

Paraná e Mato Grosso do Sul alinham detalhes da Nova Ferroeste

03/01/2020

Geral

Equipes técnicas dos dois estados estão reunidas nesta semana no Paraná. Novo traçado ferroviário ligará Maracaju, no Mato Grosso do Sul, ao Porto de Paranaguá, agilizando o escoamento dos produtos agrícolas. Governador Ratinho Junior participou da reunião desta segunda-feira (8).

Equipes técnicas envolvidas na implantação da Nova Ferroeste, traçado ferroviário que ligará Maracaju, no Mato Grosso do Sul, ao Porto de Paranaguá, estão reunidas nesta semana no Paraná para acompanhar e alinhar as questões envolvidas no projeto. Nesta segunda-feira (8), as empresas responsáveis pela elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Ambiental e Jurídica (EVTEA-J) e do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) apresentaram os resultados prévios das análises aos governos do Paraná e do Mato Grosso do Sul.

O encontro aconteceu no Palácio Iguçu, em Curitiba, e contou com a participação do governador Carlos Massa Ratinho Junior. Também reuniu o secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar do Mato Grosso do Sul, Jaime Verruck; o diretor-presidente da Ferroeste, André Gonçalves; o coordenador do Plano Estadual Ferroviário do Paraná, Luiz Henrique Fagundes; e representantes do Programa de Parcerias de Investimentos, do Ministério da Economia. Na terça (9) e quarta-feira (10), o grupo irá a Paranaguá, no Litoral, para conhecer os trechos do novo traçado.

A previsão é levar o projeto a leilão ainda neste ano na Bolsa de Valores (B3), após a conclusão do EVTEA-J, previsto para ser finalizado em setembro, e do EIA-RIMA, que deve ser entregue em novembro. De acordo com o estudo prévio,

serão implantados 1.285 quilômetros de trilhos, incluindo também um ramal ferroviário entre Foz do Iguaçu e Cascavel, e nove terminais de carga entre os dois estados.

Para Ratinho Junior, todo esse planejamento é essencial para que o projeto chegue redondo à Bolsa de Valores.

Segundo ele, é a primeira vez em anos em que há uma equipe focada em fazer um bom projeto. "Tinha muita vontade política, mas o investimento não avançava na parte técnica, que é a principal. Se não tiver a parte técnica dando embasamento à política, o projeto não sai do papel", salientou o governador. "Os estudos também alinham as questões ambientais, já que nosso objetivo é fazer um projeto ambientalmente sustentável".

“A Nova Ferroeste dará segurança, no futuro, para o escoamento da produção agropecuária do Paraná e do Mato Grosso do Sul, que praticamente dobra de tamanho a cada dez anos. É também um grande momento para o Brasil investir em ferrovias. O modal rodoviário já demonstrou que não dá conta de atender sozinho toda a produção do campo e também dos outros setores”. Ratinho Junior

INTEGRAÇÃO

O diretor-presidente da Ferroeste, André Gonçalves, destacou o forte alinhamento entre os governos do Paraná e do Mato Grosso do Sul para tirar o projeto do papel. “Há um entendimento não só dos estados, como também do setor produtivo e da sociedade organizada, da importância dessa ferrovia como modal de transporte de cargas, pois garante um ganho de eficiência na importação e exportação de produtos, tanto a granel quanto industrializados. Também representa uma transformação social, ambiental e econômica muito forte, pois prioriza um meio de transporte bem menos poluente que o rodoviário”, salientou Gonçalves.

Para o secretário sul-mato grossense Jaime Verruck, o agronegócio do seu estado

terá um ganho logístico, facilitando o escoamento pelo Porto de Paranaguá. A ferrovia também será estratégica para a movimentação da produção agropecuária do Paraguai, que terá acesso a dois terminais de carga, em Foz do Iguaçu e Guaíra.

“A área de influência da ferrovia, na região Sul do Mato Grosso do Sul, concentra 70% da produção agrícola do Estado. O ramal também vai absorver um fluxo maior no futuro, porque temos uma grande capacidade de expansão da área plantada”, afirmou Verruck. “A Nova Ferroeste é um projeto logístico estratégico não só para os dois estados, como para o Brasil e os países vizinhos, que vai ampliar a competitividade e o desenvolvimento socioambiental das regiões impactadas”.

NOVA FERROESTE

O projeto da Nova Ferroeste tem importância estratégica para o País e foi qualificado como prioritário no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), do governo federal. A inclusão garante celeridade na articulação com as entidades intervenientes, aquelas que acabam envolvidas nos processos de licenciamento, como o Ibama, a Funai, o ICMBio e Inbra.

Os estudos levam em conta todas essas variantes, e estão sendo elaborados para ter o menor impacto possível em comunidades indígenas, quilombolas, assentamentos e unidades de preservação. Outra preocupação é com as áreas urbanas, evitando trechos que cruzem as cidades. Em Curitiba, por exemplo, os trilhos serão todos desviados, sem a passagem de trens por cruzamentos que podem gerar acidentes.

A ferrovia aproveita o traçado atual da Ferroeste, entre Cascavel e Guarapuava, e moderniza a descida da Serra do Mar, cujo trecho usado atualmente foi construído ainda no século XIX. A previsão é movimentar, já no primeiro ano de funcionamento, até 40 milhões de toneladas por ano no chamado Corredor Oeste de Exportação, que vai até o porto, além de 10,6 milhões de toneladas anuais no terminal de Maracaju e 10 milhões de toneladas no de Cascavel.

Para se ter ideia, o Porto de Paranaguá, que bateu recorde de exportação no ano passado, movimentou 57,3 milhões de toneladas de cargas. “Quando a ferrovia estiver implantada, haverá uma inversão na matriz logística de Paranaguá. Os caminhões, que hoje representam até 80% das cargas, serão substituídos pelos

trens, um meio mais seguro, eficiente, econômico e sustentável”, explicou Luiz Henrique Fagundes, coordenador do Plano Estadual Ferroviário do Paraná.

Os terminais de carga estão previstos para serem instalados em Maracaju e Amambaí, no Mato Grosso do Sul e, no Paraná, em Guaíra, Cascavel, Foz do Iguaçu, Guarapuava, Balsa Nova, Curitiba e no Porto de Paranaguá. São locais de grande zona de tráfego e de integração com outros modais logísticos, principalmente as rodovias.

PROGRAMAÇÃO

O roteiro no Estado também inclui reuniões com a empresa pública Portos do Paraná, com a prefeitura de Paranaguá, visitas técnicas aos portos de Paranaguá e Antonina, ao Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) e os entroncamentos ferroviários do Litoral.

Fonte: Agência Estadual de Notícias