

# **Estado apresenta resultados preliminares da viabilidade da Nova Ferroeste à União**

10/09/2021

Geral

**Representantes dos ministérios da Infraestrutura e da Economia discutiram o modelo proposto pelo Paraná para o empreendimento. Na reunião foram apresentados resultados dos estudos de viabilidade técnica e de impacto ambiental. Ferrovia vai ligar Maracaju (MS) ao Porto de Paranaguá. Previsão é que o investimento alcance R\$ 33,4 bilhões.**

O Governo do Paraná recebeu nesta quinta-feira (9) uma comitiva formada por integrantes do Ministério da Economia e do Ministério da Infraestrutura que veio acompanhar os avanços no projeto da Nova Ferroeste. Na reunião, liderada pelo Comitê de Governança do projeto, foram apresentados os resultados preliminares do Estudo de Viabilidade Técnico-Operacional, Econômico-Financeira, Ambiental e Jurídico (EVTEA-J) e do Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA).

O projeto de viabilidade técnica analisa a demanda existente e avalia a melhor alternativa de traçado para a ferrovia, dividida em seis lotes. Com um total de 1.304 quilômetros de extensão, a ferrovia vai ligar Maracaju, no Mato Grosso do Sul, ao Porto de Paranaguá, ampliando e modernizando o trecho já existente entre Cascavel e Guarapuava. A previsão é que o investimento alcance R\$ 33,4 bilhões.

Já com relação à movimentação de carga, a estimativa do estudo é que se chegue a 38 milhões de toneladas no primeiro ano de concessão, ampliando essa cota para 85 milhões de toneladas ao final do período - um aumento de 123,7% em 60 anos.

A secretária especial do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) do Ministério da Economia, Marta Seiller, disse que a Nova Ferroeste é um projeto

muito promissor em termos de investimentos e logística.

O estudo também propõe sete polos de carga no Paraná e dois no Mato Grosso do Sul. Além de criar um corredor de exportação, a ferrovia propiciaria uma movimentação entre esses terminais, abastecendo a produção interna do Estado.

***“Criar mais ferrovias para escoar as safras significa reduzir o custo de frete e aumentar a competitividade. Nosso país ainda é muito dependente do transporte rodoviário. Por isso, temos que trazer viabilidade em termos de receita para que a nova ferrovia se torne uma realidade e gere muitos empregos para a região”. Marta Seiller***

Luiz Henrique Fagundes, coordenador do Plano Estadual Ferroviário, aponta que o apoio do governo federal tem sido consistente na elaboração do projeto, e que a modelagem foi bem recebida. “A visita da comitiva mostra não apenas uma sinergia entre os governos estadual e federal como também a importância que este projeto alcançou em nível nacional. Essa é uma sinalização de que estamos no caminho certo e de que esse projeto vai causar impacto positivo em todo o Brasil, criando uma solução inovadora para o modal ferroviário”, afirmou o coordenador.

Nesta sexta-feira (10), a comitiva segue para Paranaguá, realizando um sobrevoo pela região da Serra do Mar, onde um trecho da ferrovia será implementado. Os integrantes também farão uma visita aos pontos críticos de passagem dos trilhos dentro da cidade.

“Esses são os pontos mais sensíveis do projeto, não apenas em investimentos como também em termos ambientais e de marcos regulatórios. Por isso, contamos com o apoio do governo federal para que a gente consiga chegar ao melhor modelo possível”, reforçou Fagundes.

## **SUSTENTABILIDADE**

Já as soluções apresentadas no Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) mostram que a ferrovia cria alternativas para um mínimo de impacto nas regiões alcançadas pelo projeto. Isso se dá porque o traçado foi priorizado em áreas sem vegetação.

Na Serra do Mar, o desenho da ferrovia inclui túneis e pontes, que causam menor impacto ambiental se comparado às técnicas de terraplanagem. A Nova Ferroeste contará com 10 túneis (total de 7,9 quilômetros), 25 viadutos e 4 pontes (que juntos somam 16,4 quilômetros), além de dispositivos de passagem de fauna para evitar acidentes com animais.

Marta Seiller afirmou que o desenvolvimento da infraestrutura com sustentabilidade é prioritário. “A ferrovia já é um projeto verde quando comparada à sua alternativa rodoviária, porque polui muito menos e causa menos acidentes. Naturalmente, a gente prefere ferrovias para o transporte de carga de longo curso, mas por ser uma infraestrutura nova é preciso ter o cuidado no estudo do traçado para minimizar os impactos no meio ambiente”, endossou a secretária.

O estudo, que contou com a análise de órgãos como Funai (Fundação Nacional do Índio), Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e Inbra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), aponta que o traçado não interfere diretamente em nenhuma unidade de conservação de proteção integral e nenhuma comunidade quilombola ou indígena. A previsão é protocolar o pedido de licença prévia ambiental em novembro.

## **MP DA AUTORIZAÇÃO**

A comitiva também ressaltou o bom momento para a elaboração do projeto da Nova Ferroeste, tendo em vista a publicação da Medida Provisória 1.065/21, conhecida como MP da Autorização, ao final de agosto.

Até então, as ferrovias públicas só poderiam ser operadas por empresas privadas em regimes de concessão ou permissão para construção e exploração de trechos

via licitação. O novo texto permite a construção de novas vias por meio de uma autorização simplificada, sem necessidade de licitação.

Marcello da Costa Vieira, secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, pontuou que esse é um momento muito oportuno para discutir a viabilidade da ferrovia no Paraná. “Esse novo modelo de autorização dá a possibilidade de captar investimento da iniciativa privada e diluir esses investimentos em um prazo muito maior que uma concessão tradicional. Isso se integra ao projeto da Ferroeste, que faz mais sentido se puder ser ampliado para onde existe carga a ser captada – principalmente no Oeste do Estado e no Mato Grosso do Sul”, disse.

***“Com o aumento das ferrovias a gente melhora a matriz de transportes do Brasil. Hoje, ela tem um percentual 60% rodoviário, e não chega a 20% ferroviário. Nosso objetivo é mudar essa cota e passar a ter pelo menos 40% ferroviários até 2035. Com isso, a gente permite que se reduza o custo do transporte no Brasil”. Natália Marcassa***

Além disso, o projeto se enquadra nos esforços do Ministério da Infraestrutura para ampliar a malha ferroviária do País até 2035. Natália Marcassa, secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, explica que o projeto é preferir rodovias em favor de ferrovias, mais econômicas e ágeis.

## **PRESENCAS**

Compareceram à reunião o secretário de parcerias em transportes do PPI e presidente do Comitê de Governança, Leonardo Maciel; o diretor-presidente da Ferroeste, André Gonçalves; a subsecretária substituta de sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura, Juliana Dória; o engenheiro e coordenador operacional do estudo de viabilidade da TPF-Sener Engenharia, Paulo Gonçalves; o consultor do Consórcio TPF-Sener, Homero Neves; o representante do

consórcio TPF-Sener André Jamir; Thiago Dantas, engenheiro da TPF Engenharia; o secretário-executivo do Conselho de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Paraná (Fiep), João Arthur Mohr; os integrantes do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário (GT Ferrovias) Giulliano Bindo, Juliano Rodrigues, João André Saroli e Roberto Silva, além de outros membros do GT que participaram da reunião de forma virtual.

*Fonte: Agência de Notícias do Paraná*