Para ampliar ligação com porto, Nova Ferroeste é destaque em evento ferroviário internacional

14/03/2023
Geral

Projeto da Nova Ferroeste é apontado como a melhor solução para ligar os estados do Sul e parte do Centro-Oeste ao Porto de Paranaguá. A nova estrada de ferro foi um dos assuntos debatidos num painel sobre a Lei de Autorização Ferroviária no congresso da NT Expo, em São Paulo.

A necessidade de fortalecer modais logísticos além do rodoviário é consenso entre a iniciativa privada e o poder público. A Nova Ferroeste surge como a principal solução para os estados do Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul nesse momento, com impacto direto na movimentação de carga para além do traçado da nova ferrovia entre Maracaju (MS) e Paranaguá (PR), influenciando o Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Argentina e Paraguai. A execução do projeto pode alterar a participação do modal no porto dos atuais 20% para até 60%.

A Nova Ferroeste é composta por um contrato de concessão, firmado na década de 1980, ligando Guarapuava (PR) a Dourados (MS) e mais quatro contratos de autorização com a união, permitindo a conexão de Dourados com Maracaju, Cascavel e Foz do Iguaçu, Cascavel e Chapecó (SC), além de Guarapuava e Paranaguá, num total de 1.567 quilômetros.

Segundo o superintendente de Transporte Ferroviário da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Ismael Trinks, hoje a única ferrovia que alcança o Porto de Paranaguá é a Malha Sul e a vigência dela termina em quatro anos. “Além de licitar novamente essa ferrovia, precisamos de uma nova opção logística, senão corremos o risco de estagnar o crescimento portuário de Paranaguá”, destacou.

Para Trinks, o futuro do Porto de Paranaguá passa pela Nova Ferroeste. A importância do projeto passe pela posição geográfica. “O ramal de Chapecó vai

captar carga desde o norte do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina e o outro ramal indo para Foz do Iguaçu vai transportar cargas vindas do Paraguai, que hoje não têm uma saída marítima. Dessa maneira o Paraná concentrará o escoamento até o porto", acrescentou.

Ele participou nesta terça-feira (28) de um painel sobre ferrovias autorizadas e o desenvolvimento do País, realizado na NT Expo-Negócios nos Trilhos, maior plataforma de negócios para o setor ferroviário do Brasil. A feira e o congresso representam o maior encontro metroferroviário da América Latina. Participam do evento representantes da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), da Associação Nacional das Ferrovias Autorizadas (Anfa) e do Plano Ferroviário do Paraná.

O Congresso NT Expo é a atração principal do evento e será realizado até o dia 2 de março, com duas arenas para abordar temáticas do transporte de carga e passageiros sobre trilhos. Entre outros destaques, nesta quarta-feira (1º), será apresentado o painel "Tecnologias aplicadas: melhores práticas em manutenção e novas aplicações", sobre o uso de impressão 3D, BIM, Digital Twins e Inteligência Artificial na manutenção de ferrovias.

PRÓ-TRILHOS – Outro destaque do evento foi a discussão sobre o modelo de autorização ferroviária. A modalidade foi incorporada pelo governo federal em 2021 com o lançamento do programa Pró-Trilhos. Até agora já foram assinados 39 contratos com a União para a liberação de novos trechos em todo o Brasil. A soma de investimentos previstos é de R$ 170 bilhões.

Na autorização é possível conseguir a liberação para um projeto de ferrovia sem a necessidade de leilão ou pagamento de outorga. Basta apresentar um projeto e submeter às análises legais e técnicas. Essa possibilidade aproxima o setor privado, que pode construir e explorar uma ferrovia com menor burocracia, assumindo os custos de construção e operação por 99 anos. Em dezembro de 2022 o Paraná aprovou na Assembleia Legislativa a Lei de Autorização Ferroviária Estadual.

"A legislação federal foi uma mola propulsora e hoje temos vários estados com legislação de autorização ferroviária, e o Paraná foi um dos pioneiros", disse o superintendente da ANTT.

O diretor-executivo da Associação Nacional das Ferrovias Autorizadas, Jorge Vidal, considera que os pedidos serão enviados para a União ou para os estados

de acordo com a necessidade de cada solicitante. “Muitas vezes a lei estadual vai atender melhor, ou porque a conversa com o governador é mais fácil, mas próxima ou porque o interesse do estado se demonstra de forma mais clara”, complementou.

Para o coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes, as leis federal e estaduais atendem a uma demanda do mercado que procura alternativas para reduzir o custo logístico e aumentar a competitividade da produção. “No Paraná nós vamos permitir que esse ganho possa ser acelerado na medida em que estamos falando de pequenos trechos ou 'short lines' que têm todo um processo acelerado porque não são ferrovias estruturantes, serão pequenas ferrovias que vão abastecer no futuro a Nova Ferroeste e a Malha Sul”, afirmou.

SOBRE O PROJETO – A Nova Ferroeste é um projeto do Governo do Paraná que visa a ampliação da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.. Quando a ferrovia estiver concluída, este será o segundo maior corredor de grãos e contêineres do País. O estudo de demanda indica a circulação de cerca de 38 milhões de toneladas no primeiro ano de operação plena. Deste total, 26 milhões seriam destinados ao Porto de Paranaguá para exportação. A maior parte da carga é de soja, milho e proteína animal.

Fonte: Agência Estadual de Notícias

Clique aqui e acesse a notícia original