

Projeto da ponte que liga as duas margens do Porto de Santos aguarda licenças



Quase um ano após o anúncio do início dos estudos para a construção da ponte ligando as duas margens do Porto de Santos, a concessionária rodoviária Ecovias aguarda a conclusão do licenciamento ambiental do projeto. A empresa, que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), e a Secretaria Estadual de Logística e Transportes estimam que o aval para o começo dos trabalhos deve ser expedido no final do ano.

Tanto o projeto quanto as obras caberão à Ecovias, em troca da extensão do contrato que mantém com o Estado para a administração e exploração do SAI. A ligação seca entre as margens do Porto tem custo estimado em R\$ 2,9 bilhões.

Segundo proposta apresentada pela Ecovias no ano passado, a ponte terá cerca de 7,5 quilômetros de extensão, com início na entrada de Santos, no km 64 da Via Anchieta, e término próximo ao acesso à Ilha Barnabé, na Área Continental de Santos, a cerca de 500 metros da praça de pedágio de Guarujá, no km 250 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

O vão principal da ponte terá altura de 85 metros e 325 metros de largura entre os pilares. As medidas são exigências do Governo do Estado para tornar viável as atividades no Aeroporto Metropolitano da Baixada Santista (na Base Aérea de Santos, no Distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá) e para não impactar nas operações portuárias.

Bayonne Bridge

O calado aéreo da futura ponte será maior do que o da Bayonne Bridge (Ponte Bayonne), que liga Nova Jersey e Staten Island, nos Estados Unidos, e foi elevada pela Autoridade Portuária de Nova Iorque e Nova Jersey. Essa ponte, que atravessa a zona portuária, foi construída com um vão de 151 pés, o equivalente a 46 metros de altura. Porém, dificultava o tráfego de embarcações.

A saída foi elevá-la a 215 pés, 65 metros. Isto possibilitou que terminais do complexo portuário recebessem navios que podem carregar mais de 9,5 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). A elevação, concluída em 2017, custou US\$ 1,6 bilhão.

Análise

Segundo a Ecovias, estudos detalhados sobre o empreendimento foram entregues em dezembro do ano passado à Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp), que analisa a proposta e dará as diretrizes para os próximos passos.

“Assim que as demandas forem cumpridas, a Secretaria Estadual de Logística e Transportes dará autorização para início das obras. A previsão é para o final do segundo semestre”, informou a pasta.

A concessionária também afirma ter prestado todos os esclarecidos solicitados pelos órgãos ambientais, com o objetivo de garantir o licenciamento da obra. Atualmente, esses dados estão em análise e não há previsão de conclusão.

A Cetesb informou que está em análise o pedido de Licença Ambiental Prévia (LP) para o empreendimento. “A Cetesb está aguardando a apresentação de informações complementares ao processo de licenciamento, sem prazo estabelecido para o seu envio”, relatou.

Esta é a terceira tentativa de acesso direto entre as ilhas de Santo Amaro (Guarujá) e São Vicente (Santos) defendida pelo governo paulista. Projetos de um túnel submerso sob o estuário e uma ponte na região do ferry boat foram apresentados anteriormente.

Quando foi anunciado o projeto, o Governo do Estado destacou que o atual modelo apresenta o melhor custo-benefício, pois terá concepção mais rápida e menor impacto ambiental.

Fonte: A Tribuna