

# CONSTRUÇÃO PESADA

IMPRESSO  
Impresso fechado.  
Pode ser aberto pela ECT

Publicação mensal  
julho de 2012  
ano 9 – número 111

## SICEPOT-RS realiza o 1º Encontro Nacional da Construção Pesada em novembro

Divulgação



 Sindicato da Indústria  
da Construção de Estradas,  
Pavimentação e Obras  
de Terraplenagem em geral  
no Estado do Rio Grande do Sul

Setor avalia impacto  
do RDC em obras  
rodoviárias

## EDITORIAL

# Concessão rodoviária e taxa de natalidade no Rio Grande do Sul

A taxa de natalidade no estado pode estar alcançando rapidamente índices inferiores aos países mais desenvolvidos do mundo. O processo foi iniciado, no final dos anos 90, no Vale dos Sinos em direção à capital, passando por Sapucaia, Esteio e Canoas, principalmente, onde é grande a quantidade de trabalhadores que se desloca diariamente para Porto Alegre.

O cancelamento, à época, do projeto de concessão rodoviária denominado Polão, que englobaria rodovias de acesso à capital, inclusive a BR 116, à iniciativa privada, por conta de decisão de estado, apoiada na mídia e, por extensão, pela sociedade, trouxe, passados 15 anos, condições de total congestionamento aos acessos de entrada e saída do norte da capital.

Aqueles que residem nesses locais e trabalham em Porto Alegre precisam sair de madrugada de suas casas, para

retornar tarde da noite, o que dificulta sobremaneira suas atividades amorosas e, por consequência, diminuindo significativamente a natalidade, que atinge níveis de primeiro mundo, mas inibindo consideravelmente a libido dos gaúchos, transferida para contatos diários com veículos, buzinas, tempo perdido e desconforto sistemático.

E, parece, pelas últimas notícias recebidas, que o problema será estendido para todo o estado.

A desoneração do estado, sugerida e aprovada pelo Fórum de Infraestrutura na câmara temática dos pedágios, através do incremento da participação do capital privado no processo de infraestrutura, parece ter sido revogada pela decisão recente do governo do estado em entregar a uma nova empresa pública a responsabilidade de gerir, através de cobrança de pedágios comunitários (sic), os trechos até então

concedidos à iniciativa privada.

Pelo desempenho comprovado, da gestão pública em projetos onde a iniciativa privada tem demonstrado em todo o mundo, ser a única solução racional, é com esperança renovada que a sociedade gaúcha aguarda, para outros rincões além do Vale dos Sinos, num futuro muito próximo, taxas de natalidade menores ainda, comparáveis talvez aos países escandinavos.

Aguardemos e, enquanto isso, aumentemos, a partir de agora, o convívio com rodovias cada vez mais congestionadas, sem conservação e atendimento ao usuário e com números de acidentes e mortes cada vez mais significativos.

E, talvez, em 2030 sejamos o “paço” com a faixa etária média mais alta do mundo.

**Nelson Sperb Neto**

Presidente do SICEPOT-RS



Praça Osvaldo Cruz, nº 15 – cj. 1414  
90.038-900 - Porto Alegre/RS  
Fone: (51)3228-3677  
Fax: (51)3228-5239  
E-mail: [diretoria@sicepotrs.com.br](mailto:diretoria@sicepotrs.com.br)

