

## O FUTURO DO PARANÁ



MENU

APRESENTADO POR:



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

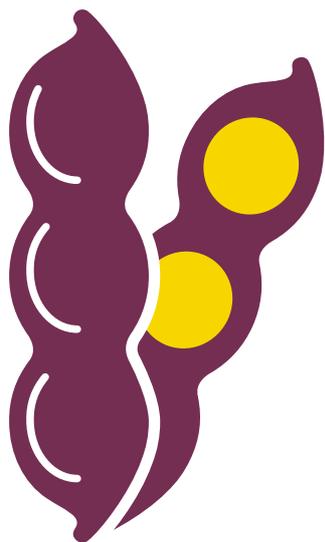
## Agronegócio depende da integração multimodal para disputar mais espaço no mercado internacional

Falta de investimentos públicos encarece em mais de 30% o valor da produção agropecuária

Danielle Blaskievicz

A cada minuto, cinco caminhões carregados de grãos – principalmente soja, farelo de soja e milho – descarregam a produção agrícola para abastecer algum dos navios atracados no Porto de Paranaguá. A falta de investimentos públicos para melhorar as condições das rodovias e a integração entre os modais de transporte acaba elevando em 30,5% o custo operacional desses produtos, de acordo com a pesquisa Entraves Logísticos ao Escoamento de Soja e Milho, realizada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

### Exportações brasileiras em 2014



SOJA

45,7  
milhões de  
toneladas



MILHO

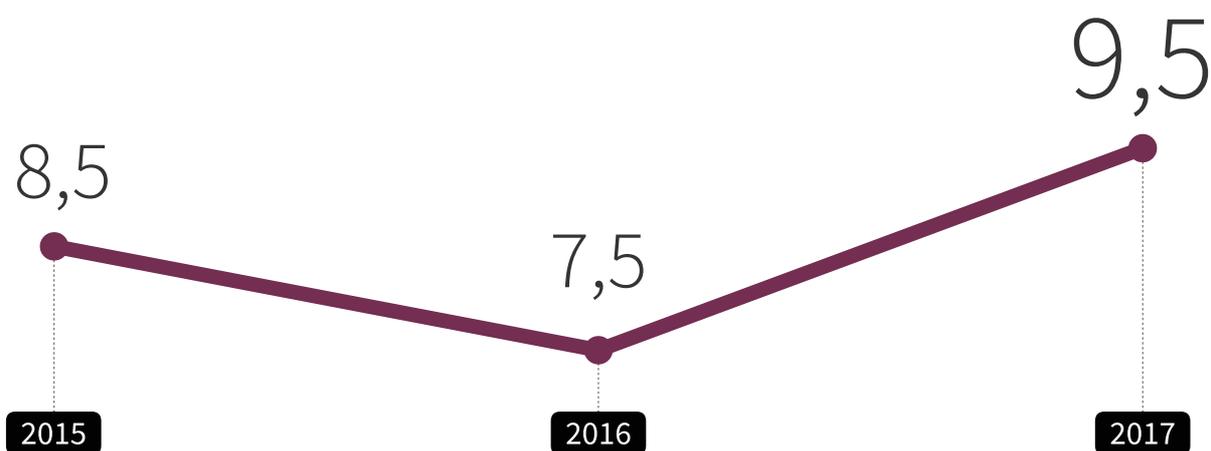
20,6  
milhões de  
toneladas

O Brasil é o 2.º maior exportador de soja e de milho do mundo. Em 2014, foram 45,7 milhões de toneladas de soja e 20,6 milhões de toneladas de milho exportadas. Nos Estados Unidos, o maior exportador mundial de soja e o principal concorrente do Brasil nesse mercado, apenas 20% do produto é transportado por rodovias.

Só no Paraná, entre janeiro e setembro de 2017, 9,5 milhões de toneladas de soja foram exportadas pelo Porto de Paranaguá, marca 12% superior à registrada em 2015, quando foram movimentadas 8,5 milhões de toneladas e 27% superior ao total movimentado no ano de 2016 inteiro, quando foram exportadas 7,5 milhões de toneladas de soja.

### Exportações paranaenses pelo Porto de Paranaguá

Em milhões de toneladas. Entre janeiro e setembro de cada ano



Hoje, o agronegócio é responsável por movimentar 65% das cargas no Porto de Paranaguá, segundo o superintendente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), Luiz Henrique Tessutti Dividino. Graneis líquidos, como diesel e gasolina, e a indústria automobilística também movimentam quantidades significativas de cargas no terminal.

## Movimentação

Mas, para esse fluxo logístico funcionar com agilidade e acabar com as filas de caminhões às margens da BR-277 aguardando para descarregar a soja – cena comum até alguns anos, a APPA precisou investir em novos equipamentos para ampliar a capacidade de carregamento dos navios, além de promover o gerenciamento das cargas a partir da sua origem.

