, favorece apenas a ALL; e
  - Para a FERROESTE, o correto seria a ligação entre Guarapuava e Eng. Bley, na Lapa, a ser incorporado em seu contrato.
- **Solução:**
  - Cabe ao Poder Concedente (Governo Federal) e ao Poder Regulador (ANTT) estabelecer os marcos regulatórios para dirimir a questão.



I I R S A

## **Situação dos Projetos da Carteira IIRSA**

### **V. Nova Ponte Porto Presidente Franco – Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai – Brasil**

- A 2ª Ponte Internacional de Foz do Iguaçu, ligando Porto Presidente Franco e Porto Meira;
- Tem extensão de 720 m e investimento de R\$ 60 milhões (consta do PAC);
- As obras devem ter início no final do ano de 2009;
- Estimativa de conclusão para 2011;
- Existe, no DNIT, Edital para contratar até outubro de 2009 projetos básico e executivo de engenharia para construção de Ponte Internacional sobre o Rio Paraná ligando o Brasil (Foz do Iguaçu) e o Paraguai (Presidente Franco), na Rodovia BR – 277/PR; e
- O Estudo de Impacto Ambiental – EIA e o relatório de Impacto Ambiental – RIMA, estão contratados e aguardam dados do projeto executivo.



I I R S A

## **Situação dos Projetos da Carteira IIRSA**

### **V. Nova Ponte Porto Presidente Franco – Porto Meira, com Centro de Fronteira Paraguai – Brasil**

- **Problema:**
  - Não há problemas inicialmente, entretanto está sujeita a atraso devido a demoras na contratação de projetos ou por questões ambientais.
- **Soluções:**
  - Variáveis presentes na fase de licitação e contratação não podem ser inferidas;
  - Passada a fase de licitação, deve haver empenho das equipes envolvidas para o cumprimento do cronograma;
  - Problemas ambientais podem ser minimizados, caso o projeto esteja compatível com a legislação; e
  - Para garantir alinhamento com a legislação, o DNIT deve acompanhar o desenvolvimento do projeto e seguir as recomendações dos órgãos ambientais.

**Mapa**

**IPEA/IPARDES**



## Situação dos Projetos da Carteira IIRSA

### VI. Ponte Ferroviária com Pátio de Cargas (Ciudad del Este – Foz do Iguaçu)

- Existem, no DNIT, estudos preliminares para a implantação da Ponte Ferroviária ligando as cidades de Foz do Iguaçu e Cidade de Leste, com alternativa de ser implantada como ponte rodoferroviária; e
- Estudos devem ser concluídos ainda no primeiro semestre de 2009.



## Situação dos Projetos da Carteira IIRSA

### VI. Ponte Ferroviária com Pátio de Cargas (Ciudad del Este – Foz do Iguaçu)

- **Problemas:**
  - Não há malha ferroviária que interligue a ponte;
  - Existem questões políticas a respeito das concessões da malha ferroviária, quase toda sob responsabilidade da ALL; e
  - Não há consenso sobre a responsabilidade da operação da malha ferroviária paranaense a ampliar.
- **Solução:**
  - Cabe ao Poder Concedente (Governo Federal) e ao Poder Regulador (ANTT) estabelecer os marcos regulatórios para dirimir a questão.



I I R S A

## **Situação dos Projetos da Carteira IIRSA**

### **VII. Construção do Anel Ferroviário de Curitiba**

- Tem como objetivo eliminar o principal gargalo físico do estado, além do desconforto e risco da existência das passagens em nível dentro do setor urbano, cujo tráfego se encontra em condição de exaustão; e
- A solicitação de licença ambiental junto ao Instituto Ambiental do Paraná – IAP, já foi feita pela Secretaria de Estado dos Transportes – SETR. Segundo a SETR, o DNIT encaminhou ao IBAMA o pedido de licença ambiental.



## Situação dos Projetos da Carteira IIRSA

### VII. Construção do Anel Ferroviário de Curitiba

- **Problemas:**
  - Obra não é prioridade para o Governo Federal (não consta do PAC ou PNLT); e
  - Possíveis demandas junto aos órgãos ambientais.
- **Soluções:**
  - Necessidade de grande mobilização política para se tornar prioritária ao Governo Federal;
  - Problemas ambientais podem ser minimizados, caso o projeto esteja compatível com a legislação; e
  - Para garantir alinhamento com a legislação, o Órgão Contratante deve acompanhar o desenvolvimento do projeto e seguir as recomendações das instituições ambientais.





## **Projetos a inserir na Carteira IIRSA**

### **a) Ampliação da Capacidade da rodovia BR-277**

- O trecho da rodovia BR-277 entre Curitiba e Foz do Iguaçu em pista simples tem extensão de cerca de 510 km, tem início no entroncamento com a BR-376, no município de Palmeira, e vai até o município de Medianeira, distante cerca de 60 km de Foz do Iguaçu; e
- Está sob administração das concessionárias Caminhos do Paraná (segmento Guarapuava – entr. BR-376) e Ecocataratas (segmento Foz do Iguaçu – Guarapuava) e as obras previstas não atendem às necessidades apontadas pelos entrevistados. Não constam, atualmente, nos contratos de concessão, obras de ampliação da capacidade da rodovia.



