

O POVO VAI ÀS RUAS

AUDITORIA NA PONTE

Pedido é do Ministério Público, que quer revisão de contas

CLÁUDIA FELIZ
cfeliz@redgazeta.com.br

A realização de uma auditoria extraordinária e independente no processo de concessão da Terceira Ponte foi defendida ontem pelo promotor de Justiça da área de Meio Ambiente e Urbanismo do Ministério Público Estadual, Marcelo Lemos.

Durante entrevista com participação do procurador de Justiça Fábio Vello e da dirigente do Centro de Defesa do Consumidor do Ministério Público Estadual, Sandra Lengruher, Lemos explicou que já foi proposta uma audiência na Justiça para que, junto com a Rodosol – concessionária do Sistema Rodosol que opera a ponte e a Rodovia do Sol – seja realizada uma auditoria para atualizar os valores cobrados no pedágio.

TRANSPARÊNCIA

Ele explicou que a proposta é também informatizar o sistema para que seja dada transparência à sociedade sobre a cobrança de valores. “Queremos saber se nós, a sociedade, já pagamos pela obra. E além da questão tarifária, há também o transtorno causado ao trânsito. É um momento propício para discutirmos as várias face-



CARLOS ALBERTO DA SILVA/ARQUIVO

Auditoria proposta pelo Ministério Público servirá para atualizar os valores cobrados no pedágio

tas do processo de concessão”, disse Lemos.

Tanto ele quanto Fábio Vello e Sandra Lengruher alegaram desconhecer outra auditoria na concessão, já realizada pela Fundação Getúlio Vargas, a pedido do governo, durante a administração Paulo Hartung (ver quadro abaixo).

O Ministério Público

questiona a concessão numa ação que tramita na Vara da Fazenda Pública Estadual, sem qualquer decisão, desde 1998. Uma perícia judicial prevista nesse processo, inclusive, chegou a ser anulada.

PLANO DE NEGÓCIOS

Para o diretor-presidente da Rodosol, Geraldo Dadal-

to, o contrato do governo foi estigmatizado. Ele lembra que a ponte, inaugurada em 1989, seria paga com pedágio, e que 1998 o governo lançou a licitação para o sistema Rodosol, que além da ponte incluiu investimentos na duplicação da rodovia.

Ele ressaltou que o valor arrecadado com o pedágio é usado na operação, conser-

vação e manutenção do Sistema Rodovia do Sol, com monitoramento da ponte e da rodovia 24 horas por dia, assistência aos usuários também no mesmo período, além da manutenção das pistas e da estrutura da ligação entre Vitória e Vila Velha. “É tudo claro, a tarifa é definida em contrato. E a cobrança só acaba em 2023”.

Projeto quer suspender contrato

O deputado Euclério Sampaio (PDT) protocolou ontem na Assembleia um projeto de decreto legislativo para a suspensão do contrato entre o governo do Estado e a Rodosol, concessionária que administra a Terceira Ponte. A proposta tem que ser encaminhada à Mesa Diretora e tramitar nas comissões da Casa para ser votada em plenário.

“Queremos o fim desse contrato”, afirmou Euclério. O presidente da Casa, Theodorico Ferraço (DEM), concorda. “Eu proponho que o governo estude um entendimento para acabar com essa concessão. O governo pode indenizar a empresa. Sou favorável”, disse.

A sessão da Assembleia acabou mais cedo em meio à iminência do protesto de ontem. Por volta das 16h já não havia deputados em número suficiente em plenário. Alguns dos que saíram antes disseram que temiam ficar presos no trânsito. Os funcionários também foram liberados mais cedo.

A HISTÓRIA DA TERCEIRA PONTE

Construção

▼ A obra de construção da Terceira Ponte foi iniciada em 1978, mas ela só foi inaugurada 11 anos depois, em 23 de agosto de 1989

Pedágio

▼ A cobrança de pedágio no período entre 1989 e 1998 foi feita pela empresa ORL, forma viabilizada pelo governo para o pagamento da dívida de construção da ponte

Licitação

▼ O contrato com a ORL foi encerrado em 1998, pelo governo Vitor Buaziz, quando houve abertura do processo de licitação e concessão do Sistema Rodovia do Sol

(Terceira Ponte e parte da Rodovia do Sol)

Contrato

▼ Em 2003, o governo do Estado e a Concessionária Rodosol, que opera o sistema formado pela Terceira Ponte e por 67,5 quilômetros da Rodovia do Sol, entre Vila Velha e Guarapari, deram início à discussão dos termos do contrato de concessão, assinado em 1998

Preço congelado

▼ O governo congelou o preço da tarifa do pedágio entre 2003 e 2007, abriu mão da outorga de 3% (percentual de remuneração que a concessionária deveria



ARQUIVO

A construção da Terceira Ponte começou em 1978

lhe pagar) e assumiu a urbanização do Canal Bigossi – obra prevista na licitação, inicialmente, como competência da concessionária –, no valor de R\$ 10 milhões

Melhorias

▼ Em contrapartida, a Rodosol deveria fazer investimentos, da ordem de R\$ 50 milhões, em obras para melhorar o fluxo nos acessos à Terceira Ponte, com

construção de uma nova praça de pedágio em Vila Velha, retirando as cabines hoje existentes no lado de Vitória, e a construção de duas alças para a descida de veículos em Vila Velha

Reajuste

▼ A concessionária alegou não ter condições de arcar com as obras, e requereu um reajuste de 3% a 3,5% nas tarifas. O governo não autorizou o aumento

Auditoria

▼ O governo chegou a afirmar que retomaria a concessão, mas o resultado de uma auditoria contratada por ele à Fundação Getúlio Vargas o fez descartar a retomada, devido ao custo da

medida, orçada em R\$ 428.217.245,00

Alça

▼ Em maio de 2012, o governo inaugurou a primeira etapa de uma alça construída por ele no acesso à ponte pelo lado de Vila Velha

Capacidade

▼ 35 mil era o número de veículos previstos para circular, diariamente, na Terceira Ponte, quando ela completasse 50 anos. Hoje, o fluxo diário é de 75 mil veículos, nos dois sentidos – Vitória-Vila Velha e Vila Velha-Vitória, incluindo carros, motos, caminhões e ônibus do Sistema Transcol (que não pagam pedágio)