

entrevista da semana

João Octaviano Neto, secretário estadual de Logística e Transportes

'Hoje a capacidade do porto depende só da Anchieta'



RAIO X

Nome: João Octaviano Machado Neto
Idade: 63 anos
Local de nascimento: Capital
Formação: engenheiro civil formado pelo Instituto Mauá de Tecnologia
Local predileto: minha casa
Livro que recomenda: O Nome da Rosa, de Umberto Eco
Personalidade que marcou sua vida: Winston Churchill
Onde trabalha: Secretaria estadual de Logística e Transportes, no Itam Bib, em São Paulo

SERGIO VEIRA
 sergioveira@dgabc.com.br

Um dado preocupante: cerca de 95% dos contêineres que chegam ao porto de Santos, o maior da América Latina, dependem exclusivamente da pista

sul da rodovia Anchieta, o que, naturalmente, provoca gargalos. Para tentar desafogar esse fluxo, o governo do Estado atua em duas mudanças logísticas importantes. Uma delas é liberar a pista norte, nas madrugadas de domingo a quinta-feira, também para descida. A outra é a chamada Linha Verde, que pretende ligar o Trecho Leste do Rodoanel à Baixada Santista. Em entrevista exclusiva ao Diário, o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Neto, detalha as medidas.

O Estado fez recentemente investimentos de R\$ 64 milhões em rodovias da região. Como tem sido esses aportes?

Durante o período da pandemia, em que os investimentos foram mais restritos, o então secretário de Governo e atual governador, Rodrigo Garcia (PSDB), nos chamou para a gente fazer um planejamento da ação de recuperação de rodovias, tanto das estradas vicinais quanto das SPs. Cada diretor regional do DER (Departamento de Estradas de Rodagem) conversou com prefeitos da sua região para encontrar quais seriam as estradas vicinais mais relevantes, para que a gente pudesse fazer um grande investimento de recuperação. Hoje estamos falando de mais 7.000 quilômetros de vicinais em todo o Estado. Estamos na fase de pavimentação e estrutura de drenagem. E duas etapas de recuperação das estradas SP. Isso foi planejado entre 2020 e 2021, com início das licitações em 2021, e agora estamos na fase de obras. São mais de 1.000 no Estado e estamos trabalhando para entrar.

A secretaria tem feito intervenções em seis rodovias do Grande ABC. Quais são?

A SP-148 (Caminho do Mar), que estamos fazendo a recuperação da pista e restauração da ponte. Tem a SP-122, que liga Ribeirão Pires a Rio Grande da Serra, passando por Parapiçaba, onde estamos fazendo a pavimentação e a SP-52/31, que é o ramal de Sapopemba, na Zona Leste, que sai da rodovia Indú Tbiricá, que estamos fazendo a recuperação funcional. Estamos fazendo a recuperação da estrada dos Fernandes, que Suzano a Ribeirão Pires, a estrada Cooperativa, em Ribeirão Pires e inauguramos a ligação da estrada Ayrton Senna, em Mauá. Isso não inclui as estradas concedidas.

Como está o planejamento para conclusão do Rodoanel, com o Trecho Norte que ainda falta?

Fizemos em 2020 uma licitação através do DER e tivemos algumas discussões em torno do formato dessa licitação. Retiramos o edital e agora esta-



"A Linha Verde prevê um novo acesso ao Litoral, ligando o Trecho Leste do Rodoanel ao Guarujá."

mos publicando edital de uma PPP (Parceria Público-Privada), buscando a conclusão da obra e a operação. Chegamos à conclusão que este é o melhor formato para a retomada.

E quando é possível imaginar o Rodoanel concluído?

Nós vamos ter uma revisão agora dos projetos executivos da parte que já estava em obra e eu imagino que, depois do início das obras, que deve demorar pelo menos um ano, mais 24 meses, em média, para a gente concluir. Então estamos falando de pelo menos 36 meses.

Muita gente diz que há um estrangulamento de acesso ao Litoral, em especial ao porto de Santos. Como o senhor avalia isso?

Isso é fundamental. A gente precisa discutir e separar a questão dos veículos de passeio, comerciais e de carga. Hoje, cerca de 95% dos contêineres do porto de Santos chegam por uma via da Anchieta, que é a pista sul. Então, a gente precisa melhorar essa capaci-

dade. O que estamos estudando é fazer reformas na pista norte para que ela possa, em alguns dias de semana, durante a madrugada, ter uma reversão para aumentar a capacidade de carga para atender o porto. Seriam as duas descendo, a norte e a sul. Mas isso é insuficiente. Então lançamos um projeto, que se chama Linha Verde, que prevê uma nova ligação do planalto com a Baixada Santista, mais especificamente do Trecho Leste do Rodoanel até a margem esquerda do porto (Guarujá), onde a gente vai conseguir desafogar a chegada em Cubatão. Este projeto está em estudo, já fizemos um chamamento e foi apresentado um projeto e estamos na fase da modelagem. É um projeto grande, que leva tempo, mas ele vem para ser a terceira faixa de descida entre o planalto e o Litoral. Será para cargas e veículos. Quanto à discussão ambiental, vamos usar a mesma tecnologia da Tamoiois, que foi um sucesso, em uma área totalmente protegida e com licenças ambientais garantidas. Hoje talvez seja a rodovia mais moderna do País. Na semana passada, estava discutindo o projeto da Linha Verde com o governador e ele é muito sensível a isso, de ter três alternativas, concentrando o veículo de passeio na Imigrantes, ter essa dualidade da Anchieta para ter as pistas subindo e descendo, com algumas noites totalmente direcionadas à Baixada, e informadas previamente à população.

