

# Cidades.

**Romaria das Mulheres**

A caminhada em homenagem à Padroeira sairá do Santuário de Vila Velha às 14h30 e promete muita emoção, com coreografia e até balé clássico. **Pág. 12**

EDITORA:  
**ANDRÉA PIRAJÁ**  
apiraja@redgazeta.com.br  
Tel.: 3321.8446  
agazeta.com.br/cidades  
gazetacidades

TERCEIRA PONTE

## PEDÁGIO QUASE R\$ 10 MIL DE ECONOMIA

PEDÁGIO 3ª PONTE	
CATEGORIA	Valor (R\$)
	0,80
	1,60
	1,20
	2,40
	1,60
	4,80
	0,40

Total equivale ao que deixa de ser pago nos próximos 10 anos

BEATRIZ MARCARINI  
beatriz.marcarini@redgazeta.com.br

A economia com o pagamento do pedágio na Terceira Ponte, congelando o valor pago antes da polêmica recente envolvendo a concessão, pode chegar a R\$ 10 mil nas finanças do motorista que passa diariamente por lá. Caso mais de um membro da família use a via para atravessar de Vitória para Vila Velha ou vice-versa, o valor se multiplica.

Na última terça-feira, o governador Renato Casagrande decretou a suspensão da cobrança do pedágio da Terceira Ponte por tempo indeterminado, após relatório preliminar de auditoria do Tribunal de Contas do Estado (TCE). Em julho do ano passado, depois de uma determinação da Justiça, o valor do pedágio passou de R\$ 1,90 para R\$ 0,80, para carros, enquanto durasse a auditoria.

### CÁLCULOS

Um motorista que passa pela ponte, duas vezes por dia, cinco dias por semana, gastaria, em média, durante os dez anos que ainda restam de concessão, cerca de R\$ 10 mil, considerando um congelamento de valor de R\$ 1,90 pagos para veículos antes de começar a discussão em relação ao pedágio, em 2013 – sem observar possíveis aumentos.

Esse seria o gasto médio, por exemplo, da funcionária pública Andrea Valdeta-

“É uma economia que vou poder investir no transporte escolar das minhas crianças”

CAROLINA TOBIAS e o marido, Ricardo M. Pinheiro

**9.120**

reais

É o valor estimado que um motorista gastaria ao passar pelo pedágio, diariamente (ida e volta), nos próximos 10 anos, pagando R\$ 1,90

ro Borjaille. Ela mora em Vila Velha, mas trabalha em Vitória e para ela, o melhor acesso é a Terceira Ponte.

“Uso o pedágio desde quando foi inaugurado. E, quando meus filhos eram menores, teve dias de eu passar pela ponte quatro vezes em um dia”, afirma.

Um situação parecida acontece com o casal Ricardo Miranda Pinheiro e Carolina Gaigher Tobias. Eles trabalham em Vitória e cada um usa um carro, o que faz o custo ser dobrado. Gastam, por mês, em média, R\$ 90 de pedágio.

Carolina, diz que, agora

“É uma conta incompleta porque não considera os custos que a cidade vai ter”

ARILTON TEIXEIRA  
ECONOMISTA

que não vai mais gastar dinheiro com o pedágio pretende investir a quantia em transporte escolar para os filhos, que estudam em Vila Velha.

O PhD em Economia, professor Arilton Teixeira alerta que, entretanto, não é possível afirmar categoricamente que, com o fim da cobrança, as famílias economizarão ou pouparão o dinheiro que seria gasto no pedágio.

Ele lembra que com o passar do tempo a tendência é que o fluxo de carros que passa pela ponte aumente o que pode causar mais custos do que economia para os condutores.

### FAÇA AS CONTAS

#### Antes da redução

▼ R\$ 1,90

Antes da redução, em julho do ano passado o preço do pedágio era de R\$ 1,90.