## Projetos a inserir na Carteira IIRSA

### a) Ampliação da Capacidade da rodovia BR-277

- **Problema:**

- a realização de obras não previstas nos contratos de concessão das concessionárias, implica em reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos, ou seja, possível acréscimo tarifário. As tarifas praticadas em todo o estado já são bastante contestadas por diversos setores, sendo o Governo Estadual o maior demandante de ações judiciais que contestam a cobrança.

- **Soluções:**

- Revisão ou reavaliação dos contratos (podendo ser unilateralmente, conforme legislação, atendendo aos preceitos do interesse público sempre considerando o princípio basilar da manutenção do equilíbrio contratual);

*Está em curso, sendo monitorada pelo Governo Federal, a reavaliação dos contratos da 1ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais, sob responsabilidade da ANTT, que poderia subsidiar uma iniciativa nesse sentido.*

- O Poder Público pode, ainda, executar a obra sem que os custos sejam transferidos para os usuários, uma vez que se configura o interesse público e que os níveis de serviço que a rodovia apresenta atualmente, já indicam a necessidade da sua ampliação.

**Mapa**

**IPEA/IPARDES**



## **Projetos a inserir na Carteira IIRSA**

### **b) Construção de Nova Ferrovia Curitiba - Paranaguá**

- Principais demandas: ampliação das vias férreas que atravessam Curitiba – Paranaguá e necessidade de novas ligações partindo de Ponta Grossa, Guarapuava ou apenas de Curitiba (conclui-se que o trecho Curitiba – Paranaguá seria prioritário);
- O trecho existente, cujo traçado e construção datam do século XIX, já não merece ser a única alternativa do modal ferroviário para o transporte de cargas para o Porto de Paranaguá. Senão pela demanda existente, pelo custo do transporte que a via rodoviária alternativa representa; e
- Uma nova via para o escoamento de carga até o Porto de Paranaguá seria um fator que impulsionaria o agronegócio, reduzindo os custos de transportes, impactando toda a cadeia produtiva da Área de Influência e criando novas perspectivas de Integração Produtiva com o Paraguai.



## **Projetos a inserir na Carteira IIRSA**

### **b) Construção de Nova Ferrovia Curitiba - Paranaguá**

- **Problema:**

- A construção de uma nova ferrovia não consta do PAC. O fato distancia o horizonte de implantação do projeto.

- **Solução:**

- Necessidade de grande mobilização política para se tornar prioritária ao Governo Federal;

**Mapa**



## Projetos a inserir na Carteira IIRSA

### c) Ampliação do Aeroporto de Curitiba - Nova Pista de Pouso e Ampliação do Terminal de Cargas

- Constam do PAC;
- Obras com mais de 5.000 m<sup>2</sup>;
- Encontra-se em fase de avaliação das propostas;
- Previsão de início ainda no primeiro semestre de 2009;
- O investimento é da ordem de R\$ 10 milhões; e
- Estão em fase de licitação as obras para o prolongamento da pista 15/33, para a ampliação do pátio e para a implantação de novas *taxi-way's*. Por determinação do TCU a licitação foi suspensa.



## Projetos a inserir na Carteira IIRSA

### c) Ampliação do Aeroporto de Curitiba - Nova Pista de Pouso e Ampliação do Terminal de Cargas

- **Problema:**

- TCU encontrou inconsistências no processo de licitação para as obras de ampliação do aeroporto;

- **Solução:**

- As obras são vistas como prioritárias pelo Governo Federal pois constam da carteira de projetos do PAC. Assim, deve haver, por parte do Governo Federal, principalmente, mas não unicamente, forte empenho para que a INFRAERO, responsável pela elaboração dos editais, atenda as recomendações do TCU.

Mapa



## **Projetos a inserir na Carteira IIRSA**

### **d) Construção de Eclusa na Usina de Itaipu**

- Considerada prioridade pelo Governo Federal, pois consta da carteira de projetos do PAC, bem como do PNLT, como parte das obras de Implantação da Hidrovia Paraná – Paraguai; e
- A obra possibilitará forte desenvolvimento do transporte hidroviário da região, contribuindo para a diminuição de custo de transportes, fortalecendo a cadeia produtiva do agronegócio e promovendo a integração com o Paraguai e que contribuiria para viabilizar a implantação de um Terminal Multimodal (Plataforma Logística) em Foz do Iguaçu.



## Projetos a inserir na Carteira IIRSA

### d) Construção de Eclusa na Usina de Itaipu

- **Problemas:**

- A implantação de forma isolada, não resolve o problema do transporte hidroviário da região; e
- A questão ambiental para este modal é de alta complexidade.

- **Solução:**

- Governo Federal a ANTAQ e o MMA precisam trabalhar de forma integrada para que se permita o estabelecimento definitivo dos marcos regulatórios que permeiam a questão.

Mapa