

O FUTURO DO PARANÁ

D I _ I



MENU

APRESENTADO POR:



Momento é crucial para discutir o futuro das rodovias e qual modelo garante as melhorias e os investimentos necessários no setor.

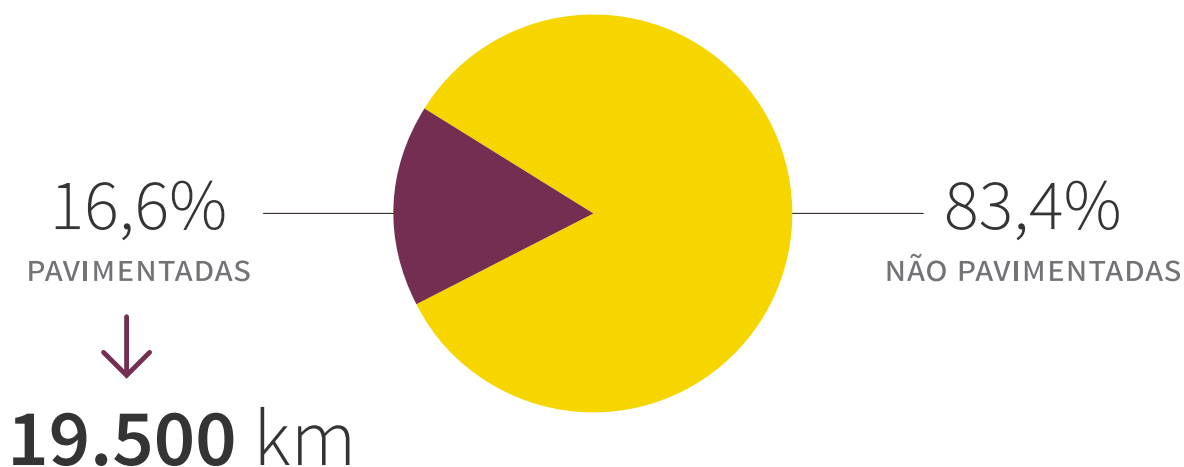
Novos investimentos em infraestrutura rodoviária dependem de parcerias com a iniciativa privada

Mais de 80% das rodovias federais que cruzam o estado são pistas simples; projetos preveem a criação de novas rotas e duplicação de trechos já existentes

Danielle Blaskiewicz

O Paraná tem hoje mais de 117 mil quilômetros de estradas, considerando desde as grandes rodovias federais e estaduais que cortam o estado às pequenas estradas que fazem a conexão entre os municípios do interior. No entanto, uma pequena parcela, apenas 19,5 mil quilômetros (16,6%) deste total, é pavimentada. Para melhorar o tráfego de veículos, o transporte de produtos – o que inclui o escoamento da produção agropecuária, principal fonte econômica do estado – são necessárias melhorias que incluem desde a criação de novas rotas até investimentos e ampliações a serem realizados nos trechos já existentes. Segundo os especialistas, para tornar viáveis esses novos projetos, os recursos devem vir de parcerias entre o poder público e a iniciativa privada.

Rodovias no Paraná



O Plano Estadual de Logística em Transporte do Paraná (PELT-2035) – projeto capitaneado pela Federação das Indústrias do Paraná (Fiep) junto a outras entidades do setor para melhorar a infraestrutura do estado, nos diferentes modais – traça

um raio-X das obras prioritárias para o desenvolvimento do Paraná nas próximas duas décadas.

Entre as ações propostas para a área rodoviária, estão a implantação do contorno rodoviário de Ponta Grossa para desviar o tráfego pesado de veículos do perímetro urbano do município.

Outra iniciativa é a implantação de uma nova rodovia para fazer a ligação entre Garuva e Antonina. A ideia ainda é embrionária e depende de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental. Segundo o secretário-executivo do Conselho Temático de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Paraná (Fiep), João Arthur Mohr, o objetivo é reduzir o trajeto para quem trafega pela BR-101/376, de Santa Catarina em direção ao estado de São Paulo, além de diminuir o tráfego de caminhões pela região de Curitiba, já que hoje, obrigatoriamente, esses veículos seguem até o Contorno Leste para seguir para o estado paulista.

