



AVALIAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO DA BAIXADA SANTISTA
GRUPO DE TRABALHO ANUT / BUNGE / COSIPA / ULTRAFÉRTIL
Agosto / 2003

AVALIAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO DA BAIXADA SANTISTA GRUPO DE TRABALHO DA ANUT

I - SITUAÇÃO CONSTATADA

Rev. 2 - 25/ 08 / 03

ITENS	VISÃO DA BRASIL FERROVIAS (FERROBAN + FERRONORTE + NOVOESTE)	VISÃO DA MRS	COMENTÁRIOS ADICIONAIS
1. VOLUMES DE CARGA	80% da carga que transita na <i>Ferradura</i> (linhas férreas que circundam as margens direita e esquerda do porto de Santos) provém da BRASIL FERROVIAS + FCA		
Transitando pela Ferradura da MRS	2,5 M t/ano (Dsitrilo Insustrial e TUF) 6,0 M t/ano (Porto)	2,3 M t/ano (Porto) 5,2 M t/ano (Cosipa)	
Transitando pela linha da CPTM operada pela Ferroban	1,5 M t /ano (Porto)		
2. CONCESSÃO DE LINHAS NA BAIXADA	<p>FERROBAN</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bitola Mista - Linha dupla de descida da serra, desde Evangelista de Souza até o Pátio do Paratinga. ▪ Bitola Mista - Linha simples do Pátio de Paratinga até o Pátio do Perequê (próximo ao meio da <i>Ferradura</i>), com cruzamento intermediário. Daí para frente tem que usar as linhas da MRS. ▪ Bitola Métrica - Linha simples de propriedade da CPTM, do Pátio do 	<p>MRS</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bitola Larga - Linha simples de chegada pela cremalheira da serra até a Cosipa (Piaçaguera) e o Distrito Industrial de Cubatão (Fábricas). ▪ Bitola Larga - Linha simples do Pátio do Perequê até a Estação Valongo (19 km) na margem direita do Porto. ▪ Bitola Mista - Linha simples do Pátio do Perequê até Vicente de Carvalho ou Terminais (26 km). na margem 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A linha da CPTM, que cruza a cidade, é o único acesso de bitola métrica a margem direita do Porto. ▪ A FERROBAN, pelo contrato de concessão, tem o direito de construir e operar uma 2ª linha de acesso à margem direita do Porto. ▪ A MRS recebeu no contrato de concessão à faixa de domínio da 2ª linha desativada, paralela a existente na margem direita.

	<p>Paratinga até a Estação Estuário na margem direita do Porto, usada em regime de acordo operacional e responsabilidade de manutenção pelo prazo de 5 anos, dos quais 3 já decorridos.</p>	<p>esquerda do Porto. Esta linha tem ramal que atende o Distrito Industrial de Cubatão.</p>	
<p>3. CONCESSÃO DE LINHAS NO PORTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nas margens direita e esquerda as linhas da CODESP foram transferidas e são operadas pela PORTOFER (SPE da FERRONORTE e FERROBAN, isto é da BRASIL FERROVIAS). ▪ Na margem direita a PORTOFER inicia no Pátio do Valongo e na margem esquerda a partir de Vicente de Carvalho. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MRS não teve interesse em participar da sociedade, dado sua pequena participação de carga no Porto. 	
<p>4. OPERAÇÃO</p>			
<p><i>4.1 TRENS ORIUNDOS DA MRS</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não utilizam as linhas da FERROBAN 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilizam suas linhas próprias para cargas destinadas à Cosipa, Pólo Industrial e Porto. ▪ As cargas destinadas ao Porto - 20 % - e não entregues diretamente nos Terminais , utilizam os serviços da PORTOFER 	
<p><i>4.1 TRENS ORIUNDOS DA BRASIL FERROVIAS</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trens de bitola métrica da FERROBAN destinados a margem direita do Porto usam a linha que operam da CPTM. ▪ Todos os demais trens se dirigem ao Pátio do Perequê e depois de lá tem que usar as linhas da MRS. ▪ As cargas destinadas ao Porto e não entregues diretamente nos Terminais utilizam os serviços da 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Os trens da BRASIL FERROVIAS utilizam a Ferradura da MRS : <ul style="list-style-type: none"> ○ Preferencialmente em Tráfego Tráfego Mútuo (trilho + tração) ○ Direito de Passagem (trilho) em condições de impedimento da prestação do serviço de Tráfego Mútuo. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trens da FERRONORTE, NOVOESTE e FCA operam com Direito de Passagem na FERROBAN. ▪ ANTT arbitrou por 90 dias - encerra em 16/set - o Direito de Passagem obrigatório na MRS somente para os trens da FERROBAN (3 composições /dia para a margem direita e 3 composições /dia para a margem esquerda).

