



5.6. ALTERNATIVAS E PERSPECTIVAS DE INTEGRAÇÃO MODAL

A construção do Anel Ferroviário tem por objetivo interligar as linhas ferroviárias que atendem ao Porto de Santos, consolidando rotas que, contornando a Região Metropolitana de São Paulo, possibilitem aliviar as restrições de circulação da carga ferroviária, decorrentes da crescente demanda do transporte ferroviário de passageiros.

Assim, as alternativas de traçado devem considerar algumas condicionantes:

- A possibilidade de compartilhar a mesma infraestrutura do Rodoanel entre a rodovia dos Imigrantes e Ribeirão Pires.
- A implementação de estruturas de transporte intermodal.
- Os estudos para implantação do Centro de Inteligência de Cargas, em São Bernardo do Campo, na área de influência do Sistema Anchieta-Imigrantes e do traçado do Rodoanel.
- A proposta de São Bernardo do Campo para implantação de Sistema Teleférico de Transporte de Carga entre o Planalto Paulista e a Baixada Santista.

A ligação Rio Grande da Serra/Suzano e a diretriz adotada para o Rodoanel, em seu trecho Sul, praticamente definem a região de Ribeirão Pires como o ponto ótimo de conexão do Anel Ferroviário com a linha da antiga Estrada de Ferro Santos a Jundiá.

A conexão ferroviária a oeste do trecho sul, ou sua ligação com a linha ferroviária da antiga Fepasa (ex-Estrada de Ferro Sorocabana), oferece algumas alternativas a serem analisadas.

▪ Alternativa 1

A primeira, conforme o traçado que desde os anos 70 tem sido apresentado pelos estudos realizados. Prevê a implantação de uma linha que, partindo de Evangelista de Souza, cruza a região das nascentes dos rios formadores da represa Billings, alcança a Rodovia dos Imigrantes nas proximidades do pedágio, acompanha a rodovia até ultrapassar o braço da represa, em Rio Grande.

A partir deste ponto, junto ao trevo Batistini, o Anel Ferroviário possui a mesma diretriz do Rodoanel. De se notar que este trecho Batistini / Ribeirão Pires é comum a todas as alternativas apresentadas neste trabalho.

Esta alternativa apresenta, como ponto forte, a minimização do trajeto entre o trecho de planalto e o acesso à linha de descida da Ferroban. Como pontos fracos, a necessidade da implantação de uma linha no trecho mais crítico da região de proteção dos mananciais e o fato de constituir um trajeto mais longo para a ligação leste-oeste de contorno da RMSP.

▪ Alternativa 2

Uma segunda alternativa considera a construção do Anel Ferroviário no trecho Ribeirão Pires (concessionária MRS-Logística) e o ponto de conexão do Anel Ferroviário com a linha da Ferroban que liga Evangelista de Souza a Jurubatuba, na região do Bororé.

Nesta alternativa, como ponto forte, destaca-se o fato de que a ferrovia só necessitará ser implantada no trecho coincidente com o Rodoanel, com aproveitamento de linhas existentes.

Como pontos fracos, o fato de implicar maior trajeto para a circulação de cargas que se destinam ao Porto e a necessidade de se transformar a linha Bororé / Evangelista de bitola métrica em bitola larga.

Em qualquer das alternativas propostas, a conjugação dos interesses voltados para a viabilização da intermodalidade, implica a implantação de ramal ferroviário para o Centro de Inteligência de Cargas, proposto na região próxima dos traçados do Rodoanel e Anel Ferroviário com a rodovia dos Imigrantes.

Nas considerações sobre a articulação da intermodalidade entre os sistemas rodoviário e ferroviário nessa região, inclui-se a instalação de um Sistema Teleférico de Transporte de Carga ligando-a com a Baixada Santista. O Sistema Teleférico configura-se como um sistema suplementar, voltado para transportes especiais. Sua inclusão no sistema de transporte de carga não deverá alterar de forma significativa a composição da Matriz de Transporte, mas poderá oferecer mais flexibilidade nas operações com cargas superdimensionadas ou perigosas.

