

Concessão ou privatização? Entenda o modelo de desestatização da Nova Ferroeste

18/06/2021

Geral

O projeto de 1.285 quilômetros prevê a revitalização e modernização do trecho existente e a ampliação do traçado, ligando Guarapuava a Paranaguá, no Litoral do Paraná, e Cascavel a Maracaju, no Mato Grosso do Sul. Também será construído um ramal ferroviário entre Cascavel e Foz do Iguaçu, favorecendo a produção do Oeste e dos países vizinhos.

Dentro de alguns meses devem ser concluídos os estudos técnicos, econômicos, ambientais e jurídicos relacionados ao projeto da Nova Ferroeste, corredor de exportação de 1.285 quilômetros que vai conectar Paranaguá a Maracaju (MS) e Foz do Iguaçu. São esses trabalhos, com prazos distintos de conclusão, que vão indicar o melhor traçado, as questões ambientais de maior relevância e o formato do contrato de modernização e ampliação da estrada de ferro.

Um dos pontos mais importantes da estratégia da implementação da nova ferrovia está relacionado ao modelo: concessão ou privatização? O foco do estudo jurídico, um dos que estão em andamento, é identificar qual a melhor estratégia para oferecer a Nova Ferroeste para a iniciativa privada. A segurança jurídica e o interesse da sociedade são os pontos-chaves para alinhar o projeto e criar um ambiente de negócio atrativo ao mercado.

Até agora, por exemplo, a concessão tem se mostrado a melhor escolha. Nesse caso, o Paraná vai subconceder a concessão do governo federal que a Ferroeste detém para a construção e exploração da ferrovia por algum período pré-determinado, estimado em 60 anos. Hoje a Ferroeste tem contrato de concessão com a União, em vigor desde 1989. Este contrato, com prazo de 90 anos, passou a valer em 1997, podendo ser renovado por igual período.

Nesse contexto também já está prevista a autorização para a execução de novos

ramais necessários que fogem do traçado já existente entre Guarapuava e Cascavel. O coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes, explica que neste formato a responsabilidade de construção, total ou parcial, reforma, ampliação ou melhorias da prestação do serviço público ficarão por conta da concessionária. Nesse modelo de concessão, o vencedor do leilão vai poder cobrar pelo serviço de transporte de carga, com critérios de qualidade e tarifas pré-estabelecidos dentro do contrato, o que gera previsibilidade e segurança. A estimativa é de que a execução completa da ampliação e a modernização do trecho existente ao longo desses 60 anos envolva investimento de cerca de R\$ 25 bilhões.

“A concessão é uma ferramenta muito utilizada, principalmente para empreendimentos que demandam um alto investimento, como é o caso da Nova Ferroeste. Hoje não seria viável para o Estado conseguir fazer um investimento desta monta porque o orçamento é limitado”. Luiz Henrique Fagundes

Neste formato, o Estado pode acompanhar e fiscalizar o processo e a realização das obras, garantindo a execução e a prestação dos serviços dentro do acordo firmado no contrato. Também é o modelo que garante a execução do que foi discutido com o setor privado ao longo dos últimos anos. As obrigações e direitos ficam delimitados de maneira bem específica e a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná (Agepar) acompanhará o processo.

Na outra ponta, a grande vantagem para a iniciativa privada é receber um projeto finalizado, com os estudos de demanda e viabilidade técnica prontos e todas licenças ambientais prévias já liberadas. “O modelo de concessão está prevalecendo. Isso porque esse vai ser o grande corredor de exportação do Paraná e do Brasil, e, ao final do tempo de concessão, esses bens retornarão para o Estado”, explica Fagundes. A previsão é de que o estudo jurídico seja concluído em agosto deste ano.

No modelo de privatização, segundo o coordenador, esse ativo do Estado, no caso a operação ferroviária, seria repassado totalmente para a iniciativa privada,

que poderia mudar completamente a essência do projeto discutido com o setor produtivo do Paraná.

