

Setor produtivo abraça o projeto da Nova Ferroeste

08/04/2021

Geral

Mais economia, menor impacto ambiental, maior segurança para quem trafega em rodovias e mudança na qualidade de vida dos caminhoneiros são alguns dos pontos positivos da nova ferrovia destacados por quem produz no Paraná e no Mato Grosso do Sul.

O avanço do projeto da Nova Ferroeste com a conclusão do estudo preliminar de demanda e traçado elaborado pelo Governo do Estado mudou o humor do setor produtivo paranaense. O ceticismo deu lugar à esperança. A expectativa agora é que, enfim, a ligação que unirá Paraná e Mato Grosso do Sul por trilhos sairá do papel.

“Finalmente um governo fez o caminho certo: contratar um estudo de viabilidade para detalhar a ferrovia. É um projeto importantíssimo, cercado de muita expectativa, e que há anos era aguardado por quem produz no Paraná”, afirmou João Arthur Mohr, gerente de Assuntos Estratégicos da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep).

Ele fala com conhecimento de causa. A Fiep assessora 108 sindicatos empresariais e defende os interesses de 68,5 mil indústrias de 33 segmentos diferentes. O guarda-chuva gera cerca de 891,5 mil empregos. O Produto Interno Bruto (PIB) industrial do Paraná em 2018, último dado disponível, foi de R\$ 93,7 bilhões, representando 7,1% do PIB industrial nacional. É o quarto maior do País, atrás apenas de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Dentro da federação, ressaltou Mohr, o apoio à construção da ferrovia é unânime. O gerente relaciona quatro pontos que tornam o projeto essencial para a consolidação do Paraná como hub logístico da América do Sul.

“A ferrovia, para grandes deslocamentos, é mais econômica. Mais amigável também do ponto de vista ambiental, já que proporciona uma emissão menor de carbono na atmosfera. Com menos caminhões percorrendo grandes distâncias, as rodovias ficam mais seguras. E, por fim, melhora a qualidade de vida dos caminhoneiros, que não precisarão ficar tanto tempo longe de casa, trabalhando em trechos mais curtos”.
João Arthur Mohr, gerente de Assuntos Estratégicos da Fiep

OESTE DO PARANÁ

A expectativa é grande também no Oeste paranaense. Cascavel, por exemplo, vai se transformar na central logística de toda a região. O terminal de transbordo projetado para funcionar na cidade receberá cargas do Mato Grosso do Sul, Paraguai e Argentina. Também terá ligação com Foz do Iguaçu com a construção de um ramal ferroviário. De lá, a mercadoria desce rumo ao Litoral, passando por outros polos importantes da Nova Ferroeste como Guarapuava e Bolsa Nova.

“O traçado planejado é extremamente interessante, ainda mais quando consideramos que a agricultura e a pecuária são a base do Paraná. É de um potencial imenso a ser explorado, que vai se refletir na melhoria da economia como um todo e da renda da sociedade em particular. Significa mais empregos, a instalação de novas agroindústrias e um novo desenvolvimento para o Paraná”, destacou o diretor-presidente da Coopavel, Dilvo Grolli, em entrevista à rádio CBN.

Com matriz em Cascavel e mais de 50 anos de história, a cooperativa produz insumos, grãos, trigo, suínos e frango, que representam um faturamento de R\$ 3,5 bilhões ao ano. Abate atualmente 220 mil frangos, número que deve saltar para 250 mil em 2021. São também 2 mil suínos diariamente, quantidade prevista para subir 50% no ano que vem, chegando a 3 mil animais. Hoje são mais de 6 mil associados e 5.971 colaboradores diretos.

“A ferrovia será uma solução para o fluxo de cargas. O Paraná não pode

dependem de um único modal de transporte e precisa olhar com atenção especial para a Região Oeste. É lá que boa parte da produção do Estado está localizada”, destacou o presidente-executivo do Sistema Ocepar, José Roberto Ricken.