	PORTOFER		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trens oriundos da FERRONORTE e NOVOESTE não têm este direito, podendo influir na capacidade de transporte. ▪ Como grande parte da carga da FERROBAN provém dessas ferrovias, esta não está performando o seu direito.
4.3 TRENDS ORIUNDOS DA FCA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilizam a linha métrica da FERROBAN de Paulínia até o Pátio do Perequê, em regime de Direito de Passagem. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir do Perequê a FCA opera em Tráfego Mútuo para acesso as Fábricas (tração da FCA mas a tripulação é da MRS). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maiores informações a serem obtidas junto a FCA.
5. PROBLEMAS OPERACIONAIS	Freqüentemente os trens oriundos da BRASIL FERROVIAS sofrem atrasos desde sua chegada na Baixada e entrega final da carga no Porto.		
5.1 FERROBAN NA LINHA DA CPTM	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pelas restrições desta linha os trens são fracionados no Pátio de Samaritá para terem no máximo 30 vagões. ▪ Por cruzar a cidade de Santos os trens operam em baixa velocidade e causam inúmeros transtornos a população, tendo a Promotoria Pública limitado os horários de circulação. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ O tráfego de carga deve ser mandatoriamente desativado e esta linha deve voltar para a circulação de trens urbanos.

<p>5.2 TRÁFEGO MÚTUO NA FERRADURA DA MRS</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FERROBAN alega operação ineficiente, falta de tração e grande espera no Pátio do Perequê. ▪ Tempo médio dos trens de 19 horas para chegar ao Porto. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MRS alega que os atrasos são decorrentes do fato da FERROBAN não cumprir suas programações de trens e não ter planejamento adequado. ▪ Divulga performance de 45 min. para tração até a margem direita e de 1:30 h para a margem esquerda. ▪ Afirma que pode até dobrar a capacidade de transporte na Ferradura. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segundo informações preliminares da ANTT o dimensionamento dos pátios é inadequado.
<p>5.3 Interface com a PORTOFER</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FERROBAN afirma que a operação da PORTOFER é satisfatória. ▪ PORTOFER informa que realiza o tempo médio de 24 h entre o recebimento de um trem carregado no Valongo e a devolução da composição vazia no mesmo local. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MRS afirma que a PORTOFER não tem capacidade de atender a capacidade de demanda no recebimento e escoamento de trens no Pátio do Valongo. ▪ Limitações de tração da Portofer obrigam a divisão dos trens em composições máximas de 30 vagões. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ANTT compartilha da visão da MRS.
<p>5.4 DIREITO DE PASSAGEM NA FERRADURA DA MRS</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BRASIL FERROVIAS entende que o Direito de Passagem deveria ser o regime a ser adotado para resolver e possibilitar a melhor eficiência operacional. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Só aceita o cumprimento do acordo operacional anterior da FEPASA e RFFSA, repassado para a FERROBAN. ▪ Não aceita a passagem de trens com cargas que não tenham sido originadas na Ferroban. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Composições da FERRONORTE e NOVOESTE não tem o Direito de Passagem.

6. QUESTÃO COMERCIAL NA FERRADURA

A MRS domina uma área cujo tráfego predominante de cargas é originado em outras

ferrovias.			
6.1 GERAL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BRASIL FERROVIAS afirma que as tarifas dos serviços são abusivas e injustificadas se comparadas com aquelas praticadas em outros trechos ferroviários. Exemplifica, que para percorrer 1,4 % da distância transportada, a partir do Centro-Oeste, a MRS cobra pela tração cerca de 10% da tarifa da FERRONORTE. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MRS afirma que para remunerar a concessão e o arrendamento, conforme o Contrato de Concessão e o RTF - Regulamento de Tráfego Ferroviário: <ul style="list-style-type: none"> - a operação deve ser em Tráfego Mútuo; - as tarifas atuais são adequadas. ▪ Informa que o Custo de Concessão / Arrendamento para acesso à RMSP (Região Metropolitana de São Paulo) e o Porto de Santos foi de US\$ 280 Milhões. ▪ Defende as tarifas, exemplificando que no transporte de grãos do Centro-Oeste, o custo na Ferradura é somente 6 % do frete ferroviário total e 3% do frete rodoviário : <ul style="list-style-type: none"> - Brasil Ferrovias 66,80 R\$/t - MRS 4,50 R\$/t - Rodoviário 171,00 R\$/t 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Levando em consideração as distâncias envolvidas a tarifa MRS é muito elevada.
6.2 TARIFAS DO TRÁFEGO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Custa quase o dobro da tarifa de Direito de Passagem (cobrada pela MRS à 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A ANTT arbitrou novas tarifas, a 	

