

# Estado teve prejuízo com a Terceira Ponte

Valor pode chegar a R\$ 5,3 milhões, disse auditor à CPI da Rodosol

FERNANDA PORCARO

O Governo estadual pode ter levado um prejuízo de aproximadamente R\$ 5,3 milhões no pagamento da dívida para a construção da Terceira Ponte à empresa Operações de Rodovias Ltda (ORL) - do grupo Norberto Odebrecht - que a gerenciou de 1989 a 1998. A afirmação foi feita ontem pelo auditor do Estado, Luciano Costa Reis, durante depoimento à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Rodosol, na Assembléia Legislativa do Espírito Santo.

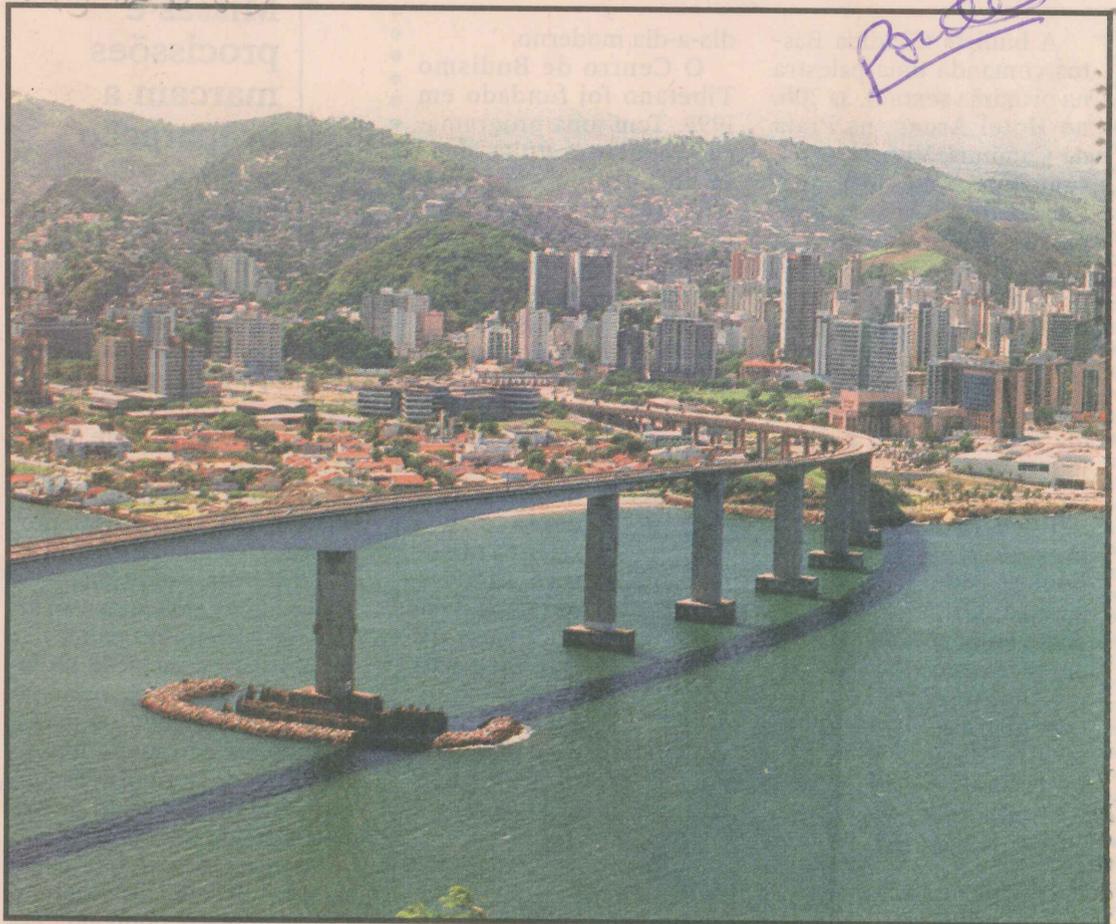
Ele disse que houve irregularidade na correção monetária da dívida. Em entrevista à *TV Gazeta*, o auditor afirmou que por ocasião da atualização dos cálculos, em 1995 - à época a moeda era Cruzados Novos - constatou-se que foram pagos a mais R\$ 5,3 milhões.

O auditor também informou à comissão que não houve licitação para construir a ponte, porque foi contratada uma empresa estatal, a Usiminas Mecânica S/A (Usimec) que, por sua vez, terceirizou o serviço por meio da ORL.

## Apuração

O líder do Governo na Assembléia Legislativa, César Colnago, disse que será realizada uma investigação para "saber o que aconteceu com os R\$ 5,3 milhões".

Além de Luciano Reis, outras duas pessoas foram ouvidas ontem: o engenheiro José



Chico Guedes - 8/2/2003

## Ligação

A Terceira Ponte começou a ser idealizada em 1973, no Governo de Arthur Carlos Gerhard Santos, mas só foi concluída em 1989, com Max Mauro

Lúcio Pinho, que acompanhou a construção da Terceira Ponte, e a liquidante da Companhia de Desenvolvimento de Projetos Especiais (Codesp), Tânia Noé.

A presidente da CPI da Rodosol, Brice Bragato, informou que os depoimentos foram destinados a colher informações históricas sobre a construção da ponte e a exploração do pedágio, cuja concessionária é a Rodosol.

"Todos os dados foram anotados e serão estudados", afirmou a deputada. Ela adiantou que se for confirmada que a cobrança do pedágio é injusta, a CPI vai propor re-

visão dos valores. A deputada disse ainda que uma das principais preocupações da CPI é avaliar se a cobrança do pedágio deve ou não continuar.