Publicação mensal

#### Presidente

*Nelson Sperb Neto*

#### Vice-Presidente

*Athos Roberto Albernaz Cordeiro*

#### Diretor Administrativo-Financeiro

*Nilton Scapin*

#### Diretores Executivos

*André Loiferman*

*Caetano Alfredo Silva Pinheiro*

*Jandir dos Santos Ribas*

*Júlio Carlos Comin*

*Odilon Alberto Menezes*

*Orgel de Oliveira Carvalho Filho*

*Ricardo Lins Portella Nunes*

*Vilson Flores Busnello*

#### Conselho Fiscal

##### Titulares

*Alexandre César Beck de Souza*

*Augusto Luiz Petzhold Tozzi*

*Hélio Antônio Amaral Millitz*

##### Suplentes

*Carlos Englert*

*Cylon Fernandes Rosa Neto*

*Renan Schaeffer*

#### Delegados – Representantes junto à FIERGS

##### Titulares

*Humberto César Busnello*

*Ricardo Lins Portella Nunes*

##### Suplentes

*Jorge Vasconcellos Bastian*

*Paulo Eduardo Nunes Ponte*

#### Produção e Edição

MW Com

Av. Chicago, 92

Fone (51) 3264-7932

Editor – Milton Wells

[mwells@terra.com.br](mailto:mwells@terra.com.br)

#### Editoração

Lavoro C&M

Fone (51) 3407-5844

Tiragem: mil exemplares

# LINCK

# PESA CAT

Porto Alegre: 51 2125-5355  
Caxias do Sul: 54 3225-2410  
Passo Fundo: 54 3327-4611  
[www.pesa.com.br](http://www.pesa.com.br)

## INFRAESTRUTURA

# SICEPOT-RS promove o 1º Encontro Nacional da Construção Pesada

Empresários do setor rodoviário de todo o país estarão reunidos, nos dias 5 e 6 de novembro, no Hotel Deville, em Porto Alegre, para participarem do 1º Encontro Nacional da Construção Pesada. Na oportunidade, será discutido com convidados e autoridades “O que o Brasil precisa para elevar os investimentos em infraestrutura e aumentar a sua eficiência”.

Segundo o presidente do SICEPOT-RS, Nelson Sperb Neto, os investimentos públicos em infraestrutura de transportes não estão conseguindo evitar o agravamento

dos problemas enfrentados pelo setor produtivo para escoar suas mercadorias, o que impõe perdas cada vez maiores à economia brasileira e reduz ainda mais sua competitividade.

O dirigente lembra que um estudo recente da Fundação Dom Cabral, abrangendo todo o país e todos os setores econômicos, concluiu que a falta de investimentos públicos em logística (transporte e armazenagem) provoca perdas anuais de US\$ 80 bilhões para as empresas brasileiras, valor que corresponde a 4%

do PIB e, coincidentemente, ao volume de recursos que o Brasil precisa investir para eliminar os gargalos logísticos. “Para se ter uma ideia da atual defasagem, basta lembrar que, nos últimos 30 anos, a média de investimentos em infraestrutura ficou em apenas 1,5% do PIB”, ressalta Sperb. “Esses gargalos no setor representam grande parte do Custo Brasil que, juntamente com a carga tributária, puxa o país para baixo no ranking internacional de competitividade, onde estamos na 46ª posição”.



Divulgação

*Uma rodovia em bom estado de conservação pode economizar até 5% em combustível*

## Infraestrutura do Brasil é a 104ª entre 142 países

Em estudo que faz parte do relatório de competitividade Global Competitiveness Report (GCR) 2012, lançado anualmente pelo World Economic Forum (WEF), que envolveu mais de 14 mil executivos e abrangeu 142 países, o setor de infraestrutura do Brasil ficou em 104º lugar. A publicação nota que, enquanto a economia brasileira mostrou uma melhora na última década, o crescimento econômico do país continua limitado por elevados custos logísticos, que ainda representam de 15 a 18% do PIB, bem acima dos da China e da Índia e quase duas vezes o custo médio de 9% dos países da OCDE.

O desempenho geral da infraestrutura do Brasil, segundo o documento, foi marcado por uma queda de duas posições competitivas. Apenas três dos nove indicadores que constituem o pilar examinado mantiveram o posicionamento competitivo ou galgaram posições nos rankings específicos. A qualidade das rodovias, marcada pela perda de treze posições, é o destaque negativo.

