

## FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo  
E-mail portomar@atribuna.com.br  
Telefone 2102-7269

## PORTO &amp; MAR

# Projeto da ponte aguarda licenças

Avais devem ser emitidos no final do ano

DA REDAÇÃO

Quase um ano após o anúncio do início dos estudos para a construção da ponte ligando as duas margens do Porto de Santos, a concessionária rodoviária Ecovias aguarda a conclusão do licenciamento ambiental do projeto. A empresa, que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), e a Secretaria Estadual de Logística e Transportes estimam que o aval para o começo dos trabalhos deve ser expedido no final do ano.

Tanto o projeto quanto as obras caberão à Ecovias, em troca da extensão do contrato que mantém com o Estado para a administração e exploração do SAI. A ligação seca entre as margens do Porto tem custo estimado em R\$ 2,9 bilhões.

Segundo proposta apresentada pela Ecovias no ano passado, a ponte terá cerca de 7,5 quilômetros de extensão, com início na entrada de Santos, no km 64

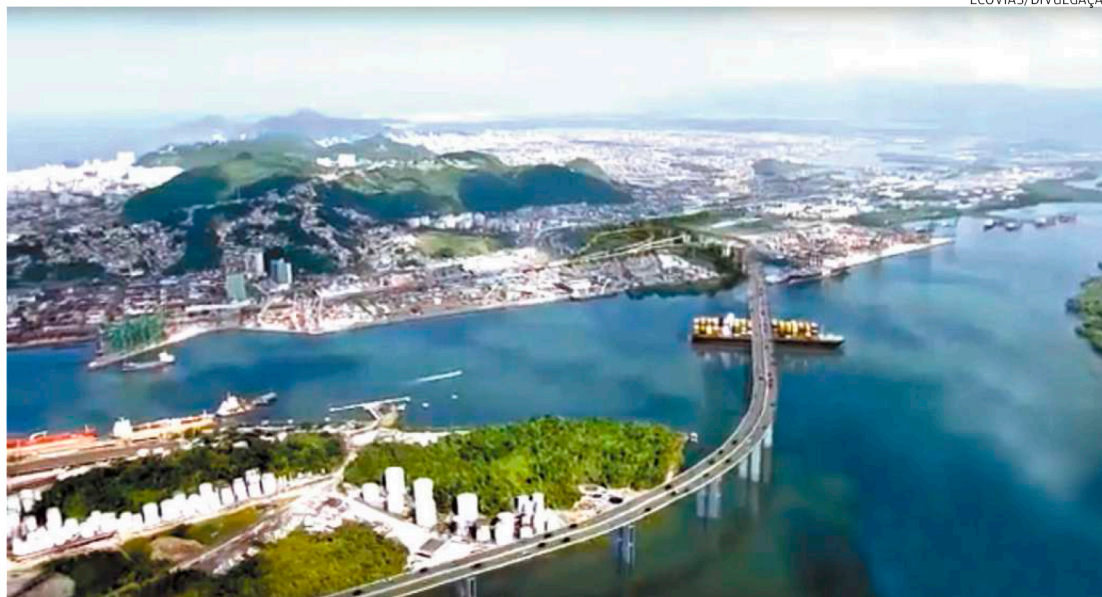
da Via Anchieta, e término próximo ao acesso à Ilha Barnabé, na Área Continental de Santos, a cerca de 500 metros da praça de pedágio de Guarujá, no km 250 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

O vão principal da ponte terá altura de 85 metros e 325 metros de largura entre os pilares. As medidas são exigências do Governo do Estado para tornar viável as atividades no Aeroporto Metropolitano da Baixada Santista (na Base Aérea de Santos, no Distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá) e para não impactar nas operações portuárias.

## BAYONNE BRIDGE

O calado aéreo da futura ponte será maior do que o da Bayonne Bridge (Ponte Bayonne), que liga Nova Jersey e Staten Island, nos Estados Unidos, e foi elevada pela Autoridade Portuária de Nova Iorque e Nova Jersey. Essa ponte, que atravessa a

## A LIGAÇÃO ENTRE AS MARGENS DO PORTO



ECOVIAS/DIVULGAÇÃO

Proposta apresentada pela Ecovias prevê que a ponte terá cerca de 7,5 quilômetros de extensão, indo da entrada de Santos (km 64 da Via Anchieta) até o acesso à Ilha Barnabé, no km 250 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

