



COMO APRIMORAR A INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA DA REGIÃO SUL E REDUZIR CUSTOS OPERACIONAIS

MINISTRO JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO

Tel. (61) 2030 5434

joao.parkinson@itamaraty.gov.br

Brasília, 28 de novembro de 2024.

PRODUÇÃO AGRÍCOLA NA REGIÃO SUL



O abastecimento de milho no Sul do Brasil enfrenta vários desafios, especialmente para a criação animal. Aqui estão alguns dos principais problemas:



Redução da área plantada: Muitos produtores têm substituído o milho pela soja, que oferece maior rentabilidade. Isso tem reduzido a produção de milho na região.

Problemas climáticos: A segunda safra de milho, que é mais suscetível a problemas climáticos, representa uma parte significativa da produção.

Pragas: A infestação pela cigarrinha-do-milho tem afetado a produtividade e aumentado os custos de produção.

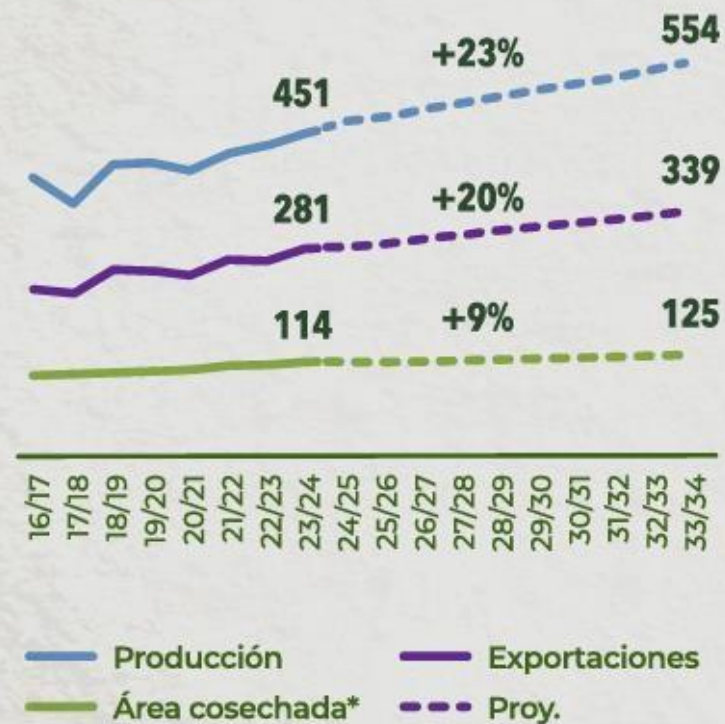
Dependência de importações: Nenhum dos estados do Sul é autossuficiente na produção de milho, o que leva à necessidade de importar o grão de outras regiões ou países, aumentando os custos.

Demanda crescente: A demanda por milho está aumentando, especialmente com a instalação de usinas de etanol a partir do milho e a expansão da pecuária.

