

MRS - Compartilhamento de projetos e dúvidas, 17/06 às 10:00

Presentes: Denis, Carol, Sandra, Silvio, Cristina, Vitor, Rodrigo, Luciana, Carlos, Fernando, Guilherme, Carlos Padovezi, Daniel Martins, Rosa Cessar, André Presseti, Marcos Paulo, Poliana, Alex Queiroz.

- Recuperação dos projetos em andamento que foram compartilhados com a MRS, em especial Nova Avanhandava que tem 40% do cronograma contratual realizado e 60% das obras concluídas, com previsão de entrega final em abril de 2026;
- Adaptação do projeto para nova solução em área delicada próxima a ponte e eclusa, possível por capitalização de 148 milhões da Eletrobras a partir de sinergia dos governos estaduais e federais, e que terá fase concluída em 8 meses, ainda que mais aditivos serão necessários antes do fim de 2025;
- A Subsecretaria ainda comentou das futuras obras em Promissão, a partir de 2026 e os estudos para concessão dos trechos estaduais da hidrovia, ainda em discussão;
- A apresentação da MRS começou demonstrando a simulação da capacidade e gargalos da hidrovia pelo software Arena, considerando os projetos previstos pela SEMIL e cenário de carga infinita com máximo de comboios trafegando pela hidrovia (30 a 40, sendo que hoje circulam simultaneamente somente 10) em um ciclo fechado de São Simão - Pederneiras - São Simão;
- Foram então apresentados cenários possíveis de tempo de trajeto e carga total por ano, sendo de 15 dias e 4,2 milhões de toneladas considerando a realidade atual, 11 dias e 5,8 milhões de toneladas em um cenário planejado de conclusão das obras de Nova Avanhandava, 9,8 dias e 6,7 MI de toneladas com sinergia dos empurradores retornando carregados pelas eclusas quando na volta para pegar demais barcas do comboio, e 9 dias e 7,3 MI de toneladas com as obras de novo atracadouro próximo ao muro guia em Promissão realizadas;
- Foi questionado pelo consórcio se são consideradas variações climáticas na simulação e foi esclarecido pela MRS que não há uma variante específica definida somente para considerar alterações exclusivamente causadas por motivos climáticos, mas que a variação de velocidade dos comboios abrange cenários não ideias de circulação (aumento do tempo de trajeto dado a condições adversas de navegação);

- A simulação demonstra que os maiores gargalos são, em ordem de maior impacto, as eclusas de Promissão, depois Bariri, seguida por Ibatinga, e com os três projetos realizados Promissão volta a ser o maior gargalo, dado o tempo de eclusagem, seguido por pontes e trecho de Jupia, mas que atualmente não conta com circulação de cargas dado localização no trecho Paraná sul;
- Além da infraestrutura física, a MRS demonstrou preocupação para a possível concorrência do transporte de grãos entre São Simão e Pederneiras com outras cargas e transporte de passageiros que poderiam levar ao aumento de filas e perda de eficiência dado a falta de regulação e gestão controlada unificada do corredor logístico;
- A proposta de tornar o modal competitivo frente aos demais implica em aumentar a capacidade de carga e eficiência de trajeto, que junto à regulação foi testado o uso de 6 barcaças por comboio mas que encontra barreiras dado o aumento do calado necessário para navegação além de pontes e aumento de tempo na transposição de eclusas.
- Saída para buscar carregador.
- Foram questionados detalhes da obra em Bariri, já aprovada pela CETESB e com projeto em fase avançada, sobre a capacidade de barcaças prevista do estacionamento no canal lateral para diminuição do tempo de acesso longo, além de novo muro guia a montante e boias de atracação, que também podem ser substituídas por outras técnicas como dolphins ou pilares dependendo da capacidade prevista a montante;
- Para esclarecimento de mais detalhes de projeto, tanto de Proibição quanto Bariri, foi decidido o agendamento de uma reunião de trabalho para revisar todos os projetos da SEMIL referentes à hidrovia, onde também poderão ser compartilhados os planos de adição de motores para bombeamento nas eclusas para diminuição do tempo e aumento de capacidade;
- Em relação a hierarquização dos projetos previstos pelo poder público por prioridade para ganho de eficiência do sistema, a MRS considerou Nova Avanhandava como ponto de partida, seguido pelo melhoramento junto às eclusas, como atracadouros previamente discutidos de Promissão, Bariri e Ibatinga, seguido de alargamentos entre pilares das pontes para aumento de capacidade, e depois demais obras tanto em eclusas como pontes que aumentem a segurança da hidrovia, sendo as obras

não relacionadas com o transporte de carga as de menor prioridade para o operador logístico;