O estudo do WEF utiliza-se da pesquisa CNT de rodovias, responsável pelo ranking de 109 ligações rodoviárias no país, que avaliou 90.945

quilômetros de estradas em 2010 e sinalizou alguns impactos das condições das rodovias no Brasil, considerando quatro aspectos: tempo, custo, combustível e meio ambiente, e acidentes. Quanto pior a qualidade da estrada, menor será a velocidade e maior o tempo gasto nas entregas de cargas e viagens de passageiros. Além disso, rodovias com buracos reduzem a velocidade, em média, em 8,5 quilômetros/h, e rodovias com pavimento totalmente destruído a reduzem em 31,8 quilômetros/h. As condições do pavimento também afetam o custo operacional dos veículos (desgaste de peças) e o aumento do consumo de combustível, devido a frenagens e acelerações constantes. Esse consumo inadequado contribui para o crescimento da emissão de poluentes.

O estudo informa que uma rodovia em bom estado de conservação pode reduzir em até 5% a economia de combustível, quando em comparação com o tráfego em uma rodovia com conservação imprópria.

Por sua vez, os acidentes rodoviários geram impacto econômico decorrente, dentre outros, dos gastos nos sistemas de saúde, dos atrasos

e até mesmo do cancelamento na entrega de cargas e da elevação dos custos operacionais das empresas. Estatísticas do Departamento de Polícia Rodoviária Federal mostram que, entre os anos de 2004 e 2009, o número de acidentes em rodovias federais aumentou 41,7% e equivaliu a 159,4 mil em 2009. Uma última observação que merece destaque diz respeito à classificação no ranking e ao tipo de gestão da rodovia. As dez melhores ligações rodoviárias operam sob o regime de concessões de empresas privadas, e as dez piores ligações rodoviárias têm o gerenciamento feito pelo governo. O resultado dessas condições, e de outras, como a qualidade da infraestrutura portuária e das ferrovias, é a avaliação negativa da qualidade da infraestrutura geral do Brasil, que perdeu vinte posições competitivas. Nesse sentido, o argumento essencial é que, apesar da previsão de elevação dos investimentos com infraestrutura física no Brasil e da realização financeira de uma série de obras previstas pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), tais obras ainda não se tornaram uma realidade palpável e perceptível à sociedade.



SEMINÁRIO VALOR ECONÔMICO

# Miriam Belchior confirma novo

No seminário "Novos Paradigmas da Engenharia Brasileira", realizado em 10 de julho, em Brasília, pelo Jornal Valor Econômico, a ministra do Planejamento, Miriam Belchior, afirmou que o governo está procurando atrair mais investimentos privados em infraestrutura, com o objetivo de elevar a taxa de investimentos do país, hoje ao redor de 20% do PIB. Concessões nas áreas de ferrovias, energia, aeroportos e rodovias, segundo afirmou, serão agilizadas ainda este ano.

De acordo com a ministra, o governo também pretende acelerar as obras do Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2) com o a utilização do Regime de Contratação Diferenciada (RDC). "Isso permitirá agilizar obras e termos melhores preços com lances após a abertura dos envelopes", disse a ministra.

Miriam Belchior lembrou que a Infraero homologou seis licitações feitas sob o RDC, em que se conseguiu reduzir de 250 dias para 80 dias a duração dos processos de concorrência e em que se obteve um desconto médio de 15% das propostas vencedoras. O RDC foi criado para atender à urgência das obras da Copa e da Olimpíada de 2016, ao flexibilizar as regras para licitações governamentais, tornando o processo mais ágil e menos rigoroso.

## RDC traz preocupação

O uso do RDC, no entanto, traz preocupações ao setor. Segundo o presidente do Sindicato de Arquitetura e Engenharia (Si-



**Ministra Miriam Belchior: governo prepara concessões nas áreas de ferrovias, energia, aeroportos e rodovias**

naenco) de São Paulo, João Roberto Bernasconi, a tese de que o Regime prioriza a velocidade da construção ou um menor preço da obra é um erro. "Não dá para se ter tudo ao mesmo tempo, o bom, barato e rápido." Para ele, é necessário implementar a cultura do planejamento com a exigência de projetos executivos de qualidade. O preço do projeto, disse, corresponde a 1% do valor da obra como um todo, incluindo a manutenção.

