

Ultracargo - Compartilhamento de projetos 02/07 às 14:00

Presentes: Denis, Carol, Sandra, Silvio, Cristina, Vitor, Joseane, Luciana, Tatiana de Oliveira, Carlos Rey, Fernando Dihel, Fulvius Pereira, Xxxxx Xxxxxx (último a chegar, depois do Fulvius).

- Introdução do PLI com apresentação e vídeo institucional por Denis e Carol, aprofundamento sobre estado atual dos diferentes modais e seus gargalos pelo Silvio, incluindo oferta e demanda, considerando vocação sustentável do plano e foco nos modais ferroviário, hidroviário e dutoviário, sendo a renovação das concessões das malhas ferroviárias de maior interesse para recuperação de trechos com potencial para demanda de carga, Ultracargo questionou sobre relação do PLI com o PNL ao que a secretaria esclareceu contato e trocas de informações mantendo autonomia de escopo e propostas;
- Foi discutido a indução da demanda por transporte ferroviário pela recuperação da Malha Oeste, concessionada à RUMO, por meio de pólo agroindustrial de esmagamento de grãos entre a hidrovía do Tietê e as malhas ferroviárias, que gera maior impacto regional para o consumo interno do que para exportação, dado que quanto mais próxima a produção do consumo (farelos e óleos para proteína animal e indústria alimentícia) mais vantajoso o aproveitamento de ferrovias recuperadas;
- A Ultracargo trouxe à conversa os diálogos já realizados com setores de energia do governo estadual sobre a cadeia de biometano, regulada e certificada pelo estado, que é viável para consumo próximo à produção e usando de logística rodoviária, que se reflete na recuperação da malha oeste, dado o alto custo para viabilizar a circulação nos 800 km (10 a 15 bilhões de reais, no último estudo comentado pela Ultracargo, mas que precisa ser revisado e ter os valores atualizados e recalculados);
- O questionamento sobre a capacidade e previsão de fluxo da hidrovía do Tietê foi levantado pela Ultracargo, dado grande volume de grãos originados em São Simão e destino aos portos marítimos, que alcançou 3 milhões de toneladas por ano e tem capacidade para suportar até 5 milhões no estado atual, mas que compete com rotas ferroviárias com direção ao norte e nordeste do país (utilizando a Ferrovia

Norte Sul e futuras expansões planejadas pela RUMO, com destino ao porto de Barcarena, PA);

- Recuperando a recente inauguração de desvios da Ultracargo acompanhadas por funcionários da secretaria, os gargalos de maior impacto para a operadora se encontram no acesso e infraestrutura do porto de Santos, que apresenta saturação nos diversos modais e terminais, em específico associados ao granel líquido operado pela Ultracargo (que tem movimentado maior volume pelo porto de Paranaguá, PR);
- A transposição da Serra do Mar para acesso ao litoral e porto foi discutida dado proximidade de volume máximo transportado entre todos os modais, atualmente próximo aos 60 milhões de toneladas por ano e previsão máxima de capacidade de 75 milhões, que apresenta maior gargalo nas rodovias, atualmente saturadas e com atrasos impactando diretamente os preços de combustíveis, e modelagem de operação necessitando contar com restrições ao funcionamento (relacionadas à segurança, como trânsito de madrugada);
- A Ultracargo questionou conexão ferroviária pela região do Vale do Ribeira aproveitando trecho Santos-Cajati, necessita de estudos de traçados com menor inclinação para adequação à transporte de derivados líquidos, como operação a ser implementada precisa de carga com destino ao planalto e interior do estado para ser viabilizada, sendo que atualmente essa carga é de fertilizantes, com destino ao Centro-Oeste, e está no limite de armazenamento nos terminais existentes (potencial futuro associado à terminal da Hidrovias de São Paulo em construção, junto às demais expansões do porto, que poderam comportar também carga geral;
- A quantidade de berços para as navegações também aprofunda o gargalo da região, sendo necessário sua expansão junto com os novos terminais planejados e em obras, dado aumento do preço, em especial de combustíveis com destino ao Centro-Oeste e regiões afastadas do interior, que poderia ser substituído por produção nacional mais próxima do consumo, diferente da concentração atual no litoral proveniente do Pré-sal associada ao controle do porto de São Sebastião pela Petrobrás, em transformação devido abertura para operações privadas antes dificultadas pela gestão (evitar situação do porto de Suape, PE, que mesmo em localização estratégica na costa brasileira apresentava gargalos para o abastecimento de embarcações);

- Sobre a operação da Ultracargo, foi comentado o desvio inaugurado em Paulínia, com finalidade de facilitar acesso à Ferrovia Norte Sul e destino final em Campos Verdes, GO, dado corredor logístico consolidado que transporta maior volume de etanol do MT para SP e menor volume de fertilizantes de SP para o MT (dado capacidade baixa do porto de Santos), e baixa competitividade da hidrovía do Tietê nesse eixo, ainda que tenha maior segurança e operação comparável no Tapajós de exemplo (ainda que conte com menos obstáculos, pontes e eclusas que o Tietê);
- Além da infraestrutura física, a Ultracargo levantou a discussão sobre a regulação e seu impacto na agilidade dos processos de implantação de novos projetos, como short lines ferroviárias, de experiência recente conduzida pelo setor privado, dado custo elevado das licenças além de baixa conformidade entre solicitações, seja do mesmo ou de diferentes órgãos e regiões, intensificados por competições fiscais entre estados que levam a despadronização e fluxos de transporte e desorganização logística;
- De encaminhamento foi definida a troca de dados para formulação de matriz insumo produto agregados para análise macroeconômica e para armazenamento protegido, que serão enviados pela Ultracargo caso não configurem com segredo concorrencial, sem necessidade de solicitação por ofício, que demonstra envolvimento ativo e disposição para integração no plano evidenciada pelo questionamento de acompanhamento, que a secretaria informou ser possível pelo site, que também contará com seção para coletar contribuição de atores do setor para além dos eventos regionais de consulta e capacitação;