# 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 barcaças 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 Ibitinga, e com os três projetos realizados Promissão volta a ser o maior gargalo, dado o tempo de eclusagem, seguido por pontes e trecho de Jupiá, 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 dolfins 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 Ibitinga, 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 barcaças 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;