

PASSANDO A LIMPO

GABRIEL LORDÉLLO/ARQUIVO



A Terceira Ponte foi entregue em 1989, ano em que começou a ser cobrado o pedágio. Em 1998, com a construção paga, foi assinado um novo contrato de concessão

A 3ª PONTE JÁ FOI PAGADA?

Leitores ainda têm dúvidas em relação à cobrança de pedágio

/// **VILMARA FERNANDES**
vfernandes@redgazeta.com.br

A resposta para a pergunta é sim, a construção da Terceira Ponte já foi paga. Uma dívida que se encerrou em 1998, quando foi assinado um novo contrato de concessão. Bom, se ela está quitada, por que ainda pagamos pedágio?

Segundo explica Julio Castiglioni, diretor-geral da Agência de Regulação de Serviços Públicos (Arsp), responsável pela fiscalização do contrato de concessão, a tarifa paga hoje por quem nela trafega não tem relação com a sua construção. Para entender isso, precisamos voltar um pouco no tempo.

O projeto de construção da ponte começou a ser idealizado em 1973, mas só após cinco anos ele foi

iniciado. A obra acabou sendo concluída e entregue em 23 de agosto de 1989, onze anos depois.

Naquele dia, o então governador Max Mauro pagou o primeiro pedágio NCz\$ 2,50 (cruzados novos, moeda da época). Naquele mesmo ano tinha sido criada a Operações de Rodovias Ltda (ORL) para operar a ponte por 12 anos (1989 a 2001) prazo que seria necessário para quitar o remanescente da dívida de construção.

Acontece que no final dos anos de 1990, já na administração de Vitor Buaiz, o Estado enfrentava uma dificuldade: precisava duplicar a ES 060. Algo necessário não só para melhorar o acesso turístico à Guarapari, mas principalmente vencer um

problema maior, o elevado número de acidentes registrados na via.

O problema é que, em razão da grave crise política e econômica enfrentada pelo Estado, não havia recursos. Foi quando começou a ser pensado um projeto que envolvia a Terceira Ponte e a rodovia. Ele resultou em um contrato, assinado em 1998, e que contemplava um novo modelo de concessão, por mais 25 anos, e com pagamento de pedágio.

TEMPO

25

anos
Prazo da atual concessão, que termina em 2023.

Naquele momento a dívida que existia foi zerada, com o pagamento feito a empresa anterior. Também foi reiniciado o contador do prazo de concessão, que será concluído em 22 de dezembro de 2023.

A tarifa que passou a ser cobrada, segundo o novo contrato, explica Castiglioni, tinha duas funções: a primeira é a manutenção da ponte, algo que precisa ser feito diariamente.

A outra é que a concessionária Rodosol seria a responsável pela duplicação da rodovia. O que incluía arcar com os custos de toda a estrutura da via: duplicação, viadutos, pontes, contorno, tudo o que foi implementado nos 67,5 km nos anos seguintes.

É por isto que o diretor da Arsp afirma que a per-

gunta inicial não tem uma relação direta com o atual contrato. “Não é objetivo dele a construção de uma ponte. Ela foi construída e paga antes da concessão de 1998”, assinala.

A agência (Arsp) é responsável hoje pela fiscalização do contrato – na época de sua assinatura ela não existia. “Nossa função é zelar pelo contrato como foi pactuado, em 1998, e preservar as obrigações de cada parte, sem perder de vista o bem-estar do usuário”, destaca.

PARTICIPE!

www.gazetaonline.com.br



SUGESTÃO

Envie sua sugestão de tema para o_pauta@redgazeta.com.br

O modelo adotado em 1998 envolve o chamado subsídio cruzado, onde o pedágio pago na ponte ajuda a cobrir os gastos com as obras da Rodovia do Sol. Situação que vem sendo questionada pelo Ministério Público Estadual, que inclusive ingressou com uma Ação Civil Pública na Justiça Estadual. O modelo também está sendo questionado no Tribunal de Contas do Estado.

O destino final do contrato aguarda a decisão das duas Casas, que possuem auditorias realizadas no contrato e que estão em fase final de julgamento. “Respeitamos o tempo de cada poder, mas aguardamos que haja uma decisão, seja ela qual for, para que ela transmita um pouco de paz para o usuário”, destaca Castiglioni.

O VAI E VEM

INÍCIO

▼ Projeto

O projeto da Terceira Ponte começou a ser idealizado em 1973. Mas só em 1978 ela saiu do papel.

DIFICULDADES

▼ Anos 1980

Foram marcados pelas dificuldades para dar continuidade às obras, que chegaram a ser

paralisadas. Foi quando surgiu a proposta de concessão com pedágio. Em 23 de agosto de 1989, a obra foi entregue. O governador Max Mauro pagou o primeiro pedágio, NCz\$ 2,50 (cruzados novos, moeda da época).

OUTROS PROBLEMAS

▼ Anos 1990

Dificuldades financeiras

impediam a duplicação da Rodovia do Sol, que apresentava altos índices de acidentes. O caminho encontrado pelo governo de Vitor Buaiz foi um novo projeto, que envolvia a ponte e a rodovia.

NOVO CONTRATO

▼ 1998

Foi assinado um novo contrato. A dívida da

ponte até aquele momento foi quitada e um novo prazo de concessão firmado, por mais 25 anos, com cobrança de pedágio.

TARIFA

▼ Motivos

O valor cobrado a partir do contrato de 1998 seria destinado à manutenção da ponte e para remunerar a

concessionária, que teria que arcar com as obras de duplicação da Rodovia do Sol, o que foi feito nos anos seguintes. Essa utilização do pedágio da ponte para as obras da rodovia é chamada de subsídio cruzado.

QUESTIONAMENTOS

▼ Justiça

Desde que foi assinado, o contrato vem sendo

questionado pelo Ministério Público Estadual, na Justiça estadual. Mais recentemente também pelo Tribunal de Contas do Estado. As duas Casas analisam ainda auditorias realizadas no contrato e que vão decidir o futuro dessa concessão.