



Trânsito mais fluido criará  
alternativas para os caminhoneiros  
chegarem ao porto de Santos

# Macroanel Rodoviário Paulista

*Obra trará rapidez e economia ao escoamento da produção em São Paulo e deverá ter mais de 600 quilômetros de extensão*

O projeto Macroanel Rodoviário Paulista será a próxima grande obra de infraestrutura do Estado de São Paulo. Considerado o sucessor do Rodoanel, que se encontra em fase final de construção, o Macroanel tem o objetivo de tornar mais rápido e barato o escoamento da produção advinda de todo o país para modais de transporte importantes como o porto de Santos e o aeroporto de Viracopos.

No dia 15 de junho, foi publicado no Diário Oficial o decreto de número 63.489 que instituiu grupo de trabalho com o objetivo de planejar a criação dessa importante obra rodoviária. A responsabilidade pelo projeto é da ARTESP, a Agência de Transporte do Estado de São Paulo, que regulamenta e fiscaliza não apenas o transporte rodoviário como todas as modalidades de serviços públicos de transporte autorizados, permitidos ou concedidos à iniciativa privada.

Nesse grupo de trabalho, estarão presentes profissionais de experiência multidisciplinar que atuam em diferentes áreas. O objetivo é tornar a etapa de concepção da obra mais assertiva e democrática e avaliar formas de estabelecer parcerias público-privadas para sua realização.

## IMPORTÂNCIA DO MACROANEL RODOVIÁRIO PAULISTA

O Estado de São Paulo tem uma importância econômica muito grande para o Brasil. Sua posição geográfica é estratégica por representar passagem obrigatória entre as regiões Sul/Sudeste e Norte/Nordeste do país. Mais do que isso: está em São Paulo o porto de Santos, um dos maiores destinos de carga da América Latina. Esse porto é o principal do país, concentrando área de influência econômica superior a 50% do PIB (Produto Interno Bruto). O modal de transporte atende os Estados a seguir: São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Também em São Paulo, o aeroporto internacional de Viracopos, que fica em Campinas, responde por 20% da movimentação de carga dos aeroportos brasileiros.

Sobre a ligação da região Sul do Brasil com a Grande São Paulo e as regiões Norte/Nordeste por meio da rodovia Régis Bittencourt (BR-116), estimativas apontam a possibilidade de saturação do trecho que vai de Jquitiba/SP até o início do Planalto e com chegada à cidade de São Paulo. O modelo federal de concessão utilizado para a BR-116 não prevê a obrigação de ampliar a capacidade

## OS NOVOS CAMINHOS DO MACROANEL RODOVIÁRIO

**SOROCABA – CAMPINAS**  
Trecho da SP 075  
atualmente concedido à  
CCR ViaOeste AB Colinas

**JUQUIÁ – SOROCABA**  
Trecho da Rodovia  
SP 079, atualmente  
administrado pelo DER

**PEDRO DE TOLEDO – JUQUIÁ**  
Trecho da rodovia  
BR 116, atualmente  
administrado pela  
concessionária  
Autopistas Régis  
Bittencourt

