

FALE COM A GENTE!

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

PORTO & MAR

Ferrovias: operadores vão buscar solução

Decisão do TCU afeta plano da Autoridade Portuária de começar construção de pera ferroviária entre 2022 e 2023

PALAVRA DO EDITOR

O desenvolvimento do Porto de Santos passa pela expansão de sua malha ferroviária interna, projeto afetado por recente determinação do Tribunal de Contas da União. Tal cenário preocupa o setor.

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Operadores do Porto de Santos pretendem buscar alternativas para evitar eventuais gargalos ferroviários no cais. Há o temor de que tais problemas possam ocorrer como resultado de um possível atraso nos investimentos ferroviários na região de Outeirinhos, onde deve ser construída uma pera. O setor também aguarda a publicação do acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) determinando a prorrogação do contrato de arrendamento do terminal do Grupo Marimex nessa área do complexo marítimo.

Na última quarta-feira, o TCU decidiu prorrogar o



CARLOS NOGUEIRA

Tribunal de Contas da União prorrogou arrendamento de terminal da Marimex em Outeirinhos até 2025

contrato da instalação, especializada no armazenamento de contêineres, que foi encerrado em maio do ano passado. Há mais de um ano, o terminal pediu sua renovação, o que foi negado pela estatal que administra o Porto de Santos. Mas, agora, poderá operar no local até 2025, quando vence o contrato da Portofer, a concessionária ferro-

viária do cais santista.

A decisão do TCU atrasa os planos do Governo Federal, que pretende construir, no local do terminal e em terrenos próximos, uma pera ferroviária e novos terminais de fertilizantes. O investimento está previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto.

A pera é um pátio em formato circular que possibili-

ta o transbordo da carga sem a necessidade de desmembrar o trem. Para os usuários, a estrutura garantirá maiores agilidade e segurança nas operações, já que não haverá a necessidade das manobras que travam o tráfego dos vagões e, muitas vezes, dos veículos que trafegam pela zona portuária.

O plano inicialmente divulgado pelo Ministério da

Infraestrutura era implantar a pera entre o final do ano que vem e 2023. Agora, a pasta será obrigada a adiar o planejamento.

A estrutura ferroviária é uma das obras previstas no pacote de investimentos da nova Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Neste momento, a Autoridade Portuária estuda um modelo a ser adotado para a gestão dessas linhas férreas.

A hipótese mais provável é que seja criada uma sociedade de propósito específico (SPE), que será a nova concessionária ferroviária. Porém, o modelo ainda não foi definido pela APS.

TERMINAIS

“O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) está empenhado em organizar um diálogo com a Autoridade Portuária para avaliação de alternativas”, destacou a entidade, em nota.

Para o presidente do Sopesp, Régis Gilberto Prunzel, é preciso continuar buscando alternativas para a repotencialização das ma-

lhas ferroviárias dos portos da Baixada. O executivo afirma estar ciente do julgamento no TCU e considera os investimentos ferroviários como importantes e necessários para dar continuidade ao crescimento do Porto.

IMPORTÂNCIA

O setor entende que, a partir dos investimentos na malha ferroviária paulista, as atenções se voltam à possibilidade de criação de gargalos ferroviários no Porto. Por isso, pretende garantir vazão à armazenagem e à movimentação de granéis sólidos e de carga geral no cais santista.

A malha interna atual permite a movimentação de 50 milhões de toneladas por ano (atualmente já opera 45 milhões de toneladas por ano), mas a demanda deve bater a casa das 75 milhões de toneladas anuais em breve.