

Projeto do Ferroanel Norte sai em 2017

Empreendimento vai facilitar transporte de cargas entre o Interior e o Porto de Santos

O projeto de engenharia do Tramo Norte do Anel Ferroviário de São Paulo, o Ferroanel, será concluído em sete meses, em julho do próximo ano, segundo os governos Estadual e Federal. Juntos, eles viabilizam os estudos para a implantação do empreendimento, que agiliza-

rá o transporte de cargas em vagões até o Porto de Santos. Segundo especialistas, simultaneamente à construção do ramal, é necessário investir nos acessos ao complexo marítimo, para que possa receber um maior tráfego de composições férreas.

O empreendimento prevê a construção de ramais ferroviários ao redor da Região Metropolitana de São Paulo, criando uma nova rota para o transporte de cargas no Estado

“O Tramo Norte (do Ferroanel) poderá aumentar o fluxo de trens do Interior ao Litoral. Mas a Baixada Santista não terá condições de receber mais trens”
JOSÉ MANOEL FERREIRA GONÇALVES, ESPECIALISTA DO SETOR E PRESIDENTE DA FRENTE NACIONAL PELA VOLTA DAS FERROVIAS

Projeto do Ferroanel Norte será apresentado em 2017

JOSÉ CLAUDIO PIMENTEL
DA REDAÇÃO

O projeto de engenharia do tramo norte do Ferroanel de São Paulo será concluído em julho do próximo ano. Essa é a promessa dos governos Estadual e Federal que, juntos, viabilizam os estudos para que o anel ferroviário paulista seja implantado. A construção do empreendimento, entretanto, ainda não tem prazo para ser iniciada.

O tramo norte será um ramal ferroviário de 52,75 quilômetros, em via dupla, destinado ao transporte de cargas. Ele ligará as estações Engenheiro Manoel Feio (Itaquaquecetuba) e Perus (São Paulo), encerrando a necessidade de as composições com mercadorias utilizarem as linhas que atravessam a Capital e já são aproveitadas pelos trens de passageiros.

A elaboração do projeto está sob responsabilidade da Desenvolvimento Rodoviário S.A (Dersa), pelo Estado, e da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), pela União, a partir de um acordo de cooperação firmado em maio de 2015. A EPL está encarregada de repassar R\$ 8.058.734,5 à Dersa, que custeará internamente mais R\$ 1 milhão.

O estudo tem como objetivo estimar os custos de implantação do empreendimento – que já chegou a ser avaliado em mais de R\$ 4 bilhões. Será definido quanto será necessário investir para construir as linhas férreas que, a princípio, deverão ser instaladas em paralelo ao Trecho Norte do Rodoanel (anel viário) de São Paulo, previsto para ser entregue, por completo, até 2018 pelo Estado.

Hoje, ao longo das obras desse último trecho do anel viário, 16 quilômetros já passam por serviços de terraplanagem para facilitar a implantação dos trilhos nos próximos anos. Segundo o presidente da Dersa, Laurence Casagrande Lourenço, ao antecipar esse trabalho, o custo da implantação da ferrovia reduzirá em, pelo menos, R\$ 1,3 bilhão.

O acordo entre Estado e União prevê, além do projeto de engenharia – cuja empresa contratada para realizá-lo deverá ser homologada nos próximos dias –, a realização do estudo de impacto ambiental. De acordo com a Dersa, a estimativa é que a Licença Prévia Ambiental do Tramo Norte esteja pronta até setembro de 2017.

Já está decidido que caberá à Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Ce-

Necessidade

Para a concessionária ferroviária MRS Logística, o Tramo Norte do Ferroanel será estratégico para escoamento da carga, em especial aquela proveniente de Interior do Estado. De acordo com a empresa, a rota Santos-Campinas possui uma taxa de ocupação de 98% e, portanto, faz-se necessário desafogar o trecho com a alternativa. A concessionária Rumo-ALL também foi procurada para comentar a importância do Ferroanel, mas preferiu não se pronunciar por não ser impactada diretamente pelo projeto. A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) também foi questionada, mas não se pronunciou.

tesb), órgão da Secretaria do Meio Ambiente do Estado, analisar os estudos de impacto ambiental (EIA/RIMA). A estatal também ficará responsável por apresentar a definição das características técnicas funcionais da nova ferrovia.