- A Subsecretaria comentou sobre a assinatura de parceria com grupo Metrópole, da FAU-USP, para realização do Plano Estratégico Fluvial do Estado de São Paulo, e do empossamento de um novo coordenador de hidrovias que acompanhará os próximos estudos e planos para o modal, que por uma listagem de possíveis pontos a serem regulados e centro de controle de operações proposto pela MRS pode dar continuidade aos procedimentos para regulamentação;
- Foi questionado o calado regular da hidrovia utilizado no modelo de simulação, o qual a MRS indicou o valor de 3 metros, e que sua variação implicaria na alteração da capacidade de carga testada;
- A construção do estaleiro das barcas e do terminal intermodal conectando a hidrovia ao trecho Pederneiras - Itirapina da malha Paulista da RUMO, em processo de recuperação para escoamento de 10 a 12 milhões de toneladas de grãos, já estão em andamento para expansão das operações da RMS, e a possibilidade de integração do trecho ferroviário à carga proveniente da malha Oeste da RUMO após devolução e recuperação foi levantada pelo consórcio, mas que necessitariam de estudos para uso de trens maiores e mais pátios de modo a não impactar operação de transporte associado à hidrovia;
- A reunião foi encerrada com encaminhamentos para o compartilhamento da apresentação e dados expostos pela MRS com a Subsecretaria e o consórcio, o agendamento de reunião de trabalho para esclarecimento de dúvidas dos projetos já desenvolvidos pelo Estado, o envio dos pontos para regulação e estabelecimento de central de controle da hidrovia, e a abertura de diálogo sobre projetos considerando a malha Oeste da RUMO com participantes da audiência pública federal realizada;
- RUMO - Compartilhamento de projetos 18/06 às 9:30.

Presentes: Carol, Sandra, Silvio, Cristina, Vitor, Rodrigo, Luciana, Fernando, Mayhara, Rafael, Samuel, Xxxxx Xxxxxx.

- Introdução do PLI com vídeo institucional por Rodrigo e Carol.
- Mayhara comentou sobre a atual capacidade da Malha Paulista com aumento previsto dado a Ferrovia Mato Grosso, para escoamento de grãos, de previsão de

início de operação de primeiro trecho em 2027 e conclusão total e 2032, e construção de terminal de estocagem de grãos no porto de Santos.

- Foi complementado por Rafael a previsão de aumento do tamanho dos trens e capacidade dos terminais em terreno atualmente usado para estacionamento, que suportaram 9 milhões de toneladas de grãos para exportação e 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes importados e com destino no Mato Grosso.
- O processo de devolução do trecho Presidente Prudente a Presidente Epitácio teve seu trâmite explicado, dado a falta de carga proveniente da região como teste de nova normativa, dado mudança no custo calculado anteriormente para a devolução do trecho Santos-Cajati, que seria maior que a construção de uma nova linha.
- Foi levantado por Silvio a possibilidade de captação de carga pela nova planta de celulose que será instalada em Bataguassu, MS, margem oposta à Presidente Epitácio no rio Paraná, e representantes da RUMO não mostraram muito conhecimento sobre a instalação.
- As rotinas de manutenção pública foram requisitadas por Mayhara para compatibilização das operações na Malha Paulista, que teve a concessão prolongada por grande período e conta com cronograma de investimentos previstos em contrato.
- Foram atualizados os atuais trâmites sobre a Malha Oeste, que tem vencimento da concessão em 2027 e foi negado o pedido de prolongamento de contrato pelo TCU e arquivado o caso, sendo preparado o processo de relicitação e levantamento do estado atual de todos os ativos ferroviários, entre linhas em operação e desativadas.
- As intenções da RUMO eram recuperar a linha e habilitar o trecho para transporte de celulose do MS dado baixa conectividade da malha ao restante do sistema, Silvio complementou com apresentação da matriz de carga rodoviária e as possibilidades de distribuição de carga para produção pecuária de suínos e aves a partir das conexões da Malha Oeste com a Paulista e a Sul, incluindo o interesse do estado de reativar as infraestruturas ferroviárias para incentivo ao aumento demanda da ao modal mais sustentável.
- Acrescentando à possibilidade de nova descida da Serra do Mar para o porto de Santos dado maior gargalo atual, foi requisitado pelo consórcio os estudos de custos para substituição bitola métrica para bitola larga na Malha Oeste feitas pela RUMO antes da decisão do TCU pelo não prolongamento do contrato para estudo na lógica de planejamento de projetos e investimentos estadual.

- A Malha Sul também terá contrato de concessão encerrado em 2027 mesmo com planos e intenções de prolongamento por parte da RUMO, que atualmente integra grupo de trabalho com Ministério, ANTT e DNIT para recuperação de trechos afetado pelas enchentes no Rio Grande do Sul em 2024.
- Perante todas as malhas os representantes da RUMO demonstraram interesse no incentivo para o remanejamento da demanda de carga no modal ferroviário para manter viabilidade das operações e recuperação de linhas desativadas, para também não aumentarem a demanda da atual infraestrutura rodoviária estadual.
- Além dos planos de investimentos da Malha Paulista já citados, foram requisitadas as ações previstas para trechos urbanos, como de segurança contra acidentes e contribuições para regulação e planejamento operacional, e os detalhes da obra do desvio recém inauguradas, que serão enviados mediante envio de ofício da subsecretaria ao canal de recebimento padronizado da RUMO.