

Os 12 trabalhos para a quarta ponte da Capital



• **Depende de quê:** ter empresas capacitadas e interessadas em fazer o projeto

Projeto básico

O primeiro trabalho que o secretário terá é lançar o edital de licitação do projeto básico, necessário para o pedido de licença ambiental e para as autorizações da Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e Marinha. Nele devem constar as informações gerais, como o estudo de fundações da ponte e tipo de areia que existe na região da Baía Norte para o aterro.

O projeto tem que apresentar o custo da obra e a definição dos métodos, tipos de serviços necessários e do prazo de conclusão. Como é para um projeto de parceria público-privada (PPP), também precisa de projeto executivo, com o detalhamento da obra, como quantidade de material e mão de obra necessárias.

Conforme o primeiro vice-presidente do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, Laércio Domingos Tabalipa, a elaboração de um projeto desse porte não é simples. Precisarão de uma série de estudos, até porque será um plano para duas obras distintas: a ponte e o aterro de 1,78 milhão de metros quadrados. Para o representante do Crea, o mais difícil será as sondagens no fundo do mar para identificar até que profundidade terão que ser fincadas as fundações da quarta ligação.



• **Depende de quê:** não ter grandes consequências para o meio ambiente

Licença ambiental

Considerada uma das etapas mais sensíveis, por prever um grande aterro. O governo terá que encaminhar ao Ibama os dados do projeto de engenharia, com informações quanto à localização, tipo de tecnologia e características do local. A superintendência do Ibama em SC envia o documento a Brasília, para analisar se a competência para a licença é do órgão nacional ou estadual (Fatma).

De acordo com o superintendente do Ibama, Kleber Isaac Souza, a entidade só se responsabiliza pelo procedimento quando a abrangência do impacto ambiental é nacional ou regional. Se for local, quem conduz é a Fatma. Segundo o presidente da Fatma, Marilto Flores, o órgão se articula para tocar a licença ambiental na tentativa de acelerar o processo.

Depois de definida essa etapa, a entidade encaminhará especialistas para a vistoria e vai elaborar o Termo de Referência para o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), que deve ser produzido por uma consultoria especializada. Com o documento, é feito o pedido de licenciamento ambiental. O órgão responsável, Ibama ou Fatma, realizam as audiências públicas e, se o empreendimento é considerado ambientalmente viável, é emitida a licença prévia.

Para começar os trabalhos, o governo precisará apresentar o Plano Básico Ambiental, com os programas para controle e compensação ambiental. Somente após aprovado, sai a licença de instalação, que autoriza o início das obras. Quando estiver pronta, ainda precisará da licença de operação.



• **Depende de quê:** apresentação de novo acesso que traga os mesmos benefícios que o atual

Negociações com a escola

A proposta de aterro interfere na saída para barcos da Escola Aprendizes-Marinheiros, passagem fundamental para desenvolvimento dos trabalhos da instituição. A ideia é fazer um canal e uma ponte para atender as necessidades da unidade.

O governo do Estado já fez o primeiro contato com o comandante Luís Filipe Rabello Pretre, e ficou estabelecido um futuro encontro para ser apresentado o detalhamento do projeto e continuar a negociação. A entidade se mostrou aberta ao diálogo por considerar que o acesso possa ser adaptado.



• **Depende de quê:** não interferir no visual da Ponte Hercílio Luz

Autorização do Iphan

A quarta travessia, projetada para iniciar na altura do trapiche da Belra-Mar Norte, ficaria próximo à Ponte Hercílio Luz, tombada como patrimônio da União. Por isso, será necessária a autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), que avaliará a interferência da obra no cartão-postal.

A superintendente substituta do órgão em SC, Cristiane Galhardo Biazin, esclarece que, pelo manual de procedimentos do Iphan, a obra na vizinhança da Hercílio Luz não pode atrapalhar a visão do monumento nem contrastar com a harmonia da localização onde o bem tombado está inserido.

O governo do Estado chegou a alterar o estudo que previa uma ponte estalada, optando por uma tradicional como as Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, e evitar que a obra fosse barrada pelo Iphan. O secretário Valdir Colbalchini também realizou uma reunião com a entidade para apresentar a proposta e confirmar se não haverá problemas com o órgão. Cristina afirma que só poderá se manifestar após a entrega do projeto.



