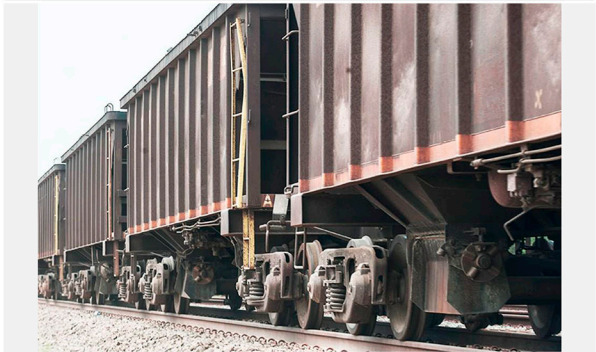


Governo de SP propõe plano logístico que inclui trens e prevê investimento privado de R\$ 70 bi até 2040

Estudo finalizado em julho pelo consórcio PRO-TL, formado por cinco empresas vencedoras de um edital em 2018, serve de base para as discussões

Por Paula Soprana — Folhapress, São Paulo
14/08/2021 21h47 Atualizado há um dia



— Foto: Imagem retirada do site da EPL

O governo de São Paulo vai realizar audiências públicas até o fim do ano para debater a viabilidade de um programa logístico de passageiros e cargas a ser desenvolvido ao longo dos próximos 20 anos. O investimento privado pode chegar a R\$ 70 bilhões na estimativa do estado, sendo 77% para o setor ferroviário.

O plano prevê linhas de expresso de cargas, trens intercity e obras rodoviárias e ferroviárias na macro-metrópole paulista, que compreende os arredores da capital e dos municípios de Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e São José dos Campos.

Um estudo finalizado em julho pelo consórcio PRO-TL, formado por cinco empresas vencedoras de um edital em 2018, serve de base para as discussões. Ele estrutura alternativas para desafogar o trânsito e acelerar o transporte de cargas ao Porto de Santos.

O consórcio reúne a consultoria DB Internacional, a Progen, de engenharia, a TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes, a assessoria econômica Addax e o escritório Tozzini, Freire, Teixeira e Silva Advogados.

A Secretaria de Logística e Transportes está apresentando a ideia a entidades de classe para colher informações. Já teve reuniões com o Instituto de Engenharia e com a ABCR (Associação Brasileira das concessionárias).

Algumas demandas aguardadas há tempo, como o trem que ligará São Paulo a Campinas, com concessão prevista para 2022, já serão contempladas nesse arranjo intermodal, de acordo com João Octaviano Machado Neto, secretário da pasta.

“Quando acabarem as concessões vigentes nos próximos anos, as novas serão licitadas à luz do PAM-TL [Plano de Ação de Transporte e Logística para a Macrometrópole Paulista]. Uma das primeiras a nascer dentro desse contexto novo pode ser a da Linha Verde”, afirma.

A Linha Verde é uma nova rodovia que ligará a capital paulista ao Porto de Santos -cujos contêineres hoje são recebidos quase exclusivamente pela Anchieta. Duas empresas apresentaram propostas e têm até novembro para formular os planos para as obras.

“Esperamos [que a concessão] seja no ano que vem”, diz Octaviano.

Além de ligar o Rodoanel ao porto e à Rodovia Cônego Domênico Rangoni, o corredor logístico também poderá servir como acesso ao litoral paulista, o que melhoraria o fluxo de Anchieta e Imigrantes.

O contexto novo ao qual se refere o secretário de Transportes é um sistema intermodal com projetos de 600 km de infraestrutura ferroviária, 300 km de rodovias e 13 plataformas de logística a ser implantado até 2040. Ainda trata-se de um estudo preliminar cujas discussões estão em fase embrionária.

A partir dessa estrutura, o governo quer desenvolver, por meio de concessões e PPP (Parceria Público-Privada), trens elétricos de dois andares, com suporte para 1.200 pessoas, que conectem São Paulo a Campinas e ao aeroporto de Viracopos, a Sorocaba, Santos e São José dos Campos.

O objetivo é operar, na mesma estrutura TIC (trem intercity) de passageiros, um “serviço intermodal caminhão-trem-caminhão” para o transporte de cargas (sistema chamado Expresso Cargas). Esse vetor comportaria trens de 800 m de comprimento e 41 vagões capazes de carregar 1.250 toneladas e atingir 120 km/h.

A ideia é que grãos e produtos industriais com destino a Santos, por exemplo, sejam transportados sobre a mesma ferrovia que pessoas. A alternativa desafogaria as rodovias dos veículos e de caminhões. A produtividade dos troncos radiais da macrometrópole é considerada baixa: 32% dos caminhões circulam vazios.

Pela proposta, carregamentos do interior do estado chegariam a centros de distribuição situados em plataformas logísticas regionais (como de Campinas, Sorocaba e São José dos Campos), onde seriam unitizados em caixas apropriadas ao transporte, chamadas de VUCBoxes.

Lá, passariam por classificação, separação e etiquetagem para o envio direto aos destinatários, assim como é feito nos grandes armazéns de empresas do varejo. Depois, seriam acomodadas nos vagões do Expresso Cargas com destino às plataformas logísticas urbanas, onde seriam carregadas em caminhões leves e semileves para a entrega nas cidades.

Todo esse processo, incluindo o serviço, ficaria com o setor privado. Ao setor público caberia fomentar e fiscalizar o desenvolvimento das ações.

Além de desestrangular as rodovias, a intenção da pasta é transformar a região em um “hub logístico continental”.

“É um posicionamento estratégico que prepara São Paulo para enfrentar, em um futuro não remoto, a dura concorrência logística de Rio de Janeiro e Espírito Santo”, aponta o estudo, referindo-se à dinamização das áreas dos portos de Itaguaí e Açú, no Rio, e o futuro Porto Central do Espírito Santo.

A participação rodoviária no Brasil, de 61%, é considerada muito grande na comparação com outros países de grande extensão. Em países bem menores da União Europeia e no Japão, a participação é de 50%.

Segundo o PAM-TL, a presença desse modal em São Paulo se aproxima de 90% na matriz de cargas e é de praticamente 100% na de passageiros intermunicipais. O estudo alerta para o risco de esgotamento se nada for realizado.

Um dos pleitos do governo paulista para tirar o planejamento do papel é incluir os estados na regulação da operação ferroviária, exclusiva do governo federal.

O estudo cita outros projetos laterais que precisam se desenrolar para garantir a eficácia do plano, como o do Ferroanel, há décadas aguardando um desfecho, e o da Rodoanel Norte, em processo de licitação e com conclusão prevista para 2023.