

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA
Ligação Seca
Santos - Guarujá

Ministério da Infraestrutura
São Paulo, 10/09/2019



AGENDA

1. **Posicionamento do Ministério da Infraestrutura**
2. Ligação Seca proposta pela Ecovias: questionamentos
3. Impactos identificados nas operações do Porto de hoje e do futuro (Ponte – projeto atual)
4. Relação Porto Cidade

POSICIONAMENTO DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

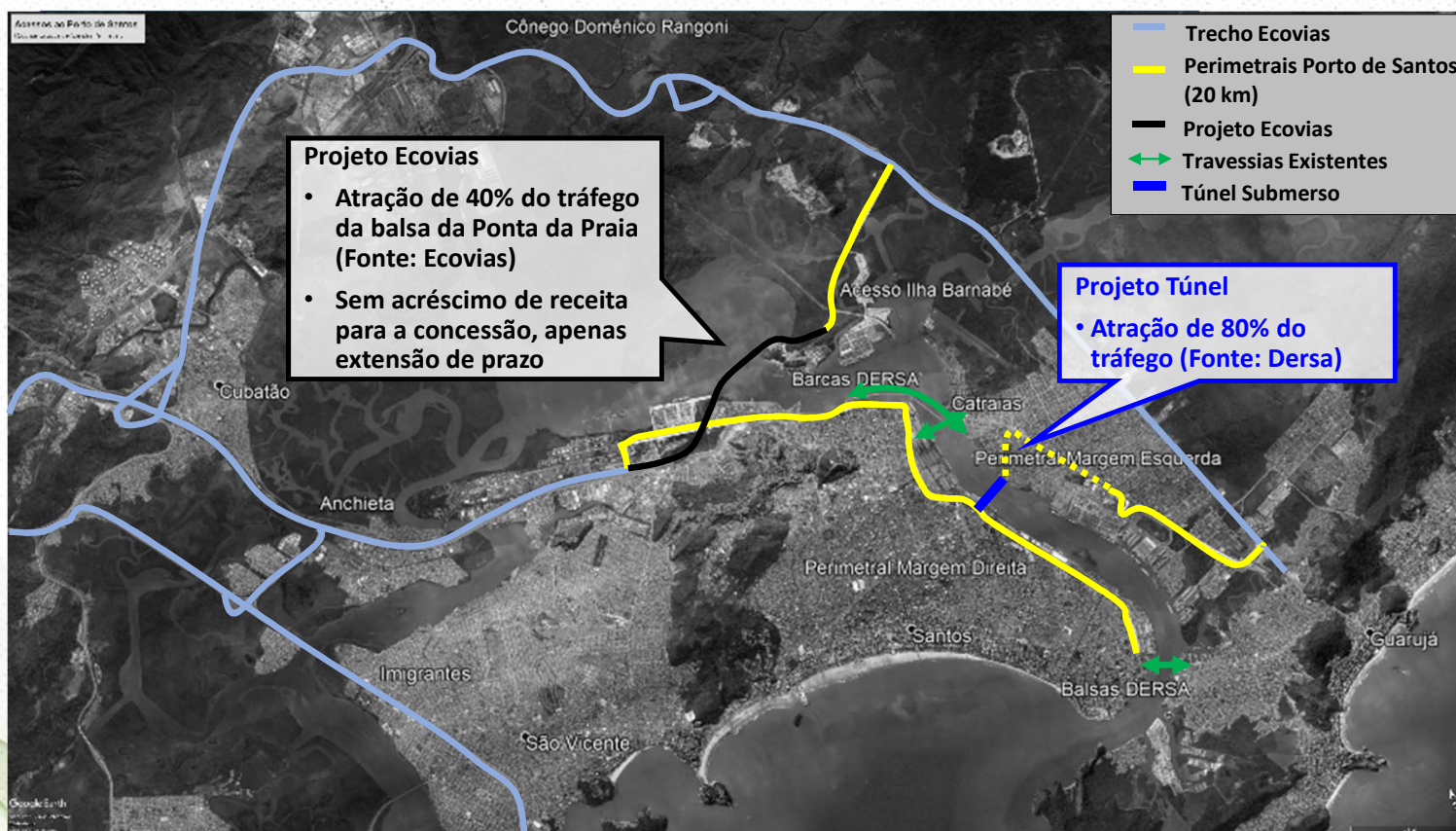
Em linha com as necessidades dos municípios e diretrizes portuárias, o Ministério da Infraestrutura:

- Defende a ligação seca aderente ao PDZ do Porto de Santos e desenvolvimento da região da Baixada Santista
- Pretende viabilizar rapidamente uma solução sustentável sem atrasar ainda mais um pleito antigo da Baixada Santista
- Está à disposição do Governo do Estado de São Paulo para buscar conjuntamente a melhor solução para a transposição com o mínimo impacto na operação portuária
- Envidará esforços para entender os entraves financeiros do Governo do Estado de São Paulo, sugerindo, inclusive, opções de financiamento

AGENDA

1. Posicionamento do Ministério da Infraestrutura
- 2. Ligação Seca proposta pela Ecovias: questionamentos**
3. Impactos identificados nas operações do Porto de hoje e do futuro (Ponte – projeto atual)
4. Relação Porto Cidade

LIGAÇÃO SECA (PROPOSTA ECOVIAS): QUAL O FLUXO ATENDIDO?



Fluxos portuários?

- A consolidação das cargas em clusters* irá reduzir o fluxo de caminhões entre margens. Desse modo, a **ligação seca deve priorizar o atendimento aos veículos urbanos (leves e VLTs), ciclovias e pedestres**

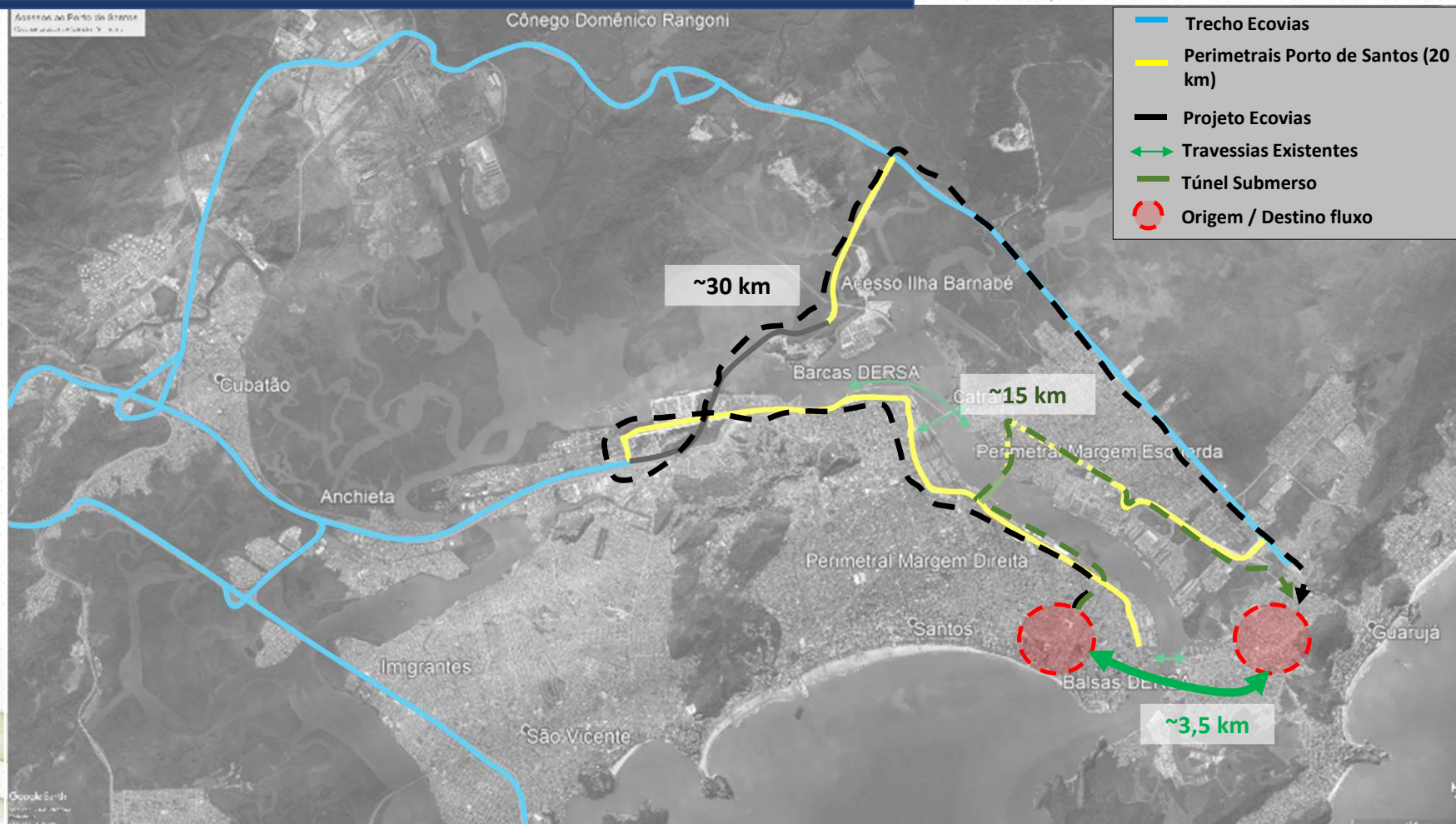
Fluxo Balsa?

