



GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ
SERVIÇO SOCIAL AUTÔNOMO PARANACIDADE

ESTUDO E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL EIA/RIMA

CORREDOR OESTE DE EXPORTAÇÃO – NOVA FERROESTE

TRECHO: MARACAJU (MS) - PARANAGUÁ (PR)

RAMAL: FOZ DO IGUAÇU (PR) - CASCAVEL (PR)

ANEXO 2-1

NOTA INFORMATIVA SEI Nº 22196/2021/ME

SÃO PAULO

NOVEMBRO/2021



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos
Secretaria de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação

OFÍCIO SEI Nº 268320/2021/ME

Brasília, *data conforme assinatura.*

Ao Senhor
Jônatas Souza da Trindade
Diretor da Diretoria de Licenciamento Ambiental (DILIC)
Ibama - SCEN Trecho 2, Edifício Sede, Brasília/DF - CEP 70818-900
dilic.sede@ibama.gov.br
jonatas.trindade@ibama.gov.br

Assunto: Subsídios técnicos ao licenciamento ambiental do Projeto da Nova Ferroeste.

Referência: Processo de Licenciamento Ibama nº 02001.017497/2020-72.

Ao responder este Ofício, favor indicar expressamente o Processo nº 13937.100345/2020-03.

Senhor Diretor,

1. No exercício das atribuições conferidas a esta Secretaria de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEPPI), conforme competências previstas na [Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016](#), e no [Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019](#), alterado pelo [Decreto nº 10.366, de 22 de maio de 2020](#), estão sendo realizados o acompanhamento e a articulação das ações relacionadas a todas as etapas necessárias à desestatização da empresa Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A., qualificada por meio do [Decreto nº 10.487, de 15 de setembro de 2020](#), cujo debate inclui o projeto na Nova Ferroeste, sob licenciamento do Ibama no âmbito do processo 02001.017497/2020-72.

2. Assim, considerando o caráter transdisciplinar da atuação da SEPPI, que acompanha não só o licenciamento, mas também os processos de desestatização, oferecemos, mediante os arrazoados contidos no documento em anexo, contribuições ao processo de licenciamento, notadamente em tema tangente à responsabilidade pelo licenciamento ambiental do trecho da malha ferroviária a ser compartilhado no município de Paranaguá/PR.

3. É de se notar que a delimitação do escopo do licenciamento ambiental da Nova Ferroeste, como detalha a Nota Informativa em anexo, sofre influência de aspectos regulatórios, em função da possibilidade de prorrogação antecipada do contrato de concessão da Malha Sul, qualificada no PPI por meio do [Decreto nº 10.624, de 09 de fevereiro de 2021](#) e ainda em debate.

4. Sendo o que se apresenta para o momento, permanecemos à disposição para eventuais esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Anexos:

I - Nota Informativa 22196 (SEI nº 17308229);

Atenciosamente,

Documento assinado eletronicamente

ROSE HOFMANN

Secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação



Documento assinado eletronicamente por **Rose Mirian Hofmann, Secretário(a)**, em 13/10/2021, às 00:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **19295622** e o código CRC **D606C92A**.

SAUN QUADRA 05, LOTE C, 2º Andar, Torre D - Centro Empresarial CNC - Bairro Asa Norte
CEP 70040-250 - Brasília/DF
2025-4216 / 4217 - e-mail apoioppi@economia.gov.br - www.economia.gov.br



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos
Secretaria de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação

Nota Informativa SEI nº 22196/2021/ME

INTERESSADO(S): Secretaria de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação

ASSUNTO: Licenciamento ambiental da malha da Nova Ferroeste e sua relação com a malha ferroviária concedida para a Rumo Malha Sul.

