

# Ferroeste fecha 2020 com lucro e movimentações recordes

17/02/2021

Geral

**A empresa bateu recordes históricos de movimentação total de cargas, de grãos, de contêineres e também teve o maior lucro operacional desde a sua criação, em 1996. Os bons números que já tinham sido conquistados em 2019, o primeiro da história em que a ferrovia fechou no azul, foram todos superados no ano passado.**

Todos os resultados da Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A) foram positivos em 2020. Pelo segundo ano consecutivo, a empresa bateu recordes históricos de movimentação total de cargas, de grãos, de contêineres e também teve o maior lucro operacional desde a sua criação, em 1996. Pela malha ferroviária passa a produção agropecuária do Oeste paranaense até Guarapuava, para que seja exportada pelo Porto de Paranaguá.

Os bons números que já tinham sido conquistados em 2019, o primeiro da história em que a ferrovia fechou no azul, foram todos superados no ano passado. O lucro operacional, já descontadas as depreciações, foi de R\$ 1,27 milhão em 2020, quase três vezes mais que no ano anterior, quando a Ferroeste lucrou R\$ 453 mil. O Ebitda, que calcula a gestão operacional da empresa, subiu 5,88% no período.

Foram movimentadas pela malha ferroviária 1,38 milhão de toneladas de produtos, 21,3% a mais que em 2019. A produção recorde de soja do Paraná na última safra refletiu nesse resultado. Sozinho, o grão representou 56% de toda a movimentação da ferrovia, com 778 mil toneladas carregadas em 2020, um incremento de 50% com relação ao ano anterior. Puxado pela commodity e com uma participação menor de milho seco (17 mil toneladas), o transporte de 795 mil toneladas de grãos em geral também foi recorde, 22,5% a mais que em 2019.

***“Com um olhar para o futuro e uma gestão de qualidade, a Ferroeste deixou de ser uma empresa que dava prejuízo anualmente e passou a bater recordes de movimentação e de faturamento. Quem mais ganha com essa eficiência é o setor produtivo paranaense, que pode contar com uma modal mais seguro e mais barato para transportar a enorme produção agropecuária do Estado”. Ratinho Junior***

Outro produto de destaque foram as proteínas animais, transportadas em contêineres refrigerados até o Porto de Paranaguá. Pela malha da Ferroeste passaram 341,3 mil toneladas de contêineres frigoríficos, um aumento de 25% com relação a 2019. A empresa também movimentou 99,9 mil toneladas de cimento ensacado, 101,4 mil toneladas de fertilizantes a granel e 2,8 mil toneladas de calcário - todos produtos que seguem para o Interior - além de 42,1 mil toneladas de contêineres vazios.

## **OPERAÇÕES**

Os bons resultados da empresa nos últimos dois anos vêm de uma combinação de fatores, explica o diretor-presidente da Ferroeste, André Gonçalves. O primeiro foi o planejamento estratégico, para tornar a Ferroeste viável economicamente, diminuindo os custos de operação da malha. Outra questão foi o melhor atendimento ao setor produtivo, com o aumento no volume de cargas movimentadas.

***“Mais do que as locomotivas e vagões, a Ferroeste é uma empresa de logística, responsável pelo transbordo e armazenamento dos produtos e pela administração de um terminal de cargas de 1,7 mil metros quadrados, em Cascavel, do pátio de Guarapuava e de 248 quilômetros de trilhos entre esses dois extremos. Todas as melhorias administrativas que fazemos são para que nossos clientes diminuam os custos logísticos e gastem menos tempo no escoamento de seus produtos”. André Gonçalves***

Para isso, a empresa firmou em 2020 um acordo com a Rumo Logística para ceder o direito de passagem pelos trilhos, para ampliar a capacidade de escoamento e diminuir o tempo de transporte. Atualmente, a multinacional é responsável pela operação entre Guarapuava e o Porto de Paranaguá, enquanto a Ferroeste administra o trecho ferroviário entre Cascavel e Guarapuava.

Sandro Alex, secretário de Estado de Infraestrutura e Logística, afirmou que os resultados foram alcançados com responsabilidade na operação e olhar voltado para o futuro. “O lucro operacional é mais uma confirmação da eficiência da Ferroeste, que tem um histórico de quase 30 anos com números deficitários. Conseguimos apresentar, mesmo diante do quadro de pandemia, um novo salto, combinado ao recorde de movimentação no Porto de Paranguá”, acrescentou.

## **ESTUDOS PARA A IMPLANTAÇÃO DA NOVA FERROESTE AVANÇAM**

As melhorias operacionais da Ferroeste fazem parte de um novo momento para o ramal ferroviário paranaense e para a história da própria companhia. Até o final deste ano, o projeto da Nova Ferroeste, que prevê a expansão de mais de mil quilômetros da malha ferroviária e a ligação entre o Mato Grosso do Sul e o Porto de Paranaguá, irá a leilão na Bolsa de Valores.

Os estudos prévios para o projeto estão sendo elaborados. A previsão é que os

Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Ambiental e Jurídica (EVTEA-J) fiquem prontos em setembro e o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) seja finalizado em novembro, para que então a ferrovia seja desestatizada.

Ao todo, serão implantados 1.285 quilômetros de trilhos, incluindo o trecho entre Maracaju (MS) e o Porto de Paranaguá e um ramal ferroviário entre Foz do Iguaçu e Cascavel, além de nove terminais de carga nos dois estados.

A futura ferrovia irá aproveitar o traçado atual da Ferroeste, entre Cascavel e Guarapuava, e modernizará 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.

A Nova Ferroeste será estratégica para o País, sendo que o projeto 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 Incra.

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.

*Fonte: Agência Estadual de Notícias*