- **Projeto Ecovias** afirma que deverá atrair até **40% do volume da Balsa** – portanto, não eliminaria travessias
- **Projeto do Túnel (Dersa)** capturaria **80% das travessias**

**ver diferença de distâncias próximo slide*

*Cluster: Consolidação de terminais de mesma carga em áreas contíguas; ampliação dos terminais de contêineres permitindo o “one-stop-shop”

LIGAÇÃO SECA (PROPOSTA ECOVIAS): QUAL A DIFERENÇA PERCORRIDA PARA TRAVESSIA URBANA?



LIGAÇÃO SECA (PROPOSTA ECOVIAS): Qual a redução de tempo/distância ? (1/2)

Deslocamentos com viário existente:



- Estimativas iniciais indicam redução pouco significativa:
- Utilizando-se do **viário existente**, veículos com destino ao Guarujá², percorreriam **21,4km** a partir da Anchieta em aproximadamente **17 minutos**

(1) Estimativas via google maps. (2) Destino a interseção entre a Perimetral Margem Esquerda e a Cônego Domênico Rangoni

LIGAÇÃO SECA (PROPOSTA ECOVIAS): Qual a real redução de tempo/distância ? (2/2)

Deslocamentos com a Ponte Ecovias:



- Estimativas iniciais indicam redução pouco significativa:
 - **Viário existente, 21,4km** em aproximadamente **17 minutos**
 - Com a **Ponte (Ecovias)**, veículos com destino ao Guarujá², percorreriam **17,9km** a partir da Anchieta em aproximadamente **14 minutos, uma economia de 3,5km e 3 minutos**
- Com o projeto apresentado, a partir da Anchieta deve haver um potencial aumento de caminhões na margem direita para acessar a margem esquerda em função da redução de 3,5 km. Provável restrição de tráfego de caminhões na ponte

AGENDA

1. Posicionamento do Ministério da Infraestrutura
2. Ligação Seca proposta pela Ecovias: questionamentos
3. **Impactos identificados nas operações do Porto de hoje e do futuro (Ponte – projeto atual)**
4. Relação Porto Cidade

POTENCIAIS IMPACTOS: ALÇAS DE ACESSO

Acesso na entrada de Santos



- Alças de acesso para alcançar 85-90m metros de altura do vão central da ponte podem causar grande conflito no viário da Margem Direita do Porto?
- As extensas alças de acesso formam longas regiões de “sombra”. Isso poderia resultar potencialmente em ocupações irregulares. Foram apresentados pela proponente avaliações sobre esse assunto?

POTENCIAIS IMPACTOS: CANAL DE NAVEGAÇÃO (1/2)

Canal de Navegação

- Potenciais interferência no canal de acesso ao Porto:
 - Restrição ao cruzamento de navios, às ampliações de áreas e às áreas de manobras
 - Diminuição da velocidade dos navios na região ocasionando atraso em toda a fila de navios do porto
 - Aumento do risco de acidentes com embarcações de todos os portes
 - Potencial aumento dos custos de dragagem (alargamento de bacia de evolução, acúmulo de sedimentos nos pilares)

- Qual o impacto na **capacidade do canal**?
- Qual o aumento de **necessidade de dragagem** nos pilares da ponte?
- Quem será responsável por esses **custos adicionais de dragagem**?



