

Paraná e União firmam acordos técnicos para promover avanços na malha ferroviária

03/06/2024

Geral

A parceria engloba a Nova Ferroeste, proposta pelo Governo do Paraná para ligar o Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina por trilhos e um estudo sobre a atual malha ferroviária que corta os três estados do sul, a Malha Sul.



Foto: SNTF

O Governo do Paraná assinou nesta quarta-feira (29), em Brasília, dois Acordos de Cooperação Técnica (ACT) com o Ministério dos Transportes. A parceria engloba a Nova Ferroeste, proposta pelo Governo do Paraná para ligar o Mato

Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina por trilhos, e um estudo sobre a atual malha ferroviária que corta os três estados do sul, a Malha Sul. Os dois ACTs estabelecem uma parceria entre o Estado e a União para facilitar o intercâmbio de dados e informações para auxiliar na tomada de decisões.

O contrato de concessão pelo governo federal da Malha Sul, de 30 anos, termina em fevereiro de 2027. A sinergia entre essa atual malha e o projeto da Nova Ferroeste gerou a necessidade de cooperação entre as equipes do Ministério dos Transportes e do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário.

A formalização dos acordos foi assinada pelo secretário nacional de Transporte Ferroviário, do Ministério dos Transportes, Leonardo Ribeiro; o secretário da Indústria e Comércio e Serviços do Paraná, Ricardo Barros, e o coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes.

“Agora estamos numa mesa de trabalho conjunto”, destacou Leonardo Ribeiro. “Com apoio da nossa Infra S/A, que é a empresa pública de projetos e construção de ferrovias, teremos condição de fazer um trabalho de cooperação com o Paraná para, no final, ter soluções logísticas que tornem essa operação no Estado mais eficiente e conectada com o Porto de Paranaguá”.

Para Ricardo Barros, os acordos assinados fortalecem o modal ferroviário e dão visibilidade para o Paraná. “Eles vão permitir essa parceria para que os projetos tenham realmente a visão nacional. O governador Ratinho Junior sempre diz que o Paraná é a central logística da América Latina e estamos caminhando nessa direção”, destacou.

MALHA SUL - Segundo o Ministério dos Transportes, na região Sul, o Rio Grande do Sul possui a maior extensão de linha férrea, com 3.180 km, seguido do Paraná, com 2.004 km, e Santa Catarina, com 1.155 km. De acordo com o site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Malha Sul tem 7.233 km, corta os três estados do sul e parte de São Paulo.

Deste total, 2.280 km de linha estão com tráfego suspenso. É o caso do trecho entre Londrina e Ourinhos, no interior paulista, devolvido em janeiro deste ano. A justificativa apresentada pela concessionária para o governo federal é a redução de carga ferroviária transportada neste e nos demais pontos.

Em 2006, a Malha Sul movimentou em torno de 29 milhões de toneladas de produtos, já em 2023 o total não passou de 22 milhões de toneladas. Neste período o transporte ferroviário de adubos e fertilizantes caiu em 86% e o de soja 35%. Em contrapartida, houve aumento de 82% na circulação de açúcar e de

248% de contêineres.

NOVA FERROESTE – Já o projeto da Nova Ferroeste proposto pelo Governo do Paraná prevê a instalação de 1.567 km de trilhos entre Maracaju, no Mato Grosso do Sul, e o Porto de Paranaguá, no Litoral do Estado. Dois ramais vão partir de Cascavel para Foz do Iguaçu, na Tríplice Fronteira (Brasil, Paraguai e Argentina) e para Chapecó, em Santa Catarina. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) apontou para a redução do custo de transporte de 30% em relação ao modal rodoviário.

Atualmente o projeto está em fase de licenciamento ambiental junto ao Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis). Equipes contratadas pelo governo federal trabalham nos estudos indígenas adicionais realizados em 24 aldeias no Paraná e no Mato Grosso do Sul, localizadas próximas ao traçado proposto para o empreendimento. O acordo técnico também permite acelerar a troca de informações para o projeto, que também faz parte do Novo PAC.

MARATONA – A demanda pelo modal ferroviário leva o agronegócio a realizar uma verdadeira maratona. Um dos exemplos é a Cotriguaçu, que abrange a C.Vale, Copacol, Coopavel e Lar. A Cotriguaçu envia cerca 1.200 contêineres por caminhão de Cascavel a Cambé todos os meses para então seguir pela Malha Sul até o Porto de Paranaguá. Este é o volume excedente da malha já existente da Ferroeste (Guarapuava a Cascavel), por onde escoam mensalmente 1.100 contêineres oriundos da Cotriguaçu. A diferença no valor do frete em relação ao modal rodoviário pode ficar acima de R\$ 1 mil por contêiner, uma economia que vale o esforço logístico.

Em 2023 o Porto de Paranaguá movimentou 65 milhões de toneladas, mas só 15 milhões de toneladas por ferrovia. Segundo o secretário nacional, o governo federal pretende dobrar a participação das ferrovias na matriz de transportes nacional, passando dos atuais 17% para 35% até 2035. “Esta conexão ferrovia-porto oferece diversas vantagens logísticas e econômicas, que impactam positivamente o agronegócio, a indústria e o comércio exterior”, concluiu.

CONFLITOS URBANOS – Outra questão importante presente na renovação de contrato com a atual concessionária, ou nova licitação da malha, é a interferência do trem nas cidades. Curitiba e Paranaguá estão no topo do ranking brasileiro das cidades com a pior relação com os trilhos. Os acordos assinados nesta semana vão ajudar as equipes técnicas dos governos federal e estadual a encontrarem soluções conjuntas entre a realidade atual e as possibilidades de

mudança com a execução da Nova Ferroeste.

Fonte: Agência Estadual de Notícias

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

Palavras-chave

Governo do Paraná, nova ferroeste, ferrovias paraná, governo federal, malha ferroviária, malha ferroviária sul, Mato Grosso do Sul, santa catarina, malha sul