

Rio de Janeiro. O setor portuário fluminense deve receber investimentos de R\$ 6,9 bilhões até 2042, informou o ministro de Portos, Helder Barbalho, ao governador do Rio de Janeiro, Luiz Fernando Pezão, na última sexta-feira.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Alckmin cobra Brasília sobre verbas atrasadas

Aporte para o Rodoanel previsto para este ano ainda não foi entregue

DA REDAÇÃO

A necessidade de investimentos federais para a construção de duas obras estratégicas para o Porto de Santos foi debatida entre o governador Geraldo Alckmin e o ministro dos Transportes, Antônio Carlos Rodrigues, no Palácio dos Bandeirantes, na Capital, na última semana. A reunião teve como tema o avanço do projeto do Trecho Norte do Ferroanel e das obras do também Trecho Norte do Rodoanel, cujo aporte de R\$ 176 milhões, previsto para este ano, ainda não foi repassado pelo Governo Federal.

O Anel Rodoviário de São Paulo (Rodoanel) é uma obra estratégica ao Porto de Santos, ao criar uma via expressa para os veículos de carga que trafegam entre o complexo marítimo e o Interior do Estado passar pela Grande São Paulo. Já o Contorno Ferroviário da Região Metropolitana de São Paulo, o Ferroanel, vai facilitar o escoamento de cargas entre o Interior e o cais santista.

“Destacamos ao ministro a necessidade dos recursos para este ano e para o próximo”, informou Alckmin ao citar a obra do Rodoanel Norte. “É uma obra que está indo muito bem, com 4.700 trabalhadores. Os recursos são importantes para a manutenção dos empregos”, explicou.

O valor atualizado dos investimentos no Rodoanel Norte é de R\$ 6,85 bilhões. Deste total, R\$ 4,3 bilhões serão investidos em obras e R\$ 2,55 bilhões, em compensações ambientais, desapropriações, reassentamentos, interferências, projetos, gerenciamento, comunicação e obras complementares.

Os recursos são originários de um convênio entre a União e o Estado (R\$ 2,05 bilhões), do Tesouro Estadual (R\$ 2,78 bilhões) e do Banco Interamericano de Desenvolvimento, o BID (empréstimo de R\$ 2,01 bilhões). Com 44 quilômetros de extensão, o empreendimento foi iniciado em março de 2013. O término está previsto final de 2017. São 15 mil empregos diretos e indiretos.

Os principais benefícios da obra são desviar e distribuir o tráfego de passagem, sobretudo o de caminhões, para o en-



Ministro dos Transportes foi recebido pelo governador na semana passada

torno da Região Metropolitana de São Paulo. Além disso, vai permitir o acesso mais ágil ao Porto e diminuir o tempo gasto nos congestionamentos, os gastos com combustível e, consequentemente, a emissão de poluentes.

A estimativa é de uma redução de 23% do Volume Diário Médio de caminhões na Marginal Tietê. Isso representa menos 18.300 viagens de caminhões por dia.

FERROANEL

Durante a reunião no Palácio dos Bandeirantes, Alckmin apresentou duas propostas ao Governo Federal: que a União autorize a Dersa a fazer o projeto de engenharia do Trecho Norte do Ferroanel, considerando uma futura duplicação de via entre Manuel Feio e Perus, e que assuma o compromisso de executar as obras do Ferroanel.

O anel ferroviário ligará a Estação Perus, na Capital, à Estação Engenheiro Manoel Feio, em Itaquaquetuba. De lá, seguirá até Jundiaí. O empreendimento tem como objetivo segregar o tráfego ferroviário de cargas, evitando a necessidade de compartilhamento de trilhos com os trens de passageiros.

O termo de referência para

estudos ambientais do Ferroanel foi aprovado pela Cetesb no início deste mês. A Dersa aguarda, agora, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) aprovar os termos de referência para contratação do Estudo e do Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) e do projeto de engenharia.

O empreendimento ferroviário terá 52,75 quilômetros de extensão e deverá custar R\$ 2,3 bilhões. Cerca de 890 mil metros quadrados de área devem ser desapropriados.

Apreensão de início ainda não está definida. O prazo para a conclusão do empreendimento é de 48 meses a partir do começo das obras. Quando estiver completo, o anel ferroviário tangenciará a Região Metropolitana de São Paulo e interligará as regiões de Campinas, do Vale do Paraíba e da Baixada Santista.

A implantação conjunta de parte do Rodoanel e do Ferroanel – em seus trechos Norte –, em regime de sinergia e mútua cooperação, implicará na otimização de recursos, redução de impactos ambientais e sociais, além da uma redução de custos avaliada em R\$ 1,3 bilhão (sem descontar R\$ 332,8 milhões da compatibilização).

As obras negociadas entre Estado e União

