

# NOTA **técnica** AIPARDES

---

Nº 3

## **A Economia Paranaense e os Projetos de Investimentos em Infraestrutura de Transportes**

Julio Takeshi Suzuki Júnior  
Fernando Raphael Ferro de Lima

Curitiba  
2010

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ

Orlando Pessutti - *Governador*

SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL

Allan Jones dos Santos - *Secretário*

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - IPARDES

Maria Lúcia de Paula Urban - *Diretora-Presidente*

Nei Celso Fatuch - *Diretor Administrativo-Financeiro*

Gracia Maria Viecelli Besen - *Diretora do Centro de Pesquisa*

Deborah Ribeiro de Carvalho - *Diretora do Centro Estadual de Estatística*

Thaís Kornin - *Diretora do Centro de Treinamento para o Desenvolvimento*

EDITORAÇÃO

Maria Laura Zocolotti - *Coordenação*

Ana Batista Martins, Ana Rita Barzick Nogueira, Léia Rachel Castellar - *Editoração Eletrônica*

Estelita Sandra de Matias - *Revisão*

## NOTA *técnica* AIPARDES

---

As notas técnicas do IparDES constituem breves abordagens sobre temas relevantes para a agenda de pesquisa e planejamento do Estado.

# A ECONOMIA PARANAENSE E OS PROJETOS DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

*Julio Takeshi Suzuki Júnior\**

*Fernando Raphael Ferro de Lima\*\**

## INTRODUÇÃO

Os ganhos propiciados pelos investimentos em infraestrutura são indiscutíveis. Em uma perspectiva imediata, as inversões na ampliação/modernização das redes de transporte, energia, saneamento e comunicação redundam na elevação da demanda agregada, instaurando condições mais propícias para o crescimento econômico.

Posteriormente, a expansão e a melhoria da infraestrutura asseguram externalidades positivas ao setor produtivo, conferindo maior competitividade às firmas nacionais, indispensável diante do avanço da integração dos mercados e, conseqüentemente, do acirramento concorrencial. Em caso de insuficiência de investimentos nessa área, além de ser colocado em segundo plano um importante instrumento de promoção da atividade econômica, são ampliados os riscos de interrupção prematura dos processos de crescimento que venham a ser desencadeados, dada a discrepância entre a capacidade das estruturas existentes e as elevadas demandas que são geradas em períodos virtuosos.

Nesse contexto de argumentação, o presente trabalho procura descrever o desempenho recente da economia do Paraná, de modo a justificar a necessidade da efetivação de várias obras de infraestrutura, particularmente no segmento de transportes, apontadas como prioritárias em diversos estudos já realizados. Portanto, este texto apresenta, em uma primeira seção, a avaliação dos principais indicadores econômicos do Estado, passando, em uma divisão seguinte, à exposição dos principais projetos para o aumento da eficiência do sistema de transportes paranaense.

---

\* Administrador, pesquisador do IPARDES.

\*\* Geógrafo, pesquisador do IPARDES.

## 1 A PERFORMANCE RECENTE DA ECONOMIA DO PARANÁ

De 1995 a 2007, o Produto Interno Bruto (PIB) paranaense registrou crescimento real médio de 3,3% ao ano, segundo dados do IBGE, acima da taxa de 2,8% anotada pela economia brasileira (tabela 1). Esse desempenho, em comparação às outras unidades da Federação, pode ser considerado razoável, suplantando tanto as performances dos demais estados da Região Sul quanto os resultados das grandes economias do Sudeste (São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro).

TABELA 1 - TAXA MÉDIA ANUAL DE CRESCIMENTO REAL DO PRODUTO INTERNO BRUTO, SEGUNDO UNIDADES DA FEDERAÇÃO - BRASIL - 1995-2007

UF	TAXA MÉDIA ANUAL 1995-2007 (%)	UF	TAXA MÉDIA ANUAL 1995-2007 (%)
Acre	4,4	Paraíba	3,1
Alagoas	2,3	Paraná	3,3
Amapá	5,3	Pernambuco	2,6
Amazonas	5,8	Piauí	3,1
Bahia	3,3	Rio de Janeiro	1,9
Ceará	2,7	Rio Grande do Norte	3,2
Distrito Federal	3,8	Rio Grande do Sul	2,3
Espírito Santo	4,5	Rondônia	4,3
Goiás	3,8	Roraima	4,3
Maranhão	4,0	Santa Catarina	3,1
Mato Grosso	6,4	São Paulo	2,3
Mato Grosso do Sul	3,6	Sergipe	3,6
Minas Gerais	3,0	Tocantins	4,4
Pará	3,8	BRASIL	2,8

FONTE: IBGE - Contas Regionais

Sem dúvida, a citada expansão da renda estadual impôs pressões adicionais à infraestrutura local de transportes, uma vez que a elevação dos níveis de produção e consumo de bens e serviços leva irremediavelmente à intensificação das movimentações físicas, sobrecarregando, em caso de insuficiência de investimentos no capital fixo em questão, os sistemas viários utilizados no deslocamento de cargas e passageiros.

