# **A Ponte da Integração** está pronta há dois anos

*Mas gargalo logístico Brasil – Paraguai só terminará em 2026*




*Ponte da Amizade é estreita e não suporta trânsito simultâneo de caminhões e automóveis*

Há 59 anos Brasil e Paraguai inauguraram a Ponte da Amizade, ligando Foz do Iguaçu a Ciudad del Este. Foi uma obra demorada, cujo projeto era de 1956. Nove anos até sua conclusão. A travessia, na época de sua construção, em 1962, foi recorde mundial de vão em ponte de concreto armado e arco engastado, com 290 metros.

A ponte destravou o comércio exterior com o Paraguai. Coube ao modal rodoviário de cargas a completa prevalência para o transporte de bens entre os dois países. E por tal motivo, em menos de três décadas de uso, a travessia já se evidenciava insuficiente. Começou então, a segregação de tráfego. O tráfego de caminhões passou a ser em horários no final do dia e noturnos, como forma de mitigar engarrafamentos.

As estatísticas de fluxo de TRIC apuradas mensalmente pela ABTI registram que no ano de 2000, 370 caminhões/dia transitavam pela ponte. Em 2022 eram 430 caminhões/dia. A média tem variado em função do aquecimento do comércio exterior. O crescimento acelerado do Paraguai nos últimos anos reafirmou a intensificação do tráfego de veículos pesados.

A necessidade de uma segunda ponte entre estas cidades de fronteira já estava clara há cerca de três décadas. Seria um caso ímpar no âmbito da América do Sul, pois todas as demais travessias de fronteira são únicas. O próximo episódio desta natureza deverá também ocorrer entre Jaguarão/BR e Rio Branco/UR, no prazo de três anos.

## A segunda ponte

A construção da Ponte da Integração começou em 2019. As obras foram entregues cerca de três anos depois e custaram R$ 322

milhões, pagos por meio de uma parceria entre o governo do Paraná e a usina hidrelétrica Itaipu Binacional. Com 760m de extensão e vão livre de 470m, a ponte tem duas pistas, cabos estaiados e um mastro principal de 190m no lado brasileiro, altura de um prédio de 63 andares.

A travessia está pronta desde 2023, mas parada e sem uso. As obras de acesso, tanto no lado brasileiro como no paraguaio, estão atrasadas e inviabilizam a circulação de carros e caminhões, nesta que é a fronteira mais movimentada do país.



*Entidades das três cidades trabalham unidas para acelerar liberação da ponte.*

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Paraná é responsável pela construção do acesso à ponte, com 14,7 km, e duas aduanas: Brasil–Paraguai e Brasil–Argentina. No Paraguai, também é preciso finalizar obras de acesso, já em andamento.

O conjunto da obra, no lado brasileiro, é uma parceria entre os governos federal, do Paraná e a Itaipu Binacional. O consórcio responsável pelas obras que faltam, JL/Planaterra/Iguatemi, após acordo de um reequilíbrio econômico–financeiro homologado em dezembro de 2023, retomou os trabalhos. Em julho passado, 32% das obras da Perimetral Leste encontravam-se executados.

Esta rodovia vai permitir o escoamento das cargas rodoviárias diretamente na BR-277, evitando o trânsito pela região central de Foz do Iguaçu, como ocorre atualmente. A nova estrada tem início na futura aduana, e passa pela aduana da Argentina, próxima à cabeceira da Ponte Internacional Tancredo Neves.



*Obras da Perimetral Leste em Foz do Iguaçu.*

## Acesso por Presidente Franco

O município paraguaio de Presidente Franco é contíguo à Ciudad del Este, formando uma planta urbana única. É por esta cidade que se acessará à Ponte da Integração. Ainda que uma via asfaltada de acesso já esteja sendo construída, falta edificar uma ponte sobre o Rio Monday, a pouca distância da fronteira. A obra recém começou, e sem ela, não se viabiliza o trânsito de caminhões no lado paraguaio, pois o plano diretor da cidade não permite o tráfego de veículos pesados no espaço urbano.

