

Obra vai impulsionar uso de ferrovia no Porto de Santos

Duplicação da linha férrea entre Campinas e Cubatão permitirá que modal amplie sua participação de 24,7% a 40%



FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A primeira fase da duplicação da linha férrea que liga as cidades de Campinas (SP) e Cubatão, e tem como objetivo aumentar a movimentação de cargas em trens entre o Interior do País e o Porto de Santos, será concluída nos próximos dias, ainda neste ano. Com isso, a expectativa é que, em dez anos, o modal responda por 40% das mercadorias que seguem em direção ao cais santista. Considerando apenas as commodities, a estimativa é chegar a 58%.

A obra é realizada pela concessionária ferroviária Rumo ALL, que surgiu a partir da fusão da operadora logística Rumo, do Grupo Cosan, e a concessionária ferroviária ALL. Terá 230 quilômetros de extensão, dos quais 190 estão praticamente duplicados. Um trecho de 40 quilômetros localizado na Serra do Mar foi concluído em 1993.

Os trabalhos foram iniciados em 2009 e vão custar R\$ 730 milhões. As linhas férreas duplicadas cortam 16 cidades e contam com 2,2 quilômetros de obras de sustentação.

Cerca de 44 mil toneladas de trilhos foram utilizadas nos trabalhos, que contam com 33 novas pontes e viadutos, além de um túnel duplicado. As obras envolveram 1.800 funcionários diretos e indiretos.

Em 2010, as cargas transportadas em vagões entre o Interior do País e o Porto somaram 19 milhões de toneladas, 19,5% de tudo o que passou pelo cais santista no período. Já no ano passado, chegou a 27,5 milhões de toneladas, 24,7% das cargas. Com a duplicação, será possível ampliar esse índice em 15,3 pontos percentuais até 2025.

Em relação aos grãos, os trens respondem hoje por 42% do volume embarcado. Entre as operações de açúcar, são 30%. Em dez anos, a expectativa é que, para as duas cargas, essa fatia seja de 58%.

Esse aumento será necessário para os próximos anos, indicam especialistas, principalmente por conta da eficiência operacional do transporte ferroviário. Um vagão é capaz de levar de 80 a 100 toneladas de grãos, substituindo até quatro caminhões. Uma composição leva de 6,5 mil a 8 mil toneladas de mercadorias de uma só vez, retirando das estradas

320 veículos de carga.

“Em termos gerais, a gente fala de algo em torno de 35% a 40% de todas as cargas. Para açúcar e granel agrícola, a gente fala em 50% a 60% em 2025. No caso do contêiner, como são distâncias menores, a ferrovia ainda é bastante competitiva”, destaca o gerente-executivo da área de Projetos e Relações Corporativas da Rumo ALL, Rafael Agostino Langoni.

As expectativas da Rumo ALL, sobre a ampliação do transporte ferroviário de cargas, leva em consideração as projeções da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a Autoridade Portuária, de aumento na movimentação de mercadorias nos próximos anos no Porto de Santos. Segundo a estatal, em 2024, cerca de 230 milhões de toneladas devem ser embarcadas ou desembarcadas no cais santista.

RETA FINAL

Segundo Rafael Langoni, para a conclusão da primeira fase da obra ferroviária, falta apenas a duplicação de um trecho de 1,7 quilômetro na Vila Natal, entre Paratinga e Perequê, em Cubatão. O local está ocupado irregularmente por um estacionamento para caminhões e um

ferro-velho, mas este problema será equacionado neste mês.

Os trechos que cortavam áreas indígenas e necessitavam de um licenciamento específico já foram liberados, segundo Langoni. Eles ficam entre Embu-Guaçu e Evangelista de Souza, no planalto, e Paratinga e Gladson de Moraes, em São Vicente.

O trecho da duplicação entre Cubatão e Valongo (na retroárea do Porto) já foi entregue. A intervenção envolveu uma parceria com a MRS Logística, concessionária responsável por essa parte da linha. Além de ampliação da via, houve construção de pontes e a instalação de dormentes, trilhos e sistemas de controle do tráfego de locomotivas – que permitem a troca de informações entre maquinista e o centro de controle de forma automatizada, oferecendo maior eficiência e segurança à operação.