Como possíveis soluções, Bernasconi sugere período de antecedência adequado entre a licitação e a obra e prazos adequados para a sua realização. "A fase

inicial da elaboração do projeto é essencial, e os governos têm de olhar cada vez mais o custo da obra em toda a sua vida útil. Cabe frisar que os custos do projeto de arquitetura e engenharia mais a construção equivalem de 19% a 22% do custo total ao longo da vida útil do empreendimento."

Há preocupação também em relação ao Contrato de Recuperação e Manutenção de Rodovias Federais (Crema 2), responsável pela revitalização de cerca de 30 mil km de asfalto. Para o presidente da Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (Aneor), José Ribeiro, o programa dificilmente será im-

pulsionado ainda este ano, como previsto pelo governo. "Por que fazer um programa que envolve mais de 30 mil quilômetros de rodovias e dar 120 dias para fazer o projeto? É tempo jogado fora", afirmou.

Outro desafio a ser vencido pelo setor é a melhoria na gestão das empresas do segmento. "Evoluir na gestão de projetos e obras pode reduzir atrasos e aumenta o índice de relação entre o valor previsto de um empreendimento e o valor executado. Competitividade e inovação precisam ser aliadas", afirmou Darci Prado, sócio do Instituto de Desenvolvimento Gerencial (INDG).

Divulgação



# ciclo de concessões no setor

## CBIC defende investimentos em inovação

Na abertura dos debates, o presidente da Câmara Brasileira da Indústria de Construção (CBIC), Paulo Safady Simão, afirmou que "só com investimento em inovação seremos capazes de produzir com velocidade, baixo custo e qualidade as 5,5 milhões de moradias necessárias para erradicar o déficit habitacional. O mesmo vale para outras demandas urgentes, nas áreas de mobilidade urbana, energia, transportes".

"Se as melhores soluções não forem incentivadas, não alcançaremos o mesmo nível de evolução de outros países, porque iremos continuar construindo empreendimentos como sempre fizemos, sem incorporar novas tecnologias e podendo gerar prejuízos ao Estado no médio e longo prazos", frisou Simão.

Parte do problema está na estrutura burocrática que atinge obras públicas e cria um cipoal de normas que torna os departamentos jurídicos das empresas com importância igual ou superior às áreas de engenharia e elaboração de projetos.

O setor, segundo os palestrantes, convive também com a necessidade de aprimorar a capacitação profissional e enfrenta, ainda, a complexa estrutura tributária, que, segundo os debatedores, não estimula investimentos em inovação. Há também urgente necessidade de repensar os critérios de licitação de projetos. "Os processos de licitação e os conceitos usados neles precisam ser modificados para estimular a inovação, em vez de inibir a criatividade dos cons-

trutores obrigando-os a serem reféns de tabelas de custos que deveriam ser referência, e não teto de preços. É preciso analisar a questão sob uma visão muito mais ampla", destacou Simão. "É preciso consolidar uma cultura de planejamento, valorizar os projetos básico e executivo de engenharia e trabalhar para que a licitação ocorra a partir do projeto executivo, mais detalhado. Isso é bom para todos, porque reduz desperdício de recursos públicos e o risco de execução dos empreendedores", frisou o presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva da regional de São Paulo (Sinaenco São Paulo), José Roberto Bernasconi. O empresário ressaltou que o Brasil não pode querer suprir lacunas históricas de

infraestrutura buscando apenas projetos rápidos e baratos.

"Precisamos fazer a pergunta correta: o que o Estado quer? O que nós queremos? Menor preço? Mais rápido? Ou algo que é melhor e mais eficiente por toda a vida útil do empreendimento?", questionou Bernasconi à plateia de empresários. Na busca por um novo modelo, os governos precisarão considerar o custo dos empreendimentos durante toda a sua vida útil, e não somente no momento do investimento inicial. "Pesquisas internacionais mostram que uma economia inicial malfeita acarreta redução da vida útil da obra ou eleva significativamente os custos com a manutenção ao longo de toda a sua existência", disse Simão, da CBIC.

