

PORTO & MAR

Governo quer iniciar melhorias na malha ferroviária do Porto em 2022

Consórcio assumirá linhas férreas internas do complexo no próximo ano, disse ministro da Infraestrutura

PALAVRA DO EDITOR

Projeções da Autoridade Portuária de Santos apontam que o crescimento do cais santista nos próximos anos depende do aumento de sua capacidade para operar cargas transportadas em trens.

MAURÍCIO MARTINS
DA REDAÇÃO

A malha ferroviária que passa dentro do Porto de Santos terá, já no ano que vem, as primeiras obras feitas pelo consórcio de empresas que vai assumir a sua gestão. No total, o grupo investirá R\$ 1,8 bilhão na expansão dos trilhos do cais santista, uma necessidade frente ao aumento da chegada de cargas por trens previsto para os próximos anos.

A informação é do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, que visitou ontem o Porto e usou o trem como transporte de Paranapiacaba a Santos.

A ideia é que o consórcio, uma sociedade de propósito específico (SPE), seja integrado pelas três concessionárias que atuam hoje no Porto: Rumo, MRS e VLI. Juntas, teriam capacidade financeira para os in-

vestimentos necessários na chamada Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Desde 2000, essa ferrovia é operada pela Portofer, da Rumo, cujo contrato vence em 2025. O ministro garantiu, porém, que ele será finalizado em 2022.

“A Fips nasce da união de operadores ferroviários. Como é algo de comum acordo, o contrato (com a Portofer) pode ser encerrado para fazermos um arranjo societário ente os usuários da ferrovia. Vamos estabelecer regras de investimento, percentuais de participação, equação tarifária e iniciar os investimentos de imediato”, diz o ministro.

OBRAS PREVISTAS

As obras de expansão preveem novos ramais, uma pera ferroviária (pátio em formato circular que possibilita o transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem) na Margem Direita (Santos) e um novo retopátio ferroviário na Margem Esquerda (Guarujá), além da eliminação dos cruzamentos em nível e da construção de passarelas de pedestres.

A pera ferroviária, porém, precisa ser construída em área ocupada por um terminal da Marimex, em



Tarcísio Gomes de Freitas destacou planos de investimentos para as linhas ferroviárias internas do Porto

Outeirinhos. O contrato de arrendamento pelo Governo Federal para a empresa venceu em 2020 e não foi renovado, mas a Marimex conseguiu, no Tribunal de Contas da União (TCU), o

uso até 2025.

“Não existe pera sem, pelo menos, a área necessária da Marimex. Não é um espaço muito grande, mas fundamental. Porque o prejuízo ao Porto, se não equa-

cionarmos isso com brevidade, será severo. Tenho certeza que isso vai sensibilizar a todos para que, no ano que vem, façamos essa obra. A gente consegue fazer mantendo a atividade

da Marimex”, disse o ministro.

Outra questão a ser resolvida é se a ferradura (linhas ferroviárias que vão do sopé da Serra do Mar até as duas margens do Porto de Santos) integrarão a Fips ou permanecerão com a MRS.

“Precisamos garantir investimentos, integração e tarifa. A gente pode conseguir essas coisas com a ferradura na Fips ou com a MRS. Vamos buscar o melhor caminho”, diz o ministro.

Freitas avalia como certo “que teremos integração, pátio e vamos diminuir o tempo de integração ferroviária no Porto de Santos, além de operar com composições maiores e garantir uma tarifa adequada. Estamos prevendo, na ferradura, mais de R\$ 1 bilhão em investimentos”.

PLANEJAMENTO

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto prevê aumento de capacidade na movimentação de cargas de 161,9 milhões de toneladas hoje para 240,6 milhões até 2040.

Hoje o sistema ferroviário do complexo santista já está perto da saturação. Possui capacidade de, aproximadamente, 50 milhões de toneladas/ano, tendo movimentado em 2020 um total de 48,8 milhões de toneladas.

Há necessidade de ampliar a capacidade ferroviária para 115 milhões de toneladas/ano entre 5 a 10 anos. A participação hoje do transporte de cargas ferroviário é de 33% do total. A expectativa é que, até 2040, seja de 40%.



Ministro voltou a Santos após percorrer a linha ferroviária da MRS

Desestatização: conta fecha, diz ministro

■ O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, garantiu que o modelo de desestatização previsto para o Porto de Santos prevê a redução de tarifas para os usuários do complexo, mesmo com investimentos de R\$ 16 bilhões por parte da empresa que assumir a administração portuária.

Segundo Tarcísio, o processo de desestatização começou com o Porto de Vitória e a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), e se mostrou viável, embora ainda esteja em andamen-

to. “Conseguimos, na Codesa, fazer investimento sem passar a conta ao operador. O modelo foi arranjado com carga bastante grande de investimentos, com redução média de tarifa de 30%. Mostramos que é possível, que a conta fecha, sim”.

Segundo Freitas, o mesmo será reproduzido em Santos. “Obviamente com o devido cuidado. Aqui a complexidade é maior, são mais contratos de arrendamento. Estamos falando de harmonizar 70 contratos nessa desestatização, mas

conseguimos trazer uma carga grande de investimentos e proporcionar essa redução de tarifas. É possível, é viável”, explicou.

O ministro explica que a iniciativa privada irá trazer mais flexibilidade à gestão dos espaços no Porto, em adensamentos, desmembramentos de áreas e gestão do canal de navegação, com dragagem de aprofundamento para 17 metros + atualmente, a profundidade é de 15 metros.

“Sob todos os aspectos isso (desestatização) é vanta-

joso: em termos de governança, operação, geração de emprego, capacidade de atrair investimento. E conseguimos preservar os contratos, dar segurança jurídica e ainda baixar as tarifas”, afirmou o ministro da Infraestrutura.

“Estamos animados com a desestatização, com a integração ferroviária. Teremos um porto cada vez mais operacional e eficiente. O futuro para o Porto de Santos é muito bacana, estamos otimistas”, conclui.