



71° REUNIÃO DO FÓRUM PAULISTA DE SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE MOBILIDADE URBANA - 2019

Sessão 1: TRANSPORTE FERROVIÁRIO

27 de Junho de 2019

O Transporte Ferroviário de Cargas no Estado de São Paulo



Macrometrópole:

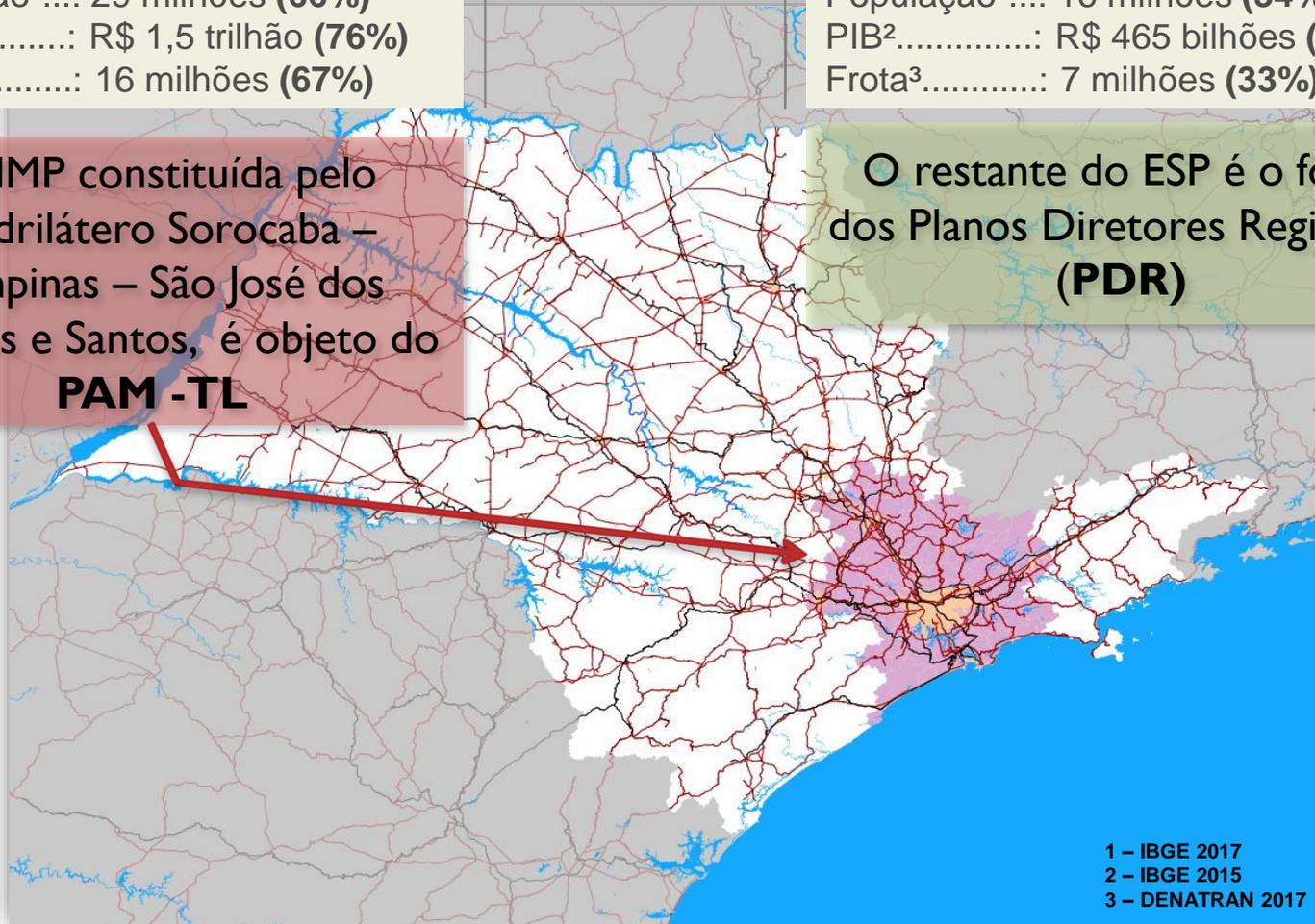
Área.....: 21 mil km² (8%)
População¹...: 29 milhões (66%)
PIB².....: R\$ 1,5 trilhão (76%)
Frota³.....: 16 milhões (67%)

