



FOTOS ROGÉRIO SOARES

Com 860 metros submersos, o túnel pode ter recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Ele será o primeiro do tipo na América do Sul e deve custar US\$ 950 milhões (cerca de R\$ 2 bilhões)

Novo passo para o túnel sair do papel

Dersa e empresa holandesa firmam contrato de consultoria técnica para viabilizar as obras do túnel imerso entre Santos e Guarujá

Exclusivo

SIMONE QUEIRÓS
ENVIADA A SÃO PAULO

A empresa Royal Haskoning DHV, a mais antiga companhia de engenharia da Holanda, será a corresponsável pelas obras do túnel imerso entre Santos e Guarujá – o primeiro da América do Sul. Com mais de 50 projetos de túneis imersos desenvolvidos pelo mundo, a empresa venceu a licitação no valor de R\$ 12,5 milhões, para prestar consultoria ao projeto executivo da obra.

O contrato foi assinado quinta-feira na Dersa, em São Paulo – o que foi acompanhado com exclusividade por *A Tribuna*. Uma novidade é que a construção poderá contar com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o que talvez possa mudar um pouco o cronograma da obra.

A licitação internacional estava aberta desde julho do ano passado, um mês depois que teve início a execução do projeto executivo. Duas empresas concorreram à licitação, a holandesa Royal e outra dinamarquesa, COWI A/S. Houve recursos e a licitação acabou sendo finalizada somente no mês passado.

Segundo o presidente da Dersa, Laurence Casagrande Lourenço, a contratação dessa consultoria é fundamental. “É importante para diminuir os riscos associados ao projeto. Estamos trazendo o ‘irmão mais velho”.

Diretor da Royal Haskoning-DHV, o holandês Anton van der Sanden afirma que a empresa tem experiência em vários países. O maior projeto em desenvolvimento atualmente é um túnel entre Alemanha e Dinamarca, com 90 quilômetros de extensão.

A Holanda tem a maior parte de seu território abaixo do nível do mar e possui mais de 80 túneis submersos – pelo me-



O presidente da Dersa (cabeceira) e representantes da Royal Haskoning DHV, reunidos na Capital

Conhecimento

“A ideia é que ao final do projeto a Dersa tenha o conhecimento básico desse método para futuras obras”

Harold Franke, consultor sênior da Royal Haskoning DHV

nos 15 dos quais desenvolvidos pela Royal.

A empresa já esteve presente no Brasil para prestar consultoria às obras do aeroporto de Viracopos. “Estamos muito satisfeitos em fazer este trabalho e ele vai acontecer. Não vamos

desapontá-los. Temos bons especialistas, alguns dos melhores do mundo”.

Hans de Wit, especialista da empresa em túneis imersos, afirma que o maior desafio em Santos é que o túnel estará inserido em um canal portuário de intenso fluxo e em uma área urbana. Apesar da empresa nunca ter trabalhado em um projeto igual a este, já se deparou em outros lugares com algumas das características santistas.

“Se olhar as condições de solo, já fizemos. Também já tivemos experiência em portos em Roterdã (Holanda) e na China. Toda essa expertise será trazida para cá”.

Hans afirma que a empresa já auxiliou, por exemplo, na construção de túneis de até 60 metros – o de Santos terá 21 metros. “Cada projeto é especial, porque há vários desafios a serem vencidos: técnicos, portuários, urbanos e em relação

ao meio ambiente”.

PRÁTICA

Na prática, a consultoria vai auxiliar a Dersa a fazer uma análise crítica do projeto executivo. “E para nós seria uma grande dificuldade, porque não conhecemos a metodologia, inédita no Brasil”, afirma Laurence.

Harald Franke, consultor sênior, afirma que um grande efeito disso será a transferência dessa tecnologia aos técnicos brasileiros. Assim, no futuro, caso a Dersa venha a construir outro túnel, não precisará de consultoria. “Os técnicos da própria empresa terão condição técnica de fazer”, afirma Laurence.