## Sperb avalia custo provocado pelo atraso nas obras da BR-116

"Enquanto se discutiam questões técnicas entre o Tribunal de Contas da União (TCU) e o Dnit, relativas à licitação da BR-116 Guaíba-Pelotas, aquela corte informou à imprensa que haveria "indícios" de um superfaturamento de R\$ 130 milhões por conta de preços abusivos. Entretanto, a licitação recentemente homologada, com dois anos de atraso, confirmou um valor acordado de

desconto de cerca de R\$ 70 milhões, sustentado, principalmente, na diferença de valores de royalties de materiais de jazida para aterros. Ocorre que essa suposta economia de R\$ 70 milhões é extremamente discutível. Isso porque, segundo cálculos conservadores de um grupo de trabalho da Agenda 2020, baseados na diferença de nível de serviço entre rodovia simples (atual) e duplicada (objeto do

contrato) – tendo como referência o custo por hora dos veículos envolvidos no trecho –, a sociedade perde, por dia, cerca de R\$ 1 milhão, ou cerca de R\$ 700 milhões em dois anos, período em que o desacerto entre TCU e Dnit travou o processo", afirma o presidente do SICEPOT-RS, Nelson Sperb Neto.

A pergunta a ser feita, em nome da sociedade gaúcha, segundo Sperb, é se a diferença entre os R\$ 700 milhões, do custo de não fazer por dois anos, e o valor do desconto de R\$ 70 milhões, ou seja, cerca de R\$ 630 milhões – suficiente

para a execução de mais da metade dos contratos –, não apresentaria evidentes "indícios" de prejuízos causados pelo estado à sociedade, já cansada de pagar pela contínua falta de planejamento dos órgãos executivos e por estruturas de controle menos realistas, mais midiáticas e punitivas. "Enquanto isso, as soluções de infraestrutura, fundamentais para a melhoria da logística de transporte do país, são sistematicamente postergadas, desconsiderando o custo material da sociedade e o desperdício de vidas que são ceifadas diariamente pelo descaso do estado."



**SHARK Máquinas**

## INFRAESTRUTURA

# Obras e serviços de engenharia não devem ser licitados por pregão eletrônico

O uso da modalidade de pregão eletrônico para a contratação de serviços de engenharia por parte de órgãos públicos é um procedimento sujeito a contestação legal e tecnicamente não recomendado. Além disso, pode resultar em prejuízos aos cofres públicos e afetar diretamente as empresas de consultoria e obras de construção, especialmente as que têm prioridade em manter elevada qualificação de seus quadros técnicos. A afirmação é do presidente do Fórum de Infraestrutura das Entidades de Engenharia do RS, Cylon Rosa Neto, para quem a modalidade de licitação, denominada pregão eletrônico, instituída pela Lei Federal nº 10.520, de 17 de julho de 2002, é específica para serviços comuns. "Já os serviços de engenharia não se enquadram nessa lei, porque exigem propriedade intelectual, além de qualificações técnicas e operacionais", indica o dirigente.

De acordo com Rosa Neto, considerando os inúmeros casos de contratação de serviços de engenharia por meio do pregão, e de outros ainda em processo de contratação, é preciso fazer um



*Cylon Rosa Neto: Lei nº 8.666/93 determina que para serviços de engenharia devem-se adotar os tipos de licitação "melhor técnica" ou "técnica e preço"*

trabalho de conscientização sobre o tema. "Ocorre que os poderes públicos estão indo nessa direção, porque supõem que assim poderão economizar para o erário", afirma. "Mas, ao contrário do que imaginam, esse procedimento resulta na contratação de empresas sem capacidade técnica

e operacional, que acabam não prestando o serviço desejado. Ou pior: a demanda é entregue com péssima qualidade, obrigando a contratação de outra empresa para refazê-la".

Até mesmo o Dnit, de acordo com o presidente do Fórum de Infraestrutura, optou por pregão

na forma eletrônica de serviços de engenharia em recentes licitações, o que não condiz com as recomendações da Lei nº 8.666/93, que determina, em seu artigo 46, que se devem adotar os tipos de licitação "melhor técnica" ou "técnica e preço" em serviços complexos como os de engenharia.

