

“Sobre a parte da Prefeitura, nós entregamos hoje (ontem) os projetos para que o prefeito Paulo Barbosa possa licitar as obras”
GERALDO ALCKMIN, GOVERNADOR

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Alckmin libera estudos finais para novos acessos ao Porto

Medida foi anunciada na solenidade de encerramento do Santos Export 2015, no Mendes Convention Center

FERNANDA BALBINO
DAREDAÇÃO

As obras que serão realizadas no final da Rodovia Anchieta e vão garantir um melhor acesso rodoviário ao Porto de Santos serão projetadas pela Ecovias, a concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). Já os estudos de ligação entre a via e o cais santista serão uma responsabilidade da Dersa. Além disso, durante a execução desses trabalhos, a Prefeitura de Santos já poderá licitar as melhorias viárias na entrada da Cidade.

Essas três medidas foram anunciadas pelo governador Geraldo Alckmin ontem, durante o encerramento da 13ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos, ontem. O evento é uma iniciativa do Sistema A Tribuna de Comunicação e uma realização da Una Marketing de Eventos e já se consolidou como o maior cenário de discussões portuárias do País.

“Há um grupo de obras mais dentro do Porto, que é federal, um grupo de obras locais, que é da Prefeitura, e na Anchieta, que é uma rodovia estadual, do Governo do Estado”, explicou o governador, que estava acompanhado pelo vice-governador, Márcio França, e pelo secretário estadual de Logística e Transportes, Duarte Nogueira. No total, as intervenções deverão custar cerca de R\$ 378 milhões, a serem divididos entre as três esferas do poder. No entanto, por



Márcio França, Duarte Nogueira, Roberto Clemente Santini, Alckmin e Paulo Alexandre Barbosa participaram do encerramento do Santos Export 2015

conta da crise econômica, a União ainda não sinalizou quando a verba será liberada.

Os recursos federais (R\$ 126 milhões) serão investidos nas obras que ligarão a Rodovia Anchieta à Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos. De acordo com Alck-

min, o projeto executivo, que será elaborado pela Dersa, contempla a readequação do viaduto da Alemoa e a construção de um outro equipamento, que sairá no Km 65 da via.

A partir deste ponto da rodovia, serão executadas as obras sob a responsabilidade do Esta-

do, no valor de R\$ 123 milhões. Neste caso, os estudos serão elaborados pela Ecovias, no valor de R\$ 3,6 milhões.

São três as intervenções: retificação da pista sul da Anchieta, com interligação das vias marginais sob o novo viaduto do Km 65, a construção de um novo

equipamento de conexão entre as marginais da rodovia, no bairro Piratininga, e a implantação de uma nova saída no viaduto da Alemoa no sentido Planalto.

“Sobre a parte da Prefeitura, nós entregamos hoje (ontem) os projetos para que o prefeito Paulo Barbosa possa licitar as

obras”, destacou o governador. Esses serviços custarão R\$ 129 milhões.

Trata-se do projeto viário que contempla a interligação em desnível da Avenida Nossa Senhora de Fátima à Via Anchieta e a interligação da marginal Sul da rodovia com a Rua Júlia Ferreira de Carvalho, através de uma ponte sobre o Rio São Jorge.

Agora, a expectativa do prefeito Paulo Alexandre Barbosa é licitar esses empreendimentos neste ano. “A ideia é que a gente consiga iniciar as obras junto com os serviços que serão elaborados pelo Governo do Estado no ano que vem. Mais do que nunca, é fundamental que o Governo Federal faça a sua parte nas obras de acesso ao Porto de Santos”, destacou.

EXECUÇÃO

Segundo o presidente da Dersa, Laurence Casagrande Lourenço, serão necessários 24 meses para a construção de cada parte desse projeto. No entanto, como elas são projetadas separadamente, não é necessário que sejam executadas juntas. “Uma das premissas do projeto básico era que os estudos pudessem ser divididos e faseados de acordo com a afinidade”, explicou.

O presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), Roberto Clemente Santini, que também é presidente da TV Tribuna, destacou os anúncios da execução dos projetos na entrada da Cidade durante o encerramento do evento, que teve como principal premissa a discussão de soluções para os problemas de acesso aos cais santista.