Outra obra considerada prioritária no Plano Estadual e que já está em uma fase mais avançada envolve melhorias e duplicações na BR-476, no trecho entre Adrianópolis até União da Vitória, na divisa dos estados do Paraná com Santa Catarina. No momento, o projeto de concessão do trecho das BRs-476/282/153 – a “Rodovia do Frango” – entre a Lapa (PR) e a cidade de Chapecó, em Santa Catarina, está sendo reformulado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Investimentos

O secretário estadual de Infraestrutura e Logística, José Richa Filho, lembra que a tendência, até 2030, é de um crescimento de até 100% no volume de carga trafegando pelas rodovias paranaenses.

“Nos últimos anos, o Governo do Estado promoveu a readequação de todos os modais para melhorar a estrutura de escoamento da produção agropecuária. Hoje, o desafio é manter a malha rodoviária e ampliar a estrutura ferroviária. O Paraná, além da produção própria, recebe muita produção de outros estados, como do Mato Grosso”, salienta, destacando a importância de atração de investimentos privados para a captação de novos projetos.

- José Richa Filho, Secretário Estadual de Infraestrutura e Logística

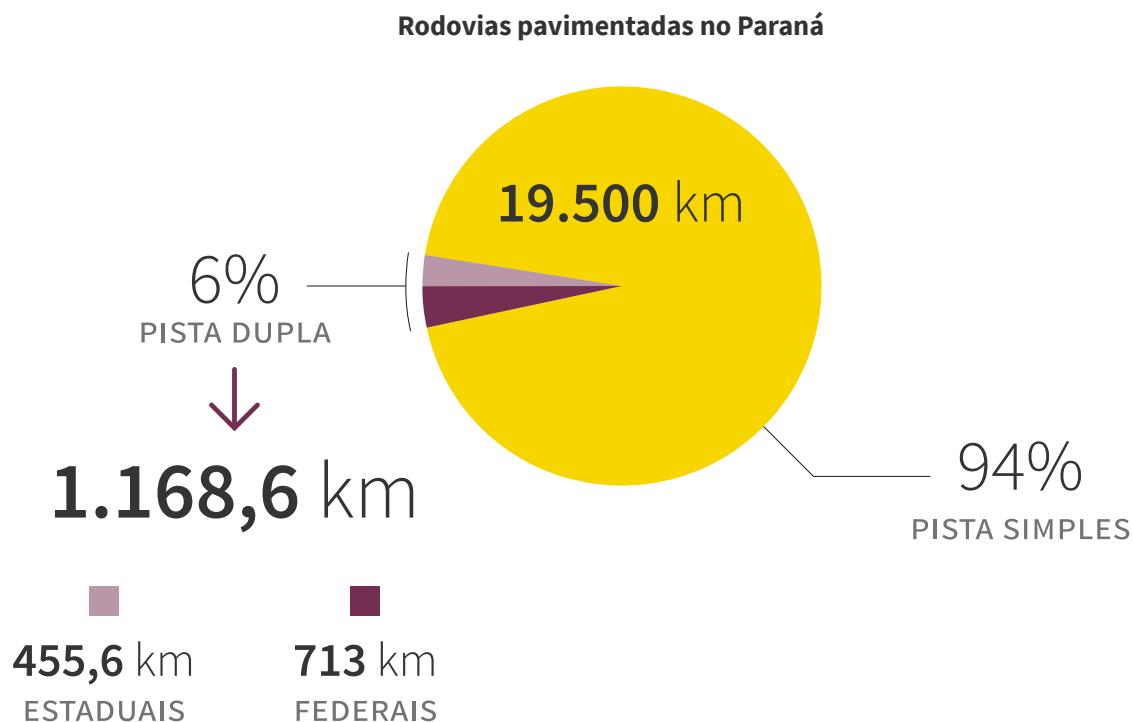
Pista simples

Dados de 2015 do Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes (DNIT) mostram que, dos 19,5 mil quilômetros de estradas pavimentadas no Paraná, somente 1.168,6 quilômetros são em pista dupla. Dos 3,9 mil quilômetros de rodovias federais pavimentadas no Paraná, os trechos em pista dupla representam 18,2% do total, pouco mais de 713 quilômetros. Os outros 3,1 mil quilômetros são trechos de pista simples.

“Antes de se pensar na expansão, é necessário focar na manutenção, conservação e duplicação do que já existe”

Abimael de Jesus Barros Costa

Para o pesquisador Abimael de Jesus Barros Costa, doutor em Engenharia de Transportes e professor do Departamento de Finanças Públicas da Universidade de Brasília (UnB), é preocupante o fato do Paraná ser um importante corredor do agronegócio e, ao mesmo tempo, ainda ter mais de 80% das suas principais rodovias em pista simples. “Antes de se pensar na expansão, é necessário focar na manutenção, conservação e duplicação do que já existe”, argumenta.