► 1º OUTLOOK DEL MERCOSUR 2033/2034

MERCOSUR: Cereales y Oleaginosas

Millones de has y Millones de ton



* incluye duplicaciones por doble cultivo

Crecimiento a 23/24 a 33/34

■ Área cosechada ■ Producción

TRIGO



MAÍZ



SOJA



Exportaciones en Millones de USD de 2023

■ Cereales ■ Oleaginosas ■ Carnes



+7.317
MUSD



+25.629
MUSD



+1.599
MUSD



+958
MUSD



BRASIL-PARAGUAI

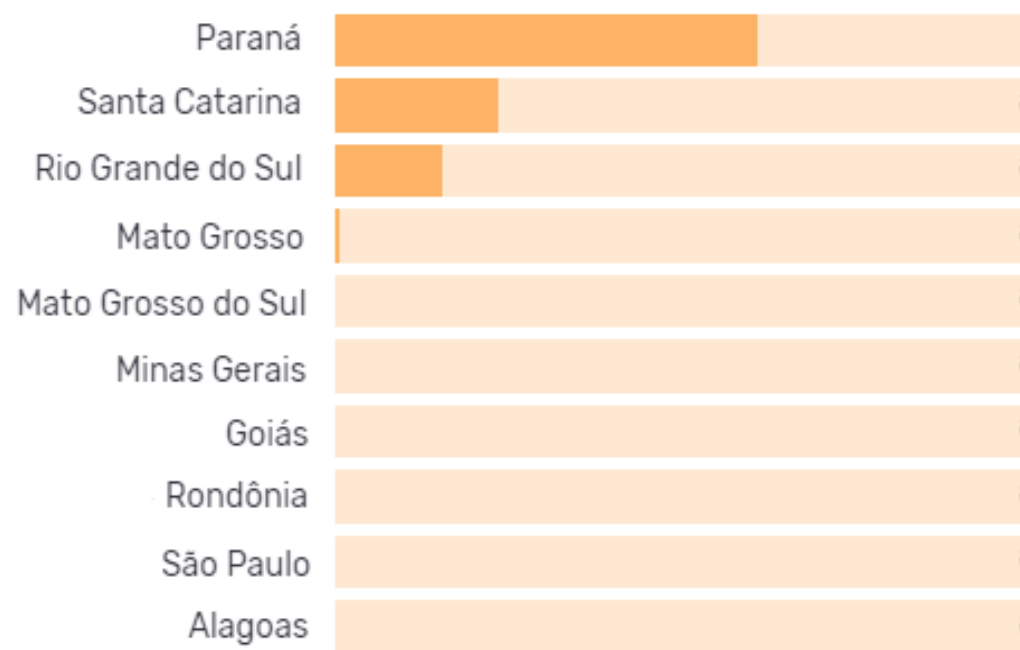


O PARAGUAI PODE VIR A SER IMPORTANTE FORNECEDOR DE MILHO PARA A REGIÃO SUL

IMPORTAÇÃO DE MILHO

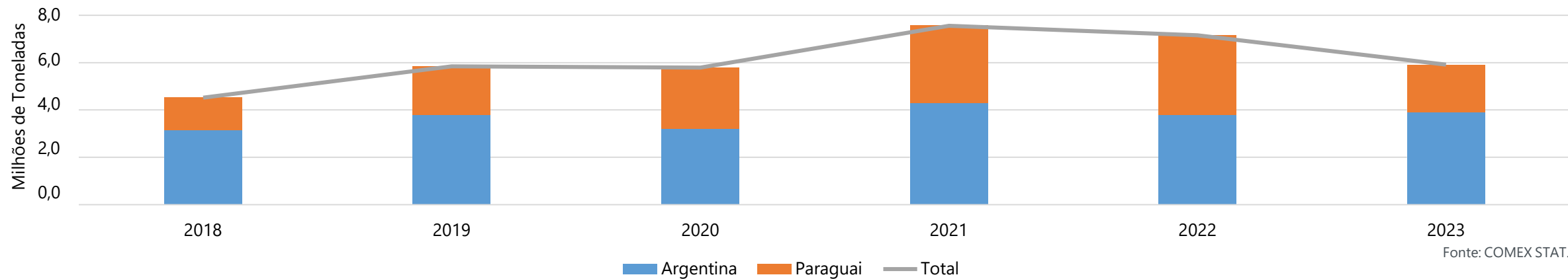
- No período de fevereiro a agosto, o Brasil importou **589,646 mil toneladas de milho** não moído, exceto milho doce;
- Os **principais fornecedores** foram **Paraguai e Argentina**;
- Os estados importadores foram **Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul**;
- O milho é o principal insumo para a alimentação animal. 60% a 80% da produção são destinadas ao alimento do gado, aves e porcos. É também muito utilizado para a produção de etanol;

