



Circulação de caminhões pelo Sistema Anchieta-Imigrantes é um reflexo da expansão vivida pelo Porto de Santos nas últimas décadas

Terceira pista: estudos projetam um novo caminho para o Porto de Santos

Autorização concedida pelo Governo do Estado em janeiro para avaliar a implementação do projeto é mais um passo para o empreendimento se tornar realidade. Objetivo é dar vazão à movimentação de cargas pelo complexo santista, que deve atingir a marca de 200 milhões de toneladas até 2030

A infraestrutura do Porto de Santos evoluiu significativamente nos últimos 132 anos. No entanto, o complexo se depara, agora, com a necessidade de obras urgentes para atender a demanda crescente e, sobretudo, prevista até 2030, quando a movimentação anual deve atingir as 200 milhões de toneladas. Apenas em dezembro, foram operadas 15,6 milhões de toneladas, novo recorde mensal ao superar em 29,1% o volume do mesmo mês de 2022. Isso significa que o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) também está perto do limite, sendo necessária uma nova alternativa logística em direção à Baixada.

E tudo indica que a tão comentada terceira pista sairá do papel. No início de janeiro, o Governo de São Paulo autorizou o início de estudos para avaliar a implementação da via, apesar de o órgão já ter mencionado anteriormente que talvez a obra não fosse a melhor solução para o longo prazo, sendo fundamental analisar o custo-benefício de cada empreendimento antes da decisão final. A única certeza era de que o prazo para execução seria em torno de sete anos, quase o mesmo período de construção do túnel Santos-Guarujá. Autoridades concordam que o ideal é ambas serem inauguradas ao mesmo tempo.

ESTUDO

Segundo comunicado emitido pela Ecorodovias, serão elaborados estudos de tráfego e projetos funcional e básico, incluindo avaliações topográficas, sondagens e investigações geológicas e hidrogeológicas necessárias. Além disso, também deverão ser produzidos e pro-

vados estudos de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental para deliberação dos órgãos competentes. O prazo de conclusão dos estudos será de 24 meses, prorrogáveis por mais 12 meses.

Os custos de produção serão de responsabilidade da concessionária e o cálculo para o reequilíbrio econômico-financeiro da execução desse trabalho será feito com base nos gastos efetivamente realizados e aprovados pelo poder concedente. O resultado dos estudos e projetos servirá de base para a análise da Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPDI) e Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) quanto à viabilidade de inclusão das obras no contrato de concessão da Ecorodovias.

Em conversa com *A Tribuna* em dezembro último, o secretário estadual de Parcerias e Investimentos, Rafael Benini, chegou a mencionar que o modelo de concessão da terceira pista levaria em consideração, por exemplo, o fato de o contrato de concessão do SAI à Ecorodovias terminar em 2034. "Temos que avaliar se vale a pena estender com a tarifa por mais tempo ou contratar a construção com alguém que assuma todas as pistas. Isso entraria na conta com custo-benefício, mas adiar a obra para 2034", disse, apostando na parceria público-privada (PPP).

PRIORIDADES

Para o engenheiro e consultor portuário Marcos Vendramini, os estudos a serem desenvolvidos pela Ecorodovias devem contemplar as pesquisas de origem-destino e contagem de tráfego que determinarão os fluxos. Segundo ele, hoje



"O projeto deverá levar em conta mais do que a melhoria do possível gargalo logístico já existente no transporte de cargas entre a Baixada Santista e o Planalto. Estamos falando de mobilidade urbana e dos impactos causados pelos constantes congestionamentos existentes nas cidades do entorno"

Juarez Ramos da Silva
Engenheiro civil e coordenador do MBA em Gestão de Projetos de Engenharia da Unisantos



existem demandas tanto do lado da movimentação de cargas como de turistas.

Segundo ele, o segmento de carga em direção ao Porto requer a realocação do fluxo, que hoje acessa a Anchieta, interligando diretamente o Rodoanel na região de Ribeirão Pires com a Rodovia Cônego Domênico Rangoni já na região à frente do Sítio das Neves, no sentido de Vicente de Carvalho, favorecendo principalmente a Margem Esquerda (Guarujá) do complexo.

"Esta conexão poderia favorecer até mesmo o Aeroporto do

"Não só a construção da terceira pista da Imigrantes pode contribuir com o crescimento do Porto de Santos. Há inúmeros outros fatores e possibilidades para isso, que poderiam ser mais rápidos, uma vez que é sabido que as licenças ambientais para esse tipo de obra, são, na maioria das vezes, um longo e doloroso processo"

Marcia Aps
Coordenadora do Curso de Engenharia Civil na Unisantos e professora de Pavimentos e Aeroportos



Guarujá à medida que, para algumas regiões da Grande São Paulo, pode ser mais rápido acessar este aeroporto do que Congonhas ou Guarulhos". Já a demanda de turistas, explicou Vendramini, exige uma interligação que deveria sair do Rodoanel, na região do Grajaú e Parelheiros, interligando o trecho após a Curva do S e desafogando o fluxo de chegada e saída de turismo daquela região da Praia Grande e Litoral Sul.

GESTÃO E LOGÍSTICA

O coordenador do MBA em Ges-

tão de Projetos de Engenharia da Universidade Católica de Santos (Unisantos), Juarez Ramos da Silva, entende como necessário o investimento em gestão e logística. Ele ressalta que intervenções específicas de contenção de encostas e drenagem devem ser bem analisadas, visto que a obra será em área de proteção ambiental da Mata Atlântica e hoje se vivencia o agravamento das mudanças climáticas. "Deve-se também considerar os materiais e tecnologias de pavimentos a serem utilizados na construção da nova pista e possível interface com outros modais de transporte, como o ferroviário, dorote e até teleférico".

TÉCNICAS MODERNIZAÇÃO

Quando se trata das técnicas a serem implantadas no empreendimento, a coordenadora do Curso de Engenharia Civil na Unisantos e professora de Pavimentos e Aeroportos, Marcia Aps, observa que com os avanços tecnológicos e a inteligência artificial, inúmeras melhorias e inovações podem ser incluídas na terceira pista, já que a ideia inicial é dos anos de 1980 e só focava em automóveis. "Há exemplos de estradas inteligentes pelo mundo, com tecnologias sustentáveis e captura de energia, adaptáveis às condições da estrada. A via poderia contar com uma faixa exclusiva a e-highway (rodovia elétrica), acessando diretamente o Porto de Santos".

Nesse contexto, Silva complementa que há algumas possibilidades de traçado para a terceira pista da Imigrantes, uns mais e outros menos impactantes no ponto de vista ambiental. Segundo ela, pode-se usar túneis e viadutos, traçados em encostas, entre outros. "Geometria, declividade (rampa máxima), menor traçado possível, tipo de pavimento, acostamentos, drenagens específicas, contenção de encostas, com cortes e aterros bem estudados, sinalização, custos de desapropriações, interface com Rodoanel e outras rodovias. Há muito o que avaliar",