



INFRAESTRUTURA

GUIA DE OBRAS

PARA O

DESENVOLVIMENTO

DO

PARANÁ

PLANO ESTADUAL
DE LOGÍSTICA
EM TRANSPORTE
DO PARANÁ

PELT
2035

ATUALIZAÇÃO
2022



OBJETIVOS DO PELT 2035 | 3



HISTÓRICO DO PELT E SITUAÇÃO DAS OBRAS LISTADAS | 4



COMO FOI ELABORADO ESTE GUIA | 5



MODAL PORTUÁRIO | 6



MODAL FERROVIÁRIO | 12



MODAL RODOVIÁRIO | 16



MODAL AEROVIÁRIO | 33



MODAL DUTOVIÁRIO | 40



OUTROS MODAIS | BANCO DE PROJETOS | 42



OBJETIVO DO PELT 2035

União de esforços pelo bem comum. Esta expressão representa todo o processo de elaboração do Plano Estadual de Logística em Transporte do Paraná, o PELT-2035.

As propostas que o plano contém são fruto de discussões e estudos realizados por lideranças setoriais, órgãos federais, estaduais e municipais, especialistas em cada modal e participantes das reuniões regionais ocorridas em todo o nosso Estado, sob a liderança de entidades da sociedade civil organizada, alguma delas com suas logomarcas abaixo identificadas.

Um trabalho feito por muitas mãos, corações e mentes, alinhados por um pensamento único: construir um Paraná moderno, competitivo, socialmente justo e ambientalmente sustentável. Uma proposta convergente de Estado e não de governo. Ao mesmo tempo em que traça um raio-X das obras prioritárias para o nosso desenvolvimento, o PELT-2035 revela-se também como um importante instrumento de acompanhamento, pela sociedade, do status e andamento de cada projeto.

Já temos o guia. Agora, cabe a todos nós dar prosseguimento a esta construção. Mais do que um desafio, um compromisso que temos que assumir conjuntamente.





HISTÓRICO DO PELT E SITUAÇÃO DAS OBRAS LISTADAS

Em 2009, por iniciativa do Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado do Paraná – SICEPOT-PR, Federação das Indústrias do Estado do Paraná - FIEP, Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná - CREA-PR e Instituto de Engenharia do Paraná - IEP, foi iniciada a elaboração do Plano Estadual de Logística e Transporte do Paraná – PELT 2020.

Em 2010, o PELT 2020 foi concluído e apresentado aos órgãos governamentais e à sociedade. A proposta tinha 35 intervenções a serem feitas nos diferentes modais de transporte. Em 2015, foi iniciada a elaboração do PELT 2035, dentro do Fórum Permanente Futuro 10 Paraná, que congregava 17 entidades, tendo entre os seus objetivos estabelecer as prioridades para o desenvolvimento do Estado do Paraná.

As questões de logística e infraestrutura de transportes tem sido objeto permanente de atenção e acompanhamento, através da realização de reuniões com agentes governamentais, responsáveis pelo planejamento e ações voltadas para o desenvolvimento dessas áreas.

Em 2022 realizamos a atualização do PELT 2035, trazendo o status das 97 obras listadas e inserindo novas obras eventualmente ainda não listadas. Esperamos contribuir com os agentes públicos, visando o desenvolvimento da logística e infraestrutura de transportes do Estado do Paraná, elencando as obras prioritárias nos diferentes modais de transporte, dentro da visão da sociedade e do setor produtivo.

Acompanhe o status das 97 obras listadas no PELT 2035 na tabela abaixo:

Portuário	Concluído	Planejado Execução	Não efetuada	Total
TOTAL REALIZADO	9	6	2	17
PERCENTUAL	53%	35%	12%	100%

Ferrovário	Concluído	Planejado Execução	Não efetuada	Total
TOTAL REALIZADO	0	7	1	8
PERCENTUAL	0%	88%	12%	100%

Aeroviário	Concluído	Planejado Execução	Não efetuada	Total
TOTAL REALIZADO	13	3	0	16
PERCENTUAL	81%	19%	0%	100%

Rodoviário	Concluído	Planejado Execução	Não efetuada	Total
TOTAL REALIZADO	1	31	16	48
PERCENTUAL	2%	65%	33%	100%

Outros Modais	Concluído	Planejado Execução	Não efetuada	Total
TOTAL REALIZADO	0	6	2	8
PERCENTUAL	0%	75%	25%	100%

Total Geral	Concluído	Em andamento	Não efetuada	Total
TOTAL GERAL DE OBRAS	23	53	21	97
PERCENTUAL	24%	55%	21%	100%

COMO FOI ELABORADO ESTE GUIA

O PELT 2035 foi elaborado obedecendo as seguintes etapas:

-  1 Análise de projetos e propostas existentes para o desenvolvimento da logística e infraestrutura do Estado.
-  2 Incorporação dos resultados de reuniões realizadas com agentes públicos e privados.
-  3 Acompanhamento da elaboração dos Planos Plurianuais e Leis Orçamentárias Anuais do Estado do Paraná e da União.
-  4 Reuniões técnicas com agentes públicos e privados com responsabilidade e vinculação com a logística e infraestrutura de transportes para discussão de prioridades.
-  5 Realizadas em 2015 e em 2022 reuniões participativas em pólos regionais. As reuniões foram realizadas em Londrina, Maringá, Cascavel, Francisco Beltrão, Pato Branco, Guarapuava, Ponta Grossa e Curitiba. Nessas reuniões, foram tratadas e debatidas as questões de logística e infraestrutura de transportes em nível estrutural (dentro de uma visão macro do Estado) e regional (dentro de uma visão micro e meso regional). As sugestões feitas foram analisadas para serem incorporadas ao documento do PELT 2035.
-  6 Levantamento e avaliação do status (situação em que se encontram) dos projetos/intervenções que formam as propostas do PELT 2035.
-  7 Preparação do documento atualizado do PELT 2035.
-  8 Hospedagem e disponibilização do PELT 2035 nos sítios eletrônicos das entidades participantes de sua elaboração.





Modal Portuário



A base portuária paranaense é composta por portos públicos e terminais privados, localizados em Paranaguá e Antonina. As áreas de expansão da base portuária paranaense compreendem, a leste de Paranaguá, Pontal do Paraná, e a oeste, Embocuí e Emboguaçu.

Os Portos de Paranaguá e Antonina são, atualmente, geridos pela Administração dos

Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), empresa pública, através do Convênio de Delegação.

O Porto de Paranaguá movimentou em 2022, na exportação e importação, aproximadamente 60 milhões de toneladas, sendo o segundo maior porto brasileiro em movimentação de cargas em geral.

4 itens são vitais para uma operação portuária: 1. canal de acesso marítimo; 2. berços de atracação e retroárea; 3. acesso rodoviário e ferroviário; 4. Gestão pública profissional.

Abaixo seguem as principais obras que os Portos do Paraná precisam para os próximos anos.



1. CANAL DE ACESSO

1.1 Estudo para concessão do canal de acesso e seu aprofundamento, incluindo dragagens de manutenção e aprofundamento, manutenção de bóias de sinalização e sistemas de navegação VTMS. OBS: Atual Calado 12,5m (Paranaguá) e 8,0m (Antonina);

1.1.1 Contratação de Estudo de aprofundamento do canal de acesso;

1.1.2 Primeira Fase: Canal de acesso com 13,5m (Paranaguá) e 9,5m (Antonina);

1.1.3 Segunda Fase: Canal de acesso com 15,5m (Paranaguá) e 12,5m (Antonina);

1.1.4 Reforço da cortina do cais de atracação;

1.1.5 Evitar assoreamento da baía de Paranaguá e Antonina, com ações preventivas junto as matas ciliares.



2. BERÇOS E TERMINAIS DE ATRACAÇÃO

É vital para uma operação eficiente que um porto tenha berços de atracação em números suficientes, para que os navios possam atracar sem formação de filas de espera, além disso, estes berços devem estar equipados com guindastes e shiploaders, que carreguem e descarreguem de forma rápida os navios. Também é importante uma retroárea com armazéns com área de estocagem compatível com a movimentação portuária. Para tanto diversas obras deverão ser executadas, são elas:

2.1 Arrendamento de área para construção de terminal de granéis sólidos - exportação

Corredor Leste (PAR 14);

2.2 Arrendamento de área para construção de terminal de granéis sólidos - exportação

Corredor Leste (PAR 15);

2.3 Arrendamento de área para construção de terminal de fertilizantes (PAR 03);

2.4 Arrendamento de área para construção de terminal de granéis sólidos - exportação

Corredor Oeste (PAR 09);

2.5 Arrendamento de área para construção de Terminal de Líquidos (PAR 50);

2.6 Operação do novo Terminal de Celulose (PAR 01);

2.7 Operação do novo Terminal de Veículos (PAR 12);



1. Veículos;
2. Contêineres;
3. Granéis Sólidos;
4. Fertilizantes;
5. Carga Geral;
6. Granéis Sólidos;
7. Granéis Líquidos;
8. Fertilizantes;
9. PIER "L";
10. PIER "F";
11. PIER "T";

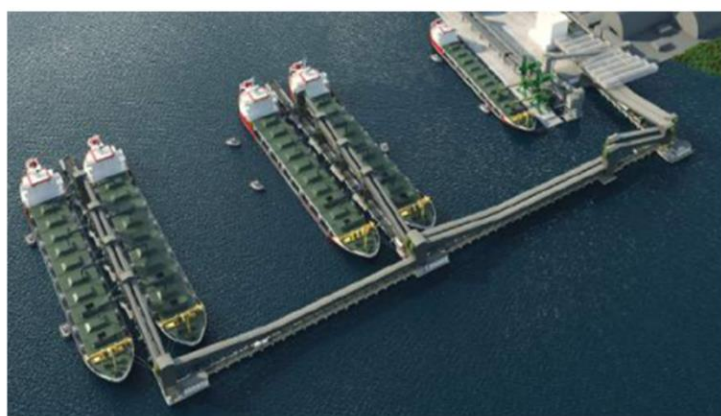
2.8 Construção da primeira fase do PIER em “T”;

2.9 Construção da segunda fase do PIER em “T”;

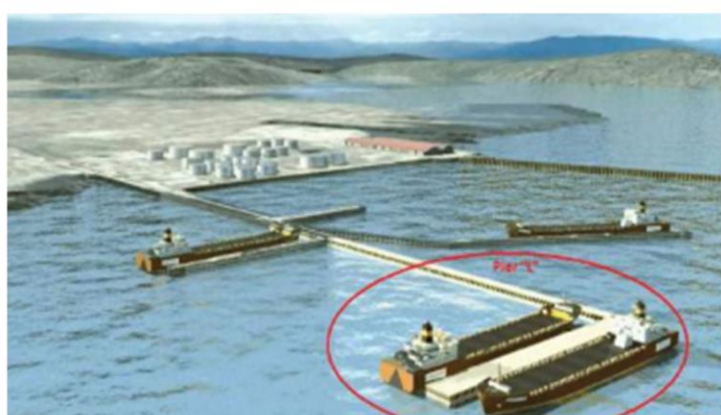


2.10 Construção da primeira fase do PIER em “F”;

2.11 Construção da segunda fase do PIER em “F”;



2.12 Construção do PIER em “L”;

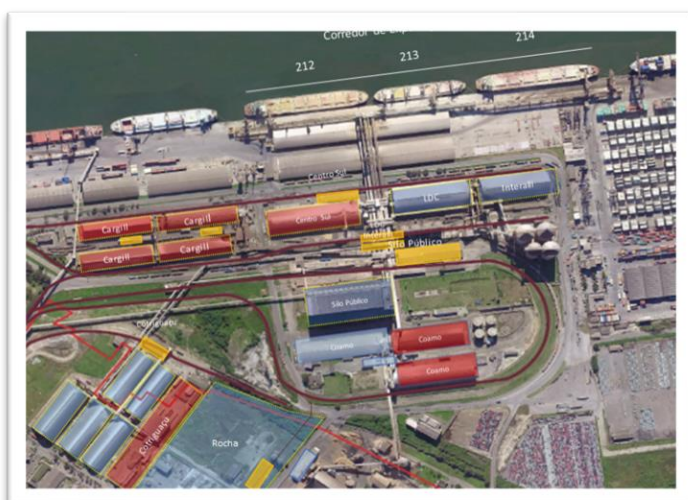


- 2.13 Implantação do complexo do terminal de passageiros;
- 2.14 Novo berço para navios PCC;
- 2.15 Nova sede da APPA e implantação de marina e complexo comercial;
- 2.16 Ampliação da capacidade operacional dos atuais arrendatários.

