

Túnel na Europa será modelo de estudo para ligação Santos-Guarujá

APS se reuniu com engenheiros do projeto Dinamarca-Alemanha

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

O túnel imerso mais longo do mundo, que ligará Dinamarca e Alemanha e está em fase de construção, servirá como modelo de estudo para o aperfeiçoamento do projeto do túnel Santos-Guarujá. Na última quinta-feira, a diretoria da Autoridade Portuária de Santos (APS) conversou com engenheiros da estatal dinamarquesa Femern A/S, que executa a obra na Europa, para conhecer o projeto e obter conhecimentos técnicos.

Com previsão de inauguração em 2029, o túnel imerso europeu, cujo nome oficial é Fehmarnbelt Fixed Link, será construído a cerca de 40 metros abaixo do nível do Mar Báltico, ligando a cidade de Copenhaga, na Dinamarca, a Ham-

burgo, na Alemanha. A travessia de balsas que hoje leva 45 minutos entre as duas cidades durará apenas sete minutos de trem e 10 minutos de carro.

Em um vídeo publicado nas redes sociais, o presidente da APS, Anderson Pomini, se mostrou animado com a troca de experiência com os engenheiros e traçou um paralelo entre a obra que vem saindo no papel na Europa e o projeto em fase de desenvolvimento para o Porto de Santos.

“Foi a primeira reunião com os responsáveis pela implementação do túnel que ligará Dinamarca e Alemanha. São 18 quilômetros no modelo de imersão, como o que nós pretendemos fazer aqui. No entanto, aqui são apenas 860 metros. Analisamos os deta-

lhes, o progresso daquela obra de engenharia, que é absolutamente inovadora no mundo. Conversamos e recebemos as percepções, os cálculos e aprendemos bastante com as informações que serão transferidas para o Porto de Santos, para o nosso túnel”.

Pomini e os demais diretores da Autoridade Portuária se reuniram por videoconferência com funcionários da Femern A/S, empresa estatal dinamarquesa responsável pelo projeto, entre eles o gerente de comunicação da companhia, Morten KramerNielsen.

Para a Tribuna, Pomini reiterou que a construção do túnel entre Santos e Guarujá “é uma prioridade do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França” e que os conhecimentos adquiridos sobre o projeto europeu serão levados à próxima reunião da comissão que trata do projeto da ligação seca, marcada para hoje, para apreciação e análise dos demais membros.

A Autoridade Portuária adiantou que uma das características do projeto europeu que deve ser incluída no edital de licitação para contratação da obra brasileira é a obrigatoriedade de transferência de tecnologia. “Além de construir o túnel, a empresa fica obrigada a promover cursos de capacitação e transferir o conhecimento técnico empregado na obra”, informou a APS, em nota.

OTÚNEL EUROPEU

As obras do túnel entre Dinamarca e Alemanha começaram em 2020, após mais de uma década de planejamento. Em poucos meses, foi construído um porto temporário no lado dina-



As obras do túnel que ligará Copanhegue a Hamburgo tiveram início em 2020 e devem seguir até 2029



No projeto europeu, são 18 quilômetros de ligação seca; na Baixada Santista, são estimados 860 metros

marquês, que abrigará a fábrica que em breve construirá as 89 seções maciças de concreto que formarão o túnel. Com 18 quilômetros de extensão, o túnel será um dos maiores projetos de infraestrutura da Europa, com um orçamento de construção de mais de 7 bilhões de euros (cerca de R\$ 36 bilhões).

A título de comparação, o túnel do Canal da Mancha, que liga a Inglaterra e a França, com 50 quilô-

metros de extensão e concluído em 1993, custou o equivalente a 12 bilhões de euros (cerca de R\$ 70,2 bilhões) corrigidos para a moeda atual. Embora mais longo que o túnel Fehmarnbelt, a ligação do Canal da Mancha foi feita usando uma máquina de perfuração, em vez de imergir seções de túnel pré-construídas.

O túnel será construído ao longo do Fehmarn Belt, um estreito entre a ilha alemã de Fehmarn e a ilha di-

namarquesa de Lolland, e foi projetado como uma alternativa ao atual serviço de balsa de Rodby e Puttgarden, que transporta milhões de passageiros anualmente.

O equipamento também será o túnel rodoviário e ferroviário combinado mais longo do mundo, composto por duas autoestradas de pista dupla – separadas por uma passagem de serviço – e duas vias férreas eletrificadas.