

Reserva financeira. Para que fossem iniciados, projetos teriam que ter caixa exclusivo com saldo de pelo

Aquaviário e túnel vão ficar para

Informação é da Secretaria de Estado de Transporte; editais não foram lançados para não deixar dívidas

MAURÍLIO MENDONÇA
mgomes@redgazeta.com.br

■ ■ Enquanto o governo do Estado concentra esforços na implantação do Bus Rapid Traffic (BRT) – o corredor exclusivo para ônibus – sob o argumento de que o projeto será a saída para melhorar o trânsito na Grande Vitória, projetos como o túnel submerso na Baía de Vitória e a retomada do sistema aquaviário vão ficar sob a responsabilidade do novo governador.

A explicação para o não lançamento de editais nem de licitações para tocar os dois projetos, segundo o governo, está nas restrições impostas pela Lei de

Responsabilidade Fiscal. “A lei não permite que qualquer governante, nos últimos seis meses para o término do mandato, deixe qualquer compromisso financeiro para a próxima administração”, explica o secretário estadual interino de Transporte e Obras Públicas, Valdir Uliana.

Ou seja, a administração atual do Estado não pode abrir licitação para retomar o aquaviário nem lançar edital para contratar a empresa que faça o projeto executivo do túnel porque faltam menos de seis meses para o mandato acabar.

“Para que algum desses projetos fosse à frente, teríamos que abrir um caixa específico para cada obra. Como uma conta de banco, onde a quantia destinada só poderá ser usada para o projeto. Acreditamos que é melhor que o próximo governo decida se vai investir e quando vai inves-

AJ17208-1

“Sem projeto e investimento fica difícil melhorar o trânsito da cidade. Não acredito que mexer só no transporte público vai ajudar”.

JOÃO ANTÔNIO MACHADO
43 ANOS, SERVIDOR PÚBLICO

tir nessas ações”, diz Uliana.

Segundo ele, só para retomar o aquaviário – no trecho entre a Prainha, em Vila Velha, e a Praça do Papa, em Vitória – seria necessário destinar a essa conta exclusiva R\$ 54 milhões.

“No projeto do aquaviário foi avaliado que para ele voltar a

funcionar, com uma passagem no valor próximo ao do Transcol, seria necessário um subsídio de R\$ 300 mil – sem isso a passagem ficaria perto de R\$ 6. Se o governo lançasse a licitação deveríamos separar o equivalente a 15 anos de subsídios, tempo da concessão para explorar o transporte”, explica o secretário.

O respeito à Lei de Responsabilidade Fiscal também é a resposta para não lançar o edital do projeto executivo do túnel. “Teríamos que separar outros R\$ 15 milhões, aproximadamente, para garantir o serviço. A lei não permite incluir os gastos só no orçamento previsto para 2011”, ressalva Valdir Uliana.

O mesmo não aconteceu, porém, em relação ao BRT, segundo Uliana, já que os projetos já haviam sido aprovados antes do prazo de seis meses para término da gestão



RECÉM-REFORMADA. A Avenida Fernando Ferrari é uma das vias por onde

A117208-1

Informação é da Secretaria de Estado de Transporte; editais não foram lançados para não deixar dívidas

MAURÍLIO MENDONÇA
mgomes@redegazeta.com.br

■ Enquanto o governo do Estado concentra esforços na implantação do Bus Rapid Traffic (BRT) – o corredor exclusivo para ônibus – sob o argumento de que o projeto será a saída para melhorar o trânsito na Grande Vitória, projetos como o túnel submerso na Baía de Vitória e a retomada do sistema aquaviário vão ficar sob a responsabilidade do novo governador.

A explicação para o não lançamento de editais nem de licitações para tocar os dois projetos, segundo o governo, está nas restrições impostas pela Lei de

Responsabilidade Fiscal. “A lei não permite que qualquer governante, nos últimos seis meses para o término do mandato, deixe qualquer compromisso financeiro para a próxima administração”, explica o secretário estadual interino de Transporte e Obras Públicas, Valdir Uliana.

Ou seja, a administração atual do Estado não pode abrir licitação para retomar o aquaviário nem lançar edital para contratar a empresa que faça o projeto executivo do túnel porque faltam menos de seis meses para o mandato acabar.

