

Novo modelo de escoamento do Porto de Paranaguá prevê aumento de fluxo e poderá impactar frete



A administração dos Portos do Paraná desenvolveu um projeto em parceria com a empresa Rumo para melhorar e gerar novas alternativas ao sistema ferroviário no Porto de Paranaguá (PR). A ideia é criar um novo modelo de gestão e concentração para potencializar a descarga dos granéis sólidos desembocados no porto, que exporta aproximadamente 18 milhões de toneladas por ano.

O projeto, apresentado na reunião mensal da ATEXP (Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá), ainda está em fase de discussões e prevê benefícios tanto para toda a cadeia logística do porto, que engloba principalmente velocidade, escoamento e gestão, quanto para a concessão ferroviária.

A Agência iNFRA conversou com o diretor de engenharia de manutenção da Portos do Paraná, Rogério Parzellay, que explicou que o maior ganho do novo modelo será a construção de uma moega (instalação para receber e destinar graneis sólidos às correias transportadoras) exclusiva para a descarga dos trens no Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá. “A ideia é que tenhamos uma capacidade de descarga mais estruturada dos vagões, o que nos dará maior capacidade de escoamento.”

Segundo Parzellay, em princípio, seriam três linhas independentes de correias transportadoras, o que traria maior capacidade de atendimento por parte do porto. “Cada linha teria a capacidade independente de receber mais de 50 vagões. Isso irá acelerar muito a entrega e o armazenamento dos produtos.”

No projeto, as correias estariam conectadas aos terminais arrendados pela “Portos do Paraná”: Cargill, Centro Sul, Dreyfus, Cotriguaçu e Interalli.

Ainda segundo o diretor, apesar do aumento do escoamento e da melhoria na gestão da malha ferroviária, o projeto pode trazer impacto no frete do transporte. “Esse é um projeto de cunho privado e sem gastos

para o estado. Isso poderá influenciar no frete dos produtos, uma vez que é necessário custear esses novos gastos.”

Porém, esse aumento do frete seria temporário, uma vez que teria como finalidade ressarcir os gastos com a modernização da nova modalidade de escoamento. “O novo modelo está em fase embrionária e tem sim uma previsão de gastos. Porém eles são finitos e, à princípio, serão repassados por um prazo determinado”, disse Parzellay.

O novo modelo apresentado ainda deverá passar pelo crivo da ATEXP e ainda não tem previsão de entrega.

Redução de interferências

Outro benefício trazido pelo projeto será a redução nas interferências entre as rodovias e as ferrovias. De acordo com gerente-executivo da área de projetos estratégicos da Rumo, Cristiano Donati, os atuais 16 cruzamentos rodoviários serão reduzidos a cinco. “Nessas interferências há várias composições, ao longo do dia, com trens menores. O que significa mais interrupções, mais perturbações no tráfego.”

Para complementar o projeto da concentração da descarga, Donati afirmou que a Rumo se comprometeu a contribuir com investimentos em modernização da frota de vagões e das locomotivas, além de capacitação da ferrovia. “A intenção é ter trens maiores. Teremos menos vagões, com mais capacidade e velocidade. Ou seja, uma redução de tempo e do número de vezes que o trem passa por essas interferências.”

Fonte: SETCESP