Publicado em 21/07/2023 - 05:50

Governo Lula quer túnel entre Santos e Guarujá até 2028

Lula quer túnel Santos-Guarujá até 2028 e mesma tarifa

O plano para construir um túnel entre Santos e Guarujá, ideia que já tem 97 anos de idade, ganhou novo capítulo nos últimos meses após a nova gestão da APS (Autoridade Portuária de Santos) adotar a travessia submarina como sua principal prioridade. Sob o guarda-chuva do Ministério de Portos e Aeroportos, a autarquia corre para viabilizar a entrega da obra até o fim de 2028.

A ligação das duas margens do estuário de Santos é considerada o maior gargalo no transporte de mercadorias e pessoas no país. Por dia, são 78 mil passageiros que atravessam o canal com a balsa e, sem a conexão seca, 10 mil caminhões precisam fazer um percurso de 45 quilômetros para ir de um lado a outro. Por lá passam cerca de 30% das exportações e importações brasileiras.

Nesta quinta-feira (20), a autoridade portuária assinou um acordo de cooperação técnica com o Crea-SP (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de São Paulo). O primeiro objetivo da parceria é adaptar, com a ajuda dos engenheiros, um projeto que foi desenvolvido entre 2012 e 2014 pela Dersa – empresa estadual de infraestrutura viária.

A estimativa é que a obra custe R$ 5,8 bilhões. O túnel teria um pedágio para veículos, e a intenção é garantir que o preço seja o mesmo que é cobrado pela balsa – hoje de R$ 6,20 para motos, R$ 12,30 para carros e até R$ 98,60 para caminhões. O projeto também prevê uma linha de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e ciclovia.

Reprodução

Projeto também prevê uma linha de VLT, além de uma ciclovia

Há 40 dias, a autoridade portuária pediu a renovação de licenças ambientais para o projeto, que estavam liberadas para o antigo em 2019. Depois dessa fase, o órgão vai atualizar detalhes com a ajuda do Crea-SP e pretende publicar o edital da obra entre o fim deste ano e o início de 2024. A previsão é de que as obras durem três anos e meio.

A solução de engenharia proposta é a imersão das estruturas do túnel, em vez de uma tuneladora (o popular "tatuzão"). Isso pressupõe que blocos de concreto com 127 metros de comprimento sejam construídos em terra, levados ao canal e submersos a 21 metros de profundidade. A inspiração é uma obra em andamento que conecta a Dinamarca e a Alemanha, o túnel Fehmarnbelt.

"Esse modelo trazido pela Dersa é a solução mais interessante", comenta o presidente do Crea-SP, Vinícius Marchese. "É uma ação para tirar o gargalo que temos lá, vai continuar com as alternativas [como a balsa]. Tem mais ações que precisarão ser tomadas para resolver o problema, uma delas é estimular muito meios de transporte alternativos. E esse é um debate global hoje, porque há um esgotamento do foco no modal de transporte em carros."

Um dos maiores entraves para viabilizar o projeto ao longo dos anos foi a divisão dos custos da obra entre os governos federal, estadual e a autoridade portuária. E isso ainda não está definido.

O diretor-presidente da APS, Anderson Pomini, afirma que a autarquia dispõe de cerca de R$ 3 bilhões aplicados em investimentos que poderiam ser usados para bancar o túnel.

Ele diz que recebeu, nesta semana, um compromisso da Casa Civil do governo federal de aportar o restante necessário. A fonte no orçamento ainda está sendo decidida.

A autoridade portuária busca ainda uma participação do governo Tarcísio de Freitas (Republicanos). (FP)

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Diário do Litoral - Baixada Santista/SP

Seção: Cidades **Caderno:** A **Pagina:** 3

Copyright © Clipclap 2025.