

REQUERIMENTO N° , DE 2019.

(Do Sr. JUNIOR BOZZELLA)

Requer a realização de Audiência Pública no âmbito da Subcomissão Permanente de Portos e Vias Navegáveis (SUBPORTO), para debater a construção da ponte entre as margens do canal do Porto de Santos.

Senhor presidente,

Requeiro, com fundamento no art. 255 do Regimento Interno, a discussão em audiência pública sobre a construção da ponte entre as margens do canal do Porto de Santos.

O assunto é grande relevância, tendo em vista que se trata de ações que impactam diretamente à logística do Porto de Santos, sendo este o maior Porto da América do Sul. De acordo com a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), em 2018, o Porto de Santos bateu o recorde em movimentação de cargas de toda a sua história com 133,16 milhões de toneladas, superando em 2,5% o resultado de 2017. Seu bom desempenho impacta diretamente na economia do país, sendo que este tem grande importância à balança comercial e à economia brasileira. Desta forma, propomos a discussão deste importante estudo e obra da construção da ponte entre as margens do canal do Porto de Santos, pois a decisão do tipo de obra impactará diretamente na logística do Porto de Santos e decisivamente na economia e na balança comercial do país.

O projeto, estudos e obra estão sob a responsabilidade da concessionária rodoviária Ecovias com recursos da ordem de R\$ 2,9 bilhões, o estudo sobre a ligação entre as margens está em análise há quase um ano, as divergências têm causado controvérsias. A Autoridade Portuária é contra o projeto, pois prevê impactos negativos na ampliação do complexo portuário. Já o presidente da Codesp, Casemiro Tércio Carvalho, defende a ligação por um túnel.

O Ministério da Infraestrutura, através da Secretaria Nacional de Portos, busca construir uma solução para o assunto, com a construção de uma travessia seca (ponte ou túnel).

Há entendimento de que a construção da travessia entre as margens trará muitos benefícios à logística de trânsito e mobilidade de acesso às margens do Porto, desafogará o trânsito urbano, e diminuirá as filas de balsas, assim como o fluxo de caminhões.

A Secretaria do Estado de Logística e Transportes (SLT), informou que está em tratativas com a Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp) e a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), para buscar o melhor projeto, considerando a análise sobre o impacto da ponte nos planos de expansão do Porto.

Histórico

O primeiro projeto que se tem notícia foi apresentado em 1927, pelo engenheiro Enéas Marini, que previa a construção de um túnel por baixo do canal do estuário. E não era devaneio, já havia tecnologia para a obra naquela época. Hamburgo (Alemanha) inaugurou um túnel, por baixo do canal de seu porto, em 1911.

Também foram apresentados projetos mirabolantes. No início da década de 1950, o engenheiro Luiz Muzi concebeu uma proposta de ponte em formato de caracol! Já em 2010, o então governador José Serra apresentou uma ponte estaiada que, para ser viável, teria que começar no canal 5, em Santos, e terminar quase que no Centro de Guarujá. O assunto virou piada ao espalharem que Serra inaugurou uma maquete.

Uma das mais recentes propostas foi o projeto feito pela Dersa de um túnel sob o canal do estuário. Além de o traçado ser criticado pelas prefeituras de Santos e Guarujá e a Codesp, seu custo era astronômico: R\$ 3 bilhões.

O valor deste projeto do túnel “Submerso”, com seus 900 metros de extensão, foi muito criticado, ao se comparar com o custo do túnel ligando a Suíça e a Itália, por baixo dos Alpes, que tem 57 quilômetros, e custou o equivalente a R\$ 44 bilhões.

Recentemente a Ecovias, concessionária de rodovias que explora o Sistema Anchieta-Imigrantes (ligação entre São Paulo e o litoral paulista), apresentou projeto de construção de uma ponte entre as cidades de Santos e Guarujá estimada em R\$ 2,9 bilhões. O traçado foi apresentado na última sexta-feira (31) em reunião do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), órgão consultivo

da administração do Porto de Santos, mas já vem sendo discutido há algum tempo junto à Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

Há entendimento de que a ligação seca entre as margens do canal do Porto de Santos trará inúmeros benefícios, tais como: redução das enormes filas nas balsas; facilitação do trânsito, assim como melhorará o escoamento no Porto através do fluxo de caminhões e o acesso às margens do Porto.

No momento, a construção da ponte está em análise na Artesp e aguarda licença ambiental. Embora se trate de uma concessão estadual, a ligação entre as duas cidades envolve o Porto de Santos e, por isso, é imprescindível que a solução de engenharia não impacte negativamente o cais.

Diante do exposto, gostaria de contar com o apoio dos nobres parlamentares no sentido de aprovarmos este requerimento de audiência pública de assunto de grande relevância ao país.

Deputado Federal

Júnior Bozzella (PSL/SP).