Costa afirma que, no atual cenário político-econômico brasileiro, a realização de novos investimentos na área de infraestrutura rodoviária depende de parcerias com a iniciativa privada. Entretanto, o pesquisador enumera quatro pontos que considera fundamentais para atrair o investidor: cenário político estável; segurança jurídica, com regras bem definidas; projeto de viabilidade econômica coerente em curto, médio e longo prazos e o fortalecimento das agências reguladoras.

Segundo o diretor executivo da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Bruno Batista, projeções da entidade no Plano CNT de Transportes e Logística preveem um investimento de R\$ 64,9 bilhões para modernizar e ampliar a infraestrutura existente hoje no Paraná e também equacionar os problemas existentes, em todos os modais. Apenas no setor rodoviário, o investimento giraria em torno de R\$ 25 bilhões.

Batista salienta a necessidade de novos investimentos no setor de transportes, uma vez que as deficiências estruturais acabam onerando produtos e serviços em geral. De acordo com a última Pesquisa CNT de Rodovias, divulgada no início de novembro, as deficiências no pavimento encarecem em 27% o valor das cargas nas estradas brasileiras. São gastos gerados em função do impacto no consumo de combustível e pneus que reduzem a rentabilidade do transportador, encarecendo o produto final.

“São custos que encarecem todo o setor produtivo e que são transferidos ao longo da cadeia produtiva. Isso acaba tirando, inclusive, a competitividade do produto nacional”