No que tange ao setor agrícola, verifica-se que a produção paranaense de grãos avançou 150,5% no período 1990-2010 (tabela 2), com salto de 12,7 milhões para 31,8 milhões de toneladas, cabendo ressaltar os acréscimos absolutos registrados pela soja e milho, cujos volumes colhidos passaram de 4,6 milhões para 14,1 milhões de toneladas, no caso da oleaginosa, e de 5,2 milhões para 13,3 milhões de toneladas, relativamente ao cereal. Em trajetória similar, a pecuária do Estado evoluiu de forma expressiva, sobressaindo o segmento de carne de aves, com 2,5 milhões de toneladas produzidas em 2009, quantidade 245,6% superior à contabilizada no exercício de 1997 (tabela 3). Com altas menos relevantes, os abates de suínos e bovinos progrediram, respectivamente, 168,7% e 25,4% no intervalo 1997-2009, conforme pesquisa do IBGE.

TABELA 2 - PRODUÇÃO AGRÍCOLA - PARANÁ - 1990-2010

PRODUTO	QUANTIDADE (t)		VAR. (%)
	1990	2010	
Arroz	253 501	169 009	-33,3
Feijão	279 028	779 010	179,2
Milho	5 160 823	13 298 478	157,7
Soja	4 649 752	14 080 619	202,8
Trigo	1 394 052	3 121 970	123,9
Outros grãos	939 623	311 173	-66,9
TOTAL	12 676 779	31 760 259	150,5

FONTE: IBGE

TABELA 3 - ABATE DE ANIMAIS - PARANÁ - 1997-2009

SEGMENTO	PESO DAS CARCAÇAS (t)		VAR. (%)
	1997	2009	
Aves	720 154	2 489 061	245,6
Bovinos	225 021	282 220	25,4
Suínos	189 459	509 156	168,7

FONTE: IBGE - Pesquisa Trimestral de Abate de Animais

A pujança do agronegócio do Paraná é corroborada ainda pelos resultados do comércio exterior, que apontam para a predominância dos bens agropecuários e agroindustriais na pauta das exportações. Em 2009, a liderança no ranking das mercadorias comercializadas coube à soja em grão, responsável por receitas da ordem de US\$ 1,8 bilhão, seguida da carne de frango *in natura* e do farelo de soja, cujas vendas ao exterior somaram US\$ 1,2 bilhão e US\$ 1,0 bilhão, respectivamente (tabela 4).

TABELA 4 - EXPORTAÇÕES, SEGUNDO PRINCIPAIS PRODUTOS - PARANÁ - 1996/2009

PRODUTO	QUANTIDADE (t)		VAR. (%)	VALOR (US\$)		VAR. (%)
	1996	2009		1996	2009	
Soja em grão	1 464 446	4 631 060	216,2	405 247 944	1 835 706 036	353,0
Carne de frango <i>in natura</i>	150 052	853 787	469,0	210 404 982	1 213 299 567	476,6
Farelo de soja	5 194 707	2 777 359	-46,5	1 276 594 045	1 030 833 965	-19,3
Automóveis	-	80 562	-	-	714 483 963	-
Açúcar bruto	295 175	2 173 634	636,4	84 661 243	669 767 112	691,1
Óleo de soja bruto	568 121	445 930	-21,5	299 986 757	339 337 173	13,1
Papel	287 054	470 897	64,0	179 607 140	337 270 093	87,8
Cereais	131 444	1 925 368	1 364,8	30 050 829	318 711 735	960,6
Madeira compensada ou contraplacada	133 212	399 088	199,6	91 853 139	209 896 595	128,5
Café solúvel	26 793	28 180	5,2	166 523 382	200 713 974	20,5
Outros produtos	1 518 222	3 667 439	141,6	1 500 975 410	4 352 806 583	190,0
TOTAL	9 769 226	17 453 303	78,7	4 245 904 871	11 222 826 796	164,3

FONTE: MDIC-SECEX

NOTAS: Elaboração IPARDES.

