

Nova rodovia é uma emergência

Em 20 anos, movimento do Porto mais que dobrou, mas o viário está igual. Situação evidencia necessidade de nova pista, dizem especialistas e setor portuário

SANTOS

Representantes da classe política, entidades da sociedade civil e setor produtivo da Baixada Santista precisam retomar, de forma efetiva e imediata, as discussões sobre a construção de uma nova ligação viária entre o Planalto e a região. Assim, dizem especialistas e integrantes de instituições ligadas ao setor portuário consultados por A Tribuna.

As projeções de alta no movimento de cargas no maior complexo portuário da América Latina, a retomada do crescimento econômico do País e a necessidade de dividir melhor o tráfego entre veículos de passeio comerciais (ônibus e caminhões) no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) são alguns dos argumentos para justificar a urgência de se intensificar esse debate.

Apesar de o Porto de Santos ter respondido, em 2020, por 27% de tudo que o País exporta, há somente uma opção viária para o transporte de cargas até os terminais: a Via Anchieta, concebida e construída há mais de 70 anos — a Pista Norte entrou em operação em 1947, e a Sul, em 1953.

A presidente da Frutas Grãos e presidente do Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista (Codsab), Raquel Chini (PSDB), afirma que a criação dessa ligação é uma das preocupações do colegiado, formado pelos municípios locais e representantes do Governo do Estado. Segundo ela, trata-se de uma ação necessária para aumentar o fluxo de mercadorias ao Porto. "Estados apontam que o SAI não comporta, a médio prazo, o grande aumento de demanda para a local", ressalta.

A chefe da Executiva portuária, ainda, que essa obra favorecerá, no futuro, uma das principais matrizes econômicas das cidades litorâneas: "Entre a elaboração do projeto, a licença ambiental e a construção, já estamos atrasados com isso, uma vez que na Anchieta, atualmente, os caminhões praticamente metragem a metragem em duas faixas, sobrando (outras) somente para veículos mais leves", justifica.

NO LIMITE

Para o diretor-executivo do Sindicato dos Operários do Porto de Santos, Ricardo Molizias, é preciso iniciar "imediatamente" a discussão dessa obra. Afinal, diz, não seria concreta em menos de cinco anos. "Tivermos que esperar mais um prazo não tão longo quanto imaginamos. Qualquer acidente na Serra ou qualquer problema em uma das vias da Anchieta provoca enormes congestionamentos. Isso indica que o sistema está no limite".



Não há restrição para que veículos pesados, como caminhões e ônibus, saiam da Serra do Mar. Para descer, porém, têm como único caminho a Via Anchieta, concebida há mais de 70 anos

"NÃO SE RESOLVE EM 4 ANOS"

O professor da área de Transportes do Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Engenharia de Ilha Anchieta do Instituto de Física de Caraguatatuba, Fernando Ribeiro, explica que a Via Anchieta tem um traçado muito obsoleto e antigo. Por esse motivo, é difícil e caro a melhoria da ligação de uma nova rodovia para o Porto de Santos. "Teremos que pensar em um colapso a curto prazo no Sistema Anchieta-Imigrantes, mas precisamos analisar o comportamento do sistema ao longo dos anos. Por outro lado, a movimentação de cargas tem se intensificado nos últimos anos, assim como a ampliação de terminais portuários. Por esse motivo, uma nova rodovia seria bem-vinda", afirmou. Ribeiro orientou que uma obra desse porte em trecho de Serra é bastante complexa. Porém, ele ressalta a qualidade da engenharia brasileira. "Prova disso é a construção da Via Anchieta, nos anos 1940, e da segunda pista da Imigrantes, inaugurada em dezembro de 2000. "Fortemente, estamos falando de um empreendimento que passará por pagagem governo, isso não resolve em um período de quatro anos".

Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molizias, é preciso iniciar "imediatamente" a discussão dessa obra. Afinal, diz, não seria concreta em menos de cinco anos. "Tivermos que esperar mais um prazo não tão longo quanto imaginamos. Qualquer acidente na Serra ou qualquer problema em uma das vias da Anchieta provoca enormes congestionamentos. Isso indica que o sistema está no limite".

NOVA VIA RODVIÁRIA

Continuamos apenas com a Via Anchieta. Além da questão das cargas, essa obra também é importante para garantir a mobilidade da sociedade, principalmente aos finais de semana, "destacou".

Na avaliação do presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sinditran), André Luis Neiva, a necessidade de outra ligação viária entre o Planalto e a Baixada Santista para caminhões já é mais do que comprovada. "São cerca de 10 mil veículos comerciais (ônibus e caminhões) que diariamente entram a região em uma estrada construída na década de 1940, acanhada e sem capacidade para absorver a demanda, que vem aumentando a cada ano", disse. Ele também criticou o alto valor do pedágio cobrado pela Ecovias, concessionária do SAI, e da contrapartida oferecida aos caminhoneiros. Em sua visão, a tarifa é como a de um hotel



Acidentes congestionados Anchieta, observa diretor-executivo do Sopesp

SEGREGAÇÃO



A Ecovias informou que se mantém a delegação do Governo do Estado para continuar investindo na Baixada Santista em outros trechos do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). Inclusive, se for do interesse do Governo, (Luz) contribuir para uma nova transposição de cargas e, segundo a empresa, o tráfego de ônibus e caminhões não apresentou crescimento nos últimos meses devido ao cenário econômico desafiador e às restrições de circulação de veículos pesados em determinadas áreas da rodovia.

