

ABIFER - Compartilhamento de projetos 30/06 às 10:00

Presentes: Denis, Carol, Sandra, Silvio, Vitor, Joseane, Luciana, Edvaldo, Vicente.

- Introdução do PLI com apresentação e vídeo institucional por Denis e Carol, comentário sobre Webinar da ABIFER acompanhado pelo Silvio de grande proveito para o PLI e solicitação do envio das informações e dados usados, principalmente indústrias do setor por CNAE para consolidação de macrodados a serem utilizados na fase de diagnóstico do plano;
- Aprofundamento das propostas levantadas pelo consórcio, Silvio explicou caráter estratégico do modal ferroviário como modo de conexão entre gargalos do sistema rodoviário, como também de ligação com diferentes modais por shortlines formando elos entre hidrovias e portos marítimos, considerando recuperação de malhas (especialmente a Malha Oeste sobre concessão da RUMO) inicialmente para carga mas que possibilite posterior indução de demanda de passageiros;
- Questionada pela ABIFER sobre integração com Plano Estratégico Ferroviário do Estado de São Paulo, a secretaria informou que CPTM está desenvolvendo e compartilhando com o consórcio, mas escopo dos dois planos são distintos e independentes, ainda que possam ser considerados durante a elaboração;
- Foi apresentada pelo consórcio a proposta de incentivo ao processamento de insumos agrícolas voltadas à produção de proteína animal no interior do estado para fortalecer elos ferroviários entre a hidrovia do Tietê, Malha Paulista e Malha Sul, de modo a suprir demandas regionais e incentivar a transição modal sem sobrecarregar gargalos rodoviários próximos à áreas urbanas e na descida do planalto paulistano para a baixada santista;
- Interoperabilidade ainda se aprimorando na RMSP, CPTM tem contrato com a Vale para melhoria da operação dado experiência da empresa em incorporar demanda gerada de passageiros nas malhas utilizadas para carga;
- ABIFER confirmou a demanda de insumos para produção de proteína animal no sudeste e acrescentou a necessidade de aportes públicos para viabilizar recuperação das malhas de modo a restabelecer operações na região,

questionando a integração da logística de celulose do MS nas malhas ferroviárias paulistas, sendo comunicado o agendamento de reunião para tal na secretaria;

- A dinâmica produtiva da agroindústria brasileira foi discutida a partir da localização regional entre regiões de produção agrícola no MS, MATOPIBA e região sul enquanto a indústria de processamento concentra-se no estado de São Paulo e proximidades, sendo o escoamento para exportação dividido entre porto de Santos, um gargalo para a logística estadual e federal, e pelos portos na região norte e nordeste, por meio da ferrovia Norte-Sul, evidenciando maior potencial para indução do desenvolvimento do modal no fortalecimento de cadeias regionais e nacionais sem transitar pelos portos sobrecarregados;
- Porto de Santos e descida da Serra do Mar foram discutidos dado serem o maior gargalo atual, que conta com projetos de expansão da capacidade portuária mas ainda precisando de novas conexões com o restante do estado dado a perspectivas de duplicar carga anual, a ponto de superar capacidade rodoviária e ferroviária existente, ao que a ABIFER questionou de novas rotas ferroviárias pela Serra e utilização do trecho Santos-Cajati, com faixa de domínio existente e bem preservada, ao que foi informado pela secretaria os estudos realizados pela CPTM para passageiros mas viabilidade ser para carga de minérios e fertilizantes para exportação, dado inviabilidade atual de ligações com o Paraná à sul;
- A perspectiva de desenvolvimento produtivo do setor foi apresentada pela ABIFER como positiva, dado a presença de empresas multinacionais com tecnologias no estado da arte localizadas no estado de São Paulo, com capacidade de incorporar células a hidrogênio e baterias aos trens produzidos no país, em confluência com as plantas de produção de hidrogênio previstas para os grandes portos brasileiros, maior dificuldade na melhoria da autonomia e marcos regulatórios, para hidrogênio está aprovado seguindo normas americanas;
- A produção do setor ferroviário também participou do debate sobre a regulação de tempo de uso de locomotivas e vagões, tendo atualmente regime máximo de 40 anos fiscalizado pela ANTT mas possibilidade de estender para 65 anos com inspeções detalhadas e manutenção a cada 5 anos a partir dos 50 anos de operação, que pode estar associado à renovação das tecnologias utilizadas;
- Novos projetos, como conexão Varginha-Cruzeiro para escoamento de café pela malha da RMS estudada pela ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), que contém trecho não concessionado e sem gestão pública aparente,

necessita de constância na demanda de modo a regularizar balanços e possibilitar investimentos na transição tecnológica e energética, dado que meios públicos, como o Fundo Clima e Projeto Mover, necessitam de readequamento para integração do setor ferroviário que está sendo pleiteada por frente parlamentar federal;

- Encaminhamentos: troca de informações e propostas entre associação, secretaria e consórcio.