Assista vídeo desta matéria na editoria de Baixada Santista
A TRIBUNA.com.br

BID

A Dersa está buscando financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para executar a obra do túnel imerso. Na última quarta-feira o presidente da Dersa, Laurence Lourenço, esteve em Brasília para discutir a questão com membros da Comissão de Financiamento Exterior (Cofix). Os recursos são da ordem de 950 milhões de dólares (R\$ 2 bilhões). Caso fosse financiado pelo BID, o juro seria de 0,8% ao ano. “Para você ter uma ideia, financiando pelo BNDES, que é o melhor que existe no Brasil, seria 8% ao ano”. Desse montante, 2/3 são do BID e 1/3 é do Tesouro do Estado (aproximadamente R\$ 300 milhões de contrapartida). A carência é de 5 anos, com pagamento em 25 anos. A autorização para que o Estado busque este financiamento internacional foi dada pela Assembleia Legislativa de São Paulo em dezembro do ano passado, quando foi aprovada uma lei neste sentido. Também na quarta-feira a Dersa participou de reunião da Secretaria dos Portos, que também em nome da Codesp deu seu aval do projeto. Já a aprovação por parte da Cofix deve sair já no próximo mês

Prazo

Laurence estima que a licitação seja publicada no final deste ano, mas o cronograma poderá mudar, caso o BID seja o financiador do projeto. Já a execução da obra deve levar 36 meses. Ele salienta ainda que os impactos ao Porto de Santos estão sendo estudados, para serem os menores possíveis. “Uma das razões para a gente trazer essa consultoria é ter o mínimo de transtorno possível. Uma das coisas que eles vão nos ajudar é a escolher o tamanho das partes do túnel que serão afundadas”. Quanto menores essas partes, mais demorada fica a obra. Por outro lado, o processo causa menos transtorno aos trabalhos portuários

Distância entre as cidades ‘encurtará’

Santos e Guarujá estão a menos de 600 metros uma da outra, mas a 45 quilômetros de distância. Com o túnel, esse descompasso entre localização e distância deve sumir.

“Mas não se quer encurtar o caminho de São Paulo ao Guarujá. O túnel é para o morador de Guarujá que vai para Santos e vice-versa. Ou para caminhões que levam carga entre as margens direita e esquerda. Não para o tráfego rodoviário”, explica o presidente da Dersa.

Ele também acredita que a construção do túnel deve modificar mais o perfil de Guarujá, do que o de Santos. “Guarujá é um botão que ainda pode desabrochar. Santos já é uma flor aberta”.

Essa mudança será sentida principalmente no perfil imobiliário guarujaense. “Guarujá hoje ainda tem uma área muito grande ocupada com casas de veraneio. Com o túnel essas ca-

sas devem passar a ser de residência fixa. Além disso, com o túnel, Vicente de Carvalho vai valorizar muito, por ser a porta de entrada da Cidade”.

A opinião é compartilhada pelo vice-prefeito de Guarujá, Duino Verri Fernandes, que está à frente das discussões sobre o projeto na Cidade. “A falta dessa ligação seca hoje é um obstáculo. Guarujá só vai pertencer à metrópole com ela”.

Duino afirma que o Plano Diretor da Cidade está sendo revisto, já pensando nas inevitáveis mudanças, especialmente no setor imobiliário.

“A região leste, que é onde tem mais área a ser ocupada, vai se desenvolver. Vamos ter que abrir a Avenida Dom Pedro. O novo Plano Diretor trará critérios de ocupação ordenada naquela região”.

Projeto executivo é feito por fases

O projeto executivo do túnel imerso entre Santos e Guarujá está sendo desenvolvido pelo consórcio Engevix/Planervi/Themag Túnel Submerso, que ganhou a licitação,

finalizada em maio do ano passado, no valor de R\$ 33,6 milhões.

Laurence Lourenço, presidente da Dersa, explica que ele não é um produto entregue pronto, mas feito por fases.

“A partir da contratação do projeto executivo, começou uma primeira fase de análise com o técnico ambiental, para ver se a opção de local, feita do ponto de vista de necessidades viárias, também era exequível do ponto de vista ambiental”.

Ainda neste primeiro semestre, com a supervisão da consul-

toria, deve ser protocolado o estudo de impacto ambiental, para que se inicie o processo de licenciamento.

ESPECIALISTAS EM VLT

Uma curiosidade é que, além de especialista em túneis imersos, a empresa também é expert em Veículos Leves sobre Trilhos (VLT). “Outra demanda que temos é que esse túnel seja compatível com VLT”.

Paralelamente, também está em andamento o projeto funcional, que define de onde o túnel deve sair, onde vai che-

gar, quais as características, como a largura, por exemplo.

Só depois, começam os cálculos técnicos e o levantamento de valores para a execução da obra. A Dersa travou uma parceria com a Codesp, para ajudar nesse processo.

“Recebemos deles uma série de estudos que a companhia fez, principalmente para o Cais da Copa. O túnel e o Cais da Copa ocupam praticamente a mesma área. Esses estudos vão nos ajudar a ter um projeto muito melhor”, afirma Laurence.