

Sedimentos terão estudo para início de obra do túnel

Objetivo é evitar liberação de contaminantes

TED SARTORI
DA REDAÇÃO

A construção do túnel submerso entre Santos e Guarujá dependerá de um novo licenciamento ambiental, com levantamentos sobre o canal do Porto, ainda que com referências do que já foi feito há mais de dez anos. A afirmação é da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb).

O licenciamento inclui estudos sobre os sedimentos, antes do início da dragagem para a construção do túnel. "A dragagem deve ser precedida pela análise do material e pela proposição de medidas de controle, para que não haja liberação de contaminantes", explica a Cetesb.

A destinação do material que será retirado na dragagem será definido justamente após os resultados da análise, mas a companhia já indica a possibilidade de ser adotada. "Geralmente, o material dragado, para a operação do Porto de Santos, é destinado ao Polígono de Disposição Oceânica (PDO), localizado a 12 quilômetros da costa".

O engenheiro químico Élio Lopes lembra que o estudo precisa atender o que está disposto na Resolução 454 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). O documento estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos referenciais para o gerenciamento do material a ser dragado em águas sob jurisdição nacional.

"Dependendo das concentrações dos poluentes encontrados, é que será escolhido o local de disposição final desses sedimentos. Logo, precisamos aguardar os resultados de análises para tratar disso", argumenta.

Procurada, a APS informou, também em nota, que as alternativas de engenharia para a construção do túnel Santos-Guarujá, bem como para as licenças ambientais necessárias, serão definidas quando da elaboração do projeto-executivo.

CONSTRUÇÃO

A primeira etapa, das nove previstas na construção, indica a preparação do solo no fundo do mar. Uma trincheira será aberta com dragagem para a futura colocação de placas de concreto, como se fosse um piso para nivelar o chão que vai receber os módulos do túnel. Serão 14 meses para a execução dessa trincheira, sem paralisações no canal de navegação, segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS). Os módulos serão instalados 21 metros abaixo da linha da água.

A Cetesb acrescenta que

EM 2014

A Tribuna noticiou os trabalhos para a implantação do túnel Santos-Guarujá em 2014. Em abril daquele ano, o Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) autorizou, por unanimidade, que a Cetesb emitisse a licença ambiental prévia (LP) para a implantação do túnel. Em maio de 2014, a Dersa, então responsável pelo projeto, iniciou os trabalhos de sondagem no canal de navegação. Eles foram feitos por um consórcio projetista e consistiam na verificação das condições do solo do estuário nas profundidades em que seriam instalados os módulos do túnel. Os levantamentos eram necessários, dizia a Dersa, para verificar as características do subsolo no canal de navegação. Duas embarcações foram utilizadas na tarefa. Delas, saíram equipamentos para perfurar o solo até 50 metros de profundidade. Em seguida, eram coletados sedimentos para análise. Os serviços foram uma espécie de 'biópsia' para estudar sedimentos quanto aos contaminantes. Esse estudo anterior, diz a Cetesb, será levado em consideração. Mas novos levantamentos serão feitos no solo.

serão aproveitados todos os estudos e análises que embasaram a emissão da licença em 2014, ano do projeto da antiga Dersa e que está sendo usado como base. "Serão solicitadas atualizações e, eventualmente, novos estudos, de acordo com o projeto a ser apresentado", afirma, em nota, a companhia ambiental.

COMO ESTÁ

No momento, a implantação, segundo o cronograma divulgado pela APS, está na fase de modelagem jurídica para a proposta de parceria público-privada (PPP).

Foram três audiências públicas, entre os dias 18 e 19 de abril e consulta pública on-line. A previsão para publicação do edital é março do próximo ano, com a licitação em julho.

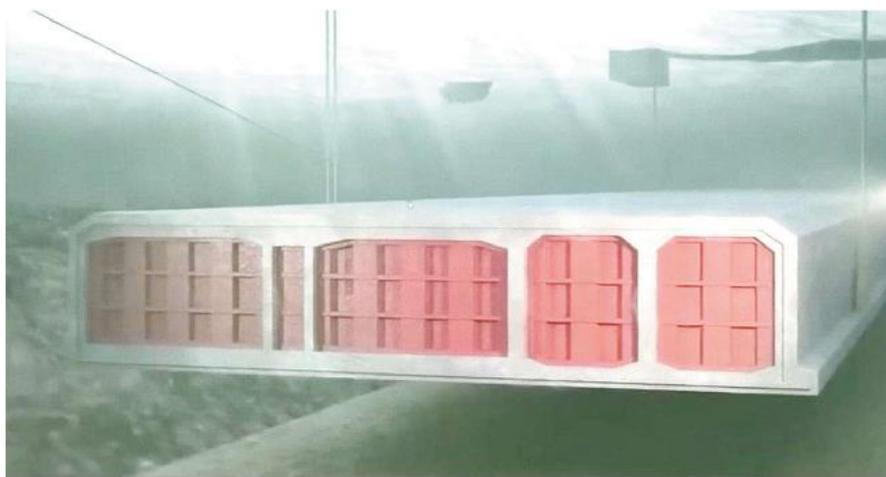
A Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) informou, em nota, que o assunto "ainda será tratado de forma específica e novos estudos serão realizados", afirma, acrescentando que, neste momento, o projeto ainda não está fechado e, portanto, é passível de alterações.

PARALISAÇÕES

Para a sondagem do solo, o canal do Porto foi parcialmente interditado 13 vezes em 2014, sempre por 12 horas, das 11 às 23 horas. No total, foram 156 horas, o equivalente a 6,5 dias, de paralisações. Elas foram necessárias para a realização dos trabalhos, mas impactaram o trânsito de navios e os terminais na época.



Antes da dragagem para a instalação do túnel, material do solo será coletado para análise e implantação de medidas de controle, diz Cetesb



Fundo do mar receberá placas de concreto para nivelar o chão e acomodar os módulos do túnel, que ficarão a 21 metros de profundidade

Trabalhos dependem de licença

■ O início das obras do túnel Santos-Guarujá, com sondagens no solo, depende da emissão da licença ambiental prévia (LP) por parte da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb). Antes, porém, é preciso que o Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) analise e dê o aval para a Cetesb.

Em 12 de junho, no Palácio dos Bandeirantes, na Capital, o governador Tarcsio de Freitas (Republicanos) e o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos) fizeram reunião sobre o tema. A intenção é protocolar em breve o estudo de impacto ambiental na Cetesb para que, antes do final do ano, a LP seja emitida.

A ideia é abrir a licitação já com a LP, para atrair investidores com segurança jurídica, antes do final do ano. O governador garantiu que o contrato para obras do túnel Santos-Guarujá será assinado em 2025.

O túnel está avaliado em R\$ 6 bilhões e será feito em parceria pelos governos do Estado e Federal. A ligação seca entre Santos e Guarujá está nos planos da gestão estadual desde fevereiro de 2023, quando o projeto foi qualificado no Programa de Parceria em Investimentos de São Paulo (PPI-SP). A extensão total da ligação



No canal de navegação do Porto de Santos, túnel terá 870 metros de comprimento entre as duas pontas

seca na Baixada Santista será de 1,5 km, por meio de um túnel imerso de 870 metros, por baixo do canal portuário.

O túnel será composto por seis módulos de concreto pré-moldado. Eles serão construídos em uma doca seca e transportados por

flutuadores para imersão, encaixe e fixação da estrutura no leito do canal, que também terá a profundidade ampliada. (TS)