

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portoemar@grupo-tribuna.com

Chegada de cargas por ferrovias deve dobrar em 20 anos, diz APS

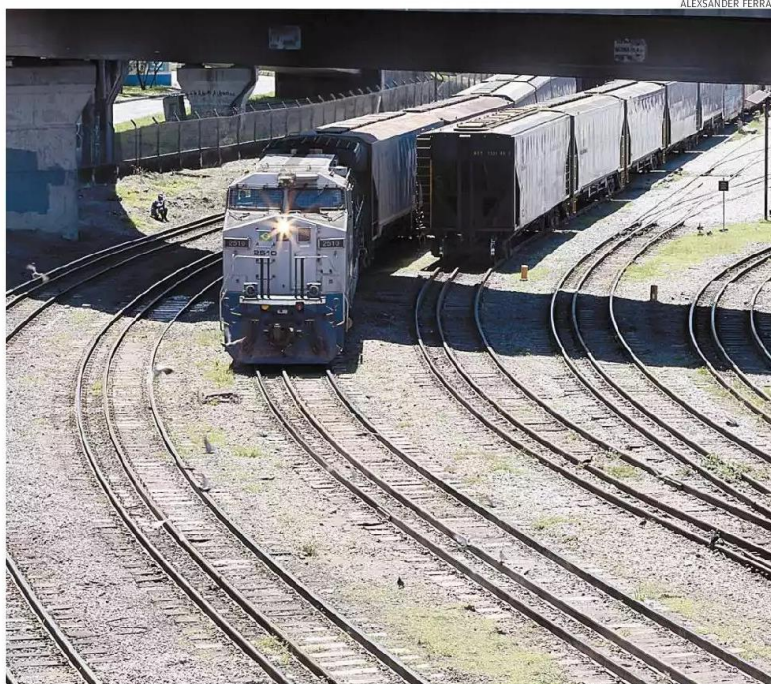
Gestora do Porto estima que transporte ferroviário para Santos terá incremento de 45 milhões de toneladas

NICOLLAS FELIX
COLABORADOR

Com o investimento de R\$ 3,8 bilhões na Malha Sudeste, o escoamento de cargas ao cais santista aumentará nas próximas décadas. De acordo com a Autoridade Portuária de Santos (APS), objetivo é que haja aumento de 45 milhões de toneladas na capacidade de carga transportada via modal ferroviário em 20 anos, o que dobraria a atual marca.

A Malha Sudeste, uma das principais redes ferroviárias de transporte de cargas do Brasil, conecta os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo aos portos de Santos e Itaguaí (RJ). O contrato de concessão da Malha Sudeste foi repactuado com a concessionária MRS e assinado no último dia 18, no Tribunal de Contas da União (TCU).

O investimento bilionário será voltado à melhoria da eficiência operacional e do transporte de cargas no trecho. A oficialização do acordo decorre de uma solução consensual aprovada pelo TCU, envolvendo o Ministério dos Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Associação Na-



Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos prevê aumento de carga transportada

cional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) e a MRS Logística.

A repactuação acrescenta cerca de R\$ 2,8 bilhões em outorga a ser paga pela concessionária, contribuindo para o reequilíbrio

contratual e para a execução do plano de investimentos. Procurada, a MRS não se manifestou.

PORTO DE SANTOS

Em nota, a APS informou que a ampliação da rede

ferroviária já estava no planejamento de expansão do Porto de Santos. Para receber o aumento de demanda de cargas, a APS promoveu a cessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), há

cerca de dois anos.

“O objetivo é atender à projeção do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ), de aumento de carga transportada via modal ferroviário em cerca de 45 milhões de toneladas para os próximos 20 anos (saída dos atuais 45 milhões para aproximadamente 90 milhões), com aumento da participação do modal no escoamento do Porto de 33% para 40%”, informa.

Além desse incremento na malha ferroviária interna, a APS conta que enviou ao Governo Federal uma proposta de ampliação na área do Porto Organizado, o que aumentaria a área portuária em até 164% nas próximas décadas, saltando dos atuais 7,8 milhões de metros quadrados (m²) de área operacional seca, para mais de 20 milhões de m², passando a incluir áreas em Cubatão, São Vicente e Bertioga, além de Santos e Guarujá.

A APS afirma que as áreas, ofertadas ao mercado, poderão atender ao crescente aumento da movimentação de cargas e ao próprio desenvolvimento do Brasil.

Terminais precisam investir no mesmo ritmo, diz consultor

■ O consultor portuário Ivam Jardim, diretor da Agência Porto Consultoria, destaca que a modernização promovida pelos terminais é um componente decisivo para que o modal ferroviário aumente participação e o Porto de Santos opere em um patamar mais elevado de desempenho.

Ele cita o exemplo do setor de grãos e um terminal que implantou um novo pátio ferroviário projetado para receber composições maiores, aumentando a capacidade operacional. “Essa ampliação per-

mite maior giro por trem, regularidade no fluxo e redução do tempo de permanência da composição na faixa”, afirma Jardim.

Jardim destaca obras recentes no setor de celulose, comportando mais linhas férreas e permitin-

do o recebimento simultâneo de trens mais longos e carregados, aumentando a janela ferroviária dos operadores.

O consultor explica que a modernização também avança no corredor de exportação. Segundo ele, al-

guns terminais investiram em sistemas modernos de recepção ferroviária.

“Com destaque para a adoção de equipamentos que realizam a movimentação dos vagões até as moegas (equipamentos em formato de funil para receber e transferir grãos sólidos) e posteriormente encaminham os vagões vazios para linhas de retorno, elevando produtividade e eliminando gargalos de manobra”, destaca Jardim.

MALHA IMPORTANTE

O consultor portuário Ro-

drigo Paiva, da Graf Infra Consulting, afirma que, sem investimentos, o esgotamento do modal ferroviário se daria em curto prazo, já que o percentual de utilização da capacidade é superior a 90%.

“Os investimentos na Malha Sudeste tendem a eliminar gargalos ferroviários prévios à chegada ao Porto, principalmente em conflitos urbanos, melhorias operacionais, novos pátios e em renovação de frota. Esses investimentos são fundamentais”, diz Paiva. (NF)

GANHO REAL

Para o consultor Ivam Jardim, diretor da Agência Porto Consultoria, o conjunto de melhorias previsto no investimento na Malha Sudeste só será convertido em

ganho logístico real no Porto de Santos se for acompanhado por avanços também nos terminais, como aumento da capacidade instalada e da eficiência operacional.