



ANEXO I

PLANO DE TRABALHO

**ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA E AMBIENTAL (EVTEA) PARA UM
NOVO TERMINAL MULTIMODAL EM FOZ DO IGUAÇU E PORTO SECO E
ESTUDO (EVTEA) PARA ADEQUAÇÃO DO TERMINAL FERROVIÁRIO DE
CARGAS DE CASCAVEL**

Superintendência de Obras e Desenvolvimento

AGOSTO/2020

Sumário

1	JUSTIFICATIVA	3
2	OBJETIVO	6
3	ETAPAS DE EXECUÇÃO DOS ESTUDOS E ENTREGAS.....	6
3.1	Licitação dos Serviços, em conformidade com a minuta de convênio e lei 8666/93; 6	
3.2	ELABORAÇÃO DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA	6
3.2.1	Relatório de Planejamento	8
3.2.2	Relatório com Proposta de Localização do Terminal de Foz do Iguaçu 8	
3.2.3	Estudos de Viabilidade - EVTEA.....	8
3.3	Gerenciamento do Projeto	13
3.4	FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS ESTUDOS	13
4	MATRIZ DE RESPONSABILIDADES	14
5	CRONOGRAMA FÍSICO PREVISTO	15
6	RESUMO DE INVESTIMENTOS.....	15
7	CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO FINANCEIRA E DE DESEMBOLSOS.....	15
8	ASSINATURAS	16

1 JUSTIFICATIVA

Para a infraestrutura do novo terminal, a cidade de Foz do Iguaçu, além de ser um importantíssimo destino turístico e ser conhecida internacionalmente pelas suas Cataratas e pela Usina Hidrelétrica de Itaipu, tem uma vocação natural para ser o Hub Logístico da América do Sul.

A sua privilegiada localização geográfica entre três países e no centro de um setor produtivo diversificado e robusto transforma essa região em óbvia solução logística. O seu contínuo desenvolvimento e uso sustentável de suas potencialidades demandam a implementação de soluções estruturantes que respeitem as vocações dessa região que se encontra sob influência da Usina de Itaipu.

Com a conclusão da Segunda Ponte entre Brasil e Paraguai e da Perimetral Leste, e com os consequentes benefícios logísticos, faz-se urgente a necessidade da mudança da localização do Porto Seco de Foz do Iguaçu. Tal urgência se justifica pelo fato de que o início das operações do novo Porto Seco Multimodal precisar necessariamente coincidir com a data de conclusão das obras da Segunda Ponte e da Perimetral Leste, sob risco de ocorrer um gravíssimo problema de estrangulamento do trânsito no perímetro urbano da cidade. A referida obra de transferência do Porto Seco fundamenta-se pelo intenso volume de tráfego onde os números variam entre 150.000 a 170.000 caminhões por ano, cuja tendência é crescente com a integração promovida pela segunda Ponte e pelo aumento das transações comerciais da região, impactando tanto para os munícipes que por ali trafegam, quanto para os visitantes do Parque Nacional do Iguaçu e demais atrações de intenso enfoque turístico da região.

A mobilidade urbana é apresentada como tema transversal em todos os ODS, com o intuito de ampliar a visualização dos impactos e qualificar os debates e integração dos objetivos e metas.

A sinergia econômica-social entre Cascavel e Foz do Iguaçu é pujante e robusta e será potencializada com as inúmeras iniciativas estruturantes na região que estão por vir ou que já foram implementadas. Como referência

deste potencial, hoje o TCP do Porto de Paranaguá encontra-se em tratativas finais para trazer para a região de Foz cerca de 90.000 containers/ano por meio do modal ferroviário até Cascavel, antecipando-se às demais ações estruturantes na Região.

A construção do Corredor Oeste de Exportação que ligará futuramente Maracaju ao Porto de Paranaguá, com um ramal conectando umbilicalmente Foz do Iguaçu a Cascavel, será o indutor de uma grande transformação logística do Estado do Paraná e da União. As recentes iniciativas já concretizadas de contratação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Ambiental e Jurídica pelo Estado do Paraná e a qualificação deste Projeto no Programa de Investimentos e Parcerias do Governo Federal através da Resolução n.º 133 de 10 de junho de 2020, darão suporte ao Processo de desestatização da Ferroeste com escopo ampliado até o grande leilão planejado para ocorrer na B3.

