

Integração porto-ferrovia é tema de debate em evento que reuniu Estado, União e indústria

16/09/2021

Geral

O evento desta quarta-feira (15) tratou do potencial de movimentação de cargas dos portos paranaenses e dos avanços nos projetos do Estado para atender o modal ferroviário.

Com os avanços do projeto de expansão da malha ferroviária para o transporte de cargas pelo Estado, o setor produtivo volta a atenção para a outra ponta da cadeia logística: os portos. O potencial de movimentação da Portos do Paraná, nos mais diversos segmentos, foi debatido nesta quarta-feira (15) em encontro que reuniu o Governo do Estado, iniciativa privada e governo federal na Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep), em Curitiba.

“O governo tem, constantemente, dialogado com todo o setor produtivo do Paraná para essa construção da nova infraestrutura do nosso Estado. Esse diálogo tem sido intermodal”, disse o secretário de Estado de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex. De acordo ele, os resultados alcançados pelos portos de Paranaguá e Antonina são fruto não só do trabalho e da dedicação dos trabalhadores paranaenses, mas também uma combinação de toda a logística e infraestrutura que têm se desenvolvido no Estado, com apoio das novas concessões rodoviárias e da Nova Ferroeste. A integração, segundo ele, é preponderante para o setor produtivo.

“Todos os caminhos (rodoviário, ferroviário ou aéreo) chegam até os portos”, disse o secretário. “E o Governo do Estado tem trabalhado exatamente projetando esse hub, pelas características logísticas do Paraná”.

“O porto precisa estar preparado para melhorar a condição de receber essas cargas. O principal meio é promover uma melhora na condição ferroviária”. Luiz Fernando Garcia

Segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, **há uma preparação para todo esse avanço na infraestrutura.** Ele ainda destacou que hoje o volume de carga que chega pelos trilhos aos portos paranaenses não é tão expressivo quanto pode ser. “A hora que conseguirmos melhorar (e o projeto do moegão é fundamental para essa recepção ferroviária, com as licitações dos novos terminais) certamente vamos conseguir atender toda a demanda que está sendo projetada”, declarou.

De acordo com ele, os atuais investimentos dos portos acontecem simultaneamente em três frentes: infraestrutura terrestre, marítima e de armazenagem (com novos arrendamentos). O objetivo, em geral, é não apenas ampliar a capacidade, mas também reduzir os custos aos empresários, o que faz aumentar a competitividade do Estado.

Nessa linha, além do projeto do moegão, referente à ampliação da capacidade de descarga ferroviária em uma moega exclusiva para atender o modal, ainda se destacam o projeto do Novo Corredor de Exportação, que vai ampliar muito a capacidade de escoamento dos graneis sólidos; o projeto para a concessão do canal de acesso marítimo; a dragagem continuada de manutenção; e a derrocagem da porção mais rasa do maciço rochoso conhecido como Pedra da Palangana.

FERROVIA

O projeto da Nova Ferroeste, também apresentado na pauta do encontro na Fiep, é a nova estrada de ferro, com 1.304 quilômetros, que vai ligar Maracaju (MS) a Paranaguá. Como apontam os estudos, ela deve ser base para a movimentação de cerca de 26 milhões de toneladas de carga já no primeiro ano de operação, principalmente grãos (em especial a soja) e contêineres refrigerados com proteína animal.

O secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Marcello da Costa, disse que essa ferrovia vai criar um grande corredor logístico, captando carga do Paraguai via Foz do Iguaçu, e ser mais uma opção para o Centro-Oeste a partir de Maracaju. Tudo isso, segundo ele, se alinha com a estratégia do governo federal para o País, que é conectar as ferrovias aos portos em diferentes regiões.

O secretário falou ainda sobre a importância da obra para trazer insumos e outras cargas, especialmente para o agronegócio. “Essa circulação interna e de retorno com fertilizantes e milho, por exemplo, vai beneficiar outros estados além do Paraná, como Santa Catarina e o Mato Grosso do Sul”, destacou.

