

Somente Parceria Público-Privada poderá viabilizar construção de um Mergulhão.

Uma Parceria Público-Privada (PPP) é a única alternativa para que o Mergulhão seja construído no Porto de Santos. A opinião é do diretor do Departamento de Revitalização e Modernização Portuária do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Rossano Reolon, que também é presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos. Caso isto não aconteça, a passagem subterrânea que eliminará definitivamente o conflito rododiferroviário no Cais do Saboó, na Margem Direita do Porto de Santos, o Mergulhão, não deve sair tão cedo do papel.

“Particularmente, acho que, ao menos nesse momento, é a única forma de viabilizar o Mergulhão. Esta obra possui todos os requisitos para uma PPP. E se justificam, esses requisitos, na medida em que as parcerias são instrumentos utilizados para facilitar que empreendimentos relevantes, vultosos, para a administração pública sejam alcançados, sendo assim oportunizados aos administrados”, destacou Reolon.

O Mergulhão será uma pista subterrânea destinada ao tráfego rodoviário (o ferroviário continuará no nível do solo, acabando com o cruzamento). Ele integra o conjunto de obras da segunda etapa da Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos, que reúne as intervenções programadas para a região entre o Saboó e o Paquetá (onde interliga-se à primeira fase, já concluída).

A ideia original era de que o Mergulhão, de 1.130 metros, fosse construído atrás do prédio da Alfândega do Porto de Santos. Pelo nível inferior, vão trafegar veículos comerciais, principalmente caminhões.

O nível das ruas será reservado para a movimentação das composições férreas, além servir de acesso ao cais. A obra, foi orçada em cerca de R\$ 1 bilhão. No entanto, só R\$ 310 milhões, provenientes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foram disponibilizados para o empreendimento.

O alto custo da obra é justificado pela necessidade de reforço do Cais do Valongo – uma vez que o tráfego de caminhões e as linhas de trens terão que ser remanejadas para lá, durante os três anos previstos para a construção da passagem subterrânea. Há ainda uma formação rochosa, encontrada na região da Alfândega da Receita Federal, que, a princípio, precisaria ser retirada, uma vez que a passagem de nível abrangerá justamente todo esse trecho.

Para reduzir essa cifra, uma opção cogitada há cerca de três anos era diminuir em até 240 metros a passagem subterrânea. Nessa configuração, o Mergulhão iria da divisa da Alemoa e o Saboó até a Praça Barão do Rio Branco (na frente do prédio da Justiça Federal, na direção do Armazém 4). Desta forma, aos invés de 970 metros, a estrutura teria, no máximo 730 metros (mais 200 metros de cada lado para as rampas de acesso, o que somaria 1.130 metros de comprimento total).

Impasse

“O projeto Mergulhão está estagnado devido ao impasse criado pela Prefeitura de Santos e o Ministério Público Estadual (MPE), que não aceitam uma alternativa de Mergulhão com menos de 700 metros de extensão. O custo dessa obra ultrapassa R\$1 bilhão”, explicou Reolon.

De acordo com o executivo, o projeto inicial do empreendimento foi concluído e previa uma obra de 937 metros de extensão. No entanto, por conta do custo, ela se tornou inviável.

“Foram estudadas as alternativas com 200 metros, 400 metros e 700 metros, com os custos de R\$ 360 milhões, R\$ 518 milhões e R\$ 679 milhões, respectivamente”, destacou Reolon.

Mesmo com as reduções, o governo continua sem ter como garantir a obra. “Devido ao impasse criado, o empreendimento não é tido como prioritário no PAC, pelo menos nesse momento. Não há recursos previstos na Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2017. No Plano Plurianual (PPA) 2016/2019 o seu valor total inicial que era de R\$ 310 milhões, foi reduzido para R\$247 milhões. Isso é determinação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão”, explicou Reolon.

Prefeitura

Em nota, a Prefeitura de Santos informou que realizou os estudos necessários para o empreendimento e o Governo Federal contratou estudos para o empreendimento. No entanto, os recursos necessários para a obra, que significa o rebaixamento da pista fronteira aos antigos armazéns e é fundamental para viabilização do empreendimento, não foram liberados pelo Governo Federal. “A Prefeitura mantém gestões em Brasília na expectativa de que o novo Governo assuma a realização dessa obra viária”.

Recuperação de armazéns também não sai

Com a paralisação do projeto do Mergulhão, o plano de recuperar os Armazéns 1 ao 8 do Porto de Santos também fica estagnado por tempo indeterminado. Essa recuperação está prevista no programa Porto Valongo Santos, que prevê a instalação de um centro de turismo e lazer na região.

De acordo com o projeto, o Porto Valongo vai gerar 2.200 empregos. A expectativa inicial era licitá-lo em 2015, mas dois anos depois, não há perspectiva para que isso aconteça. Tudo por conta das dificuldades enfrentadas pelo governo em implantar o Mergulhão.

“O projeto de recuperação dos armazéns ficará sem evolução também. Eles são tombados o que torna qualquer recuperação ou revitalização muito difícil”, destacou o diretor do Departamento de Revitalização e Modernização Portuária do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Rossano Reolon.

Em 2012, a revitalização da área estava orçada em R\$ 513,9 milhões. Mas nesse total não estava incluído o custo de construção do terminal de passageiros a ser implantado nas proximidades do Armazém 6. A instalação destinada a navios de cruzeiro ficará sob a responsabilidade exclusiva da Codesp, a quem caberá o processo de licitação e demais definições para sua operação. A princípio, o terminal terá 71 mil metros quadrados, três berços de atracação e capacidade para receber 12 mil turistas por dia.

O projeto de recuperação, elaborado pela Ove Arup & Partners, contratada pela Prefeitura de Santos, também prevê a implantação de unidades de órgãos públicas na área. Há planos para a construção de bases dos bombeiros e da Força Aérea, escritórios de turismo e de autoridades públicas e um centro científico oceanográfico, a ser operado pela Universidade de São Paulo (USP) e pela Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) em seus armazéns.

Fonte: **A Tribuna**

<http://www.atribuna.com.br>