Cidades

Editores: Claudio Liza Junior e Jorge Massarolo **Chefe de reportagem**: Guilherme Busch

Sugestões de pautas, críticas e elogios: *cidades@rac.com.br* ou pelos telefones 3772-8221 e 3772-8003

Atendimento ao assinante: 3736-3200 ou *pelo e-mail saa@rac.com.br*

TRANSPORTE ||| SOBRE TRILHOS

Ferroanel, um sonho de quase 50 anos

Projeto de R$ 4 bilhões tem estudo ambiental concluído e fica perto de se tornar realidade em SP

Guilherme Busch
Da Agência Anhanguera
guilherme.busch@rac.com.br

O transporte de cargas para o Porto de Santos, o maior e mais importante da América Latina, vai ganhar novo fôlego com a construção de uma alternativa ferroviária para o envio dos produtos à Baixada Santista. O estudo de impacto ambiental para a obra do Ferroanel foi finalizado. Com isso, começam ainda em julho as audiência públicas para discutir o projeto com técnicos e a população.

Ferrovia terá 53 km e vai cortar quatro municípios paulistas

O projeto não é novo. É discutido há pelo menos 50 anos como alternativa para transporte de cargas produzidas no Interior, e já tinha sido anunciado em setembro de 2011 em conjunto pelo governador Geraldo Alckmin (PSDB) e a presidente Dilma Rousseff (PT), que prometeram sua inauguração para 2014 — o que não aconteceu. Os altos custos e a dificuldade de licenciamento ambiental, já que a obra será realizada em meio à preservada Mata Atlântica, foram fatores fundamentais para o atraso. Além disso, a crise política e o distanciamento dos governos estadual e federal também contribuíram.

A estimativa é a de que o projeto de engenharia do trecho Norte do anel ferroviário seja concluído em setembro, e a licença prévia ambiental deve ser emitida até dezembro. As obras devem começar, pensando com otimismo, em 2018.

O governo de São Paulo, em conjunto com a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), entregou o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) do Trecho Norte ao Conselho Estadual do Meio Ambiente. Com isso, será aberta a etapa pública do licenciamento ambiental.

O Ferroanel será uma obra de R$ 4 bilhões e deve ser bancado pelo governo federal. Ele terá 53 quilômetros de extensão ligando as estações de Perus, em São Paulo, e Manoel Feio, em Itaquaquecetuba. O trajeto será paralelo ao Rodoanel. Com a obra, os trens de carga que hoje compartilham os trilhos com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) vão ganhar uma nova rota, mais ágil e com menos custos, livre da dificuldade de cruzar a Capital.

Com isso, o novo ramal vai facilitar o envio de cargas do Interior para o Porto de Santos, assim como permitir a passagem de comboios entre o Interior e o Vale do Paraíba. O objetivo final do projeto, no entanto, prevê desafogar a malha rodoviária, hoje quase saturada com o pesado movimento de transporte de cargas por caminhões.

"Hoje o trem de carga que vem da região de Campinas e do Centro-Oeste brasileiro passa por dentro da Capital, na estação da Luz, cada vez mais difícil, porque o nosso trem de passageiros que transportava 700 mil pessoas viagem/dia, hoje transporta 3 milhões de passageiros viagem/dia. Nós precisamos tirar o trem de carga do Centro de SP", disse Alckmin.

Pontes

Dos 53 km do ferroanel, 12 km são pontes e viadutos, 17 km são túneis e 23 km, terraplanagem. A estimativa é que o frete de cargas pela ferrovia seja 15% mais barato do que o dos caminhões.

A movimentação de cargas pelo Porto de Santos exige da Via Anchieta uma capacidade de escoamento que estará saturada em poucos anos. Projeções feitas pelo governo do Estado indicam a retirada, a médio prazo, de 2,8 mil caminhões/dia das estradas – com possibilidade desse número superar 7,3 mil caminhões/dia.

O cenário de dificuldades se acentua quando as projeções indicam que o Porto de Santos tem movimentação sólida e tende a crescer de forma ordenada e gradativa nas próximas décadas. Sua movimentação em 2016 superou 113 milhões de toneladas. Dos US$ 322 bilhões obtidos com o comércio exterior brasileiro no ano, nada menos do que 28,5% foram transportados por Santos. O volume de cargas representa cerca de 12% do total movimentado nacionalmente.

Migração

A migração do asfalto para a ferrovia aliviará a matriz do transporte paulista, hoje sufocada pela predominância absoluta dos caminhões na prestação desse tipo de serviço (superior a 80%). Além disso, os estudos realizados indicam que cerca de 40% das viagens destinadas ao transporte de cargas são feitas com caminhões vazios, pois nem sempre as empresas conseguem serviço na volta.