IMPORTAÇÃO DE MILHO POR ESTADO

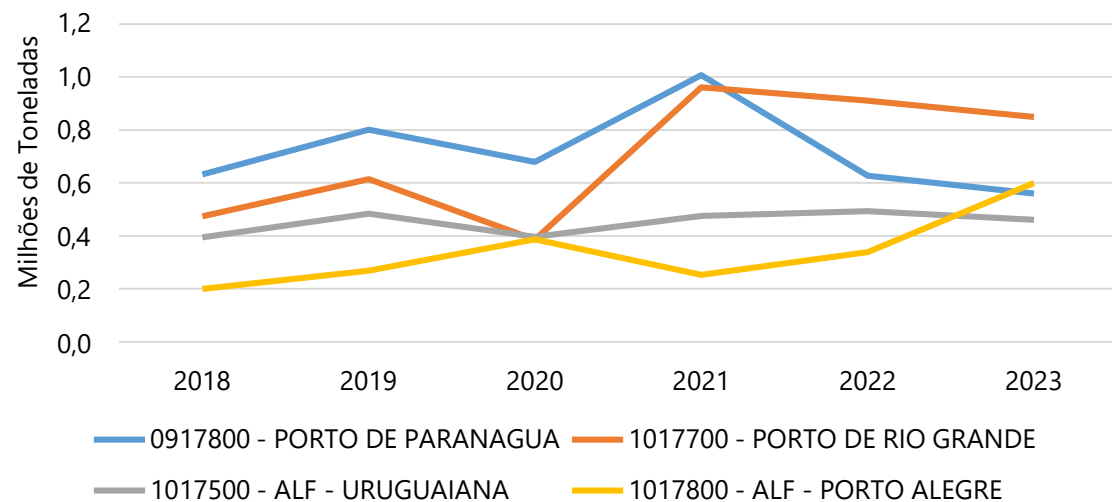


IMPORTAÇÃO DE MILHO DO PARAGUAI

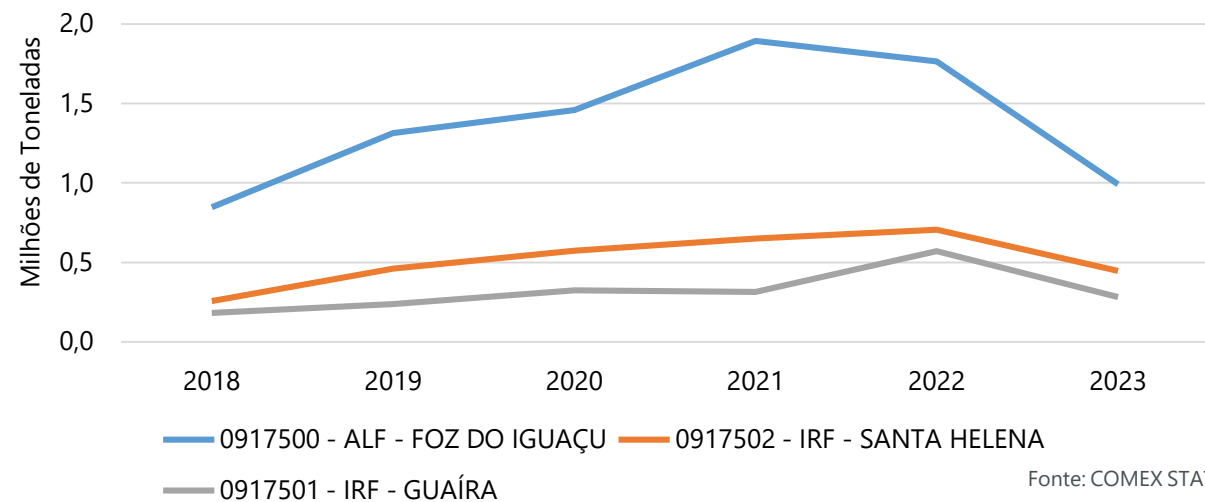
Importação de Milho para a Região Sul