## Sinaenco decide bloquear modalidade de licitação na Justiça

Por decisão das empresas consultoras associadas, o Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva – Sinaenco – e seus representantes regionais, apoiados na legislação em vigor no país, vêm impetrando mandados de segurança para impugnação de editais de licitações na modalidade menor preço ou por pregão eletrônico. A medida, segundo o presidente do Sinaenco-RS, Edgar Candia, tem a finalidade de garantir o mais justo enquadramento dos orçamentos dos projetos, cujo percentual deveria ser de 3% do valor da obra, enquanto as supervisões e fiscalizações deveriam alcançar o percentual de 7%.

"Antes de uma boa obra, deve existir sempre um bom projeto", destaca Candia.

Em julgamento do mérito, Candia lembra que a Justiça Federal, em 6 de julho, confirmou a liminar anteriormente deferida e declarou a nulidade do pregão eletrônico nº 030/2011, aumentando a jurisprudência positiva em favor das teses defendidas pelo Sinaenco. A liminar teve o objetivo de sustar o pregão promovido pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará, para a "contratação de serviços de apoio à fiscalização de obras prediais e outros serviços". Em seu despacho, a juíza federal da 7ª Vara, Karla de Almeida Miranda

Maia, argumentou que "na contratação de serviços complexos, como os de engenharia, a Lei nº 8.666/93 determina, em seu artigo 46, que se deve adotar os tipos de licitação "melhor técnica" ou "técnica e preço". Destacou a magistrada que, sendo os serviços de engenharia de natureza complexa, não poderia a autoridade impetrada ter escolhido a modalidade licitatória pregão eletrônico, porque esse tipo de licitação somente julga as propostas sob a ótica do "melhor preço", a teor do disposto no artigo 4º, inciso X, da Lei nº 10.520/2002, isto é, não há julgamento de propostas com observância dos critérios de "melhor técnica" ou "técnica e preço".

# Construção pesada não foi consultada sobre a inclusão do RDC nas obras do PAC-2

O Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC) – adotado pelo governo federal para agilizar a licitação e execução das obras da Copa 2014 – foi um dos temas debatidos na Comissão de Obras Públicas (COP) do 84º ENIC (Encontro Nacional da Indústria da Construção), realizado em 29 de junho em Belo Horizonte.

De acordo com o engenheiro Luís Roberto Ponte, representante do SICEPOT-RS no painel sobre Metas e Gargalos do PAC-2, as empresas e os engenheiros projetistas e executores da infraestrutura do país, por unanimidade, repudiaram a aplicação do RDC e reafirmaram os princípios básicos da Lei 8.666, que rege a contratação dos projetos de obras e dos serviços de engenharia realizados pela administração pública.

Para Ponte, a instituição desse Regime “constitui um grave retrocesso que, na verdade, instituiu um regime de disseminação da corrupção”. Lembra o empresário que, há 21 anos, em abril de 1991, no 54º ENIC, as empresas e os profissionais da engenharia, inconformados com os processos de direcionamento das licitações que se avolumavam, acobertando e até estimulando a corrupção, cenário a que o Decreto-Lei 2.300, vigente à época, dava suporte, decidiram agir para “mudar os rumos de deterioração pelos quais caminhava a Nação”. Essa posição ficou transcrita na Carta de Belo Horizonte, aprovada naquele evento, que, segundo Ponte, resultou na Lei 8.666, de 1993, promulgada após um amplo debate de dois anos no Congresso.

Desde então, indica o engenheiro, a Lei 8.666 passou a exigir, nas licitações de obras públicas, projetos com nível suficiente de detalhamento, de modo a permitir uma real determinação dos custos, além de uma série de itens que incluía até mesmo o direito do contratado rescindir o contrato em caso de atraso de



Fotos: Divulgação

pagamento superior a 90 dias.