[VOLTAR](#)



6. O SISTEMA DE ESTACIONAMENTO DE CARGAS

6. O SISTEMA DE ESTACIONAMENTO DE CARGAS

6.1. SITUAÇÃO EXISTENTE

O problema de estacionamento de caminhões que procedem de diversas regiões do país e convergem para o Porto de Santos é um dos assuntos que, nas últimas décadas, mais tem preocupado o setor privado e os prefeitos das cidades da Região Metropolitana da Baixada Santista, principalmente os de Santos, Guarujá, Cubatão e São Vicente.

Na situação existente, a demanda de caminhões ao Porto de Santos é de aproximadamente 7.000 caminhões/dia, ultrapassando a cifra de 8.000 caminhões/dia em alguns meses do ano, o que tem provocado graves problemas de tráfego nos seguintes locais:

- Trecho de serra do Sistema Anchieta – Imigrantes, no qual qualquer obstrução parcial de pista, mesmo que de curta duração, gera extensos congestionamentos de trânsito, com reflexos imediatos no trecho de planalto das duas rodovias;
- Nas vias portuárias propriamente ditas que não estão dimensionadas para a circulação e estacionamento dos caminhões, sendo freqüente a ocorrência de extensos congestionamentos e do estacionamento em fila dupla e até tripla;
- Nas vias urbanas de Santos situadas na região do retro porto, onde além dos congestionamentos e dos acidentes de trânsito, os caminhões contribuem decisivamente para a degradação do ambiente urbano por causa do uso do meio fio como local de reparos mecânicos e de pernoites.

O Sistema de Estacionamento de Cargas existente, integrado por 3 bolsões de estacionamento (ver Quadro 6.1), é precário pois, além de não proporcionar condições mínimas de trabalho aos motoristas tais como segurança, instalações sanitárias adequadas, refeitórios, dormitório, etc., apresenta capacidade muito aquém do necessário para a organização dos caminhões no atendimento à operação do Porto de Santos.

O estacionamento do Terminal de Fertilizantes é o de maior capacidade mas se localiza em um ponto de difícil acesso no Guarujá pois a Rua Idalino Pires, única via destinada à ligação entre a Rodovia Cônego Domênico Rangoni e o Terminal de Conceiçãozinha, não apresenta características geométricas e de uso e ocupação do solo

adequadas à circulação de caminhões: largura reduzida com duplo sentido de circulação e inserida em um bairro predominantemente residencial (ver Foto Guarujá – 04).

O bolsão de Paquetá está provido de chuveiros e sanitários, localiza-se bastante próximo à Área Central de Santos mas dispõe de capacidade limitada (em torno de 100 vagas de estacionamento), que poderá ser diminuída quando da construção da Via Perimetral Portuária.

O estacionamento do Valongo, localizado na Av. Xavier Silveira junto à área de expansão do Porto, está fora da área da Codesp e, dos três, é o que apresenta menor capacidade.

QUADRO 6.1
REORGANIZAÇÃO DOS TRANSPORTES DE CARGA NA RMBS
ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES JUNTO AO PORTO – SITUAÇÃO EXISTENTE

MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	ÁREA	CAPACIDADE
Guarujá	Conceiçãozinha (Vicente de Carvalho) atrás do Terminal de Fertilizantes – TEFER, com acesso pela Rua Idalino Pires e Av. Santos Dumont.	24.000 m ²	240 caminhões
Santos	Paquetá entre os Armazéns 12 e 13, junto à interseção das Ruas João Otávio, General Câmara e Xavier Silveira.	9.700 m ²	100 caminhões
	Valongo, na Rua Xavier Silveira próximo à Rua Tuiuti	4.487 m ²	45 caminhões

[VOLTAR](#)

6.2. SITUAÇÃO PROPOSTA

6.2.1. COMPOSIÇÃO DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO DE CARGAS

Considerando a demanda futura de caminhões no sistema rodoviário da Área de Aproximação e da Área de Influência Direta, as vias de acesso à Área do Porto de Santos, e a disponibilidade de terrenos de grandes dimensões junto a estas vias, sugere-se que o Sistema de Estacionamento de Carga do Porto de Santos seja integrado por 1 **Estacionamento Estruturador Alfandegado**, 2 Estacionamentos Estruturadores e 5 Estacionamentos de Suporte, conforme se mostra no Quadro 6.2, a seguir.