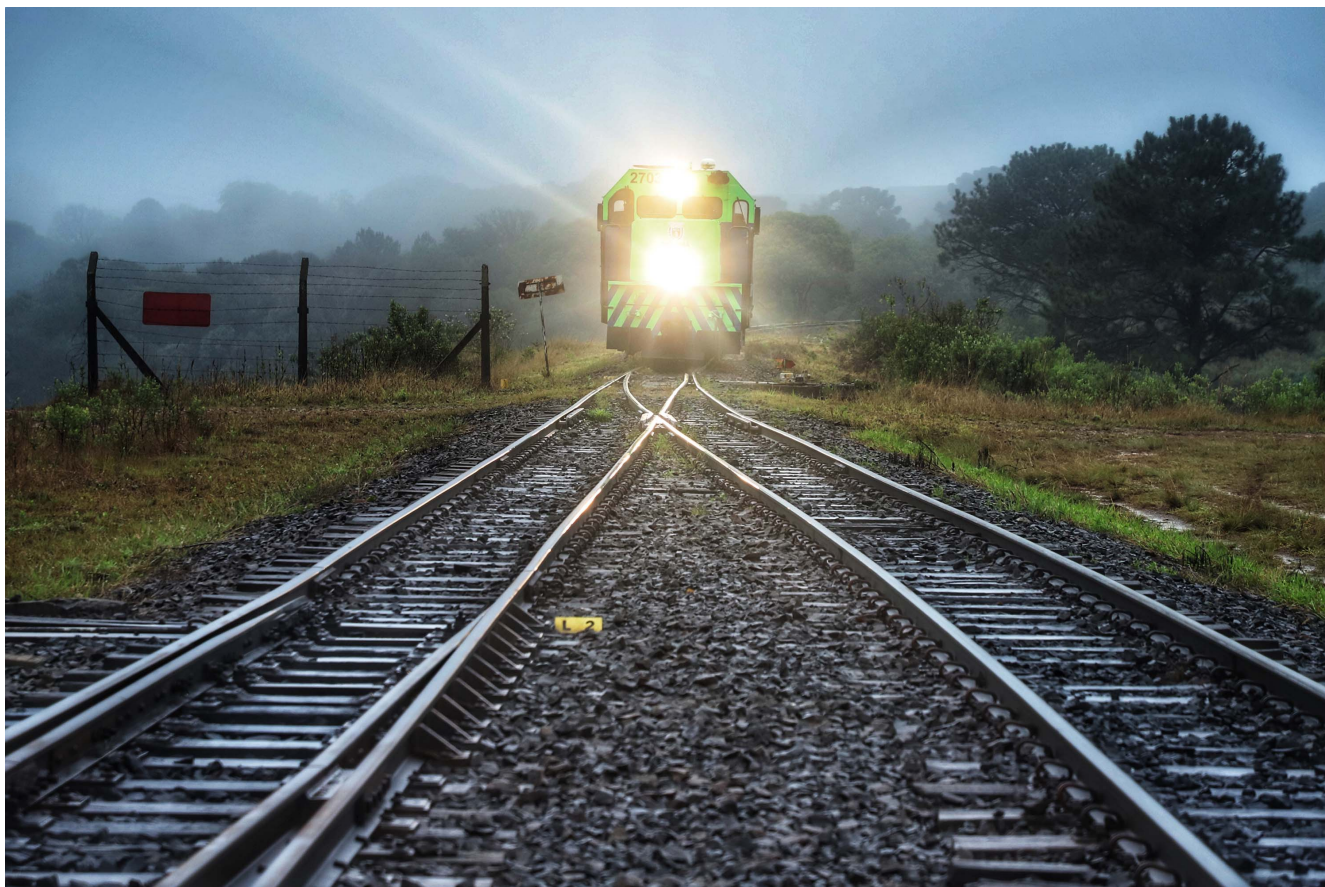


Foto: José Fernando Ogura/AEN

HISTÓRIA

A estrada de Ferro Paraná Oeste S.A – Ferroeste, foi criada em março de 1988. O Governo do Paraná é o maior acionista desta empresa de sociedade mista. Na época, a concessão era entre Guarapuava (PR) e Dourados (MS). O trecho construído e explorado, no entanto, liga apenas Cascavel a Guarapuava (248 quilômetros).

Concebida principalmente para transporte de grãos agrícolas e insumos para plantio, a Ferroeste teve sua construção iniciada em 15 de março de 1991. A

obra foi construída pelo governo paranaense em parceria com o Exército Brasileiro e custou US\$ 360 milhões, pagos integralmente com recursos do Estado.

Em 1996 a Ferroeste foi concedida para a iniciativa privada. O consórcio vencedor constituiu a Ferrovia Paraná S/A – Ferropar e iniciou suas atividades em 1º de março de 1997. Nos anos seguintes, o consórcio operador do serviço deixou de fazer os investimentos previstos, não cumpriu as metas de transporte e não pagou as parcelas estipuladas no contrato. Em 2006 o Estado retomou de maneira definitiva o controle da empresa.

Em junho de 2020 a Ferroeste foi qualificada no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo federal como projeto apto para a desestatização. O pedido foi feito pelo Governo do Estado e significa apoio técnico regulatório necessário em diversas áreas, da modelagem à atração de investidores.

NOVA FERROESTE

A ampliação e a modernização do modal ferroviário vão alterar a composição da matriz logística do Estado para o transporte por longas distâncias.

O projeto de 1.285 quilômetros prevê a revitalização e modernização do trecho existente e a ampliação do traçado, ligando Guarapuava a Paranaguá, no Litoral do Paraná, e Cascavel a Maracaju, no Mato Grosso do Sul. Também será construído um ramal ferroviário entre Cascavel e Foz do Iguaçu, favorecendo a produção do Oeste e dos países vizinhos.

A área de influência indireta abrange 925 municípios de três países. São 773 do Brasil, 114 do Paraguai e 38 da Argentina. No Brasil, impacta diretamente 427 cidades do Paraná, Mato Grosso do Sul e Santa Catarina, totalizando cerca de 9 milhões de pessoas. A área representa 3% do Produto Interno Bruto Brasileiro (PIB).

A expectativa, de acordo com os estudos preliminares, é que pela Nova

Ferroeste seja possível o transporte de 38 milhões de toneladas já no primeiro ano - ou aproximadamente 2/3 da produção da região.

TRABALHO COLETIVO

O projeto é fruto de um trabalho coletivo do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário, que reúne representantes de diferentes secretarias, como a Secretaria de Agricultura e Abastecimento e a Secretaria de Infraestrutura e Logística.

“Esse é um sonho antigo, colocar o Paraná nos trilhos de ponta a ponta”, destaca o secretário Sandro Alex, responsável pela Infraestrutura e Logística.

“É uma rodovia que vai reduzir custo de transporte, especialmente de grãos e de contêineres refrigerados do Oeste até o Porto de Paranaguá, reduzindo tempo, custo e melhorando a eficiência”, comemora Norberto Ortigara, da Agricultura.

Fonte: Agência Estadual de Notícias