INTRODUÇÃO

1. Esta Nota Informativa trata do licenciamento ambiental do projeto da Ferrovia Ferroeste, conduzido pelo Ibama nos autos do processo 02001.017497/2020-72, a fim de demonstrar a influência de questões regulatórias na delimitação do escopo do projeto.
2. A Nova Ferroeste (vide Figura 1) é um empreendimento qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos e promovido pela Secretaria do Estado Paraná de Infraestrutura e Logística. São previstas como intervenções a revitalização da malha ferroviária existente entre Guarapuava/PR e Cascavel/PR (232,998 km de extensão) e a implantação do trecho Cascavel/PR - Maracaju/MS (495,985 km), do trecho Guarapuava/PR - Porto de Paranaguá/PR (394,606 km) e do ramal Cascavel/PR - Foz do Iguaçu/PR (161,458 km), totalizando cerca de 1.285 km de extensão.

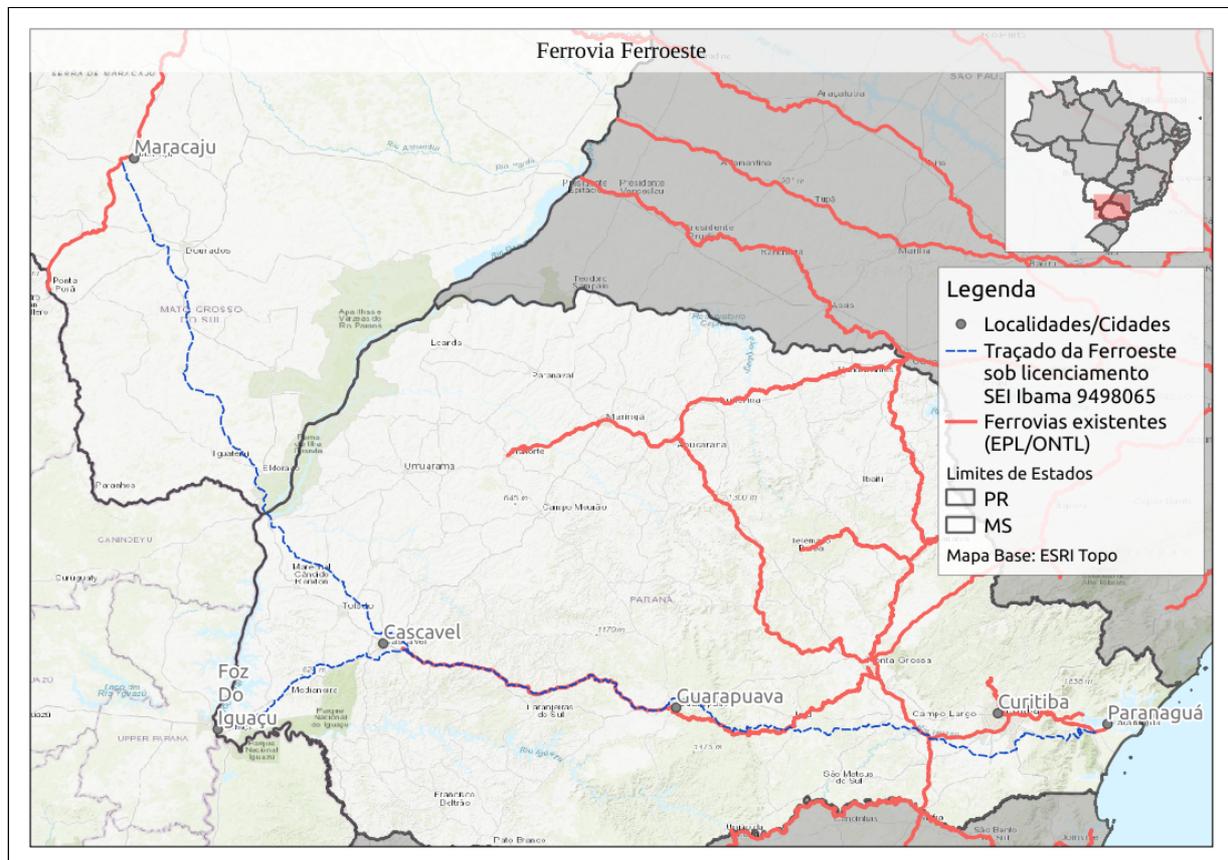


Figura 1 - Localização do projeto da Nova Ferroeste e da malha ferroviária existente.