“Para que algum desses projetos fosse à frente, teríamos que abrir um caixa específico para cada obra. Como uma conta de banco, onde a quantia destinada só poderá ser usada para o projeto. Acreditamos que é melhor que o próximo governo decida se vai investir e quando vai inves-

“Sem projeto e investimento fica difícil melhorar o trânsito da cidade. Não acredito que mexer só no transporte público vai ajudar”.

JOÃO ANTÔNIO MACHADO
43 ANOS, SERVIDOR PÚBLICO

tir nessas ações”, diz Uliana.

Segundo ele, só para retomar o aquaviário – no trecho entre a Prainha, em Vila Velha, e a Praça do Papa, em Vitória – seria necessário destinar a essa conta exclusiva R\$ 54 milhões.

“No projeto do aquaviário foi avaliado que para ele voltar a

funcionar, com uma passagem no valor próximo ao do Transcol, seria necessário um subsídio de R\$ 300 mil – sem isso a passagem ficaria perto de R\$ 6. Se o governo lançasse a licitação deveríamos separar o equivalente a 15 anos de subsídios, tempo da concessão para explorar o transporte”, explica o secretário.

O respeito à Lei de Responsabilidade Fiscal também é a resposta para não lançar o edital do projeto executivo do túnel. “Teríamos que separar outros R\$ 15 milhões, aproximadamente, para garantir o serviço. A lei não permite incluir os gastos só no orçamento previsto para 2011”, ressalva Valdir Uliana.

O mesmo não aconteceu, porém, em relação ao BRT, segundo Uliana, já que os projetos já haviam sido aprovados antes do prazo de seis meses para término da gestão



RECÉM-REFORMADA. A Avenida Fernando Ferrari é uma das vias por onde

PREPARAÇÃO PARA ABSORVER PÚBLICO

Análise

RODRIGO ROSA
Professor de Engenharia de Tráfego da Universidade Federal do Espírito Santo

■ A ideia do BRT ou corredor exclusivo para ônibus é muito importante para a mobilidade urbana. O problema é saber se o projeto, quando implantado, virá preparado para comportar o público que será obrigado, de certa forma, a migrar do transporte individual para o coletivo. Em grande parte das vias da Grande Vitória, separar uma ou mais faixas exclusivas para ônibus implica em estrangular, ainda mais, o trânsito

que, hoje, não comporta mais carros. Deve-se levar em consideração que nem todos vão migrar do transporte individual e particular para o coletivo e público da noite para o dia. Para isso, o Estado terá que estar bem preparado. Acredito que, nesse caso, o Veículo Leve sobre Trilho (VLT) seria uma opção mais adequada, pela velocidade e capacidade maior de passageiros. Outra saída é não ignorar o transporte aquaviário, opção sem trânsito e até turística para o mercado de transportes. Assim como a construção de mais vias. O túnel e a quarta ponte são soluções futuras e de extrema importância.

Obra de corredor já começou em 2 vias

Avenidas que estão sendo preparadas em Vila Velha e na Serra terão canteiros centrais mais largos

■ Duas vias já estão em reforma para serem incluídas no sistema Bus Rapid Traffic (BRT), o corredor exclusivo para ônibus na Grande Vitória. Uma em Vila Velha, a Avenida Carlos Lindenberg, e outra na Serra, a Avenida Talma Ribeiro, que liga Laranjeiras ao Terminal de Jacaraípe. Elas vão contar com canteiros centrais mais largos, já com espaço suficiente para receber as cabines e os pontos de ônibus que serão instalados no lado direito das vias. “Vamos ligar Serra a Vila Velha e Cariacica, passando por

Vitória. Serão 52 quilômetros na primeira etapa”, explica Valdir Uliana, secretário estadual interino de Transporte e Obras Públicas.

Segundo ele, a expectativa é de que a primeira de três etapas seja entregue até o final de 2014. “Se a próxima administração conseguir concluir os primeiros 52 quilômetros será uma vitória do governo”, diz o secretário.

Ele adianta que todos os municípios da Região Metropolitana adotaram o projeto. “A BR101, na Serra; as avenidas Fernando Ferrari, Reta da Penha e Vitória, na Capital; a BR 262, em Cariacica; e outras vias vão receber reformas para ligar os terminais de Vila Velha, Ibes, Itacibá, Campo Grande, Laranjeiras e Jacaraípe”, explica Uliana.

