

Nova Ferroeste e Moegão vão ampliar fluxo de mercadorias do Mato Grosso do Sul a Paranaguá

14/09/2023

Geral

Estado do Centro-Oeste já é o segundo com maior movimentação de grãos no Porto de Paranaguá. Com nova linha férrea para transporte de mercadorias e estrutura portuária exclusiva para desembarque de cargas que chegam por trem, Paranaguá se consolidará como principal porta de saída da produção sul-mato-grossense.

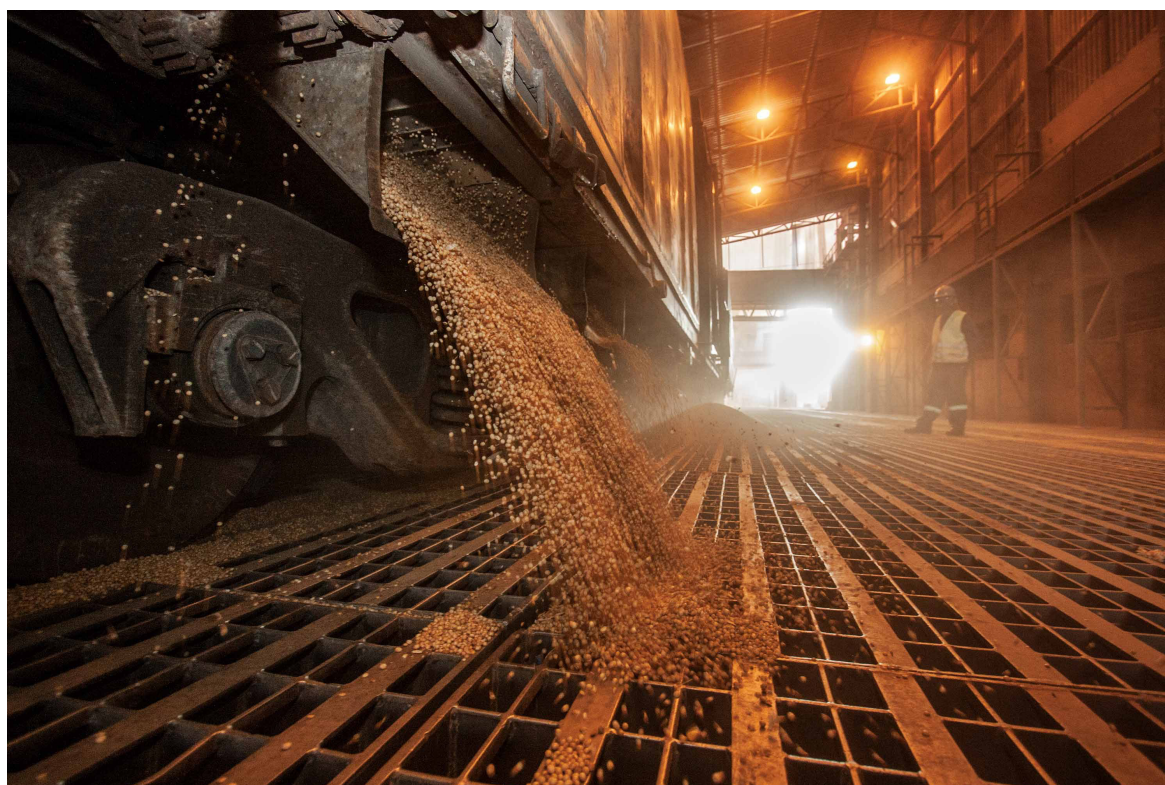


Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

O volume crescente de grãos descarregados pelo Mato Grosso do Sul no Porto de

Paranaguá fez do estado do Centro-Oeste do País o segundo maior usuário desta estrutura portuária, atrás apenas do Paraná. A previsão é que o volume aumente ainda mais quando forem implantados os projetos estratégicos do Governo do Paraná para aprimorar a logística para transporte e desembarque de mercadorias no porto.

Um deles é a Nova Ferroeste, linha férrea que ligará o município de Maracaju (MS) diretamente a Paranaguá. O outro é o Moegão, estrutura que será implantada no Porto de Paranaguá exclusiva para receber produtos que chegam por ferrovia. Entre janeiro e julho deste ano o porto paranaense registrou aumento de 32% na movimentação - alta puxada principalmente pela soja em grão, seguida pelo farelo de soja e milho. No período, foram embarcadas 4.062.168 toneladas de cargas, acima das 3.075.651 toneladas movimentadas no mesmo período no ano anterior.

“O Governo de Mato Grosso do Sul é parceiro do Governo do Paraná na viabilização da Nova Ferroeste. Essa ferrovia vai nos ajudar a chegar ao Porto de Paranaguá com maior eficiência, velocidade e capacidade de carga muito superior do que hoje, dando mais competitividade aos nossos produtos”, destaca o secretário de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação do Mato Grosso do Sul (Semadesc), Jaime Verruck.