Interior:

Área.....: 227 mil km² (92%)
População¹...: 16 milhões (34%)
PIB².....: R\$ 465 bilhões (24%)
Frota³.....: 7 milhões (33%)

A MMP constituída pelo quadrilátero Sorocaba – Campinas – São José dos Campos e Santos, é objeto do **PAM -TL**

O restante do ESP é o foco dos Planos Diretores Regionais (**PDR**)



1 – IBGE 2017
2 – IBGE 2015
3 – DENATRAN 2017

Malha Ferroviária do Estado de São Paulo

Divisão por Operadora



Malha Ferroviária do Estado de São Paulo

Carga Movimentada – milhões de toneladas em 2018



Movimentação Ferroviária no Estado de São Paulo - 2018

milhões de toneladas

Produto	ALL-RUMO	VLI	MRS	TOTAL	%
<i>Soja e Derivados</i>	11,0	4,8	1,3	17,1	30%
<i>Milho</i>	9,5	1,0	0,6	11,1	19%
<i>Açúcar</i>	2,6	4,6	2,4	9,7	17%
<i>Produtos Siderúrgicos</i>	0,1	0,1	4,7	4,9	9%
<i>Granel Líquido</i>	2,6	0,4	0,0	3,0	5%
<i>Outros</i>	0,8	1,5	0,5	2,8	5%
<i>Bauxita</i>	0,0	1,3	0,8	2,1	4%
<i>Celulose</i>	2,0	0,0	0,8	2,8	5%
<i>Contêineres</i>	1,2	0,0	0,8	2,0	4%
<i>Cimento</i>	0,3	0,0	0,9	1,2	2%
<i>Areia</i>	0,0	0,0	0,2	0,2	0%
TOTAL	30,0	13,8	13,1	56,9	100%

OPI



Casas

Monte Grosso

Síntese do Desempenho do Sistema de Transporte Paulista



PASSAGEIROS:

- Excetuando-se a movimentação de passageiros metropolitanos pelo sistema sobre trilhos – CPTM e METRÔ – a totalidade de deslocamentos feitos no estado é feito sobre pneus

CARGAS:

- No Estado de São Paulo circulam em torno de 1,2 bilhão de toneladas por ano em todos os modos. (excetuando-se os movimentos urbanos e os intra-municipais);
- A ferrovia tem movimentado algo como 45 milhões de toneladas de carga dentro do estado (cerca de 4% do total em 2017);
- Ainda assim só veicula produtos de baixo valor agregado (commodities).