3. O objetivo deste documento é tecer considerações a respeito da não inclusão, no recém iniciado procedimento de licenciamento ambiental, dos cerca de 11,1 km de ferrovia existente na entrada do Porto de Paranaguá (vide Figura 2), bem como discutir eventuais desdobramentos em termos de cumprimento de preceitos legais e/ou repercussões na respectiva avaliação de impactos ambientais.

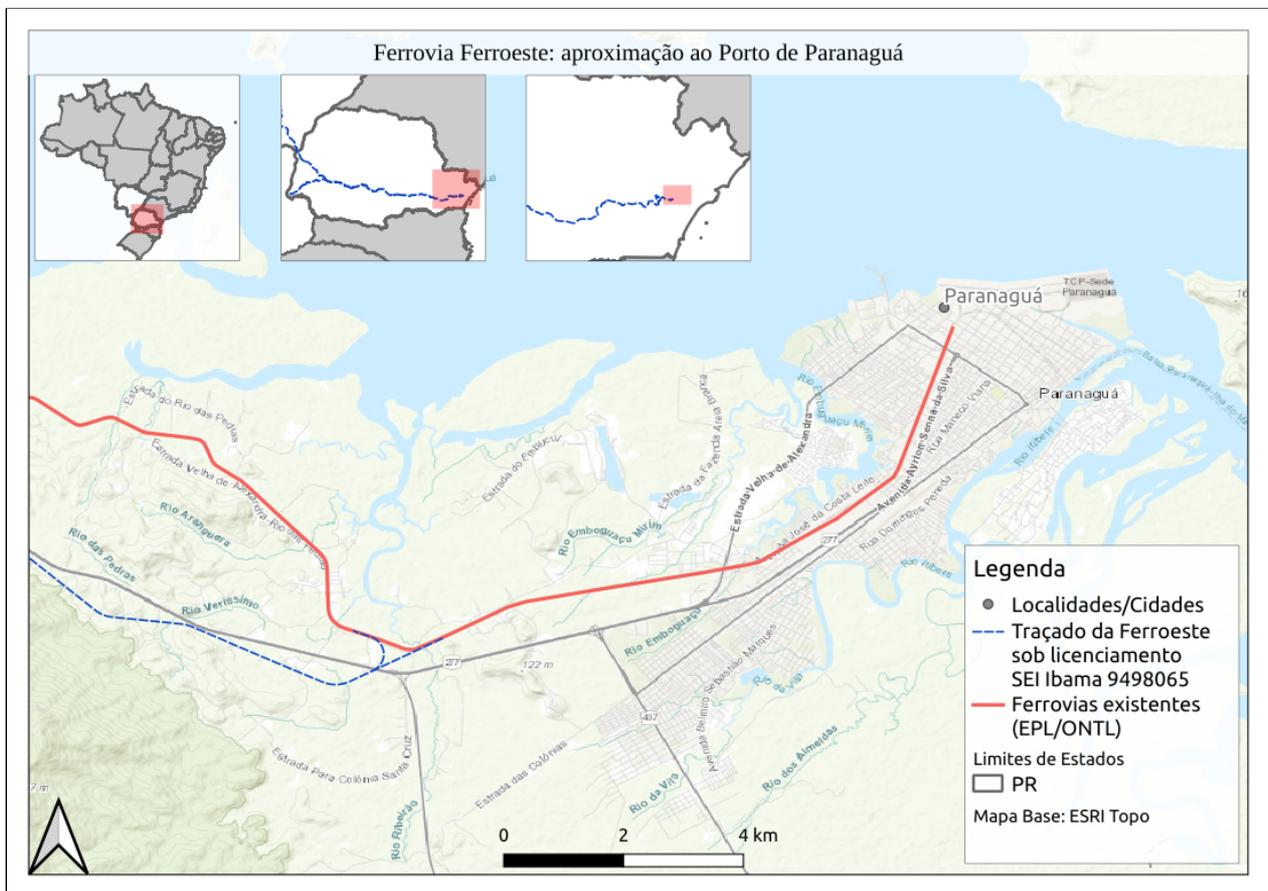


Figura 2 - Localização do trecho ferroviário existente com cerca de 11 km que se pretende compartilhar com a malha da Ferroeste.

