

Risco de colapso

SANTOS. Com 20 mil caminhões por dia, acessibilidade ao complexo, que abarca também Guarujá e Bertiooga, pode entrar em colapso

Porto espera por novas vias de acesso

» O barulho fica ainda mais forte quando os caminhões sacolejam ao atravessar os buracos. Se incomoda quem passa por alguns segundos, imagine quem fica ali o dia inteiro.

É sempre assim! A depender da hora, você precisa ver a fila de caminhões... Vai até a rodovia", diz Dalva Silva, que vende almoços para motoristas, entregando as marmitas por uma pequena janela de sua casa.

Não há imagem que represente melhor a discussão sobre os gargalos de acessibilidade do Porto de Santos, o maior do hemisfério sul, como a Rua Professor Idalino Pinex. Mas ninguém a conhece por esse nome. Para todos, é a Rua do Adubo.

São cerca de 700 metros de uma via urbana, de mão dupla em área que, na teoria, é residencial. Os caminhões que saem da Rodovia Cônego Domenico Rangoni em direção à margem esquerda do Porto de Santos, que fica no Guarujá, não têm outro caminho. Devem passar pela Rua do Adubo. Para aproveitar o movimento, surgiram no local postos de gasolina, borracharias e lojas de venda de peças.

O Porto nunca olhou para o Guarujá. É o Guarujá que está o espaço para crescimento. Em Santos, não há um metro quadrado disponível", constata o presidente da APS (Autoridade Portuária de Santos), Anderson Pomini.

Existe a preocupação de que, se nada for feito a acessibilidade ao complexo, que abarca também Guarujá e Bertiooga (e em breve, Cubatão), pode entrar em colapso no final da próxima década. É o preço da própria eficiência.

Nos últimos 20 anos, apenas em dois deles o Porto de Santos não bateu o próprio recorde de movimentação de cargas. Foram 173,3 milhões de toneladas em 2023. Em 1993, haviam sido 20,4 milhões. O crescimento médio no período foi de 5,9% a cada 12 meses. O PIB brasileiro aumentou, no ano passado, 2,9%.

O PDI (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) do porto avalia que, em 2040, a movimentação vai chegar a 240,6 milhões de toneladas.

Isso é só a ponta do iceberg. As projeções não consideram expansões previstas para os TUPs (Terminais de Uso Privado) nem estudado que o caminho é estabelecido uma governança que envolva as três esferas de poder: federal, estadual e municipal. Sem isso, será impossível resolver o problema dos acessos. Todos sabem o que deve ser feito, mas é preciso vontade política", diz Fabrício Pierdomenico, ex-secretário Nacional dos Portos e hoje consultor de diversas empresas da área.

Ele se refere a alternativas colocadas na mesa: investir em complexos viários, viadutos, um túnel ligando Santos a Guarujá (em fase de projeto), ampliação do Rodoanel e a construção de uma nova pista do complexo Anchieta-Imigrantes.

Em 20 de maio, em evento realizado em Santos, foi lançada a Frente Parlamentar Terceira Pista Anchieta-Imigrantes, presidida pela deputada estadual Solange Freitas (União Brasil-SP). O secretário de Parcerias e Investimentos do Governo de São Paulo, Rafael Bernini, disse que a Ecovias, concessionária do sistema, havia sido contratada



Especialistas ressaltam a necessidade também de investir na malha ferroviária, principalmente por causa do agro, mas a preocupação geral é com o acesso dos caminhões

para efetuar estudos, projetos e licenciamentos para uma nova ligação entre o planalto e o litoral.

A necessidade é que, por causa da inclinação da pista e dos longos túneis, os caminhões não podem usar a Imigrantes. Apenas a Anchieta, isso significa que 60% da movimentação da principal porta de saída das exportações do país dependem de uma rodovia aberta em 1947.

A reportagem, a assessoria da Ecovias confirma ter recebido autorização do governo paulista para "elaboração de estudos e projetos necessários para a concepção de uma nova ligação". O prazo para conclusão desses estudos é de dois anos, prorrogáveis por mais 12 meses. Sem isso, diz a empresa, não há como estimar tempo para a obra e o custo. Engenheiros que trabalham com obras portuárias estimaram em cerca de seis anos.

"Deve-se considerar a importância de estudos simultâneos para a implantação de uma nova rodovia. Como a que parte do eixo leste do Rodoanel Mario Covas na região de Suzano, em direção à zona continental de Santos, para atender as operações da margem esquerda [no Guarujá], que serão impactadas pela expansão portuária de até 19 novos berços de atracação", opina Eduardo Lustosa, ex-executivo da APS e diretor

de Portos da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos.

Ele se refere ao que foi batizado como linha verde, um corredor rododiferenciado que seria alternativa ao sistema Anchieta-Imigrantes. O orçamento da obra é de R\$ 12 bilhões.

Em março deste ano, o ministro dos Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho (Republicanos-PE) anunciou R\$ 12,6 bilhões em investimentos em Santos até 2028. Entre eles, estão a contratação para obras de R\$ 600 milhões, como avenida perimetral (que passa ao lado do porto), viadutos e vias de acesso para o Aeroporto Santos-Guarujá.

Mesmo o túnel entre Santos e Guarujá, uma obra viária que não é necessariamente portuária, entrou no proje-

to de desestatização. O orçamento previsto é de R\$ 6 bilhões.

Toda discussão que envolve o porto ganha proporção não apenas pelo seu tamanho e importância. É também por envolver os governos federal, estadual, municipal e Autoridade Portuária, iniciativa privada e a comunidade local, que reclama maior participação em decisões que afetam o seu dia a dia.

A administração do Porto, feita pela APS, é federal. As vias de acesso são de responsabilidade do governo de São Paulo, com participação das prefeituras. A operação do complexo é 100% responsabilidade da iniciativa privada, o que gera conflitos. O maior deles, com as prefeituras, é a briga pelo pagamento ou não do IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano).

A discussão é se a taxa pode ser cobrada de prestadores de serviços que substituem o poder público e usam imóveis da União para exercer suas atividades.

Lei municipal em Santos também exige contrapartidas de terminais privados que fazem obras com mais de 2.000 metros quadrados. O secretário de Assuntos Portuários e Emprego da cidade, Elias Júnior, estima que já foram R\$ 300 milhões em reformas de escolas e outros equipamentos públicos.

O mercado só quer saber

de carga, de caminhão e navio entrando, não quer saber se a cidade está degradada. Quando há um movimento de integrar cidade, tem operador que olha torto. Mas a gente precisa pensar nisso", afirma Pomini, citando a inauguração, no último dia 5, do Farol de Valongo. É a reforma de terminais abandonados no centro de Santos para fins turísticos. O investimento inicial foi de R\$ 44 milhões.

Os planos de expansão do porto passam por novos terminais e berços de atracação na antiga área da Cosipa (em Cubatão), no Canal de Piaçaguera, na Ilha Barnabé e na Área Continental de Santos. No futuro está o porto offshore, que é construído no mar, sem ligação com a terra.

A cada projeto do tipo, surge a ressalva de que é preciso evitar o colapso nas vias de acesso.

"Não adianta o porto ter eficiência se não tiver com quem escoar as cargas, que são a riqueza do país", conclui o presidente APS.

São discussões para o futuro, que não devem mudar, a curto prazo, a realidade dos caminhões que passam pela Rua do Adubo e produzem o barulho tão incessante quanto insuportável.

Tudo o que fala sobre o porto é fascinante. É o lugar em que você vê e sente o cheiro do PIB", resume Fabrício Pierdomenico. (Alex Sabino/FP)