Já a Rodosol, que opera a Terceira Ponte e a Rodovia do Sol desde 1998, disse, através da assessora de comunicação Maria do Carmo Calmon, que "está tranqüila", porque as irregularidades aconteceram num período anterior à Rodosol. Ela afirmou que a empresa ganhou a licitação de forma legal e que é de seu interesse que a CPI apure tudo o que for necessário para que a população tenha uma outra imagem da concessionária.

Na próxima terça-feira, dia 15, a CPI vai ouvir a procuradora-geral do Estado Gladys Bitran; o secretário estadual de Meio Ambiente, Luiz Fernando Schettino; e o secretário estadual de Desenvolvimento, Infra-Estrutura e dos Transportes, Sílvio Roberto Ramos.

Para a audiência do dia 22, serão ouvidos o prefeito de Vila Velha, Max Filho, e dois engenheiros que trabalham no Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes do Espírito Santo (Dertes), Altamiro Thomaz e Murilo Nacib Hadad. Denúncias podem ser feitas pelo 0800-2839993, ou no e-mail: [cpirodosol@es.gov.br](mailto:cpirodosol@es.gov.br)

# Ex-governador não acredita em erro

ADRIANA BRAVIN

Governador do Estado na época em que a dívida com a Operações de Rodovias Ltda (ORL) foi recalculada, o médico Vitor Buaiz afirmou ser “muito difícil” que tenha havido erro na correção monetária dos valores pagos à empresa.

“Se isso tivesse acontecido esse erro já teria sido identificado. É preciso saber quem com mais cautela a que ele (o auditor do Estado, Luciano Costa Reis) está se refe-

rindo, para que os cálculos possam ser refeitos”.

Segundo Buaiz, havia uma comissão na Secretaria Estadual de Transportes, presidida pelo então secretário Fernando Betarello, que respondia pelos cálculos dos valores e pela negociação da dívida da Terceira Ponte. “Ele (Betarello) pode ter a memória dos fatos”, disse.

“Também a Procuradoria-Geral do Estado estava a par dos processos, assim como a Assembleia Legislativa, como ór-

gão fiscalizador das ações do Governo”, lembrou Vitor Buaiz.

O ex-secretário estadual de Transportes Fernando Betarello não foi localizado ontem à noite para comentar o assunto.

## Provável

O ex-governador acha “pouco provável” que a dívida do Governo do Estado para com a concessionária Rodosol já tenha sido paga. “A negociação passou por um amplo estudo. Quando a Rodosol assumiu o sistema Ter-

ceira Ponte, em 1998, o Estado ainda devia à construtora Odebrecht. Só a construção da Terceira Ponte custou R\$ 150 milhões”, lembrou, frisando que a dívida começou a ser paga em governos anteriores ao seu e continuou nos posteriores.

O contrato com a Rodosol, para executar as obras na Rodovia do Sol e no Contorno de Guarapari, teve valor de R\$ 90 milhões. “Os pedágios entraram como forma de pagamento desta dívida”, disse.

# Da idéia à realidade em 30 anos

MÁRCIA BRITO

A ponte Deputado Darcy Castelo de Mendonça, mais conhecida como 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.

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, que durou de 1975 a 1979. Ele executou um terço da obra e conseguiu “botar a ponte na água”.

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). Em abril de 1982 foi lançado um edital internacional viabili-

zando 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.

Gerson Camata, que governou o Estado de 1983 a 1986, também não conseguiu inaugurar a Terceira Ponte. Deixou o Governo declarando que carregava uma certa frustração, pois construiu mais de 90% da obra. Ainda em seu mandato, em 1984, no dia 27 de setembro, foi assinado um contrato de financiamento entre a Companhia de Exploração da Terceira Ponte (Ceterpo) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Em 1987, o governador José Moraes, com a construção

quase pronta, optou por inaugurar a iluminação com show pirotécnico.

Foi o governador Max Mauro quem atravessou a ponte pela primeira vez, em 22 de dezembro de 1987, após a conclusão do vão central, e nesse ano o capixaba ficou sabendo que a ponte já custava US\$ 130 milhões, e que seriam necessários mais US\$ 23,5 milhões para terminá-la. Na incerteza de conseguir o montante que faltava, o Governo estadual propôs o repasse da obra para as empreiteiras, que cobriam pedágio.

## Acordo

Em 5 de janeiro de 1989, o Governo publicou um informe sobre o acordo com a Usiminas Mecânica S/A (Usimec) para o reinício das obras. 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 era abril de 1980.

A empresa Operações de Rodovias Ltda (ORL) gerenciou a Terceira Ponte de sua inauguração, em 1989, até 1998, quando os capixabas pensaram que a cobrança do pedágio acabaria. Porém, 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, duplicação da Rodovia do Sol. O contrato foi fixado em 25 anos e só no fim do prazo de concessão os direitos sobre a rodovia voltam para o Estado.

O secretário dos Transportes e Obras Públicas do Governo Vitor Buaiz, Jorge Hélio Leal, justificou a inclusão da Terceira Ponte no projeto de concessão dizendo que a duplicação da Rodovia do Sol era um projeto “da maior importância para o desenvolvimento do Espírito Santo para evitar o caos no trânsito urbano de Vila Velha”.

Na época, foi decidida a duplicação em duas etapas: a primeira, de setembro de 1999 a novembro de 2000, entre a Terceira Ponte e Setiba, e a segunda até Meaípe, com o Contorno de Guarapari.

## NÚMEROS

■ Passam pela Terceira Ponte 40 mil veículos por dia.

■ Possui 61 pilares

■ Tem 3,3 km de extensão

■ Fonte: Assessoria da Rodosol

■ O vão central possui 60 metros de altura

■ O vão livre tem 260 metros (entre um pilar e outro)