Principais URFs na Importação de Milho Argentino para a Região Sul



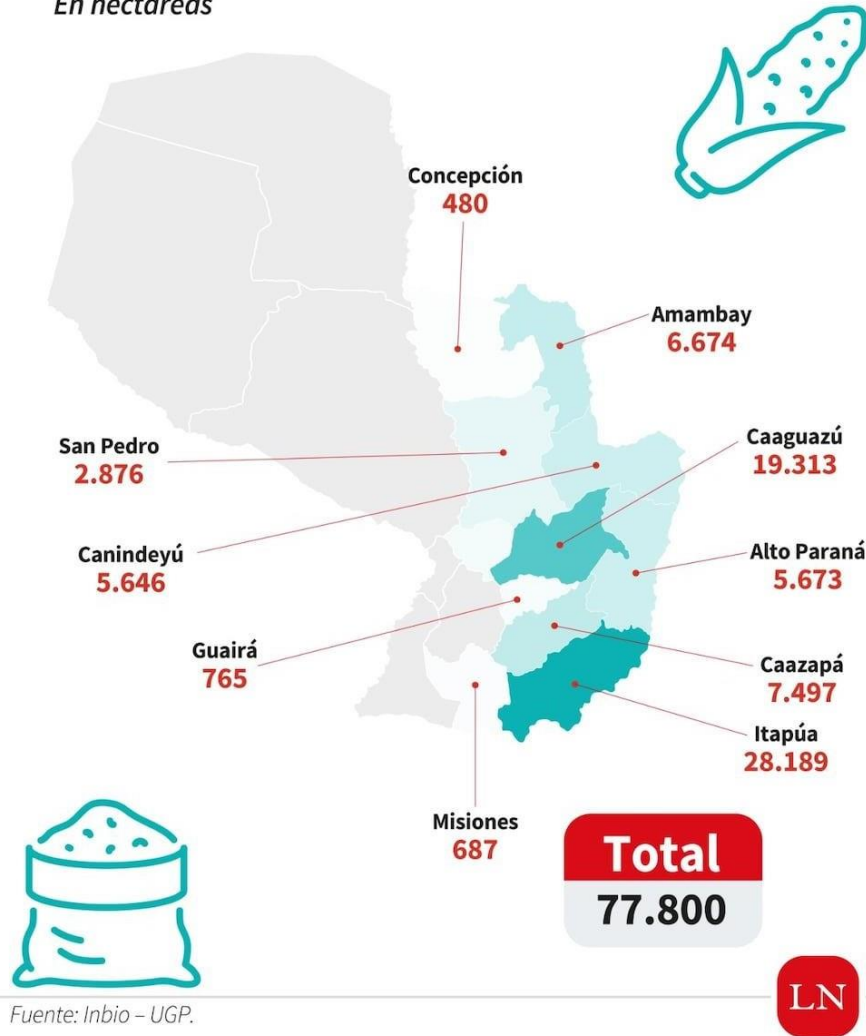
Principais URFs na Importação de Milho Paraguaio para a Região Sul



