

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portoemar@grupo-tribuna.com

Trecho Norte do Rodoanel tem conclusão prevista para setembro

Obra deve ajudar no escoamento de cargas que chegam e saem dos portos de Santos e São Sebastião

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

O Trecho Norte do Rodoanel Mário Covas (SP-021) deverá ser concluído ainda neste semestre. A primeira fase foi inaugurada em dezembro do ano passado, e a segunda, com 70% das obras realizadas, tem entrega prevista para setembro. Com a liberação total, o Trecho Norte receberá um fluxo médio de 18 mil caminhões por dia, facilitando, inclusive, o escoamento de mercadorias com destino ao Porto de Santos. As obras estão a cargo da concessionária Via SP Serra, do Grupo Via Appia.

O Rodoanel Norte abrange 44 quilômetros, os primeiros 24 km foram liberados ao tráfego de veículos em 23 de dezembro. A extensão restante, com 20 km, atravessará os municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá.

“As obras seguem em andamento, com a implantação das novas pistas entre a Rodovia Fernão Dias e a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, na Capital paulista. A conclusão está prevista para o segundo semestre de 2026. Após a finalização dos serviços, testes e liberações técnicas necessárias pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), o Rodoanel Norte passará a operar integralmente”, informou a Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI).

A SPI informou ainda que, após seis anos de paralisação, as obras foram retomadas em abril de 2024. O investimento total é de aproximadamente R\$ 3,4 bilhões, sendo R\$ 1,09 bilhão aportado pelo Governo Paulista e R\$ 2,25 bilhões pela concessionária.

TRÁFEGO DE CAMINHÕES

Segundo o Estado, o Rodoanel Norte foi projetado para redistribuir o tráfego de caminhões que



Os 20 quilômetros restantes do Trecho Norte atravessarão os municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá, recebendo alto fluxo de caminhões

utilizam as marginais Tietê e Pinheiros, oriundos, principalmente das rodovias Via Anhanguera e Bandeirantes.

O objetivo é que novo acesso reduza o tempo de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo e facilite o acesso ao Porto de Santos, ampliando a capacidade logística para o escoamento de cargas destinadas à exportação, além de reduzir custos no transporte de cargas.

Conforme o Estado, a via fortalecerá a integração logística entre as regiões Sudeste e Nordeste e possibilitará a ligação com a região metropolitana de Campinas, dando acesso às zonas norte e noroeste do Estado. Também viabilizará a ligação com a avenida Raimundo Pereira de Magalhães e com as rodovias Fernão Dias (acesso a Mi-

CRONOGRAMA

Em nota, a concessionária Via SP Serra informou que as obras estão dentro do cronograma previsto. “Atualmente, o percentual geral de execução da obra é de 70%. Os trabalhos permanecem concentrados na construção de túneis, viadutos e pontes, além de desmontes de rocha, grandes escavações, serviços de terraplenagem, contenções, drenagem e pavimentação em diferentes segmentos”. A empresa explica que 13 frentes de trabalho atuam simultaneamente na obra. A concessionária detalha que são 20 quilômetros de novas pistas, com três a quatro faixas de rolamento, dez túneis, 43 obras de arte especiais, uma nova Base da Polícia Militar Rodoviária, uma segunda base do Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), além de “modernos sistemas inteligentes de operação, ampliando a segurança, a fluidez e a capacidade viária da região”.

nas Gerais e regiões Centro-Oeste e Norte do País) e Presidente Dutra (Rio de Janeiro, região nordeste do Estado, Vale do Paraíba e Porto de São Sebastião).

BENEFÍCIOS

Para o diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mario Povia, “Trata-se de uma obra aguardada pela

logística paulista e brasileira há vários anos. Não há dúvida acerca dos benefícios que trará ao escoamento de cargas destinadas ou oriundas dos portos paulistas — Santos e São Sebastião, aliviando consideravelmente o fluxo de veículos pesados na Região Metropolitana de São Paulo”.

Entretanto, Povia faz uma ressalva: “Noutra ver-

tente, acende uma luz de alerta para a capacidade da Baixada Santista, em particular, na recepção de um maior fluxo de veículos antes da conclusão de uma série de obras que terão sinergia com o novo potencial do rodoanel, como por exemplo, os viadutos na região da Alemoa, a conclusão da perimetral da margem esquerda do Porto, a terceira descida do sistema Anchieta-Imigrantes e a ligação seca Santos-Guarujá”.

“Será fundamental a viabilização das obras do chamado Ferroanel, também na Região Metropolitana de São Paulo, para uma melhor distribuição da matriz de transportes, o que não nos impede de comemorar a importante página que está sendo virada a partir da conclusão do Rodoanel”, conclui.