

## Concessão de trechos da ferrovia Norte-Sul pode dar novo impulso para Santos



Ampliar a participação da ferrovia no transporte de cargas até o Porto de Santos é a expectativa de especialistas no setor, com a concessão dos tramos central e sul da ferrovia Norte-Sul, assinada nesta quarta-feira (31) pelo Governo Federal. Por outro lado, as novas linhas férreas devem acirrar a concorrência entre o cais santista e portos do norte do país. O primeiro trecho da via deve entrar em operação ainda neste ano e o segundo, em 2021.

A linha férrea concedida à Rumo, uma das concessionárias que atuam no Porto de Santos, fica entre Porto Nacional (TO) e Estrela D' Oeste (SP) e soma 1.537 quilômetros. O tramo central vai de Porto Nacional a Anápolis (GO), com 855 quilômetros. Já o sul abrange o trecho de Ouro Verde de Goiás (GO) a Estrela D'Oeste, com 682 quilômetros.

A via férrea formará a espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro e um dos principais projetos para escoamento da produção agrícola do país. Cerca de 1,7 milhão de toneladas devem ser movimentadas pela ferrovia já no próximo ano. Em 2055, o volume deve atingir 22,7 milhões de toneladas.

Entre os principais produtos a serem escoados na linha férrea, estão os grãos produzidos nos estados de Goiás, Mato Grosso e Tocantins em direção ao Porto de Santos. Também haverá carga geral e industrializada de grandes polos paulistas para centros consumidores como Goiânia (GO), Brasília (DF), Palmas (TO) e Imperatriz (MA).

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), autoridade portuária de Santos, estima que, quando o trecho da Norte-Sul estiver 100% operacional, o cais santista receba ao menos 3 milhões de toneladas de grãos adicionais por ano. Além disso, a ferrovia contribuirá para melhorar a eficiência da logística ferroportuária, com a perspectiva de migração de 5 milhões de toneladas (4 milhões de grãos e 1 milhão de açúcar) do modal rodoviário ao ferroviário.

Para o consultor portuário Fabrizio Pierdomenico, a entrada em operação dos dois tramos concedidos ontem será um elo entre a região Centro-Oeste e o cais santista. “É uma grande alternativa logística para aquela região, especialmente nos períodos de seca, já que parte dessas cargas utiliza o transporte hidroviário. E também deve aumentar a participação do modal ferroviário no transporte até o Porto de Santos”.

O executivo ainda destaca as vantagens do modal. “Essa integração poderá ajudar e muito a produção e o escoamento até o Porto de Santos, com uma alternativa mais barata e ambientalmente sustentável, que é a ferrovia”, destacou.

## Concorrência

A mesma opinião tem o consultor portuário Marcos Vendramini. Para ele, é inegável que uma nova opção de escoamento por ferrovia é um fator positivo para o cais santista. Por outro lado, o engenheiro aponta uma maior concorrência entre o Porto de Santos os portos do norte, especialmente o de Itaqui (MA), nos próximos anos. “Uma nova alternativa logística é boa para todo mundo. Mas, em um horizonte de longo prazo, daqui a uns 30 anos, Santos pode perder cargas para Itaqui”, afirmou.

Neste contexto, questões como o calado operacional (a profundidade máxima que um navio pode atingir ao navegar pelo porto), a oferta de berços de atracação e a capacidade de armazenagem de cargas serão fatores determinantes na disputa por carga entre os dois complexos portuários. A localização das traders e os tempos de viagens ferroviárias também serão questões a serem levadas em consideração, segundo Vendramini.

O presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino, destaca que essa competição pode ser muito saudável. “Com a competitividade acirrada com os portos do arco norte, Santos pode priorizar produtos com maior valor agregado para diversificar operações”, destacou.

“A falta de competitividade não ajuda nenhum setor, nenhuma atividade. Apenas leva à acomodação e não é isso que queremos para o setor portuário”, disse Aquino.

Fonte: A Tribuna