VIABILIZAÇÃO

Encerrada a fase inicial de estudos para implantação do Tramo Norte, caberá ao Governo Federal destinar recursos para construí-lo e, também, definir a forma de exploração da linha férrea. Por meio do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a União definiu o projeto como “relevante à logística do transporte de cargas” de São Paulo.

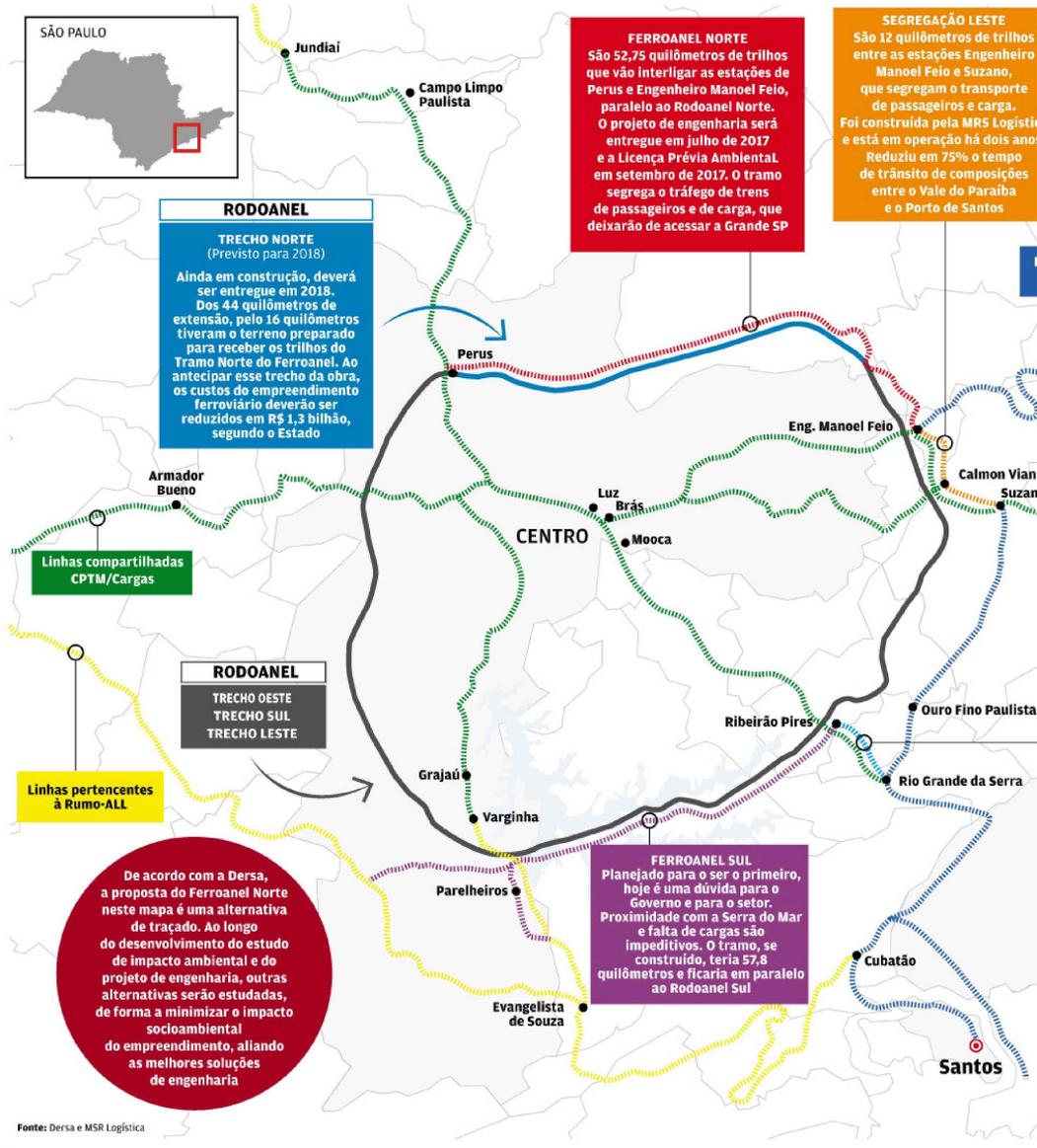
A pasta não adiantou se haverá condições, nos próximos anos, de efetivar o empreendimento. Limitou-se a dizer que os estudos em desenvolvimento vão apresentar elementos apropriados à tomada de decisão de investimento, que poderá ser direto (pelo Governo) ou pela iniciativa privada (por concessão).