O órgão se dedica à representação, fomento, desenvolvimento, capacitação e promoção social das cooperativas paranaenses.

MATO GROSSO DO SUL

A implementação da Nova Ferroeste ganhou apoio também das cooperativas paranaenses instaladas no Mato Grosso do Sul. Localizada em Dourados, segunda cidade mais populosa do Mato Grosso do Sul com aproximadamente 225 mil habitantes, a divisão de soja da Coamo entrou em operação em novembro de 2019, com um investimento estimado em R\$ 800 milhões. Emprega 400 funcionários diretamente, quadro que sobe para cerca de 1.500 pessoas quando considerados os postos indiretos. A cooperativa nasceu em Campo Mourão, na região Centro-Oeste do Paraná.

Gerente da indústria de óleo, Emerson Abrahão Mansano explicou que a construção de um eixo ferroviário com a inclusão de Dourados vai permitir à Coamo ganhar competitividade, especialmente por causa da redução do custo da operação, estimado em 27% nas exportações. “Temos a expectativa por esse projeto desde quando começamos a pensar em montar a fábrica aqui em Dourados. É algo que vem ao encontro do que a Coamo precisa, com a nossa realidade. A ferrovia terá um impacto muito grande”, disse o gerente.



Coamo (Dourados/MS) Foto: Gilson Abreu/AEN

Opinião compartilhada por todos que administram a Lar de Caarapó. Instalada na cidade desde 2019, a unidade é voltada também para a estratificação da soja – o complexo esmaga 1.500 toneladas por dia. Gera diretamente 220 postos de trabalho. Em torno de 600 considerando os indiretos.

A Lar tem a sede principal em Medianeira, no Oeste paranaense. “Vai facilitar muito a logística de movimentação de grãos. O custo de transportar pela ferrovia será menor e com menos perdas. Além disso, ganhamos agilidade e segurança”, afirmou o gerente industrial da unidade sul-mato-grossense, Thales da Silva.

FERROVIA

O projeto busca implementar o segundo maior corredor de transporte de grãos e contêineres do País, unindo dois dos principais polos exportadores do agronegócio brasileiro. Apenas a malha paulista teria capacidade maior.

A expectativa, de acordo com os técnicos, é que pela Nova Ferroeste seja possível o transporte de 35 milhões de toneladas por ano – ou aproximadamente 2/3 da produção da região, dos quais 74% seriam de cargas destinadas para a exportação.

Pelo planejamento, será construída uma estrada de ferro entre Maracaju, maior produtor de grãos do Mato Grosso do Sul, até Cascavel, no Oeste Paranaense. De lá, o trem segue pelo atual traçado da Ferroeste com destino a Guarapuava – os 246 quilômetros de ferrovias atuais serão modernizados, até se ligar a uma nova ferrovia que vai da região Central do Estado ao Porto de Paranaguá, cortando a Serra do Mar. Há previsão, ainda, de um novo ramal entre Cascavel e Foz do Iguaçu.

A previsão é que os estudos de viabilidade sejam finalizados em setembro e os estudos de impacto ambiental em novembro. Com isso, a ideia é colocar a ferrovia em leilão na Bolsa de Valores do Brasil (B3), com sede em São Paulo, logo na sequência. O consórcio que vencer a concorrência será também responsável pelas obras. “Representa a transformação do setor logístico do Paraná”, ressaltou o gerente da Fiep.

ESPECIAL

O projeto da Nova Ferroeste é esmiuçado ao longo desta semana em cinco reportagens especiais. A primeira, sobre o traçado, foi publicada na segunda-feira (05). Na terça-feira (06), foi reforçado o impacto econômico do modal e na quarta o lado sustentável da via. O objetivo da série é destacar a importância da implementação deste novo corredor de exportação que vai unir duas potências do agronegócio mundial.

Fonte: Agência Estadual de Notícias