PRODUÇÃO DE MILHO NO PARAGUAI

CULTIVO DE MAÍZ ZAFRA 2022-2023

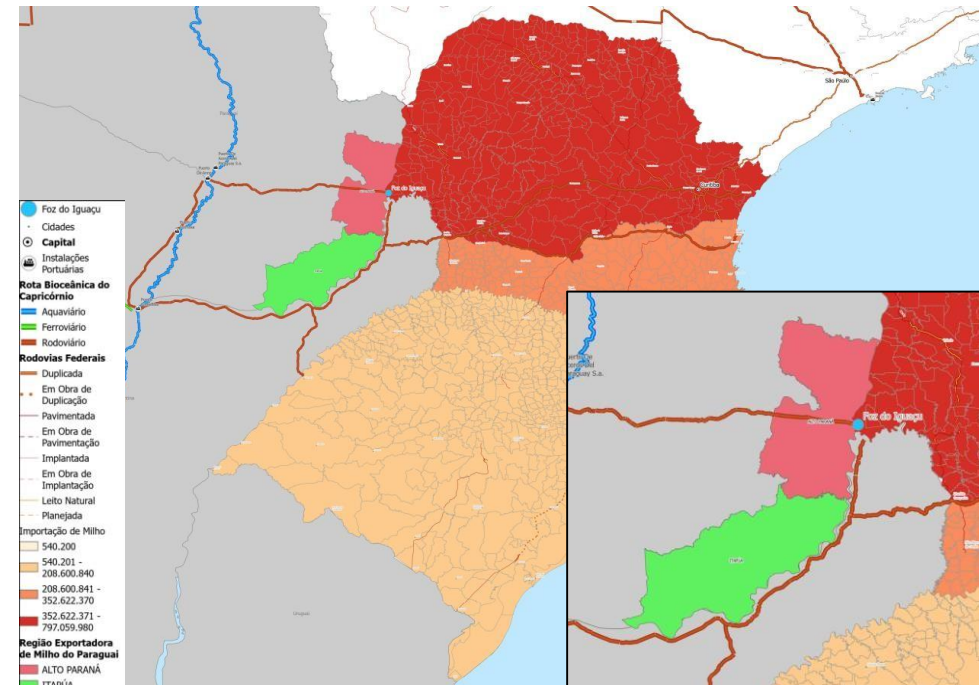
En hectáreas



O leste do Paraguai, que inclui regiões como Alto Paraná, Itapúa e Canindeyú, é importante área agrícola do país, destacando-se pelo cultivo de milho, soja e outros grãos. O milho produzido nessas regiões atende tanto ao mercado interno quanto ao externo, sendo o Brasil um dos maiores destinos de exportação.

Atualmente, a principal rota de importação do milho paraguaio se dá por Foz do Iguaçu, sendo seguida por Santa Helena e Guairá. O produto é destinado ao mercado do Paraná.

Dionísio Cerqueira seria outra possível alternativa para o ingresso do milho paraguaio.



ROTA DO MILHO: ALTERNATIVA MULTIMODAL REGIÃO SUL-PARAGUAI

Rota do Milho: o produto seria transportado por rodovia dos departamentos de Itapúa e Alto Paraná (Paraguai), com destino ao Porto 7 De Agosto, no município de Carlos Antonio López (Itapúa), no Paraguai. Em seguida, cruzaria o rio Paraná em balsas, ingressando na Província de Misiones, na Argentina, pelo porto de Piray (B), seguindo até a divisa com o Brasil. A nacionalização da carga se daria no porto seco de Dionísio Cerqueira (A).

A rota viabiliza o acesso mais direto ao oeste catarinense. A vantagem dessa logística representaria trocar um percurso de 2.000 Km (com origem em Mato Grosso) por outro muito mais curto, de apenas 350 Km.



Fonte: Google Maps. Elaboração INFRA S.A.

POSSÍVEL INTEGRAÇÃO FERROVIÁRIA DA REGIÃO SUL COM O PARAGUAI



BRASIL-URUGUAI



CONEXÃO FERROVIÁRIA COM O URUGUAI

A Rumo - Malha Sul possui um ponto de transbordo de carga com a **Ferrocarriles del Estado (AFE) do Uruguai em Santana do Livramento**, no Rio Grande do Sul. Este ponto de conexão facilita o transporte de cargas entre os dois países, promovendo a integração logística e econômica na região.

A rede ferroviária uruguaia está conectada com a rede argentina pelo ramal El Precursor e com o Brasil pela Travessia da Fronteira Rivera-Livramento. O uso desse trecho está qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e os projetos estão em fase de estudos pela INFRA S.A.