3. ACESSO RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO

Acessos rodoviários e ferroviários são muito importantes para uma descarga rápida e eficiente de caminhões e vagões, sem gerar conflitos com a cidade. Abaixo as obras necessárias:

- 3.1 Ampliação do pátio de triagem para chegada dos caminhões em Paranaguá;
- 3.2 Disponibilização de pátios para estacionamento de caminhões que aguardam frete de retorno;
- 3.3 Obras de melhorias na Avenida Ayrton Senna e Bento Rocha;
- 3.4 Implantação da Pêra para descarga ferroviária no corredor Leste;
- 3.5 Novo acesso rodoviário ao porto de Antonina;
- 3.6 Redução das interferências entre ruas e avenidas com a linha férrea.



Pêra Ferroviária



Av. Ayrton Senna e Av. Bento Rocha

4. GESTÃO

Para que um porto funcione bem, é necessário também profissionais qualificados, e que todos os órgãos intervenientes trabalhem na facilitação e agilização dos processos aduaneiros, de exportação e importação. Nesses quesitos, o Porto de Paranaguá foi eleito por 3 anos consecutivos como o de melhor gestão portuária do Brasil.

- 4.1 Gestão Pública, eficiente e colaborativa na APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina) , visando acelerar processos e reduzir custos;**
- 4.2 Os diversos Órgãos Intervenientes devem trabalhar em conjunto, de forma alinhada, agilizando processos e reduzindo trâmites burocráticos de importação e exportação;**
- 4.3 Investir em equipamentos, softwares e novas tecnologias para aumentar a eficiência da gestão portuária;**
- 4.4 Agilizar processos burocráticos com o aumento do diálogo com as autoridades alfandegárias e melhorar a Regulação da Operação.**

5. NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

- 5.1 Fomentar a Navegação de Cabotagem com terminais e disponibilização de rotas;**

6. DESENVOLVIMENTO DE PORTOS SECOS NO INTERIOR DO ESTADO

7. TUPs – TERMINAIS DE USO PRIVADO

- 7.1 Porto Guará;**
- 7.2 Novo Porto;**
- 7.3 Porto Pontal do Paraná.**





Modal Ferroviário



MODAL FERROVIÁRIO

O sistema ferroviário paranaense é composto por 2.348,6 km de malha ferroviária em bitola métrica. Desse total, 2.100 km são operados pela Rumo, sucessora da América Latina Logística (ALL) e os restantes 248,6 km pela Estrada de Ferro Paraná Oeste

(FERROESTE). A concessão da Rumo foi estabelecida para um prazo de 30 anos, vencendo em 27/02/2027. A FERROESTE tem sua concessão com prazo estipulado de 90 anos, a vencer em 23/05/2079

Abaixo seguem as principais obras que as ferrovias do Paraná precisam para os próximos anos.

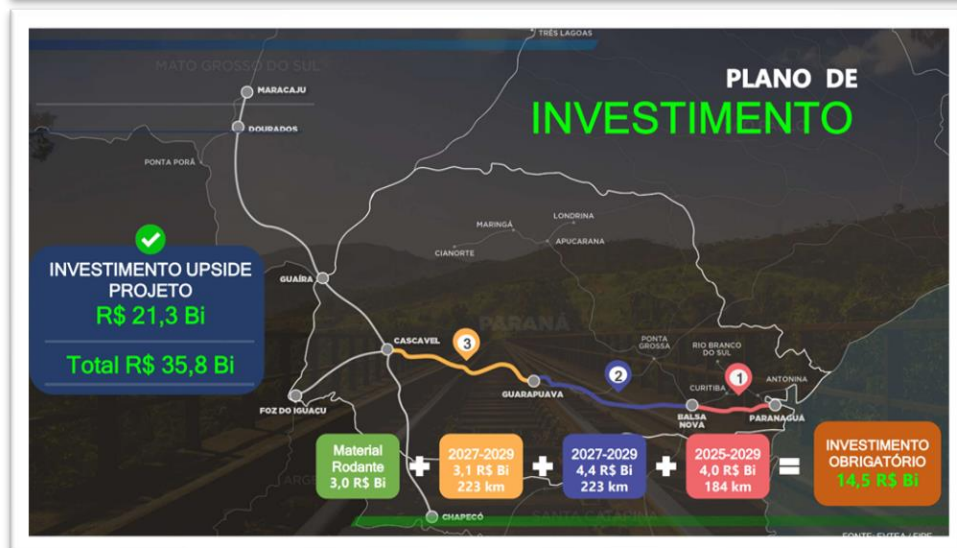
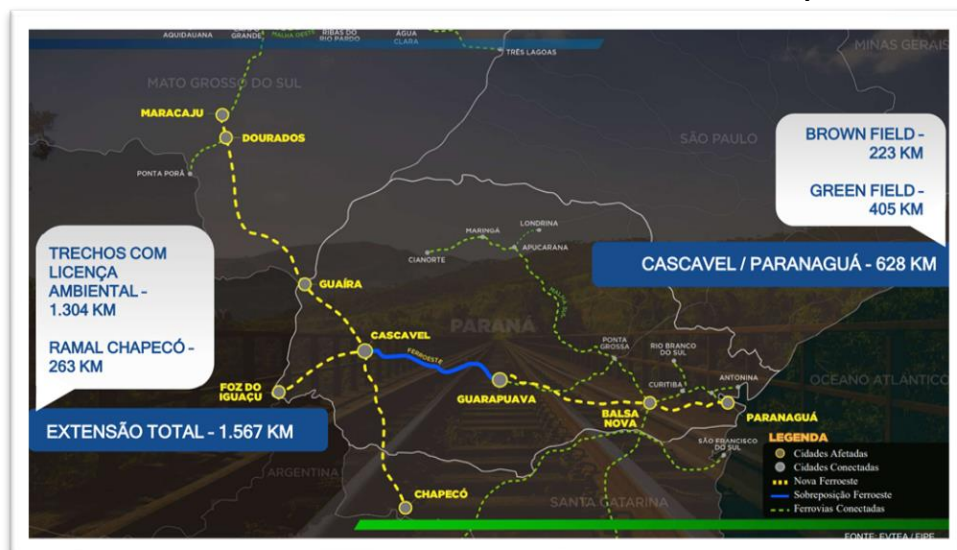
OBRAS

1. NOVA FERROESTE

1.1 Ligação entre Cascavel e Paranaguá;

1.2 Extensão da Nova Ferroeste, sentido interior, Maracaju-MS e Foz do Iguaçu;

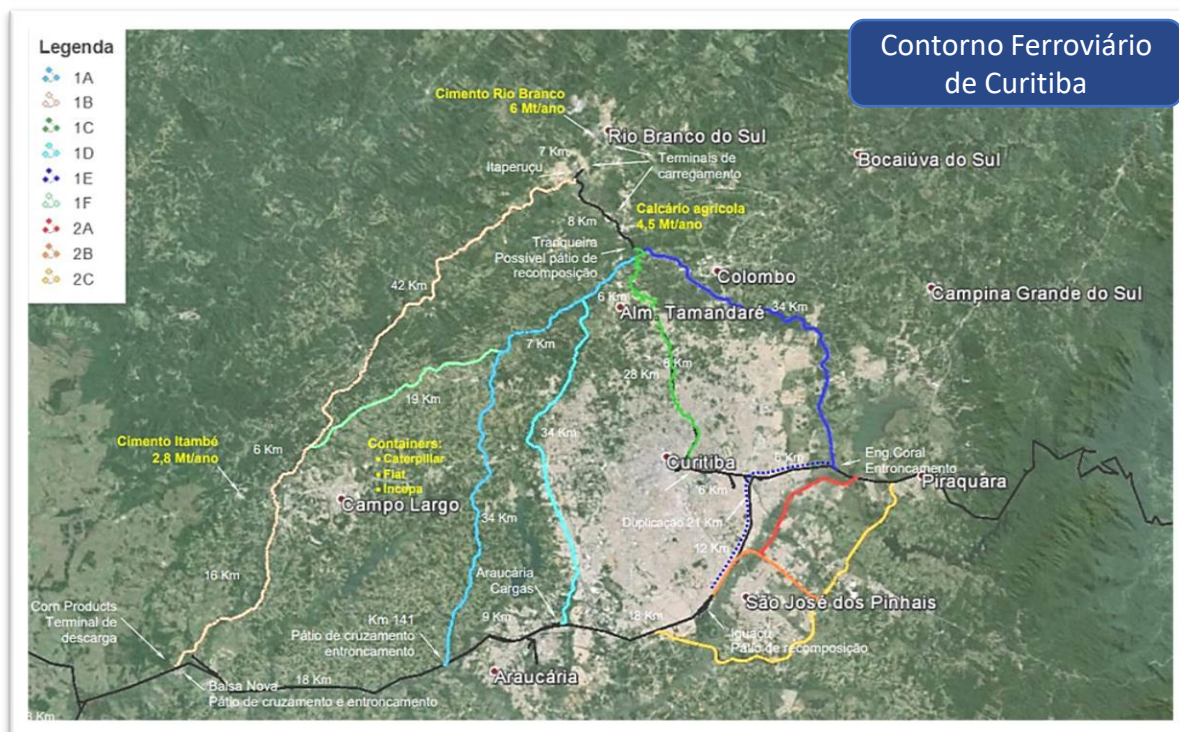
1.3 Extensão da Nova Ferroeste de Cascavel até Chapecó-SC.



ATENÇÃO: os traçados das ferrovias são apenas diretrizes de traçado, podendo sofrer alteração no projeto executivo.



2.2 Obras de melhorias da Malha Sul, entre elas, contornos ferroviários das principais cidades do Paraná e estudo da viabilidade Maringá – Porto Primavera;



MODAL FERROVIÁRIO

OBRAS

3. INCENTIVO A CRIAÇÃO DE SHORTLINES;
4. REGULAÇÃO EFICIENTE DO SETOR FERROVIÁRIO;
5. ESTUDOS DE VIABILIDADE PARA A IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR BIOCEÂNICO (DE PARANAGUÁ À ANTOFAGASTA NO CHILE);
6. FERROVIA DO MILHO: LIGAÇÃO DE RONDONÓPOLIS-MT À CAMPO GRANDE-MS, E, ATRAVÉS DA MALHA OESTE, CONECTANDO COM A NOVA FERROESTE EM MARACAJU-MS.
7. CORREDOR NORTE SUL

7.1 Ligação de Estrela D'Oeste-SP até o Norte/Noroeste do Paraná e Cascavel.





Modal RODOVIÁRIO



O sistema rodoviário paranaense, segundo dados do Sistema Nacional de Viação, disponibilizados pelo DNIT, é composto por 117.706,2 km de estradas, incluindo as federais, estaduais e municipais, considerando as pavimentadas e não pavimentadas. A rede é composta por 19.663,1 km (16,7%) de rodovias pavimentadas, sendo cerca de 1.300 km em pista dupla. As estradas não pavimentadas apresentam um total de 98.043,1 km (83,3%).

São 3.907 km de rodovias federais pavimentadas no Paraná, sendo aproximadamente 900 km em pista dupla.