17°

Juquiá

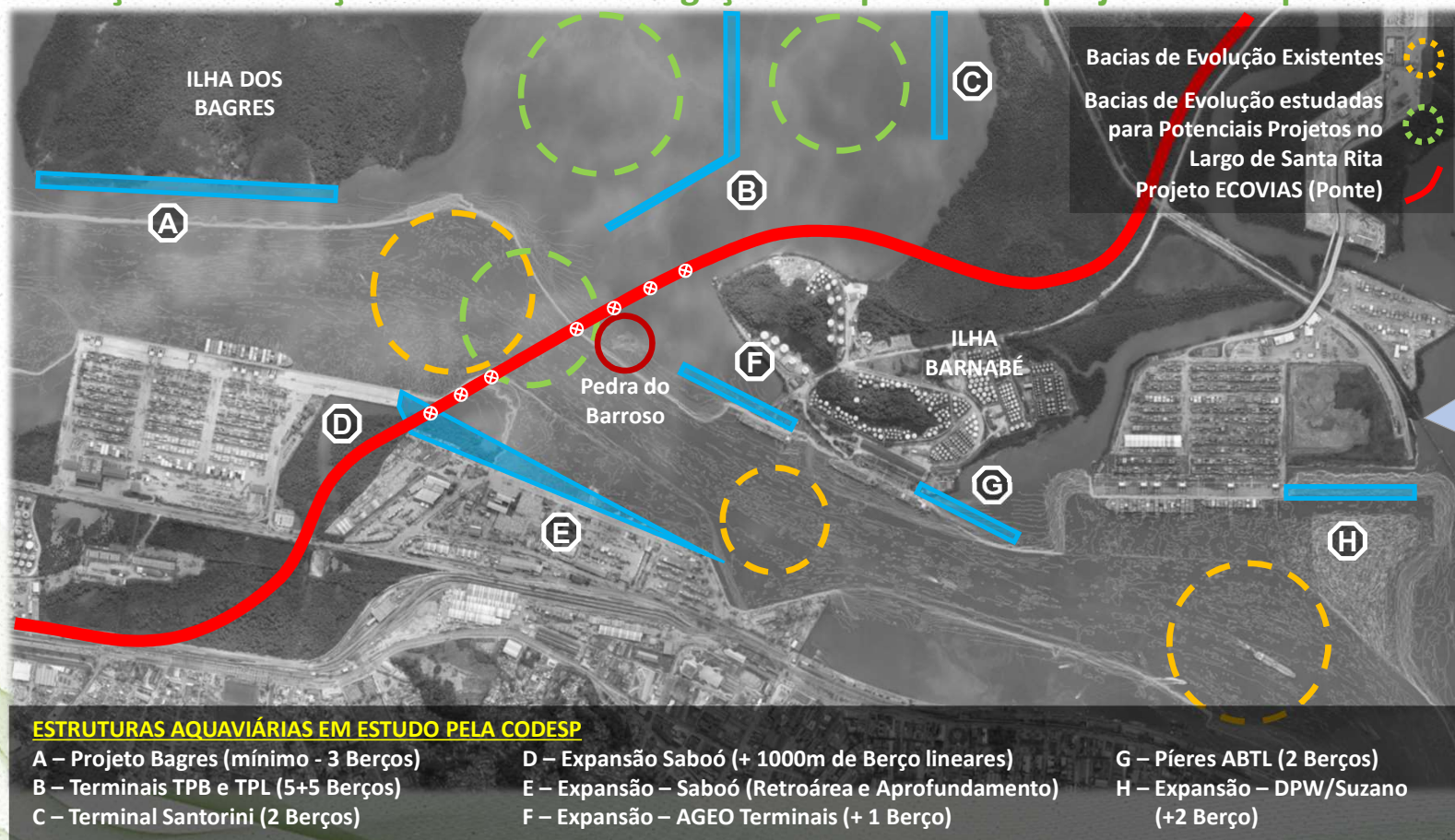
07:57

PONTE GUARUJÁ E SANTOS

Secretário Estadual de Transportes diz que ponte aguarda aprovação ambiental

POTENCIAIS IMPACTOS: Canal de navegação (2/2)

Restrição à otimização do canal de navegação e impactos em projetos de expansões



AGENDA

1. Posicionamento do Ministério da Infraestrutura
2. Ligação Seca proposta pela Ecovias: questionamentos
3. Impactos identificados nas operações do Porto de hoje e do futuro (Ponte – projeto atual)
- 4. Relação Porto Cidade**

RELAÇÃO PORTO CIDADE (1/6): CATRAIAS

Acidentes nas travessias:

04/04/2019



- Demanda pela ligação seca para solucionar as travessias existentes - Alto índice de acidentes no canal de navegação, cruzamento de pedestres na linha férrea, restrição operacional
- A Ponte (Ecovias) captura essa demanda? Existirá linhas de ônibus ou ligação com VLT?

