

Dia-a-dia

AJ13229

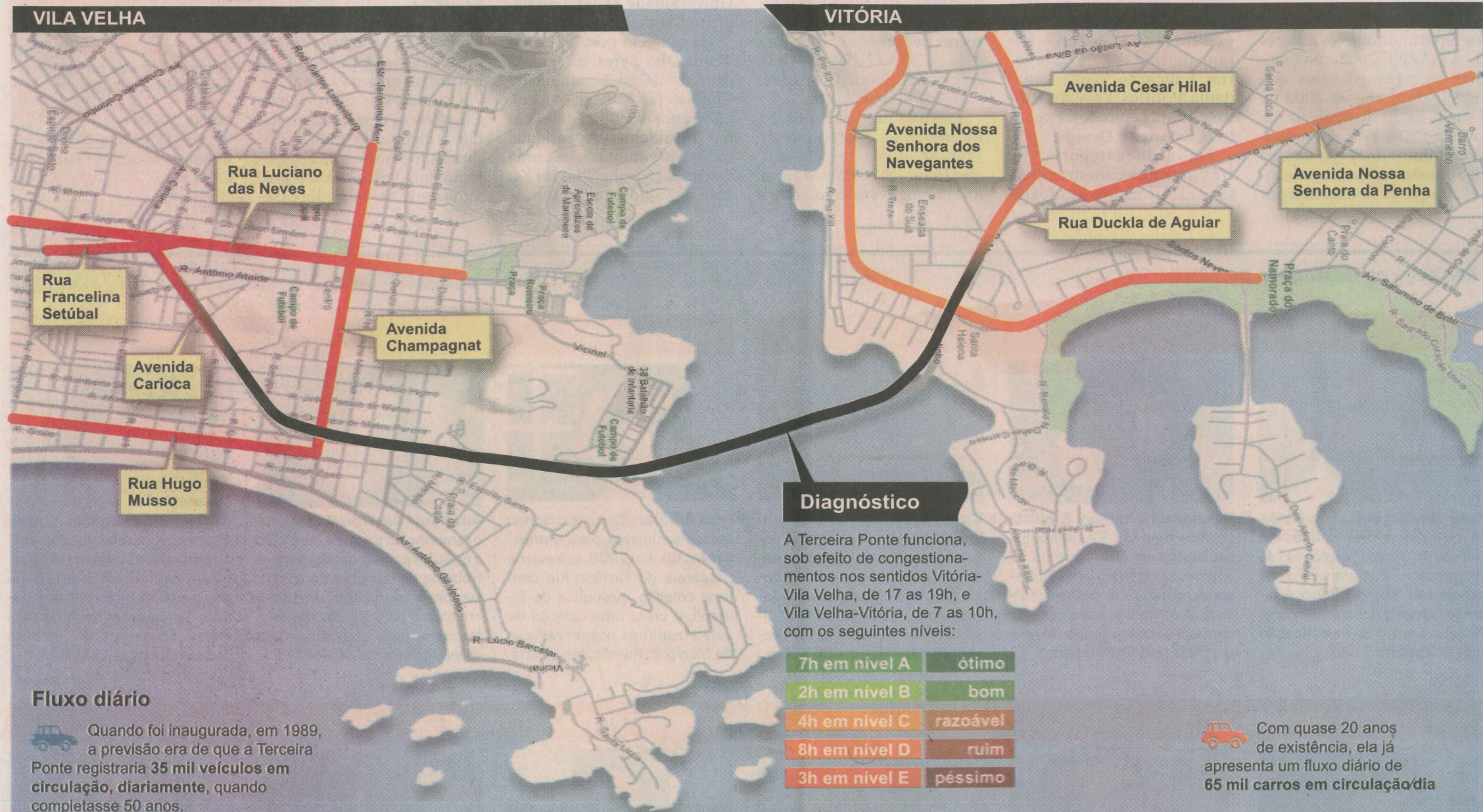
Livros nas páginas da web.