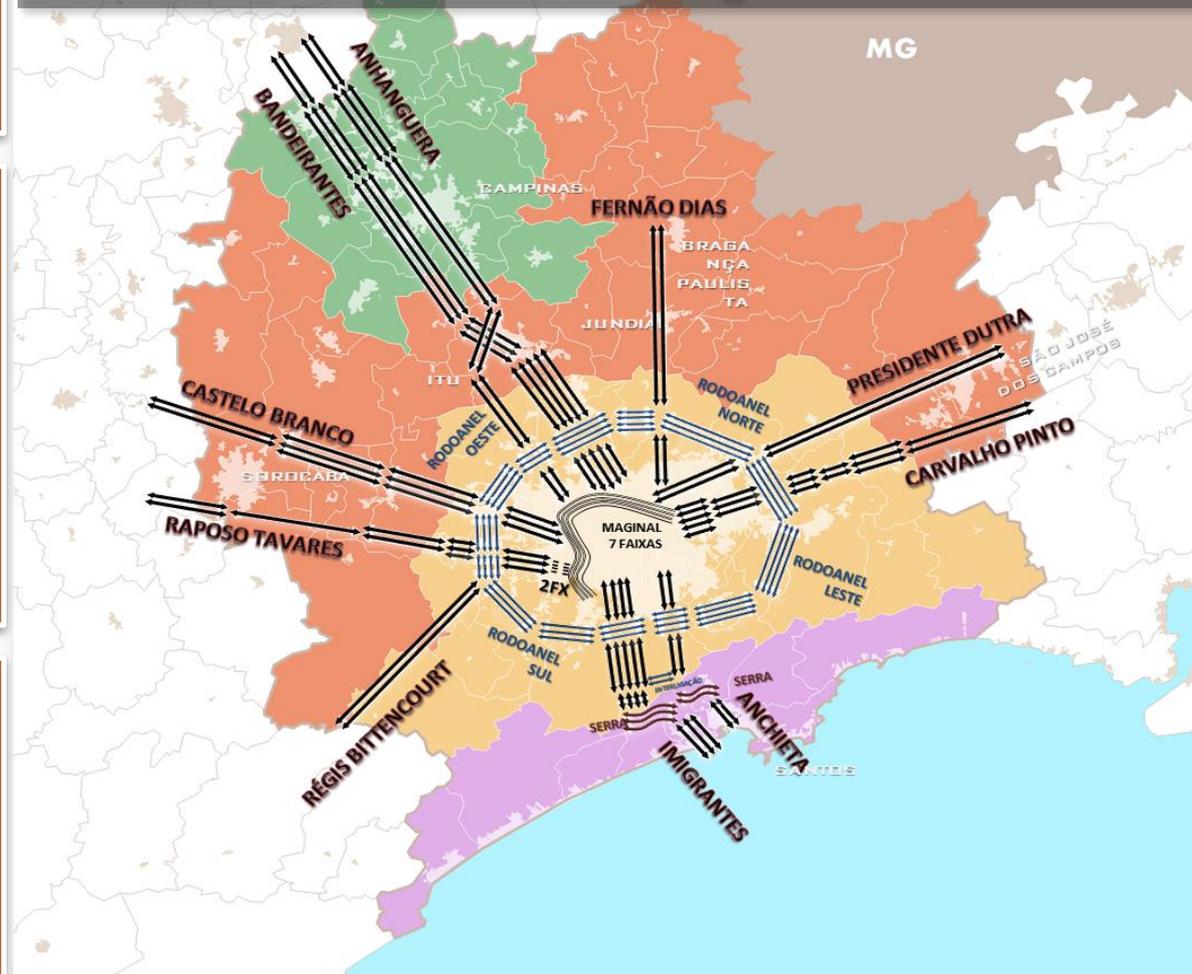
Diagnóstico da Infraestrutura Viária de Acesso à RMSP e Entorno

Saturação atual em vários segmentos do horário comercial

Impossibilidade de ampliar a capacidade rodoviária na RMSP, pois os custos financeiros e ambientais serão imensos nas áreas conurbadas

Mesmo se fosse possível aumentar indefinidamente a capacidade rodoviária, o sistema viário da Metrópole – em especial as Marginais – não suportaria o tráfego previsto.

Alta oferta viária provida por dez eixos com 60 faixas de rodagem



As projeções indicam a saturação da maioria dos trechos nos eixos de acesso à RMSP até 2030.