## MOBILIDADE URBANA



ROGÉRIO SOARES

Conforme estudos feitos no ano passado, a ponte entre as duas margens do Porto de Santos atenderá um tráfego diário médio de 26 mil veículos, entre caminhões e carros de passeio. Este volume utiliza hoje o sistema de travessia de balsas e acessos rodoviários e enfrenta constantes filas (ao lado), principalmente na temporada de verão. Segundo a Ecovias, a futura ponte reduzirá pela metade o tempo médio de viagem e diminuirá a emissão de gases de estufa no tráfego. A concessionária também garante que o acesso vai assegurar maior fluidez ao movimento de cargas no Porto de Santos.

zona portuária, foi construída com um vão de 151 pés, o equivalente a 46 metros de altura. Porém, dificultava o tráfego de embarcações.

A saída foi elevá-la a 215

pés, 65 metros. Isto possibilitou que terminais do complexo portuário recebessem navios que podem carregar mais de 9,5 mil TEU (unidade equivalente a um

contêiner de 20 pés). A elevação, concluída em 2017, custou US\$ 1,6 bilhão.

## ANÁLISE

Segundo a Ecovias, estudos

detalhados sobre o empreendimento foram entregues em dezembro do ano passado à Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp), que analisa a proposta e dará as diretrizes para os próximos passos.

“Assim que as demandas forem cumpridas, a Secretaria Estadual de Logística e Transportes dará autorização para início das obras. A previsão é para o final do segundo semestre”, informou a pasta.

A concessionária também afirma ter prestado todos os esclarecimentos solicitados pelos órgãos ambientais, com o objetivo de garantir o licenciamento da obra. Atualmente, esses dados estão em análise e não há previsão de conclusão.

A Cetesb informou que está em análise o pedido de Licença Ambiental Prévia (LP) para o empreendimento. “A Cetesb está aguardando a apresentação de informações complementares ao processo de licenciamento, sem prazo estabelecido para o seu envio”, relatou.

Esta é a terceira tentativa de acesso direto entre as ilhas de Santo Amaro (Guarujá) e São Vicente (Santos) defendida pelo governo paulista. Projetos de um túnel submerso sob o estuário e uma ponte na região do ferry boat foram apresentados anteriormente.

Quando foi anunciado o projeto, o Governo do Estado destacou que o atual modelo apresenta o melhor custo-benefício, pois terá concepção mais rápida e menor impacto ambiental.

# Docas quer túnel e propõe mudanças

■ A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a Autoridade Portuária de Santos, é contra o projeto da ponte entre as duas margens do complexo marítimo. A estatal defende a construção de um túnel. Por conta disso, a Secretaria Estadual de Logística e Transportes e a Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp) iniciaram discussões sobre o impacto da futura ponte nos planos de expansão do complexo.

O tema será discutido na próxima terça-feira, na sede

do Ministério da Infraestrutura, em Brasília, quando a Codesp irá propor alterações nos estudos. Nessa reunião, que contará com técnicos da Ecovias, a concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), e do próprio ministério, o diretor-presidente da Docas, Casemiro Tércio Carvalho, tentará uma adequação no projeto. O executivo já discutiu a questão com representantes do Governo do Estado.

Tércio falou sobre o projeto da ponte na última quinta-feira, durante sua partici-



ROGÉRIO SOARES

Tércio comentou sobre projeto da ponte em palestra na quinta-feira

pação na 3ª Rodada da Cidadania - O Porto do Futuro, na sede da Associação Comercial de Santos.

“A ponte interfere na bacia de evolução, interfere em projetos portuários atuais e futuros. Ela foi planejada dando as costas para a operação portuária e para o planejamento portuário”, afirmou.

O executivo aponta que a Codesp só foi consultada sobre o projeto da ponte quando ele contestou seu trajeto – ela começará na entrada de Santos e irá até a Ilha Barnabé. Para ele, este formato fica “muito em cima do canal”. Por isso, trará impactos para a navegação e para as operações no com-

plexo santista.

Segundo Tércio, o traçado da ponte poderá inviabilizar projetos de expansão portuária. Áreas como a Ilha de Bagres, na Margem Esquerda, e o Dique do Furadinho, em Cubatão, poderão ter acesso restrito.

A saída, para o executivo, é a construção de um túnel submerso ligando as duas cidades. O estudo de uma obra deste tipo foi lançado em 2013. À época, ele teria 900 metros e ligaria Outerinhos (Santos) a Vicente de Carvalho (Guarujá). A ideia foi suspensa em 2017. Segundo dados do Estado, o custo de construção da ponte seria de um terço do túnel submerso.