“Mais uma vez, vamos encerrar o nosso Santos Export em clima de esperança. Novamente avançamos na busca da modernização e de soluções para as grandes questões que envolvem o Porto de Santos”, destacou Santini.

Debatedores defendem uso de ferrovias

Em cerca de cinco anos, em torno de 40% das cargas que chegarão ao Porto de Santos farão o trajeto até o cais sobre trilhos. Esta é a expectativa do diretor de Infraestrutura e Execução de Obras da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Paulino Moreira da Silva Vicente, que participou ontem do painel Acessos Terrestres do Santos Export.

Segundo o executivo, este percentual será alcançado graças a investimentos em vagões double stack – onde são transportados dois contêineres sobrepostos.

Além disso, a duplicação de linhas – como a que liga Campinas a Santos, a ser concluída ainda neste semestre – poderá aumentar a participação do modal ferroviário nas opera-

ções do cais. Segundo o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), do Ministério dos Transportes, Roberto Ravagnani, outro participante do painel, as obras entre Santos e Campinas, que são realizadas pela ALL, serão responsáveis por eliminar 1,5 milhão de viagens de caminhão por ano nesse trajeto.

No debate sobre acessos, o diretor-presidente da Dersa, Laurence Casagrande Lourenço, defendeu a implantação de plataformas logísticas no caminho para o Porto e, ainda, a migração do transporte de carga geral do modal rodoviário para o ferroviário. “Se dobrar o que se faz hoje, que é da ordem de 26 milhões de toneladas por ferrovia (ao ano), e se chegar

até 52 milhões de toneladas, isso significa reduzir 1.550 caminhões por dia”, destacou Lourenço.

Entre os empresários que participaram do painel, a opção pela utilização dos trens foi unânime. Para o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), Martin Aron, o temor fica por conta da excessiva dependência do modal rodoviário no complexo santista.

Já para o presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Septúlveda, são necessários estudos para avaliar a necessidade de intervenções em túneis e linhas férreas para a implantação do transporte com vagões double stack.



Autoridades e empresários debateram as condições dos acessos terrestres ao complexo marítimo santista

Pesquisas terão início em três meses

Os estudos que irão verificar se é possível e viável aprofundar o canal de navegação do Porto de Santos para 17 metros devem ser iniciados em cerca de três meses. Eles serão executados pela Universidade de São Paulo (USP) e auditados pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH). O levantamento também deverá indicar os impactos da dragagem de aprofundamento no meio ambiente.

A informação é do presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP), Antonio Passaro, que participou ontem do painel do Santos Export sobre os acessos aquaviários ao Porto. O executivo é o idealizador da iniciativa Santos 17, que visa aprofundar o cais santista para 17 metros até 2017.

De acordo com o professor da USP Eduardo Tannuri, também presente no painel, os estudos serão divididos em duas fases: diagnóstica do estado atual e o futuro. “Vamos estudar se é possível navegar um navio de maior porte no Porto de Santos por conta das restrições geométricas. O segundo



Passaro, Lopes, Nilson e Daury analisaram os acessos aquaviários do Porto

ponto é a interferência desse navio no entorno, nos navios que estão atracados”.

Um dos debatedores no painel, o promotor de Meio Ambiente do Ministério Público de São Paulo, Daury de Paula Junior, considera que a erosão na Ponta da Praia tem relação com a dragagem. Por isso, ele destaca a importância dos estudos e garante que o MP irá acompanhar o trabalho. “É possível convergir interesses, isso é desenvolvimento sustentável, mas é fundamental ver o que a Cidade quer. Não há mais espaço para discussões segmentadas e os portos precisam ter administrações compartilhadas com o município”. Presente no evento, o diretor-

executivo do Centro Nacional de Navegação (Centronave), Cláudio Loureiro, disse que os armadores querem “saber quando será possível vir a Santos com navios de 14 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés)”.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mario Povia, defende os investimentos. “Santos 17 é um objetivo a ser perseguido, embora desafiador”.

No painel, também estavam o vice-presidente da Praticagem de São Paulo, Nilson dos Santos, e o secretário municipal de Assuntos Marítimos e Portuários, José Eduardo Lopes.