Portanto para que Foz do Iguaçu possa atrair mais investimentos e gerar mais empregos será necessário desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo infraestrutura regional e transfronteiriça com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para o desenvolvimento da Região Oeste do Estado. A construção do Terminal de Foz do Iguaçu, que provavelmente contemplará os três modais (fluvial, rodoviário e ferroviário), trabalhará integrado logisticamente a um revitalizado Terminal de Cascavel e ambos terão papel de grande importância no desenvolvimento da Região Oeste do Estado.

Para a infraestrutura de revitalização do terminal, na cidade de Cascavel, temos a FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - uma sociedade de economia mista cujo maior acionista é o Governo do Paraná.

A Ferrovia encontra em seus extremos seus principais pátios: o de Cascavel, de maior movimento, e o de Guarapuava, onde está a oficina, o Pátio de Manobra e o encontro com a linha operada pela concessionária RUMO. O terminal objeto deste Termo de Referência, em Cascavel, é um terminal de transbordo, ou seja, que realiza a transferência de mercadorias recebidas dos caminhões para vagões e vice-versa.

Com uma infraestrutura de 1.704.936,64 m², o Pátio de Cascavel é constituído de área alfandegada de mais de 29.179,00 m², área de mercado interno com metragem superior a 751.461,50 m², terminal de contêineres com cerca de 6.000,00 m², armazéns alfandegados e de mercado interno com área total de 780.640,50 m², terminal reefer (terminal destinado a contêineres refrigerados), 02 ramais ferroviários, silos graneleiros com capacidade para armazenar 405.000,00 toneladas, ilhas de fiscalização, 13 moegas rodoviárias e 03 ferroviárias, escritórios administrativos, escritórios de fiscalização, uma estação de convivência para caminhoneiros, restaurante e área verde. Ainda há uma Estação Aduaneira Interior (EADI), que permite o recebimento de carga do Paraguai com destino a Paranaguá. Há também no terminal 2 silos para grãos, com capacidade estática de 3,2 mil toneladas cada um, tombadores para caminhões e balança rodo-ferroviária. Além da operação de grãos, ocorre também operação de calcário, óleo comestível e insumos agrícolas a granel e ensacados.

Além dos Terminais Públicos, encontram-se ainda em Cascavel operadores privados como a Cascavel Comércio de Grãos Ltda, Cimento Rio Branco, COOPAVEL, Cargil Agrícola S/A, Bungue Alimentos, que movimentam calcário, fertilizantes, cimento e granéis agrícolas. Além disso, há também operação de contêineres refrigerados com carne de frangos.

Além disso, o Atual Governo está buscando resolver de forma definitiva o gargalo Logístico Ferroviário do Estado do Paraná, por meio de Investimentos para melhoria dos pontos críticos do trecho Cascavel-Guarapuava, bem como a Contratação de um EVTEA-J de Maracaju-MS ao Litoral do Paraná, passando por Cascavel-PR e Guarapuava-PR, além de um Ramal ligando Cascavel-PR a Foz do Iguaçu-PR. Este EVTEA-J será o Plano Diretor para buscar os investimentos na expansão da nova Ferroeste e exigirá uma melhor infraestrutura do Terminal Intermodal de Cascavel-PR e Guarapuava para recebimento e transbordo das cargas.

Especificamente sobre o Terminal Intermodal da Ferroeste em Cascavel-PR, o Governo do Paraná está estudando a duplicação da BR-277, rodovia limítrofe ao Terminal que terá enorme influência no atual acesso principal. Portanto, será necessária uma adequação do acesso principal para

desviar um cruzamento ferro-rodó e melhorar a entrada, principalmente de caminhões, permitindo melhor movimentação interna dos diferentes modais, otimização de carga e descarga, sequenciamento de atividades e área de manobra.

Desta forma, atualizações nos projetos de engenharia, bem como a implantação e adequação do sistema viário, de segurança perimetral e iluminação tornam-se necessárias para que os 02 terminais possam cumprir seu papel a contento, eliminando os gargalos existentes nestas áreas e preparando a estrutura existente para o crescimento projetado para os anos vindouros.

2 OBJETIVO

Este convênio visa a elaboração de estudos de viabilidade técnica e ambiental de um Novo Terminal Multimodal em Foz do Iguaçu, incluindo nesta área um Porto Seco e também o estudo de Adequações do Terminal Ferroviário de Cargas de Cascavel, permitindo adequá-los as necessidades atuais e futuras do transporte de cargas.

