

FALE COM A GENTE!

Editores Bruno Rios e Marcelo Luis
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7157

"Hoje não conseguimos trazer para o Porto caminhões com nove eixos. A Via Anchieta é uma estrada de 1937"

Luiz Alberto Fioravante

Assessor especial da Secretaria Estadual de Logística e Transportes

PORTO & MAR

Licitação de rodoferrovia sai este ano

Em reunião do Condesb, realizada ontem, o Governo do Estado prometeu a ligação entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos

MAURÍCIO MARTINS

DA REDAÇÃO

O Governo Estadual promete que a licitação para contratar a empresa que fará a construção de uma rodoferrovia (rodovia e ferrovia) entre a Grande São Paulo e a Baixada Santista sai ainda em 2022, viabilizando mais um acesso ao Porto de Santos. Após o início, obra seria concluída em quatro anos.

A informação foi dada pelo assessor especial da Secretaria Estadual de Logística e Transportes (SLT), Luiz Alberto Fioravante, que participou ontem da reunião do Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista (Condesb).

O projeto, batizado de Linha Verde, prevê 38,2 quilômetros de extensão, do trecho Leste do Rodoanel até a Margem Esquerda do Porto (que fica em Guarujá e na Área Continental de Santos). Ainda falta definir o local exato de chegada, que pode ser a Rodovia Cônego Domênico Rangoni. O objetivo da obra é desafogar o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

Seriam oito pistas (quatro para descida e quatro para subida) e duas linhas ferroviárias. Com viadutos, pontes e três túneis, a previsão é de a rodoferrovia receba 45 mil veículos por dia e seja o trajeto para o transporte de 68 mil toneladas de cargas por ano.

A Tribuna já havia publicado reportagem, em março de 2021, detalhando a intenção do Governo do Estado de fazer a nova ligação.



Segundo SLT, só 11% das cargas que chegam ao complexo portuário são movimentadas pelo modal ferroviário. Maioria vem por caminhões



Projeto é dotado de infraestrutura considerada futurista pelo Estado

INICIATIVA PRIVADA

A ideia é que a iniciativa privada construa e fique co-

ma concessão do novo acesso por 30 anos, renováveis por igual período. A expecta-

tativa é que o novo trajeto tenha uma infraestrutura futurista, com pontos para abastecimentos de veículos elétricos. Está prevista também toda a estrutura para cargas ao longo do trajeto, como pátio de manobras paratrens.

Para chegar ao modelo ideal, o Governo Estadual publicou um edital de chamamento público. Duas empresas se interessaram e uma delas apresentou um projeto completo, explica o assessor especial da SLT.

"Hoje não conseguimos trazer para o Porto caminhões com nove eixos. A Via Anchieta é uma estrada

de 1937, que tem limitações de carregamento, e na Imigrantes não pode descer caminhão. Nesse projeto rodoferroviário teremos os dois modais, com tecnologia ultramoderna", diz Fioravante.

Em nota, a SLT afirma que realiza encontros técnicos para chegar a um modelo viável. Após esta etapa, vai publicar o edital de licitação. "Prazos e valores serão anunciados em breve".

PLANO FERROVIÁRIO

A SLT planeja colocar em funcionamento quase 2.600 quilômetros de ferrovias desativadas no Estado,

inclusive a que fica entre Santos e Cajati, no Vale do Ribeira. Para isso, fez o Plano Estratégico Ferroviário de São Paulo e enviou um projeto de lei para aprovação da Assembleia Legislativa (Alesp).

Na proposta está a autorização para a criação da Ferrovia Paulista, para que o Estado faça novas concessões, ao setor privado, das linhas ferroviárias que estão ociosas e seriam devolvidas à União. A intenção é também fomentar novos projetos de linhas.

"A situação do modal ferroviário incomoda todos os prefeitos, da Baixada Santista e do Interior. A ferrovia sem utilização é aquela cicatriz urbana. Estamos trabalhando nisso há um ano e a decisão foi de retomar a ferrovia no Estado, com um projeto consistente para atender todas as cidades. O último investimento em ferrovia foi em 1986", afirma Fioravante.

TRANSPORTE DE CARGAS

Ele espera que novas linhas ferroviárias ajudem no transporte de cargas ao Porto. "Temos um problema muito sério em Santos, porque apenas 11% das cargas vêm de trem, seja do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul ou Goiás. O restante é de caminhão. São cargas que atravessam o Estado sem deixar nenhum valor agregado. Queremos que a ferrovia possa servir ao Estado, mas desenvolver os armazéns logísticos".