

Nova pista e maior eficiência no escoamento de cargas

Construção da terceira via na Rodovia dos Imigrantes é vista como fundamental para competitividade do Porto

DA REDAÇÃO

Pensar no Porto de Santos nos próximos anos significa desenhar um planejamento estratégico que tenha como uma das prioridades os acessos ao complexo marítimo. É claro que isso envolve projetos voltados à intermodalidade, de forma a integrar rodovia, ferrovia e transporte marítimo, discussão antiga, mas ainda vigente. Porém, quando se trata do cais santista, a própria chegada à Cidade já representa um gargalo logístico a ser solucionado. Diante deste cenário, a construção de uma terceira pista na Rodovia dos Imigrantes se torna cada vez mais urgente e fundamental para manter a competitividade do maior porto do Hemisfério Sul no mercado internacional.

É importante lembrar que o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) já opera próximo ao limite de capacidade, especialmente em períodos de alta demanda, como feriados e safra agrícola, quando o fluxo de caminhões se intensifica. Com a nova pista, o sistema aumentará em 14,5% a sua capacidade para descida de veículos pesados, como caminhões e ônibus.

As justificativas são suficientes para investimentos vultosos, ainda mais quando a movimentação planejada para 2040 no complexo pode ser atingida até 2030. A previsão de superação das expectativas também desperta o poder público para a necessidade de correr contra o tempo, já que um empreendimento desse porte



A nova pista aumentará em 25% a capacidade total do SAI e em 145% o fluxo de veículos comerciais

levará em torno de quatro anos para ficar pronto. O início deve ser em 2027.

SOLUÇÃO

Em janeiro, o Governo do Estado divulgou a proposta para o traçado da nova via, que vai ligar o Planalto e a Baixada Santista. A autorização para os estudos foi concedida pela Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos.

O projeto prevê uma nova pista no trecho de serra com 21,5 quilômetros de extensão, compostos prioritariamente por túneis, que somam 17 quilômetros (80% de todo trajeto), além de 4 quilômetros de viadutos. Um dos túneis terá cerca de 6 quilômetros de extensão, tornando-se a maior estrutura desse

tipo no Brasil. Serão duas faixas de rolamento e um acostamento com possibilidade de ser revertido em faixa de tráfego.

“A terceira faixa facilitaria o acesso dos veículos de carga à região portuária, desde que faça parte de um modelo de gestão de logística, que poderá contribuir para a redução dos custos operacionais”, analisou a coordenadora do curso de Engenharia Civil na Universidade Católica de Santos (Unisantos), Marcia Aps.

Ela complementa o posicionamento lembrando que, apesar da terceira pista ser uma das soluções para o escoamento de cargas, adequações nos espaços de armazenamento nos terminais também de-

verão acompanhar tornando toda a cadeia logística eficiente.

“O porto e a cidade devem estar em consonância com esse novo empreendimento. Estudos para obras complementares, como a entrada na Alemoa e a Avenida Perimetral, devem ser analisados e ocorrerem, se necessário, ao mesmo tempo, para não se criar um novo gargalo. Soluções complexas precisam ser adotadas, não descartando nenhum modal de transporte, vias de acesso e comprometimento entre os setores público e privado, com investimentos em infraestrutura e modernização das instalações”, disse Marcia, que também é doutora pela Universidade de São Paulo (USP).

Desafios logísticos vão além dos acessos, aponta ATP

■ O presidente da Associação de Terminais Portuários (ATP), Murillo Barbosa, reforça o posicionamento da especialista ao afirmar que a atração de mais cargas para o Porto não depende exclusivamente da melhoria no acesso viário. Outros fatores, como a capacidade para armazenagem, condições comerciais e custos portuários, também são vistos como determinantes para a escolha dos operadores logísticos.

“Portanto, embora a infraestrutura viária seja um avanço, sua influência na movimentação total de cargas dependerá de um conjunto mais amplo de variáveis”, mencionou, ressaltando que Santos conta hoje com sete terminais privados, que também são diretamente impactados pela infraestrutura disponível.

Ela reitera também que os desafios logísticos não se limitam ao trecho rodoviário do Sistema Anchieta-Imigrantes. Segundo Barbosa, o acesso ao porto na margem direita ainda é um gargalo crítico, pois depende exclusivamente do Viaduto da Alemoa, que absorve sozinho 60% do volume do cais santista. Além disso, os outros 40% da movimentação estão concentrados em vias como a Cônego Domênico Ranganí e a Rua do Adubo, ambas já saturadas.

“Para que a eficiência logística seja ampliada de forma significativa, é indispensável a priorização de obras estruturantes, como o viaduto de acesso da Anchieta ao Sabão e um segundo viaduto interligando o Distrito Industrial e Portuário da Alemoa à Anchieta”.

TRAÇADO

A nova pista terá início no quilômetro 43 da Rodovia dos Imigrantes (SP-160), permitindo o acesso pelo Rodoanel Mario Covas (SP-021). Na Baixada, a conexão será no quilômetro 265 da Rodovia Cônego Domênico Ranganí (SP-055), próximo ao Polo de Cubatão. Um destaque fica para a inclinação média, que será de 4%, possibilitando o tráfego seguro de veículos pesados. Túneis paralelos de emergência são mais um diferencial quando se trata de manter a segurança.

