

cidades@atribuna.com.br

Cidades

Estado gasta R\$ 57 milhões com projetos de ponte e túnel

Discussão sobre ligação seca ocorre há 89 anos

SANDRO THADEU
DA REDAÇÃO

A Secretaria de Estado de Logística e Transportes gastou, no mínimo, R\$ 57 milhões com a contratação de projetos e de estudos de viabilidade e de impacto ambiental, desde 2009, para construir a tão sonhada ligação viária entre as cidades de Santos e Guarujá.

O montante citado acima se refere ao custo com propostas elaboradas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) para erguer a ponte estaiada, anunciada em maio de 2009, e pela Dersa para tirar do papel o túnel submerso, divulgado em agosto de 2011.

O anseio dos moradores da região por essa obra estratégica se arrasta desde o início do século passado, mas não há uma previsão de quando esse empreendimento será concretizado, após 89 anos do primeiro esboço dessa via elaborado pelo engenheiro e arquiteto Enéas Marini, em 1926.

Apesar de muitos embates e discussões e considerar o empreendimento uma das importantes obras viárias da América Latina, o Ministério Público de Contas (MPC) tem o receio de que a proposta de túnel submerso naufrague como a ideia da ponte devido à falta de maturação de diálogo com as prefeituras e, principalmente, com a população diretamente afetada pelo empreendimento.

Por esse motivo, o procurador do MPC Rafael Antonio Baldo apontou irregularidade nos três contratos sobre os projetos e estudos relacionados à ligação viária firmados pelo DER e Dersa, devido às inúmeras falhas nos processos licitatórios e à ausência de uma unidade das estatais de uma mesma pasta. Afinal, elas lançaram propostas distintas com “o dispêndio inócuo de verbas públicas”.

O MPC solicitou ainda a aplicação de multa aos gesto-

res públicos envolvidos nos contratos. Cabe agora ao Tribunal de Contas do Estado (TCE) acatar ou não o pedido do MPC para punir os responsáveis. Ainda não há previsão de quando esses processos serão julgados.

FALTA DE DIÁLOGO

Baldo afirma que começou a verificar o caso em 2012. O problema é que a análise das concorrências e contratos ocorreu de forma isolada. Para o procurador, o fato de a tramitação dos processos não ocorrer de forma conjunta é “perigosa” para o controle externo.

“A partir de um pedido de um dos conselheiros, fizemos a reunião dos processos diferentes, em 2014, o que permitiu um novo olhar para a questão. Ainda que as partes sejam isoladamente regulares, o somatório de todos os processos permite uma visão global que culmina pela irregularidade”, diz.

O procurador destaca que a grande questão analisada em sua manifestação é a ineficiência do Estado em desenvolver o projeto de uma das ligações viárias mais importantes da América Latina.

“Temos duas entidades estatais (DER e Dersa) vinculadas à mesma secretaria (Logística e Transportes) e que deveriam ter uma atuação comum para uma solução, seja o túnel ou ponte, mas houve o gasto de dinheiro com projetos diferentes”, afirmou.

Outro ponto delicado citado pelo representante do MPC é a dificuldade de diálogo com as prefeituras a respeito dos estudos de impacto de vizinhança (EIV) e ambiental (EIA-Rima), o que demonstra um planejamento inadequado e ineficiente dos órgãos estatais.

“A jurisdição de contas é muito focada no controle formal dos meios, mas muitas



Ponte estaiada foi anunciada em maio de 2009 pelo DER, mas os estudos não evoluíram

vezes é preciso transcender isso para buscar um controle material e perguntar se a administração pública cumpre de uma maneira eficiente o que se propõe”, destaca.

Por esse motivo, Baldo frisa a necessidade de começar a se questionar o projeto básico, a coerência administrativa dos órgãos e até mesmo o diálogo das estatais com as entidades governamentais e com a própria sociedade civil, devido aos impactos causados com uma obra de grande porte.

“Muitos aspectos formais foram cumpridos pelo Estado, mas o grande problema foi uma deficiência na elaboração do projeto básico da ligação seca, ou seja, é como se fosse um defeito de origem que causa um efeito cascata, que são corrigidos por termos aditivos. Na minha opinião, esse projeto nasceu natimorto”.