A Matriz de Transportes do Estado de São Paulo - 2015

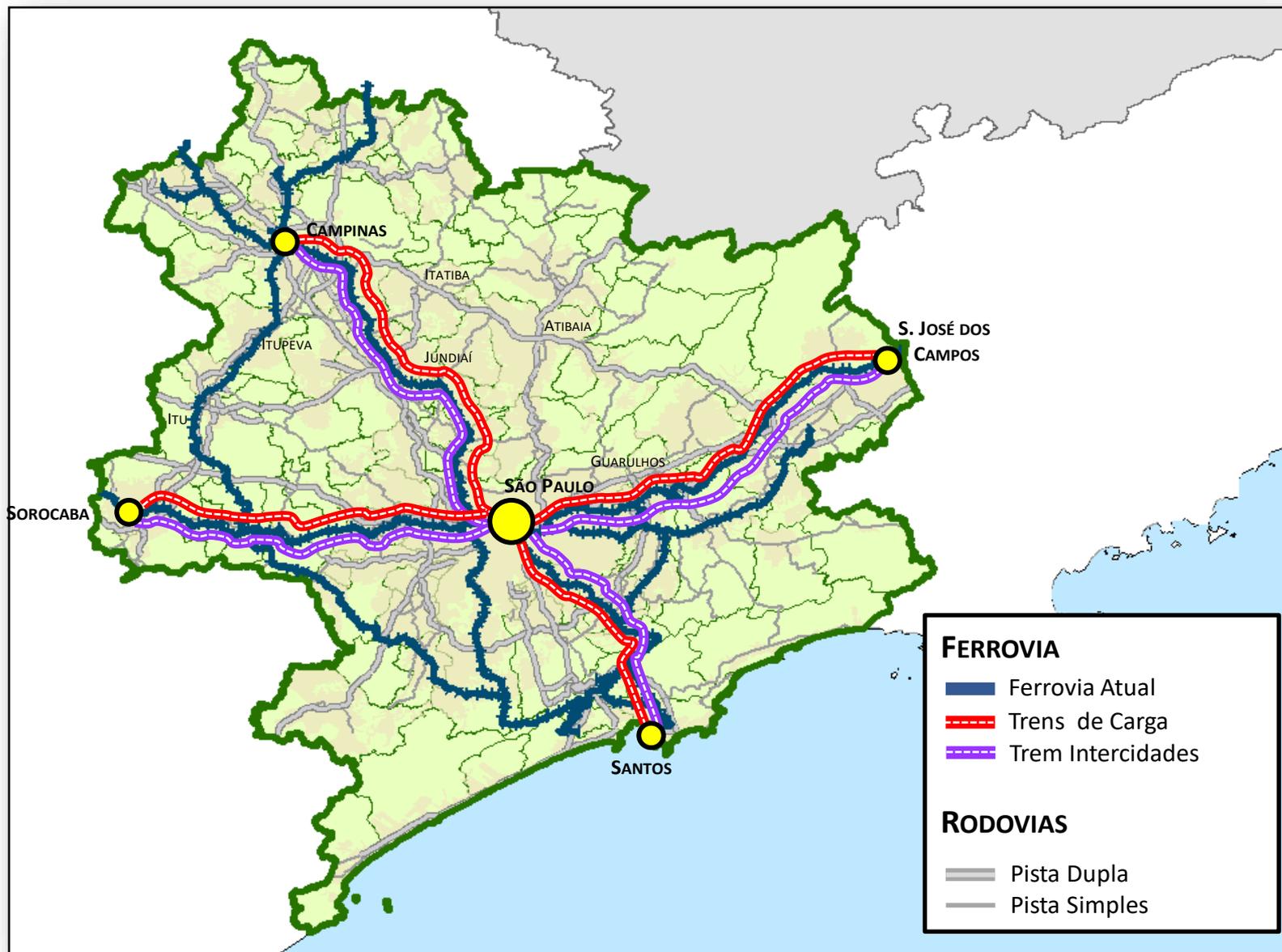


Modo	Milhões x TKU	%
Rodovia	245.000	82.4%
Ferrovias	29.600	9.9%
Hidrovia	920	0,3%
Dutovia	6.670	2,2%
Cabotagem	11.400	3,8%
Aéreo	4.000	1,3%
TOTAL	297.575	100,0%