ANÁLISE

4. Nesta seção reporta-se o contexto da concessão e do licenciamento ambiental tanto da Malha Sul, a qual contém o citado segmento ferroviário de 11 km, como da futura Ferroeste para, ao fim, se discutir a questão do segmento ferroviário compartilhado.

Do contrato de Concessão da Malha Sul e respectivo licenciamento ambiental

5. A Ferrovia Sul Atlântico S.A. obteve a concessão da Malha Sul, pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A), em leilão realizado em 13 de dezembro de 1996. A outorga dessa concessão foi efetivada por Decreto Presidencial publicado no Diário Oficial da União em 24 de fevereiro de 1997.
6. A empresa iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em março de 1997. Após alteração do seu Estatuto Social, passou a denominar-se ALL – América Latina Logística S.A.
7. A partir de 2015, após um processo de fusão com a Rumo Logística, passou a ser controlada pela Rumo, passando a denominar-se Rumo Malha Sul.
8. O contrato de concessão originou-se de licitação sob a modalidade de leilão, nos termos da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, regendo-se pelas Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995, e pelas normas regulamentares pertinentes e pelo edital de licitação.
9. O contrato teve por objeto a concessão para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga da Malha Sul, com prazo de duração previsto, inicialmente, para 30 anos.
10. O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos, em sua 14ª Reunião, por meio da Resolução nº 147, de 2 de dezembro de 2020 e do Decreto nº 10.624, de 09 de fevereiro de 2021, qualificou no Programa a prorrogação antecipada do contrato de concessão da Malha Sul.
11. A Lei 13.448, de 05 de julho de 2017, estabelece as diretrizes gerais para a prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e define em seu art. 4º, II o seguinte:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