De acordo com dados do Sistema Rodoviário O Paraná tem 11.935,3 km de rodovias estaduais, distribuídos em 10.311,1 km de rodovias pavimentadas, e 1.624,2 km de estradas não pavimentadas.

O Anel de Integração do Paraná possuía 2.505,2 km de rodovias concessionadas, divididas em 6 lotes, que eram geridas pelo DER/PR e AGEPAR. Um novo modelo de pedágio do Governo Federal, irá substituir o antigo anel de integração, totalizando 3.327 km de rodovias a serem concedidas. O Estado possui também outros 3 trechos sob concessão federal, em 3 lotes, com gestão da ANTT, totalizando 311,2 km no território paranaense.

Dentro da expansão e desenvolvimento da malha rodoviária paranaense, deve-se observar o conceito de que a ampliação de capacidade das rodovias por meio da implantação de terceiras faixas em pistas simples, bem como a duplicação de rodovias e a implantação de faixas adicionais em pistas duplas serão disparadas conforme o volume médio diário de veículos e o nível de serviço da rodovia.

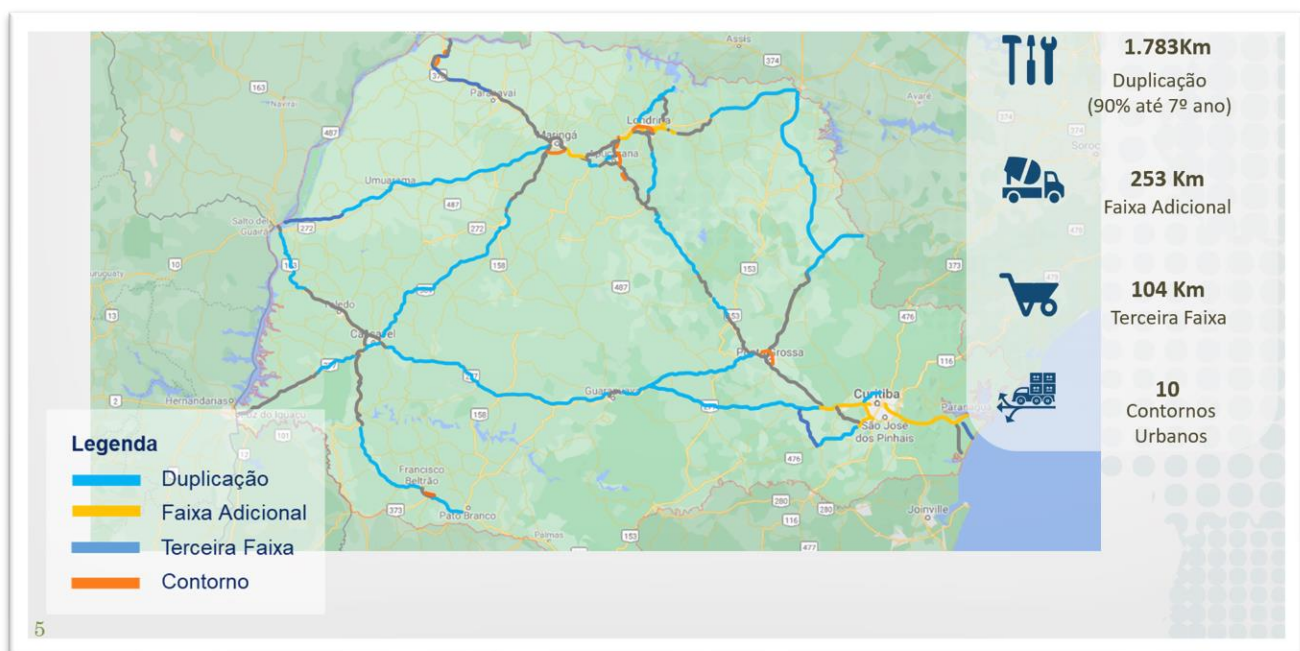
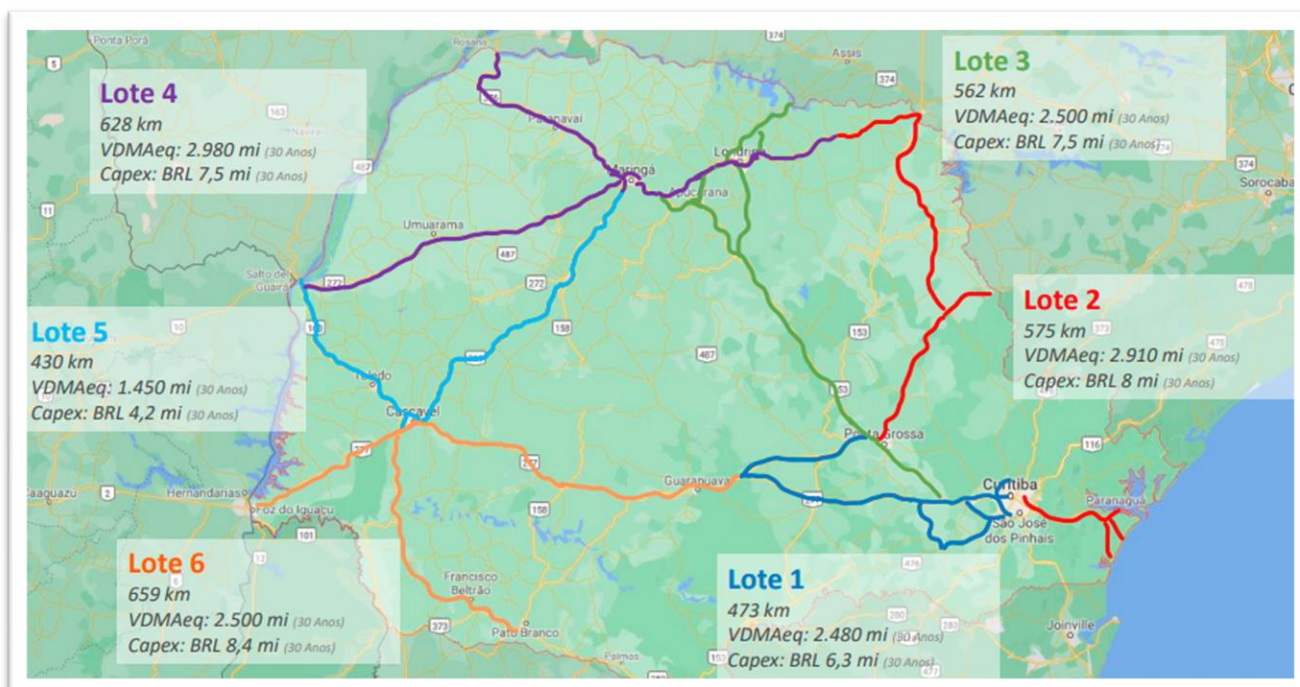
No modal rodoviário, o PELT 2035, prevê obras em:

- 1. NOVO MODELO DE PEDÁGIOS DO PARANÁ;**
- 2. OBRAS NAS ATUAIS CONCESSÕES DE PEDÁGIO DO PARANÁ;**
- 3. CONCLUSÃO DAS OBRAS PREVISTAS EM ACORDOS DE LENIÊNCIA E JUDICIAIS;**
- 4. OBRAS EM RODOVIAS NÃO CONCEDIDAS, FEDERAIS E ESTADUAIS.**



ATENÇÃO: os traçados de contornos são apenas diretrizes de traçado, podendo sofrer alteração no projeto executivo.

1. NOVO MODELO DE PEDÁGIOS DO PARANÁ



1.1 Novo Modelo de Concessões

O Novo Modelo de Pedágios, possui uma extensão de 3.327 km, prevendo:

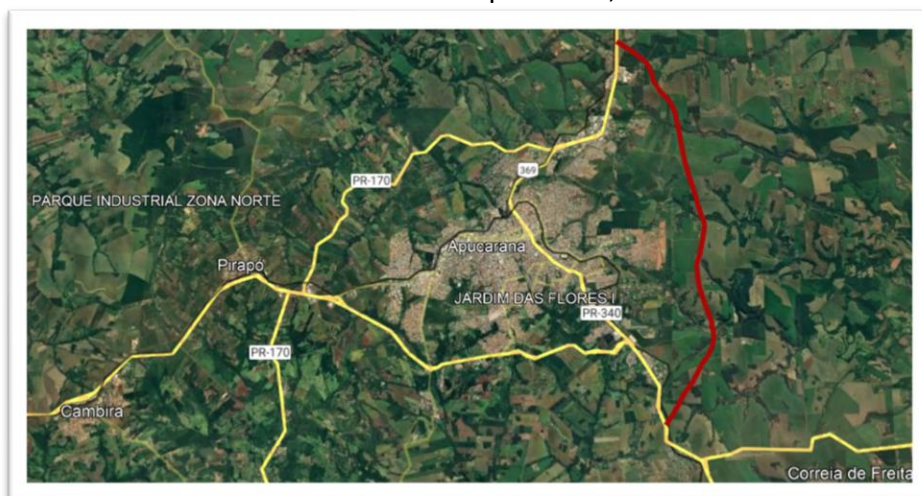
- 1.783 km de novas duplicações (trechos em azul claro);
- 253 km de faixas adicionais (trechos em amarelo);
- 104 km de terceiras faixas (trechos em azul escuro);
- 10 novos contornos (laranja), dezenas de passarelas, trevos e viadutos em desnível.

1.2 Novo Modelo de Concessões - Região Norte;

1.2.1 Contorno de Londrina;



1.2.2 Contorno de Apucarana;



1.2.3 Contorno de California;

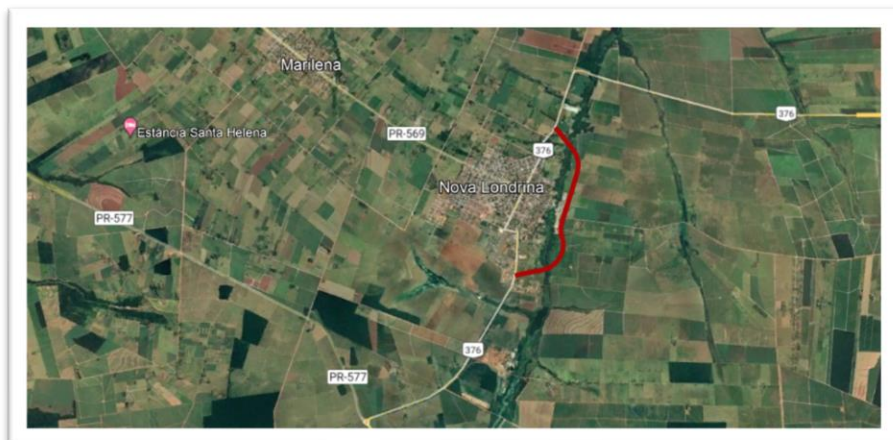


1.3 Novo Modelo de Concessões - Região Noroeste;

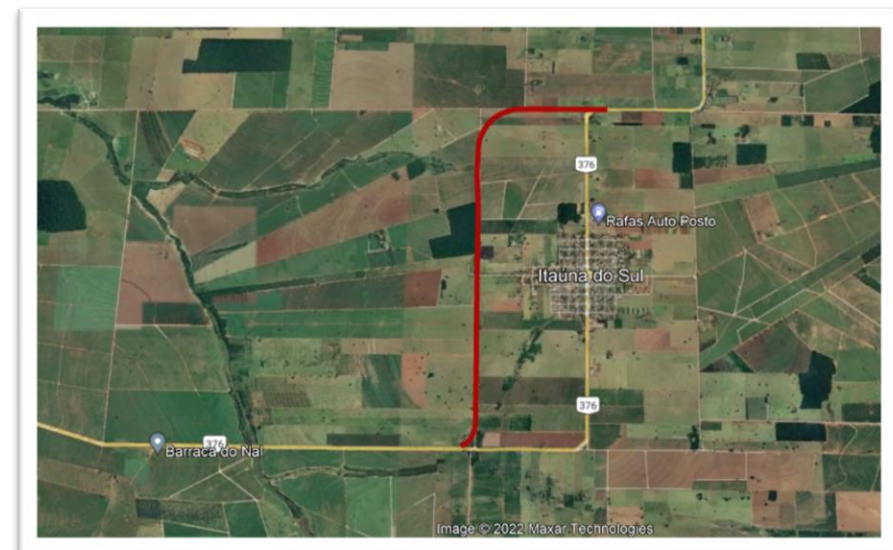
1.3.1 Contorno de Maringá;