RELAÇÃO PORTO CIDADE (3/6): PROJETO ALTERNATIVO - Túnel Submerso (Projeto Dersa)

Projeto de Túnel submerso (Projeto Dersa)

Como ficarão as saídas do túnel

Estação de transferência de pedestres e ciclistas

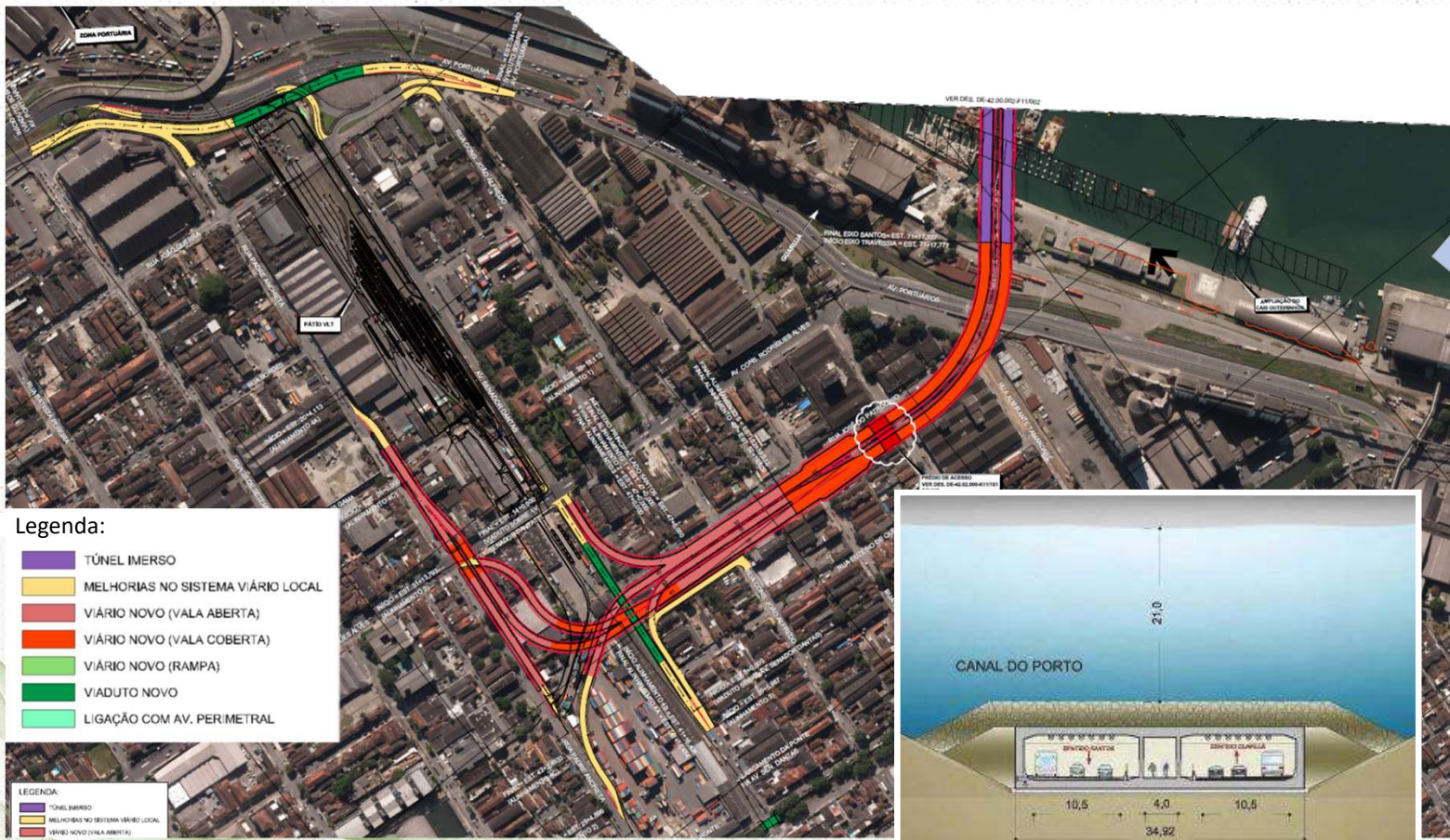
Pedestres e ciclistas acessarão o túnel por um conjunto de escadas rolantes ou elevador



UM VLT (VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS) QUE SERÁ CONSTRUÍDO LIGARÁ SANTOS AO GUARUJÁ PELO TÚNEL

- Túnel submerso (projeto DERSA):
 - Vias de circulação para automóveis; ônibus e caminhões
 - Vias para interligação com linhas do VLT
 - Ciclovias
 - Vias para travessia de pedestres – acesso por escadas rolantes