#### Ida e volta

▼ Em uma semana

Uma pessoa, passando pelo pedágio duas vezes por dia, nos cinco dias úteis da semana, gasta R\$ 19

#### Em um mês

▼ R\$ 76

Com um mês de pedágio um motorista gasta, em média R\$ 76, considerando 20 dias

#### Em um ano

▼ Mais de R\$ 912

O gasto com pedágio durante um ano, ultrapassa R\$ 900

#### Dois carros

▼ Gasto em dobro

Se uma família utiliza dois carros, o gasto com pedágio chega a quase R\$ 2 mil por ano

FERNANDO MADEIRA



## TERCEIRA PONTE

# UM CONTRATO E MUITAS AUDITORIAS

VITOR JUBINI



O pedágio cobrado na Terceira Ponte foi suspenso por tempo indeterminado

## Em 16 anos, foram pelo menos 15 avaliações e intervenções

VILMARA FERNANDES  
vfernandes@redgazeta.com.br

Uma história que se repete há quase dezesseis anos. Desde que foi assinado, em 1998, o contrato entre o governo do Estado e a concessionária Rodosol – para administrar a Terceira Ponte e os 67,5 quilômetros da rodovia – já foi alvo de pelo menos quinze avaliações e intervenções. Só auditorias foram quatro, todas com resultados diferentes.

Uma queda de braço que contou ainda com duas Comissões Parlamentares de Inquérito (CPIs), com pelo menos quatro decretos legislativos que ameaçaram suspender o contrato, que passou por quatro altera-

ções (aditivos). Isso sem contar as diversas ações na Justiça. A mais antiga delas, movida pelo Ministério Público Estadual (MPE), conquistou no ano passado uma liminar judicial que reduziu o valor do pedágio na ponte de R\$ 1,90 para R\$ 0,80.

### PASSADO

Uma cobrança que foi suspensa na última semana, por tempo indeterminado, pelo governo. Decisão tomada após a apresentação do relatório preliminar de uma auditoria realizada pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE), que apontou irregularidades no contrato.

Problemas que começaram a ser questionados na

década de 80, durante a construção da ponte e da rodovia. Na época foram feitas três CPIs, duas Comissões Especiais de Inquérito (CEIs), uma auditoria e ações na Justiça. Uma situação que se complicou quando o governo decidiu unificar as duas obras em uma única concessão.

O primeiro edital de licitação, de 1997, chegou a ser suspenso pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE) por irregularidades. Foi refeito em 1998 após a aprovação de uma Lei de Concessões pela Assembleia Legislativa. Posteriormente os deputados voltaram atrás em sua decisão e entraram com uma Ação Direta de Inconstitu-

### DESTAQUES

## 2,7

bilhões

Receita tarifária de 25 anos de concessão, fiscalizados pela auditoria de 2014

## 2

auditores

Que participaram da auditoria do Tribunal de Contas de 2009, também assinam a de 2014

cionalidade (Adin) para revogar a lei e impedir a concessão, sem sucesso.

Nos anos 2000, foram realizadas quatro auditorias (veja quadro ao lado) e duas CPIs. A mais importante delas foi concluída em 2004, indiciando 12 pessoas pelas irregularidades identificadas no contrato.

Os resultados de 2004 guardam muitas semelhanças com o relatório da auditoria do TCE apresentado há duas semanas. Na época já se apontava problemas com o projeto básico, com o sobrepreço do pedágio, com a superavaliação dos custos da empresa, com a fluidez do tráfego, e indicava a nulidade do contrato. Também destacava a preocupação

com a prescrição das punições, o que foi constatado na auditoria de 2014.

Por trás de todas estas investigações estão as suspeitas de irregularidades, as obras de ampliação e melhorias não realizadas e a insatisfação com a cobrança de pedágio na Terceira Ponte. Algo nunca aceito pela população, como constataram duas pesquisas de opinião realizadas em 1997: segundo a Flexconsult, 47,1%, e Ibope, 72%, da população eram contrários a inclusão da ponte na concessão.

O resultado foram várias manifestações realizadas nas últimas décadas, incluindo a histórica Marcha dos 100 mil, em junho de 2013.