Fonte: Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul, 2022

INTEGRAÇÃO LACUSTRE RIO GRANDE DO SUL-URUGUAI



O sistema hidroviário do Sul, especialmente o complexo formado por Jacuí, Taquari, Caí, Sinos, Lago Guaíba e Lagoa dos Patos, apresenta grande potencial para o transporte de cargas, especialmente para o Rio Grande do Sul. **A hidrovia compreende 1860 km de vias navegáveis**, complexo que se conecta à Lagoa dos Patos através do Lago Guaíba, formando uma continuidade natural que se estende pelo canal de São Gonçalo, Lagoa Mirim e a bacia do rio Uruguai.

A integração desse sistema, englobando Lagoa Mirim, Rio Jaguarão e Lagoa dos Patos, melhoraria a conectividade física e a logística do Rio Grande do Sul com o Uruguai, fortalecendo a integração regional. A concessão está prevista no Plano Geral de Outorgas da ANTAQ. Os estudos estão em fase de elaboração e devem estar concluídos em 2025.

Fonte: A Hora: <https://grupoahora.net.br/conteudos/2021/11/12/projeto-pode-destravar-antiga-hidrovia/>

INTEGRAÇÃO FÍSICA: NOVA PONTE ENTRE JAGUARÃO (RS) E RIO BRANCO- URUGUAI



A ponte atual entre Jaguarão, no Brasil, e Rio Branco, no Uruguai, é a Ponte Internacional Barão de Mauá, inaugurada em 1930 e ainda em operação. No entanto, uma nova ponte está em construção para melhorar o tráfego e a segurança na região. **A previsão é que a nova ponte esteja concluída no final de 2026**, caso a construção comece ainda este ano. O projeto foi autorizado e se encontra em fase de elaboração final.

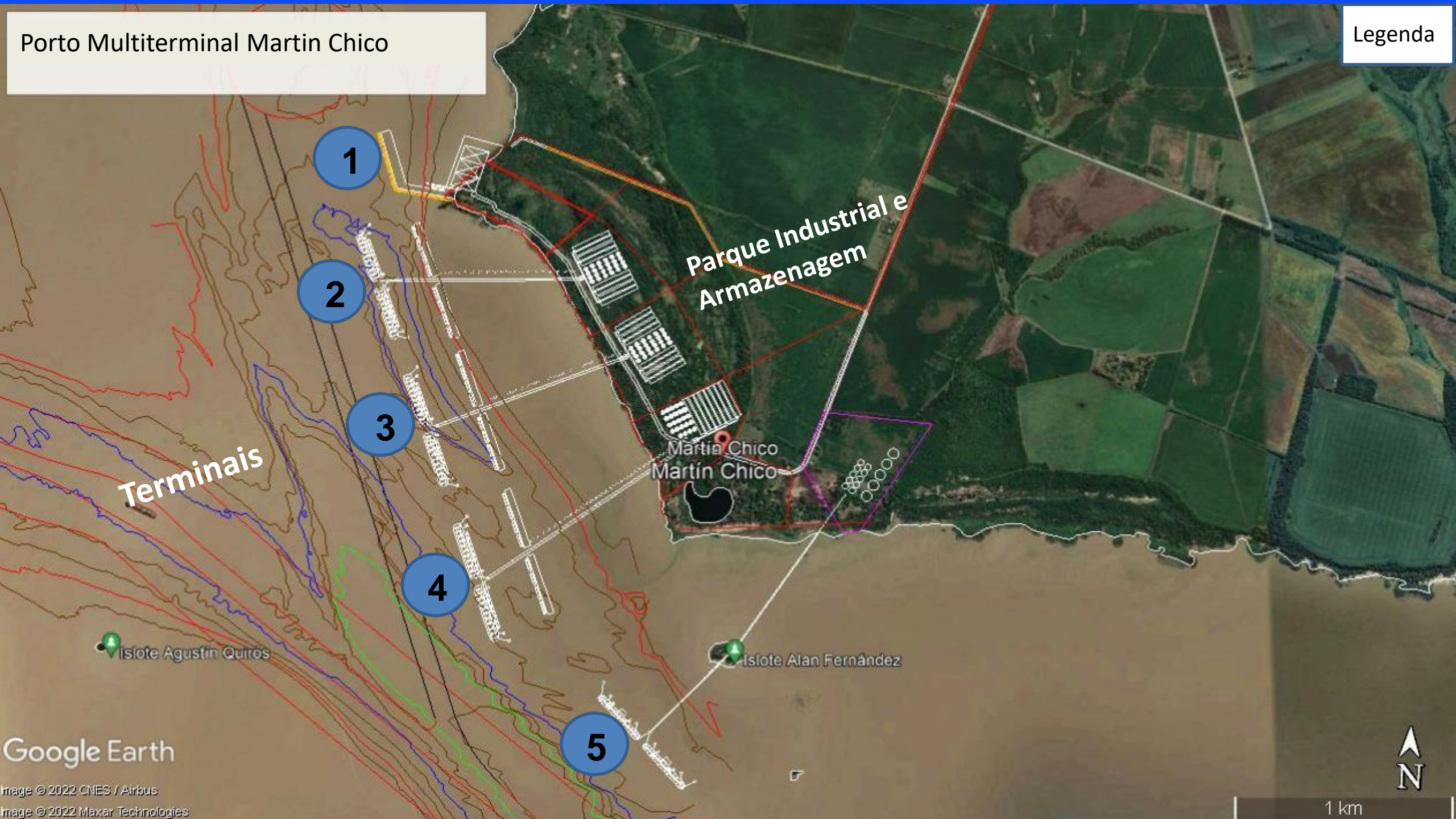
O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) está supervisionando o andamento do projeto, autorizado em setembro de 2024.