MÚTUO				Ferroban - novas tarifas da ANTT).			partir de 17/06/2003, provisoriamente por 90 dias.	
FERROVIAS	PRODUTO	TRECHO	DIST. (KM)	R\$ / TU		VARIÇÃO ANTT / VIGENTE	R\$ / MIL TKU	
				VIGENTE ATÉ 16/06/03	ANTT APOS 17/06/03		VIGENTE ATÉ 16/06/03	ANTT APOS 17/06/03
FB na MRS	Granéis	Perequê/Marg. Dir.	16	3,77	3,53	- 6 %	235,63	220,63
	Granéis	Perequê/Marg. Esq.	24	4,18	3,88	- 7 %	174,17	161,67
FN na MRS	Granéis	Perequê/Marg. Dir.	16	4,29	3,53	- 18 %	268,13	220,63
	Granéis	Perequê/Marg. Esq.	24	4,71	3,88	- 18 %	196,25	161,67
FN na FB	Granéis	Média					64,00	

Nota: Dados fornecidos pela FERROBAN

6.3 TARIFAS DO DIREITO DE PASSAGEM	<ul style="list-style-type: none"> As tarifas da MRS na <i>Ferradura</i> em R\$/Mil TKU são bem mais caras que as praticadas pelas outras concessionárias. Por sua vez a MRS afirma que seu custo de concessão e arrendamento em 2003 será de R\$ 1,65 / t e portanto não pode operar somente em direito de passagem com os preços arbitrados. 	<ul style="list-style-type: none"> A ANTT arbitrou novas tarifas, a partir de 17/06/2003, provisoriamente por 90 dias.
---	--	---

FERROVIAS	PRODUTO	TRECHO	DIST. (KM)	R\$ / TU		VARIÇÃO ANTT / VIGENTE	R\$ / MIL TKU	
				VIGENTE ATÉ 16/06/03	ANTT APOS 17/06/03		VIGENTE ATÉ 16/06/03	ANTT APOS 17/06/03
FB na MRS	Fertilizantes	Perequê/Piaçaguera	6	1,65	1,88	14 %	275,00	313,33
	Granéis	Perequê/Marg. Dir.	16	1,76	1,95	11 %	110,00	121,88
	Granéis	Perequê/Marg. Esq.	24	1,76	2,00	14 %	73,33	83,33
MRS na FB	Açúcar	Boa Vista/Jundiá	54	1,95	2,22	14 %	36,11	41,11
	Enxofre	Jundiá / Paulínia	64	2,00	2,29	15 %	31,25	35,78
	Bauxita	Jundiá / Alumínio	169	2,95	3,03	3 %	17,46	17,93
FN na FB	Granéis	Média					4,66	
FCA na FB	Geral	Média					3,57	
MRS na CPTM	Geral	Média					8,53	

Nota: Dados fornecidos pela FERROBAN

6.4 REVISÃO DAS TARIFAS	<ul style="list-style-type: none"> Entende como questão específica, 	<ul style="list-style-type: none"> Condiciona a solução da questão local 	<ul style="list-style-type: none"> ANTT deverá urgentemente arbitrar
--------------------------------	--	---	---

<p>DA MRS</p>	<p>imprescindível e urgente.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Se predispõe a negociar o direito de passagem em linhas de interesse da MRS. 	<p>à solução de outras pendências, a exemplo da segregação e utilização de linhas da CPTM na área da Grande São Paulo e de linhas em poder da FERROBAN.</p>	<p>as novas tarifas definitivas e adequadas, em substituição às provisórias atuais.</p>
<p>Opera em regime de condomínio com tarifas definidas somente pelos custos.</p>			
<p>6.5 TARIFAS DA PORTOFER</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A PORTOFER e a FERROBAN entendem que as tarifas são adequadas. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MRS afirma que a tarifa cobrada para as suas cargas é altíssima, equivalente a 30% do frete por ela cobrado nas cargas originadas na Grande São Paulo. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pela informação da MRS esta tarifa é também elevada - 30 % de R\$ 12,00 / t (frete médio) = R\$ 3,60 para um trecho de 6 km.
<p>7. EXPANSÃO DO SISTEMA DA BAIXADA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Com o crescimento da movimentação do Porto de Santos e produção da região a capacidade da malha atual terá que ter inicialmente investimentos na solução de gargalos. ▪ ANTT entende que os investimentos deverão ser proporcionais a utilização da malha. ▪ Prevalecendo a situação atual o maior investimento caberia a BRASIL FERROVIAS, que por sua vez se encontra em difícil situação econômico-financeira. 		
<p>7.1 NOVO ACESSO A MARGEM DIREITA DO PORTO</p>			
<p>7.1.1 Bitola Métrica com 3º Trilho na Linha Existente da MRS</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BRASIL FERROVIAS concorda desde que haja novo acordo de regime de utilização da via com tarifas adequadas. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MRS entende que a linha existente comporta aumento de capacidade e como tal se predispõe a negociar (investimento, regime de uso e tarifas). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Questão da dificuldade atual de diálogo entre as concessionárias.

