

Obras da pera ferroviária avançam em Outeirinhos

Segunda fase deve acabar no mês que vem

TEDESARTORI
DA REDAÇÃO

Solução logística estratégica para o escoamento de grãos no Porto de Santos, a pera ferroviária está com obras em andamento e a segunda fase das intervenções deve acabar no mês que vem. A estrutura, localizada em Outeirinhos, na Margem Direita do complexo portuário santista, será construída em uma área de 102 mil metros quadrados (m²), atualmente ocupada pelo terminal da Marimex.

O início das intervenções aconteceu em janeiro, a cargo da Associação Gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (AG-Fips), cessionária privada da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), e o prazo de conclusão é de 24 meses.

A obra consiste em um pátio circular que possibilitará o transbordo da carga sem a necessidade de des-

membramento do trem.

Procurada, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informou em nota que a Fips está cumprindo o cronograma. A primeira fase, por exemplo, que envolve o reforço do pontilhão, foi iniciada em outubro de 2023 e concluída em janeiro deste ano. Já a segunda fase, referente à saída de vazios (área desocupada, com construção ou algum outro item, sem utilização), está na reta final e deve ser concluída no próximo mês.

Também em novembro, segundo a APS, a Fips dará início à terceira fase, “que envolve uma entrada de carregamentos (colocação de linha férrea e outros itens)”.

Por ceder a área para construção da pera ferroviária, a Marimex vai receber outra, com o mesmo tamanho, e que era do antigo Teval, para onde será transferida. A empresa, que deverá desocu-



Serviço realizado na Margem Direita pela AG-Fips é considerado fundamental para o Porto de Santos ganhar eficiência no modal ferroviário

par o espaço atual até fevereiro de 2026, prevê, em nota, “investimentos de R\$ 300 milhões nos próximos dois anos. A obra, com prazo de 24 meses, deve iniciar quando todas as licenças estiverem disponíveis e os demais projetos que afetam o terminal, otimizados”.

MOMENTO CRUCIAL E IMPERATIVO

A APS lembra que a obra da pera ferroviária “está em execução em um momento crucial”. O motivo é a chegada dos terminais de celulose Eldorado, Bracell e Suzano, no Macuco, e as expan-

sões de ADM, TES e XXIX, na Ponta da Praia, no corredor de exportação, onde serão movimentados aproximadamente 44 milhões de toneladas por ano.

“A pera é um equipamento essencial para que esses terminais possam cumprir as suas obrigações de movimentação mínima contratual. Além disso, há os terminais instalados em Outeirinhos, como Copersucar e CLI, que juntos movimentam cerca de 23 milhões de toneladas por ano”.

A Autoridade Portuária acrescenta que, com o novo

terminal da Cofco, estimado para movimentar 15 milhões de toneladas anuais, a conclusão da pera “torna-se ainda mais imperativa”. “Esse projeto é vital não apenas para o Porto de Santos e seus terminais portuários, mas também para toda a cadeia logística do agronegócio brasileiro”.

CRESCIMENTO

O consultor ferroviário e gerente comercial da Mota-Engil Engenharia, Alan Jones Tavares, reforça a ideia de crescimento da capacidade do Porto de Santos

com a existência da pera ferroviária.

“Com ela, é possível dar uma velocidade de manobra maior dos trens. Sem ela, você perde muita produtividade na descarga e no retorno deles. É uma área em que, essencialmente, não afeta ninguém. O macroambiente da Margem Direita é afetado com uma condição muito mais interessante de operação. Podemos dar ali de 5% a 10% de crescimento na capacidade do Porto, porque a operação realmente fica muito mais rápida”, prevê.