

# Com modelo de autorização, Paraná prevê expansão de novas ferrovias

07/02/2023

Geral

**O principal objetivo desse marco regulatório é estimular o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária no Paraná. O governador Carlos Massa Ratinho Junior sancionou nesta quinta-feira (22) a Lei de Autorização Ferroviária (21.330/2022).**

O governador Carlos Massa Ratinho Junior sancionou nesta quinta-feira (22) a Lei de Autorização Ferroviária ( 21.330/2022 ). O texto foi aprovado na Assembleia Legislativa do Paraná após quase seis meses de debates. Esta é a primeira regulamentação para o transporte ferroviário de bens e passageiros e complementa a mudança constitucional que permitiu a introdução desse modelo no Estado, seguindo os mesmos parâmetros do governo federal.

O principal objetivo desse marco regulatório é estimular o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária no Paraná. Com a mudança, os pedidos de novas linhas ferroviárias podem ser encaminhados diretamente à Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL), responsável pela análise dos projetos e o parecer final. A solicitação deve conter um estudo técnico com aspectos de configuração logística, urbanísticos, indicação georreferenciada do percurso total e da faixa de domínio (espaçamentos laterais).

Já as linhas que fizerem conexão com algum porto, fronteira estadual ou nacional continuam sendo analisadas e liberadas exclusivamente pelo Ministério da Infraestrutura.

O prazo do contrato deve ter duração de 25 a 99 anos, cabendo à operadora ferroviária requerente ou selecionada mediante chamamento público propor, dentro desses limites, o prazo contratual. O prazo fixado em contrato é prorrogável por períodos iguais e sucessivos desde que mantida a exploração da atividade econômica e a prévio requerimento do detentor da outorga de

autorização.

A instalação de infraestruturas ferroviárias em zonas urbanas ou de expansão urbana ou rural deve observar ao disposto no Plano Diretor Municipal, no plano de desenvolvimento regional e no plano de desenvolvimento urbano integrado da região metropolitana.

A principal novidade é que, diferente da concessão e da permissão, a autorização incentiva o setor privado a assumir os riscos inerentes ao empreendimento, como os custos de construção e operação. Essa modalidade surgiu no Brasil com o lançamento do Programa de Autorizações Ferroviárias do Ministério da Infraestrutura, o Pró-Trilhos, em 2021.

O Pró-Trilhos instaurou o instituto da outorga por autorização para o setor ferroviário para todo o País. Dessa maneira fica permitido ao setor privado construir e operar ferrovias, ramais, pátios e terminais.

No Paraná, a construção do projeto teve participação ativa do Grupo de Trabalho que executa o Plano Estadual Ferroviário e o projeto da Nova Ferroeste. "Nós começamos esse trabalho já em 2019 numa missão aos Estados Unidos, na qual, junto com representantes do Ministério da Infraestrutura, tivemos a oportunidade de estudar em detalhes o modelo americano, que é muito mais rápido e moderno, assegurando investimentos privados que melhoram a vida da sociedade como um todo", ressalta o coordenador do GT, Luiz Henrique Fagundes.

Segundo ele, depois da aprovação do novo marco regulatório nacional, a nova legislação estadual está em sintonia com o governo federal. "A gente prevê celeridade ao andamento das chamadas short lines no Paraná. Muitas vezes as empresas fazem o transporte de produtos por caminhões por centenas de quilômetros para chegar até uma linha férrea, como a que vai de Cascavel ao Litoral. Essa logística impacta o preço do produto e a competitividade dos paranaenses frente a outros players. Essa lei incentiva o ambiente de negócios ferroviário e a tendência a médio e longo prazo é promover inclusive redução de custos, além de diminuição na emissão de gases do efeito estufa", acrescenta.

A lei determina que a prestação de serviços públicos de transporte ferroviário estadual será realizada em regime público e delegada por meio de concessão e permissão, sendo regulada pela Agência Reguladora de Serviços Delegados do Estado do Paraná (Agepar). Já a exploração econômica de transporte ferroviário será realizada em regime privado, mediante outorga de autorização.

**NOVA FERROESTE** – O projeto também complementa a Nova Ferroeste, corredor de exportação que vai ligar o Porto de Paranaguá a Maracaju, no Mato Grosso do Sul, com ramais até Foz do Iguaçu e Chapecó, num total de 1,5 mil quilômetros de trilhos. O projeto está na fase de licenciamento ambiental e deve ser encaminhado para leilão na B3 em 2023. Com a autorização, pequenos empreendedores poderão construir pequenas linhas até a ferrovia principal, agilizando essa modalidade mais sustentável de transporte de cargas.

A Nova Ferroeste vai proporcionar um salto de qualidade logística. Hoje, a Ferroeste cruza a região Oeste e liga os municípios de Cascavel e Guarapuava (248 quilômetros), de onde a carga segue pela Malha Sul até alcançar o Porto de Paranaguá. O projeto da Nova Ferroeste mescla o contrato de concessão, do final da década de 1980, com quatro contratos de autorização firmados com o governo federal em 2021.

O projeto prevê a ligação de Maracaju, no Mato Grosso do Sul, com o Litoral do estado por trilhos. Dois ramais estão previstos a partir de Cascavel para Foz do Iguaçu e Chapecó, em Santa Catarina, num total de 1.567 quilômetros. O investimento estimado é de R\$ 35,8 bilhões. O vencedor do leilão, previsto para o próximo ano, vai executar as obras e operar a malha ferroviária por 99 anos.

*Fonte: Agência Estadual de Notícias*

[Clique aqui e acesse a notícia original](#)

Palavras-chave

ferrovias paraná, ferrovias paranaenses, nova ferroeste, Lei de Autorização Ferroviária