Prevê-se que o **Estacionamento Estruturador Alfandegado**, de maior capacidade, seja construído em São Bernardo do Campo no interior da área delimitada a oeste pela Rodovia dos Imigrantes, ao norte e leste pela Estrada dos Casa, e ao sul pela Estrada Galvão Bueno, dentro da qual está planejado o assentamento da Ligação Anchieta - Imigrantes. Recomenda-se que este estacionamento seja provido de toda infraestrutura de apoio aos motoristas de caminhões (ver Quadro 6.2 – A) a fim de exercer as seguintes funções:

- Posto Alfandegário para liberação de determinados produtos de exportação;
- Centro Inteligente da Carga: acompanhamento em tempo real do embarque ou desembarque dos navios e das condições operacionais do Sistema Anchieta - Imigrantes (visibilidade, fluidez, esquemas especiais de circulação, etc.) para controle de descida dos caminhões em direção ao Porto;
- Inspeção dos caminhões em conjunto com a Concessionária Ecovias dos Imigrantes para liberação da descida da serra pela Rodovia dos Imigrantes;
- Inspeção das condições de acondicionamento de cargas perigosas, principalmente das inflamáveis, explosivas ou tóxicas;
- Central de Fretes.

Os **Estacionamentos Estruturadores** estarão localizados em Santos (Saboó) e no Guarujá e deverão estar providos da mesma infraestrutura proposta para o Estacionamento Estruturador Alfandegado, com exceção do Posto Alfandegário. O Estacionamento de Saboó deverá acomodar e controlar o acesso à Área do Porto pelos caminhões

provenientes das Rodovias Régis Bittencourt e Padre Manoel da Nóbrega, e o Estacionamento do Guarujá ficará com a função de acomodar os caminhões provenientes das Presidente Dutra, Ayrton Senna da Silva e Dom Paulo Rolim Loureiro. Por estarem localizados entre o Sistema Anchieta - Imigrantes e os Estacionamentos de Suporte, estes dois estacionamentos terão a função adicional de dar apoio ao Estacionamento Estruturador Alfandegado na tarefa de controle de acesso dos caminhões ao Porto.

O **Estacionamento de Suporte**, de menor capacidade, estará localizado mais próximo do Porto e provido de infraestrutura mínima de apoio aos motoristas (ver Quadro 6.2 – A), devendo exercer a função apoio direto ao embarque ou desembarque de mercadorias dos navios, abrigando os caminhões que estarão prestes a despachar ou receber mercadorias.

[VOLTAR](#)

QUADRO 6.2
REORGANIZAÇÃO DOS TRANSPORTES DE CARGA NA RMBS
SISTEMA DE ESTACIONAMENTO DE CARGA – SITUAÇÃO PROPOSTA

MUNICÍPIO	LOCALIZAÇÃO	Classificação Funcional	ÁREA	CAPACIDADE
São Bernardo do Campo	Próximo à interseção da Rodovia dos Imigrantes com a futura Ligação Anchieta – Imigrantes.	Estruturador Alfandegado	400.000 m ²	4.000 caminhões
Guarujá	Rodovia Cônego Domênico Rangoni, pista norte (sentido Guarujá – Cubatão), entre o Canal de Bertioiga e o futuro trevo da via de ligação com o Túnel Submarino Santos – Guarujá	Estruturador ou Regulador	40.000 m ²	400 caminhões
Santos	ALEMOA (terreno da Rede Ferroviária Federal), em frente ao Cemitério de Saboó, entre o Retão de Alemoa, o Complexo Viário de Alemoa e a via férrea da RFFSA.		75.000 m ²	750 caminhões
Guarujá	TEFER – Terminal de Fertilizantes, com acesso pela Rua Idalino Pires e pela Via Perimetral Portuária do Guarujá (existente)	Suporte	24.000 m ²	240 caminhões
Santos	TECON – Terminal de Containers, com acesso pela Via Perimetral Portuária do Guarujá.		15.000 m ²	150 caminhões
	PAQUETÁ (existente), entre os Armazéns 12 e 13, junto à interseção das Ruas João Otávio, General Câmara e Xavier Silveira		9700 m ²	100 caminhões (diminuirá com a construção da VPP)
	MACUCO, atrás dos Terminais de Açúcar e de Sal, no cruzamento das Ruas Xavier Pinheiro e Manoel Tourinho (área a ser permutada com Marimex Despachos e Transportes Ltda.)		42.000 m ²	420 caminhões
	PONTA DA PRAIA, em frente ao Armazém 43, no cruzamento das Ruas República do Equador e Amélia Leuchtemberg.		21.000 m ²	194 caminhões