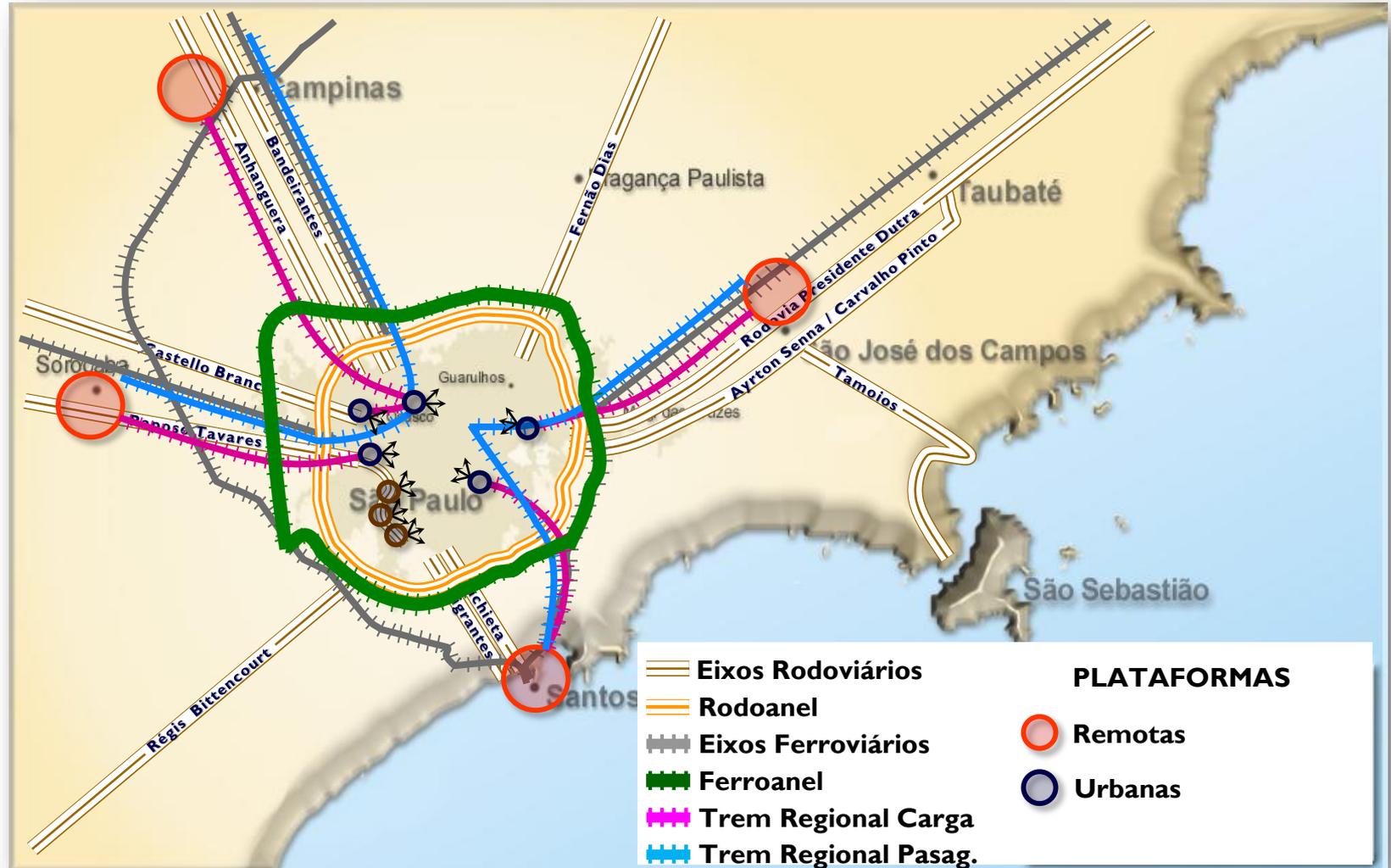
Fonte: SLT/SP

A Estratégia do Estado para Sistema Intermodal da MMP

Ampliação do Sistema Ferroviário para Cargas e Passageiros



Novo Arcabouço Intermodal Planejado para a MMP





O Transporte Ferroviário de Cargas para o Restante do Estado

Interior

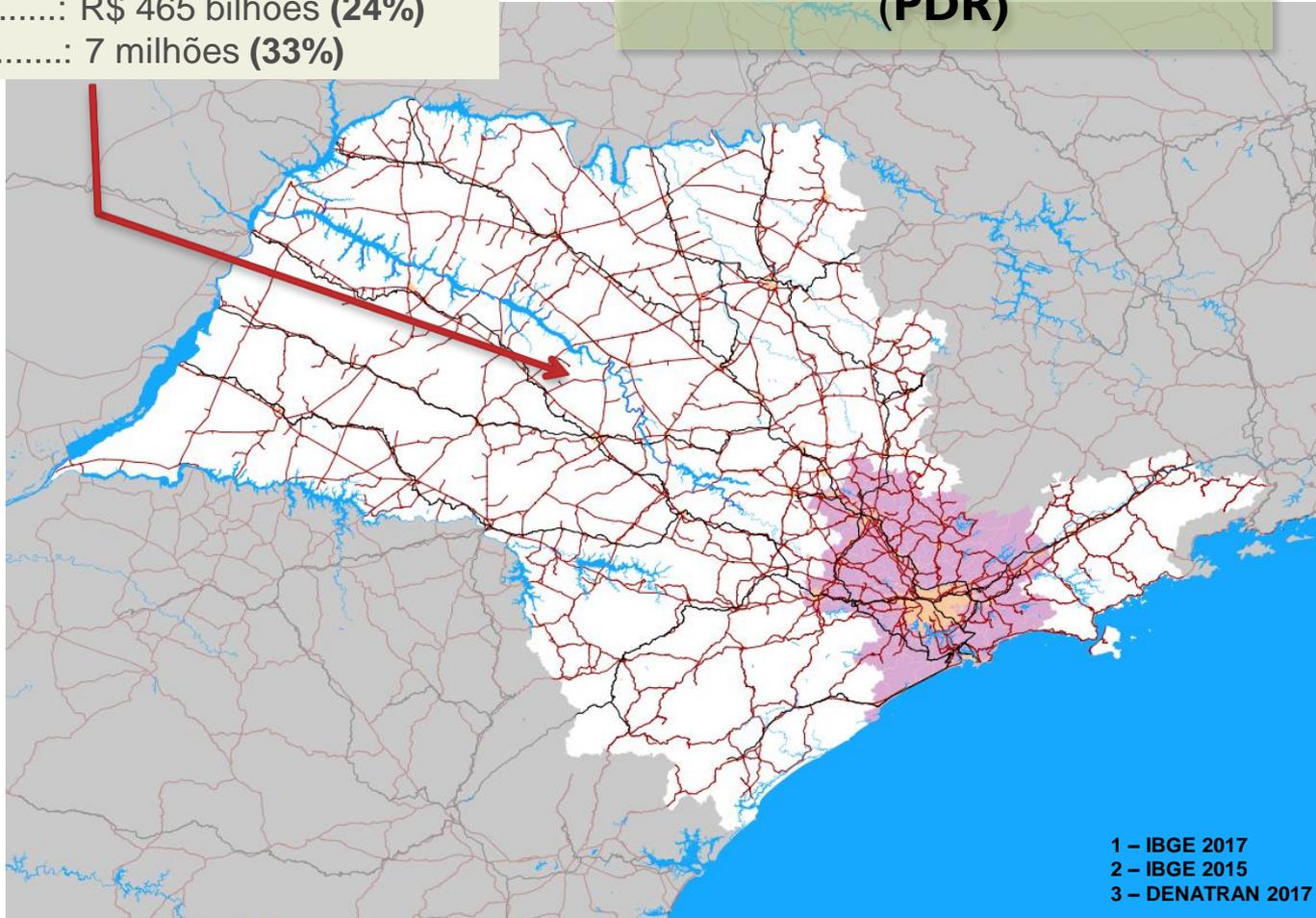