Essa pesada movimentação rodoviária converge, em grande parte, para a Região Metropolitana de São Paulo e para o Porto de Santos. O resultado é a saturação do trânsito, onde os congestionamentos se tornam cada vez mais frequentes.

Sob o ponto de vista dos passageiros, a liberação dos trilhos atuais para uso exclusivo da CPTM permitirá a redução do intervalo entre os trens, a implantação de novos sistemas de sinalização e melhoria das estações ferroviárias, o que trará maior capacidade e conforto.

Com a implantação do Ferroanel Norte, as interferências no trânsito urbano e os prejuízos econômicos e ambientais tendem a retroagir gradativamente. Além de evitar a generalização dos conflitos entre as operações ferroviárias de transporte de passageiros e de carga, que ameaçam os pesados investimentos públicos feitos no sistema sobre trilhos, a eliminação desses gargalos críticos dá ao transporte ferroviário ampla capacidade para ampliar seus serviços.

A segregação permitirá aos trens de carga transporem a metrópole sem a necessidade de utilizar a rede da CPTM, que passa por um processo de aumento acentuado da oferta de capacidade, com redução dos intervalos entre trens e melhoria da qualidade e da segurança do serviço prestado. Esses benefícios passarão a ser percebidos diretamente pelos passageiros.

Potencial

Para dar uma ideia da força do Ferroanel Norte diante desses números, a previsão de movimentação de cargas, incluindo aquelas que têm destino ou origem na Região Metropolitana de São Paulo, é atingir 67 milhões de toneladas por ano até 2040, com destaque para contêineres, produtos siderúrgicos, cimento, granéis vegetais (soja, farelo e milho), açúcar, areia (para indústria de vidro), fertilizantes, celulose, minérios e coque. **(Com agências)**

Divulgação

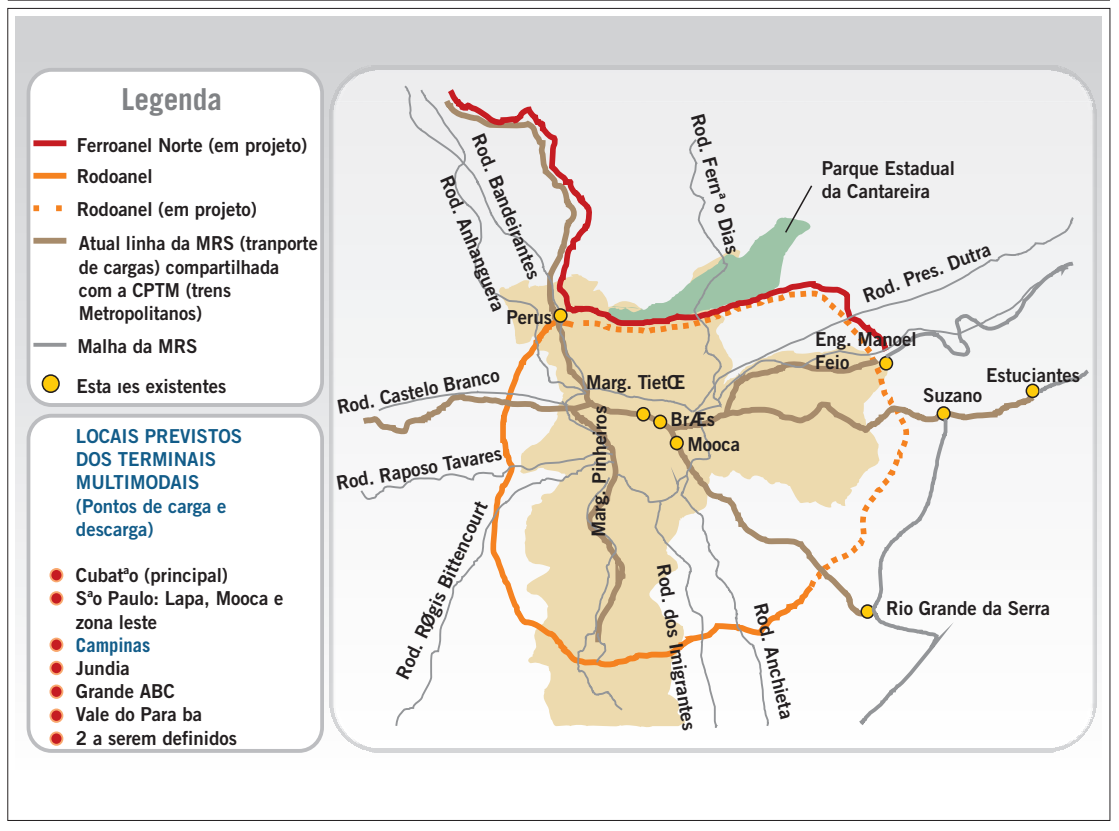
Composição transporta contêineres entre São Paulo e o Porto de Santos: proposta deve sair do papel