O corredor exclusivo

■ **O QUE É.** O Bus Rapid Traffic (BRT), mais conhecido como corredor exclusivo para ônibus, tende a priorizar o transporte coletivo em relação ao individual. A intenção é separar uma ou mais faixas apenas para os ônibus, em vias de maior fluxo, para oferecer mais agilidade e pontualidade ao transporte coletivo

■ **COMO SERÁ.** Na Grande Vitória, o projeto será implantado em três etapas, com a primeira ligando parte da Serra às cidades de Vila Velha e Cariacica, passando por Vitória. Essa fase é composta por 52 km de vias, interligando os terminais de Laranjeiras, Jacaraípe, Itacibá, Campo Grande, Vila Velha e Ibes

Reforma da Segunda Ponte incluída no PAC II

■ Enquanto os grandes projetos para melhoria do trânsito não saem do papel ou caminham a passos lentos, mudanças pontuais devem acontecer. A Segunda Ponte, por exemplo, deve passar por intervenções, segundo o superintendente regional do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT), Élio Bahia. Foi incluído no PAC II, do governo federal, a contratação de um estudo de viabilidade para saber o que será feito na ponte: ampliar, duplicar ou reformar. Ele também não sabe informar, no entanto, quando as mudanças vão ser executadas de fato. O trecho é palco de constantes engarrafamentos e reclamações por parte de motoristas.

menos R\$ 15 milhões, para garantir viabilidade de implantação

próximo governo

NESTOR MÜLLER/ARQUIVO



vai passar o corredor exclusivo

Vila Velha pode ter via ligando dois terminais

■ Duas vias novas de Vila Velha também terão os projetos concluídos e entregues para que o próximo governo possa executar. Uma delas teve a primeira etapa concluída: o Canal Bigossi. A outra vai ligar essa rua (na altura do Terminal de Vila Velha) até a Avenida Saturnino Rangel Mauro, seguindo em direção ao Terminal de Itaparica, criando a Via Saída Sul.

“A avenida vai sair do Canal Bigossi e sair na Avenida Saturnino Rangel Mauro. De lá, segue até o Terminal de Itaparica, na Avenida Darly Santos”, explica o secretário Valdir Uliana.

Essa via vai funcionar em sis-

Por um trânsito melhor

Confira o andamento de projetos do Governo do Estado incluídos no Programa de Mobilidade Urbana da Grande Vitória

VITOR JUBINI

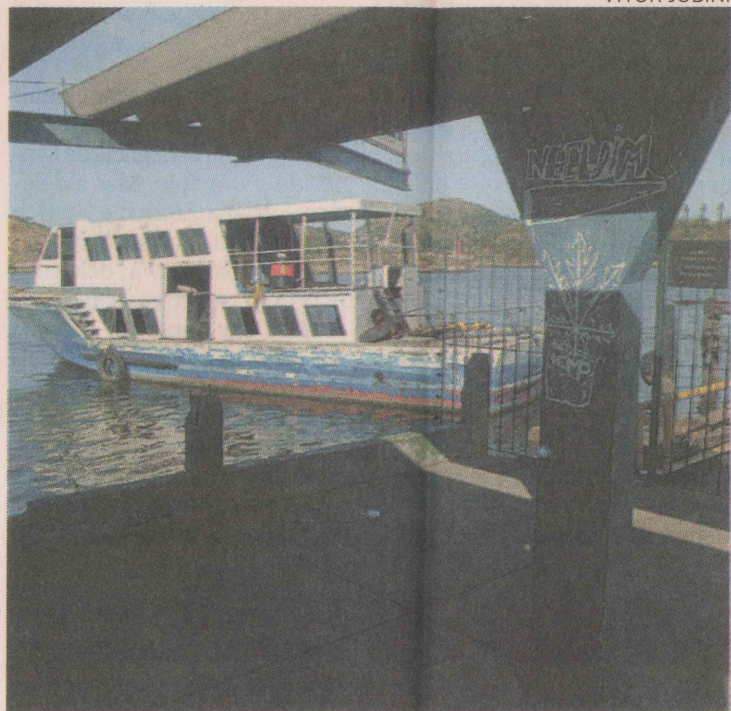
■ **Quarta Ponte.** Projeto ainda em estudo e sob avaliação; vai ligar a região de Santo Antônio, na Capital, à orla de Cariacica. O Estado acredita que o projeto é a melhor opção para aliviar o trânsito na Segunda Ponte e no Centro de Vitória. Solução para curto e médio prazo, mas sem data