VOLTAR

QUADRO 6.2 – A
REORGANIZAÇÃO DOS TRANSPORTES DE CARGA NA RMBS
INFRAESTRUTURA DOS ESTACIONAMENTOS – SITUAÇÃO PROPOSTA

TIPO DE ESTACIONAMENTO	INFRAESTRUTURA PROPOSTA	
	DEPENDÊNCIAS	SERVIÇOS DISPONÍVEIS
ESTRUTURADOR ALFANDEGADO	<ul style="list-style-type: none"> Central de Operações Sanitários Chuveiros Vestiários Dormitórios Sala de descanso Lanchonete e/ou restaurante Posto de abastecimento de combustível Farmácia Área de lazer 	<ul style="list-style-type: none"> Posto de Alfândega Central de Fretes Posto de Inspeção Veicular Segurança contra roubos Banco Correio Central telefônica Serviços mecânicos, de eletricitista e de borracharia.
ESTRUTURADOR	<ul style="list-style-type: none"> Central de Operações Sanitários Chuveiros Vestiários Dormitórios Sala de descanso Lanchonete e/ou restaurante Posto de abastecimento de combustível Farmácia Área de lazer 	<ul style="list-style-type: none"> Central de Fretes Segurança contra roubos Banco Correio Central telefônica Serviços mecânicos, de eletricitista e de borracharia.
SUORTE	<ul style="list-style-type: none"> Sanitários Lanchonete e/ou restaurante Sala de descanso 	<ul style="list-style-type: none"> Segurança contra roubos Central telefônica

6.2.2. PROPOSTAS COMPLEMENTARES DE INTERVENÇÃO

A implantação do **Estacionamento Estruturador Alfandegado** com aproximadamente 4.000 vagas para abrigar os caminhões do Sistema Anchieta – Imigrantes que se dirigem ao Porto de Santos, deverá provocar profundas alterações na malha viária de acesso, isto é, tanto no **Rodoanel Metropolitano Mário Covas Filho** e nas Rodovias Anchieta e dos Imigrantes em termos de adaptações dos entroncamentos existentes ou de construção de novos acessos, como na malha viária de São Bernardo do Campo em termos de rotas de viagens e circulação viária, pontos críticos de congestionamentos e acidentes de trânsito, acessibilidade e características de uso e ocupação do solo.

6.2.2.1. PROPOSTAS DE INTERVENÇÕES NA MALHA RODOVIÁRIA

SITUAÇÃO PROJETADA PARA 2010

Na malha rodoviária projetada para implantação até o ano de 2010 (médio prazo), o acesso ao **Estacionamento Estruturador Alfandegado** deverá processar-se do seguinte modo:

- **Rodoanel Metropolitano Mário Covas Filho:** como não foi concebida uma via de ligação direta como Rodoanel Metropolitano, a rota de acesso ao **Estacionamento Estruturador Alfandegado** deverá iniciar-se no Entroncamento Imigrantes (interseção do Rodoanel Metropolitano com a Rodovia dos Imigrantes a ser construída sobre o atual Trevo de Batistini, junto ao Km 26), seguindo pela própria Rodovia dos Imigrantes até trevo a ser construída no Km 24+400 da futura Ligação Anchieta – Imigrantes, através da qual os caminhões poderão atingir o **Estacionamento Estruturador Alfandegado**.
- Rodovia Anchieta: a partir desta rodovia poderão ser utilizados 2 trevos para chegar até o **Estacionamento Estruturador Alfandegado**. O primeiro, existente, será o Trevo Demarchi (Km 23), a partir do qual os caminhões poderão seguir pelo Corredor Maria Servidei Demarchi – Galvão Bueno e através da Estrada Assumpta Sabatini Rossi atingir o local de interesse. O segundo trevo, a ser construído no Km 22+500 junto ao Trevo Demarchi, dará acesso direto à futura Ligação Anchieta – Imigrantes, principal via urbana de atendimento ao **Estacionamento Estruturador**.
- Rodovia dos Imigrantes: a partir das duas pistas desta rodovia, o acesso será através do trevo da futura Ligação Anchieta – Imigrantes (Km 24+400).

RECOMENDAÇÕES

Considerando que, tanto a médio e longo prazos, a quase totalidade dos caminhões das Rodovias Anchieta e dos Imigrantes estarão dirigindo-se ou retornando do Porto de Santos, e que uma parcela significativa dos caminhões do **Rodoanel Metropolitano Mário Covas Filho** também terá este destino, recomenda-se:

- Elaboração de um estudo de viabilidade de implantação de um novo entroncamento no Rodoanel Metropolitano e de uma ligação viária direta com o **Estacionamento Estruturador Alfandegado** independente da Rodovia dos Imigrantes, sem acesso aos pólos geradores nem aos corredores de tráfego urbano de São Bernardo do Campo;

- Concepção de trevos de alta capacidade nas interseções das Rodovias Anchieta e dos Imigrantes com a Ligação Anchieta – Imigrantes para facilitar o estabelecimentos das rotas de viagens entre estas rodovias e o **Estacionamento Estruturador Alfandegado**.

[VOLTAR](#)

6.2.2.2. PROPOSTAS DE INTERVENÇÕES NA MALHA VIÁRIA DE SÃO BERNARDO DO CAMPO

SITUAÇÃO PROJETADA PARA 2010

Dentro da área de influência direta do **Estacionamento Estruturador Alfandegado** em São Bernardo do Campo, as obras viárias propostas são:

- Ligação Anchieta – Imigrantes: está sendo projetada para substituir o Corredor Maria Servidei Demarchi – Galvão Bueno nas funções de ligação viária entre Área Central de São Bernardo do Campo, as Rodovias Anchieta e dos Imigrantes e os bairros situados a oeste desta última rodovia;
- Duplicação da Estrada dos Alvarenga entre a Praça Giovanni Breda e Av. Presidente João Café Filho, para consolidação do Corredor Alvarenga – Robert Kennedy entre o Anel Viário Metropolitano (Av. Fábio Eduardo Ramos Esquivel, em Diadema) e a Ligação Anchieta – Imigrantes;
- Duplicação da Estrada dos Alvarenga entre a Av. Presidente João Café Filho e a Estrada do Pônei Clube, e construção trevo na interseção da Rodovia dos Imigrantes, para consolidação de um novo corredor de tráfego de alta capacidade entre São Paulo, Diadema e a Área Central de São Bernardo do Campo.

RECOMENDAÇÕES

Considerando que na fase de concepção das obras viárias propostas para execução a curto e médio prazos não foram considerados os dados de tráfego referentes ao **Estacionamento Estruturador Alfandegado**, recomenda-se:

1.º) Elaboração Projeto Funcional da Ligação Anchieta - Imigrantes

Esta tarefa será efetuada considerando todas as rotas de caminhões com origem ou destino no Estacionamento Estruturador, e deverá ter como resultado pistas com maior capacidade viária e interseções viárias em nível mais amplas e em menor quantidade.