## O QUE DIZEM AS ÚLTIMAS QUATRO AVALIAÇÕES

### Tribunal de Contas do Estado (TCE) - 2014

▼ **Histórico** - Foi realizada a pedido do governo do Estado, Assembleia Legislativa, Ministério Público Estadual, Ministério Público Especial de Contas e Agência Reguladora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária do Espírito Santo (Arsi), em julho do ano passado

▼ **Objetivo** - Avaliar a regularidade da concessão do sistema Rodosol, sob o ponto de vista jurídico, econômico e financeiro.

#### ▼ Conclusões

▼ Foi constatado que desde o lançamento do edital da concorrência havia sobrepreço no valor do pedágio. No relatório consta que o valor cobrado deveria ser de no máximo R\$ 0,91, quando o edital permitiu até R\$ 0,95.

▼ Houve superavaliação da previsão de custos operacionais e administrativos, tanto relativos à mão de obra, quanto relativos aos demais custos. Exemplo: empresa teria investido R\$ 233 milhões, quando o previsto era R\$ 438 milhões. Situações como esta que levaram a um desequilíbrio do contrato em favor da concessionária que chega a R\$ 798 milhões.

▼ Licitação foi aberta sem o projeto básico; além de exigências ilegais presentes no edital que acabaram afetando o caráter competitivo da licitação (como exigência de visita técnica conjunta e obrigatória, fixação de patrimônio líquido abusivo, dentre outros pontos)

▼ Faltaram critérios objetivos para aferir a adequação da fluidez do tráfego na Terceira Ponte. Tal fato exclui este trecho da obrigação de realização de obras de expansão e melhoria do sistema, à custa da concessionária.

▼ Obras realizadas com qualidade inferior à contratada

▼ As irregularidades apontam para a nulidade do procedimento licitatório e, por conseguinte, do contrato.

### Tribunal de Contas do Estado (TCE) - 2009

▼ **Motivo** - Foi feita a partir de uma solicitação do conselheiro Enivaldo dos Anjos

▼ **Análise** - Foi auditado o período que vai da assinatura do contrato, em 1998, a 2009. O foco principal foi a legalidade da suspensão da outorga - percentual da receita do pedágio repassado pela concessionária ao Estado. Foi verificado ainda a qualidade do serviço prestado pela Rodosol e a atuação do DER como fiscalizador.

#### ▼ Conclusões

▼ O contrato foi impactado pela realização de dois aditivos. No primeiro, em 2002, houve exclusão, alteração de valores e adiamento da execução de investimentos e obras programadas. O segundo, de 2005, foi aplicado um redutor no pedágio e, para compensar a redução da tarifa, foram suprimidas e adiadas algumas obras. Também foi suspenso o repasse da outorga.

▼ Conclui que não houve ilegalidade do Estado ao suspender o repasse da outorga, porque foi uma alternativa encontrada para reduzir o valor do pedágio, mantendo o equilíbrio econômico e financeiro do contrato.

▼ A qualidade do serviço prestado, como a fluidez do tráfego, estava aquém do esperado. A melhoria do fluxo na ponte poderá não ser solucionada só com as obras de ampliação - cobradas pelo Estado até na Justiça -, se não houver melhorias nas vias de acesso. Diante dos custos, e como não está previsto no contrato, aponta a importância de se avaliar a necessidade das obras diante de um cenário possível de aumento das tarifas.

▼ É apontado que a fiscalização do contrato, feita pelo DER e posteriormente pela Arsi, deixa a desejar. A orientação é que se faça um acompanhamento mais eficaz e abrangente, com rotina de fiscalização. O plenário do TCE aprovou, por unanimidade, a auditoria e os atos de gestão do então diretor do DER, Eduardo Mannato. A ressalva foi em decorrência a atuação precária do DER na fiscalização do contrato.



### Fundação Getúlio Vargas (FGV) - 2008

▼ **Independente** - O estudo foi contratado pelo Estado como auditoria independente. Custou R\$ 550 mil.

▼ **Objetivos** - Análise econômico-financeira do contrato, verificar se havia desequilíbrio financeiro, soluções para fazer a recomposição, a adequação ao interesse público do modelo de concessão adotado e quais os custos para retomar a concessão.

