

Estado e União assinam contrato do quarto ramal da Nova Ferroeste, o da Serra do Mar

03/01/2022

Geral

Os quatro ramais já assinados serão responsáveis por ligar o Paraná ao Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e o Paraguai. Ao todo, acrescentam 1.019 quilômetros de trilhos no Paraná.

A assinatura virtual do contrato do ramal entre Guarapuava e Paranaguá na semana passada completa a lista de pedidos de autorização feita ao Ministério da Infraestrutura em setembro desse ano. A ligação de 405 quilômetros inclui a construção de uma nova descida na Serra da Esperança e na Serra do Mar, hoje os maiores gargalos do transporte ferroviário no Estado.

A ideia do projeto da Nova Ferroeste, que ligará Maracaju (MS) a Paranaguá (PR), é que o trecho da Serra do Mar seja construído em pista dupla para permitir o tráfego de locomotivas nos dois sentidos ao mesmo tempo, dando mais agilidade ao transporte. **Os três primeiros ramais (Maracaju-Dourados, Cascavel - Foz do Iguaçu e Cascavel - Chapecó) foram autorizados no começo do mês.**

A Nova Ferroeste é um projeto do Governo do Paraná que prevê a ligação por trilhos do Mato Grosso do Sul ao Litoral do Paraná, num total de 1.304 quilômetros. O Estado já possui a concessão do trecho entre Guarapuava (PR) e Dourados (MS), a partir de um contrato firmado na década de 1990 para a construção da Ferroeste, cujo trecho construído e em operação fica entre Cascavel e Guarapuava. Para completar o novo traçado, que será executado pela iniciativa privada, o governo solicitou os quatro ramais sob o novo regime de autorização.

“A característica dos três primeiros ramais é de captação de carga. Esse quarto ramal é essencial para escoar essa riqueza trazida das regiões produtoras, como o Mato Grosso do Sul, Paraguai, Santa Catarina e o Paraná”. Luiz Henrique Fagundes

Este novo marco regulatório do modal ferroviário, em vigência desde agosto desse ano, simplifica as exigências para a construção de estradas de ferro, tornando o modal mais atrativo para investimentos de empresas nacionais e estrangeiras. Os quatro ramais foram incluídos ao projeto original para permitir o acesso a um volume maior de carga vinda de outros estados e até do exterior, além de permitir a conexão com outras estradas, como a Malha Sul, em Balsa Nova e a Malha Oeste em Maracaju.

RAMAL DO MAR

Partindo de Guarapuava, o traçado da Nova Ferroeste vai seguir até o município de Inácio Martins, onde fará um novo trajeto pela encosta da Serra da Esperança. Na Lapa terá início um contorno da Região Metropolitana de Curitiba, atualmente inexistente. O desvio passa por Contenda, Araucária, Mandirituba, Fazenda Rio Grande e São José dos Pinhais, onde tem início a nova descida da Serra do Mar.

O trecho entre Balsa Nova e Paranaguá deve ser o primeiro executado no cronograma de obras. O custo dos lotes 2 (Guarapuava - Balsa Nova) e 1 (Balsa Nova-Paranaguá) está estimado em R\$ 9,7 bilhões.

“A convivência da Capital com o modal ferroviário está no seu limite. Uma das diretrizes desse projeto foi criar uma saída para o governo federal poder tirar os trilhos de dentro da cidade de Curitiba. A gente vai permitir isso a partir de Balsa Nova, quando o nosso traçado se aproxima da Malha Sul”, destaca o coordenador.

A Serra do Mar conserva um dos maiores fragmentos contínuos de Mata Atlântica

do País. Durante a elaboração do projeto da Nova Ferroeste, algumas alternativas de traçado foram avaliadas para a construção da nova estrada de ferro.

Dos 55 quilômetros entre São José dos Pinhais e Morretes, os trilhos seguirão em paralelo à BR-277, sempre que a topografia permitir, na chamada área de domínio, como sugere o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral (PDS-L). O trilho terá túneis, pontes e viadutos, incluídos no projeto para diminuir a supressão de área verde e o impacto ambiental. Nenhuma área de proteção integral será interceptada pelo empreendimento.

“A intenção é mitigar e diminuir ao máximo os impactos na Serra do Mar, isso pode ser visto pela quantidade de obras de arte. Onde não há essa alternativa, estão contempladas passagens de fauna a cada 500 metros, justamente para proteger essa rica biodiversidade que nós temos no Paraná”, exemplifica.

O ramal termina em Paranaguá, quando os trilhos da Nova Ferroeste e da Malha Sul se encontram no Porto de Paranaguá, onde devem descarregar e carregar açúcar, carnes bovina, de aves e suína; grãos e farelo de soja, milho e trigo; madeira e fertilizantes.

DETALHES DO TRAÇADO

Os quatro ramais assinados serão responsáveis por ligar o Paraná ao Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e o Paraguai. Ao todo, acrescentam 1.019 quilômetros de trilhos no Paraná. “Nós precisamos dessas conexões para alcançar esses grandes polos geradores de carga”, afirma o coordenador.

A ligação com a tríplice fronteira, na conexão de Cascavel com Foz do Iguaçu, vai permitir a captação de carga do Paraguai e da Argentina, produtores de grãos que abastecem o mercado brasileiro e internacional, aumentando o projeto do Paraná se tornar uma referência logística.

A ligação entre Cascavel e Chapecó foi incluída no projeto depois da realização dos estudos (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e Estudo de Impacto Ambiental). A execução será opcional pelo vencedor do leilão. Juntos, Paraná e Santa Catarina são responsáveis por 70% da exportação da carne de aves e suínos do País.

PRÓXIMAS ETAPAS

O Estudo de Impacto Ambiental está em análise junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Assim que for aprovado, passa a contar o prazo de 45 dias para o chamamento das audiências públicas, agendadas pelo órgão regulador.

Fonte: Agência Estadual de Notícias