Com o RDC, que o governo pretende agora estender para a execução de qualquer obra do PAC – explica Ponte –, grande parte dos chamados princípios moralizadores da Lei das Licitações fica extinta. “Isso porque, entre outras anomalias, permite o julgamento subjetivo das propostas. Também admite licitação sem a existência de projeto e estabelece prazo de 30 dias para apresentação de proposta incluindo o projeto, o que somente será possível se o interessado tiver tido informação privilegiada e antecipada

sobre o futuro edital”, acrescenta.

A RDC, de acordo com Ponte, “também prevê remuneração adicional ao contratado, acima dos valores da proposta, por caráter totalmente manipulável, que permite conceder tal remuneração apenas aos amigos do poder, o que já lhes garante uma imensa e disfarçada vantagem competitiva na fase de licitação.”

O empresário também chama atenção para o fato de que, ao contrariar o princípio de garantir isonomia a todos os interessados em participar de uma licitação, estabelecido no artigo 37, inciso XXI

da Constituição, “a RDC mostra-se inconstitucional, o que dificilmente é percebido por quem não conhece as artimanhas que ele propicia para desrespeitar essa isonomia”.

Em sua opinião, as atuais proteções nas licitações e contratações de execução das obras devem-se quase exclusivamente à falta de planejamento adequado e aos editais que desrespeitam a lei, inclusive no que concerne à obrigatoriedade da prévia existência de projeto de qualidade, com orçamento confiável. A corrupção na execução de obras e na prestação de serviços públicos, tão denunciada, só pode existir quando a Lei 8.666 não é cumprida. Para evitar os atrasos nas obras, basta cumprir o que determina a lei das licitações”

Para o engenheiro, como o processo de aprovação desse Regime “não permitiu a discussão necessária com os setores envolvidos, dentre os quais o da Construção, é preciso denunciar todas as licitações de obras na área do setor que utilizarem o RDC. Sobre isso, o SICEPOT-RS vai estar atento, avaliando detalhadamente cada processo licitatório por esse Regime, estudando até a necessidade de eventuais contestações judiciais”, ressalta.

## Para especialista, qualidade da obra será imprevisível

Para o advogado Giovani Gazen, professor em licitações, as maiores críticas à lei que estende o RDC para as obras do PAC, sancionada pela presidente Dilma Rousseff em 18 de julho, referem-se ao fato de que o poder público apresentará apenas um esboço sintético de sua necessidade. Assim, proporá edital sob o regime executivo denominado “contratação integrada”, a preço fechado e global.

“O edital de licitação e a proposta do licitante serão apresentados “no escuro”, sem

parâmetros objetivos e isonômicos”, afirma Gazen. “Portanto – acrescenta o especialista –, ela será genérica, dando espaço para preços também genéricos, que potencialmente irão revelar-se excessivos ou inexequíveis na execução do empreendimento”.

De outra parte, segundo Gazen, a qualidade da obra também será uma incógnita, pois os métodos construtivos e os materiais a serem utilizados serão objeto de definição no projeto básico e/ou projeto executivo – o que caberá ao licitante vencedor conceber.

“É inquestionável que, por meio dessa lei, as relações contratuais ocorrerão sem parâmetros rígidos e, certamente, as suas fases executivas redundarão em dificuldades operacionais. Para o poder público e também para o contratado, poderá revelar-se ótima ou péssima. Isso somente o futuro dirá.” E acrescenta: “Vejo como principal aspecto positivo no RDC a possibilidade efetiva de agilização da contratação de obras, especialmente a partir da inversão das fases do processo de licitação e da redução de seus prazos.”

## INFRAESTRUTURA

# Terceira etapa da expansão da Trensurb será concluída no final do ano

A Trensurb iniciou, em julho, a operação comercial de duas das cinco novas estações da empresa – Rio Sinos (SL) e Santo Afonso (NH) –, que fazem parte da terceira etapa de expansão da Linha 1 até Novo Hamburgo. Esse novo trecho estende o trajeto por mais 4,9 quilômetros, chegando a um total de 38,7 quilômetros. O trajeto da Estação Mercado, em Porto Alegre, até a Estação Santo Afonso, em Novo Hamburgo, é feito em 46 minutos e deve agregar cerca de seis mil usuários diários a mais ao sistema metroviário.

