Paraná e Santa Catarina discutem ramal da Nova Ferroeste entre Cascavel a Chapecó

17/11/2021
Geral

Ligação foi tema da reunião virtual entre representantes dos dois estados nesta terça-feira. Novo ramal permitiria uma solução logística para o Oeste e potencializaria o uso da nova ferrovia. Já foi solicitada a autorização junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres.

O Oeste catarinense é um dos grandes produtores de frango e suíno exportados pelo Brasil. Chapecó e cidades vizinhas são destino de milhões de toneladas de milho produzido no Mato Grosso do Sul. Hoje, a circulação dos grãos e de proteína animal é feita por via terrestre, em caminhões. Mas essa história pode mudar.

Nesta terça-feira (16), representantes dos governos do Paraná e de Santa Catarina tiveram uma reunião online para avaliar o impacto da construção de um ramal ferroviário entre Cascavel (PR) e Chapecó (SC), ligando o estado vizinho à linha principal da Nova Ferroeste.

Proposta pelo Governo do Paraná, a Nova Ferroeste é de uma nova estrada férrea entre Maracaju, no Mato Grosso do Sul, e o Porto de Paranaguá. O projeto prevê a ampliação e modernização do trecho já existente, entre Cascavel e Guarapuava, além de novos ramais até o MS e Foz do Iguaçu. O ramal entre Cascavel e Chapecó permitira uma solução logística para o Oeste e potencializaria o uso da nova ferrovia.

Durante a reunião foram apresentados os dados atuais sobre o intenso fluxo de proteína congelada e grãos nas estradas que cortam o Mato Grosso do Sul, o Oeste do Paraná e de Santa Catarina. O coordenador do Plano Estadual Ferroviário, Luiz Henrique Fagundes, explicou a dinâmica do trecho até o município catarinense.

> ***“Gostei muito do projeto, precisamos resolver essa rota do milho e esse traçado entre Cascavel e Chapecó é bastante interessante. Contempla uma parte das nossas demandas locais. Além disso, precisamos nos ligar aos portos e à malha ferroviária nacional”. Paulo Eli***

“Esse ramal teria carga de ida e volta, do Mato Grosso do Sul sairiam os grãos e retornariam como proteína animal com destino ao Porto de Paranaguá”, disse.

Segundo ele, a interação entre os três estados aumentaria a produtividade do País. “O Oeste catarinense tem um déficit de grãos para produção de proteína animal, são mais de 5 milhões de toneladas/ano só de milho e boa parte sai do Mato Grosso do Sul”, informou.

Para o secretário da Fazenda do estado vizinho, Paulo Eli, a ligação com o Mato Grosso do Sul ajudaria o desenvolvimento da indústria do Oeste. “Além de milho a gente recebe outros insumos daquela região e produtos nossos seguem para lá também”, afirmou.

A construção do ramal Cascavel – Chapecó aumentaria o volume de carga refrigerada com destino ao Litoral paranaense. “Em Paranaguá temos o maior terminal de contêineres refrigerados do Brasil. Com este ramal se cria solução logística para o Oeste catarinense, seja para levar insumos ou para devolver produto acabado. Isso deve alavancar ainda mais aquela região e agregar um imenso potencial para a ferrovia”, arrematou Fagundes.

“Esse foi o nosso primeiro contato, vamos continuar conversando. O projeto atende parte de nossas necessidades e estamos à disposição para contribuir", disse o secretário- executivo da SC Parcerias (SCPar), Ramiro Zinder.

AUTORIZAÇÃO

O pedido de autorização para conectar por trilhos as duas cidades junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) foi feito em setembro. Na

ocasião o Paraná solicitou, ainda, as ligações entre Guarapuava e Paranaguá, Cascavel e Foz do Iguaçu, no Paraná, e Dourados e Maracaju, no Mato Grosso do Sul.

“Quando idealizamos o traçado da Nova Ferroeste pensávamos na possibilidade desse ramal. Mas, na época, as condições legais eram muito diferentes”, explicou Fagundes.

A grande mudança foi a publicação da Medida Provisória nº 1065, que inclui o modelo de autorização na legislação federal. “Já tínhamos criado a nossa lei estadual, mas que só tem efeito nos limites do Paraná. Para chegar a Chapecó precisamos cruzar a divisa. Essa iniciativa do governo federal permitiu que a gente pleiteasse esse ramal”, afirmou.

LEILÃO

O projeto da Nova Ferroeste deve ir a leilão na Bolsa de Valor (B3) no segundo trimestre de 2022. Os estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e o Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) avaliaram o traçado de 1.304 quilômetros entre Maracaju e Paranaguá e o ramal para Foz do Iguaçu. Apesar de o trecho de Chapecó ter sido solicitado para o governo federal, a execução do ramal deve ser incluído no contrato como opcional.

“Todos os estudos foram realizados num contexto em que não havia esse ramal. Agora vamos fazer um estudo de viabilidade técnica mostrando a demanda, o traçado, com uma estimativa de receita e de investimento para mostrar o impacto positivo do ramal para esse corredor de exportação que passa pelo Oeste do Paraná”, informou o coordenador do Plano Estadual Ferroviário.

Além desses estudos, são necessárias quatro campanhas de fauna ao longo de um ano para obter a licença ambiental prévia. Por essa razão o governo vai deixar o investidor (que arrematar o empreendimento no leilão) decidir sobre a execução do ramal.

NOVA FERROESTE

Os trilhos da Nova Ferroeste vão cortar dois estados com grande produtividade de grãos (soja e milho) e proteína animal. Quando estiver concluída, ela deve transportar no primeiro ano 38 milhões de toneladas de produtos. Será o segundo maior corredor de exportação de grãos e contêineres do país.

O vencedor do leilão vai construir a estrada de ferro de 1.304 quilômetros e explorar o empreendimento por 70 anos. São estimados 10 anos para a execução completa da ferrovia. O investimento será de R$ 29,4 bilhões.

Fonte: Agência Estadual de Notícias