NÍVEL DE DIFICULDADE:



• **Depende de quê:** projeto da PPP ofereça em troca o uso da terra ao invés de doação e que não haja confronto com a lei

Cessão do terreno

Será preciso convencer a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) a ceder a área de Marinha. Isso porque um terço do aterro seria a moeda de troca para a vencedora da licitação fazer a obra. O secretário se reuniu com a superintendente estadual da SPU, Isolda Espíndola, há duas semanas, e, na última quarta-feira, seguiu para Brasília, onde tratou do assunto com o diretor do Departamento de Destinação do Patrimônio, Luctano Roda. Enquanto a primeira alertou sobre a dificuldade de fazer a cessão de terras para serem destinadas ao setor privado, o segundo foi mais simpático à proposta.

– Precisamos que expliquem como eles querem fazer essa parceria – afirmou Isolda.

O diretor Roda observou que o assunto precisará ser acompanhado de perto. E considerou a PPP uma saída interessante.

– É um caminho bom para garantir empreendimentos desse porte, mas a discussão ainda nem começou. É bom lembrar que essas áreas da União não podem ser completamente alienadas. Temos que ver a possibilidade de transferir o domínio útil por meio de cessão (dando o direito ao uso da terra).



NÍVEL DE DIFICULDADE:



• **Depende de quê:** projeto que garanta a segurança no tráfego de embarcações no mar

Autorização da Marinha

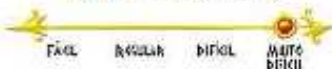
A Marinha também precisa prestar o seu parecer para a construção da quarta ponte Ilha-Continente. Conforme o comandante da Capitania dos Portos de Santa Catarina, Claudio da Costa Lisboa, o procedimento é para garantir a segurança do tráfego no mar.

O pedido deve ser feito pela entidade, em Florianópolis, que encaminhará à Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha, em Brasília. Estão entre os itens avaliados a altura da travessa, que não pode impedir a passagem de embarcações.

Para solicitar a autorização, é preciso encaminhar uma série de documentos, como planta com a posição, fotos do local da obra, projeto básico e o memorial descritivo com as especificações das distâncias entre os pilares de sustentação e a capacidade de absorção de impacto no local.



NÍVEL DE DIFICULDADE:



• **Depende de quê:** mudança na concepção da PPP e empresas interessadas em participar da concorrência

Edital da PPP

Com os projetos, a licença ambiental e as autorizações, chegará a fase da licitação da PPP. Conforme o presidente do Detinfra, Paulo Meller, a concorrência para a construção da quarta ponte e sistema viário será similar a de uma concessão de rodovias por empresas privadas. Só que ao invés de cobrar pedágio, a vencedora da disputa é autorizada a comercializar parte do solo para empreendimentos, como contrapartida por construir a obra.

O advogado especializado em Direito Administrativo Cauê Vecchia Luzia alerta que o governo do Estado precisa buscar outra forma de fazer a parceria. Ele explica que a lei não prevê a troca de uma área pública definitivamente em contrapartida de uma obra. Vecchia Luzia aponta que uma parceria público-privada não pode durar mais do que 35 anos, prazo em que a entidade privada pode recuperar o capital aplicado. No caso do aterro, seria possível explorar a área, mas depois do período máximo, voltaria a ser propriedade do Estado ou União.

O advogado ainda aponta que o contrato da obra, podendo contar com a manutenção, precisa ser superior a cinco anos e custar mais de R\$ 20 milhões. Pelo valor, a negociação seria possível, afinal, a previsão é de um custo de R\$ 900 milhões. Já prazo de execução para a construção não foi definido.



NÍVEL DE DIFICULDADE:



• **Depende de quê:** para atemar com agilidade, a empresa contratada precisará investir em equipamentos caros

Construção do aterro

Para criar o sistema viário entre a Beira-Mar Norte, passando pela Beira-Mar Continental em direção a Biguaçu – onde será ligado à BR-101 –, o Estado terá que construir o maior aterro da Capital. Serão 1,78 milhão de metros quadrados, equivalente aos aterros da Via Expressa Sul e da Baía Sul juntos.

O tempo que se levará para concluir a obra depende da tecnologia que a empresa vencedora da licitação escolher. Se fizer pelo método tradicional, poderá demorar mais de quatro anos. Os 600 mil metros quadrados da Baía Sul demoraram dois anos para ser concluídos. Se tiver o auxílio de uma draga holandesa, técnica mais cara, pode concluir os trabalhos em um ano. O exemplo é a Via Expressa Sul, onde foram acrescentados 1,2 milhão de metros quadrados de terra em sete meses, entre o final de 1996 e meados de 1997.

