

AJ14689

A VERDADE

SOBRE A CONCESSÃO DA RODOVIA DO SOL E O PEDÁGIO DA 3ª PONTE

A concessão da Rodovia do Sol é um projeto da maior importância para o desenvolvimento do Espírito Santo. E a integração da Terceira Ponte a esse projeto é fundamental para evitar o caos urbano principalmente em Vila Velha.

Por que um assunto tão sério para a população foi transformado numa questão eleitoral? A resposta, com certeza, está no passado de políticos profissionais rancorosos e incapazes de olhar o futuro de frente.

RODOVIA DO SOL: UM DEBATE DEMOCRÁTICO COM A SOCIEDADE

Ao contrário do que ocorreu com relação ao processo de conclusão das obras da Terceira Ponte, realizado pelo Governo do Sr. Max Mauro ao arripio das leis que regem a licitação de obras públicas, a concessão da Rodovia do Sol está em fase de concorrência pública e - o que é muito importante - vem sendo amplamente debatida com movimentos sociais organizados em 29 bairros de Vila Velha e Guarapari, onde vivem perto de 200 mil pessoas.

A nova Rodovia do Sol se insere num projeto mais amplo para concretizar a irresistível vocação turística do Litoral Sul, respondendo a antigos anseios da população no sentido de transformar essa região num grande centro de atração do turismo nacional, com vultosos investimentos na infra-estrutura hoteleira e de lazer que vão gerar novos negócios e milhares de empregos.

O pedágio terá um posto de cobrança depois de Ponta da Fruta (no sentido Vitória-Guarapari) e será de no máximo R\$ 2,50. Não é o mais caro do país, tendo em vista que a RJ-124, rodovia do mesmo porte construída na Região dos Lagos, no Rio de Janeiro, cobra atualmente R\$ 3,20 nos dias úteis e R\$ 5,35 nos fins de semana.

Os recursos a serem gerados pelo pedágio destinam-se ao financiamento de uma estrada moderna, com o conforto e a segurança só encontrados em rodovias dos Estados Unidos e da Europa (por exemplo, quatro pistas de tráfego de veículos, sinalização completa, ciclovias, passarelas, telefone a cada quilômetro e socorro médico e mecânico durante 24 horas). O pedágio é importante também para a conservação e manutenção permanentes da rodovia.



Rodovia do Sol: uma obra importante para o desenvolvimento econômico e social do Estado

TERCEIRA PONTE: ALTERNATIVAS PARA EVITAR CAOS URBANO

A inauguração da Terceira Ponte, em 1989, gerou uma expansão da construção civil em Vila Velha, que em apenas sete anos aumentou em 20 mil o número de habitantes da cidade, segundo o IBGE. Também cresceu, muito além das previsões iniciais, o tráfego na ponte: os 10 mil veículos/dia registrados em 89 hoje são 40 mil, ocasionando desconfortáveis congestionamentos que se agravarão no futuro.

Com o impacto que a Rodovia do Sol vai produzir na estrutura viária urbana de Vila Velha, seja pela expansão da atividade comercial e empresarial no município, seja pelo aumento da quantidade de veículos em circulação, ou seja ainda pelo crescimento demográfico e territorial, ao Governo não restou outra alternativa senão tratar a Terceira Ponte como uma continuação da Rodovia do Sol.

Ao integrar a Terceira Ponte ao projeto da concessão, o Governo propôs medidas preventivas para eliminar gargalos no sistema viário de acesso. Entre elas, destaca-se, pelos resultados que produzirá também na qualidade de vida,



Vitória, 04 de agosto de 1989

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

assinatura do Governador Max Mauro confirma pedágio por 30 anos

Aliás, procedimento idêntico foi adotado pelo Governo do Sr. Max Mauro, diante das dificuldades que o Estado teve na época para dar continuidade às obras da Terceira Ponte: ele instituiu o pedágio, em 4 de agosto de 89. Porém, a decisão era parte de um acordo, até hoje mal explicado, que ele havia feito com o consórcio de empresas formado pela USIMEC e Construtora Norberto Odebrecht, para viabilizar a conclusão das obras. O acordo havia sido concretizado oito meses antes com a entrega a essas empreiteiras, pelo Sr. Max Mauro, de um cheque de 3 bilhões de cruzados (moeda da época), correspondente a um repasse de verbas do Governo Federal, e na prática significava transferir a cobrança do pedágio para uma subsidiária da Odebrecht, a ORL, à revelia de quaisquer outras considerações éticas.

