

# Dia-a-dia

AJ12678

## Auditoria na Rodosol

# Governo do Estado quer Terceira Ponte de volta



### Dia da Mulher

Homens aceitam o desafio de A GAZETA e enfrentam um dia de mulher. Confira qual foi o resultado. Págs. 8 e 9

### A intenção é retomar a concessão do sistema, que inclui 67,5 quilômetros da Rodovia do Sol

**GERALDO NASCIMENTO**  
gnascimento@redgazeta.com.br

■ O governo do Estado quer retomar a concessão do Sistema Rodovia do Sol (Terceira Ponte e trecho de 67,5km da ES 060) e está finalizando o contrato com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), que vai realizar um estudo e apontar o que de-

ve ser feito ao final da análise.

O trabalho visa a terminar com o impasse entre a Rodosol e o governo sobre a capacidade de a empresa realizar obras de melhorias na Terceira Ponte, previstas em contrato. O estudo deve ficar pronto em julho.

A posição do governo foi anunciada ontem, pelo auditor Geral do Estado, Edilson Barboza, acompanhado do procurador Rodrigo Rabello.

“Em princípio, a intenção do governo é retomar a concessão, mas só o estudo vai de-

finir o que será feito de concreto”, disse o auditor Geral.

Uma primeira análise do contrato com a Rodosol já havia sido feita pela Auditoria Geral do Estado (AGE). Foi constatado que a empresa teria condições de arcar com as obras necessárias ao melhor fluxo da Terceira Ponte com os valores que recebe pela exploração do trecho em concessão. A AGE também observou indícios de desequilíbrio no preço do pedágio, em prejuízo ao usuário. Apesar do cronograma de investimentos previstos

e das tentativas de acordo, a Rodosol alega que não tem condições de realizar as obras, da ordem de R\$ 50 milhões.

Pelo contrato com a concessionária, não havia obrigação de o governo contratar outra empresa para apurar essas informações, mas, o auditor Geral disse que optou-se pela isenção.

“Como há um impasse e a avaliação requer um conhecimento técnico bastante elevado, a FGV está sendo contratada para dar transparência ao processo e pela experiência

comprovada em áreas de concessão de serviços públicos”, explicou Barboza.

Para a elaboração do estudo, a FGV terá acesso a todas as informações econômico-financeiras, informações contábeis, estatísticas - como o fluxo de veículos -, e dados sobre o funcionamento operacional da Rodosol. A FGV foi contratada por R\$ 550 mil, sem licitação, por conta da “singularidade da matéria e da notória especialização da fundação”, esclareceu o auditor Geral.

### Estudo

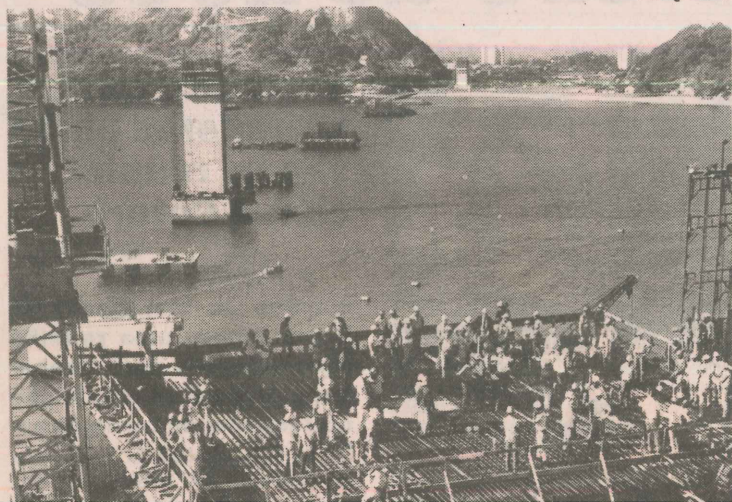
“O governo espera ter objetos que permitam concluir se o modelo atual de concessão está adequado ao interesse público”

**EDILSON BARBOZA** AUDITOR GERAL DO ESTADO

## A novela da construção

Ao todo, foram 16 anos entre a idealização do projeto e a inauguração da obra

ARQUIVO



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 mais de 90% da obra

### 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

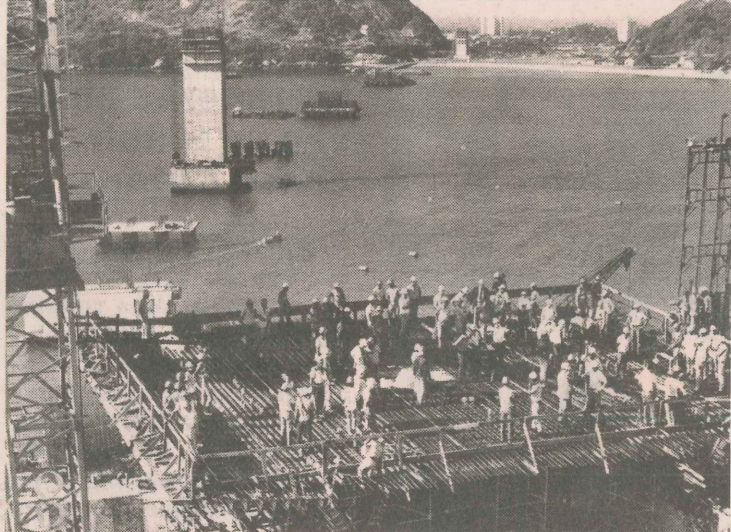
Porém, em dezembro de 1998, no governo Vitor Buaiz,