Sinal convencional utilizado:

- Dado inexistente.

Em termos de volume, repete-se o predomínio dos produtos primários e dos agroindustrializados, sendo mais representativos a soja em grão, o farelo de soja, o açúcar bruto e os cereais, o que enfatiza uma peculiaridade das exportações do Estado: as elevadas massas das cargas direcionadas ao mercado internacional, com baixo valor específico. Por conseguinte, a relevância econômica de uma cadeia agroindustrial voltada ao atendimento do consumo externo se reverte, na prática, em grandes demandas por serviços de transporte, dada a necessidade de deslocamento de significativas quantidades de mercadorias das áreas produtoras até os pontos de escoamento das exportações, entre os quais se destaca o Porto de Paranaguá, exigindo constante manutenção da infraestrutura instalada e, diante da expansão das atividades produtivas, aumento da capacidade das vias e modais utilizados.

Ademais, não obstante a supremacia dos bens do agronegócio, é clara a evolução dos produtos de alto conteúdo tecnológico na pauta comercial paranaense, sendo emblemático o caso dos automóveis. No exercício de 2009, as vendas externas do referido item, inexistente na relação das mercadorias exportadas até 1997, totalizaram consideráveis US\$ 714,5 milhões, como reflexo do adensamento do parque automotivo estadual, que hoje é o terceiro maior do País.

A propósito, o segmento automobilístico contribuiu sobremaneira para o crescimento industrial no período recente, em conjunto com os ramos alimentício e petroquímico. Essas três atividades, responsáveis por mais de 54% da renda gerada pela indústria de transformação local, asseguraram ao secundário do Paraná uma posição de destaque no plano nacional, com a contabilização de resultados superiores aos do Brasil. Tendo como base os dados da Pesquisa Industrial Anual (PIA) do IBGE, verifica-se aumento real anual de 4,8% do Valor da Transformação Industrial (VTI) do Estado no período de 1996 a 2007, acima da variação média de 2,2% anotada pelo setor manufatureiro brasileiro nesse mesmo intervalo (tabela 5).

TABELA 5 - TAXA MÉDIA ANUAL DE CRESCIMENTO DO NÚMERO DE UNIDADES LOCAIS, PESSOAL OCUPADO E VALOR DA TRANSFORMAÇÃO INDUSTRIAL DAS INDÚSTRIAS EXTRATIVA E DE TRANSFORMAÇÃO - PARANÁ - 1996-2007

UF	TAXA MÉDIA ANUAL 1996-2007 (%)		
	Número de Unidades Locais	Pessoal Ocupado	Valor da Transformação Industrial <sup>(1)</sup>
Minas Gerais	4,2	3,8	3,9
Rio de Janeiro	-0,6	0,0	3,7
São Paulo	2,0	1,7	0,2
Paraná	5,1	5,6	4,8
Santa Catarina	6,5	4,9	2,6
Rio Grande do Sul	4,0	2,8	1,1
Outras UFs	5,6	5,6	5,2
BRASIL	3,6	3,2	2,2

FONTE: IBGE - Pesquisa Industrial Anual

NOTA: Elaboração IPARDES.

(1) Taxa real, com a correção pelo IPA-EP dos produtos industriais.

Já no que se refere ao emprego, a performance da indústria paranaense foi igualmente destacada, apresentando incremento médio de 5,6% ao ano no espaço de tempo em avaliação, ante uma ampliação nacional de 3,2%, o que pode ser imputado à importante presença de algumas atividades intensivas em mão de obra na estrutura produtiva regional. Como indicativo do bom desempenho setorial, pode-se citar ainda a elevação anual de 5,1% do número de unidades industriais em nível estadual, suplantando o percentual de 3,6% concernente ao secundário do País.

Enfim, não há dúvida quanto à expansão produtiva da economia paranaense, o que certamente vem pressionando os sistemas de transportes. Tanto é assim que outros indicadores, ligados diretamente à questão da movimentação de mercadorias e pessoas, confirmam as ascendentes demandas por serviços de deslocamento (tabela 6).

