

Estudo destaca que Nova Ferroeste vai diminuir em 27% o Custo Brasil



Paraná e Mato Grosso do Sul deram mais um passo significativo na consolidação do projeto da Nova Ferroeste, traçado que vai ligar Maracajú (MS) a Paranaguá (PR), também chamado de Corredor Oeste de Exportação. Grupos técnicos dos dois governos (GTFerrovias) apresentaram nesta segunda-feira (22) o estudo preliminar de demanda e traçado, considerado peça-chave na atração de investidores. Entre os destaques está a previsão de que a obra possa reduzir em 27% o custo das exportações.

A cerimônia, na sede da Governadoria do Mato Grosso do Sul, em Campo Grande, contou com a participação do governador Carlos Massa Ratinho Junior e do governador Reinaldo Azambuja, do Mato Grosso do Sul.

Ainda sem definição de valor final justamente por estar em fase de conclusão preliminar, a expectativa é colocar a ferrovia em leilão na Bolsa de Valores do Brasil (B3), com sede em São Paulo, até novembro de 2021.

“Uma reunião muito importante. Mais um passo que damos na consolidação de um sonho conjunto do Paraná e do Mato Grosso do Sul. Um corredor logístico que vai mudar a infraestrutura de toda essa região, mas com uma grande preocupação com o meio ambiente, com o desenvolvimento sustentável”, afirmou Ratinho Junior.

O projeto busca implementar o segundo maior corredor de transporte de grãos e contêineres do País, unindo dois dos principais polos exportadores do agronegócio brasileiro. Apenas

a malha paulista teria capacidade maior. “O potencial desse eixo é enorme. Com os investimentos que já estamos fazendo no porto e a criação desta linha férrea vamos atender com ainda mais condições o setor produtivo brasileiro”, ressaltou o governador paranaense.

A nova malha ferroviária terá 1.285 quilômetros de extensão total. O pacote inclui a construção de uma ferrovia entre Maracajú e Cascavel; um novo traçado entre Guarapuava e Paranaguá; um ramal multimodal ligando Cascavel e Foz de Iguaçu; além da revitalização do atual trecho da Ferroeste, entre Cascavel e Guarapuava.

“É um projeto inovador, que vai permitir ao Mato Grosso do Sul abrir uma saída de exportação. A sintonia dos estados é muito grande, o que ajuda a garantir o desenvolvimento do projeto”, comentou Azambuja. “Vai impulsionar ainda mais essa área tão importante para o agronegócio nacional. Menos custos e mais rentabilidade para os produtores”.

IMPACTO
De acordo com os técnicos responsáveis pelo estudo, a construção da ferrovia terá um impacto imenso dentro da logística nacional, diminuindo custos e ampliando a capacidade de exportação.

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 425 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 (PIB) brasileiro.

O documento aponta, entre outras vantagens, a estimativa de um aumento de 40% nas exportações de grãos e celulose para o Paraguai.

Números que, na visão do coordenador do Grupo de Trabalho Ferroviário do Estado do Paraná, Luiz Henrique Fagundes, reforçam a alta demanda pelo corredor de exportação. “Essa obra é importante por colaborar com a diminuição dos custos de infraestrutura do País. Isso eleva a produtividade e a competitividade dos setores econômicos, com reflexo imediato no crescimento do Brasil”, afirmou.

TRAÇADO
O traçado elaborado pela equipe da GTFerrovias prevê uma economia logística de R\$ 1 milhão por tonelada, com impacto direto na redução do chamado Custo Brasil na exportação, da ordem de 27%. No primeiro ano de funcionamento da ferrovia, isso representaria uma diminuição de R\$ 2,4 bilhões no pacote logístico. Poupança que chegaria a R\$ 5,2 bilhões no ano 60.

“Não é só um projeto do Paraná ou do Mato Grosso do Sul. É um projeto nacional que vai mudar a realidade estrutural do País, aumentando a eficiência de maneira substancial”, disse o secretário do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) do Governo Federal. O órgão está auxiliando os estados na elaboração do processo de concessão.

A expectativa, de acordo com os técnicos, é que pela Nova Ferroeste seja possível o transporte de 54 milhões de

toneladas por ano – ou aproximadamente 2/3 da produção da região. 74% seriam de cargas destinadas para a exportação.

“Terá uma redução na matriz de custo na produção de alimentos justamente pela queda do custo logístico. Algo em torno de 27%, o que vai se refletir no preço final do produto para a população”, explicou Fagundes.

Jaime Verruck, secretário de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar do Mato Grosso do Sul disse que os grupos técnicos vão ficar até quinta-feira (25) percorrendo o trajeto da nova ferrovia, de Maracajú a Cascavel. “O cronograma está andando bem, em dia. Esse traçado foi bem pensado, estudado para evitar problemas e respeitando sempre todas as normas ambientais”, afirmou.

TEMPO DE VIAGEM
Haverá, ainda,

uma redução significativa no tempo de viagem quando comparado com o traçado atualmente em funcionamento. O grupo estima que a rota Cascavel/Paranaguá pela nova malha levará em torno de 18 horas, contra as atuais 100 horas.

Com isso, destacou Ratinho Junior, o Corredor Oeste de Exportação resolverá um problema histórico de infraestrutura do Paraná, com impacto para o Brasil e para o Mercosul. O novo traçado, disse, vai ligar o Paraná à malha ferroviária nacional, beneficiando as principais potências do agronegócio nacional, além do Paraguai, que é hoje um dos principais produtores mundiais de grãos.

“Ampliação de capacidade e de logística em união com o desenvolvimento sustentável. Isso que vai gerar mais emprego e renda para a nossa gente”, afirmou Ratinho Junior.

OUTROS ESTUDOS
A previsão, segundo o GTFerrovias, 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 possa ser privatizada.

“Mais um passo na evolução desse projeto tão ambicioso, que sempre foi sonhado, mas nunca saiu do papel. Queremos estar todos juntos em novembro batendo o martelo na B3 nesta nova concessão”, comentou o secretário de Estado da Infraestrutura e Logística, Sandro Alex.

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 Nova Ferroeste é 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 Inbra.

“Ela é estratégica dentro do projeto de desenvolvimento do Paraná idealizado pelo governador Ratinho Junior. Ainda mais quando consideramos o potencial do agronegócio paranaense. O papel do Estado é prover a logística adequada para o setor produtivo”, disse o diretor-presidente da Ferroeste, André Gonçalves.

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.

PRESENCAS
Também participaram da apresentação do estudo a coordenadora de Gestão de Planos e Programas de Infraestrutura e Logística

da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Logística, Josil do Rocio Voidela Baptista; a engenheira Ambiental da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Logística, Nayara Romano Silva; o economista do Grupo de Trabalho Ferroviário, Roberto Carlos Evencio de Oliveira da Silva; o assessor do Grupo de Trabalho Ferroviário, Juliano Rodrigues; o assessor de Logística da Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar do MS, Lucio Lagemann; e Jean Mafra, Superintendente de Ferrovias da ANTT; além de políticos e lideranças empresariais do Mato Grosso do Sul.

A Ferroeste voltou a apresentar resultados 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.

Fonte: <http://www.aen.pr.gov.br>