A internet também abre as portas para a literatura: sites disponibilizam obras, permitem a troca ou compra de livros. **PÁGS. 10 E 11**

Avaliação. Monitoramento do governo revela horários críticos que vão das 7 às 10h e das 17 às 20h

Trânsito engarrafado

Vias que registram congestionamento nos acessos à Terceira Ponte nos horários de pico, pela manhã e à tarde



Terceira Ponte funciona com serviço ruim 11 horas por dia

Estudo do governo mostra que nível de serviço é afetado devido aos acessos engarrafados

CLÁUDIA FELIZ
cfeliz@redegazeta.com.br

■ O desconforto e a irritação que milhares de motoristas experimentam, diariamente, indo e voltando pela Terceira Ponte, ao enfrentar congestionamentos nos horários de pico entre Vitória e Vila Velha, acaba de ser atestado por meio de um estudo do governo do Estado. A pesquisa mostra que, sob efeito dos engarrafamentos, registrados nos seus acessos, a ponte tem um nível ruim de serviço durante 11 horas por dia.

O monitoramento do governo do Estado, que gerencia a concessão da Rodovia do Sol - que inclui 67,5 quilômetros

da via e a ponte - à Rodosol, mostra que o perfil operacional da ponte, sob efeito dos congestionamentos nos seus acessos, é ruim 34,3% em 24 horas diárias. E pior ainda, registrando nível E, por três horas no mesmo período.

A mobilidade - capacidade de deslocamento - é pior entre as 7 e as 10 horas, no sentido Vila Velha - Vitória, e das 17 às 20 horas, entre Vitória e Vila Velha.

Nesses períodos do dia, as vias que dão acesso à ponte, em ambos os municípios simplesmente "entopem" - os carros ou circulam muito lentamente ou param.

O *Highway Capacity Manual* - 2000, utilizado pelo Departamento estadual de Rodagens (DER) para análise de capacidade viária, estabelece avaliação só até o nível C (razoável), mas a Terceira Ponte funciona oito horas por dia

com nível de serviço D (ruim), e três horas com nível E (pés-simo). Mesmo sem congestionamento, o nível D é registrado por três horas diárias.

SEM PUNIÇÃO

Pior do que enfrentar a retenção de fluxo dos veículos é saber que, para esse mal, na Terceira Ponte, não há solução imediata. É que embora a Cláusula XVI do contrato de concessão firmado entre governo e Rodosol estabeleça que a rodovia pode operar, no máximo, 50 horas por ano com nível de serviço inferior a D, essa obrigatoriedade contratual não se aplica à ponte.

Somente na rodovia a concessionária Rodosol torna-se obrigada a apresentar ao DER projeto para execução de obras de expansão da capacidade das vias, caso o nível de serviço ultrapasse as 50 horas anuais com nível inferior a D.

É isso que estabelece o contrato de concessão no item 6 da Cláusula XVI.

EMBATE

Essa é uma das causas do verdadeiro embate travado entre o governo e a Rodosol, desde o início deste ano. Como a fluidez do trânsito está ruim na ponte, o governo entende que cabe à concessionária executar obras que ponham fim aos congestionamentos nos acessos.

Propostas (veja quadro ao lado) foram apresentadas nesse sentido, mas, desobrigada por contrato, a Rodosol alega não ter como assumir os custos.

Certo de que a taxa de retorno da concessionária é maior do que a que ela apresenta, o governo contratou uma auditoria à FGV e chegou a afirmar que, de acordo com o resultado dos estudos, retomaria a concessão. Esses estudos serão divulgados na próxima terça-feira.

Alças e abertura de mais uma pista são algumas das alternativas

Em Vitória, prefeitura estuda ampliar capacidade da Rua Duckla de Aguiar, na Praia do Canto

■ Não é preciso ser especialista para saber que os acessos à Terceira Ponte, em Vitória e Vila Velha, estão saturados. Com o aumento do volume de carros em circulação - a frota pulou de 225 mil, em 1998, para 490 mil atualmente, na Grande Vitória -, os congestionamentos tornaram-se constantes.

Além das obras de maior

porte propostas para Vila Velha, onde o governo faz estudos que incluem a construção de uma alça viária que passaria sobre a Avenida Carioca e desceria pela Rua Piauí, para dar acesso a Itaparica e a Itapoã, na Capital a prefeitura também estuda uma forma de aliviar os engarrafamentos.