Para o coordenador do Plano Estadual Ferroviário do Paraná, Luiz Henrique Fagundes, o Porto de Paranaguá é peça fundamental nas exportações de Mato Grosso do Sul. “O que falta para o Porto de Paranaguá ser o principal porto para o Mato Grosso do Sul é ter uma boa cadeia logística. Isso vai acontecer com a construção da Nova Ferroeste e do Moegão. Isso fará a conexão entre a ferrovia e porto, que já é o mais eficiente do país”, avalia o coordenador.

A Nova Ferroeste vai ligar por trilhos Maracaju e Paranaguá e terá ainda dois ramais: Cascavel - Foz do Iguaçu e Cascavel - Chapecó (SC). Ao todo, a malha ferroviária somará 1.567 quilômetros, uma alternativa para a atual hegemonia do modal rodoviário. Já o Moegão é uma grande área de descarga férrea (grãos e farelos) no porto, sem a necessidade de desmembramento das composições. A obra vai conectar os 11 terminais que integram o Corredor Leste de Exportação, com um ganho de 63% na capacidade de descarga.

Juntos, os dois projetos oferecem uma modalidade de transporte de cargas mais econômica, eficaz e menos poluente, aumentando a atratividade do Porto de Paranaguá. “Teremos dois modais importantes em termos de eficiência: a Nova

Ferroeste e o porto. Eles precisam conversar e isso acontece a partir do Moegão. A capacidade de descarga será muito maior e mais rápida, será possível descarregar simultaneamente três composições de 60 vagões”, destaca Fagundes.

LOGÍSTICA ATUAL – Hoje, o transporte de grãos vindos do MS é feito pelo modal rodoviário. No primeiro semestre deste ano, 36.257 caminhões vindos daquele estado descarregaram em Paranaguá. A exportação, até julho deste ano, chegou a 14.521.306 toneladas. Desse total, 28% embarcaram por Paranaguá com destino à China, Coreia do Sul e Bangladesh.

“É importante reforçar que o Porto de Paranaguá, por sua capacidade, infraestrutura e eficiência, consegue atender diversos tipos de segmento e tipos de mercadoria”, destaca o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. “O que torna o porto muito mais atrativo para cargas de outros estados”.

COMPETITIVIDADE – Em um país com dimensões continentais como o Brasil, o valor do frete para transporte de insumos e da produção é determinante para a competitividade no mercado. O Litoral do Paraná é porta de saída de itens como grãos, celulose e proteína animal, que por vezes percorrem mais de mil quilômetros até embarcar nos navios com destino ao Exterior.

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto da Nova Ferroeste aponta que a partir de 350 quilômetros o modal ferroviário é mais favorável em relação ao modal rodoviário. Esta é a distância de cerca de 85% das cargas que acessam o Portos do Paraná, boa parte vinda de Mato Grosso do Sul.

OESTE – Luiz Henrique Fagundes lembra que na Região Oeste do Paraná a demanda por uma malha ferroviária maior e mais eficiente também é real e urgente, em especial para o transporte de proteína animal. Hoje, o único trecho existente da Ferroeste liga Cascavel, no Oeste, a Guarapuava, no Centro-Sul. Com 248 km de extensão, a linha se conecta à Malha Sul em Guarapuava e desce até o Litoral.

Ele acrescenta que atualmente, um contêiner refrigerado com proteína animal originário da Região Oeste pode levar até cinco dias para percorrer o trajeto entre Cascavel e Paranaguá. A diferença no valor do frete em relação ao modal rodoviário justifica a escolha. O trecho entre Cascavel e Paranaguá de caminhão sai por R\$ 5.800 enquanto o frete de trem para o mesmo trecho custa R\$ 4.500.

De acordo com o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), em 2022 a Cotriguaçu (responsável pelo transporte das cooperativas Copacol, C.Vale, Lar e Coopavel) enviou por trem 45.752 contêineres de 20 pés de comprimento, uma média de 3.812 ao mês. Neste ano, até agosto, já foram destinados 32.742 contêineres, vindos da Cotriguaçu, com média mensal de 4.094, o que indica tendência de 2023 ultrapassar o volume do ano passado.

O gerente de Logística do TCP, Giovanni Guidolim, explica que atualmente 70% do volume operado na ferrovia é relacionado ao mercado de carnes e congelados. “Observamos um crescimento constante no número de contêineres refrigerados movimentados neste modal”, diz Guidolim. “O Oeste do Paraná é o grande polo exportador do agronegócio paranaense.

Hoje só 20% da carga para exportação chegam ao porto por ferrovia. Deste total, apenas 10% têm origem no Oeste. Existe uma grande demanda reprimida na região. A Cotriguaçu é o principal exemplo, vai muito mais carga pelo modal rodoviário, pagando um frete muito mais caro porque a ferrovia não tem capacidade de escoar”, diz o coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes.

Fonte: Agência Estadual de Notícias

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