Conexões com Nova Ferroeste vão aumentar competitividade da produção paranaense

27/07/2021
Geral

A construção de pequenos ramais ferroviários (short lines) vai diminuir o custo com o transporte de cargas e ajudar a melhorar o preço para o consumidor final.

O custo logístico tem um impacto direto no valor cobrado nas gôndolas do supermercado. Do preço de cada produto colocado no carrinho, cerca de 10% é resultado da despesa de levar essa mercadoria até o ponto de venda. No Paraná, quase tudo segue sobre rodas, na carroceria dos caminhões.

Em muitos casos, as ferrovias são uma possibilidade de transporte mais barato e eficaz. No Paraná, estudos indicam que o projeto da Nova Ferroeste pode reduzir o custo logístico em até 28% já no primeiro ano de operação. A estrada de ferro vai ampliar e modernizar o trecho já existente entre Cascavel e Guarapuava e ampliar o traçado, ligando Maracaju, no Mato Grosso do Sul, a Paranaguá, no Litoral do Paraná.

Uma Proposta de Emenda Constitucional (PEC) votada neste mês de julho pela Assembleia Legislativa do Paraná permitiu a inclusão da autorização para os modais ferroviário e aquaviário na Constituição, reforçando ainda mais a iniciativa ferroviária no Estado. Assim, passam a valer as modalidades de concessão, permissão e autorização.

Para o modal ferroviário essa novidade permite a construção de pequenas linhas, também chamadas de short lines, pela iniciativa privada. Dessa maneira, uma empresa localizada próxima a uma estrada de ferro poderá levar seus produtos até o ramal principal por trilhos, sem o transbordo feito pelos caminhões. Em agosto, os deputados vão discutir as regras para essa nova alternativa.

E o que muda na prática com o novo traçado de 1,2 mil quilômetros e a possibilidade de pequenos ramais, nesse novo cenário do modal? “O trilho pode passar dentro da unidade produtiva, e aí passa a carregar vagões. Uma locomotiva de manobra leva a carga até o tronco principal e encaixa no comboio. Existe uma grande redução de custo nessa mudança”, afirma o coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes.

Para João Mohr, gerente de Assuntos Estratégicos da Federação das Indústrias do Paraná (Fiep), a Lei de Autorização torna o investimento interessante para empresas que estejam localizadas a algumas dezenas de quilômetros da estrada de ferro principal (no caso, a Nova Ferroeste). “Ela poderá investir naquela faixa de domínio construindo e operando vagões nessa pequena linha e levar os vagões até a linha principal. De lá a concessionária vai transportar até o destino final”, completa.

Quando o projeto da Nova Ferroeste começou a ganhar forma, por exemplo, com a ideia de um ramal vindo de Foz do Iguaçu à artéria principal, esse novo desafio começou a aparecer de forma mais clara: estimular o acesso às empresas ou cidades com potencial ao longo do caminho. Representantes da Fiep, dos governos federal e estadual, viajaram para os EUA e conheceram de perto o modelo americano, que foi a inspiração para a lei paranaense.

A construção das short lines permite à indústria unir seus terminais ou armazéns às linhas principais dos troncos ferroviários. “O privado identifica uma oportunidade de ligar dois pontos a partir de levantamentos econômicos e encaminha para o governo, que analisa e dá o parecer final. Essa é a ideia nos próximos anos”, explica Fagundes.

Um levantamento feito pelo Governo do Estado indicou sete polos geradores de carga no Paraná com potencial para a implantação de pequenas linhas férreas. São empresas e cooperativas de grande porte com unidades de produção próximas à futura linha da Nova Ferroeste.

Instaladas nos municípios de Marechal Cândido Rondon, Assis Chateaubriand, Cafelândia, Francisco Beltrão, Matelândia, Maripá e Palotina, essas empresas estariam entre 5 e 100 quilômetros dos novos trilhos. O estudo avalia a possibilidade de investimento de R$ 2,5 bilhões na construção destas ligações pela iniciativa privada. Cada quilômetro de trilho construído sairia por R$ 10 milhões.

FERROESTE

Entre os terminais da Ferroeste em Guarapuava e Cascavel circularam no primeiro semestre desse ano 800 mil toneladas de produtos em 6.638 contêineres. O volume representa um crescimento de 3% em relação ao mesmo período de 2020.

Segundo André Gonçalves, a Ferroeste poderia transportar até 5 milhões de

toneladas por ano. Mas o traçado atual da Malha Sul, por onde segue a carga a partir de Guarapuava até chegar ao Porto de Paranaguá, possui dois grandes gargalos. “Não crescemos porque a operação na Serra da Esperança e na Serra do Mar não permite aumento de carga”, diz.

Por isso, o projeto da Nova Ferroeste é uma das apostas do setor produtivo. Vai ampliar a capacidade de transporte, melhorar o escoamento e praticar preços mais atrativos.

O presidente do Sistema Ocepar, José Roberto Ricken, destaca a importância da construção dessa nova estrada de ferro, também chamada de Corredor Oeste de Exportação. Ele aponta para a necessidade de atender as cooperativas da região Sudoeste, entre Capanema e Mariópolis. “Se nós alinharmos um bom modelo de concessão rodoviário e a possibilidade de distribuir cargas pela ferrovia, daí sim teremos um ramal e as condições para desenvolver toda essa região que hoje que está à margem da infraestrutura”, destaca.

A Ocepar integra 59 cooperativas agropecuárias que exportam para 120 países. No ano passado essas empresas faturaram R$ 100 bilhões. “Como cooperativa, não vamos mudar daqui, temos que ter condições para continuar, não temos outro endereço”, afirma. Ricken destaca ainda a eficiência da porteira para dentro das fazendas, com recordes de produtividade e uso de tecnologia de ponta. “Se na infraestrutura não tivermos as condições adequadas, ficamos fora do mercado”.

NOVA FERROESTE

A Nova Ferroeste é um projeto que visa ampliar a Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. O novo traçado, com 1.285 quilômetros, vai ligar os municípios de Maracaju (MS) e Paranaguá (PR). Quando a ferrovia estiver concluída, será o segundo maior corredor de grãos e contêineres do País.

Os estudos de demanda indicam que cerca de 26 milhões de toneladas de produtos devem circular nesse trecho por ano. Considerando o tráfego interno, a Nova Ferroeste deve alcançar 38 milhões de toneladas/ano. Os estudos de viabilidade técnica e econômica (EVTEA) e de impacto ambiental (EIA/RIMA) estarão concluídos até o fim do ano, quando deve ter início a série de audiências

públicas nas regiões afetadas pelo empreendimento.

A Nova Ferroeste será leiloada nos primeiros meses de 2022 na Bolsa de Valores de São Paulo (B3). O investimento estimado é de R$ 25 bilhões. A empresa, ou grupo vencedor da concessão é quem vai executar a obra e terá o direito de explorar o trecho por 60 anos.

Fonte: Agência Estadual de Notícias