BENEFÍCIOS

A implantação do Ferroanel, além de segregar a utilização dos trilhos para o transporte de cargas e o de pessoas, beneficiará o escoamento da produção nacional ao Porto de Santos. Atualmente, as composições cargueiras passam apenas durante a madrugada e em alguns períodos da tarde pelas linhas da Capital (e que chegam ao complexo marítimo), quando o fluxo de passageiros é reduzido.

O Estado estima que, com o

O Anel Ferroviário de São Paulo



Fonte: Dersa e MSR Logística

aumento da capacidade por meio da nova ligação ferroviária entre Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba e Baixada Santista, ocorrerá uma migração natural de cargas entre modais. A projeção é que, nos próximos 20 anos, passem 40 milhões de toneladas pelo Tramo Norte, o equivalente a 4.200 caminhões por dia nas estradas.

Tramo Sul não desperta interesse privado

Previsto para ser viabilizado durante a construção do Trecho Sul do Rodoanel de São Paulo, há mais de um década, o Tramo Sul do Ferroanel tornou-se uma dúvida do Governo e desinteressante para

a iniciativa privada. O trecho, de 57 quilômetros de extensão, era previsto para estar paralelo às pistas de veículos do anel viário. A Tribuna questionou autoridades estaduais e federais

e representantes da iniciativa privada sobre os planos para o Ferroanel Sul. Ninguém respondeu às perguntas. A Reportagem apurou, porém, que a proximidade com a Serra do Mar

75 quilômetros de extensão terá o Tramo Norte do Ferroanel de São Paulo, segundo os governos Estadual e Federal.

ferroviária vai
o transporte de
entre o Interior
do e os terminais
porto de Santos

Segregação Leste agiliza transporte para Santos

CARLOS NOGUEIRA

■ O tempo de trânsito (transit time) das composições de carga entre o Vale do Paraíba e o Porto de Santos reduziu em 75% nos últimos dois anos, após a construção da Segregação Leste da Região Metropolitana de São Paulo. A obra foi realizada pela concessionária MRS Logística e serviu de fôlego para o setor enquanto o Ferroanel não é implantado.

O trecho é localizado em Suzano (Grande SP) e tem 12 quilômetros de extensão. Ele foi duplicado para eliminar a necessidade de compartilhamento da via com trens de passageiros operados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), possibilitando maior agilidade e segurança. O investimento da empresa foi de R\$ 180 milhões.

De acordo com o gerente geral de Negócios para Carga Geral da MRS, Guilherme Alvisi, a Segregação Leste possibilitou que as composições de carga não tivessem mais a necessidade de aguardar 12 horas pela passagem dos trens de passageiros – que têm prioridade de utilização da malha ferroviária. Atualmente, o percurso do Vale até o cais santista é feito em até 38 horas.

“Nos últimos dois anos, nosso crescimento (no transporte de contêineres) foi da ordem de 30% neste segmento”, disse o gerente-geral. O resultado está associado diretamente à segregação dos trilhos, que possibilitou oferecer maior confiança do sistema para o mercado e estabelecer, pelo menos, quatro rotas semanais com hora marcada ligando as duas regiões.

Além de contêineres, passam pelo ramal cargas de minério de ferro, aço e material siderúrgico (fundentes). Trata-se de uma rota estratégica para a MRS, pois é base para a alavancar o fluxo de mercadorias do



