

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

PORTO & MAR

Norte-Sul: novo impulso para Santos

Concessão de trechos da ferrovia vai atrair mais cargas para o complexo santista e aumentar competição com portos do Norte

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Ampliar a participação da ferrovia no transporte de cargas até o Porto de Santos é a expectativa de especialistas no setor, com a concessão dos tramos central e sul da ferrovia Norte-Sul, assinada ontem pelo Governo Federal. Por outro lado, as novas linhas férreas devem acirrar a concorrência entre o cais santista e portos do norte do País. O primeiro trecho da via deve entrar em operação ainda neste ano e o segundo, em 2021.

A linha férrea concedida ontem à Rumo, uma das concessionárias que atuam no Porto de Santos, fica entre Porto Nacional (TO) e Estrela D’ Oeste (SP) e soma 1.537 quilômetros. O tramo central vai de Porto Nacional a Anápolis (GO), com 855 quilômetros. Já o sul abrange o trecho de Ouro Verde de Goiás (GO) a Estrela D’Oeste, com 682 quilômetros.

A via férrea formará a espinha dorsal do sistema ferro-



ALAN SANTOS/PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA/DIVULGAÇÃO

O governador de Goiás, Ronaldo Caiado, e o presidente Bolsonaro participaram do evento de concessão dos trechos ferroviários ontem, em Anápolis

viário brasileiro e um dos principais projetos para escoamento da produção agrícola do País. Cerca de 1,7 milhão de toneladas devem ser movimentadas pela ferrovia já no próximo ano. Em 2055, o volume deve atingir 22,7 milhões de toneladas.

Entre os principais produtos a serem escoados na linha férrea estão os grãos produzidos nos estados de Goiás, Mato Grosso e Tocantins em direção ao Porto de Santos. Também haverá carga geral e industrializada de grandes polos paulistas para centros consumi-

dores como Goiânia (GO), Brasília (DF), Palmas (TO) e Imperatriz (MA).

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Autoridade Portuária de Santos, estima que, quando o trecho da Norte-Sul estiver 100% operacional, o cais santista receba ao menos 3 milhões de toneladas de grãos adicionais por ano. Além disso, a ferrovia contribuirá para melhorar a eficiência da logística ferroportuária, com a perspectiva de migração de 5 milhões de toneladas (4 milhões de grãos e 1 milhão de

açúcar) do modal rodoviário ao ferroviário.

Para o consultor portuário Fabrizio Pierdomenico, a entrada em operação dos dois tramos concedidos ontem será um elo entre a região Centro-Oeste e o cais santista. “É uma grande alternativa logística para aquela região, especialmente nos períodos de seca, já que parte dessas cargas utiliza o transporte hidroviário. E também deve aumentar a participação do modal ferroviário no transporte até o Porto de Santos”.

O executivo ainda desta-

ca as vantagens do modal. “Essa integração poderá ajudar e muito a produção e o escoamento até o Porto de Santos, com uma alternativa mais barata e ambientalmente sustentável, que é a ferrovia”, destacou.

CONCORRÊNCIA

A mesma opinião tem o consultor portuário Marcos Vendramini. Para ele, é inevitável que uma nova opção de escoamento por ferrovia é um fator positivo para o cais santista. Por outro lado, o engenheiro aponta uma maior concorrência

entre o Porto de Santos os portos do norte, especialmente o de Itaqui (MA), nos próximos anos. “Uma nova alternativa logística é boa para todo mundo. Mas, em um horizonte de longo prazo, daqui a uns 30 anos, Santos pode perder cargas para Itaqui”, afirmou.

Neste contexto, questões como o calado operacional (a profundidade máxima que um navio pode atingir ao navegar pelo porto), a oferta de berços de atracação e a capacidade de armazenagem de cargas serão fatores determinantes na disputa por carga entre os dois complexos portuários. A localização das traders e os tempos de viagens ferroviárias também serão questões a serem levadas em consideração, segundo Vendramini.

O presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino, destaca que essa competição pode ser muito saudável. “Com a competitividade acirrada com os portos do arco norte, Santos pode priorizar produtos com maior valor agregado para diversificar operações”, destacou.

“A falta de competitividade não ajuda nenhum setor, nenhuma atividade. Apenas leva à acomodação e não é isso que queremos para o setor portuário”, disse Aquino.

A FERROVIA NORTE-SUL



União quer mudar matriz de transporte

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou ontem que o governo quer mudar a matriz do transporte brasileiro para que os trens possam fazer os trechos de longa distância. O ministro participou pela manhã da cerimônia de assinatura da concessão dos ramos central e sul da Ferrovia Norte-Sul, em Anápolis, Goiás.

Tarcísio disse que a ferrovia é a “espinha dorsal” que vai interligar o País e que será importante para escoar a produção da região central do País. “Vamos fazer um choque de oferta e o frete ficará mais barato”, comentou a autoridade.

O ministro também afirmou que, em breve, o governo irá renovar a concessão da Malha Paulista, o que poderá gerar investimentos de R\$ 7 bilhões.

O ministro participou da cerimônia ao lado do presidente da República, Jair Bolsonaro, juntamente com o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Mário Rodrigues Júnior.

A empresa Rumo Logística, maior operadora logística com base ferroviária independente do Brasil, fará a operação dos trechos. Ela venceu a disputa do trecho que vai de Porto Nacional (TO) até Estrela D'Oeste (SP) em leilão que foi reali-



ALBERTO RUI/MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA/DIVULGAÇÃO

Ministro afirmou que concessão da Malha Paulista será renovada

zado em 28 de março pela ANTT. A empresa ofereceu R\$ 2,7 bilhões pela concessão e operará cerca de 1,5 mil km por 30 anos.

O presidente dos conselhos de administração da Cosan e da Rumo, Rubens Ometto, afirmou que a concessão ajudará na expansão da fronteira agrícola do País. Ele disse ainda que a ferrovia agradará também aos caminhoneiros, que poderão operar nas pontas da ferrovia. “Eles poderão dormir em casa todos os dias”, disse o empresário.

O governador de Goiás, Ronaldo Caiado (DEM), afirmou que a Ferrovia Norte-Sul tem um “fator multiplicador imensurável”. “Teremos a maior li-

inha férrea capaz de democratizar a comercialização dos nossos produtos. Não vamos mais ficar estrangulados”, disse.

O trecho central, que vai de Porto Nacional a Anápolis, está pronto e disponível para a operação do transporte comercial de cargas. A expectativa é que as operações comecem até o final de 2019.

Já a linha sul, compreendida entre Ouro Verde de Goiás (GO) e Estrela D'Oeste, com 682 km, se encontra com mais de 95% das obras concluídas. A concessionária tem dois anos para concluir as obras desse trecho e iniciar as operações em 2021. (Estadão Conteúdo)