O senhor acredita, então, que episódios de grande congestionamento de caminhões só serão resolvidos quando tivermos essa terceira pista para o Litoral?

É necessário. Toda vez que você fala em aumentar a capacidade do porto, é necessário aumentar a capacidade de chegada. E essa capacidade hoje depende fundamentalmente da Anchieta. Ela não tem mais capacidade só pela pista sul. Por isso que a gente precisa ter a pista norte e agora essa alternativa, que é a Linha Verde.

Liberar a pista norte da Anchieta já seria uma alternativa imediata?

É algo imediato. Estamos

com os projetos feitos pela Ecovias, de como vamos reformular alguma parte geométrica da pista norte, áreas escape, de frenagem, para que a gente possa, em breve, liberar. Eles vão investir R\$ 50 milhões para que a gente tenha uma reformulação da pista norte e poder já fazer essa liberação. Acredito que em um ano vamos ter essas duas pistas funcionando.

E qual seria o modelo?

Há um primeiro estudo, que o DER participou, que é tirando feriados, férias, liberando da madrugada de domingo à madrugada de quinta-feira.

Falando um pouco mais da Linha Verde, essa terceira pista, qual seriam os custos e prazos? Também a ideia é de concessão?

Sim. A ideia é conceder por meio de PPP. Estamos contratando a modelagem final. O estudo preliminar já foi feito e agora estamos nessa fase. Estamos trabalhando com a perspectiva de colocar esse edital na rua no ano que vem. São 37



"A gente está trabalhando em um plano ferroviário estratégico, e o Grande ABC está no projeto."

quilômetros, de Suzano até a rodovia Cônego Domênico Rangoni. A ideia é ter pátios para poder fazer a organização da chegada dos caminhões, concomitante com a chegada dos navios, liberando já com uma agenda conjugada, evitando filas na Baixada Santista, como é o caso da SP-148, que tem uma área muito grande caminhões, que faz o papel de retroporto.

São Paulo tem algumas estradas mais bem avaliadas do País. Por outro lado, tem os pedágios mais caros, como a Anchieta e Imigrantes (R\$ 30,20). Como o senhor enxerga isso?

A primeira questão não é se o pedágio é alto ou baixo e sim se é justo. Você tem de pagar uma tarifa justa pelo serviço que está recebendo. São Paulo tem 18 das 20 melhores rodovias do Brasil. E a melhor do País não é nem uma concedida e sim administrada pelo DER, que é SP-320 (Euclides da Cunha), na região de São José do Rio Preto. Não tem pedágio. É uma questão de gestão. Claro que o pedágio ajuda a ter um fluxo de caixa para poder fazer investimentos na rodovia com uma qualidade de sinalização e de serviços. A tarifa precisa responder por isso. E tem um percentual do ISS-QN (Imposto sobre Serviço de Qualquer Natureza), que é repassado a cada prefeitura litorânea à rodovia. Então, há esse repasse (entre 2000 e 2021, as cidades de Santo André, São Bernardo, Ribeirão Pires, Mauá e Diadema receberam o total de R\$ 381 milhões). Está demonstrado que tem relação direta do pedágio com a qualidade da rodovia, mas também há a questão da gestão. Há uma discussão importante sobre uma tecnologia chamada free flow, que permite que você faça o pagamento pelo trecho percorrido. Estamos estudando essa possibilidade. Há dispositivos para capturar a imagem dos veículos que trafegam e o motorista recebe um boleto para pagar a tarifa devida. O que muda é que, com isso, é possível evitar fuga de pedágio e aumentar base de arrecadação. Estamos fazendo com a Ecopistas na rodovia Ayrton Senna. E tem outras

medidas que podem ser implementadas, como a da Rodovia Piracicaba-Panorama, que há dispositivo como desconto do usuário frequente. Quanto mais ele passar, menos ele vai pagar. Pode chegar a até 80% de redução. E a gente está trabalhando com isso, para implementar nas novas concessões.

Porque no Brasil há tão pouco investimento no modal ferroviário?

As ferrovias ficaram durante muito tempo sob jurisdição do governo federal e eles acabam olhando para ligações de grandes distâncias, como de polos produtivos aos portos. Estamos discutindo a possibilidade de ter recuperação da malha não utilizada em São Paulo, que hoje chega a cerca de 2.500 quilômetros, com conceito de linhas curtas, isso implica em ter rede de terminais intermodais, ligada a essas linhas, e a gente consegue substituir nesses trechos o trânsito de caminhões pelo de trem. Tem ferrovias que é possível chegar ao porto, mas não há terminais na Capital ou no Grande ABC, em que seja possível trazer cargas e concentrar estrutura para o destino. Essa malha pode ser recuperada através do projeto de Lei 148/22, enviado pelo governador Rodrigo Garcia à Assembleia Legislativa, que prevê a autorização ou concessão desses trechos que estão devolvendo às concessionárias federais. Estamos trabalhando em um plano ferroviário estratégico, em que queremos apresentar soluções para a chegada de cargas em seu destino. O Grande ABC está nesse plano. Nossa equipe esteve recentemente no Consórcio Intermunicipal e estamos analisando quais trechos podem ser recuperados. A Linha Verde, por exemplo, vai ser o primeiro projeto rodoviário, com linha para transitar com contêineres.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Diário do Grande ABC

Seção: Política **Página:** 4