A nova ponte contribuirá para a redução dos custos operacionais; melhoria da logística entre o Rio Grande do Sul e o Uruguai; redução do tempo de trânsito da mercadoria; aumento da segurança; e fortalecimento da integração regional.

Fonte: DNIT, 2024.

PORTO DE MARTIN CHICO-URUGUAI





Terminais

Parque Industrial e Armazenagem

Martín Chico
Martín Chico

Islote Agustín Quiros

Islote Alan Fernández

3





Plataformas de transbordo para barcas da Hidrovia Paraná-Paraguai.

Porto de Martín Chico não sofre os efeitos da crise hídrica por estar muito próximo do Oceano Atlântico (Ladário 10 pés, Martín Chico 36 pés)

PORTO DE PARANAGUÁ



DRAGAGEM NO CANAL DO PORTO DE PARANAGUÁ



Fonte: Governo do Estado do Paraná, 2023. Foto: Jonathan Campos

O **Porto de Paranaguá** tem recebido investimentos significativos para melhorar a dragagem e a infraestrutura do canal de acesso. Algumas das principais iniciativas incluem:

Dragagem de Aprofundamento: O maior investimento em dragagem do Brasil foi realizado no Porto de Paranaguá, com um valor de R\$ 394 milhões. Este projeto, conduzido pela empresa DTA Engenharia, visa aumentar a profundidade do canal de acesso, permitindo a entrada de navios maiores e aumentando a capacidade de carga.

Concessão do Canal de Acesso: A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) está conduzindo uma consulta pública para a concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá. A proposta inclui serviços de dragagem, derrocagem, sinalização náutica, batimetria e monitoramentos ambientais. O objetivo é desburocratizar e melhorar a eficiência do canal, permitindo a atracação de navios maiores.

OBRIGADO!

MINISTRO JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO

Tel. (61) 2030 5434

joao.parkinson@itamaraty.gov.br

dinf@itamaraty.gov.br

