

Pontes 3a ponte

Dia-a-dia

Morre grávida estuprada.

Adriely dos Santos, 15 anos, grávida de seis meses, morreu no Hospital Dório Silva, na Serra. Ela foi espancada e estuprada. ■ PÁG. 10

Avaliação. Estudo realizado pelo governo mostra que serviço é ruim 11 horas por dia

Terceira Ponte: dobro do fluxo na metade do tempo previsto

Ao completar 20 anos, obra tem fluxo de 65 mil carros/dia; previsão era de 35 mil aos 50 anos

GERALDO NASCIMENTO
gnascimento@redgazeta.com.br

■ A Terceira Ponte completa 20 anos em 2009, mas, apesar da juventude, apresenta sinais de que o tempo foi cruel com a sua capacidade de absorver a demanda do trânsito entre Vitória e Vila Velha. Com menos da metade do tempo previsto, o movimento de carros quase dobrou. A expectativa era de que quando chegasse aos 50 anos, tivesse um movimento de 35 mil carros por dia. Hoje, o número é de quase 65 mil veículos diariamente.

Nos horários de pico, falta espaço, e os congestionamentos desafiam a paciência dos motoristas. Um estudo realizado pelo governo do Estado ainda revela que o nível de serviço da ponte permanece ruim durante 11 horas por dia.

Para dar conta desse trânsito mais intenso, a concessionária concluiu que seria necessário mudar a praça do pedágio para Vila Velha, e construir duas alças para descida de veículos na cidade. Cada alça teria uma pista com espaço para acostamento e uma cabine de via expressa.

Essas obras, orçadas em R\$ 52 milhões e que nem chegaram

e concessionária, que levou à decisão de retomada da concessão pelo governo do Estado. Proposta que também não passou de intenção do governo, porque o processo custaria mais de R\$ 428 milhões aos cofres públicos, segundo análise feita pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Por isso, o governo desistiu da idéia.

VIADUTO

Diante do impasse que permanece, o governo apresentou à concessionária uma proposta para que seja construído um viaduto - uma espécie de alça - na descida de Vila Velha, ao custo de R\$ 14,8 milhões, que traria melhorias na fluidez do tráfego na Terceira Ponte, principalmente nos horários de pico.

O governo quer que a Rodosol construa a alça, e ainda não falou em aumento no preço do pedágio. Deu um prazo que venceu no último dia 25 para a empresa se manifestar, mas a resposta ficou para o ano que vem.

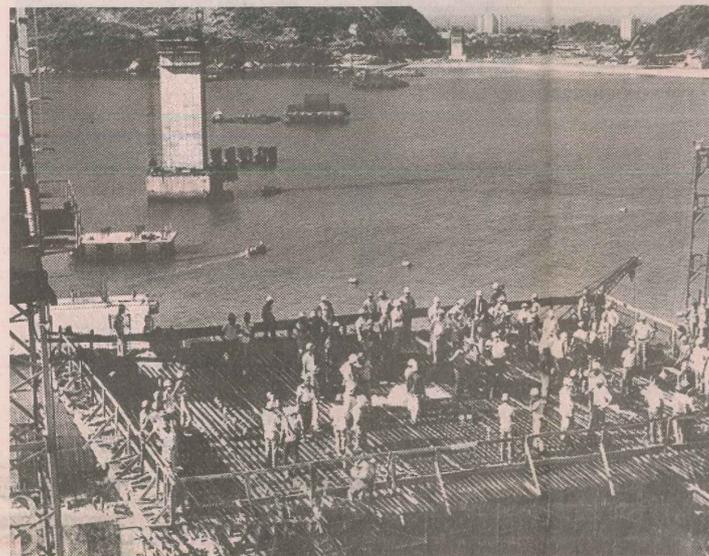
Em entrevista coletiva, ontem, o governador Paulo Hartung disse que o governo vai anunciar o que será feito na Terceira Ponte no próximo dia 6 de janeiro, por meio do vice-governador, Ricardo Ferraço.

