

Terceira pista da Imigrantes terá conexão com Rodoanel e Cônego

Traçado da nova rodovia prevê, na Baixada Santista, uma ligação próxima ao Polo Industrial de Cubatão

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

A terceira pista da Rodovia dos Imigrantes fará conexão com o Rodoanel Mário Covas, no Planalto, e com a Rodovia Cônego Domênico Rangoni, próximo ao Polo Industrial de Cubatão, na Baixada Santista. Com isso, ela aumentará em 145% a capacidade de fluxo de caminhões e ônibus em direção ao Litoral paulista e às duas margens do Porto de Santos. O traçado foi divulgado ontem, para A Tribuna, pelo Governo do Estado. Todos os estudos e projetos funcional, básico e executivo da obra estão a cargo da Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

Conforme o projeto, detalhado pela Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI), será construída uma pista com 21,5 quilômetros de extensão no trecho de Serra, com túneis ao longo de 17 quilômetros (80% do trajeto), além de quatro quilômetros de viadutos. Um dos túneis terá cerca de seis quilômetros de extensão, tornando-se a maior estrutura desse tipo no Brasil. A nova pista terá duas faixas de rolamento e um acostamento com possibilidade de ser revertido em faixa de tráfego.

Segundo o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), a terceira pista terá início no km 43 da Rodovia dos Imigrantes, o que permitirá o acesso pelo Rodoanel. Por sua vez, na Baixada, a conexão no km 265 da Cônego, próximo às indústrias de Cubatão, permitirá acesso ágil às margens Direita e Esquerda do Porto.

"A capacidade do Sistema Anchieta-Imigrantes aumentará em 25% no total e em 145% para descida de veículos pesados. Com isso, o projeto atenderá a demanda de tráfego existente, mas também necessidades futuras de aumento de fluxo na rodovia", afirmou Freitas.



Tráfego de veículos pesados no Sistema Anchieta-Imigrantes impacta de forma direta o Porto de Santos

ETAPAS

Em janeiro de 2024, a SPI autorizou a Ecovias a desenvolver todos os estudos necessários à concretização da obra. Após o lançamento do traçado, a companhia dará início ao projeto funcional e, na sequência, aos projetos básico e executivo, que trarão as diretrizes, como técnicas de construção das estruturas e as definições do prazo e do custo total do empreendimento.

Serão elaborados estudos de tráfego, incluindo avaliações topográficas, sondagens e investigações geológicas e hidrogeológicas necessárias.

Em paralelo, de acordo com o Estado, estão sendo cumpridas as etapas necessárias ao licenciamento ambiental, incluindo o estudo e o relatório de impacto ambiental (EIA-RIMA). Essas etapas devem ser concluídas no primeiro semestre de 2026.

Em maio passado, o Governo Estadual informou que os estudos teriam um custo projetado de R\$ 60 milhões e avaliou o custo da terceira pista em R\$ 6 bilhões, com execução estimada em quatro anos, mas esses valores serão alterados após a conclusão dos projetos básico e executivo.

FLUXO RODOVIÁRIO

Recentemente, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse que, em 2023, das 174 milhões de toneladas movimentadas no Porto de Santos, 97 milhões foram transportadas por caminhões.

Atualmente, 60% do transporte de cargas é feito por rodovia no cais santista. Em 2040, 119 milhões de toneladas de cargas devem ser transportadas por rodovias, com um crescimento de 55% de veículos rumo ao complexo portuário.

PROJETO EM DETALHES



A terceira pista contará com 21,5 km de extensão no trecho de Serra, com túneis ao longo de 17 km,

além de 4 km de viadutos. Um dos túneis terá cerca de 6 km de extensão, tornando-se a maior

estrutura desse tipo no Brasil. A nova pista terá duas faixas de rolamento e um acostamento.

O secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini, destacou que a via terá uma inclinação média de 4%, possibilitando o tráfego seguro de veículos pesados, além de túneis paralelos de emergência.

"Considerando os diversos cenários de tráfego, a pista também poderá ser revertida para operar no

sentido da Capital quando houver necessidade. Para reduzir impactos ambientais, a construção prevê a utilização de estradas de serviço já existentes e poucos pontos de entrada de frentes de obras".

Benini observou ainda que para "a escolha dos pontos de conexão - no trecho de Planalto e na Baixada Santista - e do traçado foram considera-

dos parâmetros adotados nos maiores projetos de infraestrutura do País. Uma equipe multidisciplinar de especialistas da concessionária (Ecovias), consultores e construtoras, inclusive internacionais, avaliou as alternativas e escolheu a que melhor se adequava a rigorosos critérios de engenharia, segurança viária e socioambiental".

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal A Tribuna - Santos/SP

Seção: Porto & Mar Pagina: 11