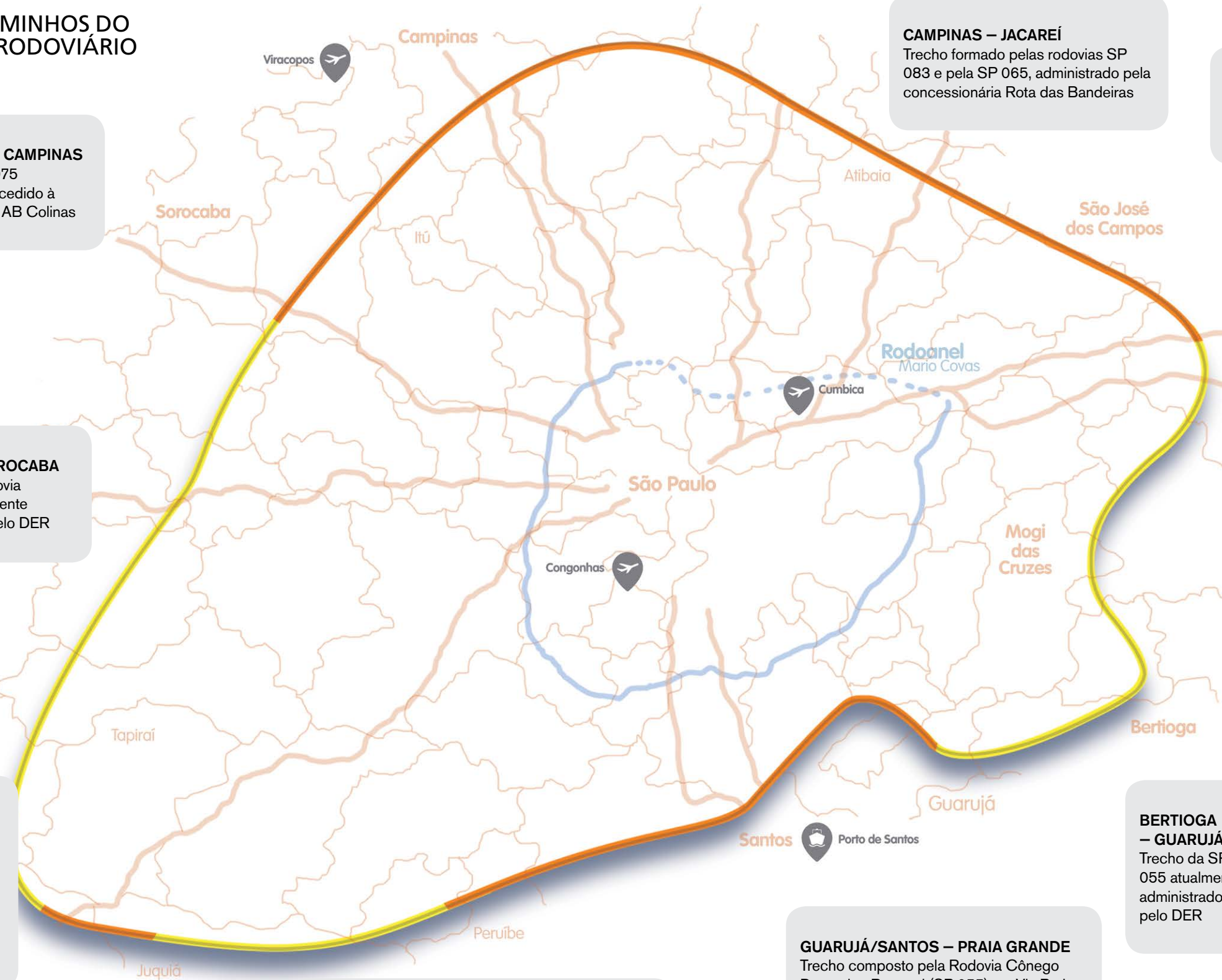
**PRAIA GRANDE – PEDRO DE TOLEDO**  
Trecho entre Praia Grande e a conexão com a rodovia Régis Bittencourt (BR 116), no município de Miracatu

**CAMPINAS – JACAREÍ**  
Trecho formado pelas rodovias SP 083 e pela SP 065, administrado pela concessionária Rota das Bandeiras

**JACAREÍ – MOGI DAS CRUZES**  
Trecho entre os municípios de Jacareí (SP 066) e Mogi das Cruzes (SP 098)

**MOGI DAS CRUZES – BERTIOGA**  
Trecho da SP 098, conhecido como Rodovia Mogi Bertioiga, atualmente administrado pelo DER

**Trechos de Rodovias existentes**  
**Trechos de Rodovias que serão ampliados/melhorados**



© BRUNO FRANCISCO

### PARTICIPE DAS AUDIÊNCIAS E DAS CONSULTAS PÚBLICAS

O próximo passo é apresentar o conceito do Macroanel em uma série de audiências públicas. A agenda será divulgada oportunamente. O projeto também prevê consulta pública. Durante 60 dias, a sociedade poderá encaminhar suas contribuições (sugestões ao traçado, críticas e comentários) no site da ARTESP, que terá uma página dedicada ao Macroanel.



da rodovia para dar conta da demanda futura. Além disso, há restrições de tráfego que prejudicam o transporte de carga entre os Estados da região Sul e o Estado de São Paulo, impactando no restante do país.

