

# **Estado vai protocolar no Ibama estudos atualizados sobre o traçado da Nova Ferroeste**

18/08/2023

Geral

**O Governo do Paraná vai protocolar nos próximos dias junto ao Ibama estudos complementares com 27 melhorias no traçado original. Seis foram no ramal entre Cascavel e Foz do Iguaçu e 21 estão no trecho entre Maracaju (MS) e Paranaguá. A Nova Ferroeste vai passar por 51 municípios no Paraná e 8 no Mato Grosso do Sul.**

O Governo do Paraná vai protocolar nos próximos dias junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) as análises adicionais ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da Nova Ferroeste, que estão sendo elaboradas desde novembro de 2021 pela Coordenação do Plano Ferroviário Estadual. O documento contém mais de 700 páginas e detalha 27 melhorias no traçado original, seis no ramal entre Cascavel e Foz do Iguaçu e 21 no trecho entre Maracaju (MS) e Paranaguá.

As mudanças levam em consideração demandas das audiências públicas, de entidades setoriais e das prefeituras, que solicitaram adequações, como o aumento da distância entre o futuro trilho e áreas em desenvolvimento ou com fragmentos de mata nativa. Alguns exemplos são os municípios de Fernandes Pinheiro, Palmeira, Assis Chateaubriand e Guarapuava, onde o traçado foi desviado para evitar o corte de perobas, araucárias e imbuías de grande porte.

A Nova Ferroeste vai passar por 66 municípios, sendo 51 no Paraná, 8 no Mato Grosso do Sul.

As alterações também vão diminuir o impacto de desapropriações. Um exemplo é o caso da passagem em Guaraniaçu, perto de Cascavel, com a subtração de 43 domicílios que estavam na rota da estrada de ferro. Na proposta original, o empreendimento logístico, fundamental para a economia do Paraná no futuro,

afetaria 2.655 propriedades. São sítios, fazendas, indústrias, comércios e residências. As mudanças permitiram uma diminuição de 19,5%, reduzindo o total para 2.473 propriedades.

Outra mudança é a redução de 21% na supressão de mata nativa em relação à proposta inicial, que já havia sido construída dentro de uma modelagem verde. O trecho de 55 quilômetros Serra do Mar, por exemplo, será construído a partir de túneis e viadutos para diminuir os impactos sobre a fauna e a flora.

Segundo o coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes, esse refinamento do projeto é algo natural do processo de licenciamento. “Tivemos alguns avanços bem importantes, como a menor supressão de mata nativa, que é algo que buscamos desde o início. Alguns ajustes de traçado também reduziram a interferência urbana, melhorando a convivência entre trem e cidades. Nós também promovemos a reposição de alguns canteiros de obras, que foram colocados em áreas mais interessantes, tanto do ponto de vista social quanto ambiental”, explicou.

**DESAFIOS** – A nova estrada de ferro, com DNA paranaense, também chamada de Corredor Oeste de Exportação, é uma solução nacional que vai tornar o Paraná uma grande central logística. A conexão por trilhos vai unir os estados do Sul e Centro-Oeste, ligando o Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Paraná, beneficiando também a Argentina e o Paraguai.

Há 20 meses o projeto está na fase de obtenção da Licença Prévia Ambiental junto ao governo federal. Devido à complexidade de licenciar um empreendimento linear de grandes proporções, o Ibama solicitou estudos adicionais ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) original, baseado em vistorias técnicas realizada em maio do ano passado e nas sugestões protocoladas nas audiências públicas.

Na primeira rodada de estudos, uma equipe de 150 profissionais percorreu todo o percurso proposto para levantar informações sobre a flora, os meios físicos e geológicos, e avaliar a qualidade da água nas bacias hidrográficas e do ar. Dados referentes a ruído, formação das cavernas, bem como a vida existente nestes lugares, também foram catalogados.

Agora, os profissionais contratados pelo governo estadual para a realização do EIA voltaram a campo, redimensionaram as análises anteriores e avaliaram novas alternativas de traçado nos locais indicados pelo órgão licenciador. Esse

trabalho envolveu a análise de novas áreas com o intuito de convergir as exigências técnicas de rampas e curvas adequadas para o tráfego seguro das composições aos interesses sociais e ambientais.

O Governo do Paraná também está fazendo estudos adicionais em comunidades indígenas, requeridos pela Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai). O Estudo de Componente Indígena (ECI), já finalizado e protocolado na Funai, foi aprovado por unanimidade pelos líderes das 11 aldeias da Terra Indígena de Rio das Cobras, em Nova Laranjeiras. Foram analisados os impactos sobre 11 aldeias e cerca de 3 mil habitantes, e definidas estratégias para convivência harmoniosa entre a ferrovia e o modo de vida dessas pessoas.

De acordo com Fagundes, trabalhos como este demonstram o esforço conjunto, do Ibama e do Paraná, em encontrar o melhor trajeto para gerar o menor impacto ambiental e socioeconômico possível com a implantação da linha férrea. “O importante é que a gente tenha esgotado todas as possibilidades de melhorias do projeto, e o que realmente fazia sentido está sendo incorporado. Enviamos esses novos estudos ao Ibama e estamos aguardando os próximos passos”, destaca o coordenador.

**PROJETO VERDE** – A preocupação com o meio ambiente é uma das principais diretrizes da Nova Ferroeste, o único projeto de infraestrutura de transporte no mundo que integra a Iniciativa de Mercados Sustentáveis, ligado à Coroa Britânica. Outra análise independente feita com base nos parâmetros internacionais da Climate Bonds Initiative (CBI) considerou a Nova Ferroeste elegível para a emissão de títulos verdes.

Serão 1.567 quilômetros de novos trilhos que vão interligar grandes regiões produtoras de grãos às indústrias de proteína animal e o Porto de Paranaguá. A Nova Ferroeste é uma alternativa para a predominância do modal rodoviário. Essa nova realidade proporcionada por uma grande ferrovia, mais moderna e eficiente, vai impactar na diminuição do chamado “custo Brasil” em cerca de 30%.

Estudos globais apontam para uma vantagem competitiva do trem no transporte de cargas em viagens superiores a 300 quilômetros. Na triagem do Porto de Paranaguá, no primeiro semestre de 2023, cerca de 85% dos caminhões que chegam ao Pátio Público partiram de locais com distâncias superiores, vindos do interior do Paraná e de estados como Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Santa Catarina.

Após a obtenção da Licença Prévia Ambiental, o projeto completo da Nova Ferroeste vai a leilão, podendo ser arrematado por um consórcio ou uma única empresa. O governo trabalha nos últimos ajustes no edital que vai nortear essa disputa. O vencedor será responsável por construir e explorar toda a nova malha ferroviária por 99 anos.

*Fonte: Agência Estadual de Notícias*

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

Palavras-chave

nova ferroeste, ferrovias paraná, ferrovias paranaenses, Ibama, Cascavel, Foz do Iguaçu, Maracaju, porto de paranaguá, Mato Grosso do Sul