

Comitiva ambiental analisa pontos da descida da Serra do Mar da Nova Ferroeste

08/07/2021

Geral

Representantes do Ibama, do Ministério da Economia e do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário estiveram em Paranaguá para discutir os impactos do empreendimento na Serra do Mar. A ferrovia terá 1.285 quilômetros, ligando Maracaju, no Mato Grosso do Sul, ao litoral do Paraná.

Técnicos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e do Ministério da Economia percorreram o trajeto da Nova Ferroeste entre Curitiba e Paranaguá nesta quarta-feira (07). Acompanhados de integrantes do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário, eles observaram alguns pontos da BR-277 antes de chegar ao Porto de Paranaguá. A análise faz parte do cronograma de visitas técnicas de acompanhamento para a obtenção das licenças prévias referentes ao projeto.

A Serra do Mar é o ponto mais sensível no aspecto ambiental. Esse conjunto de montanhas vai do Espírito Santo a Santa Catarina. No Paraná, passa por áreas de 11 municípios, cinco deles da Região Metropolitana de Curitiba e seis do Litoral. A escolha da área foi definida no Plano de Desenvolvimento Sustentável (PDS) do Litoral, elaborado em 2019, em conjunto com a sociedade civil, ONGs e pesquisadores.

O projeto prevê uma nova descida para os trilhos, que partem do Oeste do Estado e passam pelos Campos Gerais. No primeiro ano de funcionamento pleno, a Nova Ferroeste deve descarregar no Porto de Paranaguá cerca de 26 milhões de toneladas de produtos para a exportação.

A secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação do Ministério, Rose Hofmann, destacou que este bioma é um dos mais delicados em

toda a extensão do projeto.

Uma das alternativas para diminuir a área desmatada para abrir espaço para os trilhos será a construção de túneis em alguns pontos da serra.

“Por ser bastante ameaçado, a gente tem esse cuidado especial de compatibilizar a infraestrutura com a sustentabilidade. Uma das coisas que a gente vai avaliar é a alternativa do traçado e a outra são alternativas técnicas de como superar a Serra do Mar causando menor impacto possível”. Rose Hofmann

VISITA

A primeira parada da visita técnica foi no km 10, em Paranaguá. Esta área vai receber um pátio com quase quatro quilômetros de extensão para o armazenamento e a distribuição dos contêineres, de acordo com o destino e o tipo de produto. Os especialistas observaram a área localizada em uma estrada de terra, próxima à rodovia.

No Litoral, a comitiva também esteve no Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) e na empresa pública Portos do Paraná. Foram avaliados aspectos ligados à legislação ambiental e aos impactos decorrentes da construção da nova estrada de ferro.

Para o coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes, o volume de carga gerado nos próximos anos precisa de uma nova estrutura que permita maior velocidade no transporte. “Hoje um contêiner de Cascavel a Paranaguá leva cinco dias para chegar. Com o novo traçado serão 20 horas, isso aumenta a competitividade e diminui os custos”, destacou.

“Nós sempre tivemos um cuidado muito grande na definição do traçado. As possibilidades de engenharia foram utilizadas ao máximo, com uso de inteligência artificial. As questões socioambientais sempre tiveram prioridade sobre os outros temas”, acrescentou.

“A gente consegue conhecer melhor e ter uma discussão técnica mais aprofundada sobre o projeto vindo ao local. Para nós é uma maneira de refinar a discussão, para que se possa avaliar da melhor maneira os impactos e os aspectos do empreendimento”, disse Jonatas Trindade, diretor de Licenciamento Ambiental do Ibama.

Nesta quinta-feira (08), a comitiva segue para Guarapuava e Cascavel. Parte do trecho será feita de helicóptero. Os integrantes vão sobrevoar a Serra do Mar, a Serra da Esperança, o traçado atual da Ferroeste e a aldeia Kaingang, em Nova Laranjeiras.

NOVA FERROESTE

O projeto prevê a ampliação e modernização do traçado atual da Ferroeste, que liga Cascavel a Guarapuava. A nova estrada de ferro vai ligar Maracaju (MS) e terminar em Paranaguá (PR), com 1.285 quilômetros. Os trilhos vão entrar no Paraná por Guaíra e seguir até Cascavel, onde se encontrarão com a ferrovia já existente. Lá também será o destino de um ramal previsto até Foz do Iguaçu.

De Cascavel, a Nova Ferroeste desce em direção à Região Metropolitana de Curitiba e contorna a Capital até descer a Serra do Mar para chegar ao Porto de Paranaguá. A ferrovia vai passar por 41 municípios do Paraná e será o segundo maior corredor de exportação de grãos e contêineres do País em volume de carga, com valor estimado em 3% do PIB nacional.

HUB LOGÍSTICO

Pelos trilhos do futuro Corredor Oeste de Exportação, estima-se que devem

passar cerca de 38 milhões de toneladas de cargas no primeiro ano de operação. Com investimentos no Porto de Paranaguá, o eixo potencializa a redução dos custos de exportação - cerca de 28% -, refletindo na elevação da produtividade e competitividade do setor produtivo.

O projeto ainda está em fase de estudos ambientais (EVTEA-J e EIA/RIMA) que serão concluídos até o fim do ano. A partir de janeiro estão previstas audiências públicas em todas as regiões do traçado.

A Nova Ferroeste deve ir a leilão na Bolsa de Valores de São Paulo (B3) no primeiro semestre de 2022. A empresa vencedora vai executar o projeto e poder explorar o empreendimento por 60 anos. A iniciativa privada vai investir R\$ 25 bilhões.

Fonte: Agência Estadual de Notícias