2.º) Elaboração Projeto Funcional de Duplicação da Estrada dos Alvarenga

O projeto funcional de duplicação da Estrada dos Alvarenga entre a Praça Giovanni Breda e a Estrada do Pônei Clube, deverá ser elaborado para que esta estrada desempenhe duas funções primordiais. A primeira será a de consolidação do Corredor Imigrantes – Alvarenga para a ligação entre São Paulo, Diadema e a Área Central de São Bernardo do Campo. A

segunda função será a de rota alternativa de viagem entre a Rodovia dos Imigrantes e o **Estacionamento Estruturador Alfandegado** – para esta função será fundamental que as interseções da Av. Presidente João Café Filho (acesso à Ligação Anchieta – Imigrantes) e das Estradas dos Casa e da Cama Patente sejam projetadas com alta capacidade e curvas de concordância horizontal amplas, para facilitar a circulação dos caminhões.

3.º) Estudo de Impacto do Estacionamento Estruturador Alfandegado

O estudo de impacto do **Estacionamento Estruturador Alfandegado** deverá ser efetuado dentro do sistema viário de interesse metropolitano de Diadema, Mauá, Santo André e São Bernardo do Campo (vias metropolitanas e macrometropolitanas), considerando a real possibilidade de desvio dos caminhões para fuga de duas rotas pedagiadas:

a) Rodoanel Metropolitano a partir do Entroncamento Presidente Dutra, através dos corredores de tráfego que interligam os bairros da Zona Leste de São Paulo, Mauá, Santo André e São Bernardo do Campo (Jacú – Pêssego, Anel Viário Metropolitano e Estados, dentre outros);

b) Rodovia dos Imigrantes através dos corredores de tráfego que interligam os bairros da Zona Sul de São Paulo, Diadema, São Caetano do Sul e São Bernardo do Campo (Anel Viário Metropolitano, Robert Kennedy – 31 de Março e Piraporinha, dentre outros).

Deverá, também, analisar a necessidade e a viabilidade de construção de um novo entroncamento no **Rodoanel Metropolitano Mário Covas Júnior** para estabelecimento de uma ligação viária direta com o **Estacionamento Estruturador Alfandegado**.

VOLTAR

6.2.2.3. OS ESTACIONAMENTOS DE CAMINHÕES NO MUNICÍPIO DE CUBATÃO

O Pólo Industrial de Cubatão, apesar de sua expressão econômica, não gera tanto impacto no Sistema Rodoviário da Baixada Santista quanto o Porto de Santos, pólo de alta geração de transporte na região. Essa característica não implica, entretanto, em que se deixe de considerar suas implicações e propostas ao se trabalhar a questão da Organização do Sistema de Transporte de Cargas, sobretudo ao se considerar a diretriz fundamental de se minimizar os efeitos da circulação de cargas na RMBS.

As condicionantes geográficas e ambientais, decorrentes da presença do mangue, da Serra do Mar, da Mata Atlântica e do Estuário do Porto, contrapondo-se ao grande parque industrial representado pelas instalações industriais da Companhia Siderúrgica Paulista - COSIPA e o próprio Pólo Industrial de Cubatão, restringem fortemente a estruturação viária do Município de Cubatão. De fato, o sistema rodoviário presente em Cubatão resume-se no traçado da Rodovia Cônego Domenico Rangoni - SP/55, desprovida de vias marginais.

Como o município não conta com sistema viário metropolitano, ou mesmo urbano, que assegure o necessário suporte para a circulação de veículos de carga, de ônibus e outros, a Rodovia Cônego Domenico Rangoni - SP/55 assume essa função de Via Metropolitana (promovendo a ligação inter-municípios da RMBS), assim como desempenha a função de Via Urbana (realizando a ligação inter-bairros de Cubatão), além de suportar o trânsito propriamente rodoviário.

Essa multiplicidade de funções na única opção de articulação viária do Município com a Região implica concentração de conflitos entre a circulação de veículos de carga e o fluxo de automóveis, em especial nos finais de semana, feriados e férias, quando os volumes de trânsito aumentam significativamente em razão das atividades balneárias.

Diante desse conflito, o transporte de carga é penalizado ao ser impedido de ser realizado. Decorrem disso, deseconomias e aumento dos custos de transporte, bem como problemas colaterais, dos quais se destaca a necessidade de espaços para estacionamento de caminhões.