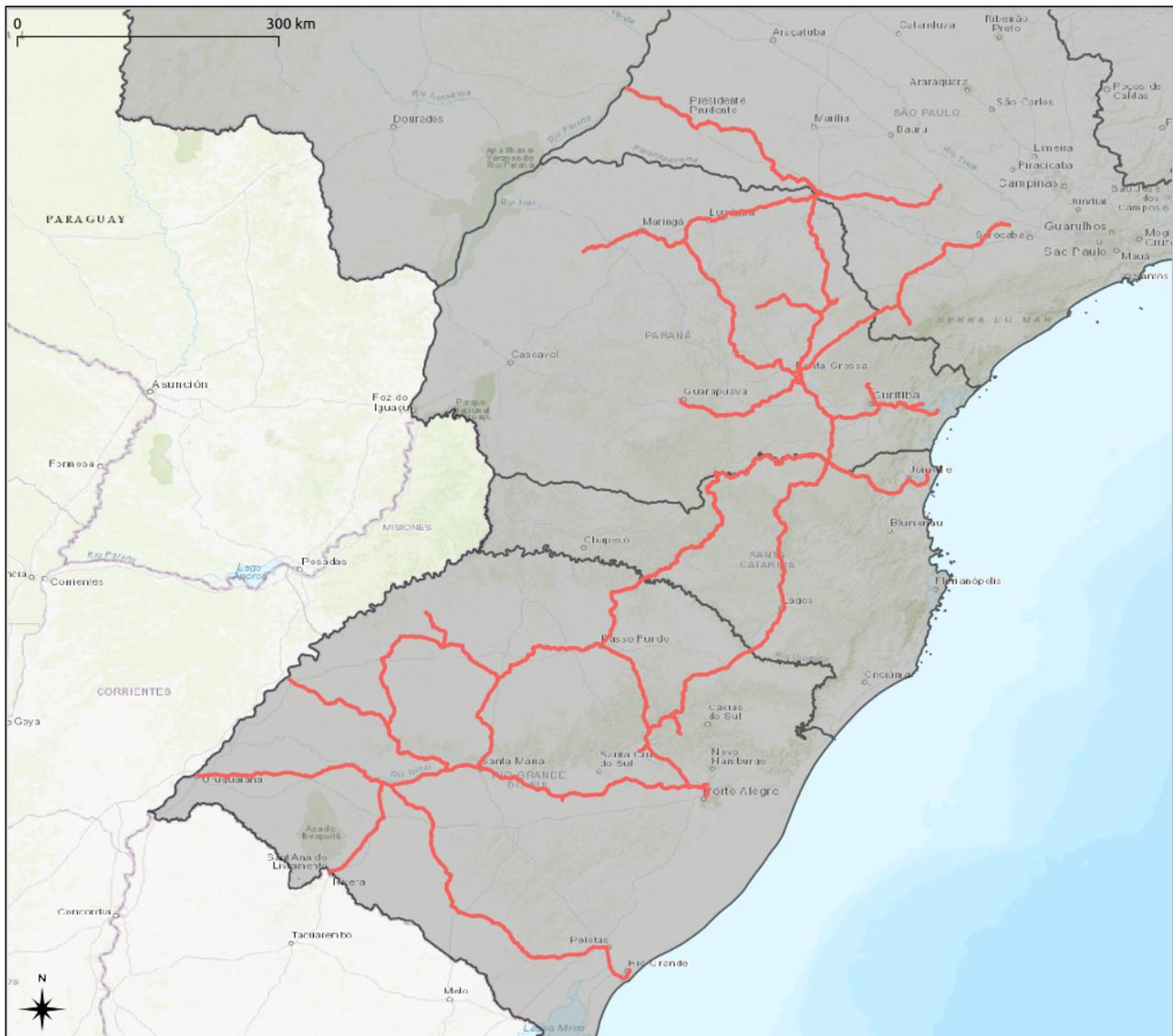
(...)

II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;

(...)

12. Segundo o art. 6º da Lei 13.448/17, a prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no Art. 3º da mesma lei, o qual estabelece que o ministério ou a agência reguladora, na condição de órgão ou de entidade competente, adotará no contrato prorrogado ou relicitado as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.
13. Os principais benefícios esperados a partir da prorrogação, por mais 30 anos, do contrato de concessão atual, que terminará em 28 de fevereiro de 2027, será a obrigatoriedade de investimentos em segurança e aumento de capacidade que serão pactuados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, bem como a antecipação desses investimentos, que somente ocorreriam a partir de 2027 na prorrogação normal ou nova concessão.
14. Atualmente, o procedimento de renovação antecipada encontra-se em fase de estudos, sendo ainda previsto audiência pública, encaminhamento ao TCU para emissão de parecer e, por fim, assinatura de termo aditivo de contrato.
15. Para a obtenção de informações sobre o licenciamento da malha da Rumo utilizou-se de consulta ao sítio do Sislic/Ibama em 13 de julho de 2021 (< https://servicos.ibama.gov.br/licenciamento/consulta_empreendimentos.php >). A consulta usando os valores 'estruturas ferroviárias' e 'Paraná' para os filtros 'tipologia' e 'Estado', respectivamente, retorna o único resultado reportado a seguir.
16. A Rumo Malha Sul S.A. detém a Licença Ambiental de Operação nº 1.398, emitida em 31 de julho de 2017 no âmbito do processo Ibama nº 02017.003534/2000-42, com validade de 10 anos. Essa licença ampara a operação dos trechos compreendidos pelos Estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, cobrindo a via férrea principal, os pátios de cruzamento, os pátios de formação de composições, os pontos de carregamento, os ramais ferroviários, suas áreas de apoio e o transporte de cargas associado.
17. A Figura 3 a seguir exibe a malha ferroviária sob concessão à Rumo Malha Sul, conforme o Observatório Nacional de Transportes e Logística [1].