TRÊS FAIXAS

A proposta em estudos, segundo o assessor técnico da Secretaria de Desenvolvimento da Cidade, Leonardo Schulte, visa a melhorar o acesso pela Rua Duckla de Aguiar, na Praia do Canto,

mantendo três e não duas faixas, como atualmente.

Com essa medida, a prefeitura reduziria as retenções em alguns cruzamentos, como os existentes entre as avenidas Nossa Senhora da Penha e Navegantes, entre a César Hilal e a Duckla de Aguiar e entre a Rua Ferreira Coelho e a Avenida César Hilal. De acordo com Schulte, a Duckla de Aguiar conseguiria absorver mais 1,5 mil carros por hora, e os demais trechos de vias registrariam alívio na pressão de fluxo.

ESTACIONAMENTO

Em Vila Velha, o secretário de

Transportes e Serviços Urbanos, Romário de Castro, admite que o congestionamento, nos últimos meses, passou a ser registrado a partir das 6h45, no sentido Vila Velha - Vitória. Há dois anos, o problema começava às 7h30.

As vias que sofrem com esse quadro são a Avenida Carioca, de acesso direto à ponte, as ruas Hugo Musso, Luciano das Neves e Francelina Setúbal, além da Avenida Champagnat.

"Quem mora em Vila Velha sofre com os congestionamentos quando vai e quando vem, porque às 17 horas começa o problema para os carros que vêm de Vitória", diz Castro.

Relação conflituosa

■ **Concessão.** A empresa Rodosol assinou o contrato de concessão com o governo do Estado para operar o sistema formado pela Terceira Ponte e por 67,5 quilômetros da Rodovia do Sol, entre Vila Velha e Guarapari em 1998

■ **Investimento.** No ano passado, a Rodosol pediu reajuste de 3% a 3,5% nos preços dos pedágios da ponte e da rodovia (hoje fixados, respectivamente, em R\$ 1,60 e R\$ 6,10), mas o governo mantém congelados os valores desde 2003. Nesse ano, ele abriu mão da outorga de 3% (percentual de remuneração que a concessionária deveria lhe pagar) e assumiu a urbanização do Canal Bigossi, no valor de R\$ 10 milhões. Em contrapartida, a Rodosol deveria realizar obras para melhorar o fluxo de veículos nos acessos à ponte

■ **Obras.** Foram previstas construções orçadas em R\$ 52 milhões: uma nova praça de pedágio em Vila Velha, retirando as cabines hoje existentes no lado de Vitória, e de duas alças para descida de veículos em Vila Velha. Cada alça teria uma pista, com espaço para acostamento, e uma cabine de via expressa. A Rodosol, contudo, alega não ter como arcar com os custos

■ **Auditoria.** Técnicos da Auditoria Geral do Estado verificaram o processo de concessão e concluíram que a taxa de retorno da Rodosol era maior do que a empresa declarava. Sem acordo entre

as partes, no início deste ano o governo contratou auditoria da Fundação Getúlio Vargas (FGV)

■ **Resposta.** A Rodosol publicou nota, afirmando que não estão previstas obras de ampliação na ponte e foi enfática ao declarar: "Modificações e inovações que o poder concedente determinar devem ser compensadas com prévio reequilíbrio de contrato, mediante modificação tarifária, aumento do prazo da concessão ou a partir da combinação de ambos"

■ **Retomada.** Na época, o auditor-geral do Estado, Edilson Barboza, afirmou: "Se não está bom para o lado de lá e para o governo e a sociedade, há um indicativo claro de que o modelo de concessão está exaurido na forma concebida e tem que ser repensado. A posição foi tomada. Vai ser feita a encampação", referindo-se à retomada da concessão. Posteriormente, o governo condicionou essa decisão aos estudos da FGV

■ **Divulgação.** Na próxima terça-feira, o governo promete divulgar os estudos da FGV que avaliam o modelo de concessão da Rodovia do Sol, comparando-o ao adotado pelo governo federal na administração Lula (com pedágios de valor mais baixo), a taxa de retorno da Rodosol; e o custo de uma possível retomada da concessão, que fontes não-oficiais chegaram a estimar em R\$ 200 milhões