Empresários e entidades do Brasil, representados pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Trinacional do Iguaçu (Codetri), se uniram para pleitear a liberação do trânsito na ponte para automóveis, a partir do início de 2025, mesmo sem o término das obras de acesso, desde que as aduanas do Brasil e do Paraguai fiquem prontas ainda neste ano, diz o presidente da entidade, Roni Temp.

# Descompasso **das obras**



O presidente do Codetri esclarece os variados motivos para que a ponte, obra maior deste complexo, figure isolada na paisagem da tríplice fronteira. Segundo ele, a execução da ponte foi um contrato específico. Já a perimetral e a aduana formam um segundo contrato. "A ponte foi entregue bem antes do prazo final e a perimetral demorou muito para iniciar devido a várias ações judiciais de desapropriação", refere Temp. Ele acrescenta que além disso, o projeto da aduana teve que ser totalmente refeito, e na perimetral houve a necessidade de instalação de três novos entroncamentos, não contemplados no projeto inicial, em avenidas de Foz do Iguaçu, o que exigiu novos projetos, maiores custos e consequentemente, renegociação. Este conjunto de contratempos atrasou muito a continuidade destas obras, cujo prazo final é para dezembro de 2025.

Danilo Vendruscolo, presidente da ACIFI – Associação Comercial e Empresarial de Foz do Iguaçu agrega que os descompassos da construção da Perimetral Leste devem-se principalmente aos ajustes de indenizações dos terrenos no trajeto da via, pois estavam com valores avaliados há 15 anos. O dirigente empresarial também destaca que as alterações no projeto, que incorporou a construção de duas trincheiras ou viadutos, também contribuiu para retardar o empreendimento.



*Danilo Vendruscolo, presidente da ACIFI.*

O modelo de contratos separados também ocorre no Paraguai: existe um contrato para as aduanas, um contrato para o pátio de fiscalização de caminhões, um terceiro para os acessos e rodovias e outro ainda, para a execução da ponte do Rio Monday, que é uma obra de grande porte. Roni Temp observa que a perimetral e os acessos, tanto quanto a aduana de caminhões, estão concluídos. Por outro lado, a obra do pátio para caminhões está inconclusa. Já a aduana para carros leves e pessoas, ficará pronta em novembro de 2024.

O presidente do Codetri vai além, quando descreve os descompassos. Diz ele: "um fato claro de que não houve uma integração de projetos entre o Brasil e Paraguai é que estão sendo concluídas agora as duas perimetrais ligando a Ponte da Integração até as rodovias principais de cada país, sendo que no Paraguai a via está executada com duas pistas e acostamento tudo pavimentado em concreto nas entradas da

aduana, saída da ponte e entroncamentos para atender o tráfego de caminhões pesados e com cargas especiais. Porém no Brasil, desde a ponte da integração até a BR-277, a pista está sendo executada com vias simples, pavimentada com asfalto comum, e sem acostamentos, em todo o trajeto da perimetral". Esta decisão permite antever dificuldades decorrentes do tráfego intenso de caminhões, tanto os que vão ao Paraguai, quanto para a Argentina, além de carros pequenos. O conjunto da obra mostra-se executado em partes disformes.



*Roni Temp, presidente do Codetri.*

**Construções em andamento**

Três obras são fundamentais para que o sistema viário da ponte da Integração entre em funcionamento. A primeira é a Perimetral Leste, no lado brasileiro, que está em obras e deve ficar pronta até o final de 2024. A segunda são as instalações aduaneiras do Brasil, que ficam imediatamente em frente à travessia. Esta edificação está prestes a atingir 50% do previsto, e também pode ser concluída ainda este ano. E a terceira obra, no lado paraguaio, é formada pela rodovia e as instalações aduaneiras, que já estão em fase de conclusão. Porém a maior de todas as providências é a construção da ponte sobre o rio Monday. Trata-se de uma travessia de 500 metros de extensão, que viabilizará o acesso dos caminhões diretamente da rodovia até a ponte da Integração. Esta obra tem previsão de ficar pronta apenas no final de 2025.