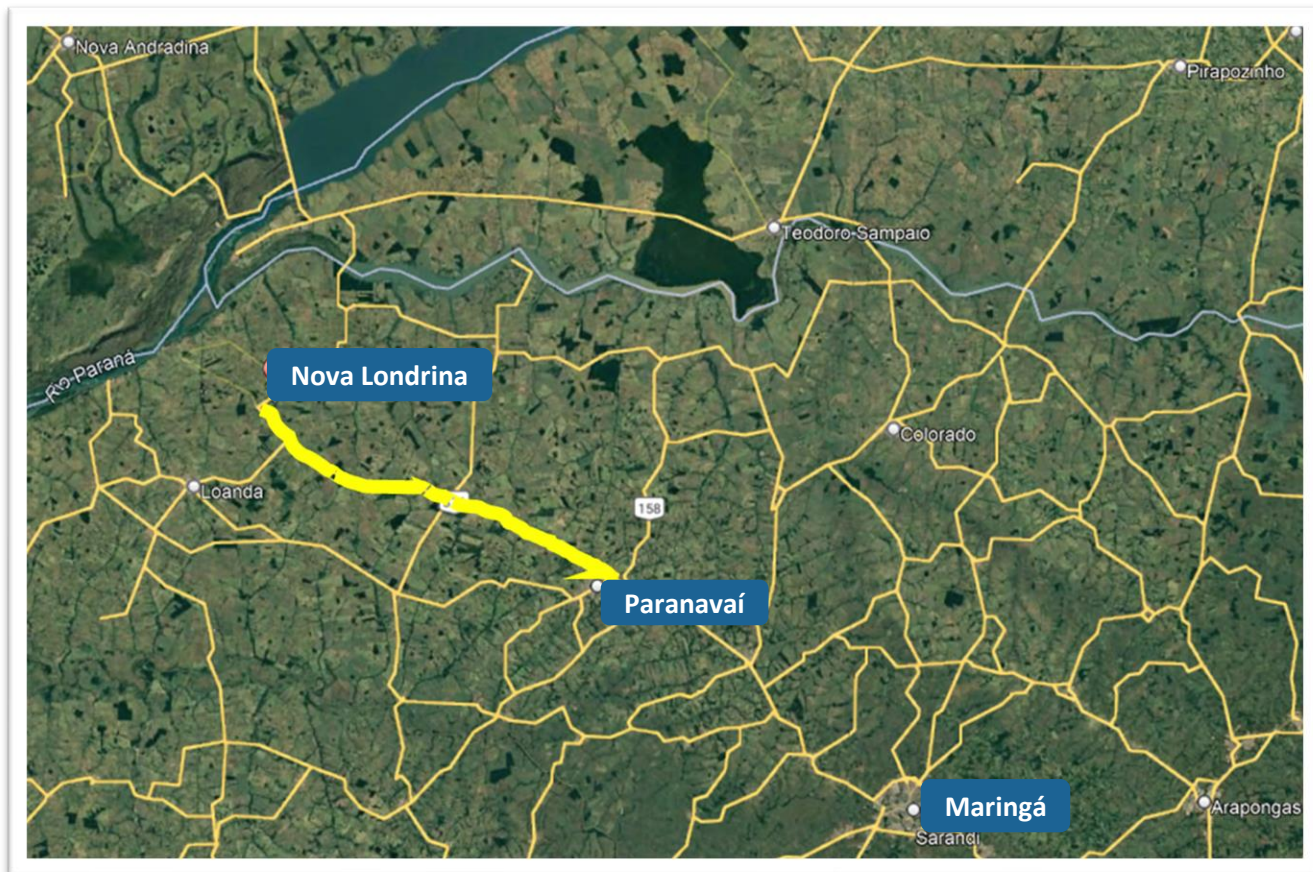
1.3.2 Contorno de Nova Londrina;



1.3.3 Contorno de Itaúna do Sul;

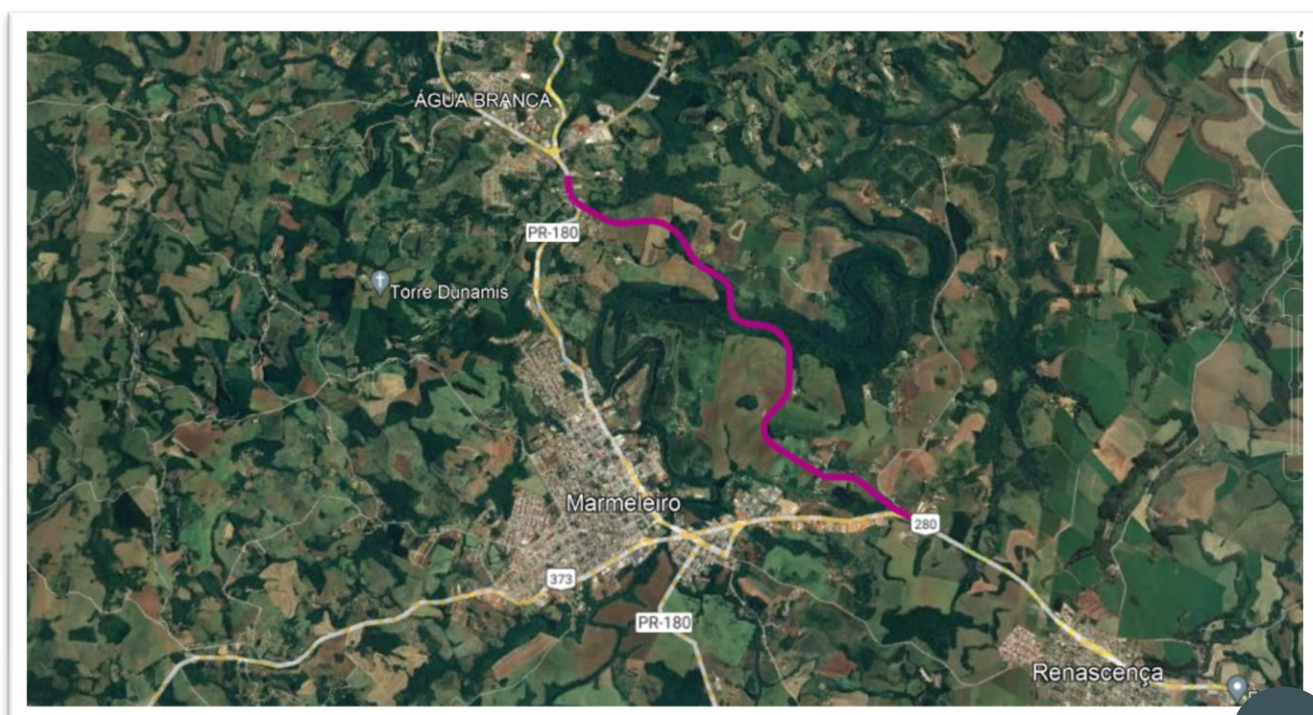


1.3.4 Duplicação de Paranavaí até Nova Londrina (em discussão);

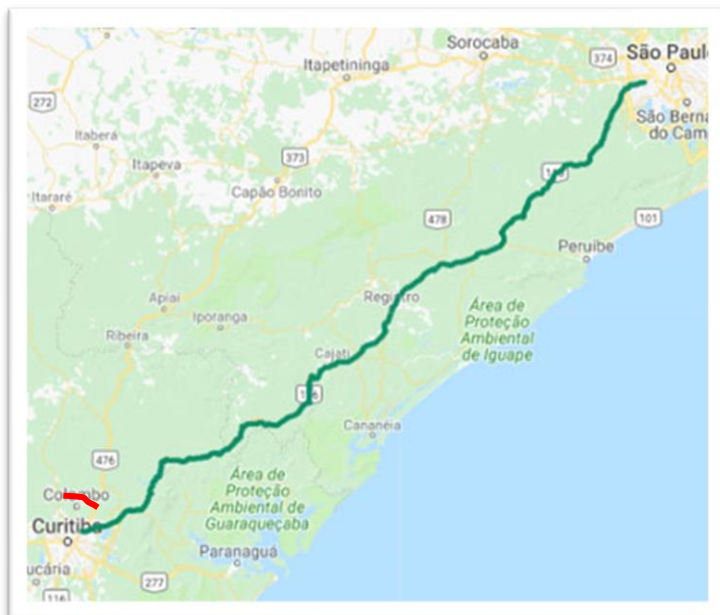


1.4 Novo Modelo de Concessões - Região Sudoeste

1.4.1 Contorno de Marmeleiro;



2. OBRAS NAS ATUAIS CONCESSÕES DE PEDÁGIO DO PARANÁ



2.1 Régis Bittencourt

Desde 2008, a Régis Bittencourt é a responsável pelos 402,6 quilômetros da rodovia Régis Bittencourt (BR-116), que liga as cidades de São Paulo (SP) e Curitiba (PR). O contrato tem vigência de 25 anos, vencendo em 2033.

2.1.1 Planejamento de obras para o futuro novo contrato;

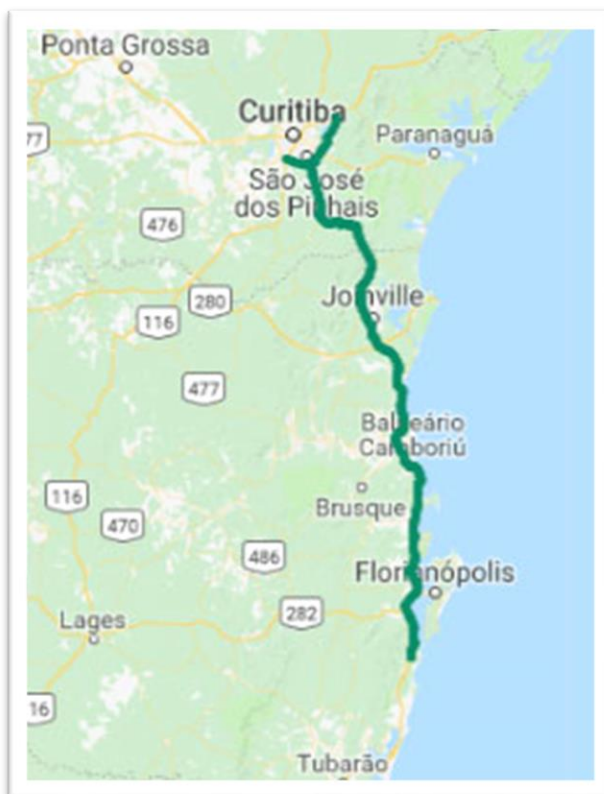
2.1.2 Execução do Contorno Norte de Curitiba.

2.2 Litoral Sul

A Litoral Sul é responsável pela administração do trecho conhecido como Corredor do Mercosul, que compreende o Contorno Leste de Curitiba (BR-116), a BR-376 e a BR-101 e o Contorno de Florianópolis. Sua malha viária tem 356,6 km de extensão. O contrato foi assinado em 14 de fevereiro de 2008 com vigência de 25 anos, vencendo em 2033.