SAIBA MAIS

Extensão: 53,05 Km
Localização: São Paulo, Guarulhos, Arujá e Itaquaquecetuba
Traçado: Estação Perus (São Paulo) até Estação Engenheiro Manoel Feio (Itaquaquecetuba)
Investimento: R$ 4 bilhões
Cargas: 67 milhões de toneladas/ano até 2040
Benefícios: Retirar 7 mil caminhões por dia das estradas; Separar tráfegos ferroviários de carga e de passageiros; Movimentar cargas com menor custo logístico; Melhorar transporte de passageiros sobre trilhos; Aumentar competitividade das empresas; Desafogar trânsito na Região Metropolitana de São Paulo; Diminuir emissão de poluentes; Reduzir custo final de produtos. AAN, com fotos de divulgação

Editoria de Arte/AAN

O PROJETO DO FERROANEL Governo quer retirar transporte pesado de cargas do centro de São Paulo



Projeto efetiva ferrovia como meio de transporte, diz professor

A implantação do Ferroanel de São Paulo, além de desafogar o trânsito de trens (passageiros e cargas) dentro da Capital, tem papel importante para fomentar planos que, realmente, transformem as ferrovias da macrorregião que interliga Campinas, São Paulo e Santos em corredores efetivos de transporte de pessoas e mercadorias. O professor da Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo (FEC) da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) Creso de Franco Peixoto afirma que o projeto terá impacto positivo para regiões que têm uma grande concentração de cargas como São Paulo e Campinas.

"O projeto do Ferroanel paulistano é viável e deve estimular outros planos do setor ferroviário. O transporte de cargas pela ferrovia reduz o custo logístico", diz. Ele comenta que a implantação do ferroanel cria potencialidades na área e que deve estimular uma melhora nas condições de transporte de carga entre as regiões de Campinas, São Paulo e Santos.

Para ele, é preciso investir — já com verba carimbada e linhas de financiamento — na melhoria da infraestrutura para o transporte de cargas e passageiros. "A rentabilidade do negócio vem do transporte de cargas. Mas investimentos para fortalecer a infraestrutura do transporte de passageiros também traz benefícios para a área de transporte de mercadorias", ressalta.

Peixoto observa que existem muitas possibilidades para as atividades ferroviárias na Região Metropolitana de Campinas(RMC).

Ele reforça que é necessário uma integração com o Aeroporto de Viracopos e o Ramal de Exportação (entre Campinas e Santos). "Poderia ser criado um trem de passageiros entre Campinas e São Paulo que fosse alfandegado. Dessa forma, o passageiro poderia fazer o check-in dentro do trem e ao chegar no aeroporto só esperaria pelo embarque na aeronave", diz.

O professor da Unicamp cita ainda que será importante também a integração entre os modais ferroviários e rodoviários. "Os caminhões poderiam, por exemplo, trazer os contêineres de cargas até as estações de trens. Ou os trens poderiam ter plataformas baixas que permitissem transporte de caminhões", comenta.

Peixoto diz que o transporte pelo trem é mais barato e mais sustentável. "O impacto ambiental é menor, assim como o gasto com combustível", pontua. (Adriana Leite/AAN)

PLANEJAMENTO

Para que fosse possível economia de cerca de R$ 1,5 bilhão aos cofres federais, o projeto do trecho Norte do Ferroanel foi pensado para ocorrer em paralelo à construção do traçado Norte do Rodoanel, já em obras e com conclusão planejada para março de 2018. A partir do compartilhamento do projeto do anel rodoviário, a expectativa é que seja reduzido o impacto ambiental e o número de desapropriações e de reassentamentos.

Conforme o Dersa, o mesmo ocorrerá em relação ao tramo Sul. O acervo técnico produzido para as obras do Rodoanel, entregue em 2010 já com área reservada (faixa de domínio) ao lado do sistema viário, será fornecido sem custos.

"Por muito tempo houve um debate sobre qual dos dois trechos deveriam ser construídos primeiro, e o entendimento do governo federal foi o de que, estrategicamente, o Norte fazia mais sentido", destaca o professor do departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da USP (Universidade de São Paulo) Telmo Giolito Porto. O trecho Norte prevê escoamento de 90% da demanda do Ferroanel. Já o tramo Sul terá demanda estimada de 5 milhões de toneladas.

Para chegar a Santos, os trens ainda passarão pela Segregação Leste, que liga Itaquaquecetuba até Suzano, e, dali por ramal até Rio Grande da Serra, além de sistema de cremalheira – trecho todo operado pela MRS. (AAN)