# Transporte de cargas **24 horas por dia**, só em 2026

Leonardo Quiñonez, diretor da Transparaguay e da ABTI, chama a atenção para o cotidiano do Transporte Internacional na fronteira Foz do Iguaçu – Ciudad del Este. "Diariamente formam-se filas quilométricas ao entardecer no lado paraguaio. Além dos caminhões carregados que precisam cruzar, somam-se todos os veículos que voltam vazios e que precisam esperar o horário 00:00 h para entrarem na fila, mesmo depois de ficarem nessa longa espera, ainda ficam novamente puxando fila de madrugada para retornar ao país", descreve ele. O empresário traz uma dimensão econômica desta demora: combustível, custos com horas extras, desgaste do caminhão, somam-se à indisponibilidade de unidades da frota, que em modelo rotineiro, ao longo do ano, representa um passivo apreciável.



*Leonardo Quiñonez, diretor da ABTI*

Em outras palavras, Quiñonez sentencia que, quando a nova ponte entrar em operação, haverá uma redução imediata de vários custos.

Já o vice-presidente da Associação Brasileira de Logística e



*A partir do meio da tarde forma-se filas do lado paraguaio.*




*Carlos Alberto Benitez, diretor da BTR.*

Transporte de Cargas- ABTC, Celso Gallegario, diz que o atraso da Ponte da Integração prejudica o setor de logística da região, igualmente ressaltando o aumento dos custos operacionais. "Os caminhões de exportação estão demorando em média cinco ou sete dias para cruzar a fronteira. Com a abertura da Ponte da Integração, seriam necessários no máximo três dias", estima ele.

Em reportagem feita pela revista Cenário do Transporte no ano de 2016, o empresário Carlos Alberto Benitez, diretor da BTR – Bartholo Transportes Rodoviários, já dimensionava o esgotamento da capacidade de Foz do Iguaçu atender ao transporte internacional: "Estamos sempre operando no limite, e em qualquer feriado ou greve o regime de espera se agrava", relatava ele, num tempo em que não estava definido contar com uma segunda ponte.

# **Nova travessia** vai impulsionar economia

O empresário Danilo Vendruscolo projeta que a ponte da Integração terá grande impacto econômico em todos os setores da economia da região trinacional. Ele observa que presentemente as grandes filas na ponte levam muitos consumidores a deixar de atravessar a fronteira para fazer negócios e buscar serviços de um modo geral. "A geração de novos empregos e atração de novos investimentos, ocorrerá assim que todas as obras forem entregues e principalmente quando houver um trâmite burocrático mais rápido nas fronteiras, através de investimentos públicos na informatização e automatização de vários procedimentos, além da simplificação dos processos", diagnostica.

Vendruscolo relata que, segundo a Receita Federal, há uma possibilidade de antecipar o fluxo de automóveis pela nova ponte, visto que para caminhões só será liberado assim que a ponte sob o Rio Monday ficar pronta, ao final de 2025. Se esta providência se viabilizar, a sobrecarga de tráfego pela ponte da Amizade poderá ser reduzida, antecipando um cenário de crescimento econômico projetado com a nova infraestrutura viária.

### Tempo é dinheiro

Os possíveis avanços econômicos também são interpretados a luz da mobilidade entre as cidades. Roni Temp, presidente do Codetri avalia que o grande impacto inicial será a melhoria do trânsito, com melhores condições da população poder usar os benefícios de serviços e comércio que já existem hoje, tanto diurnos quanto noturnas, das cidades da fronteira.