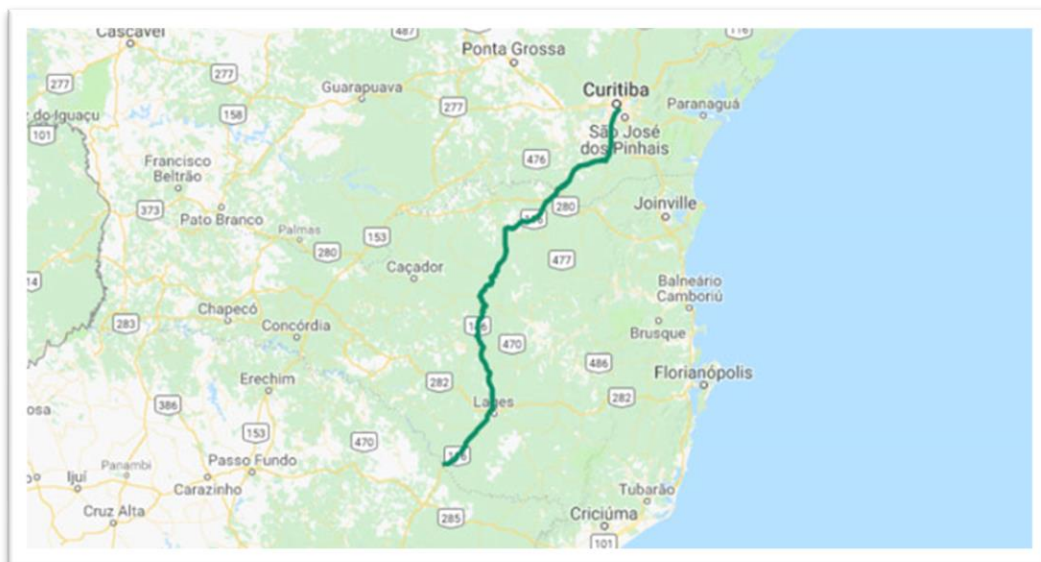
2.2.1 Planejamento de obras para o futuro novo contrato;

2.2.2 Análise da Antecipação de obras na BR 376, a exemplo da Curva da Santa, minimizando acidentes e congestionamentos entre Curitiba e Joinville, e também no Contorno Leste de Curitiba.



2.3 Planalto Sul

A Planalto Sul é responsável pela administração dos 412,7 quilômetros da rodovia BR-116, fazendo a ligação da capital paranaense à divisa dos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O contrato de concessão foi assinado em 14 de fevereiro de 2008 com vigência de 25 anos.



2.3.1 Planejamento de obras para o futuro novo contrato;

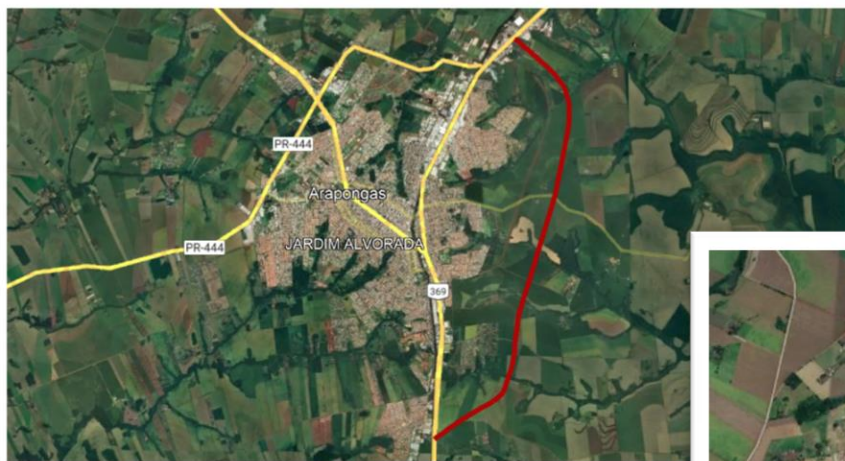
2.3.2 Analisar alternativa para alto fluxo entre Fazenda Rio Grande e Curitiba.

3. ACORDOS DE LENIÊNCIA

3.1 Trevo das Cataratas (Ecorodovias);



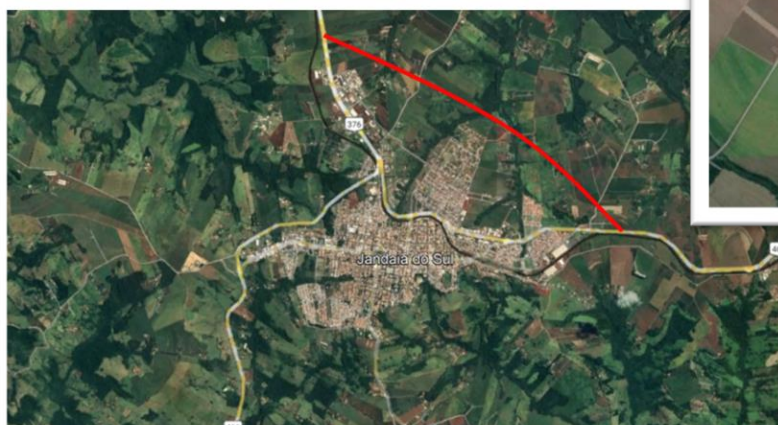
3.2 Contorno de Arapongas (Viapar)



3.3 Contorno de Peabiru (Viapar)

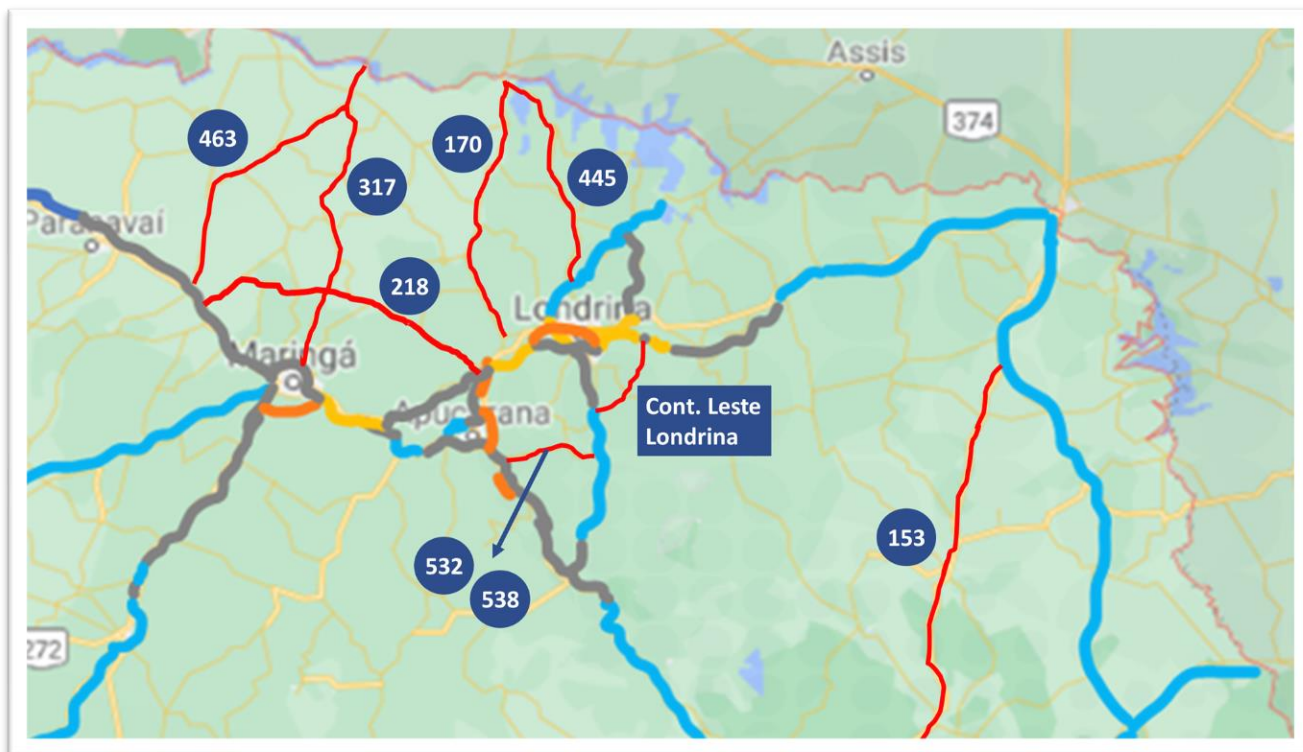


3.4 Contorno de Jandaia do Sul (Viapar)



4. RODOVIAS NÃO CONCEDIDAS

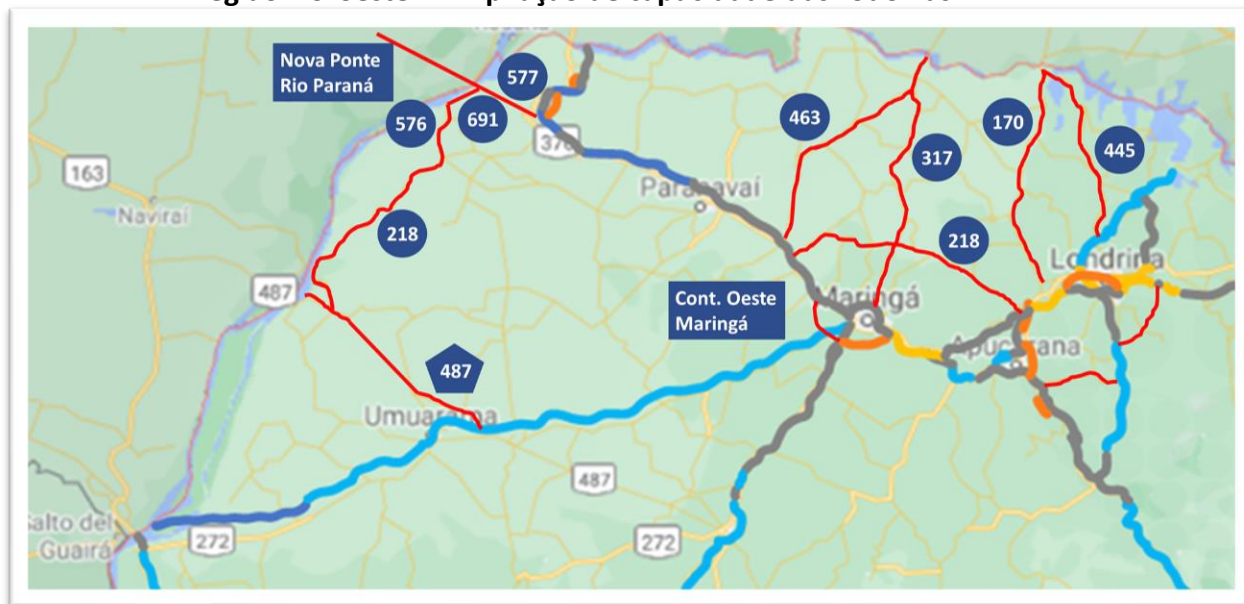
4.1 Região Norte – Ampliação de capacidade das rodovias



- 4.1.1 PR 445/ 090: Londrina – Bela Vista do Paraíso – Alvorada do Sul – Divisa SP;
- 4.1.2 PR 170: Rolândia – Florestópolis – Porecatu – Divisa SP;
- 4.1.3 PR 218: Arapongas – Sabáudia – Astorga – Iguaçu;
- 4.1.4 PR 532/538: Apucarana – Distrito de Irerê (Londrina);
- 4.1.5 Contorno Leste de Londrina (Ligação PR 445 com BR 369);
- 4.1.6 BR 153 – Santo Antônio da Platina – Ibaiti – Ventania – Tibagi – BR 376;
- 4.1.7 Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia.

4. RODOVIAS NÃO CONCEDIDAS

4.2 Região Noroeste – Ampliação de capacidade das rodovias



- 4.2.1 PR 317: Maringá – Iguaçu – Santo Inácio – Divisa SP;
- 4.2.2 PR 463: Nova Esperança – Paranacity – Colorado – Santo Inácio – Divisa SP;
- 4.2.3 PR 218: Presidente Castelo Branco – Atalaia – Iguaçu;
- 4.2.4 PR 218/576/691: Estudo de viabilidade para rodovia Interportos Rio Paraná;
- 4.2.5 BR 487: Porto Camargo – Umuarama/Cruzeiro do Oeste (Estrada Boiadeira);
- 4.2.6 Nova Ponte sobre o Rio Paraná (Porto São José) e duplicação da PR 577;
- 4.2.7 Contorno Oeste de Maringá (BR 317 – BR 376);
- 4.2.8 Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia;
- 4.2.9 Programa de obras em rodovias municipais / estaduais com foco no setor de álcool e açúcar.