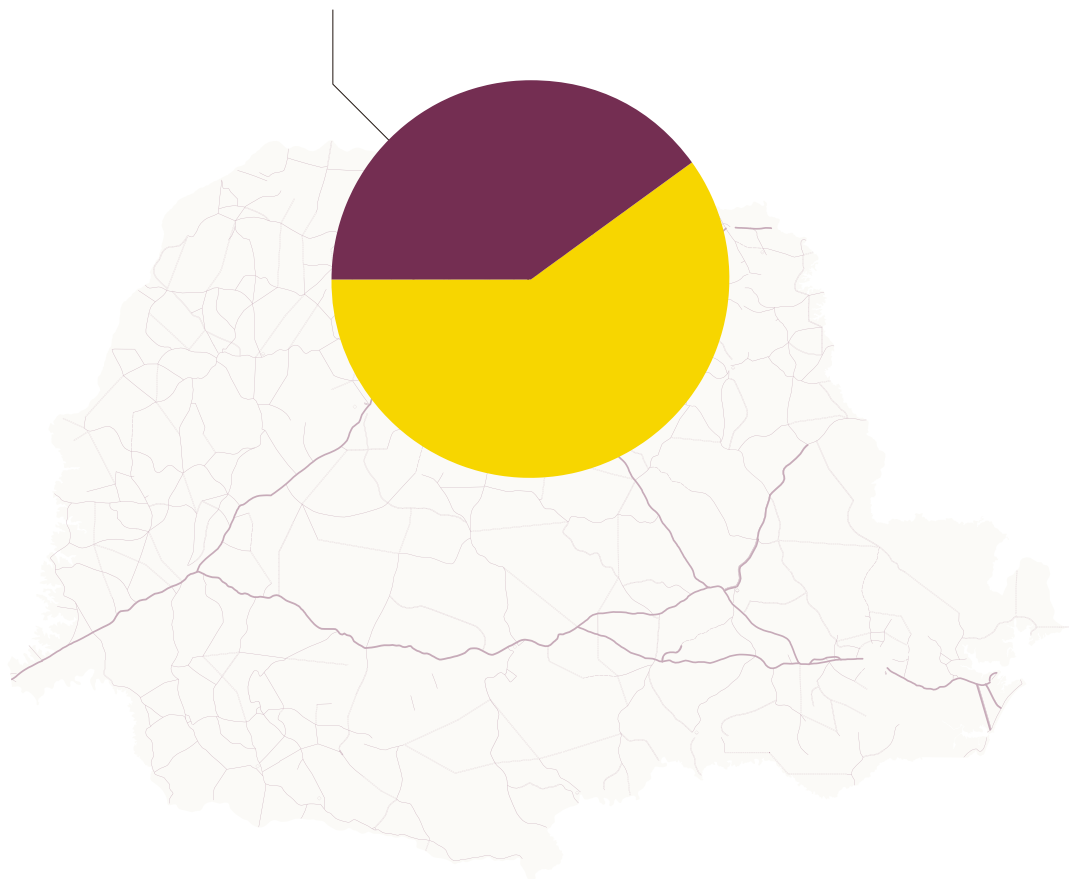
- Bruno Batista

Na prática, é necessário um sistema logístico integrado e viável desde a estradinha rural, que faça a conexão da pequena propriedade agrícola no interior, até o Porto de Paranaguá ou até o destino final da produção, seja ele dentro ou fora do Paraná. “A rodovia só funciona conectada. O Paraná não está em situação crítica, mas ainda há espaço para melhorias”,

destaca Batista, citando a pesquisa CNT que apontou que as estradas do Paraná foram as que ficaram com melhor classificação na Região Sul, com 40,1% (2.543 quilômetros) avaliados como ótimos ou bons.

Rodovias paranaenses classificadas como boas ou ótimas

40,1% → 2.500 km



Para o presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná (Fetranspar), Sérgio Malucelli, as rodovias federais no Paraná que não estão concessionadas são as que mais necessitam de investimentos e que hoje mais impactam para as empresas transportadoras, justamente em função das dificuldades de acesso e custos operacionais elevados nesses trechos.

“O Governo do Estado fez investimentos e as estradas estaduais melhoraram, mas alguns trechos das rodovias federais ainda são um problema. A carga demora para chegar e o custo operacional encarece demais”

- Sérgio Malucelli

O Paraná conta com 2,5 mil quilômetros de rodovias concessionadas – entre estaduais e federais –, distribuídas em seis lotes do Anel de Integração. Os contratos de concessão foram assinados entre as empresas e o Governo do Paraná em 1997 e têm validade de 24 anos, com término previsto em 2021.

Ao término dos contratos, existem três possíveis situações: a primeira é a União ampliar a delegação das rodovias federais ao Governo do Paraná para conduzir o processo de licitação para concessão das rodovias, juntamente com as rodovias

estaduais, como já ocorre hoje.

A segunda possibilidade é a União retomar a responsabilidade das rodovias federais e conduzir a licitação para concessão das rodovias federais, enquanto o Governo do Estado conduz o processo para as rodovias estaduais.

A última alternativa são os próprios Governos Federal e Estadual assumirem a responsabilidade de manutenção e novos investimentos nessas rodovias.

Cronograma

A Fiep propôs um cronograma para construir um novo modelo de concessão para as rodovias do Paraná. O objetivo é reunir, a partir do segundo semestre desse ano (2017), todos os setores envolvidos para debater o assunto. Veja como está organizado o cronograma da Fiep:

- **2º Semestre 2017:** Articulação do setor produtivo, usuários, agentes públicos, órgãos de controle, empresas e concessionárias, levantando boas práticas e definindo lotes/trechos a serem concedidos.
- **2018:** Contratação de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), aferição de tráfego e preparação do Plano de Exploração Rodoviária (PER).
- **2019:** Audiências públicas nas 40 principais cidades do Paraná e contratação de projetos básicos e do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), além de preparação dos editais.
- **Início/2020:** Consolidação dos editais com as contribuições das audiências públicas e obtenção de licenças prévias.
- **Fevereiro/2020:** Envio dos editais para análise dos Tribunais de Contas.
- **Agosto/2020:** Publicação dos editais de licitação.
- **Dezembro/2020:** Realização da licitação, para que haja tempo para análise de eventuais recursos, além de obtenção de financiamentos e garantias pelos vencedores das concorrências.
- **Novembro/2021:** Fim dos atuais contratos de concessão.

Fórum sobre o futuro da infraestrutura

A Gazeta do Povo em parceria com a CCR Rodonorte realizam o Fórum de Infraestrutura "O Futuro do Paraná". Grandes nomes do setor de transportes e do agronegócio vão debater os impulsos necessários para diminuir os gargalos e garantir as melhorias que irão alavancar o desenvolvimento econômico do país.

[Clique aqui e faça sua inscrição](#)

Veja também:

PARTE 1

Infraestrutura Brasileira

PARTE 2

Modais do Agronegócio

PARTE 3

Futuro do Paraná

PARTE 4

Fórum da Infraestrutura

Patrocinado por:



CCR Rodonorte

Produzido por:



Conteúdo de responsabilidade do anunciante.

Acompanhe a Gazeta do Povo nas redes sociais