“Entre as ações realizadas, criamos o agendamento para envio de carga. O motorista não fica mais na estrada esperando para descarregar o caminhão”

- Luiz Henrique Tessutti Dividino

Entre 2011 e 2017, foram realizados cerca de R\$ 657 milhões em obras e investimentos no Porto de Paranaguá, como a reforma do cais de atracação – a primeira obra de reforço do cais em mais de 20 anos foi feita para dar mais segurança às operações portuárias – e a dragagem de manutenção do canal de acesso, para que o canal de acesso ao Porto de Paranaguá tenha sua profundidade de projeto e possa receber navios com carga máxima.

A Appa também realizou a troca de quatro carregadores de navios, aumentando a capacidade de carregamento dos navios graneleiros em 33%.

Para o secretário-executivo do Conselho Temático de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Paraná (Fiep), João Arthur Mohr, esses investimentos na área portuária foram essenciais para melhorar o fluxo logístico até o Porto de Paranaguá. Segundo ele, foram feitas ainda outras ações necessárias para complementar esse cenário, como a ampliação

da área de armazenagem no porto, que permite a estocagem dos mais diversos produtos para o abastecimento dos navios.

Segundo Dividino, a capacidade de armazenamento foi ampliada em 300 mil toneladas.

De acordo com 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, até 2020 outros berços de atracação devem ser instalados no Porto de Paranaguá, o que deve ampliar ainda mais a capacidade do terminal.

Para o engenheiro agrônomo Nilson Hanke Camargo, assessor do Departamento Técnico Econômico da Federação da Agricultura do Estado do Paraná (Faep), durante muitos anos o Porto de Paranaguá trouxe prejuízos ao estado. Apesar da grande produção agrícola, a estrutura até então existente no terminal era insuficiente para o escoamento da safra.

“A parte portuária era um dos modais prioritários aqui no Paraná. Não adiantava o estado ter boas rodovias e ferrovias e, ao chegar ao Porto, não conseguir escoar os produtos. Isso representava um prejuízo imenso. Finalmente esse problema foi resolvido”

- Nilson Hanke Camargo

## Rodovias e ferrovias

De acordo com estudos da Confederação Nacional de Transportes (CNT), no Paraná, 80% da produção agropecuária destinada à exportação segue para o Porto de Paranaguá, principalmente por via rodoviária. Apenas os 20% restantes são direcionados ao Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina. A previsão da APPA é fechar o ano de 2017 com uma movimentação de 50 milhões de toneladas.

O tempo médio de viagem nas rotas de escoamento da produção paranaense é de dois dias para percorrer entre 500 e 600 km até os portos.



Entre 2011 e 2017, foram realizados cerca de R\$ 657 milhões em obras e investimentos no Porto de Paranaguá. Foto: Ivan Bueno/APPA

De acordo com a coordenadora de Desenvolvimento do Transporte da CNT, Fernanda Rezende, a exemplo do que já acontece nos outros estados da Região Sul, no Paraná há uma grande distribuição da produção e uma maior disponibilidade de opções rodoviárias e ferroviárias, o que resulta em maior variedade de rotas utilizadas.

Para o empresário Kleber Fontes, do Grupo Casco, que atua no segmento de comércio exterior e diariamente encaminha cargas para serem despachadas por Paranaguá, um dos fatores que beneficiou a exportação de grãos foi a conexão entre o Porto de Paranaguá e a ferrovia, fator que evitou a sobrecarga de movimento nas rodovias paranaenses.

“O único ponto que deve ser levado em consideração é que, para utilizar ferrovia, o exportador precisa enviar a carga antecipadamente, devido à lentidão desse tipo de transporte”

- Kleber Fontes

Essa, inclusive, é a principal crítica dos especialistas da área. João Arthur Mohr, da Fiep, e Nilson Hanke Camargo, da Faep, que destacam a necessidade de revisão do atual traçado ferroviário, porque em alguns pontos a velocidade máxima atingida é de 12 quilômetros/hora.

Para Camargo, são três questões essenciais que precisam ser revistas para ampliar a capacidade ferroviária no Paraná: o trajeto da Serra do Mar até Paranaguá, o trecho entre Guarapuava e Ponta Grossa e a ampliação da malha viária que hoje pertence à Ferroeste, ligando Cascavel até a cidade de Guaira.

“Não dá para manter o crescimento da economia investindo apenas nas rodovias. É fundamental focar nas ferrovias”

João Arthur Mohr

Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apontam a capacidade ociosa e ocupada por trecho em cada ferrovia do país. No caso do Paraná, os dois maiores gargalos logísticos ferroviários estão entre Curitiba e Paranaguá e Guarapuava e Ponta Grossa. “Não dá para manter o crescimento da economia investindo apenas nas rodovias. É fundamental focar nas ferrovias”, enfatiza Mohr.

## Fórum sobre o futuro da infraestrutura

A Gazeta do Povo em parceria com a CCR RodoSul 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. Data a confirmar.

[Clique aqui e faça sua inscrição](#)

### Veja também:

PARTE 1

#### Infraestrutura Brasileira

PARTE 2

#### Modais do Agronegócio

PARTE 3 - EM 4/12

#### Futuro do Paraná

PARTE 4

#### Fórum da Infraestrutura

Patrocinado por:



CCR RodoSul

Produzido por:



Conteúdo de responsabilidade do anunciante.

### Acompanhe a Gazeta do Povo nas redes sociais



