

Terceira pista da Imigrantes exigirá outras obras locais

Infraestrutura precisará ser reforçada

BÁRBARA FARIAS

DA REDAÇÃO

O traçado da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes é bem-visto por entidades do setor portuário, autoridades e especialistas, mas exigirá que outras obras saiam do papel na Baixada Santista para reduzir os gargalos logísticos do Porto de Santos. A expectativa é que a nova rota desafogue os congestionamentos de veículos pesados com destino ao complexo santista, desde que os dois viadutos da Alemoa e as obras de ampliação da Avenida Perimetral da Margem Esquerda, em Guarujá, sejam executados.

O projeto foi noticiado por A Tribuna na última sexta-feira, após anúncio do secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini. A nova Imigrantes terá dois pontos de conexão, no km 43 da atual estrada, no Planalto, e no km 265 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni, na Baixada Santista.

As obras devem começar no segundo semestre de 2026 e terminar em 2031, com orçamento entre R\$ 6 bilhões e R\$ 8 bilhões. A Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), fará todos os estudos e os projetos funcional, básico e executivo da nova rota.

TRAÇADO EFICIENTE

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel, afirmou que o traçado apresentado é bastante eficiente em relação à inclinação e conexão com o Planalto, tendo acesso direto ao Rodoanel Mário Covas, e destacou também que o prazo divulgado para a conclusão da obra é "realista".

Contudo, intervenções no Litoral se fazem necessárias. "O acesso à Baixada Santista e aos termi-

SERVIÇO VITAL

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse que se trata de uma obra vital para o escoamento, ao mercado externo, da produção de cinco estados da "hinterlândia primária do Porto, região que representa 56% do PIB nacional e abriga 86 milhões de habitantes". Ainda de acordo com Pomini, 60% do modal que mais utiliza o Porto de Santos, o rodoviário, desce a Serra do Mar pela Via Anchieta, já que a Rodovia dos Imigrantes, "por sua inclinação de 6%, não permite a descida de caminhões pesados. A ligação Planalto-Baixada é a principal solução ao gargalo rodoviário que afeta o mais importante Porto do Hemisfério Sul".

nais portuários nas duas margens do Porto dependerá da conclusão de obras complementares, como a Perimetral da Margem Esquerda e os novos viadutos de acesso na Margem Direita (Alemoa)".

INCLINAÇÃO ADEQUADA

Para o presidente-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, "a principal vantagem do traçado é sua inclinação média de 4%, similar à da Via Anchieta, enquanto a das pistas da Imigrantes é de 6%, o que proíbe a descida de caminhões por questões de segurança".

Angelino destacou que a conexão no km 43 da Imigrantes oferecerá "várias alternativas de acesso aos caminhoneiros" e que a do km 265 da Cônego "facilitará a descida de cargas à Margem Esquerda do Porto, mas acredita que os "caminhões continuarão preferindo descer pela Anchieta, o que contribuirá para uma redistribuição mais equilibrada do tráfego de descida, cuja capacidade final será



Intervenções na Alemoa são vistas como necessárias para 3ª pista da Imigrantes elevar ganhos logísticos

COM A PALAVRA, A ECOVIAS



Na sexta-feira, o secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini, informou que o pedido de licença prévia (LP) do projeto (veja reprodução do traçado acima) seria protocolado nesta semana. Questionada, a Ecovias detalhou que já iniciou os trâmites junto à Companhia Ambiental de São Paulo (Cetesb), "com

o protocolo do plano de trabalho e obtenção do termo de referência". "No momento, a concessionária está dedicada ao desenvolvimento do projeto funcional e, após sua aprovação pelo governo, serão desenvolvidos também os projetos básico e executivo, que trarão todos os detalhes para a realização da obra. Concluídas essas

etapas, caberá ao Estado as definições sobre os próximos passos", informou. A concessionária também comunicou que "o estudo e o relatório de impacto ambiental (EIA-RIMA) estão em elaboração. A expectativa da concessionária é obter a licença de instalação no primeiro semestre de 2026".

acrescida em 145%".

Por fim, observou que é preciso ter atenção especial às rotas de fuga e acesso a veículos de socorro devido a "80% do traçado ser composto por túneis (ao longo de 17 km), sendo o maior deles com 6 km de extensão".

REDISTRIBUIÇÃO

O consultor portuário Ivam Jardim pontuou que o traçado não cria novos acessos. Beneficia o fluxo de caminhões em direção à Margem Esquerda do Porto ao redistribuir o tráfego no sistema viário atual, "mas não resolve o problema

de concentração de acessos nem adiciona novas alternativas à entrada em Santos ou Guarujá. Os pontos de entrada para as margens Direita (Anchieta) e Esquerda (Cônego) permanecem os mesmos, limitando os ganhos logísticos efetivos".

Quanto à entrega em 2031, Jardim disse que "é importante questionar se esse prazo atende à urgência de melhorias no sistema rodoviário, dado o estado crítico de saturação da Anchieta e a crescente demanda logística do Porto de Santos".

Pelo fato da rota anunciada na semana passada,

em suas palavras, "não beneficiar usuários (veículos de passeio) que vêm pela Imigrantes com destino a Santos, pois não cria um acesso direto à Cidade", o especialista pondera se já não é hora de debater um investimento, por parte do Estado, em uma solução que atenda às necessidades reais de mobilidade e logística da região.

"Um projeto que contemple novos acessos em São Paulo, conectados ao Rodoanel, e alternativas de entrada em Santos e Guarujá poderia ter um impacto ainda mais positivo", complementa.