3 ETAPAS DE EXECUÇÃO DOS ESTUDOS E ENTREGAS

3.1 Licitação dos Serviços, em conformidade com a minuta de convênio e lei 8666/93;

Para a execução do objeto a CONVENIADA conduzirá a licitação para a contratação os objetos do convênio.

3.2 ELABORAÇÃO DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA

As temáticas específicas a serem abordadas nos estudos em relação aos dois terminais estão listadas abaixo.

Revitalização do Terminal de Cascavel

- Estruturação da base de dados;
- Levantamento de dados secundários da movimentação atual de cargas nos terminais da Ferroeste (Cascavel e Guarapuava), considerando a quantidade e os tipos de carga, bem como suas origens e destinos.

- Estudo da projeção de movimentação de cargas nos terminais da Ferroeste (Cascavel e Guarapuava), considerando-se o espaço temporal necessário para a estimativa de demanda e a ampliação da linha ferroviária decorrente da estruturação do Projeto do Corredor Oeste de Exportação - Nova Ferroeste.
- Estudo da área do terminal, forma do terreno e possibilidade de expansão futura;
- Estruturação de plano para guiar as ações de adequação do sistema viário e de segurança do terminal (iluminação, cercamento, vigilância etc); e
- Estudo e projeto conceitual para ordenamento da ocupação das áreas ociosas e existentes no terminal, com eventuais propostas de readequação.

Novo Terminal de Foz do Iguaçu

- Estruturação da base de dados;
- Levantamento de dados secundários da movimentação atual de cargas no pátio do Porto Seco de Foz do Iguaçu (E.A.D.I), considerando a quantidade e os tipo de carga, bem como suas origens e destinos.
- Estudo da projeção de movimentação de cargas para o Novo Terminal em Foz do Iguaçu, considerando-se o espaço temporal necessário para a estimativa de demanda e a ampliação da linha ferroviária decorrente da estruturação do Projeto do Corredor Oeste de Exportação - Nova Ferroeste.
- Estudo de área adequada e disponível em região integrada à BR-277/PR e à nova Perimetral Leste para implantação do novo terminal. Ademais, deverá ser avaliado a forma do terreno e a possibilidade de expansão futura do mesmo; e
- Estruturação de um plano para guiar as ações de adequação do sistema viário e de segurança para acesso a localização proposta para o terminal, assim como dentro do terminal (iluminação, cercamento, vigilância etc).

Os estudos a serem desenvolvidos pela CONVENIADA nas temáticas apresentadas anteriormente estão divididas em três fases principais:

3.2.1 Relatório de Planejamento

Este relatório permitirá visualização do planejamento previsto para a entrega dos estudos alvo deste termo de referência, permitindo-se como isso melhor acompanhamento das atividades.

O relatório de planejamento deve apresentar:

- a descrição da abordagem metodológica nas principais etapas do trabalho;
- Cronograma e fluxogramas das atividades e produtos a serem desenvolvidas ao longo do processo;
- Descrição da equipe técnica-chave e sua qualificação;
- Estratégia de acompanhamento do trabalho, contemplando atividades de comunicação interna e social.

Entrega: Relatório de Planejamento das atividades

3.2.2 Relatório com Proposta de Localização do Terminal de Foz do Iguaçu

Neste Relatório será apresentado o descritivo técnico acerca da avaliação das opções de sítios considerados para a implantação do Terminal de Foz do Iguaçu.

A definição da possível localização do Terminal deverá se valer de metodologia que demonstre objetivamente as razões para a sua escolha, apontando na comparação com outras áreas as razões para indicação da área considerada como prioritária para implantação do terminal. Tal descritivo deverá estar munido de representação espacial em mapas.

Deverão ser definidas no presente relatório ao menos três propostas de localização para o terminal, indicando a localização mais favorável com base nas variáveis presentes na metodologia a ser adotada pela CONTRATADA.

Entrega: Relatório com Proposta de Localização do Terminal de Foz do Iguaçu

3.2.3 Estudos de Viabilidade - EVTEA

Os trabalhos nesta etapa deverão seguir as melhores práticas utilizadas no setor de infraestrutura de transportes para elaboração de Estudos de Viabilidade (EVTEA). Serão feitas entregas de caráter preliminar e depois das revisões a entrega de forma definitiva.