TABELA 6 - INDICADORES DO SEGMENTO DE TRANSPORTES - PARANÁ - 2002/2009

ITEM	MEDIDA	VOLUME		VAR. (%)
		2002	2009	
Vendas de óleo diesel <sup>(1)</sup>	m <sup>3</sup>	3 353 184	3 853 964	14,9
Frota de veículos - caminhões <sup>(2)</sup>	unidade	150 829	198 335	31,5
Frota de veículos - automóveis <sup>(2)</sup>	unidade	1 772 488	2 793 026	57,6
Frota de veículos - ônibus <sup>(2)</sup>	unidade	20 497	28 825	40,6
Movimento de passageiros - Afonso Pena	unidade	2 455 023	4 178 866	70,2
Movimento de passageiros - Londrina	unidade	370 157	548 582	48,2
Movimento de passageiros - Foz do Iguaçu	unidade	446 539	772 726	73,0
Movimentação de cargas no Porto de Paranaguá - embarques	tonelada	21 533 479	22 115 842	2,7
Movimentação de cargas no Porto de Paranaguá - desembarques	tonelada	6 326 400	8 514 307	34,6

FONTES: ANP, DETRAN-PR, SETR, ANTAQ

(1) Vendas pelas companhias distribuidoras.

(2) Posição em dezembro.

## 2 OS PROJETOS PARA A MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES PARANAENSE

Diante do quadro de crescimento produtivo-econômico acima apresentado, serão descritos os principais projetos para a ampliação/modernização da infraestrutura de transportes paranaense, considerados urgentes ou estratégicos em importantes estudos já divulgados.

### 2.1 PROJETOS NO MODAL RODOVIÁRIO

Iniciando com a modalidade rodoviária, sabe-se que o atual sistema foi desenhado na década de 1950, passando por uma considerável expansão no período entre 1960 e 1980. É o principal responsável pelo transporte de cargas no Brasil, sendo preponderante também no Paraná.

De fato, o transporte rodoviário é o único modal de transporte que permite o acesso a todos os municípios paranaenses, garantindo o fluxo de mercadorias e pessoas em todo o Estado. De acordo com o Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT), é possível identificar no Paraná dois vetores econômicos que apontam para necessidades distintas em relação à expansão da infraestrutura. Enquanto a dinâmica econômica vinculada à indústria automotiva e a outros segmentos manufatureiros de alta adição de valor exerce uma grande pressão no sentido Norte-Sul, atravessando a Região Metropolitana de Curitiba (RMC), o agronegócio exerce maior pressão no sentido Oeste-Leste, ligando as diversas regiões paranaenses ao Porto de Paranaguá.

O PNLТ afirma que a efetivação dos projetos da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), voltados à ampliação dos sistemas de transporte no sentido Leste-Oeste, consolidaria um corredor bioceânico Pacífico-Atlântico (ligando os portos de Paranaguá e Antofagasta, no Chile), o que ampliaria a competitividade das empresas sul-americanas, além de aprofundar a integração entre as economias do Mercosul. Entre os investimentos desejáveis para o modal rodoviário, destacam-se a construção de uma nova ponte de Porto Meira a Foz do Iguaçu, na fronteira Paraguai-Brasil, e a finalização do contorno rodoviário de Curitiba.

Essa última obra é classificada como prioritária também pelo Programa Rodoviário de Ações ao Crescimento Econômico e Social do Estado do Paraná (PRORODAR), elaborado pela Associação dos Engenheiros do DER/PR. As obras listadas no PRORODAR foram definidas a partir de uma contagem de tráfego nas rodovias estaduais paranaenses, o que permitiu uma estimativa do nível de utilização de diversos trechos. Com essas informações, que incluem também indicadores de acidentes, foram identificados os gargalos de capacidade de tráfego nas rodovias do Estado, assim como os trechos críticos em termos de segurança.

Os maiores gargalos apontados pelo PRORODAR encontram-se na RMC, sobretudo no trecho do Contorno Rodoviário Norte, que permite a ligação da BR-277 com as rodovias PR-092, PR-090 e BR-476. O estudo indica igualmente a necessidade de duplicação do trecho da PR-415 que conecta o município de Pinhais ao Contorno Rodoviário Leste (BR-116). Estas obras coincidem com o gargalo apontado pelo IIRSA no eixo de integração do vetor Norte-Sul.

Entre outras obras importantes destacadas pelo PRORODAR, desta vez específicas para o interior do Paraná, merecem menção a duplicação, ampliação e melhoria de acessos nas rodovias entre Maringá e Campo Mourão e a expansão da pista da BR-317, entre Maringá e Paiçandu.