O diretor-executivo da Agência Metropolitana da Baixada Santista (Agem), Milton Gonçalves da Luz, esse estudo apresentará diretrizes gerais e propostas de soluções integradas para os municípios locais até 2040. "Foi feita uma pesquisa de campo sobre o fluxo de caminhões e outros veículos pesados, como ônibus,

Plano aborda soluções até 2040

O tráfego de caminhões entre o Planalto e as cidades da região é um dos pontos que estão sendo abordados no Plano Regional de Mobilidade Sustentável da Baixada Santista (PRMSI-BS), que será concluído e entregue às prefeituras em dezembro próximo.

Segundo o diretor-executivo da Agência Metropolitana da Baixada Santista (Agem), Milton Gonçalves da Luz, esse estudo apresentará diretrizes gerais e propostas de soluções integradas para os municípios locais até 2040. "Foi feita uma pesquisa de campo sobre o fluxo de caminhões e outros veículos pesados, como ônibus,

Parelheiros-Itanhém, ideia dos anos 1990 não no papel

Outro projeto de ligação viária entre o Planalto e a Baixada Santista que ainda está no papel é a Rodovia Parelheiros-Itanhém. Esse projeto não está nos planos do Governo do Estado, embora a Lei Estadual 9.831, de 1997, autorize o Estado a abrir concorrência para construção e exploração de rodovias de concessão privadas dessa estrada.

O então deputado estadual santista Erasmo Dias (PPB, atual PP) apresentou essa proposta em outubro de 1994. O texto só foi aprovado pela Assembleia Legislativa, em março de 1997. O governador Mário Covas (PSDB) vetou a matéria, mas o projeto não foi anulado. O texto prevê, até 2040, a capacidade de o complexo sanitista ser elevada em cerca de 50%. Para 240 milhões de toneladas anuais de carga, o complexo sanitista será elevada em cerca de 50%. Para 240 milhões de toneladas anuais de carga, o complexo sanitista será elevada em cerca de 50%. Para 240 milhões de toneladas anuais de carga, o complexo sanitista será elevada em cerca de 50%.

Uso do trem aumenta, mas caminhão domina

A movimentação de cargas no Porto de Santos teve crescimento proporcional quase cinco vezes superior ao PIB, soma de todas as riquezas de um país) do Brasil entre 2005 e 2021.

No período, o PIB nacional teve crescimento médio de 1% por ano, e o aumento anual da produção do Estado de São Paulo foi de 4,9%. Considerados os contêineres, chegam a 6,6%, segundo a Santos Port. An. O texto prevê, até 2040, a capacidade de o complexo sanitista ser elevada em cerca de 50%. Para 240 milhões de toneladas anuais de carga, o complexo sanitista será elevada em cerca de 50%. Para 240 milhões de toneladas anuais de carga, o complexo sanitista será elevada em cerca de 50%.

ESTABILIDADE 1.606.468 caminhões e ônibus Estado projeta licitação para o ano que vem 6.835.501 veículos de passeio

Estado projeta licitação para o ano que vem

O secretário de Estado de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, projeta que a licitação para se construir e conceder uma nova ligação viária entre o Planalto e a Baixada Santista seja lançada entre julho e dezembro de 2023. Trata-se da Linha Verde, um novo corredor multimodal formado por uma estrada com cerca de 40 quilômetros e duas linhas de ferrovia, que ligará o trecho leste do Rodoviário Mário Covas Junior à Rodovia Córrego Domênico Rangoni, na altura do pedágio, em Guarujá. Ainda não há uma estimati-

va de investimentos nem o traçado dessa ligação. Segundo Machado Neto, a licitação será feita para se construir e conceder uma nova ligação viária entre o Planalto e a Baixada Santista seja lançada entre julho e dezembro de 2023. Trata-se da Linha Verde, um novo corredor multimodal formado por uma estrada com cerca de 40 quilômetros e duas linhas de ferrovia, que ligará o trecho leste do Rodoviário Mário Covas Junior à Rodovia Córrego Domênico Rangoni, na altura do pedágio, em Guarujá. Ainda não há uma estimati-

mas a definição depende da análise em andamento. Segundo Machado Neto, a licitação será feita para se construir e conceder uma nova ligação viária entre o Planalto e a Baixada Santista seja lançada entre julho e dezembro de 2023. Trata-se da Linha Verde, um novo corredor multimodal formado por uma estrada com cerca de 40 quilômetros e duas linhas de ferrovia, que ligará o trecho leste do Rodoviário Mário Covas Junior à Rodovia Córrego Domênico Rangoni, na altura do pedágio, em Guarujá. Ainda não há uma estimati-

TERMINA PROPOSTA Em 2022, a empresa Contem Construções e Comércio Ltda. manifestou interesse em construir, manter e operar essa rodovia, que ligará o Rodoviário Mário Covas Junior, na Zona Sul da Capital, ao Balneário Garvoita, em Itanhém. O projeto, que beneficiaria diretamente as cidades de Ilha Comprida e Vale do Ribeira, chegou a ser batizado de Nova Imigrantes. Porém, até não avançou. Esse possível contrato entre as regiões teria em torno de 15 quilômetros de extensão. O principal entrave para concretizar a ideia seria a liberação do empreendimento por parte da Companhia Ambiental do Estado (Cotab). Se essa ligação precisaria cortar o Parque Estadual da Serra do Mar, que é uma área de preservação ambiental (SPT).