RELAÇÃO PORTO CIDADE (4/6): PROJETO ALTERNATIVO - Túnel Submerso (Projeto Dersa)



- Segundo informação da Autoridade Portuária de Santos, está em estudo possíveis otimizações no projeto da DERSA, interligando as perimetrais, reduzindo desapropriações e, consequentemente, o CapEx. Adicionalmente, pretende fazer a integração com as linhas atuais do VLT

RELAÇÃO PORTO CIDADE (5/6): PROJETO ALTERNATIVO - Túnel Submerso (Projeto Dersa)



- Segundo informação da Autoridade Portuária de Santos, está em estudo possíveis otimizações no projeto da DERSA, interligando as perimetrais, reduzindo desapropriações e, consequentemente, o CapEx. Adicionalmente, pretende fazer a integração com as linhas atuais do VLT

RELAÇÃO PORTO CIDADE (6/6): PROJETO ALTERNATIVO - Túnel Submerso (Projeto Dersa)

Características e Interferências

Concais (em estudo - CODESP)

- Seccionamento de cais inoperante (C23);
- Poucas desapropriações;
- Trecho menor para conexão com VLT.

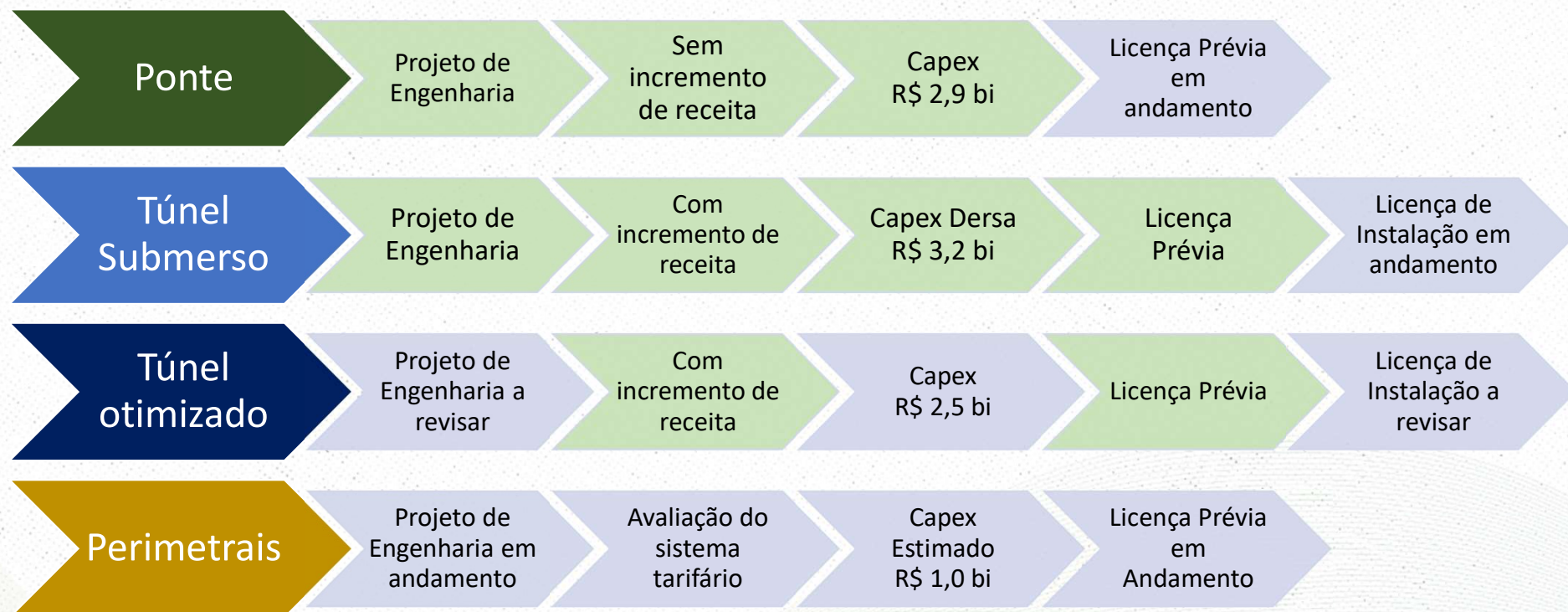
- Áreas do Porto Organizado
- Áreas da EMTU
- Malha VLT (executada e projetada)
- Projeção das Travessias por Túnel Imerso.
- Áreas de Expansão Portuária (SPU)

Marinha

- Necessário seccionamento do píer (50m);
- Desapropriações para ligação do VLT;
- Duas OAE's projetadas para Santos.