Figura 3 – Malha Sul, conforme Observatório Nacional de Transportes e Logística [1].



Do futuro leilão da Ferroeste e respectivo licenciamento ambiental

18. Por meio do Decreto nº 10.487, de 15 de setembro de 2020, foi qualificada a empresa estadual Estrada de Ferro Paraná Oeste - Ferroeste na carteira de projetos do PPI para fins de apoio ao processo de desestatização. A companhia detém a concessão para construir e operar estrada de ferro já existente entre as cidades de Guarapuava e Cascavel, com a possibilidade de extensão até

Dourados, no Mato Grosso do Sul. A outorga desta concessão foi efetivada pelo Decreto Presidencial nº 96.913, de 03 de outubro de 1988. O Decreto de qualificação no PPI previu ainda a possibilidade de se considerar a ampliação do objeto da concessão da Ferroeste.

19. O apoio do Governo Federal à desestatização da Ferroeste, solicitado pelo Governo do Estado do Paraná, tem a finalidade de atrair investimentos privados para a concretização do Projeto Corredor Oeste de Exportação – Nova Ferroeste, com extensão estimada em 1.285,23 Km, que inclui a revitalização do atual trecho entre Cascavel/PR a Guarapuava/PR, a construção de nova ferrovia entre Maracaju/MS e Cascavel/PR, a construção de nova ferrovia entre Garapuava/PR e Paranaguá/PR e ainda a construção de ramal entre Cascavel/PR e Foz do Iguaçu/PR.
20. A iniciativa atende ao objetivo de ampliar a malha ferroviária nacional de modo a otimizar o transporte de cargas voltado à exportação e promover maior participação desse modal na matriz de transportes, uma vez que é menos custoso, tem mais capacidade de carga em relação a outros modais e oferece mais segurança no transporte de mercadorias.
21. Consoante ao exposto nos parágrafos iniciais desta Nota, o procedimento de licenciamento ambiental da Ferroeste junto ao Ibama (processo 02001.017497/2020-72) tem por objeto uma malha ferroviária com cerca de 1.285 Km de extensão, conforme a Figura 1. O procedimento é trifásico, portanto passando pelas fases de licenciamento prévio, de licenciamento de instalação e de licenciamento de operação. A atual fase de licenciamento prévio encontra-se com Termo de Referência emitido para a elaboração de Estudo de Impacto Ambiental.

Da malha compartilhada

23. No município de Paranaguá, antes de adentrar a cidade, o traçado ferroviário proposto pelo projeto da Nova Ferroeste faz interligação com o trecho já existente da Malha Sul e operado pela Rumo. Assim, a partir dessa interseção, haverá utilização, pela futura malha da Nova Ferroeste, de segmento ferroviário já existente, em operação e licenciado ambientalmente pela Rumo Malha Sul.
24. Sob uma análise expedita, não parece haver dúvida de que a situação atual dos licenciamentos ambientais, especialmente o objeto licenciado, a malha ferroviária, deve ser mantida como se encontra, ou seja, sem que o licenciamento da Ferroeste necessite absorver os 11 Km da ferrovia existente na chegada ao porto. Contudo, duas questões poderiam suscitar dúvida, uma relacionada a impactos de instalação e outra a impactos de operação. Vejamos.
25. A primeira questão, relacionada a impacto de instalação, é que a malha da Ferroeste provavelmente terá bitola larga, ao passo que a bitola da Malha Sul é métrica. Disso decorrerá a necessidade de se executarem intervenções/instalações no segmento ferroviário compartilhado com vistas a dotá-lo de bitola mista para que a carga da Ferroeste também possa circular no Porto de Paranaguá (vide Figura 4). Essa é uma intervenção que não está prevista no atual contrato da Malha Sul nem nas projeções da Ferroeste e que provavelmente integrará o rol de investimentos do novo ciclo da concessão da Malha Sul, pois, sim, o segmento ferroviário de 11 Km tende a ser mantido como parte da composição hoje conhecida como Malha Sul.