■ **Segunda Ponte.** Um estudo vai analisar a capacidade da ponte e uma possível ampliação dela, feita pelo Departamento Nacional da Infraestrutura do Espírito Santo (DNIT)

■ **Aquaviário (foto).** O projeto está parado. O edital foi concluído, mas a decisão para retomar o serviço caberá ao próximo governo. Trajeto seria feito entre Prainha, Vila Velha, e Praça do Papa, Vitória, com 4 mil passageiros/mês, e micro-ônibus para transportar passageiros por um raio máximo de 2 quilômetros

■ **Metrô.** Projeto é do município de Vitória. O Estado prefere implantar o BRT (Bus Rapid Traffic), ou corredor exclusivo para ônibus. Municípios da região adotaram a ideia, inclusive a Capital. Estado estima concluir a 1ª etapa até o final de 2014

■ **Túnel.** A concepção do está pronta. Mas ainda precisa ser concluído o projeto executivo, avaliado



■ **Lindenberg.** A Avenida de Vila Velha terá a segunda etapa de reforma concluída no final de 2011. A terceira etapa com projeto está sendo planejada, e só será executada quando a segunda acabar.

■ **Viaduto na Lindenberg.** O cruzamento das avenidas Carlos Lindenberg e Darly Santos, em Vila Velha, será concluído até o final deste ano, estima o Estado. A construção da Darly Santos foi concluída em 2006

■ **Canal Bigossi.** A primeira etapa foi concluída. A segunda fica para o próximo governo. O projeto foi refeito. Terá mais faixas (4 por sentido) e foi

Vai passar sobre a Avenida Carioca, servindo como nova opção de saída da ponte aos bairros Praia da Costa, Itapoã e Itaparica. Fica pronto no primeiro semestre de 2011

■ **Fernando Ferrari.** Quase toda a via, incluindo a nova Ponte da Passagem, foi entregue. Ainda falta a passarela para pedestres e ciclistas (prevista para março de 2011), e o final da ampliação da avenida (sem prazo)

■ **Leste-Oeste.** Uma das três etapas, entre Cariacica e Vila Velha, deve ficar pronta ainda neste ano. As demais estão previstas para 2011,

AJ17208-2

Por um trânsito melhor

Confira o andamento de projetos do Governo do Estado incluídos no Programa de Mobilidade Urbana da Grande Vitória

VITOR JUBINI



vai passar o corredor exclusivo

Vila Velha pode ter via ligando dois terminais

■ Duas vias novas de Vila Velha também terão os projetos concluídos e entregues para que o próximo governo possa executar. Uma delas teve a primeira etapa concluída: o Canal Bigossi. A outra vai ligar essa rua (na altura do Terminal de Vila Velha) até a Avenida Saturnino Rangel Mauro, seguindo em direção ao Terminal de Itaparica, criando a Via Saída Sul.

“A avenida vai sair do Canal Bigossi e sair na Avenida Saturnino Rangel Mauro. De lá, segue até o Terminal de Itaparica, na Avenida Darly Santos”, explica o secretário Valdir Uliana.

Essa via vai funcionar em sistema binário com a Rodovia do Sol e Avenida Antônio Ataíde. Enquanto quem vem de Guarapari seguirá por essas duas vias, quem vai de Vila Velha em direção ao município vizinho vai passar pela Via Saída Sul.