NESTOR MÜLLER



Manoel inaugurou a obra em 23 de agosto de 1989





**INÍCIO.** Elcio Álvares iniciou o projeto em 78 e fez um terço da obra

### 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

### 1978 INÍCIO DA OBRA

O próximo governador, Elcio Álvares, concordava com a idéia da construção, mas só conseguiu iniciá-la em agosto de 1978, um ano antes de terminar seu governo. Ele 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,



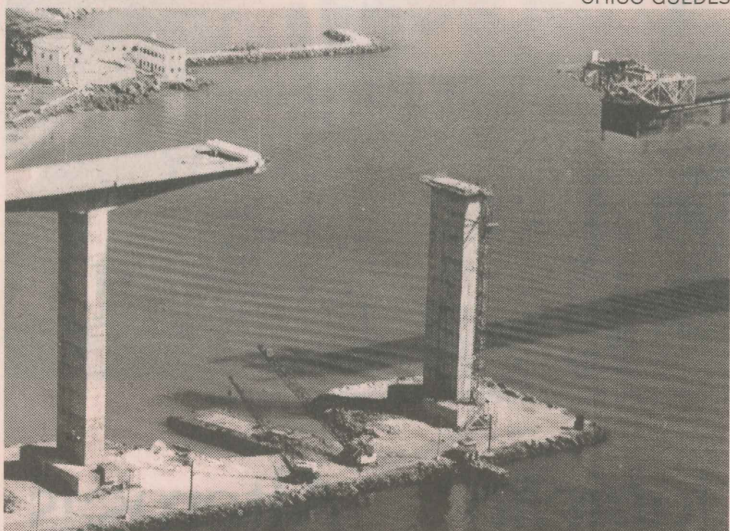
**RECURSOS.** Eurico Rezende buscou recursos federais para a obra

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 mais de 90% da obra

### 1987 INAUGURAÇÃO DE



CHICO GUEDES

**NA ÁGUA.** A construção ficou parada durante quatro anos

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

**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 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

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

Porém, em dezembro de 1998, no governo Vitor Buaziz, 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. Com isso, a cobrança de pedágio continuou, com a justificativa que o projeto era necessário "para evitar o caos no trânsito urbano de Vila Velha"



**ENFIM.** Max Mauro inaugurou a obra em 23 de agosto de 1989

**DÉCADA DE 90**  
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

**2004**  
A CPI termina e aponta uma

série de irregularidades, como o atraso na execução das obras do Canal Bigossi, que deveriam ter iniciado em 2002. O relatório também questionava a cobrança do pedágio, apontando a falta de estudos de viabilidade econômica para explicar os valores praticados, que seriam maiores do que o necessário

**2007**  
Um acordo entre o governo e a Rodosol congela por quatro anos o preço do pedágio, e o Estado começa a construir, por conta própria, o canal Bigossi

**2008**  
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 ampliar a capacidade de tráfego da ponte. A Rodosol alega que não tem como custear a ampliação, no valor de R\$ 50 milhões



NESTOR MÜLLER

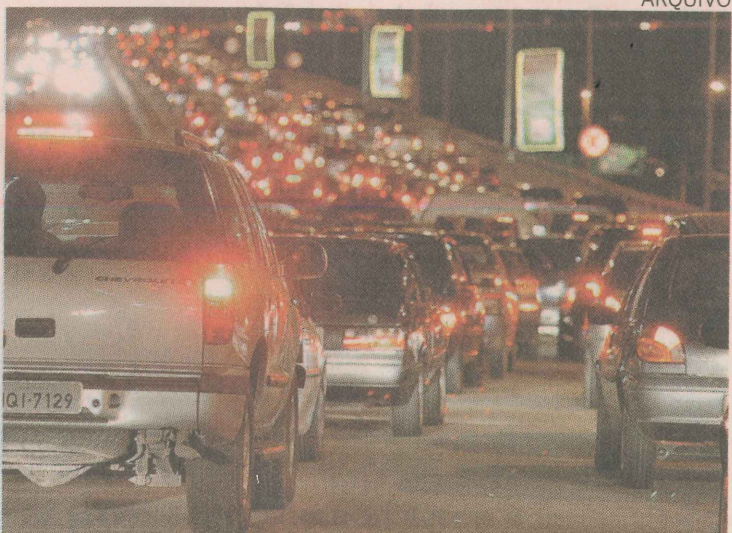
**VAZIA.** Em 1987, foi inaugurada somente a iluminação

### A NOVELA DAS IRREGULARIDADES 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



**HOJE.** A capacidade da estrutura está no limite

ARQUIVO