Esta também é a opinião do secretário de Estado do governo do Mato Grosso do Sul, Jaime Verruck. Durante o encontro ele falou sobre a importância da execução da Nova Ferroeste para fomentar a competitividade das regiões Sul e Centro-Oeste. “A partir da construção dessa obra poderemos reduzir tarifas e melhorar a competitividade dos produtos brasileiros no Exterior”, afirmou.



Foto: Geraldo Bubniak/ AEN

A ausência de estradas de ferro no Paraguai foi lembrada pelo diretor do Departamento de Transporte Ferroviário (DTFER), Ismael Trinks, que participou presencialmente do evento. Para ele, o ramal ligando Cascavel a Foz do Iguaçu compensa uma carência logística do país vizinho e gera novas oportunidades. Ele lembrou ainda a **transformação proporcionada pela publicação da Medida Provisória 1.065**, no final de agosto, que inclui a autorização como opção de execução de novos projetos para o modal ferroviário.

“Desde a publicação, recebemos 12 pedidos de autorização, três deles da Nova Ferroeste”, explicou, sobre as conexões com Maracaju, Foz do Iguaçu e Paranaguá protocolados este mês que serão acrescidos à concessão vigente.

Hoje a Ferroeste opera um trecho de 248 quilômetros entre Cascavel e Guarapuava, onde se liga à Malha Sul, operada pela Rumo Logística, para chegar ao Litoral. Atualmente o tempo de viagem de um contêiner entre Cascavel e Paranaguá é de cinco dias; a partir da execução da Nova Ferroeste, esse trajeto será feito em 20 horas.

O projeto completo prevê a ampliação nas duas pontas. De Cascavel a ferrovia segue até Maracaju (MS), além de um ramal a Foz do Iguaçu. A partir de Guarapuava, a Ferroeste vai seguir um novo traçado para cruzar a Serra da Esperança, contornar a Capital e descer a Serra do Mar próximo à BR 277 até alcançar o Litoral.

Hoje cerca de 20% de toda mercadoria que chega aos dois portos é transportada por trem. A intenção é aumentar essa fatia para até 60% com a chegada da Ferroeste a Paranaguá.

Um dos trechos mais sensíveis do ponto de vista ambiental e de engenharia é a [descida da Serra do Mar que vai acontecer junto à área de domínio da BR 277](#), sempre que o relevo permitir. Um vídeo com a projeção do traçado foi apresentado aos participantes. Nos 55 quilômetros serão construídos 25 viadutos (17 km no total) e 10 túneis (8 km no total), procurando preservar ao máximo a vegetação existente.

A Nova Ferroeste foi projetada para suportar composições com vagões sobrepostos, conhecidos como double stack. Dessa maneira, além de aumentar a capacidade de transporte, diminui o impacto ambiental. “Cada vagão corresponde a quatro caminhões, dessa maneira reduzimos significativamente a emissão de carbono em comparação com o modal rodoviário”, disse o coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes.

A Nova Ferroeste vai beneficiar 9 milhões de pessoas em 427 cidades no Paraná, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Paraguai.

SETOR PRODUTIVO

Para Edson Vasconcelos, vice-presidente e coordenador do Conselho Temático da Infraestrutura da Fiep, esse debate com o setor produtivo foi fundamental para entender como estão os portos hoje. “Traz uma clareza muito importante dessa conexão com a nova ferrovia. O porto atender a produção do Estado do Paraná é uma primeira necessidade, mas, hoje, o que se mostrou aqui é que ele

transcende e passa a atender também o Mato Grosso do Sul, o Paraguai e coloca o Estado como de grande interesse portuário”, afirmou.

PRESENCAS

O evento foi aberto virtualmente pelo presidente do Sistema Fiep, Carlos Valter Martins Pedro. Também participaram, pelo Governo do Estado, o secretário de Planejamento e Projetos Estruturantes, Valdemar Bernardo Jorge; e o diretor da Ferroeste, André Gonçalves. Além deles, ainda fizeram parte do debate representantes do Instituto de Engenharia do Paraná; do Movimento Pró-Paraná; da TCP e do projeto do Porto Guará.

Fonte: Agência Estadual de Notícias