

Promulgada PEC que institui modelo de autorização no modal ferroviário no Paraná

02/08/2021

Geral

A mudança possibilita a construção de pequenos ramais ferroviários para ligar as empresas às estradas de ferro. Sem o transbordo para os caminhões, o custo logístico diminui e os produtos chegam mais em conta para o consumidor.

O governador Carlos Massa Ratinho Junior e o presidente da Assembleia Legislativa do Paraná, deputado Ademar Traiano, oficializaram nesta segunda-feira (2), em cerimônia no Palácio Iguazu, a promulgação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que institui a modalidade de autorização na infraestrutura.

É uma pequena mudança na Constituição do Paraná que deve desencadear uma grande transformação econômica no Estado. A partir dela, uma empresa interessada em construir uma linha férrea vai percorrer um caminho mais rápido e menos burocrático no relacionamento com a administração pública, podendo receber do Governo um parecer positivo para um projeto próprio, sem processo licitatório, desde que em conformidade com a legislação ambiental.

Uma das metas é diminuir o custo logístico da produção para que as mercadorias possam ficar mais baratas para o consumidor final. Esse novo cenário ajuda a reduzir os custos logísticos. O transporte, por navio, caminhão ou trem, influencia diretamente no valor final de cada um dos itens da prateleira do supermercado.

“Quando criamos um ambiente com infraestrutura moderna fazemos com que esses preços possam ser mais baratos na ponta, no supermercado que vai atender o cidadão”, destacou Ratinho Junior.

“Esse modelo autorizativo é o que os países desenvolvidos utilizam. Isso vai ampliar em mais de 400 quilômetros de linhas ou ramais férreos dentro do Estado. Aumenta a capacidade de muitas empresas, melhora a logística e gera novos empregos”. Governador Carlos Massa Ratinho Junior

Segundo Traiano, essa etapa reforça a iniciativa do Governo em estimular o setor ferroviário no Estado, que é um dos grandes dilemas da infraestrutura do País. “Esse é o registro histórico de um momento em que vamos dar um salto de vanguarda na economia do Paraná, permitindo a possibilidade de ter ferrovias mais competitivas”, disse o presidente da Assembleia Legislativa.

A PEC foi discutida e votada pelos deputados em julho deste ano. Nos próximos dias o Poder Executivo deve enviar para apreciação dos parlamentares o texto do projeto de lei que regulamenta a autorização para os modais ferroviário e aquaviário.

A autorização também é discutida pelo governo federal, em âmbito nacional. A possibilidade aproxima o setor privado do modal ferroviário. O custo dos estudos e da execução do projeto passam a ser exclusivos das empresas.

MUDANÇAS

A mudança potencializa o projeto de construção da Nova Ferroeste, que vai ligar Maracaju, no Mato Grosso do Sul, a Paranaguá, no Litoral do Paraná. Serão 1.285 quilômetros de trilhos.

Com a aprovação da PEC, o Governo do Paraná estimula os empresários a investir nesse segmento como forma de criar pequenos ramais até esse corredor principal. “Agora existe a possibilidade da empresa conectar uma unidade produtiva diretamente ao tronco principal da ferrovia, com dez ou vinte quilômetros de trilhos próprios”, destacou o coordenador do Plano Estadual

Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes.

São as chamadas short lines, utilizadas no Canadá e nos Estados Unidos, que serviram de modelo para a mudança na constituição do Paraná. “Esse movimento foi feito nos EUA na década de 1980 e o país conseguiu aumentar a produtividade em dois anos e meio. Passaram a transportar o dobro de carga pela metade da tarifa”, acrescentou Fagundes.

Um estudo já realizado pela equipe da Nova Ferroeste identificou pelo menos sete polos geradores de carga com potencial para a implantação dessas pequenas linhas férreas. São empresas ou cooperativas de grande porte localizadas próximo ao futuro traçado da Nova Ferroeste. “Temos uma espinha principal e agora vamos fazer com que esses ramais possam abastecer a Nova Ferroeste”, disse o secretário da Secretaria de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex.

Outro objetivo é equilibrar a relação entre ferrovia e rodovia. Atualmente, 80% dos produtos que seguem para o Porto de Paranaguá chegam na carroceria dos caminhões. “Quando estiver concluída a Nova Ferroeste, estimamos que 60% de tudo que entrar no Porto de Paranaguá será por trem, isso representa uma grande transformação logística no Estado”, explicou Fagundes.

Segundo o diretor-presidente da Ferroeste, André Gonçalves, **há entusiasmo do setor produtivo, em especial no Oeste**. “Há uma demanda muito grande de produção, seja a granel ou até produtos industrializados, e os empresários querem poder melhorar o transporte das cargas através da Nova Ferroeste”, afirmou. “Estamos buscando recuperar um processo com 30 anos de atraso, olhando para os próximos 50 anos”.

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 leiloadada 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.

PRESENCAS

Participaram da reunião o chefe da Casa Civil, Guto Silva; e os deputados estaduais Gugu Gueno, Ademir Bier e Hussein Bakri (líder do Governo).

Fonte: Agência Estadual de Notícias