Os projetos do IIRSA apontam como necessárias algumas obras que já haviam sido listadas no Plano Avança Brasil, apresentado pela gestão federal anterior à atual. Este plano trazia numerosas indicações de obras necessárias para a infraestrutura de transporte no País e no Estado, dentre as quais, levando-se em conta a atualidade dos projetos, algumas merecem citação:



- BR-369/PR: duplicação de 133 quilômetros de rodovia, de Ourinhos a Ibitiporã;
- BR-369 e BR 376: duplicação de 146 km, de Arapongas a Apucarana e de Maringá a Paranavaí;
- BR-277/PR: duplicação de 122 km de rodovia, de Santa Terezinha do Itaipu a Cascavel (já duplicado de Foz do Iguaçu a Medianeira);
- BR-317/PR: duplicação de 86 km de rodovia, de Campo Mourão a Maringá, e modificação de cinco cruzamentos sinalizados.

## 2.2 PROJETOS NO MODAL FERROVIÁRIO

O Paraná possui 2.287 km de ferrovias, que podem ser agrupadas em dois grupos distintos. O primeiro, com 2.039 km, faz parte da antiga Rede Ferroviária Federal (RFFSA), encontrando-se atualmente sob administração da América Latina Logística (ALL). Seus trechos foram construídos entre o final do século XIX e meados do século XX, como forma de permitir a ligação entre o Sul e o Sudeste do País e também a conexão de Curitiba ao Porto de Paranaguá. O restante da rede foi construído na década de 1990, ligando Cascavel a Guarapuava, com extensão de 248 km, estando conectado à malha da ALL.

Para atingir uma maior eficiência no transporte ferroviário, alguns investimentos são necessários, segundo o Plano Avançar Brasil e o PNLT:

- manutenção do leito ferroviário, substituição de 364 km de trilhos e incremento do sistema de sinalização no trecho de Ourinhos a Ponta Grossa (linha simples, bitola métrica);
- melhoria de 121 km de trilhos, realinhamento de 150 km de linha simples, construção de 600 metros de pontes e expansão de dois pátios, num total de 271 km, no trecho Guarapuava - Engenheiro Gutierrez - Ponta Grossa;
- reparo, melhoria do leito e substituição de 62 km de trilhos de linha simples no trecho Ponta Grossa - Engenheiro Bley;
- linha variante entre Curitiba e Paranaguá: construção de linha simples, de 102 km, variante à linha existente, além de 4 km de linhas laterais de passagem e sistema de sinalização e comunicação ao longo do trecho;
- ferrovias entre Cascavel e Foz do Iguaçu (179 km) e entre Cascavel e Guaíra (170 km), em linha simples e bitola métrica. Inclui 600 metros de pontes, 12 km de linhas laterais e sinalização ao longo de todo o trecho;
- ferrovia entre Guaíra e Cianorte: construção de novo trecho ferroviário em linha simples e bitola métrica, com uma extensão de 150 km, incluindo cerca de 1 km de pontes e 8 km de linhas laterais de passagem, além de sinalização. Seria interligada à malha da ALL em Cianorte;
- acesso ferroviário ao terminal de Santa Terezinha do Itaipu: construção de uma nova conexão ferroviária em linha simples, com 21 km de extensão;
- construção do contorno ferroviário de Curitiba, orçada em US\$ 30 milhões.

## 2.3 PROJETOS PARA OS PORTOS MARÍTIMOS

No Paraná operam dois portos marítimos, sendo o complexo de Paranaguá um dos líderes em movimentação de cargas. Ainda assim, este porto apresenta gargalos, representados pelas dificuldades de acesso, pelas limitações para o desenvolvimento da multimodalidade e pela demora no tempo de embarque, entre outras restrições.

A elevação da produtividade do Porto de Paranaguá depende de algumas obras, listadas pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA):

- construção de uma plataforma aduaneira, com investimento previsto de R\$ 1.379.552,38;
- pátio de triagem de caminhões, com restauração do pavimento e ampliação de 930 para 1.045 vagas, ao custo de R\$ 8,786.635,72;
- Terminal Público de Frigorificados, com capacidade estática de 12 mil toneladas, ao custo previsto de R\$ 23 milhões;
- investimento em dois novos berços com *shiploaders*, apresentando capacidade para 3 mil toneladas por hora e capacidade para navios *capsize*, ao custo de R\$ 39.605.633,47;
- remodelação e aprofundamento do cais, com recuperação total do paramento, ampliando o calado para 13,65 metros em todos os berços, ao custo de R\$ 69.993.377,86;
- revitalização do Porto de Antonina, ao custo de R\$ 850.511,83;
- novo silo horizontal graneleiro, com capacidade estática de 107 mil toneladas, ao custo de R\$ 44.991.425,67.