Área.....: 227 mil km² (92%)

População¹...: 16 milhões (34%)

PIB².....: R\$ 465 bilhões (24%)

Frota³.....: 7 milhões (33%)

O restante do ESP é o foco dos
Planos Diretores Regionais
(PDR)



PDR – Planos Diretores Regionais

O restante do ESP é o foco dos Planos Diretores Regionais (PDR)



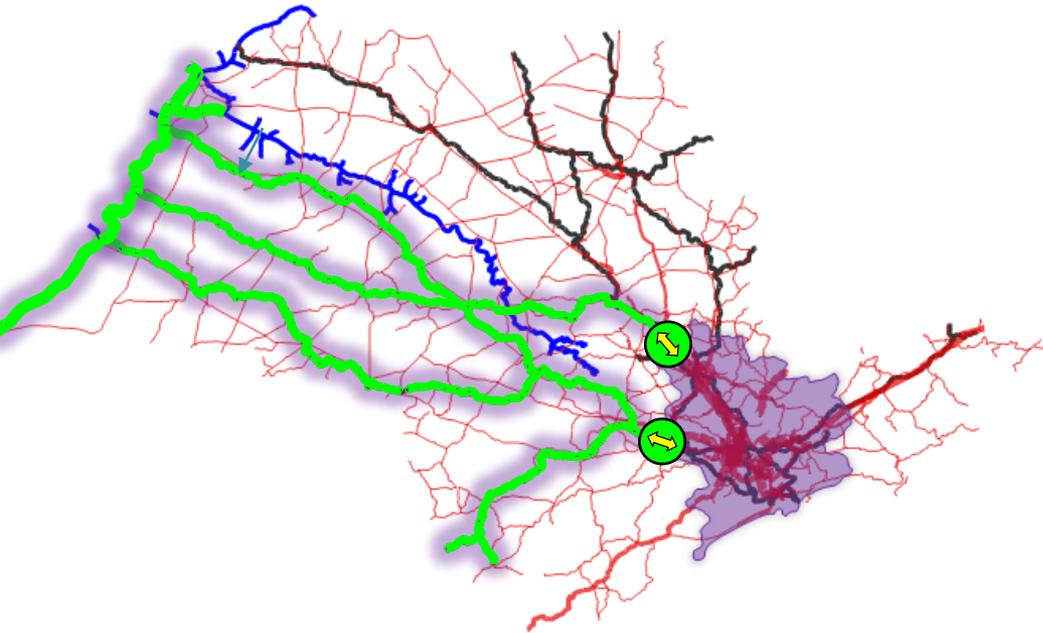
Justificativa:

- Prevalência absoluta do modo rodoviário
- Falta de competitividade no sistema
- Inexistência de um sistema intermodal
- Custo logístico inibe a atividade econômica



Concepção de um Sistema Intermodal

- Concepção de um modelo intermodal integrando a hidrovia do Tietê-Paraná com o sistema ferroviário. Estimando os custos dos investimentos correlatos, como portos intermodais



- Priorização das conexões intermodais com a hidrovia do Paraná e sistemas da MMP

Atividades Prioritárias

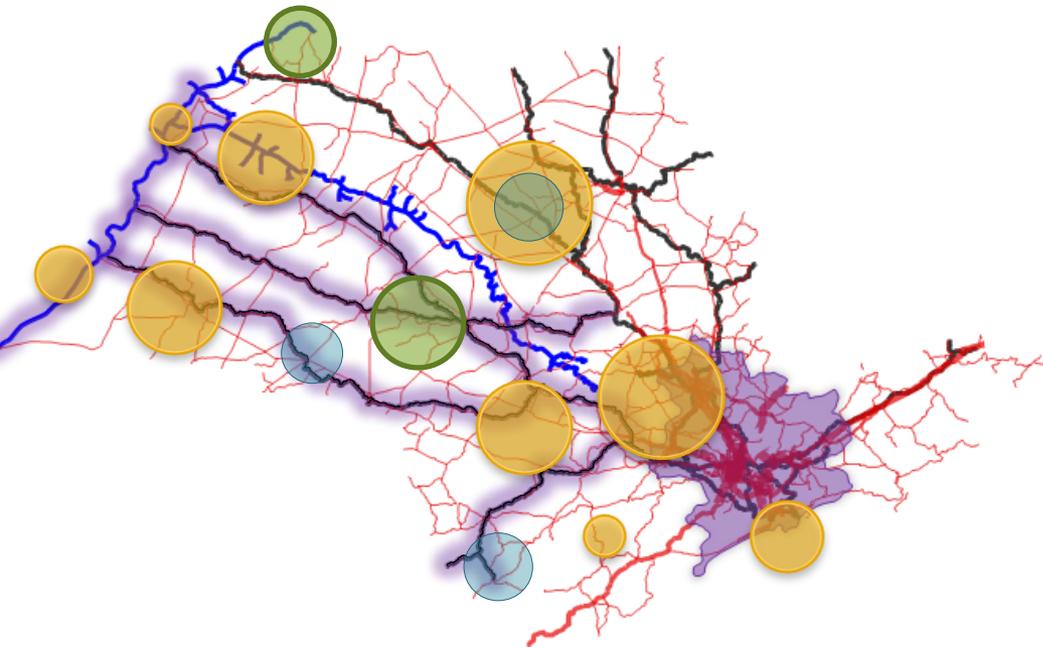
Projetos (investimentos/operação)

- Reabilitação ferroviária
- Reabilitação de rodovias vicinais
- Renovação tecnológica operacional

Análises de impactos socioeconômico-ambientais



A priorização dos projetos de investimentos dará prioridade para resultados atrativos para o desenvolvimento socioeconômico-ambiental de cada região



Atividade Prioritária

Exame dos impactos (socioeconômico e ambientais)

- **Modelos Quantitativos de Análise de Impacto** deverão ser desenvolvidos no âmbito do PDR para avaliações econômicas.
- Os projetos deverão considerar também os impactos ambientais, sobre o patrimônio histórico, no uso do solo e na segurança viária

Principal concepção do PDR

Conexão Ferroviária da Malha Regional com o Novo Sistema da MMP



Estratégia da Secretaria de Logística e Transporte:

Ampliar a participação da Ferrovia na Matriz de Transporte do Estado





71° REUNIÃO DO FÓRUM PAULISTA DE SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE MOBILIDADE URBANA - 2019

Sessão 1: TRANSPORTE FERROVIÁRIO

27 de Junho de 2019