Outro motivo para a construção do Macroanel está relacionado ao porto de Santos. Os veículos de carga que têm como destino esse modal vindos das rodovias Dutra e Ayrton Senna, bem como dos Estados da região Sul, precisam utilizar o Rodoanel para acessar o Sistema Anchieta/Imigrantes, também conhecido como SAI, único caminho viável para esse transporte. No entanto, o SAI já possui alto volume de tráfego, sendo necessária uma nova via adequada para cargas entre Planalto e Baixada.

Quem conhece as rodovias sabe que existe uma via com capacidade para suportar os veículos que se deslocam do Centro-Oeste do Estado de São Paulo para o Rio de Janeiro, sem chegar à Região Metropolitana de São Paulo (Rodovia Dom Pedro). Por outro lado, o mesmo não acontece com o deslocamento de veículos dos Estados do Sul para a região Centro-Oeste. Há dependência da Régis Bittencourt e do Rodoanel para chegar ao Sistema Anhanguera-Bandeirantes e viabilizar assim a rota. O Macroanel virá para suprir essa deficiência.

#### EXTENSÃO DO PROJETO

O objetivo é fazer com que o Macroanel Rodoviário Paulista utilize as rodovias existentes. Em sua concepção básica, a obra pode ter aproximadamente 600 quilômetros de extensão. Desses, aproximadamente 340 quilômetros já integrantes do Programa de Concessões do Estado de São Paulo, e o restante, ou seja, 280 quilômetros, composto de trechos que devem ser ampliados ou melhorados.

A duplicação das vias melhora as condições de segurança nas rodovias, além colaborar para o desenvolvimento socioeconômico regional, gerar empregos por causa das obras e fomentar o turismo nas regiões litorâneas. Um dos objetivos do Macroanel é fazer com que os caminhões não usem, por exemplo, o Sistema Anchieta/Imigrantes. Também é possibilitar um trânsito mais fluido ao criar alternativas para os caminhoneiros chegarem ao porto de Santos.

#### BENEFÍCIOS PARA A POPULAÇÃO

Um dos objetivos do Macroanel Rodoviário Paulista é fazer com que os caminhões não usem, por exemplo, o Sistema Anchieta/Imigrantes. E também possibilitar um trânsito mais fluido ao criar alternativas para os caminhoneiros chegarem ao porto de Santos e escoarem as mercadorias. Obras como o Macroanel e o Rodoanel melhoram a logística rodoviária do Estado de São Paulo, o que aumenta a qualidade de vida das pessoas e a produtividade das empresas, reduzindo seus custos operacionais e elevando suas possibilidades de crescimento.



## PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS ESTADUAIS COMPLETA 20 ANOS

O Macroanel Rodoviário Paulista já possui trechos que fazem parte das concessões rodoviárias do Estado de São Paulo e poderá ser totalmente viabilizado em etapas futuras do melhor programa rodoviário do Brasil, que, em 2018, completa 20 anos. Iniciado em 1998 e considerado bem-sucedido, esse programa de concessão, administrado pela ARTESP, já viabilizou mais de R\$ 100 bilhões em investimentos realizados em obras e na operação das rodovias estaduais.

A agência fiscaliza 21 contratos de concessão rodoviária, uma malha correspondente a 8,4 mil quilômetros de rodovias. Entre 2000 e 2017, houve queda de 39% nos índices de acidente, com redução de 57% das vítimas fatais e de 33% do número de feridos. Desde o início das concessões, foram feitos 24,7 milhões de atendimentos, como socorro mecânico, guincho e ambulância.

Na última pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) realizada no ano passado, sobre a qualidade das rodovias brasileiras, o Estado de São Paulo apareceu com 18 das 20 melhores rodovias do país. A malha rodoviária paulista foi escolhida a melhor do país, com 77,8% da sua extensão classificada como ótima ou boa. Ainda de acordo com o estudo, vias bem conservadas melhoram o rendimento dos veículos, reduzindo o consumo de combustível e a emissão de poluentes.

Entre as iniciativas de destaque mantidas pela ARTESP estão a implantação de um Centro de Controle de Informações e a Blitz Olho Vivo, ação de fiscalização em que diversas gerências vão a campo para verificar irregularidades quanto ao pavimento e à sinalização das rodovias, entre outros aspectos. No Centro de Controle de Informações, a agência acompanha em tempo real as operações e ocorrências da malha concedida. Desde 2016, já foram feitas mais de 30 mil fiscalizações eletrônicas de obras, de conservação das rodovias e de questões ambientais.