

# Benefícios de obras são projetados pela APS

Diretor-presidente fala sobre intervenções

BÁRBARA FARIAS E TEDSARTORI  
DE BRASÍLIA E DA REDAÇÃO

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, demonstrou otimismo para que as obras de infraestrutura ligadas ao porto santista e que foram incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, sejam realizadas. Ele foi um dos convidados do segundo painel do 2º Encontro Porto & Mar, promovido pelo Grupo Tribuna no Windsor Plaza Brasília Hotel, na Capital Federal.

O tema do painel que contou com a participação de Pomini foi “Novo PAC: R\$ 349 bilhões em investimentos”. “Prendemos implementar a realização destas obras por meio de PPPs (parcerias público-privadas), sempre com a orientação da Casa Civil da Presidência da República, que defende esse formato”, destacou o diretor-presidente da APS.

Aos participantes do evento, Pomini destacou como principais serviços a dragagem de aprofundamento do Porto de Santos,

informando que foram contratados engenheiros e técnicos da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) para estudos, e a Avenida Perimetral da Margem Direita, em especial no trecho da Alemoa, onde há necessidade de intervenção do Governo do Estado, da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), da Prefeitura de Santos e da Autoridade Portuária.

Além destas, o presidente da APS também citou a obra da Avenida Perimetral da Margem Esquerda, com mais de 3 quilômetros para reforçar os atuais 700 metros da Rua Idalino Pinez, conhecida como Rua do Adubo.

#### TÚNEL SUBMERSO

Por fim, Pomini abordou o túnel Santos-Guarujá, uma das intervenções mais importantes do PAC, para o qual deu prazos.

“A publicação do edital é prevista para o próximo ano, com a licitação ainda em 2024 e a contratação da obra, se tudo der certo, no início de 2025. Estamos absolutamente otimistas com



Painel “Novo PAC: R\$ 349 bilhões em investimentos” contou com a participação de gestores públicos e importantes nomes do setor portuário

sa ser construído, a partir do momento em que os trabalhos forem iniciados.

“Dentro de modelagem e estabelecimento de edital, vai ter um prazo mínimo de dois anos e meio a três anos para que isso aconteça e tenha um vencedor que possa fazer a obra com competência e mantê-la”.

Gusmão explicou que a adoção de uma PPP para o empreendimento será muito importante para a continuidade dos investimentos, destacando a boa relação da União com o Governo de São Paulo.

“A gente abriu uma conversa muito importante com o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos). Acho que vamos chegar em um bom entendimento para que ocorram aportes federais e estaduais para que a obra possa sair do papel e ser executada”.

todas estas obras que refletem a importância da infraestrutura no Porto de Santos”.

Quem também falou sobre a ligação seca entre as margens Direita e Esquerda do Porto, mas na abertura do 2º Encontro Porto & Mar, foi o secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão. Ele estimou um prazo mínimo de dois anos e meio a três anos para que o túnel Santos-Guarujá pos-

## Modal ferroviário exige atenção a pontos que devem ser melhorados

■ O presidente da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), João Almeida, espera que outras etapas sejam melhoradas dentro do processo de transporte de cargas pelo modal ferroviário para o Porto de Santos. Ele foi um dos convidados do segundo painel do 2º Encontro Porto & Mar.

“Santos vai ter, a médio prazo, 100 milhões de toneladas chegando pelo modal ferroviário. A Autoridade Portuária tem feito o que é necessário, além dos terminais, mas há alguns outros pontos que a gente precisa ter atenção”.

Almeida lembrou que, em determinada oportunidade, quando era executi-

vo, um terminal de granel em Santos perdia 10% de volume, em média, pela questão envolvendo logística de entrada e saída de navios. “Tem que passar um pente fino porque, caso contrário, em 100 milhões de toneladas não será possível chegar”.

O presidente da Fips recomenda que o licenciamento ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) destinado às ferrovias seja aplicado no modelo portuário. “A linha do Ibama é muito mais rápida e eficiente. Então, entendendo que ela deveria ser replicada”.