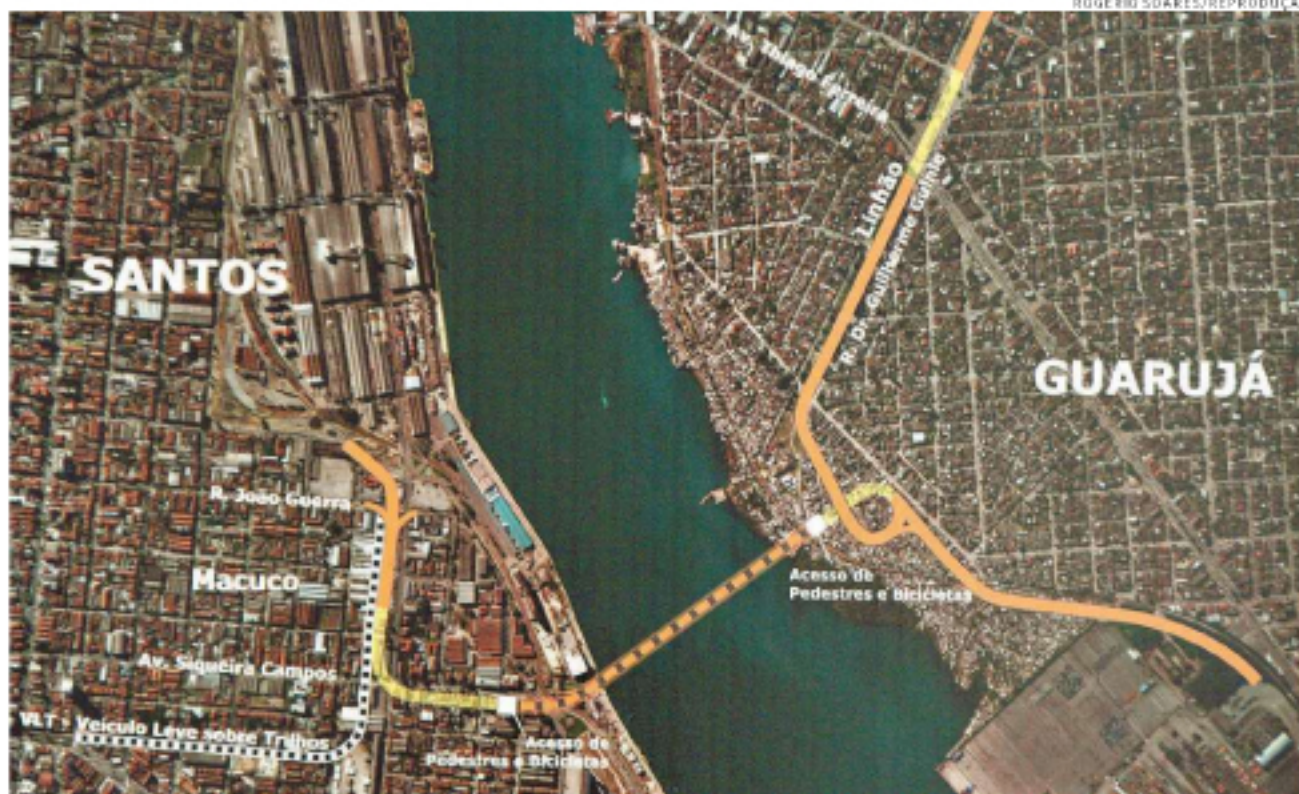
Os problemas, segundo o MPC

>> Ponte estaiada

Para o Ministério Público de Contas (MPC), o projeto sobre a ponte estaiada gerou “despesas inócuas”, porque o termo de referência foi divulgado e serviu como subsídio para a tomada de preços, sem a devida maturação de diálogo com as prefeituras e a população de Santos e Guarujá. Vale lembrar que o projeto inicial foi alterado por conta de questões ambientais, urbanísticas, de tráfego e desapropriações que poderiam ter sido abordados no Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV). “Os tópicos do EIV poderiam ter sido abordados no EIA-Rima (estudo e relatório de impacto ambiental), porque, no projeto da ponte, tais temas foram desconsiderados”, apontou o MPC.

>> Túnel submerso

Na visão do procurador do MPC, Rafael Antonio Baldo, a decisão da Dersa ao optar pelo túnel imerso pré-moldado representa a adoção de uma tecnologia inédita no País, o que representa a redução do universo de competidores na concorrência. “Trata-se de decisão política com roupagens de aparente tecnicidade, gerando prejuízo ao erário. E a maior prova já consta nos autos”, citou. Na sequência, ele cita que para a execução da licitação firmada para elaborar o EIA-Rima foi necessária a contratação de uma empresa estrangeira para fazer o detalhamento executivo e os estudos relacionados à área ambiental, pagando duas empresas por um único serviço.



Já o projeto do túnel, realizado pela Dersa, teve vários estudos, mas emperrou por questões financeiras

Opinião



“A preocupação principal do Ministério Público de Contas do Estado de São Paulo é a de que o projeto da Dersa tenha o mesmo destino da ponte projetada pelo DER, naufragando em despesas inócuas”

“Ao analisar o contexto onde despontaram os estudos para o túnel submerso e para a ponte estaiada, percebe-se que o desenvolvimento dos projetos ocorreu em circunstâncias bastante obscuras, conduzidas por órgãos estatais (DER e Dersa) que poderiam ter buscado uma via comum para a ligação viária, sem falar nas falhas formais que macularam os editais, os contratos e os termos aditivos”

Trechos da decisão do procurador do Ministério Público de Contas Rafael Antonio Baldo

Respostas

Dersa

A Dersa não quis rebater as críticas apontadas pelo Ministério Público de Contas e se limitou a informar que mantém o mesmo posicionamento adotado ao longo dos referidos processos e responderá, pontualmente, todas as solicitações do Tribunal de Contas do Estado (TCE). Na edição de A Tribuna do dia 15 de agosto, o presidente da estatal, Laurence Casagrande Lourenço, justificou que a proposta só avançaria quando o Estado tiver autorização do Tesouro Nacional para ampliar seu endividamento em R\$ 7 bilhões para viabilizar o túnel submerso, que está orçado hoje em R\$ 3,2 bilhões. Portanto, não há previsão de quando a obra será retomada.

DER

Afirma em nota que providencia os esclarecimentos ao Ministério Público de Contas e que as respostas serão enviadas no prazo estipulado.