SEGURANÇA

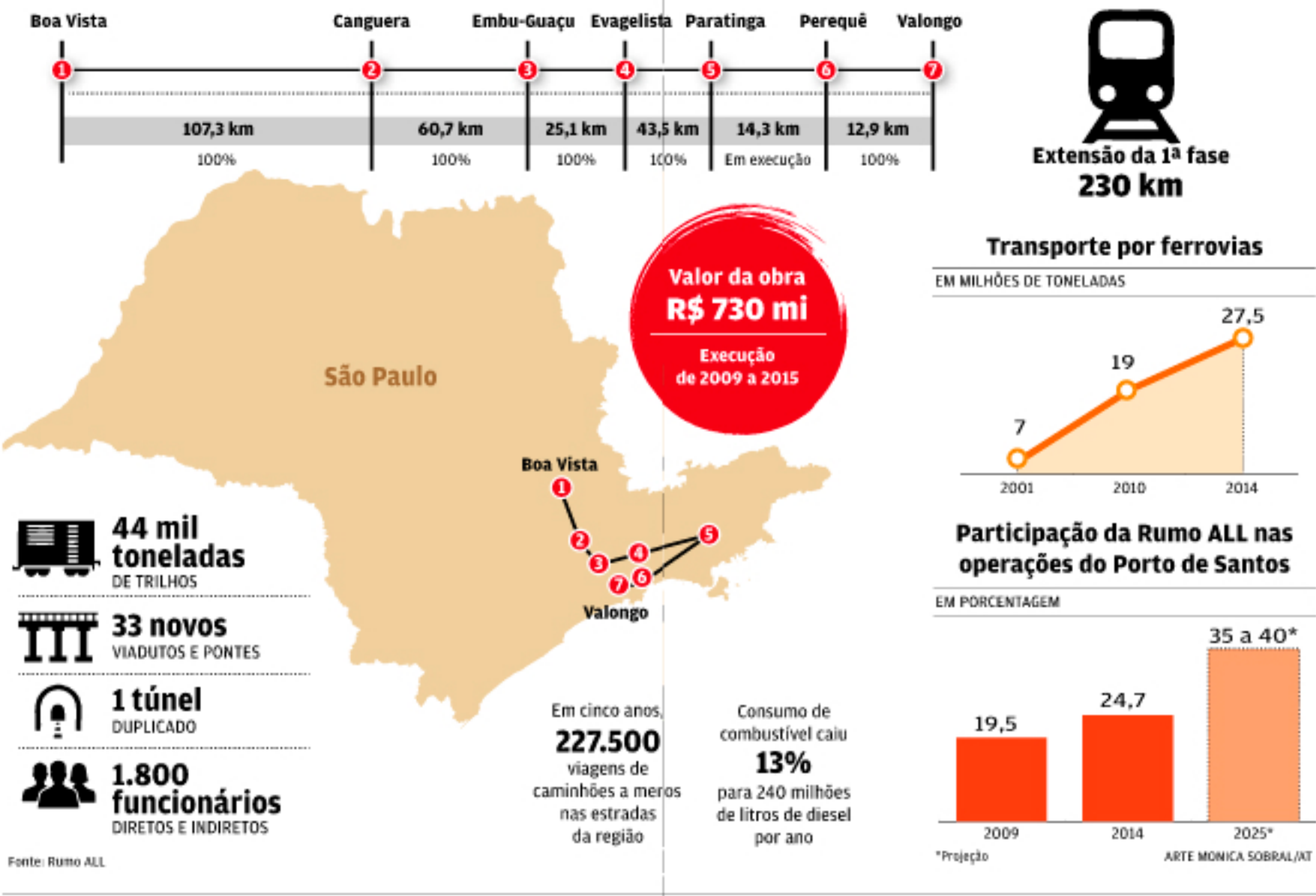
Para o gerente-executivo da Rumo-ALL, com a duplicação das linhas entre Campinas e Cubatão e a consequente ampliação da utilização do modal ferroviário, os usuários tem um transporte de carga de melhor

qualidade, com um serviço de horários rígidos para a saída e a chegada das composições e uma maior segurança no deslocamento dos produtos.

“Há quem diga que o trem rouba o lugar do caminhão. Não é isso. Ele deixa de competir no mesmo tipo de serviço. O caminhão vai ser sempre necessário porque não há desvios ferroviários ponta a ponta (da porta do fabricante ou do produtor até a porta do consumidor). As viagens rodoviárias passam a ser uma ponta curta para alimentar esse sistema. Dá para falar em 230 mil viagens de caminhão a menos”, explicou Rafael Langoni.

O executivo também destaca outra vantagem do modal ferroviário: a redução do consumo de diesel e, consequentemente, da emissão de gases poluentes na atmosfera por tonelada transportada. “A economia de combustível é bastante significativa do ponto de vista ambiental, como você diminui o tempo de trânsito ainda mais, o trem para menos. O consumo de diesel por tonelada movimentada caiu 13% de 2010 para 2015. A gente está falando em uma economia de 240 milhões de litros de diesel por ano”, relatou.

O projeto de duplicação



Segundo a concessionária Rumo-ALL, trabalhos na expansão da malha férrea regional devem ser concluídos ainda neste mês, possibilitando a expansão da utilização do modal no Porto

2ª fase aguarda renovação de concessão

A segunda fase do projeto de duplicação das linhas férreas da Rumo ALL entre Campinas e Cubatão depende da negociação da renovação de sua concessão, informa a empresa ferroviária. E os trabalhos deverão ser feitos em parceria com outras operadoras ferroviárias.