▼ **Impactos** - Foram apontados como responsáveis pelo desequilíbrio financeiro os seguintes pontos: investimentos feitos, adiados ou modificados em função de aditivos contratuais; perdas de receita em função da aplicação de redutor no pedágio, com o não reajuste em várias ocasiões, e com a isenção da cobrança para os ônibus do Transcol; a suspensão da cobrança da

outorga; de receitas alternativas; acréscimo de verba rescisória para a empresa que detinha a concessão antes (ORL); Cofins, PIS e CPMF; pagamento de desapropriações e conclusão na passarela de pedestres.

#### ▼ Conclusões

▼ Foi constatado um desequilíbrio financeiro a favor do Governo de mais R\$ 2 milhões (valores de 2007) o que exigiria uma redução no pedágio de 0,88%, a partir de dezembro de 2008.

▼ Outra forma de compensar o desequilíbrio seria a Rodosol fazer investimentos em obras de melhoramento de R\$ 2,8 milhões (valores de 2007).

▼ Para retomar o contrato o governo teria que desembolsar, na chamada encampação, R\$ 428 milhões. Indenização que seria paga à Rodosol.

▼ Constatou ainda que a Taxa de Retorno do Investimento (TIR), da

Rodosol, estava em 16,87%, acima da prevista no contrato, que era de 16,80%.

▼ Com base no resultado o Governo decidiu cobrar da Rodosol a construção de um viaduto, obra orçada na ocasião em R\$ 15 milhões, e que não foi feita. Posteriormente o Estado construiu uma alça para aliviar os congestionamentos nos acessos à ponte e recorreu à Justiça contra a Rodosol.

### Auditoria-Geral do Estado (AGE) - 2005

▼ **Histórico** - Em janeiro de 2005 foi criada uma comissão especial para avaliar o equilíbrio econômico e financeiro do contrato. Participaram o Departamento de Edificações Rodovias e Transportes (Dertes), a Procuradoria Geral do Estado (PGE) e Secretaria de Governo (SEG), sob o comando da Auditoria Geral do Estado (AGE).

▼ **Objetivo** - O principal objetivo foi buscar alternativas para a redução do pedágio, principalmente do cobrado na ponte. Destaca que nos anos de 2003 a 2005 a cobrança não foi reajustada. Com isso, concluem que a perda de arrecadação da concessionária, até o final do contrato, chegaria a R\$ 157 milhões (valores de 2005). Em paralelo visava a qualidade do serviço e a realização de algumas obras.

▼ **Decisão** - Foi feito um segundo aditivo com várias alterações, como:

▼ Aplicação de um redutor permanente no cálculo do pedágio de 24,24%, que mantivesse a tarifa congelada até 2006.

▼ Estado assume a urbanização do Canal Bigossi, obra que custou mais de R\$ 11 milhões, em valores de 2005. Ampliou prazo para a realização de outras obras, como o contorno de Guarapari.

▼ Isenção do pedágio para o Transcol e suspensão do repasse da outorga (percentual de 3% da arrecadação do pedágio que a concessionária teria que repassar ao Estado).

▼ Também ficou definido que o Estado faria um acompanhamento do fluxo de veículos, independente da Rodosol, bem como da execução do contrato.

## CPI DA RODOSOL (2004)



## Prazo

A CPI levou 15 meses para apurar as denúncias de irregularidades no processo de concessão da Rodovia do Sol e da Terceira Ponte



## Aponta

O relatório aponta 29 irregularidades no processo de concessão e no contrato, 10 obras não realizadas em tempo hábil e três adiadas



## Indicia

Aponta irregularidades no contrato de concessão do Sistema Rodovia do Sol e na cobrança do pedágio. Além da concessionária, outras 12 pessoas foram indiciadas. O relatório destaca a preocupação com a prescrição de algumas denúncias, o que é constatado na auditoria de 2014, do Tribunal de Contas do Espírito Santo. O relator da comissão foi o deputado César Colnago