QUADRO COMPARATIVO



PLANEJAMENTO PORTUÁRIO

Diretrizes de Política Pública aplicas no PDZ de Santos

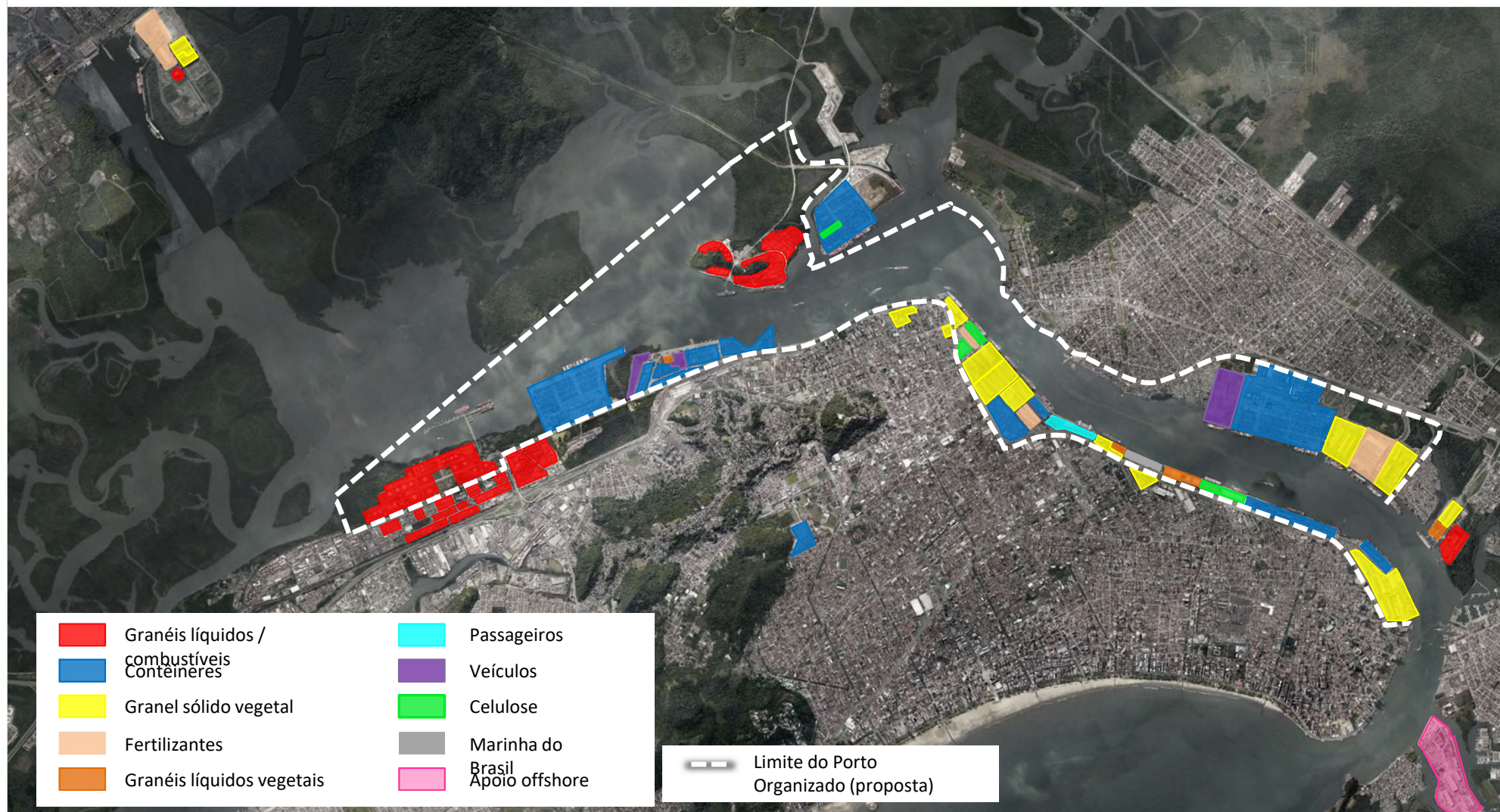
Eficiência operacional

- **Consolidação de áreas para *clusterização* de cargas:**
 - Busca por ganhos de escala, sinergias operacionais e redução de interferências nos acessos terrestres
- **Berços exclusivos:**
 - Redução dos tempos pré e pós operacionais
- **Aumento da eficiência da Autoridade Portuária**

