

FALE COM A GENTE!
Editor: Leopoldo Figueiredo
E-mail: portomarg@atribuna.com.br
Telefone: 2102-7269

Portos paranaenses movimentam US\$ 14 bi
Os Portos do Paraná (Paranaguá e Antonina) movimentaram US\$ 14 bilhões em mercadorias no primeiro semestre do ano. As exportações somaram US\$ 8 bi e as importações, US\$ 6,15 bi.

PORTO & MAR

Ponte sobre canal desperta debate

Representantes de terminais e operadores querem mais análise; Estado e concessionária dizem que projeto trará benefícios à região

O QUE É O PROJETO E O QUE PENSAM SOBRE ELE?

Comunidade portuária		
Entidade	Posicionamento	Justificativa
Autoridade Portuária	●	- Risco à expansão do Porto - Interferência na bacia de evolução - Defende debate - A favor da construção de um túnel submerso
Prefeitura de Santos	●	- Ligação entre região insular e continental - Estímulo e desenvolvimento à Área Continental de Santos
Prefeitura de Guarujá	●	- Alternativa de acesso à cidade - Elimina gargalo no trânsito no período de safra
Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop)	●	- Defende instituições locais e posição da Autoridade Portuária - Incentiva diálogo - Riscos à navegação e expansão do Porto
Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP)	●	- Pede informações sobre projeto e alternativas - Riscos à navegação e expansão do Porto - Benefício logístico tímido
Centro Nacional de Navegação Transatlântica	●	Riscos à navegação e limitação do Porto
Associação Comercial de Santos (ACS)	●	- Defende mais de uma ligação, pois há grande demanda de mobilidade urbana entre municípios - Considera necessário que todos os órgãos técnicos da região sejam consultados
Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA)	●	Defende ligação seca desde que sejam respeitados contratos e propriedades privadas
Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp)	●	- Defende instituições locais e posição da Autoridade Portuária - Pede informações sobre projeto e alternativas
Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan)	●	Risco à navegação e expansão do Porto
Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS)	●	- Risco à navegação e expansão do Porto - Possíveis acidentes com produtos inflamáveis na Ilha Barnabé - Defende a construção de um túnel submerso

Para se deslocar entre Santos e Guarujá hoje

1 Via terrestre

Utilizando a Rodovia Cônego Domenico Rangoni (SP-055), partindo de Cubatão, o trajeto tem aproximadamente 45 km de extensão, até o centro do Guarujá. É utilizada tanto por veículos de passeio quanto por veículos comerciais. O volume médio diário anual desta rodovia, em 2017, superou a casa dos 15 mil veículos.

2 Balsa

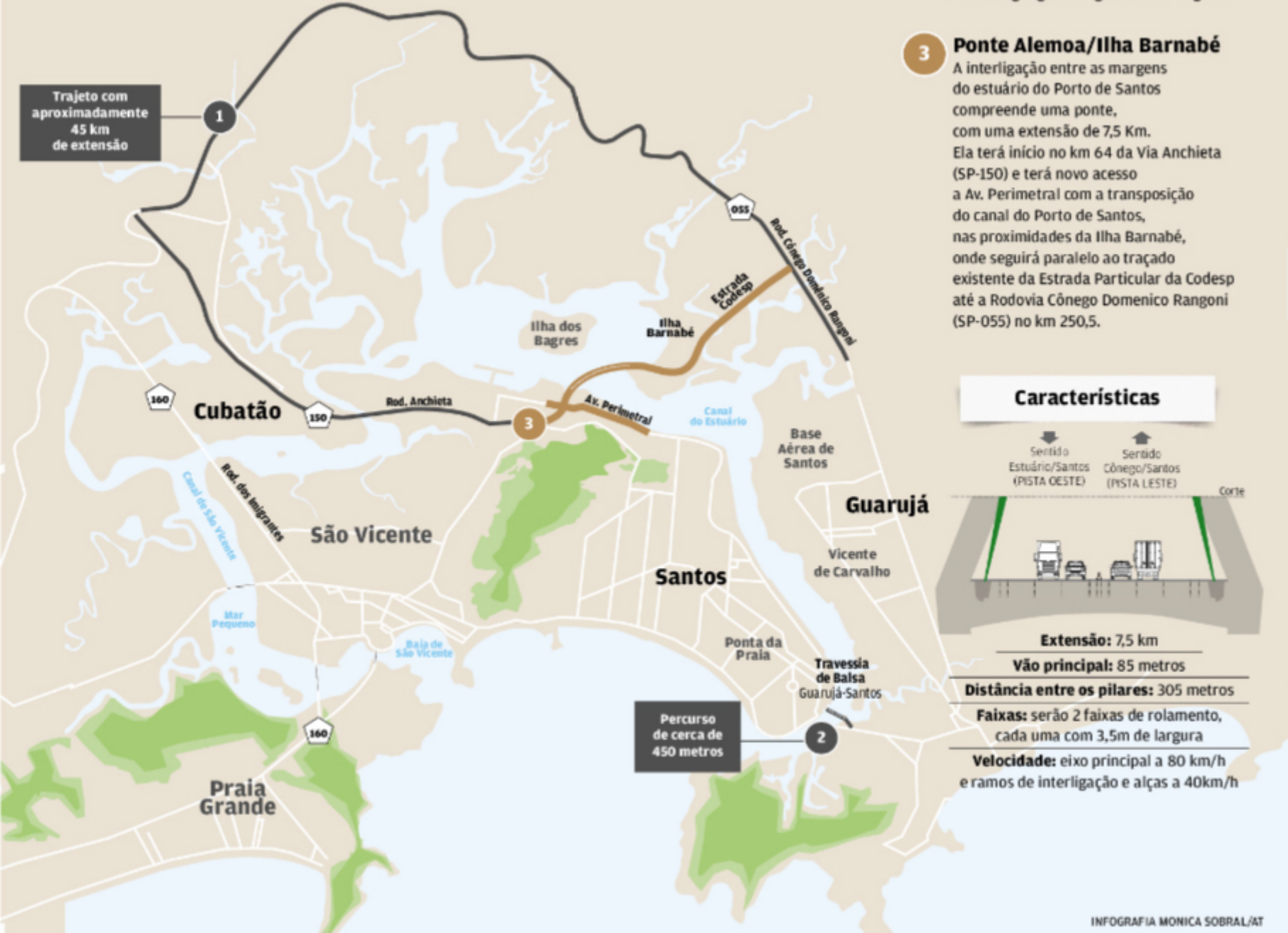
A travessia (Guarujá-Santos) por balsa na Ponta da Praia é um percurso de cerca de 450 metros, mas somente pode ser utilizada por veículos leves, motos e ciclistas, com restrições para veículos comerciais de transporte de cargas e de passageiros. Destaca-se, ainda, o conflito com o canal de navegação do Porto de Santos, que ocasiona paralizações momentâneas neste serviço.