4. RODOVIAS NÃO CONCEDIDAS

4.3 Região Oeste – Ampliação de capacidade das rodovias



- 4.3.1 PR 585: Cruz Alta – Vera Cruz do Oeste – Toledo;
- 4.3.2 PR 182: Duplicação no trecho em Toledo em frente a BRF;
- 4.3.3 Contorno Oeste de Toledo: PR 585 – Biopark – Bragantina;
- 4.3.4 PR 495: Medianeira – Sta. Helena – Pato Bragado – Marechal Cand. Rondon;
- 4.3.5 Contorno Norte de Cascavel;
- 4.3.6 Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia.

4. RODOVIAS NÃO CONCEDIDAS

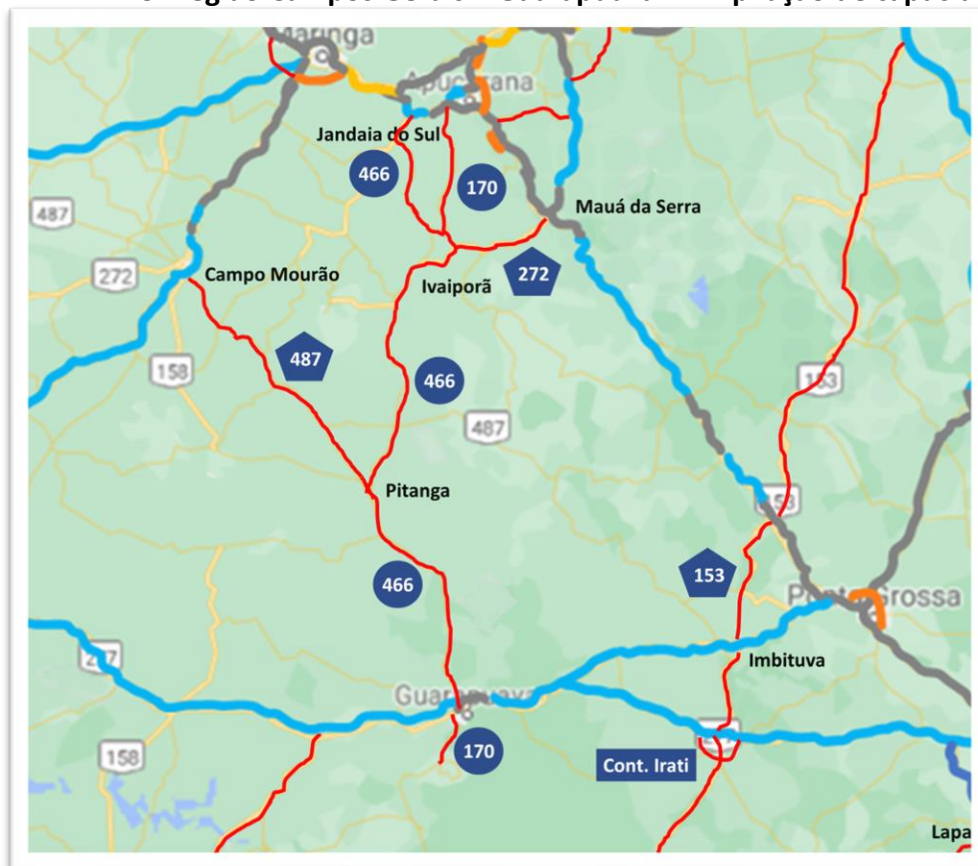
4.4 Região Sudoeste – Ampliação de capacidade das rodovias



- 4.4.1 BR 163: Marmelândia – Capanema – Sto Antônio do Sudoeste – Barracão;
- 4.4.2 BR 158/373: Pato Branco – Coronel Vivida – Candói – BR 277;
- 4.4.3 BR 153: Paula Freitas – Paulo Frontin – Rio Azul – Rebouças – Irati;
- 4.4.4 Estudos do Lote 7 na concessão rodoviária (Pato Branco – Palmas – Lapa);
- 4.4.5 PR 281: Capanema – Realeza – Dois Vizinhos – Chopinzinho – BR 373;
- 4.4.6 Acesso pavimentado à Coronel Domingos Soares;
- 4.4.7 Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia.

4. RODOVIAS NÃO CONCEDIDAS

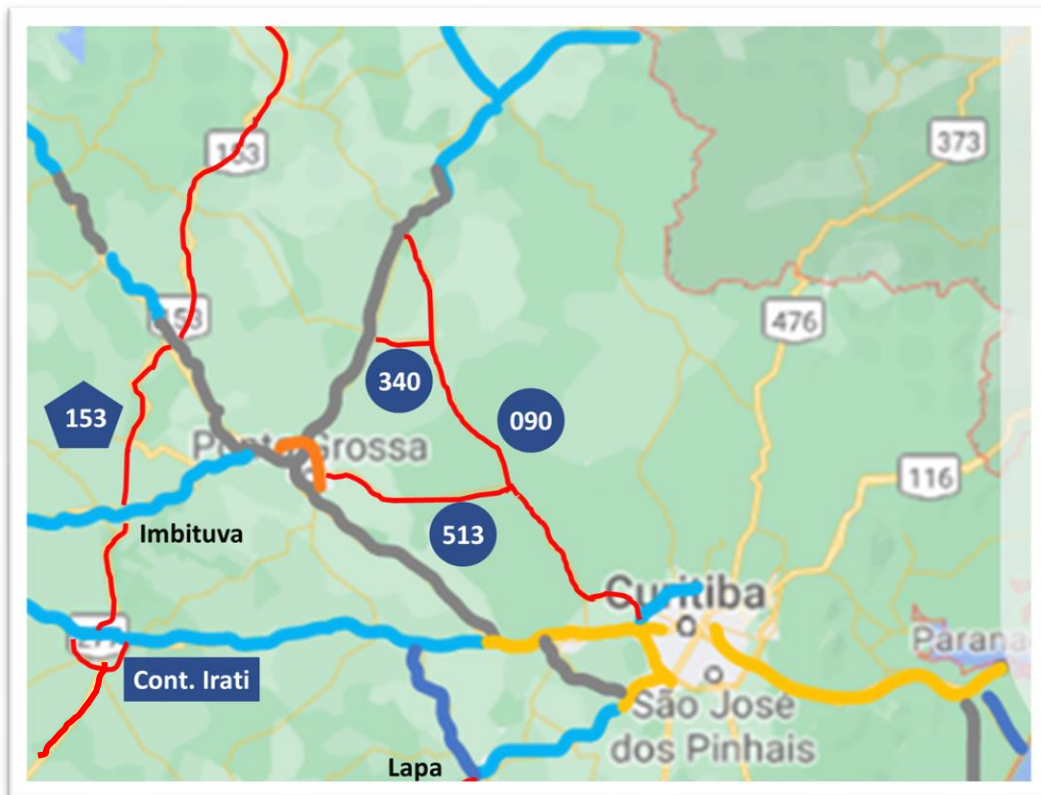
4.5 Região Campos Gerais – Guarapuava – Ampliação de capacidade das rodovias



- 4.5.1 PR 170 Guarapuava: Duplicação da BR 277 até Ponte do Rio Jordão;
- 4.5.2 PR 460/466: Guarapuava – Pitanga – Ivaiporã – Jandaia do Sul;
- 4.5.3 PR 170: Trevo da BR 272 – Apucarana;
- 4.5.4 BR 272: Trevo da PR 466 – Mauá da Serra;
- 4.5.5 BR 487: Pitanga – Iretama – Campo Mourão;
- 4.5.6 Acesso pavimentado à Mato Rico;
- 4.5.7 Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia.

4. RODOVIAS NÃO CONCEDIDAS

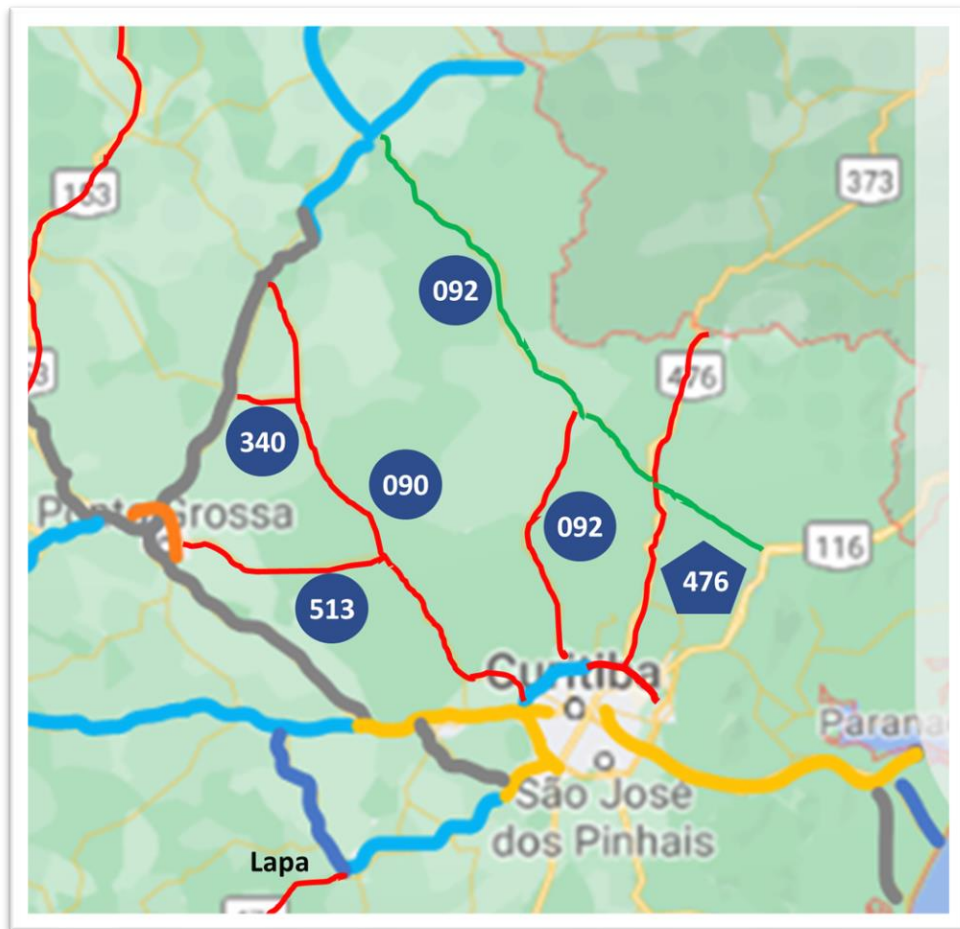
4.6 Região Campos Gerais – Ponta Grossa – Ampliação de capacidade das rodovias



- 4.6.1 PR 090: Curitiba – Campo Magro – Castro – Piraí do Sul (Rodovia do Cerne);
- 4.6.2 PR 340: Castro – Trevo da PR 090;
- 4.6.3 PR 513: Ponta Grossa – Trevo PR 090;
- 4.6.4 BR 153: Trevo Alto do Amparo – Imbituva – Irati;
- 4.6.5 Contorno de Irati;
- 4.6.6 Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia.

4. RODOVIAS NÃO CONCEDIDAS

4.7 Curitiba e Região Metropolitana – Ampliação de capacidade das rodovias



- 4.7.1 PR 092: Duplicação entre Curitiba – Alm. Tamandaré – Rio Branco do Sul;
- 4.7.2 BR 476: Curitiba – Bocaiúva do Sul – Adrianópolis;
- 4.7.3 PR 092: Jaguariaíva – Doutor Ulysses – Cerro Azul – Tunas do Paraná;
- 4.7.4 PR 092: Estudo de ligação entre Tunas do Paraná e BR 116;
- 4.7.5 Acesso pavimentado à Doutor Ulysses;
- 4.7.6 Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia.