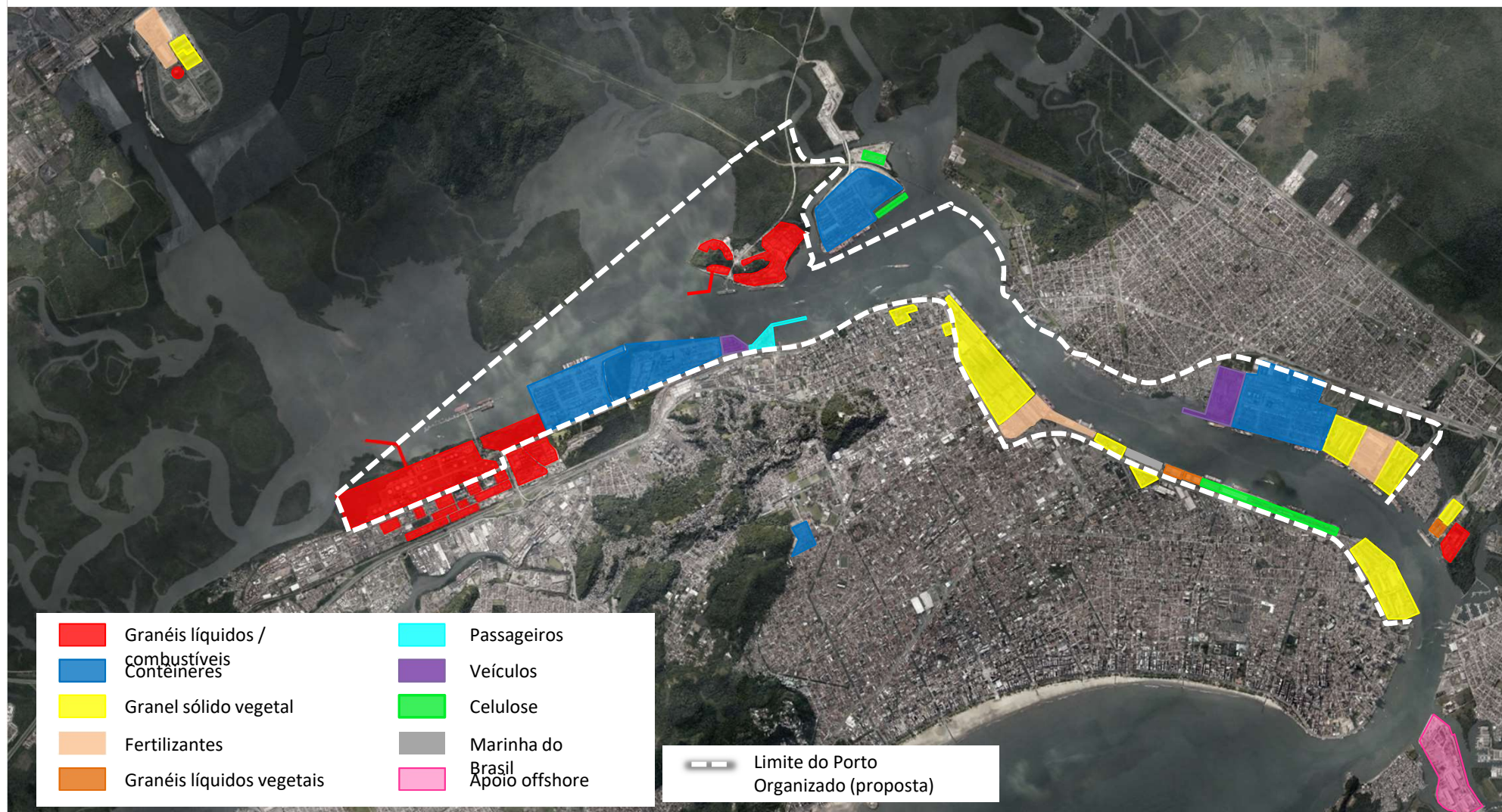
Integração Porto-cidade

- **Interferências de acessos:**
 - Eliminação das PNs e indução no desenvolvimento de passarelas na margem direita
- **Transferência do terminal de passageiros para próximo do centro histórico:**
 - Recuperação de parte dos armazéns do Valongo e desenvolvimento comercial/turístico do centro histórico de Santos
- **Desenvolvimento de *Master Plan* histórico cultural**

Zoneamento **Atual** do Porto de Santos



Zoneamento Futuro do Porto de Santos (preliminar)





MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



Obrigado

Ministério da Infraestrutura
São Paulo, 2019