Dessa forma, quando outorgou a concessão da ponte a uma empresa estatal

município, seja pelo aumento de veículos em circulação, ou seja ainda pelo crescimento demográfico e territorial, ao Governo não restou outra alternativa senão tratar a Terceira Ponte como uma continuação da Rodovia do Sol.

Ao integrar a Terceira Ponte ao projeto da concessão, o Governo propôs medidas preventivas para eliminar gargalos no sistema viário de acesso. Entre elas, destaca-se, pelos resultados que produzirá também na qualidade de vida da população de sete bairros, a construção de um canal com pista de rolamento sobre a vala Bigossi, um esgoto a céu aberto.

A atual incapacidade financeira do Estado e da Prefeitura de Vila Velha obriga o Governo a recorrer ao pedágio da ponte para financiar essa e outras obras programadas para Vila Velha, que representam investimentos correspondentes a 45% do custo total da nova Rodovia do Sol, estimado em R\$ 90 milhões.

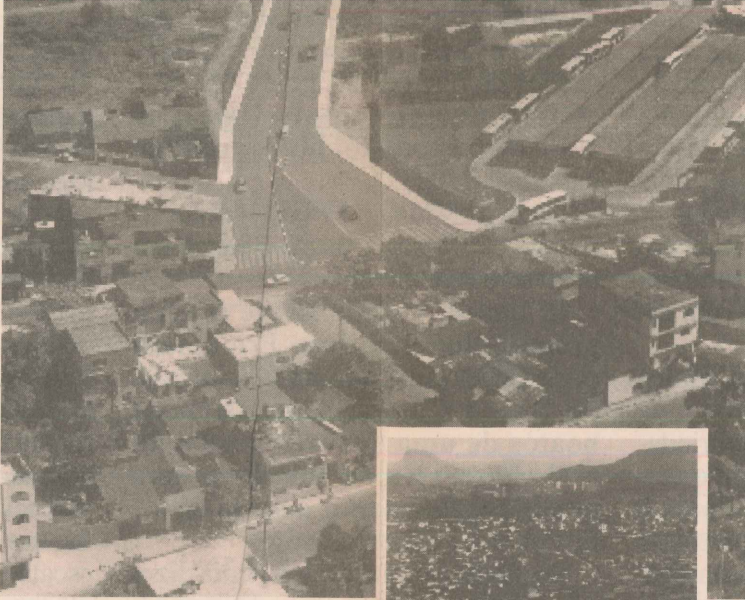
Acordo ga

Acordo com empreiteiras foi assinado ontem com a entrega do cheque de Cz\$ 3 bilhões

Numa cerimônia realizada no Palácio Anchieta, o governador Max Mauro repassou ontem à diretoria da Usimec um cheque no valor de Cz\$ 3 bilhões pa

niciadas assim, qu mitirem o pessoal tar os trabalhos fi final de maio, p próprio governad realizar a última acessos de Vila talação das m mentação d tio de pe sas

Acordo com o consórcio da Terceira Ponte: privilégios à ORL até hoje mal explicados



Bigossi: a atual vala de esgotos a céu aberto (foto menor) vai se transformar numa ampla avenida, solucionando graves problemas de saneamento



conclusão das obras. O acordo havia sido concretizado oito meses antes com a entrega a essas empreiteiras, pelo Sr. Max Mauro, de um cheque de 3 bilhões de cruzados (moeda da época), correspondente a um repasse de verbas do Governo Federal, e na prática significava transferir a cobrança do pedágio para uma subsidiária da Odebrecht, a ORL, à revelia de quaisquer outras considerações éticas.

Dessa forma, quando outorgou a concessão da ponte a uma empresa estatal criada especialmente para esse fim denominada CETERPO (Companhia de Exploração da Terceira Ponte), o Sr. Max Mauro o fez mascarando o fato de que, para todos os efeitos, os recursos originários do pedágio passariam a ser centralizados e administrados diretamente pela Odebrecht, através da ORL. Esvaziada de suas principais atribuições, à CETERPO coube, do pedágio, apenas o necessário para a manutenção e conservação da ponte.

Quanto ao prazo da concessão, o contrato assinado pelo Sr. Max Mauro com a CETERPO, na sua quarta cláusula, é transparente: terá duração de 30 anos a partir da data de entrega da ponte ao tráfego, estando assim previsto que o pedágio só se extinguirá em 2018.

