

# **Estado e União ajustam questões ambientais para fortalecer a Nova Ferroeste**

29/06/2021

Geral

**Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário se reuniu com a representante do Ministério da Economia e da Fipe para avaliar andamento do estudo de impacto ambiental.**

Duas reuniões no Palácio das Araucárias, em Curitiba, nesta segunda-feira (28), uniram integrantes do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário e técnicos responsáveis pelo desenho da Nova Ferroeste. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Ambiental e Jurídica (EVTEA-J) deve ser concluído em setembro e o Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) em novembro.

O primeiro encontro foi com a secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação do Ministério da Economia, Rose Hofmann. “A ideia é estabelecer um canal de comunicação frequente entre a equipe de engenharia e a equipe de meio ambiente”, explicou. Ela integra a equipe do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo federal.

Uma das etapas do projeto é a obtenção das licenças junto a órgãos como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), Fundação Nacional do Índio (Funai) e Instituto Nacional do Patrimônio Artístico e Nacional (Iphan).

Por isso, dados disponíveis nos relatórios preliminares e os prazos ajudam a entender as exigências do projeto. “A ideia é trazer experiência em licenciamento de empreendimentos lineares para que possamos estar com tudo pronto para protocolar o pedido de licença prévia já em novembro”, disse o coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes.

O EIA/RIMA, feito pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), avalia em detalhes todas as partes do traçado. No Paraná a ferrovia passará por 41 municípios. Também cruzará oito cidades do Mato Grosso do Sul. Como parte do projeto, estão sendo feitas visitas a campo numa faixa de até cinco quilômetros em torno do traçado previsto.

Na próxima semana a secretária retornará ao Paraná com uma equipe da Funai e do Ibama para uma série de visitas a Paranaguá, Curitiba, Guarapuava, Cascavel e Foz do Iguaçu.

## **FAUNA/FLORA**

O estudo de fauna em cada um dos biomas incluídos no traçado da via férrea vai durar cerca de um ano. Isso porque a catalogação das espécies que vivem nos ambientes precisa ser feita em quatro momentos diferentes. Em cada uma das estações, os pesquisadores da Fipe vão a campo. Ao longo de 32 dias eles capturam, medem e fotografam animais terrestres, aquáticos e de cavernas.

“Todos os ambientes estão sendo amostrados, e isso acaba por trazer novidades, como algumas espécies já encontradas”, disse Daniel Macedo Neto, coordenador geral do EIA/RIMA.

Até agora foram realizadas a campanha de verão e de outono. Em julho terá início a de inverno. O processo termina em novembro, quando for encerrada a quarta e última etapa.

Nas duas primeiras campanhas foram avistados gatos do mato, onças-pardas e sussuaranas em quatro áreas de estudo. “No caso desses felinos, são animais de topo de cadeia, então se eles estão nesses ambientes, significa que os lugares são muito importantes para toda uma fauna que está abaixo dela”, explicou Macedo.



Os técnicos também puderam fotografar uma espécie rara de sapo, cuja principal característica é o contraste entre o corpo verde com pintinhas escuras e as quatro patas vermelhas.

As análises do solo e da cobertura vegetal também fazem parte do estudo do Cerrado e da Mata Atlântica. A amostragem está fazendo o levantamento de um metro quadrado em cada um dos lugares visitados.

O clima dos últimos cinco anos será analisado a partir de dados do Simepar, coletados em 32 estações no Paraná. Também estão sendo avaliadas 11 cavidades naturais, duas delas classificadas como cavernas, e o impacto sobre essas estruturas.

Para Fagundes, este olhar para o meio ambiente vai além de uma exigência legal. “Quando estudamos a sustentabilidade do modal ferroviário estamos garantindo o futuro dele e o futuro do Paraná”, afirmou.

## **PASSAGENS**

Os trilhos da Nova Ferroeste vão passar próximos a 47 unidades de conservação, nenhuma delas classificada como área de proteção integral. A partir desse levantamento os técnicos vão apontar os locais ideais para a realização da passagem de fauna, para diminuir o risco de atropelamento.

Daniel Macedo explica que a ferrovia pode servir também como uma barreira para impedir a derrubada da cobertura verde. “Serão propostas várias passagens de fauna que permitirão a mobilidade de um lado para o outro. Isso vai ser contemplado, principalmente, na Serra do Mar”, esclareceu.

Os municípios incluídos no traçado da ferrovia também estão recebendo as equipes da Fipe para a realização dos estudos socioeconômicos.

## **DEMANDA DE CARGAS**

A outra reunião do dia foi com a TPF Sener, empresa internacional, responsável pelo EVTEA-J. É a partir dos dados e análises da companhia que o projeto está sendo assentado. O primeiro resultado parcial aponta a existência de carga para tornar a estrada de ferro viável economicamente.

Os levantamentos indicam que hoje somente 20% de tudo que é descarregado no Porto de Paranaguá chega por trilhos. Com a implantação da nova ferrovia a estimativa é aumentar essa participação para 60%.

Dados parciais já coletados apontam que a demanda da nova ferrovia ficaria em torno de 38 milhões de toneladas no primeiro ano de atividade em plena operação. A maioria seguiria pelos trilhos até o Porto de Paranaguá, destino de

26 milhões de toneladas de cargas, entre grãos e contêineres refrigerados.

"Será o segundo maior corredor de proteína animal e grãos do País", destacou Fagundes.

## **INVESTIMENTO**

O investimento da Nova Ferroeste é estimado em R\$ 25 bilhões. O projeto deve ser concluído até o final do ano, quando terá início as audiências públicas em todas as regiões para ouvir a sociedade sobre o traçado e o impacto ambiental do empreendimento. Em 2022 o projeto será levado à Bolsa de Valores de São Paulo (B3) e o vencedor vai executar um traçado de 1.285 quilômetros entre Maracaju (MS) e Paranaguá (PR) e explorar a ferrovia durante 60 anos.

*Fonte: Agência Estadual de Notícias*