De modo geral, devem estar segmentados de acordo com as seguintes frentes de estudo. A saber:

a) Relatório Executivo do Projeto

O presente Relatório deverá conter informações de caráter gerencial, contemplando descrição sucinta dos estudos realizados, contendo a síntese das conclusões e recomendações observadas. Deverá apresentar:

- 1) mapa de situação, contendo a representação das áreas político-administrativas em nível de estados e municípios, as produções relevantes das áreas, os principais pontos de carregamento identificados e as principais conexões modais;
- 2) contextualização do projeto, com o enquadramento nas políticas governamentais, inclusive o P.E.L.T. do Estado do Paraná;
- 3) produção esperada;
- 4) resultado das avaliações econômico-financeira, incluindo a análise de sensibilidade e avaliação qualitativa das externalidades econômicas do projeto;
- 5) análise dos riscos envolvidos;
- 6) resumo dos estudos de demanda/mercado;
- 7) resumo dos estudos de engenharia;
- 8) resumo dos estudos ambientais;
- 9) resumo dos estudos operacionais;
- 10) resumo das fundiária; e
- 11) conclusões e recomendações.

Esse relatório deverá apresentar no mínimo:

- a) a síntese expositiva dos resultados dos produtos, com indicação dos agentes responsáveis a serem envolvidos na implantação dos mesmos;
- b) as interfaces institucionais necessárias; e
- c) as vantagens e desvantagens de cada alternativa de localização para o caso específico do Novo Terminal de Foz do Iguaçu.

b) Relatório de Mercado

O Relatório de Mercado tem por finalidade estabelecer a demanda por transporte a partir da caracterização da origem e destino das cargas, além de

identificar os tipos de carga e os volumes que potencialmente poderão ser movimentados.

A identificação e avaliação das perspectivas de captação de carga implicam necessariamente na consideração de uma malha multimodal na área de influência do terminal estudado e, conseqüentemente, na integração dos modos de transportes e suas potencialidades de atração de demanda.

Como resultado deste estudo, tem-se a Demanda por Transporte a ser captada pelos terminais em estudo. Para tanto, o estudo de Mercado deverá identificar:

- a origem da demanda de transportes;
- o destino da demanda de transportes;
- as linhas de desejo;
- os tipos de carga;
- o volume captável por tipo de carga;
- Os custos estimados para transbordo e armazenagem das cargas.

O Estudo também deverá estimar uma projeção destas cargas para o período de operação do terminal, considerado dentro do horizonte no EVTEA.

A avaliação de demanda atual e futura por transporte de carga deverá considerar:

a) Identificação dos fluxos e os volumes (em toneladas/ano) atuais operados, bem como identificar os fluxos e volumes futuros para o terminal estudado; e

b) Identificação de projetos públicos e empreendimentos privados planejados cuja execução poderá impactar a infraestrutura de transportes;

c) Relatório de Engenharia

O Relatório de Engenharia possui como objetivo realizar a descrição e caracterização das estruturas existentes e futuras, com sua respectiva valoração, de modo a se obter os investimentos necessários para a revitalização e implantação dos terminais.

Deste modo, serão desenvolvidos projetos conceituais, de forma a se obter estimativa de custos, contemplando as seguintes disciplinas:

- Traçado Geométrico conceitual para eventual solução ferroviária;

- Proposta de Poligonal para os terminais. Para o caso do Novo Terminal de Foz do Iguaçu, a poligonal será proposta com base no sítio definido pela CONTRATANTE para implantação do referido terminal;
- Terraplanagem;
- Drenagem e OAC;
- Obras de Arte Especiais;
- Superestrutura Ferroviária;
- Interferências;
- Obras Complementares;
- Orçamento;
- Cronograma Físico-Financeiro.

d) Relatório Operacional

O Relatório Operacional tem como objetivo descrever a estrutura operacional proposta para os terminais, considerando as modalidades de transporte envolvidas e a infraestrutura para a transferência da carga desses modais, incluindo as condições e estruturas de armazenagem das cargas.

Esta caracterização deverá ser feita com nível de detalhamento adequado para se estimar os custos e despesas operacionais, os investimentos para a implantação e manutenção da operação, assim como permitir a avaliação das receitas operacionais. Para tanto, deve-se considerar:

1. mix de cargas estimado;
2. infraestrutura para a transferência de carga dos modais envolvidos;
3. infraestrutura de armazenagem;
4. desempenho operacional;
5. custos e despesas operacionais; e
6. receitas operacionais potenciais.

e) Relatório de Meio Ambiente

O Relatório de Meio Ambiente tem por intuito identificar e caracterizar os principais impedimentos e potencialidades de ordem ambiental presentes na área de estudo, de modo a orientar a tomada de decisão, quanto a

localização do empreendimento, notadamente para o caso específico do terminal de Foz de Iguaçu, de forma a evitar tais impedimentos e, quando não for possível, permitir a escolha das melhores medidas que objetivem sua equalização.