Serão necessários R\$ 406 milhões para duplicar mais 18 quilômetros, divididos em cinco subtrechos. Na Baixada Santista, há um entre a Vila Natal e o Perequê, em Cubatão. Os outros estão localizados no planalto e nas cidades de Campinas, Salto e Itu, no Interior do Estado.

Segundo o gerente-executivo da área de Projetos e Relações Corporativas da Rumo ALL, Rafael Agostino Langoni, essa segunda fase envolve trechos com “grandes desníveis”. Por isso, será necessária a construção de pontes e viadutos e o alargamento de túneis, o que encarece a obra.

A empresa já iniciou as negociações com o Governo

Federal, para incluir esta frente de trabalho como uma das contrapartidas necessárias para a renovação antecipada de seu contrato de concessão. Ela está autorizada a operar e gerir as linhas férreas que servem ao Porto de Santos até 2027.

Além da segunda fase da duplicação das linhas, a Rumo ALL planeja outros investimentos, que somam R\$ 1,3 bilhão, em parceria com suas concorrentes MRS Logística e VLI. Entre os empreendimentos, está a construção de pês ferroviárias – linhas férreas com a forma de uma elipse utilizada para o descarregamento dos vagões e a manobra dos trens.

“Nós temos alguns projetos para alavancar esse crescimento de que a gente está falando. A ideia é que o trem chegue, encoste no terminal sem nenhum desmembramento, descarregue e vá embora da mesma forma que chegou. Ai, você tem um ganho brutal de capacidade, porque o tempo de per-

Segregar tráfego é um dos desafios da Docas

Segregar o tráfego de trens e eliminar conflitos rodo-ferroviários no Porto de Santos estão entre os desafios da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) para aumentar a capacidade do complexo de receber composições ferroviárias. De acordo com o diretor de Operações Logísticas da Codesp, Cleveland Sampaio Lofrano, essa ampliação será necessária pois, com a entrada em operação do Anel Ferroviário de São Paulo (Ferroanel), o movimento de composições na região deve crescer.

O Ferroanel ligará a Estação Perus, na Capital, à Estação Engenharia Manoel Feio, em Itaquaquecetuba. De lá, seguirá até Jundiaí. O empreendimento tem como objetivo segregar o tráfego ferroviário de cargas na Grande São Paulo, evitando o compartilhamento de trilhos com os trens de passageiros.

A previsão do início das obras do anel ferroviário ainda não está definida. O prazo para a conclusão do empreendimento é de 48 meses. Quando estiver completa, essa via expressa férrea tangenciará a Região Metropolitana de São Paulo e interligará a região de Campinas com o Vale do Paraíba e a Baixada Santista.

“A gente acredita que, tirando dessas cargas que passam pelo centro de São Paulo, pela Estação da Luz, quando tiver-

mos o Ferroanel, teremos ainda mais condições de melhorar o fluxo ferroviário. A expectativa é grande”, destacou o diretor da Codesp.

Para o gerente-executivo da área de Projetos e Relações Corporativas da Rumo ALL, Rafael Agostino Langoni, serão necessários investimentos para garantir a recepção das cargas com a entrada em operação do anel ferroviário.

A necessidade de desmembramento de trens e os cruzamentos de nível são os principais entraves para as operações ferroviárias no cais santista, explicou o executivo. Ele também critica o conflito entre trens e pedestres na Avenida da Xavier da Silveira, atrás da Alfândega do Porto, no Centro, e os cruzamentos de caminhões e vagões na Ponta da Praia, que serão equacionados com as obras da Avenida Perimetral da Margem Direita.

“O sistema tem vários gargalos. Se hoje existisse o Ferroanel, não existiria ganho de qualidade porque o gargalo não está só lá. Você tem gargalo dentro do Porto também. Se sair o Ferroanel e todos esses projetos que a gente está discutindo, vamos passar para mais ou menos 70 milhões de toneladas em 2025, quase triplicando o volume”, destaca Langoni.

nenhum vagão e já vai embora com a mesma equipe que o trouxe. Você tem uma redução de tempo de permanência de 18 horas para alguma coisa em torno de 10 horas, na média de tempo de permanência”.

Outra maneira de agilizar as operações é a garantir um planejamento integrado entre as três concessionárias ferroviárias. “A gente trabalhou em conjunto com as outras concessionárias ferroviárias, a MRS e VLI, que acessam a malha para outras ações. Além dos investimentos, conversamos sobre uma gestão integrada do sistema. Todo mundo compartilha a malha. Então a gente conversou, assumindo o compromisso de não só estudar quais investimentos são necessários e quanto custam e demoram, mas também analisar iniciativas de ganhos de processos integrados”, destacou o gerente-executivo da área de Projetos e Relações Corporativas da Rumo ALL.