4.8 Região do Litoral – Ampliação de capacidade das rodovias



4.8.7 Plano de conservação e pavimentação de rodovias municipais de relevância para a economia.



Modal AEROVIÁRIO



MODAL AEROVIÁRIO

O Estado do Paraná é, entre todos os Estados Brasileiros, o que oferece o maior número de cidades com aeroportos com voos regulares comerciais. O programa Voe Paraná trouxe esta opção de modal de transportes para cidades antes não atendidas, incentivando assim a atração de investimentos e a facilitação do transportes de passageiros seja a lazer ou a trabalho.

Também 4 aeroportos no Paraná, antes administrados pela Infraero, foram concedidos à iniciativa privada e receberão uma série de investimentos.

OBRAS

1. PROGRAMA VOE PARANÁ – AMPLIAÇÃO DA OFERTA DE VOOS



2. AEROPORTOS CONCEDIDOS PELA INFRAERO

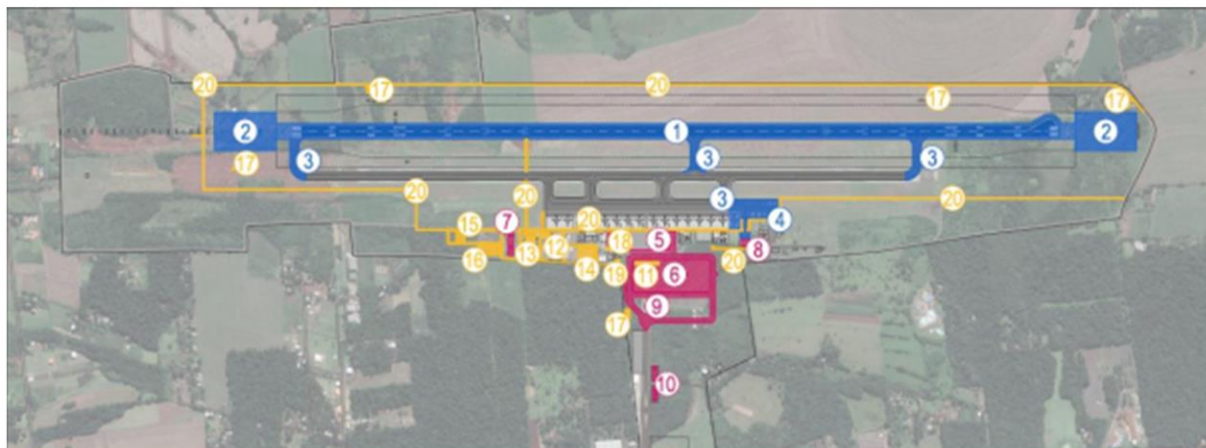
2.1 Aeroporto de Curitiba;

- Implantação de nova PPD (Pista de Pouso e Decolagem) e Taxiways;
- Ampliação do pátio de aeronaves do TPS (Terminal de Passageiros);
- PPD principal com 3.000 m x 45 m;
- Aumento significativo da capacidade do sistema de pistas (PPD's paralelas com operação independente).



2.2 Aeroporto de Foz do Iguaçu;

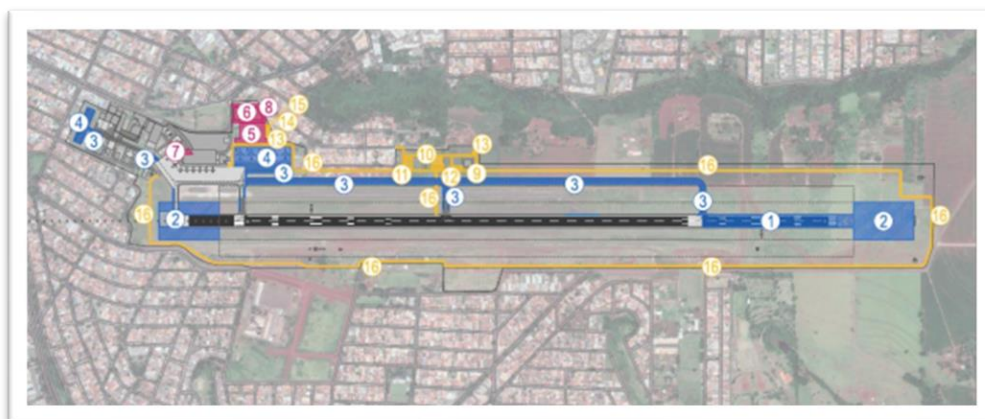
- Nova PPD de 3.000 m para operações 4E IFR CAT I;
- Ampliação do TPS em aproximadamente 12.000 m²;
- Reforma e ampliação do pátio em 23.000 m²;
- Desapropriação de área de terceiros de 550.000 m².



2. AEROPORTOS CONCEDIDOS PELA INFRAERO

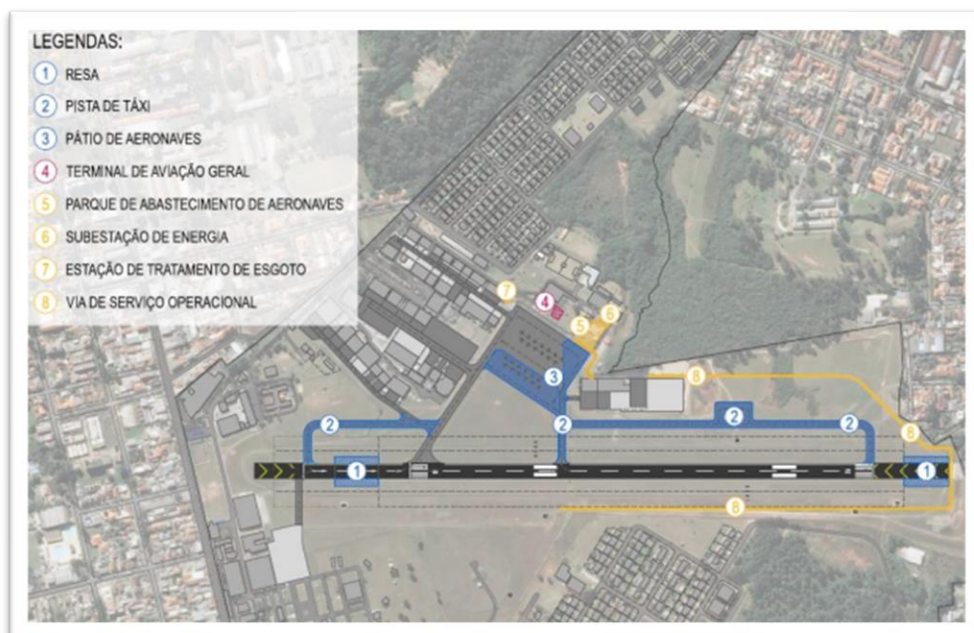
2.3 Aeroporto de Londrina;

- Ampliação da PPD em 540 m;
- Implantação de novo TPS com 10.200 m²;
- Ampliação do pátio de aeronaves em 30.000 m²;
- Desapropriação de área de terceiros de 14.000 m².



2.4 Aeroporto de Curitiba (Bacacheri – Aviação Executiva);

- Plano Diretor adaptado;
- PPD com 1.140 m x 30 m;
- Ampliação do TAG (Terminal de Aviação Geral) em 400 m²;
- Reforma e ampliação do Pátio em 15.000 m².



3. OUTROS AEROPORTOS – Melhorias operacionais.

3.1 Aeroporto de Maringá: Aproveitamento de potencial para cargas



3.2 Aeroporto de Cascavel;



3. OUTROS AEROPORTOS

3.3 Aeroporto de Ponta Grossa;



3.4 Aeroporto de Guarapuava;



3. OUTROS AEROPORTOS

3.5 Aeroporto de Francisco Beltrão;



3.6 Aeroporto de Pato Branco;



3.7 Estudos para implantação de aeroporto no sudoeste com capacidade de receber aeronaves de maior porte. Definição entre ampliação do aeroporto de Pato Branco ou construção de um novo aeroporto regional em Renascença.



Modal DUTOVIÁRIO



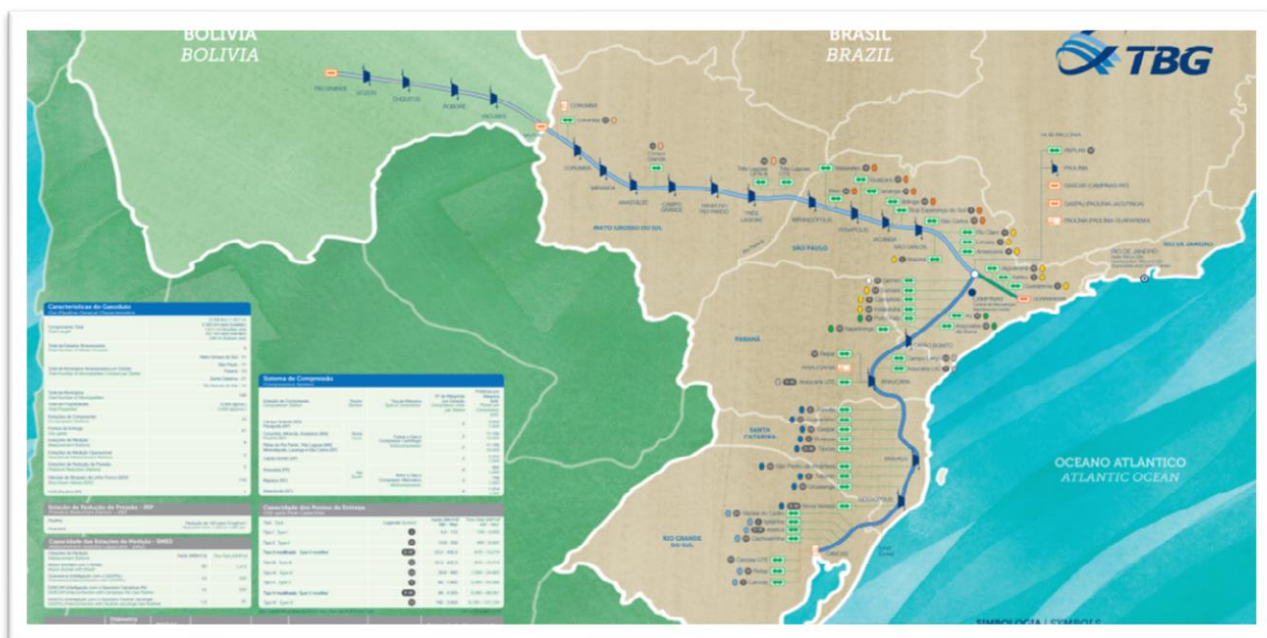


MODAL DUTOVIÁRIO



OBRAS

1. ATUALIZAÇÃO DE ESTUDOS DO ALCOOLDUTO / POLIDUTO SARANDI – ARAUCÁRIA – PARANAGUÁ
2. AMPLIAÇÃO DA REDE DE GÁS NATURAL
 - 2.1 Região de Maringá, Londrina, Apucarana, Arapongas e Cornélio Procopio;
 - 2.2 Região das Papeleiras Arapoti, Jaguariaíva, Telêmaco Borba e Ortigueira;
 - 2.3 Expansão da rede em Curitiba e região metropolitana;
 - 2.4 Expansão da rede em Ponta Grossa e região incluindo novo contorno de PG.
3. IMPLANTAÇÃO DE TERMINAL DE GNL NA BAIJA DE PARANAGUÁ E ANTONINA
4. ESTUDO DE GASODUTO DE TRANSPORTE DE PARANAGUÁ À ARAUCÁRIA (VIA FAIXA DE DOMÍNIO DE OLEODUTO ATUAL OU VIA TÚNEL USINA PARIGOT DE SOUZA)



