

APS projeta túnel Santos-Guarujá com tarifa equivalente à da balsa

Projeto atualizado foi apresentado pelo presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini, na Câmara Federal

BÁRBARA FARIAS

DA REDAÇÃO

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, apresentou o novo modelo do túnel submerso Santos-Guarujá aos membros da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, ontem à tarde, em Brasília. Conforme o projeto, a obra tem orçamento estimado de R\$ 5,850 bilhões, com prazo de execução em quatro anos, e está prevista a cobrança de um pedágio nos moldes de tarifa social, com valor semelhante ao cobrado na travessia de balsas Santos-Guarujá.

Hoje, vale lembrar, os preços praticados na travessia são de R\$ 12,30 para carros e R\$ 6,20 para motos, entre outros valores, cobrados somente no embarque no lado guarujaense. Ainda segundo Pomini, a APS trabalha para iniciar as obras do túnel em 2024 e concluí-las em 2027 ou 2028. Os recursos virão do próprio caixa da gestora do Porto de Santos, do Banco dos Brics (grupo composto por Brasil, China, Índia, Rússia e África do Sul) e por concessão.

De acordo com o projeto, as embocaduras do túnel serão instaladas no berço do Cais da Marinha, na Margem Direita, em Santos, e na região conhecida como Prainha, em Vicente de Carvalho, em Guarujá, abaixo do Linhão, na Margem Esquerda. O traçado submerso não foi alterado e a extensão é de 860 metros.

Em sua apresentação, Pomini mostrou o cronogra-



O presidente da APS, Anderson Pomini, tirou dúvidas de deputados em apresentação realizada em Brasília

DETALHES

Em sua apresentação, o presidente da APS, Anderson Pomini, destacou alguns números envolvendo o projeto do túnel submerso.

- Previsão de 78 mil pessoas/dia
- 860 metros de extensão para ligar as duas margens do Porto
- Dois minutos para cumprir o trajeto
- Previsão de inclusão do VLT
- Gratuidades garantidas a ciclistas e pedestres
- Garantia de navegação a navios de grande porte
- Redução de 710.640 toneladas de CO2 emitidas em 10 anos
- Melhora nas operações portuárias
- Potencialização das áreas retroportuárias
- Integração com o futuro Aeroporto de Guarujá
- Moradias para 700 famílias da Prainha, em Guarujá
- Até 10 milhões de turistas beneficiados na temporada

COM A PALAVRA, OS DEPUTADOS DA REGIÃO

Rosana Valle (PL) entende que o encontro “não trouxe muitas novidades” e ponderou que, “até o momento, não há a demonstração clara de onde virá o recurso para essa importante obra. Outra questão fundamental e que ficou latente na audiência é a discussão sobre de quem é a competência para a obra. A Autoridade Portuária entende ser da União, enquanto o Governo de São Paulo entende ser do Estado”. Em meio a isso, Rosana diz que é preciso “unir esforços para que esse túnel saia do papel. Tenho dialogado bastante com o governador Tarcísio de Freitas

(Republicanos) e sei do seu esforço em implementar a obra. Espero que o Governo Federal também se esforce e se una ao projeto do Estado para que a população da nossa região possa ser beneficiada”. Por sua vez, Alberto Mourão (MDB) defende “a liberação de recursos para que o projeto saia do papel e facilite a mobilidade urbana da região”. Ele destaca os ganhos que a ligação seca entre as margens Direita e Esquerda trará ao Porto de Santos. “A Baixada Santista merece o investimento. Este será um passo importante para a mobilidade e a economia. Somos uma região

metropolitana e o investimento em mobilidade reflete em desenvolvimento econômico e qualidade de vida à população”. Já a assessoria de imprensa de Paulo Alexandre Barbosa (PSDB) informou que ele está afastado temporariamente das atividades, mediante atestado médico, e por isso não compareceu aos compromissos na Câmara. Contudo, seu chefe de gabinete, Flavio Jordão, acompanhou a audiência. Por fim, Carlos Alberto da Cunha, o Delegado Da Cunha (PP), não participou da audiência pois acompanhava os trabalhos da Comissão de Segurança Pública da Câmara e da CPI das apostas esportivas.

ma com investimentos definidos para a obra ano a ano, mas ponderou que o valor é “passível de redução em ra-

ção da concorrência”. Seriam R\$ 50 milhões em 2023, R\$ 1 bilhão em 2024, R\$ 2,5 bilhões em 2025,

R\$ 1,3 bilhão em 2026 e R\$ 1 bilhão em 2027/2028.

Em 2022, o valor previsto para o projeto no Governo

Bolsonaro era de R\$ 2,9 bilhões e a obra fazia parte do rol de investimentos obrigatórios do eventual

concessionário no plano de desestatização da APS, que acabou não avançando no Governo Lula.

CONFLITO DE COMPETÊNCIAS

Presente à sessão a Comissão de Viação e Transportes, o secretário de Parceria em Investimentos de São Paulo, Rafael Benini, defendeu a competência do Governo do Estado para elaborar outra modelagem e conceder a obra e operação do túnel a um concessionário privado por meio de uma parceria público-privada (PPP).

“Um modelo de concessão de 30 anos que permite ao operador construir e definir uma tarifa adequada. A PPP resulta em um ganho de eficiência”, defendeu Benini. Contudo, Pomini refutou a possibilidade. “Levaria sete anos somente para concluir a concessão por meio de PPP”.

Questionado sobre a construção de uma nova via como alternativa ao Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) pelos deputados, Benini disse que o Estado avalia dois projetos, o da Linha Verde e o da terceira rodovia Planalto-Baixada Santista. Ele explicou que o projeto da Linha Verde consiste em um traçado desde o Rodoanel Leste, na altura de Suzano, até a Margem Esquerda do Porto, pela Rodovia Córrego Domenico Rangoni.

“O projeto da Linha Verde está com o PMI (Processo de Manifestação de Interesse) aberto, com prazo de construção de sete anos a partir da assinatura do contrato. Nós estamos analisando qual tem o melhor custo-benefício para o Estado”, explicou.

Na sessão de ontem, o membro do Comitê Brasileiro de Túneis, Tarcísio Barreto Celestino, ressaltou que o projeto submerso é o equipamento mais eficaz, operacional e seguro para ligar Santos e Guarujá.