A novela da construção

Do início ao final da obra, foram 11 anos para terminar a construção

1973 > O projeto

A Terceira Ponte começou a ser idealizada em 1973, quando o então governador Arthur Gerhard Santos retornou de Brasília anunciando uma ligação entre a Praia do Suá e Vila Velha. Cogitava-se até uma cobrança de pedágio na Segunda Ponte, para financiar a terceira. Mas, na época, com a crise do petróleo e a inflação, Gerhard Santos só terminou a Segunda Ponte



de pedágio. A empresa Operações de Rodovias Ltda. (ORL) gerenciou a Terceira Ponte de sua inauguração, em 1989, até 1998, quando a cobrança do pedágio acabaria

1989 > Finalmente, a inauguração

Em 5 de janeiro de 1989, as obras foram reiniciadas. A inauguração foi marcada para 27 de julho, depois mudou para 12 de agosto e, finalmente, a via foi entregue em 23 de agosto de 1989. A previsão de término inicial era abril de 1980

1998 > Pedágio não acaba e rodovia entra na concessão

Em dezembro de 1998, no governo Vitor Buaiz, o Estado delegou à iniciativa privada, no caso a Concessionária Rodosol, além da modernização e recuperação da ponte, a duplicação da Rodovia do Sol. O contrato foi fixado em 25 anos e estabeleceu uma série de obras viárias que a Rodosol teria que tocar, além da duplicação da rodovia. A cobrança de pedágio continuou, com a justificativa que o projeto era necessário "para evitar o caos no trânsito urbano de Vila Velha"

As polêmicas

1978

O governador Elcio Álvares contrata a Usimec, sem licitação, por se tratar de empresa pública, para a construção do vão central da Terceira Ponte

DÉCADA DE 1980

Dois anos após o começo da construção da ponte pela empresa Usimec, é criada uma CPI para investigar o desvio de verba nos contratos e obras

DÉCADA DE 1990

A Assembléia cria outras duas CPIs para apurar suspeitas de irregularidades nas obras da ponte, no valor do pedágio e na concessão de exploração

2003

A quarta CPI é instalada na Assembléia. Em 2004 a CPI termina e aponta uma série de irregularidades, como o atraso na execução das obras do Canal Bigossi, que deveriam ter sido iniciadas em 2002. Também questionava a cobrança do pedágio, apontando falta de estudos de viabilidade econômica para explicar os

VEJA NA WEB
Confira fotos antigas da Terceira Ponte no www.gazetaonline.com.br/agazeta, e opine: Qual a solução para

um durante 11 horas por dia. Para dar conta desse trânsito mais intenso, a concessionária concluiu que seria necessário mudar a praça do pedágio para Vila Velha, e construir duas alças para descida de veículos na cidade. Cada alça teria uma pista com espaço para acostamento e uma cabine de via expressa.

Essas obras, orçadas em R\$ 52 milhões e que nem chegaram a ser feitas, inclusive foram parte do impasse entre governo

tem, o governador Paulo Hartung disse que o governo vai anunciar o que será feito na Terceira Ponte no próximo dia 6 de janeiro, por meio do vice-governador, Ricardo Ferraço.

VEJA NA WEB
Confira fotos antigas da Terceira Ponte no www.gazetaonline.com.br/agazeta, e opine: Qual a solução para melhorar o fluxo no local?

Concessionária diz que investiu R\$ 2 milhões

■ A Rodosol, empresa que detém a concessão da Terceira Ponte e da Rodovia do Sol, informou que investiu, recentemente, cerca de R\$ 2 milhões na ponte. Os investimentos foram realizados em projetos não previstos em contrato, para garantir maior fluidez no tráfego e oferecer mais conforto ao usuário. Foram realizadas

obras de construção de cabines exclusivas para motocicletas; derrubados 120 metros da mediana central da ponte, facilitando o acesso à praça de pedágio; e instalada uma loja da via expressa em um shopping de Vila Velha. A empresa garante que as medidas garantiram a redução de 9 para 4 minutos no tempo de deslocamento no sentido Vila Velha-Vitória, e diminuiu as filas na praça de pedágio. E houve aumento da utilização da via expressa, opção de quase 60% dos usuários.

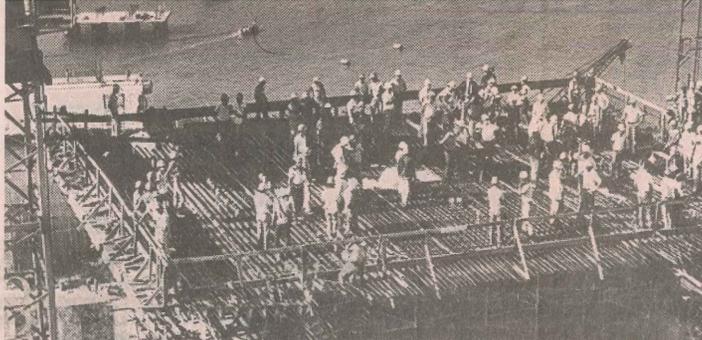


BERNARDO COUTINHO

Ele vai e vem quatro vezes por dia

■ O empresário Leonardo Lopes, 38, atravessa a Terceira Ponte, pelo menos, quatro vezes por dia. Enfrenta os horários de pico e acha caro o preço do serviço prestado. “Conheço outros pedágios, como os do Rio de Janeiro, e percebo que o da Terceira Ponte acaba sendo um dos mais caros, pela distância percorrida. Acho que