O Estudo também deverá abranger análise sobre o processo de licenciamento ambiental necessário para os empreendimentos em questão, acompanhada de proposição de medidas de controle e gerenciamento ambiental, bem como estimativa dos custos associados ao processo de licenciamento e à gestão ambiental.

Outro aspecto importante a ser considerado nesta frente dos estudos de viabilidade é a avaliação de questões legais e institucionais que possam ter influência na implantação e expansão/remodelagem de ambos os terminais.

Assim, deverá estar prevista nesta caracterização ambiental estudos sobre a questão fundiária no sentido de caracterizar e avaliar o contexto jurídico e institucional para a implantação e expansão/remodelagem dos terminais.

f) Relatório Econômico-Financeiro

Neste relatório deverá estar prevista a metodologia utilizada na avaliação econômico-financeira de cada terminal, o rol das premissas utilizadas, assim como os resultados-chave da modelagem.

Deverão ser apresentados de forma analítica todos os custos dos investimentos envolvidos, indicando e justificando os métodos adotados.

Deverá também ser apresentada a avaliação econômico-financeira, com no mínimo os indicadores TIR, VPL e Pay Back, para ambos os terminais. Este volume também deverá apresentar tópico de "Recomendações e Conclusões" contendo analiticamente orientações, instruções e observações relevantes para as etapas seguintes de elaboração de Projetos de Engenharia, da obtenção das Licenças Ambientais, da desapropriação de terras e dos modelos de concessão e Outorgas.

Deverão ser preparadas e entregues pela CONTRATADA, duas apresentações, elaboradas em programas do tipo PowerPoint ou similar, abordando, no mínimo:

- a) Elaboração dos estudos das alternativas de desenvolvimento, para apresentação e avaliação; e
- b) Síntese dos Estudos aprovados, visando apresentações para o público em geral.

Entregas: EVTEA Preliminar e Final de Foz do Iguaçu e EVTEA Preliminar e Final de Cascavel.

3.3 Gerenciamento do Projeto

Compreende as atividades de acompanhamento da execução do objeto para tratar dos avanços do projeto, dificuldades e necessidades de correção e de controle através de reuniões periódicas, relatórios mensais e prestações de conta físico-financeiras.

3.4 FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS ESTUDOS

Os produtos deverão ser apresentados e entregues na forma de relatório no qual deverá constar, necessariamente:

- a) Descrição detalhada da metodologia empregada no estudo;
- b) Base de dados utilizados bem como a forma de obtenção das informações;
- c) Descrição das premissas empregadas;
- d) Modelos, hipóteses e resultados atingidos;
- e) Apresentação dos Resultados;
- f) Proposta de melhoria e intervenção, bem como a justificativa de que esta solução atende as necessidades atuais e futuras de ambos os terminais no horizonte de prazo estudado;
- g) Projetos conceituais de engenharia necessários para a implantação da solução proposta.

Os elementos e as propostas elaboradas deverão ser apresentados em textos objetivos, acompanhados das planilhas e desenhos/mapas esquemáticos.

As versões finais de todos os relatórios deverão ser enviadas para a ITAIPU e estar devidamente assinados por seus autores, identificando a data

de sua produção, especialidade e responsabilidade técnica, assim como a identificação do CREA e da ART, quando se aplicar.

Além do produto final, deverão ser entregues à ITAIPU todos os estudos, pesquisas e trabalhos que serviram como subsídio para a elaboração das atividades e do documento final, tais como: Levantamentos, Pesquisas, Análises e Memórias de Cálculo, em especial as que se referem ao dimensionamento e bases estatísticas que fundamentam suas alternativas.