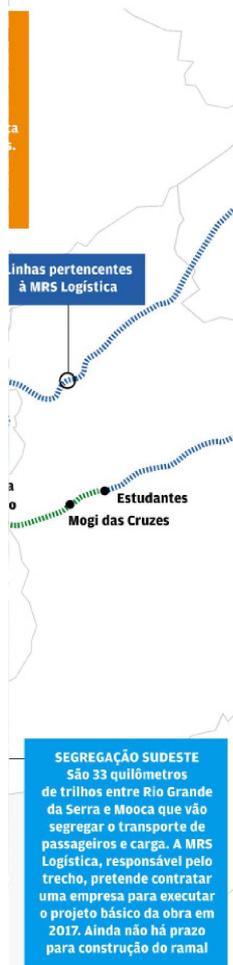
Percurso entre Vale do Paraíba e Porto de Santos é feito por composições em até 38 horas, 75% a menos do que há dois anos, segundo a MRS

Vale do Paraíba. “Viabiliza nossos planos de desenvolvimento das rotas de trens de contêineres Rio-SP e BH (Belo

Horizonte)-SP”, diz Alvisi. A ferrovia duplicada interliga as estações de Engenheiro Manoel Feio e Suzano. Mais que

atender às atuais necessidades da empresa concessionária, a Segregação Leste poderá ser interligada aos trilhos Ferroanel

Norte, por ter um traçado complementar ao que hoje é projetado para o primeiro tramo do anel ferroviário de São Paulo.



SEGREGAÇÃO SUDESTE
São 33 quilômetros de trilhos entre Rio Grande da Serra e Mooca que vão segregar o transporte de passageiros e carga. A MRS Logística, responsável pelo trecho, pretende contratar uma empresa para executar o projeto básico da obra em 2017. Ainda não há prazo para construção do ramal

Especialista defende investimentos no Porto

■ Os investimentos no Ferroanel de São Paulo devem estar associados a melhorias no Porto de Santos, caso contrário o modal permanecerá defasado. O alerta é do engenheiro José Manoel Ferreira Gonçalves, especialista do setor e presidente da Frente Nacional pela Volta das Ferrovias (Ferrofrente).

“O Tramo Norte (do Ferroanel) poderá aumentar o fluxo de trens do Interior ao Litoral. Mas a Baixada Santista não terá condições de receber mais trens”, analisa o especialista, ao lembrar que a região tem apenas duas ligações ferroviárias

com o Planalto: a de simples aderência, operada pela concessionária Rumo-ALL, e a do sistema cremalheira, administrada pela Rumo Logística.

Na avaliação de Gonçalves, os investimentos no anel ferroviário e nos acessos ao Porto deveriam ocorrer simultaneamente, para que não houvesse defasagem entre as extremidades das linhas. “O problema é a concentração de esforços em um projeto prometido há mais de 20 anos. Por isso que pode ocorrer esse desequilíbrio”, avalia. Ele também questiona a ausência de discussões sobre o

Tramo Sul, que seria precursor do anel ferroviário.

“O Ferroanel é um anel de trilhos, semelhante ao Rodoanel, que atende à demanda rodoviária. Se pensarmos em tramos isolados, como o Norte, ele perde a essência e cria novos gargalos”, diz o engenheiro.

José Manoel Gonçalves cobra a articulação do Estado e da União e fala em descaço para com o setor, que, em sua avaliação, é essencial para o escoamento da produção nacional.

CRESCIMENTO
Para o professor da Faculdade

de Engenharia Civil da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Cresco de Franco Peixoto, o Ferroanel é um empreendimento que pode incentivar a maior exploração do modal ferroviário no Estado e no País. Para ele, é uma oportunidade para o setor mostrar sua confiabilidade e eficiência ao mercado logístico.

De acordo com o acadêmico, o trabalho com ferrovias requer segurança em duas vias: daquele que investe nela e daquele que a utiliza. “Existe, de fato, uma pressão muito grande de demanda para migrar o

transporte de cargas do modal rodoviário ao ferroviário. Para que isso aconteça, é preciso que exista eficiência e confiabilidade”, destaca.

Peixoto lembra que o anel ferroviário na Grande São Paulo é “essencial” para o setor. Mas, enquanto ele não é tirado do papel, a iniciativa privada que explora as linhas férreas no Estado em direção ao Porto teve que se precaver. “Hoje, as segregações são um fôlego a mais. Elas serão complementares ao Ferroanel no futuro e hoje garantem interesse ao modal”.

seria um impeditivo para o licenciamento ambiental do traçado original. Por outro lado, a ausência de composições de cargas no trecho não seria atrativo para iniciativa privada.

ARTE MONICA SOBRAL/AT