Se ao Sr. Max Mauro coube o mérito de instituir o pedágio e estendê-lo para além do ano 2000, deve-se, por outro lado, creditar-lhe uma falta de zelo com o dinheiro público ao negociar generosamente com a ORL/Odebrecht a correção da dívida da ponte. Tomou-se na época como referência um índice que, em vez de baixar, fazia a dívida crescer assustadoramente. De fato, o CDI (Certificado de Depósito Interbancário), cujas taxas eram sabidamente bem maiores que a inflação, tornou a amortização do débito impraticável. A dívida inicial de US\$ 24 milhões estaria hoje em US\$ 90 milhões. Porém, a renegociação levada a efeito pelo Governo Albuino Azeredo reduziu o seu valor para US\$ 18 milhões.

O QUE VAI ACONTECER QUANDO ACABAR A DÍVIDA DA TERCEIRA PONTE?

O pagamento da dívida será concluído no prazo máximo de dois anos (talvez até antes, caso o Governo tenha sucesso nas negociações visando reduzi-la mais ainda) e terá como consequência imediata o retorno da CETERPO - hoje denominada CODESPE/Companhia de Desenvolvimento de Projetos Especiais - às suas atribuições originais, usurpadas pela ORL/Odebrecht no Governo do Sr. Max Mauro. Assumindo o controle total das operações das arrecadações no posto do pedágio, ela não só estará capacitada financeiramente para melhorar a qualidade dos serviços que presta aos usuários como também irá reduzir o seu preço.

Uma pergunta, no entanto, persiste entre os usuários: o atual Governo não poderia, com o fim da dívida, acabar com o pedágio?

Ainda que inexistisse o projeto da Rodovia do Sol, a cobrança seria inevitável, pois o pedágio é a única fonte de recursos para manter os serviços, a segurança dos usuários, a conservação e a manutenção da ponte. Na verdade, qualquer iniciativa que viesse poupá-los dessa despesa seria, além de demagógica, totalmente desastrosa, como ocorreu, aliás, com a Ponte Rio-Niterói.

Com efeito, oito anos depois de suspender o pedágio, o Governo Federal teve de restabelecê-lo, tal o estado de deterioração da ponte, e por licitação pública entregou sua exploração a uma empresa privada. O investimento inicial para recuperá-la foi avaliado em R\$ 55 milhões.

No caso da Terceira Ponte, a extinção do pedágio seria, além do mais, entregar ao abandono uma obra de arte da moderna engenharia e, mais importante do que isso, um patrimônio do povo capixaba que consumiu US\$ 140 milhões. Só para se ter uma idéia da grandeza do investimento feito pelo Espírito Santo na ponte, basta dizer que o Estado bancou 42% do custo total da obra. Zelar por esse patrimônio, portanto, é dever de todos os capixabas e do Governo.



Terceira Ponte: patrimônio do povo capixaba que querem entregar ao abandono

A CERTEZA DE UM FUTURO MELHOR

O Governo está convicto de que o Espírito Santo, depois de passar por uma fase de industrialização nas décadas de 70 e 80, tem de abrir agora novas fronteiras para o seu desenvolvimento. Na atual etapa de globalização da economia, o turismo tem importância estratégica, por ser a indústria que mais cresce em escala mundial, gerando uma demanda de serviços que multiplicam ofertas de emprego. Além de oferecer uma vantagem adicional: não é uma indústria poluente.

O momento, portanto, impõe a decisão madura de realizar a concessão da Rodovia do Sol, projeto decisivo para a expansão da economia estadual e para o futuro de milhares de capixabas das mais diversas classes sociais não só pela amplitude das transformações que produzirá na realidade sócio-econômica do Espírito Santo, mas sobretudo pela importância que assume, perante a sociedade, como instrumento para concretização de esperanças de um futuro melhor.

Pedágio vai custar R\$ 5,35 no trecho de 26 quilômetros da Rio Bonito-Araruama

Categoria	Valor
automóveis	R\$ 5,35
camionetas	R\$ 10,70
camionhões	R\$ 16,05
autotransportes	R\$ 21,40

Pedágio mais caro do país é o da RJ-124: é o dobro da tarifa a ser cobrada na nova Rodovia do Sol

ESPÍRITO SANTO
GOVERNO DO ESTADO
SECRETARIA DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS
COMISSÃO DE REFORMA DO ESTADO