4 MATRIZ DE RESPONSABILIDADES

DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE E ENTREGAS	INSTITUIÇÕES		
	ITAIPU	PARANÁ PROJETOS	CONTRATADA PARA EXECUÇÃO DOS ESTUDOS
Autorizações, Licenças, Taxas, Aprovações	N	R	
Execução dos estudos			R
Acompanhamento dos Serviços Executados	N	R	I
Pagamento dos serviços executados à executora dos serviços		R	N
Emissão de Relatórios Bimensais das Atividades Desenvolvidas no convênio	N	R	
Prestação de Contas	A	R	
Repasso Financeiro dos Recursos do Convênio	R	I	

(A) Aprova - (R) Responsável - (N) Notificado - (I) Informa

5 CRONOGRAMA FÍSICO PREVISTO

A seguir é apresentado o cronograma físico das etapas de execução previstas para cada objetivo específico do Plano de Trabalho.

ETAPAS de EXECUÇÃO		meses															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
3.1	Licitação dos Serviços	■	■	■	■												
3.2	Elaboração dos Estudos																
3.2.1	Relatório de Planejamento das atividades					■											
3.2.2	Relatório com proposta de áreas para Implantação do Novo Terminal de Foz do Iguaçu					■	■										
3.2.3	Estudos de Viabilidade - EVTEA																
a)	EVTEA Preliminar Foz do Iguaçu							■	■	■							
b)	EVTEA Final Foz do Iguaçu										■	■	■				
a)	EVTEA Preliminar Cascavel												■	■	■		
b)	EVTEA Final Cascavel														■	■	■
3.3	Gerenciamento do Projeto	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

6 RESUMO DE INVESTIMENTOS

ITEM	DESCRIÇÃO	VALOR
3.2.1	Relatório de Planejamento das atividades	R\$ 145.191,27
3.2.2	Relatório com Proposta de Localização do Terminal de Foz do Iguaçu	R\$ 290.382,54
3.2.3	EVTEA Final Foz do Iguaçu	R\$ 1.306.721,41
	EVTEA Final Cascavel	R\$ 1.161.530,14
VALOR TOTAL		R\$ 2.903.825,36

7 CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO FINANCEIRA E DE DESEMBOLSOS

Para as atividades descritas no item 3.1 os custos previstos não integram o presente Convênio, sendo que estas atividades serão de responsabilidade da CONVENIADA.

As atividades descritas no item 3.2 “Elaboração do EVTEA do Novo terminal Multimodal de Foz do Iguaçu e do EVTEA de Adequação do Terminal Ferroviário de Cascavel” terão limite de R\$ 2.903.825,36 (dois milhões, novecentos e três mil, oitocentos e vinte e cinco reais e trinta e seis centavos).

CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO FINANCEIRA					
Item	ETAPAS de EXECUÇÃO	RESPONSÁVEL	ANO 1		ANO 2
			SEM 1	SEM 2	SEM 1
3.1	Licitação dos Serviços ¹	Paraná Projetos	Sem custo para o Convênio		
3.2	Elaboração do EVTEA do Novo terminal Multimodal de Foz do Iguaçu e do EVTEA de Adequação do Terminal Ferroviário de Cascavel	ITAIPU	R\$ 435.573,80	R\$ 1.306.721,41	R\$ 1.161.530,14
Total do Convênio			R\$ 2.903.825,36		
Total ITAIPU			PARCELA 01		PARCELA 02
			R\$ 1.742.295,22		R\$ 1.161.530,14
			R\$ 2.903.825,36		

¹ Em conformidade com a minuta de convênio e lei 8666/93

8 ANEXOS:

- Proposta orçamentária VALEC
- Especificação técnica da contratação dos serviços.

9 ASSINATURAS



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi proposto para assinatura digital na plataforma Portal de Assinatura/Firma Digital - Itaipu Binacional. Para verificar as assinaturas, clique no link <https://pad.itaipu.gov.br/Verificar/4D8C-96B8-70C9-DDAE> ou visite o site <https://pad.itaipu.gov.br:443> e utilize o código abaixo para verificar se este documento é válido.

Código para verificação: 4D8C-96B8-70C9-DDAE



Hash do Documento

178F031DDEA26157F394203BCA4A4B898F1460DF539349BAD02E76C141A096A1

O(s) nome(s) indicado(s) para assinatura, bem como seu(s) status em 30/10/2020 é(são) :

Kleber Da Silva (Signatário) - 031.***.***-17 em 30/10/2020 16:08
UTC-03:00

Tipo: Certificado Digital

Maurício Scandelari Milczewski (Signatário) - 558.***.***-87 em
30/10/2020 15:22 UTC-03:00

Nome no certificado: Parana Projetos

Tipo: Certificado Digital - PARANA PROJETOS -
02.681.709/0001-25