## 2.4 PROJETOS NO MODAL HIDROVIÁRIO

Todos os rios navegáveis do Paraná compõem a bacia do Rio da Prata, com destaque para o Rio Paraná. No passado, o Rio Iguaçu já teve alguma importância para a navegação, sobretudo no início do século XX, quando ainda predominava o ciclo ervateiro no Estado. Depois do fim desse ciclo, o aproveitamento econômico do Rio Iguaçu concentrou-se na geração de energia elétrica, não incluindo a construção de eclusas para permitir a passagem de embarcações.

Dessa forma, o potencial de aproveitamento do transporte hidroviário no Estado ficou limitado ao Rio Paraná, tanto em seu curso ao Norte quanto em seu curso ao Sul. Nesse rio, a viabilização do transporte hidroviário em direção ao Sul permitiria o escoamento da produção agrícola pelos portos oceânicos argentinos, abrindo mais uma opção de transporte para as exportações brasileiras de bens primários. Já no sentido Norte seria concretizada a integração com a Hidrovia Tietê-Paraná, com amplas possibilidades na movimentação da diversificada produção da Região Sudeste.

Cabe ressaltar que a construção da eclusa de Itaipu, cujo orçamento é muito elevado, é essencial para a consolidação do Rio Paraná como importante via de transporte comercial. Além dessa obra, outros investimentos voltados à promoção da multimodalidade, apontados pelo Plano Avança Brasil e pelo PNLT, são desejáveis para o desenvolvimento da navegação na referida via fluvial:

- Acesso rodoviário ao terminal em Santa Terezinha do Itaipu: construção de uma nova rodovia de pista simples com 23 km de extensão;
- Terminais no rio Paraná: construção de três terminais no Rio Paraná, localizados nos municípios de Três Lagoas/MS, Bataguassu/MS e Rosana/MS;
- Eclusas do Reservatório de Itaipu: construção de sistema de eclusas (três ou quatro unidades), com canal de 5 quilômetros;
- Terminal Intermodal em Santa Terezinha do Itaipu: construção de um terminal, um berço e dois galpões.

## 2.5 PROJETOS NO MODAL AEROVIÁRIO

O transporte aeroviário é um dos que mais crescem no País, principalmente em movimento de passageiros. Este modal de transporte exige, contudo, rígidos parâmetros de controle para garantir a segurança do tráfego, além de grandes investimentos em tecnologia.

O Plano Avança Brasil destacava como prioritária a construção de um novo aeroporto em Londrina, com capacidade para atender à demanda crescente por voos regionais, além de novas pistas de decolagem e taxiamento no Aeroporto Afonso Pena, em conjunto com a ampliação do terminal de cargas domésticas e do pátio para aeronaves do citado complexo aeroviário.

## CONCLUSÃO

O crescimento econômico paranaense ampliou os desafios do Estado na área de infraestrutura. Novos investimentos se fazem necessários para garantir a competitividade futura do Paraná e a continuidade de processos de expansão produtiva.

Em paralelo à melhoria das condições infraestruturais para o deslocamento de produtos primários, destinados principalmente ao mercado externo, são necessários investimentos para o prosseguimento do avanço estadual como ofertante de produtos industrializados de médio/alto conteúdo tecnológico. Mais precisamente, o adensamento e a diversificação do tecido produtivo regional vêm exigindo um sistema de transportes adequado tanto à movimentação de grandes volumes, como é o caso das *commodities*, quanto ao traslado de cargas de alto valor específico.

Adicionalmente, são cada vez mais diversificados os fluxos das mercadorias produzidas e adquiridas pelas firmas locais, o que resulta, na prática, em inúmeras rotas intra e interestaduais de transporte, sem deixar de considerar os deslocamentos com origem ou destino em âmbito internacional. Tais mudanças também se aplicam ao transporte de passageiros.

Finalmente, a partir da observação dos projetos de investimentos classificados como prioritários em importantes estudos, chega-se à conclusão de que os diagnósticos na área de transportes cumprem adequadamente o papel de identificar os gargalos infraestruturais do Estado, restando, na realidade, condições fiscais para a efetivação das obras julgadas necessárias.