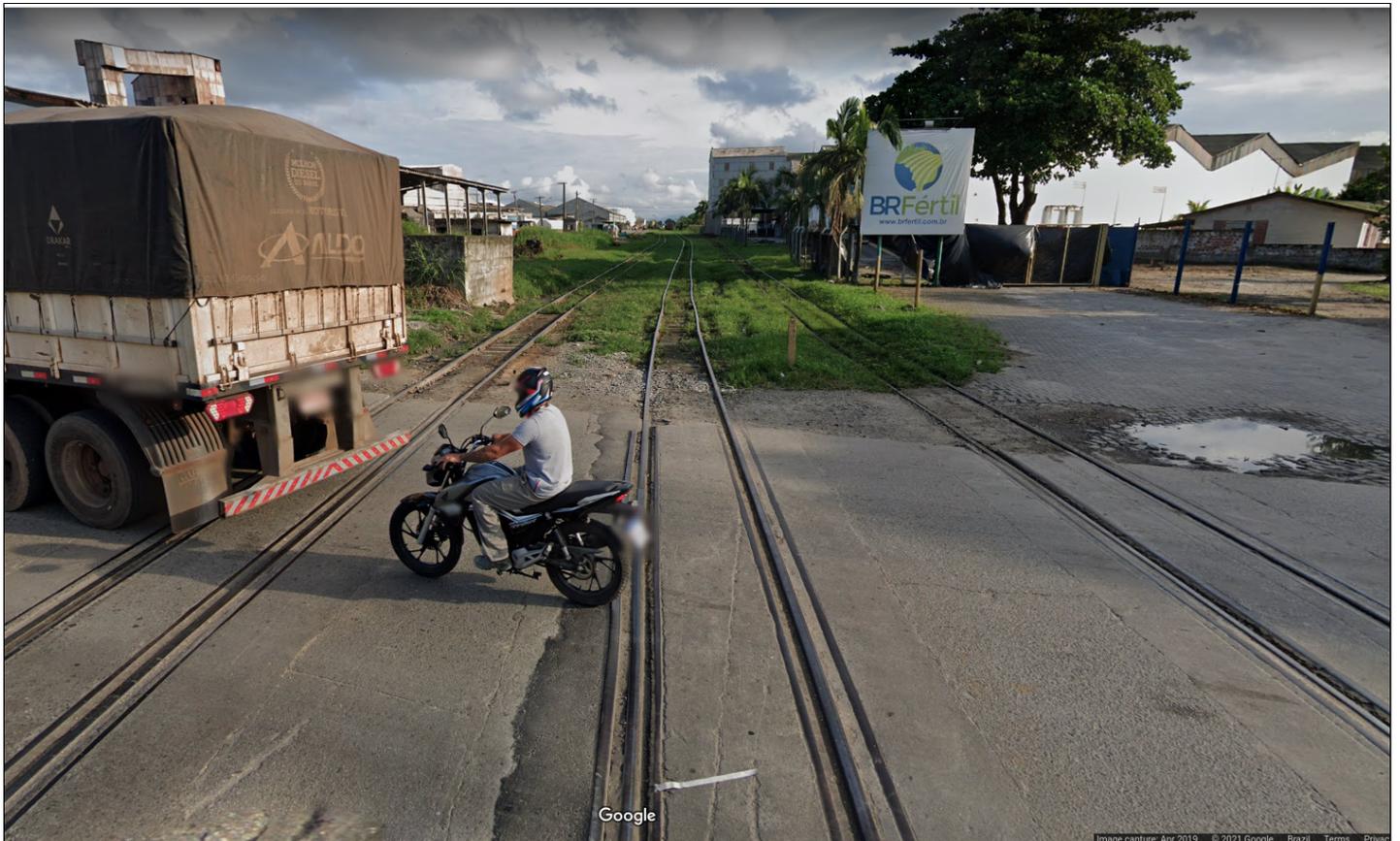


Figura 4- Interseção da Malha Sul com a Avenida Cel. Santa Rita em Paranaguá/PR, na chegada ao porto, mostrando a existência de bitola única.