O projeto de ligação entre as margens

O Porto de Santos, principal porta de entrada e saída de mercadorias do País, conta com um trecho de grande fluxo de veículos leves e principalmente de veículos pesados (7 mil caminhões por dia). A conexão rodoviária entre margens do cais santista é considerada um dos gargalos logísticos da região.

3 Ponte Alemoa/Ilha Barnabé

A interligação entre as margens do estuário do Porto de Santos compreende uma ponte, com uma extensão de 7,5 Km. Ela terá início no km 64 da Via Anchieta (SP-150) e terá novo acesso a Av. Perimetral com a transposição do canal do Porto de Santos, nas proximidades da Ilha Barnabé, onde seguirá paralelo ao traçado existente da Estrada Particular da Codesp até a Rodovia Cônego Domenico Rangoni (SP-055) no km 250,5.



FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A comunidade portuária defende ampla discussão sobre a futura ligação seca entre as margens do Porto de Santos. Entidades que representam empresas do setor temem os impactos que o projeto da ponte entre o Saboó e a Ilha Barnabé, na Área Continental de Santos, pode trazer ao desenvolvimento e à expansão do complexo marítimo nos próximos anos.

A ponte projetada pela Ecovias, a concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes, 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, a cerca de 500 metros da praça de pedágio de Guarujá, no km 250 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

O temor da comunidade portuária gira em torno do vão principal da ponte, que terá altura de 85 metros. Segundo a Ecovias, embarcações que transportam portêineres (equipamentos utilizados para o carregamento de navios) chegam a 73 metros de altura. Já a largura entre os pilares será de 305 metros e, segundo relatos, poderá criar restrições à bacia de evolução.

Mas para o secretário de Logística e Transportes de São Paulo, João Octaviano Machado Neto, não há o que temer. Ele argumenta que, durante os estudos que deram origem ao projeto viário, foram realizados diversos testes com embarcações de até 366 metros de comprimento. “A ponte foi projetada com cuidado e atenção à dinâmica, navegação e operação do Porto. Ela não gera limite no crescimento do Porto de Santos”.

Para o secretário estadual, o complexo santista tem outras características, como largura, profundidade e morfologia (em especial, as curvas) do canal, que impõe restrições naturais à expansão de suas atividades e à escala de meganavios. “Não estamos gerando restrições ou perda de valor, estamos agregando valor ao Porto”, informou Octaviano, destacando o total de R\$ 500 milhões que será investido nas vias de acesso ao cais santista.

O diretor da Ecovias, Rui Klein, tem a mesma posição. Ele também aponta os testes já realizados para atestar a viabilidade do projeto. “Estamos fazendo simulações de navios de 400 metros (de comprimento) por capricho nosso, no sen-

tido de ver um algo a mais. Mas nem está no horizonte de navegação, é só para ter essa tranquilidade. Ele (o navio) passa, mas não entraria por outras limitações de características do Porto de Santos”, destacou.

Octaviano defende, ainda, uma discussão “de forma desapaixonada e técnica” sobre o empreendimento viário. E afirma que está aberto à negociação e quer uma agenda positiva com integrantes do Porto, como a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária), a Praticagem de São Paulo (que reúne os práticos locais, profissionais que orien-

tam a navegação nas áreas abrigadas do complexo marítimo) e a Secretaria Nacional de Portos de Transporte Aquaviário (do Ministério da Infraestrutura).

Porém, o secretário acredita que a melhor opção para ligação entre as duas margens do Porto é a ponte. Isto porque, segundo

ele, o túnel submerso, que custará R\$ 5 bilhões – e não R\$ 3,2 bilhões, que era o valor previsto em 2014 –, não contribuirá para a logística portuária. “Se amanhã aparecer outro projeto que ainda não foi pensado, podemos analisar”, afirmou.

Hoje, a Agência de Transporte do Estado de São Pau-

lo (Artesp) analisa estudos e projetos encaminhados pela Ecovias para avaliação de viabilidade técnica do projeto da ponte. Os estudos também são avaliados pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) para a obtenção do licenciamento ambiental da obra.