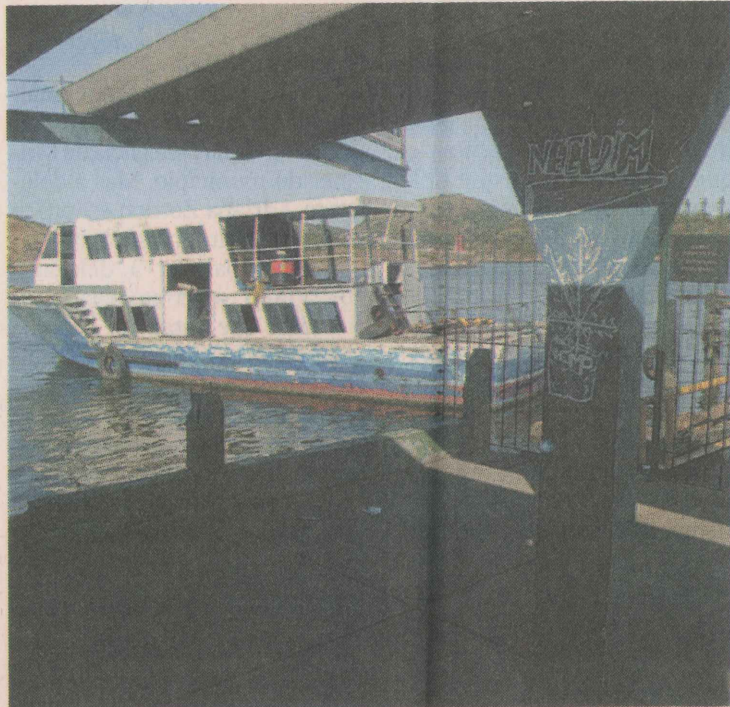
■ **Quarta Ponte.** Projeto ainda em estudo e sob avaliação; vai ligar a região de Santo Antônio, na Capital, à orla de Cariacica. O Estado acredita que o projeto é a melhor opção para aliviar o trânsito na Segunda Ponte e no Centro de Vitória. Solução para curto e médio prazo, mas sem data

■ **Segunda Ponte.** Um estudo vai analisar a capacidade da ponte e uma possível ampliação dela, feita pelo Departamento Nacional da Infraestrutura do Espírito Santo (DNIT)

■ **Aquaviário (foto).** O projeto está parado. O edital foi concluído, mas a decisão para retomar o serviço caberá ao próximo governo. Trajeto seria feito entre Prainha, Vila Velha, e Praça do Papa, Vitória, com 4 mil passageiros/mês, e micro-ônibus para transportar passageiros por um raio máximo de 2 quilômetros

■ **Metrô.** Projeto é do município de Vitória. O Estado prefere implantar o BRT (Bus Rapid Traffic), ou corredor exclusivo para ônibus. Municípios da região adotaram a ideia, inclusive a Capital. Estado estima concluir a 1ª etapa até o final de 2014

■ **Túnel.** A concepção do está pronta. Mas ainda precisa ser concluído o projeto executivo, avaliado entre R\$ 15 milhões e R\$ 20 milhões, para depois lançar o edital da obra. Caberá ao próximo governo decidir se continuará



■ **Lindenberg.** A Avenida de Vila Velha terá a segunda etapa de reforma concluída no final de 2011. A terceira etapa com projeto está sendo planejada, e só será executada quando a segunda acabar.

■ **Viaduto na Lindenberg.** O cruzamento das avenidas Carlos Lindenberg e Darly Santos, em Vila Velha, será concluído até o final deste ano, estima o Estado. A construção da Darly Santos foi concluída em 2006

■ **Canal Bigossi.** A primeira etapa foi concluída. A segunda fica para o próximo governo. O projeto foi refeito. Terá mais faixas (4 por sentido) e foi incluído no sistema do BRT (corredor exclusivo). Sem prazo para começar

■ **Alça da Terceira Ponte.** O viaduto está em construção.

Vai passar sobre a Avenida Carioca, servindo como nova opção de saída da ponte aos bairros Praia da Costa, Itapoã e Itaparica. Fica pronto no primeiro semestre de 2011

■ **Fernando Ferrari.** Quase toda a via, incluindo a nova Ponte da Passagem, foi entregue. Ainda falta a passarela para pedestres e ciclistas (prevista para março de 2011), e o final da ampliação da avenida (sem prazo)

■ **Leste-Oeste.** Uma das três etapas, entre Cariacica e Vila Velha, deve ficar pronta ainda neste ano. As demais estão previstas para 2011, incluindo os dois viadutos no cruzamento com a Avenida Darly Santos. Todas as intervenções foram licitadas e estão em andamento