26. Isso posto, é muito natural que fique a cargo do futuro concessionário da Malha Sul, e não da Ferroeste, a responsabilidade de proceder à adaptação da bitola, como parte de suas futuras obrigações contratuais, o que, obviamente, o coloca como empreendedor perante o órgão ambiental.
27. Uma outra questão que pode suscitar dúvidas é a operação da Nova Ferroeste aportar, para o meio ambiente dos 11 Km compartilhados, impactos novos ou intensificar os já existentes causados pela operação da Malha Sul.
28. Novamente, a solução racional é a mesma: deve o futuro concessionário da Malha Sul ser o responsável pelos custos de operação da Malha Sul, aí inclusos os custos adicionais para mitigar os impactos ambientais aportados pela futura operação da Ferroeste aos 11 Km compartilhados.
29. Nesse contexto de concessões ferroviárias, para se definir quem será o empreendedor responsável por determinado segmento de ferrovia, impõe-se a precedência do critério de quem arca com os investimentos e custos de operação da malha, inclusive os da mitigação dos impactos ambientais, que só pode ser o concessionário responsável pela respectiva malha.
30. Exigir a inclusão de um segmento ferroviário existente num procedimento de licenciamento ambiental de uma nova malha simplesmente em razão de ela se conectar a esse segmento não é razoável porque não é administrativamente possível nem eficiente um mesmo segmento ferroviário ter dois operadores com duas licenças ambientais de operação distintas.
31. Portanto, para que haja racionalidade, a definição quanto a qual procedimento de licenciamento ambiental - o licenciamento ambiental prévio da Nova Ferroeste ou o licenciamento da operação da Malha Sul - deveria abranger o segmento ferroviário compartilhado depende de quem será o empreendedor responsável por sua operação.
32. Tendo em vista que a Rumo operará o segmento compartilhado no mínimo até o ano de 2027 e que atualmente a renovação antecipada do contrato de concessão da Rumo Malha Sul ainda é uma possibilidade, é esse concessionário que atualmente deve manter-se responsável pelo segmento ferroviário a ser eventualmente compartilhado.

CONCLUSÃO

33. Por todo o analisado, após se discorrer a respeito do procedimento de licenciamento ambiental do empreendimento ferroviário da Ferroeste e sua correlação com o procedimento de renovação antecipada de contrato de concessão da Malha Sul operada pela empresa Rumo, não se vislumbra, em princípio, justificativa para a inclusão no procedimento de licenciamento ambiental da Ferroeste dos 11 Km de malha ferroviária já existentes e operados pela Rumo, seja porque os impactos ambientais desse segmento já se encontram avaliados e considerados na licença ambiental obtida por essa última concessionária, seja porque eventuais impactos adicionais precisam ser mitigados pelo concessionário operador da malha.
34. Isso não obsta, contudo, eventual necessidade de reavaliação, caso surjam informações supervenientes sobre o projeto.

Documento assinado eletronicamente

LEANDRO LIMA DE SOUSA

Assessor Técnico

Documento assinado eletronicamente

TAINÃ CIRILO CARVALHO FALLOT

Assessora Técnica

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ROSE MIRIAN HOFMANN

Secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação

[1] Disponível em <<https://geo.epl.gov.br/portal/apps/sites/#/geo-ontl/pages/declarao-de-rede>>. Acesso em 07 de outubro de 2021.



Documento assinado eletronicamente por **Leandro Lima de Sousa, Assessor(a) Técnico(a)**, em 07/10/2021, às 19:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Tainã Cirilo Carvalho FalLOT, Assessor(a) Técnico(a)**, em 07/10/2021, às 19:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rose Mirian Hofmann, Secretário(a)**, em 13/10/2021, às 00:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **17308229** e o código CRC **DF112BB4**.