A ideia de que o aterro trará benefícios para a região da Grande Florianópolis não é unânime. O professor de Arquitetura da Universidade Federal de SC (UFSC) César dos Santos, crítica a obra por modificar o perfil da cidade de aproximação das pessoas com o mar. Para o arquiteto, existem outras soluções para desafogar o trânsito, como transferir os órgãos públicos para o Continente. Pela grandiosidade do aterro, que se sobrepõe aos acrescentos da Beira-Mar Norte e Beira-Mar Continental, já se brinca de que, futuramente, a ilha vai se unir ao Bairro Estreito.



Danos ao meio ambiente

Um dos impactos ambientais começa com o local onde será retirada a areia para o aterro: na baía entre o Estreito, em Florianópolis, e Barretos, em São José. Segundo a Fatma, neste lugar foram encontrados resíduos de metais pesados, como chumbo, e precisará de um estudo para verificar se não haverá prejuízos para o meio ambiente ao mexer na área.

Outra questão levantada pela professora de Zoologia da UFSC, Andrea Pretre, é o risco de morte de espécies marinhas, como um agregado de estrelas-do-mar que vive na região. Em alguns pontos da Baía Norte também há camarões brancos, que podem ser exterminados com a dragagem. Uma outra preocupação é com a poeira.

— O sistema respiratório dos bichos entope e eles podem acabar morrendo.

O Ministério Público está de olho nos possíveis impactos ambientais e, antes mesmo do projeto pronto, o procurador do Meio Ambiente Eduardo Barragan Serou da Motta já abriu procedimento para investigar os danos.



• **Depende de quê:** fazer um trabalho minucioso para a elaboração do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) e cumprir todos os programas para controle, mitigação e compensações



Impacto nas comunidades

O sargento da Polícia Militar Rodoviária (PMRv) Rafael Nicoletti observa que o Balneário do Estreito, por exemplo, deve sofrer algumas consequências. Receberá maior número de veículos, pois muitos motoristas que passam pela Via Expressa (BR-282) vão preferir se locomover pelo novo caminho.

Algumas ruas pacatas poderão receber um alto tráfego de carros. Provisoriamente, deverá haver alguns transtornos, como necessidade de desvios. Nicoletti lembra que qualquer obra de grande porte traz problemas temporários, como ocorre na construção da terceira faixa da rodovia SC-405, onde pedestres e carros dividem a rodovia com as máquinas que fazem a escavação.

Segundo o Detinfra, o canteiro de obras, ficará sobre o solo criado. Mas, assim que começar os trabalhos, precisará de outro espaço ainda não indicado, o que poderá trazer transtornos à comunidade.



• **Depende de quê:** as empreiteiras se organizarem quando necessitar fazer desvios e bloqueios. Tocar a obra fora dos horários de pico



Desapropriações e deslocamentos

Para a nova via expressa se ligar à BR-101, em Biguaçu, será necessário realizar algumas desapropriações. De acordo com o presidente do Detinfra, Paulo Meller, ainda não foi contabilizado o número de terrenos que precisarão ser desapropriados, mas é certo que na junção com a rodovia federal será necessário indenizar mais do que nas outras cidades, já que a nova via passará sobre o aterro e somente adentrará o solo existente em Biguaçu.

Fazer desapropriações não é uma tarefa rápida para o Estado. Um exemplo é a obra da terceira pista da SC-405, que depois da empresa vencer a licitação, teve de esperar por dois anos o governo concluir os pagamentos dos imóveis e processos judiciais.

Outra função complicada será deslocar pelo menos parte dos 330 moradores da Ponta do Leal, no Balneário do Estreito, para outra região. Existem casas palafitas que ficam dentro do mar. Não será uma tarefa fácil. A prefeitura tentou em 2008 levar as famílias para dois terrenos no Jardim Atlântico e no Monte Cristo, mas a comunidade não aceitou por medo da violência em ambos os bairros.



• **Depende de quê:** governo ter verba para desapropriar e conseguir um local satisfatório para deslocar parte da comunidade da Ponta do Leal



Acessos às outras vias

A nova via rápida a ser construída terá quatro pistas em cada sentido. Se encaixará no sistema viário de Biguaçu para chegar à rodovia BR-101. Os outros municípios também terão que instalar saídas marginais da rodovia para se interligar às vias locais.

Se quiserem melhorar o fluxo de carros, as prefeituras deverão fazer obras de melhorias nas suas vias para garantir o bom fluxo. Conforme o sargento do setor de Comunicação Social da Polícia Militar Rodoviária (PMRv), Rafael Nicoletti, provavelmente ocorrerão modificações, como ruas que terão de mudar sentidos para se adaptar à nova via.



• **Depende de quê:** Estado trabalhar de forma integrada com as prefeituras e negociar a adequação das vias locais

diario.com.br

—Você acha que o governo vai conseguir superar todos os obstáculos para a construção da quarta ponte?