Ele agrega que num segundo momento, com a melhoria do fluxo de caminhões e diminuição nas esperas em filas, e com melhores





*Fronteira tríplice detém o maior fluxo rodoviário de caminhões na América Latina.*

controles, poderá aumentar a qualidade do transporte, e atrair novas empresas de transporte.

Já para o ramo comercial e serviços, Temp prevê uma nova frente de lojas de comércio, gastronomia e outros, na cidade de Presidente Franco, na qual existem muitas áreas com potencial para construção, tanto para atender a população de toda a região oeste do PR, como para turistas do Brasil e estrangeiros que já estão em Foz do Iguaçu. No lado brasileiro, em Foz do Iguaçu haverá incremento de negócios no bairro Porto Meira, por onde deverão ingressar os paraguaios que vem fazer compras, em razão do câmbio favorável.

Leonardo Quiñonez, diretor da Transparaguay, observa que o Paraguai é um país em franco crescimento e que a diminuição no tempo dos processos de exportação e importação de produtos agrícolas, assim como de produtos fabricados no Brasil e no Paraguai, é de suma importância para o desenvolvimento da região. "O trânsito diário de caminhões na região impacta vários setores. Não podemos falar somente das transportadoras em si. Temos toda uma logística envolvida: autopeças, serviços de mecânica, postos de combustíveis, alimentação etc... que giram em torno do setor e que geram milhares de empregos diretos e indiretos", descreve o diretor da ABTI, concluindo que com o aumento no volume de cargas, com certeza tudo isso deverá acompanhar esse novo crescimento.

# **Multilog constrói** o novo Porto Seco de Foz do Iguaçu

Em maio passado a Multilog divulgou o projeto de construção do novo Porto Seco de Foz do Iguaçu. Trata-se de um investimento de R$ 500 milhões, superior até mesmo a todos os recursos empregados na segunda ponte e na Perimetral Leste, cujo orçamento é de R$ 374 milhões.

A obra já teve início. O empreendimento situa-se na BR 277, próxima ao acesso da nova perimetral, numa área de 550 mil m$^2$. O local se alinha à concepção de manter o trânsito pesado de caminhões afastado da área urbana da cidade.

Em sua primeira etapa, o novo Porto Seco terá investimentos de R$ 240 milhões e inclui um pátio de 197 mil m$^2$ destinado aos caminhões. A área de armazenagem e vistoria, será de 7,2 mil m$^2$, além de 600 m$^2$ de câmara fria. Aos motoristas será disponibilizado um espaço de 1,9 mil m$^2$.




A nova infraestrutura deve ficar pronta em 2025. Segundo Djalma Vilela, presidente da Multilog, o empreendimento consolidará Foz do Iguaçu como o maior porto seco da América Latina e um dos maiores do mundo, além de aportar uma nova realidade para o transporte de cargas e o comércio exterior da região.

# **Transparaguay participou** da construção da Ponte da Integração

Habitualmente o transporte rodoviário compõe as atividades de grandes empreendimentos no setor de infraestrutura. Porém a construção de uma ponte internacional é um fato marcante. E circunstancialmente, quando a obra envolve os dois países, e a empresa prestadora do serviço tem direta relação com estas nações, a atividade ganha um significado maior.

A Transparaguay, uma empresa com 62 anos de atividades, atuante no transporte internacional e no segmento de extrapesados, participou da construção desta travessia. Seu primeiro transporte nesta empreitada foi em dezembro de 2019, levando máquinas de terraplenagem para o canteiro de obras. Ao todo, a Transparaguay transportou 12 mil toneladas de cargas. Participou diretamente do lançamento das 18 aduelas da ponte em cada lado da travessia. Emitiu 477 conhecimentos de transporte internacional e contabilizou 720 cruzes de veículos ao longo de dois anos.

Leonardo Quiñonez, diretor da transportadora, destaca a grandiosidade deste empreendimento e da participação da empresa, cujos registros entram para a história da organização.