deveria ser cobrado em apenas um dos sentidos, como acontece no Rio. Liberaria o trânsito e desoneraria o usuário. A empresa poderia realizar um estudo nesse sentido porque, de fato, atravessar a ponte, principalmente no retorno à Vila Velha, é muito difícil”, observa. Leonardo mora na Praia da Costa e acha que a volta para casa é o mais complicado. “Principalmente próximo das 18 horas, é muito ruim. Congestionamentos constantes. É bem difícil”, conclui.



1978 > Início da obra

O próximo governador, Élcio Álvares, concordava com a ideia da construção, mas só conseguiu iniciá-la em agosto de 1978, um ano antes de terminar seu governo. Executou um terço da obra e conseguiu “botar a ponte na água”

1980 > Primeira paralisação

As obras foram paralisadas em 1980, e só seriam retomadas quatro anos depois. O então governador Eurico Rezende buscou recursos do governo federal. A GAZETA noticiou, na ocasião, que a paralisação gerava prejuízos de Cr\$ 112 milhões (moeda da época)

1982 > A primeira tentativa de concessão

Em abril de 1982 foi lançado um edital internacional para que a iniciativa privada continuasse a obra, com a possibilidade de cobrança de pedágio. Mas uma pesquisa, em setembro do mesmo ano, mostrou que o fluxo de veículos seria pequeno, o que aumentaria em muito o valor do pedágio

Década de 80 > obras andam, mas não terminam

Gerson Camata, que governou o Estado de 1983 a 1986, também não conseguiu inaugurar a Terceira Ponte, mas construiu a maior parte da obra

1987 > Inauguração de mentirinha

Em 1987, o governador José Moraes inaugurou a iluminação da ponte, com show pirotécnico. Mas a ponte ainda não estava pronta

1987 > Sem dinheiro para acabar

Foi o governador Max Mauro quem atravessou a ponte pela primeira vez, em 22 de dezembro de 1987, após a conclusão do vão central. A ponte já consumira US\$ 130 milhões, e seriam necessários mais US\$ 23,5 milhões para terminá-la. Sem recursos, o governo estadual propôs o repasse do custo para as empreiteiras, em troca da cobrança

de uma iniciativa privada, no caso a Concessionária Rodosol, além da modernização e recuperação da ponte, a duplicação da Rodovia do Sol. O contrato foi fixado em 25 anos e estabeleceu uma série de obras viárias que a Rodosol teria que tocar, além da duplicação da rodovia. A cobrança de pedágio continuou, com a justificativa que o projeto era necessário “para evitar o caos no trânsito urbano de Vila Velha”

2003

A quarta CPI é instalada na Assembléia. Em 2004 a CPI termina e aponta uma série de irregularidades, como o atraso na execução das obras do Canal Bigossi, que deveriam ter sido iniciadas em 2002. Também questionava a cobrança do pedágio, apontando falta de estudos de viabilidade econômica para explicar os valores praticados, que seriam maiores do que o necessário

2004

Um acordo entre o governo e a Rodosol congela o preço do pedágio, só reajustado em 2006, e o Estado começa a construir, por conta própria, o Canal Bigossi. Em 2007, a Rodosol pede reajuste que varia de 3% a 3,5% nos pedágios da ponte e da rodovia, mas o governo do Estado só admite discutir o aumento após receber cronograma com investimentos que visam a ampliar a capacidade de tráfego da ponte. A Rodosol alega que não tem como custear a ampliação, no valor de R\$ 50 milhões

2008

O governo encomenda um estudo à Fundação Getúlio Vargas (FGV) para definir se há viabilidade econômica para a retomada da concessão. O estudo foi finalizado neste mês e a conclusão é de que o processo custaria R\$ 428 milhões aos cofres públicos. O governo desistiu da retomada e pediu à concessionária que construa um viaduto, em Vila Velha, para melhorar o tráfego, ao custo de R\$ 14,8 milhões. A empresa ainda não respondeu.