<p>7.1.2 Nova Linha Independente da Brasil Ferrovias em Bitola Mista</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Será a solução adotada caso não haja acordo com a MRS. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MRS entende como desnecessária e opta pela outra solução. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A dificuldade desta solução é a capacidade de investimento da BRASIL FERROVIAS.
<p>7.2 FERROANEL SUL DE SÃO PAULO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ambas entendem como desnecessário para solução dos gargalos da Baixada. ▪ O Anel se justifica como alternativa para expansão do volume de transporte do atual sistema de acesso à Baixada (integrando a MRS e a FERROBAN) a exemplo de outras como o Transportador de Minério de Ferro da Serra, que liberaria grande capacidade de transporte na linha cremalheira da MRS. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ O Ferroanel Sul vem sendo usado como argumento de reforço à viabilização do Rodoanel Sul, por usar a mesma plataforma de infraestrutura. ▪ Especialistas alegam que esta solução é, na maioria do traçado, impraticável pelas inclinações envolvidas. 	

Grupo de Trabalho:

Renato Voltaire Barbosa Araujo - Diretor Técnico da ANUT

João Augusto - Coordenador Nacional de Transportes da BUNGE Fertilizantes

José Eduardo Banwart - Gerente de Logística e Transporte Externo da COSIPA

Walter Fernando Vieira - Consultor Especial de Logística da ULTRAFÉRTIL

II - RECOMENDAÇÕES DO GRUPO DE TRABALHO

A. OPERACIONAL

Precisa ser implantado um sistema de **Operação Integrada da Baixada**.

O conflito de interesses não possibilita o fluxo de informações convergentes e conclusivas. Sob o mesmo tema as visões e posicionamentos são muitas vezes diametralmente contrários.

O modelo condominial da PORTOFER, onde todos compartilham todas as informações pode ser um modelo a ser seguido e ampliado.

A questão do Direito de Passagem deve ser melhor flexibilizada. Os conflitos acabam sempre prejudicando os usuários.

B. COMERCIAL

As tarifas praticadas estão fora da modicidade prevista na Lei das Concessões.

Os direitos da MRS devem ser preservados mas os valores devem ser detalhadamente reanalisados.

Garantir que os realinhamentos tarifários sejam repassados para os usuários.

C. INSTITUCIONAL

A ANTT deve o mais breve possível apresentar suas conclusões sobre as medições operacionais e avaliações econômicas realizadas no local, nos seguintes aspectos:

- **Operacional** - Apontar claramente as responsabilidades, falhas e carências de infra-estrutura e de equipamentos no sistema.
Caso seja imperativo a manutenção do regime de Tráfego Mútuo, devem ser claramente definidas as fronteiras de concessão imediata de Direito de Passagem.
A questão se a PORTOFER é ou não um gargalo do sistema deve ser esclarecida.
- **Comercial** - Com os levantamentos dos reais investimentos (concessão / arrendamento / melhorias) e dos custos operacionais medidos determinar e implantar as “justas” tarifas a serem praticadas.
Exigir e fiscalizar se os rebaixamentos tarifários serão repassados para os usuários.
- **Investimentos** - Apontar os investimentos necessários e definir responsabilidades.

D. INVESTIMENTOS

O quadro é preocupante. Pelos dados apresentados pelas concessionárias, a MRS encontra-se com saúde financeira ao contrário da Ferroban que está em situação de patrimônio líquido negativo e portanto terá grandes dificuldades de investir, devendo contar com a securitização de seus recebíveis.

MALHA FERROVIÁRIA DA BAIXADA SANTISTA