Plano de Expansão do Gás - Cenário Indicativo

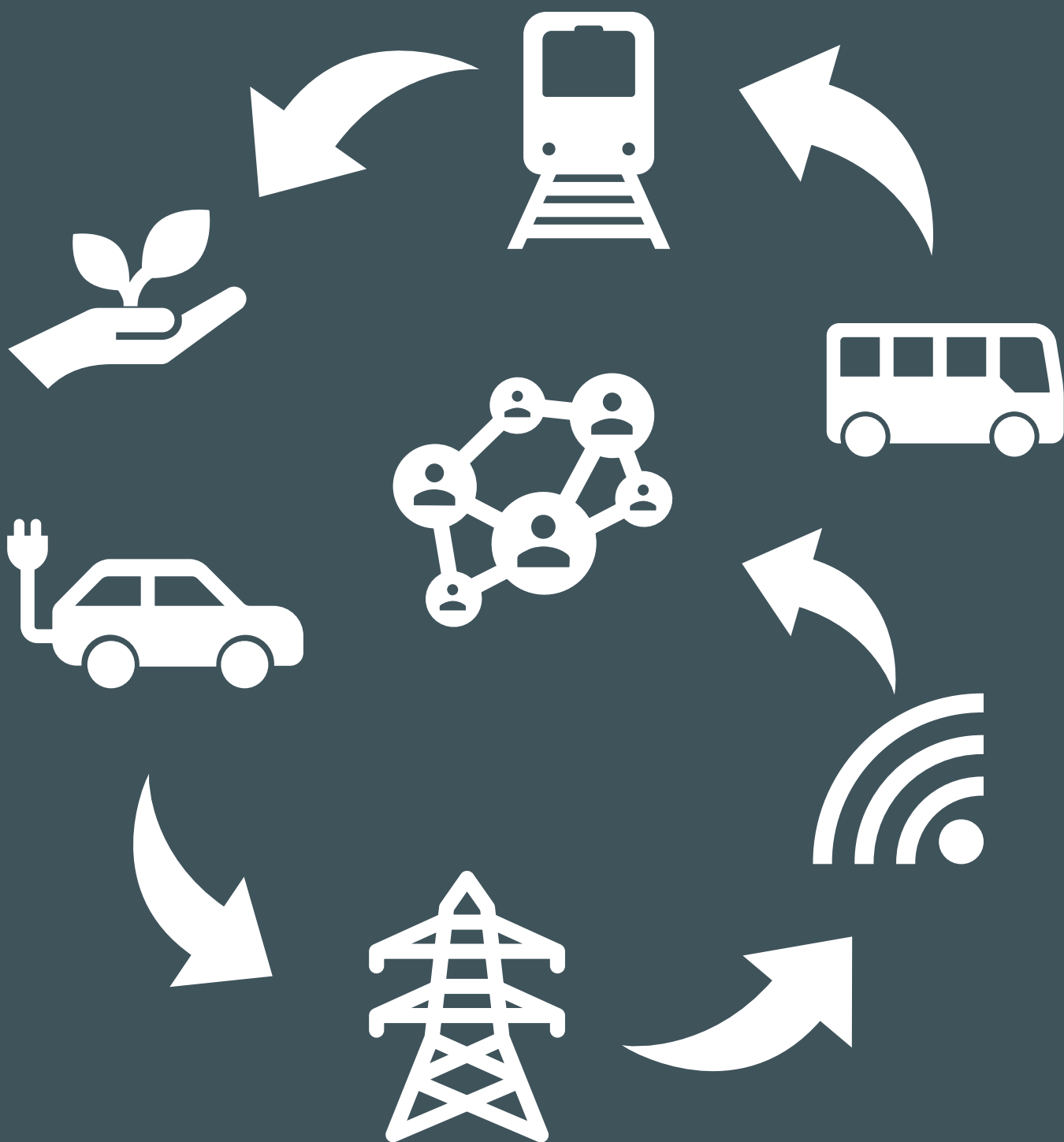


- 1 - Investimentos indicativos na ordem de **R\$ 2,3 bilhões** acrescidos aos **R\$ 500 milhões** de pagamento de outorga.
- 2 - Crescimento de **136%** da rede canalizada de distribuição, com a implantação de **1.183 km** de novos gasodutos.
- 3 - Crescimento de **108%** do número de usuários, com a ligação de **60.787** novos clientes.
- 4 - Crescimento de **157%** de municípios atendidos, com a conexão de **22** novas localidades.
- 5 - Atendimento a um total de **36 municípios** representando quase **70%** do PIB do Estado.
- 6 - Mais de **50 bilhões de m³** distribuídos até 2054 **quintuplicando** o atual volume total de distribuição.
- 7 - Redução Média de **5%** na margem média unitária, com previsão de redução de até **37%** na margem média industrial, já a partir de 2024, considerada uma reestruturação tarifária.

Ressalva: Metas a serem avaliadas e viabilizadas conforme o cenário macroeconômico e de mercado, a ser avaliado e aprovado na AGEPAR a cada ciclo tarifário de 5 anos.



OUTROS MODAIS





OUTROS MODAIS



OBRAS

1. HIDROVIA PARANÁ-TIETÊ

Estudos realizados pela Administração da Hidrovia do Paraná – AHRANA, trouxeram como propostas investimentos para o aumento da capacidade de transporte na hidrovia, incluindo implantação de terminais intermodais, conectando a hidrovia com a malha ferroviária estadual em Guaíra, acessando a base portuária paranaense, com a redução dos custos logísticos.

1.1 Ampliação da Hidrovia Paraná-Tietê, com terminal intermodal em Guaíra;

1.2 Analisar potencial de cargas, para importação de trigo, via Rio Paraná, a partir da jusante da Barragem de Itaipu.





OUTROS MODAIS



OBRAS

2. INFOVIAS – TELECOMUNICAÇÕES

2.1 Conectividade Rural;

Conectividade rural pode ser comparada à universalização do acesso à energia elétrica, a qual atende a 99,8% da população brasileira, a melhoria do acesso à internet, por meio das redes 3G, 4G e, a recém-chegada, 5G, será um atalho fundamental para a difusão de tecnologias inovadoras a todos os cantos do País.

2.2 Tecnologia 5G

A tecnologia 5G promete massificar e diversificar a Internet das Coisas (IoT) em setores como segurança pública, telemedicina, educação à distância, cidades inteligentes, automação industrial e agrícola – entre tantos outros. Ao longo da implantação do 5G, deverão ser desenvolvidas aplicações inovadoras que aproveitem o potencial tecnológico das novas redes para introduzir serviços que ampliem a eficiência dos mais diversos setores da economia e beneficiem a sociedade.

2.3 Conectividade nas principais rodovias

Com o leilão do 5G e o novo modelo de pedágios, haverá conexão de internet em todas as principais rodovias do Paraná. No novo modelo de pedágios, será obrigatório em todos os 3.327 km de extensão conexão com wi-fi livre para comunicação com a concessionária.



OUTROS MODAIS

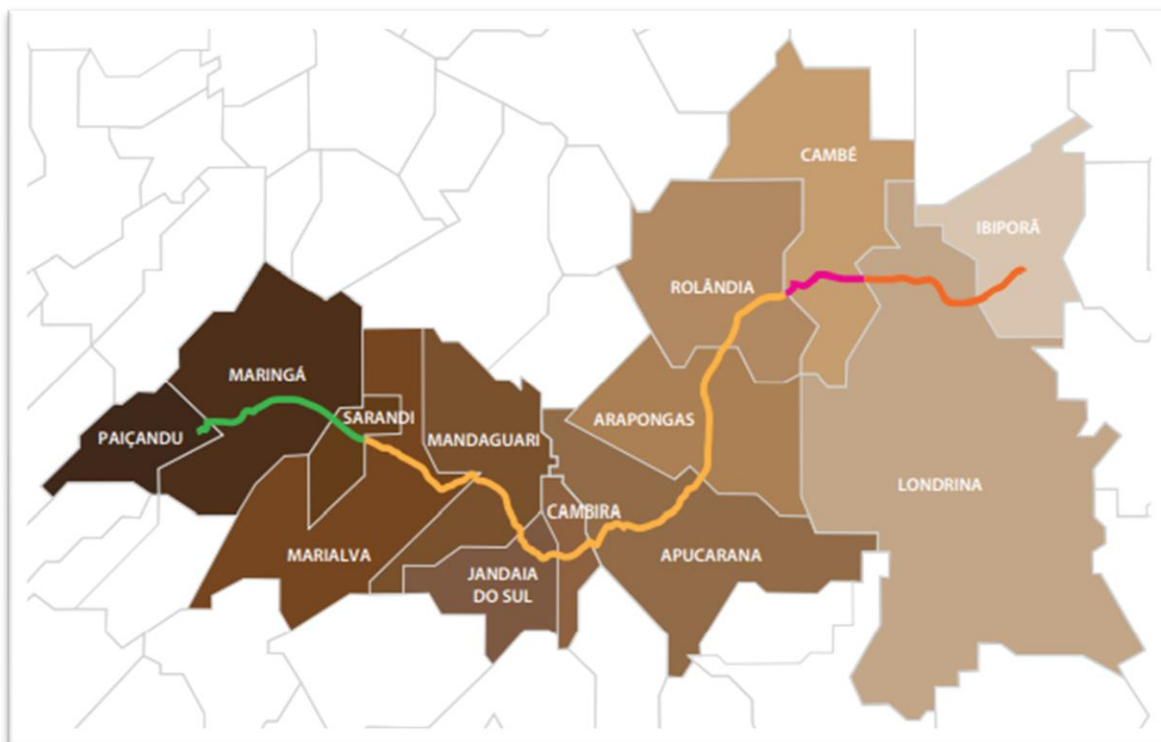


OBRAS

3. MOBILIDADE URBANA;

3.1 Apoiar municípios, consórcios de municípios e regiões metropolitanas a elaborarem seus planos de mobilidade em conjunto;

3.2 Análise Técnica do Trem Pé-Vermelho, passando por Paiçandu, Maringá, Londrina e Ibiporã, incluindo acessos aos aeroportos.





OUTROS TEMAS



OBRAS

1. LICENCIAMENTO AMBIENTAL

- 1.1 Criar força tarefa para obras de infraestrutura;
- 1.2 Maior agilidade e segurança jurídica nos processos de licenciamento ambiental;
- 1.3 Gestão ambiental em consonância com as melhores práticas contemporâneas.

2. MANUTENÇÃO DE RECURSOS PARA O BANCO DE PROJETOS DO PARANÁ

3. GOVERNANÇA E PARTICIPAÇÃO SOCIAL

- 3.1 Criar comitês regionais para cada concessão rodoviária;
- 3.2 Criar comitê para modal ferroviário;
- 3.3 Fortalecer CAP (Conselho de Autoridade Portuária) como comitê de discussão do modal portuário;
- 3.4 Criar governança de acompanhamento da execução de todas as obras.

4. CONTRATAÇÃO DE UM PLANO ESTADUAL DE LOGÍSTICA INTEGRADA

- 4.1 Contratação de um Plano Estadual de Logística Integrada avaliando a intermodalidade e alinhado com o PNL Plano Nacional de Logística do Ministério de Infraestrutura.

Esta atualização do PELT faz homenagem às pessoas que dedicaram suas vidas à engenharia e à melhoria da infraestrutura do Paraná, as quais participaram do Banco de Ideias do IEP – Instituto de Engenharia do Paraná:

- Emílio Hoffmann Gomes - ex-governador do Paraná;
- Ronalt Milton Rose;
- Antônio Montes Luz;
- Meron Kovalchuk;
- Arnaldo Macedo Caron;



PLANO ESTADUAL
DE LOGÍSTICA
EM TRANSPORTE
DO PARANÁ

PELT
2035