

Governo quer ampliar uso de trens no Corredor de Exportação.

Meta da Antaq é que 90% do transporte de grãos para a região seja feito em vagões.

Mais de 90% das operações de transporte de grãos aos terminais da Ponta da Praia, no Porto de Santos, deverão ocorrer somente por trens até o próximo ano. O objetivo integra um plano de ação firmado entre a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária) e agências reguladoras federais para minimizar os impactos do tráfego de caminhões na região e otimizar os processos no complexo.

Segundo dados da Codesp, a média de participação do modal ferroviário nas atividades dessas instalações é de 64%, atualmente. No período mais crítico da safra agrícola (maio a outubro), em razão da demanda, o índice cai para 39%, enquanto que em meses ociosos, como dezembro, a utilização de trens sobe para 94%.

A iniciativa desse reequilíbrio entre os modais de transporte é da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em parceria com a Codesp e a Agência Nacional de Transporte Terrestres (Antt). A intenção é que, até o primeiro semestre do próximo ano, todos os terminais desta região se adequem à medida.

Para que isso ocorra, é preciso estabelecer condições estruturais. “Estamos tratando com a Portofer (concessionária responsável pelo serviço ferroviário no cais santista) e fazendo reuniões para conseguir colocar mais linhas para chegar até a Ponta da Praia”, afirmou o diretor-geral da Antaq, Adalberto Tokarski. O encontro começou há um mês.

O diretor-presidente da Codesp, José Alex Oliva, explica que a duplicação do ramal ferroviário à disposição dessas instalações possibilitará a predominância dos vagões nas operações. “Vamos ter três linhas (ramais), com acesso e composições simultâneas. Vamos ter uma logística maior, que não vai conflitar com os caminhões”, disse.

A ampliação na oferta do serviço de trens citada por Oliva ocorrerá a partir das obras da Avenida Perimetral nessa região da Margem Direita. O projeto contempla a transferência e a readequação dos ramais que estão à disposição do Corredor de Exportação e demais terminais da área à margem da Avenida Mário Covas. O custo total da obra, já iniciada, é de R\$ 72,4 milhões.

Assim como o diretor-presidente da Docas, o diretor-geral da Antaq acredita que o andamento dos trabalhos possibilitará que, ainda neste ano, a meta seja atingida na maior parte dos terminais. A operação de transporte que ficar remanescente por caminhões deverá ser realocada até o início de 2018, com o andamento das obras de acesso ao local.

Além das empresas que operam no Corredor de Exportação, outras três firmas atuam na região. Entre elas, estão a Caramuru (Terminal XXXIX), que hoje movimentava mais de 90% de seus grãos exportação por trens, e a ADM do Brasil, que registra uma participação de 60% do modal ferroviário nas atividades de seu terminal. Atualmente, a ADM está modernizando sua unidade local para otimizar as operações e melhorar o fluxo da carga movimentada.

NOVAS EMPRESAS

“Temos que pensar também que as empresas que ganharam as licitações estão se instalando e pensando nisso. Nosso trabalho é para dar condições para que a meta seja atingida”, fala Adalberto Tokarski, da Antaq. Em 2015, o grupo LDC Brasil (Louis Dreyfus Commodities e Cargill) tornou-se arrendatário do novo Terminal de Exportação de Santos (TES) – que engloba os armazéns 38, XL (40 externo) e XLII (42 externo) – e deverá iniciar suas operação em 2018.

Para o presidente da Codesp, José Alex Oliva, a determinação também contribui para reduzir o conflito Porto-Cidade, uma vez que a Ponta da Praia tem uma grande densidade de habitações próximo à área portuária. “Retirando os caminhões da via, também colaboramos para um convivência harmônica com a cidade, o que faz parte dos nossos objetivos principais”

Fonte: **A Tribuna**
<http://www.atribuna.com.br>