A Prefeitura do Município de Cubatão, na perspectiva louvável de preservar e incentivar o desenvolvimento de seu Pólo Industrial, assim como visando minimizar os conflitos de trânsito, optou por uma postura ativa de estímulo ao Setor Privado na implantação de uma série de Estacionamentos Rodoviários Privados para Caminhões.

Com essa atitude, atuando como catalisadora nesse processo, a Prefeitura de Cubatão concretiza as primeiras ações efetivas de Organização do Sistema de Transporte de Carga na RMBS, dando sentido prático para duas décadas de discussão envolvendo os mais diversos agentes vinculados direta ou indiretamente ao transporte de carga. A implantação dos Estacionamentos de Caminhões em Cubatão não repercute no equacionamento do problema na área do Porto de Santos, no entanto, traz importante contribuição no contexto geral da RMBS.

Dar início ao processo de implantação desses estacionamentos exatamente no Pólo Industrial da RMBS e proximidades da COSIPA representa a concretização de uma visão estratégica de futuro, em face das importantes intervenções, em curso ou previstas, em especial:

1. Processo de Modernização do Porto de Santos, que inclui arrendamento de áreas ao Setor Privado e, posteriormente, Regionalização do Porto, com a participação das três esferas de Poder, União, Estado e Municípios de Santos, Guarujá e Cubatão na administração portuária;
2. Construção da 2ª Pista da Rodovia dos Imigrantes, que aumentará substancialmente a capacidade viária do Sistema Anchieta-imigrantes e, conseqüentemente, estimulará a demanda de veículos na Rodovia Cônego Domenico Rangoni.
3. Possível expansão do Porto de Santos até Cubatão e à COSIPA, que já opera terminal portuário com possibilidade de ampliação.
4. Modernização do Sistema Ferroviário da Baixada Santista, já em curso com as concessões à MRS-Logística, Ferrobán, Ferronorte e Portofer.
5. Provável duplicação da Rodovia Dom Paulo Rolim Loureiro - SP/98 (Rodovia Mogi-Bertioga).
6. Duplicação da Rodovia Cônego Domenico Rangoni - SP/55, no trecho entre Guarujá e o acesso à Rodovia Dom Paulo Rolim Loureiro - SP/98 (Rodovia Mogi-Bertioga), localizado na área urbana de Bertioga.
7. Provável construção das Vias Perimetrais Portuárias de Santos e de Guarujá.
8. Provável construção do Túnel Submarino Santos-Guarujá.
9. Implantação de Rede Semafórica Inteligente – SEMIN, envolvendo Cubatão, Santos, São Vicente, Praia Grande e Guarujá.

A implementação dessas medidas implicará aumento do potencial econômico do Pólo Industrial de Cubatão, com conseqüente crescimento da demanda de caminhões

VOLTAR

acompanhando a ampliação da capacidade produtiva das indústrias, bem como intensificação da demanda de automóveis e ônibus em razão das melhorias na acessibilidade rodoviária à Baixada Santista.

Merece, portanto, reconhecimento de mérito a atuação da Prefeitura Municipal de Cubatão, pelos estudos e implantação dos Estacionamentos Rodoviários Privados para Caminhões, totalizando 393.597 m², indicados a seguir:

1. CINCU (Makron), em implantação, com área total de 125.000 m².
2. ANOMAR - Posto de Abastecimento, Restaurante, Administração e Estacionamento, parcialmente implantado, com 29.597 m².
3. IAP-Serrana, em projeto, com área total de 72.000 m².
4. ATAC - Associação dos Transportadores Autônomos de Cubatão, Estacionamento, Sanitários e Administração, com área total de 48.000 m².
5. PACIL, em projeto, com área total de 20.000 m².
6. Posto Paulínea, Abastecimento e Boxes para Transportadoras, com área total de 27.000 m².
7. COPEBRÁS, Estacionamento, Sanitários e Administração, para os caminhoneiros que atendem à indústria, com 72.000 m².