

Túnel será interligado com estrada

Estudo de impactos da ligação seca Santos-Guarujá inclui conexão com a Rodovia Cônego Domenico Rangoni, em Vicente de Carvalho

BÁRBARA FARIAS

DA REDAÇÃO

O traçado do túnel imerso entre Santos e Guarujá contempla uma conexão com a Rodovia Cônego Domenico Rangoni. A via segregará o fluxo de caminhões que se dirigem aos terminais da Margem Esquerda do Porto de Santos do trânsito urbano, em Vicente de Carvalho, garantindo mais fluidez. O acesso consta no Estudo e no Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) apresentado ontem na audiência pública realizada pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema), no Teatro Procópio Ferreira, em Guarujá. Um dia antes, o EIA-RIMA da ligação seca foi tema de audiência em Santos.

PREFEITURA

A alça de acesso para a estrada incorporada no projeto atende a um pedido da Prefeitura de Guarujá encaminhado ao Estado na audiência pública realizada no dia 18 de abril, como A Tribuna já havia publicado. “No projeto inicial, o túnel terminava no Guarujá e os caminhões teriam que usar as vias urbanas, mas, com essa conexão com a Cônego, o tráfego rodoviário será separado do urbano”, afirmou Raquel França Carneiro, diretora da Companhia Paulista de Parcerias, empresa vinculada à Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), do Governo do Estado.

“Guarujá ofertou à SPI que fizesse a conexão da Praça 14 Bis até a Rodovia Cônego Domenico Rangoni para segregar o fluxo de caminhões, para que não ficassem no tecido urbano



Segunda audiência sobre impactos foi ontem, em Guarujá; leilão do túnel é previsto para agosto de 2025 e obra só deve iniciar em 2026

impactando negativamente em Vicente de Carvalho”, afirmou a secretária de Planejamento de Guarujá, Polliana Iamonti.

Em relação ao empreendimento, Polliana acrescentou que a “obra trará conectividade, eficiência, fluidez e uma condição socioeconômica importantíssima para a nossa região”.

A secretária destacou ainda que o projeto inclui uma conexão do túnel com o aeroporto, em Vicente de Carvalho, e que já está tratando com o Estado a viabilização do Veículo Leve sobre Tri-

lhos (VLT) para o uso dos passageiros do transporte aéreo. “A ideia é que, num planejamento futuro, a gente faça todas essas conexões, que são necessárias para a nossa região”.

INVESTIMENTO

O estudo também apontou uma revisão do investimento previsto para a ligação seca, que baixou de R\$ 5,8 bilhões para R\$ 5,54 bilhões para um contrato de concessão de 30 anos, por meio de parceria público-privada (PPP).

Desse total, Estado e União destinarão no máxi-

mo R\$ 4,65 bilhões, sendo 50% do valor para cada, conforme o andamento das obras. Já o concessionário privado arcará com R\$ 1,22 bilhão para operação e manutenção.

CONTRAPRESTAÇÃO

Além disso, haverá uma contraprestação pública máxima estimada em R\$ 6,47 bilhões. “É uma remuneração que o Governo do Estado pagará à concessionária após o início da operação. Esse valor tem riscos embutidos como, por exemplo, evasão do free-flow (pedágio sem parada) ou de-

manda do túnel. Toda matriz de risco do contrato da PPP utiliza esse valor da contraprestação”, explicou a servidora estadual.

Contudo, Raquel ressaltou que o valor é estimado, podendo ser menor, pois o leilão da obra do túnel terá como critério de seleção da empresa vencedora, a que oferecer o maior desconto na contraprestação. “O valor será pago do ano seis ao ano 30 de concessão”.

O túnel terá 870 metros de extensão embaixo do mar e profundidade de 21 metros. Será o primeiro do gênero na América Latina.

Pedágio: tarifa será de R\$ 6,15 por sentido

■ O projeto do túnel Santos-Guarujá estipula tarifa a partir de R\$ 6,15 por sentido (cobrada na ida e na volta), totalizando R\$ 12,30, para automóveis, o mesmo valor cobrado hoje na travessia de balsas. Pedestres e ciclistas não pagarão.

Já para caminhões com dois ou três eixos, a tarifa será de R\$ 36,90. Para veículos com quatro ou mais eixos, R\$ 98,40. “O objetivo é desestimular que caminhões utilizem o túnel”, diz Raquel Carneiro, diretora da Companhia Paulista de Parcerias.

O túnel prevê o sistema de pagamento free flow, com pórticos na entrada e sem praças de pedágio.

PRÓXIMAS ETAPAS

Raquel explica que o próximo passo é revisar o EIA-RIMA e protocolar novamente na Cetesb para a análise e emissão a licença ambiental no começo de 2025.

Já a modelagem da concessão patrocinada (PPP) será analisada e revisada novamente pelo Estado, pelo Ministério de Portos e Aeroportos e pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

“A documentação revisada será protocolada no Tribunal de Contas da União (TCU) em dezembro para que a gente consiga publicar o edital no segundo trimestre de 2025”. (BF)