

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 ex-

portações 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\$ 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\$ 6,30 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.



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 es-

truturas do túnel, em vez de uma tuneladora (o popular "tatuado"). 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 solução mais interessante", comenta o presidente do Crea-SP, Vinícius Manhesse. "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 Tarcsio de Freitas (Republicanos) (PP)

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

Seção: Cidades **Caderno:** A **Página:** 3