Empresas japonesa e chinesa conhecem detalhes da estrada de ferro que vai cruzar o Paraná

25/08/2021
Geral

Estatal chinesa e empresa japonesa de infraestrutura se reuniram com o Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário para conhecer o projeto da Nova Ferroeste, que ligará Maracaju, no Mato Grosso do Sul, ao Litoral do Paraná. Com experiência na construção de grandes obras, a CREC 10 e a Mitsui & Co demonstram interesse pelo projeto.

Executar uma obra com as dimensões da Nova Ferroeste, com 1.285 quilômetros de extensão, requer, além de alto investimento, larga experiência na construção e operação de estradas de ferro. O projeto, ainda em fase final de estudos, chamou a atenção da empresa chinesa CREC 10 e da japonesa Mitsui & Co, que nesta segunda e terça-feira (23 e 24) participaram de reuniões com o Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário para conhecer detalhes do empreendimento.

O primeiro encontro foi com a estatal chinesa CREC 10, uma das subsidiárias da China Railway Group, uma gigante do setor de infraestrutura. “Estamos acompanhando esse projeto de longe há algum tempo”, disse a chinesa Zhu Xingyi, representante da empresa.

A conversa foi conduzida pelo coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes, que apresentou dados preliminares do Estudo de Viabilidade Técnica Ambiental e Jurídica (EVTEA-J) e do Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA). “A execução dessa obra vai transformar o Mato Grosso do Sul e o Paraná no segundo maior corredor de exportação de grãos e contêineres refrigerados do país”, destacou ele, durante a apresentação.

O grupo CREC possui mais de 40 empresas em diversos segmentos. A CREC 10 está presente em seis países da América Latina, incluindo o Brasil. A estatal foi responsável pela construção de dois terços da malha ferroviária da China, num total de 140 mil quilômetros de trilhos. A empresa está entre as duas maiores concessionárias de ferrovias no mundo. Nos últimos oito anos instalou cerca de 70 mil quilômetros de trilhos em diversos países. “Um projeto como o da Nova Ferroeste é muito fácil de ser assumido por uma empresa como essa, eles têm capital de giro, tem tecnologia para isso e está aqui no Brasil”, disse Fagundes.

“Entendemos o desenvolvimento do Estado como resultado desse projeto”, disse Xinguyi, ao solicitar o agendamento de um novo encontro presencial para conhecer as regiões por onde vai passar a nova ferrovia, além da estrutura portuária do Paraná.

Para o coordenador estadual, é essencial eles se familiarizarem com o setor produtivo e o setor portuário. “Tudo isso será conectado pela ferrovia e eles entendem que esse é um projeto muito importante para o Brasil e querem participar”.

Foto: Ari Dias/AEN

JAPONESA

Nesta terça-feira a conversa do Grupo de Trabalho do Plano Estadual Ferroviário foi com representantes da japonesa Mitsui & Co. O grupo atua no Brasil no setor automotivo, de máquinas e em projetos de infraestrutura e logística. Atualmente possui 6 mil vagões locados para empresas do transporte ferroviário que atendem ao mercado nacional.

Durante a conversa foram avaliadas questões técnicas, ambientais e estruturais. Os dados relativos ao investimento e características específicas do projeto também foram apresentados e discutidos com os representantes do grupo japonês. “Eles entenderam que os apontamentos dos nossos estudos estão coerentes com as análises que têm sobre o Brasil”, avaliou Fagundes.

NOVA FERROESTE

O projeto prevê a construção de uma estrada de ferro ligando Maracaju (MS) a Paranaguá, além de um ramal de Foz do Iguaçu a Cascavel. O investimento é estimado em R$ 30 bilhões. Serão 1.285 quilômetros de trilhos que devem escoar cerca de 26 milhões de toneladas de produtos para o Porto de Paranaguá no primeiro ano de operação. Este será o segundo maior corredor de exportação de grãos e contêineres refrigerado do país.

Hoje a Ferroeste (ferrovia já existente) opera o trecho entre Cascavel e Guarapuava, com 248 quilômetros. A desestatização da Ferroeste prevê a revitalização e modernização do trecho atual e a construção da nova estrada de ferro nos dois sentidos para ligar os dois estados, passando por 49 municípios, 41 deles no Paraná.

Dois grandes estudos estão em andamento. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) será finalizado em setembro e o Estudo de

Impacto Ambiental (EIA-RIMA) termina em novembro. Em janeiro e fevereiro serão realizadas as audiências públicas em todas as regiões do traçado. A intenção é colocar a ferrovia em leilão na Bolsa de Valores do Brasil (B3), com sede em São Paulo, no primeiro trimestre de 2022. O consórcio que vencer a concorrência será responsável, também, pelas obras e poderá explorar a ferrovia por 60 anos.

Fonte: Agência Estadual de Notícias