

# PORTO & MAR

## Ferrovias paulistas serão revitalizadas

É o que prevê um projeto de lei do Estado encaminhado à Alesp

ÁGATA LUZ  
DA REDAÇÃO

Com objetivo de aproveitar o potencial da malha ferroviária inoperante em São Paulo, o Governo do Estado encaminhou um projeto de lei à Assembleia Legislativa (Alesp) que visa autorizar à iniciativa privada a exploração da infraestrutura e dos serviços ferroviários paulistas por meio de concessões. A expectativa é que a medida beneficie o Porto de Santos, facilitando a chegada de cargas a partir dos centros produtores.

“Estamos partindo de um pressuposto que é a existência de uma malha ferroviária do Estado de São Paulo que está sem uso. Ela tem potencial para ajudar muito em um novo desenho da matriz logística do Estado”, explica o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto.

Atualmente, a malha ferroviária paulista é de res-

ponsabilidade da União, por meio de concessões. Operada pelas concessionárias MRS, Rumo e VLI, a linha férrea ativa é menor do que a infraestrutura que se encontra inoperante, com baixa capacidade ou ociosa - este segmento possui 2.530 km de extensão e representa 54% do total.

Machado Neto explica que a intenção é criar uma nova rede com plataformas logísticas e linhas curtas - também conhecidas como *shortlines*. “Com uso dessa malha, a gente faz o deslocamento de carga entre essas plataformas logísticas, aliviando o fluxo de caminhões nas regiões metropolitanas e criando uma rede de terminais intermodais de carga com acesso ferroviário, trazendo melhora de performance até ao sistema rodoviário do Estado”.

Além de servir como nova alternativa de transporte, o projeto também busca me-

lhorar a competitividade da produção agrícola e industrial paulista, além de reduzir o custo do transporte. “São Paulo tem várias regiões metropolitanas e nós podemos conectá-las a partir da carga. É nisso que estamos trabalhando, com uma intervenção em todo o Estado”.

De acordo com o secretário, as obras nas linhas desativadas e a manutenção dos trechos serão a contrapartida das empresas interessadas nas concessões - cujas autorizações estão em avaliação na Alesp. “Precisamos de um dispositivo legal que regule e discipline o uso dessas ferrovias e permita que a gente tenha um am-



MATHEUS TAGÉ - 28/4/22

Medida deverá facilitar a chegada de cargas ao Porto de Santos

### GARGALO

Para João Octaviano Machado Neto, um dos principais gargalos do Porto de Santos é a chegada de contêineres. “Eles chegam fundamentalmente por uma pista da Via Anchieta. Se a gente melhorar a malha ferroviária no Planalto e aumentar a capacidade de chegada de contêineres por meio da ferrovia na região do Porto, melhorará a performance da estrutura portuária”. Segundo a Secretaria Estadual de Logística e Transportes, um trem pode transportar um volume de cargas que ocuparia 200 caminhões.

paro legal para as autorizações”, enfatiza, sobre o Projeto de Lei (PL) 148/2022.

#### INVESTIMENTO

Para a reativação da malha ferroviária, a pasta criou o Grupo de Trabalho Ferrovias de SP, que desenvolve o Plano Estratégico Ferroviário. Ele conta com o Plano de Ação de Transportes de Passageiros e Logística de Cargas para a Macrometrópole Paulista (PAM-TL), que prevê investimentos privados de R\$ 70 bilhões até 2040.

Desse total, R\$ 54,2 bilhões seriam destinados à malha ferroviária nas regiões metropolitanas da Baixada Santista, São Paulo, Campinas, Sorocaba e São José dos Campos. Somadas, elas concentram 70% do transporte de cargas do Estado e 32% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional. O PAM-TL ainda prevê a implantação do Trem Intercidades (TIC), ligando São Paulo a Campinas, Sorocaba, Santos e São José dos Campos, linhas expressas de transportes de cargas e um ferrounel no leste paulista.

Também está no PAM-TL a licitação da Linha Verde, que tem rota carbono zero de ligação bimodal (rodoviária e ferroviária) entre a Capital e o Porto de Santos para escoamento da produção nacional.