Outros 4,4 quilômetros da mesma Linha estão em construção, o que totalizará um trajeto de 43,1 quilômetros, desde a Estação Mercado até o Centro de Novo Hamburgo. Estimada em cerca de R\$ 940 milhões, a obra será concluída em dezembro deste ano.

Segundo dados da Trensurb, quando concluído, o novo trecho deverá beneficiar mais de 20 mil usuários/dia, com base na integração da Estação Fenac com o transporte de 14 municípios do eixo norte da Região Metropolitana de Porto Alegre.

A construção da terceira etapa da Linha 1 do metrô constitui benefício social de alta relevância, além de contribuir para a diminuição dos níveis de poluição, em decorrência do menor uso de ônibus no trajeto, sem falar na maior rapidez e pontualidade do transporte.

Um repasse de R\$ 260 milhões foi anunciado pelo governo federal em 27 de junho, como



Fotos Divulgação

Novo trecho, quando concluído, deverá beneficiar mais de 20 mil usuários/dia

parte do PAC Equipamentos. O valor será utilizado para compra de novos trens – as características e especificações técnicas ainda estão sob avaliação, mas um estudo preliminar prevê a compra de dez trens com seis carros cada e equipamento de ar condicionado –, para a modernização da frota atual, incluindo a climatização das composições e alteração de seu layout interno, além de adequações do pátio de manutenção e das oficinas.

A empresa planeja finalizar o processo licitatório ainda em 2012, para que os novos trens, que têm tempo de fabricação mínimo de 18 meses, comecem a ser entregues em 2014. Quando a expansão estiver completa, a Trensurb deverá operar com 23 trens, com uma capacidade máxima de oferta de serviço de 21.600 passageiros/hora/sentido. Em junho, a média de passageiros transportados por dia útil foi de 175.252.

## Principais dados da obra

**Número de estações:** cinco com acessibilidade universal – Rio dos Sinos (São Leopoldo), Santo Afonso, Industrial, Fenac e Novo Hamburgo (Novo Hamburgo).

**Tempo estimado do percurso total:** 55 minutos.

**Investimento estimado:** R\$ 938,2 milhões. Recursos do governo federal.

**Prazo estimado para conclusão:** segundo semestre de 2012 (quatro anos a partir da ordem de início das obras, em fevereiro de 2008, ampliados devido às obras complementares aprovadas em agosto de 2011).

**Demanda prevista a ser agregada ao sistema:** 30 mil novos usuários.

Contratação direta de 1.200 trabalhadores para execução da obra e outros 3.000 empregados indiretos.

**Execução das obras:** Consórcio Nova Via – empresas Norberto Odebrecht, Andrade Gutierrez, Toniolo/Busnello e TTrans.

## Principais benefícios

- Tarifa de transporte público menor para a Região Metropolitana de Porto Alegre.

- Diminuição do tráfego de automóveis e ônibus na BR-116, gerando diminuição de acidentes e da poluição do ar.

- Constituição do Terminal Integrado Regional junto à Estação Fenac.

- Integração tarifária com mais de 600 linhas de ônibus da Região Metropolitana de Porto Alegre, através de bilhetagem eletrônica.

- Melhoria da infraestrutura de transporte público da Região Metropolitana de Porto Alegre para a Copa do Mundo de Futebol de 2014.

- Reurbanização dos entornos das estações.

- Construção de uma ponte rodoviária sobre o Rio dos Sinos ao longo do prolongamento da Av. Mauá, em São Leopoldo.

- Novo sistema viário desde a Av. Mauá (a partir da travessia do Rio dos Sinos) até a Av. Governador Roberto da Silveira, com duas pistas laterais ao elevado, canteiro central e passeios laterais.

- Execução de serviços para melhoramento hidrodinâmico do Arroio Luiz Rau.