

Daer planeja investir R\$ 700 milhões neste ano

Página 4



Dnit/RS reserva
apenas R\$ 59 milhões
para a BR-116

Página 3

Corsan adota PPPs
para viabilizar
obras na RMPA

Página 6

Plano de Exploração
deverá balizar
investimentos da EGR

Página 8

DIRETORIA SICEPOT
GESTÃO 2015/2017**Presidente:**

Ricardo Lins Portella Nunes

Vice-Presidente:

Cylon Fernandes Rosa Neto

Diretor Administrativo-Financeiro:

Nilto Scapin

Diretores Executivos:Caetano Alfredo Silva Pinheiro
Marco Antonio de Souza Camino
Edgar Hernandez Candia
Everton Andreetta
Nelson Sperb Neto
Pio Egidio Sacchi
Wolney Moreira da Costa
Valdir Turra Carpenedo**Titulares do Conselho Fiscal:**Alexandre Cesar Beck de Souza
Pedro Antônio Reginato
Roberto Leitão dos Santos**Suplentes do Conselho Fiscal:**Carlos Alves Mees
Carlos Englert
Renan Schaeffer da Silva**Delegados -****Representantes junto a FIERGS:****Titulares:**Humberto César Busnello
Ricardo Lins Portella Nunes**Suplentes:**Valdir Carpenedo
Paulo Eduardo Nunes Ponte**Produção e Edição**Milton Wells
Travessa Jundiá 2200/ conj. 608
Porto Alegre/RS
CEP: 90520-270
+55 (51) 3391-2328
+55 (51) 99918-7460
mwells@terra.com.br**Planejamento gráfico**Kraskin Comunicação
vkraskin@terra.com.br**Fotos: Divulgação****Foto da capa: Divulgação Daer**

Uma perspectiva bem melhor para 2017

Em 2017, no âmbito do Dnit, temos uma perspectiva bem melhor, em termos de orçamento, do que quando iniciamos 2016. Há uma expectativa também de que, ao longo do ano, consigamos aprovar o orçamento na Câmara, o que abriria a possibilidade de suplementar os recursos que são ainda insuficientes para as estradas federais no Rio Grande do Sul. Contudo, diferentemente do que aconteceu em anos anteriores, o governo federal tem mantido os pagamentos rigorosamente em dia, e todos os empenhos que têm sido feitos estão também sendo pagos em dia. Não há atrasos. No máximo, entre 30 e 45 dias, os serviços executados pelas empresas estão sendo pagos.

Infelizmente ainda não é o orçamento que desejávamos (veja matéria nesta edição). A maior parte desses recursos será direcionada unicamente para a manutenção dos canteiros atuais. As obras da nova ponte do Guaíba serão as que irão receber grande parte do orçamento, o que, em nossa visão, trata-se de um equívoco, porque as obras da BR-116, que receberão apenas R\$ 59 milhões, dada a sua importância logística para o estado, deveriam ser prioridade. Nessa linha, precisamos sensibilizar a bancada gaúcha na Câmara para que, por meio de emenda, consiga agregar recursos adicionais para esse importante empreendimento que, hoje, por falta de recursos, não tem data para sua conclusão.

Já o governo do estado está cumprindo rigorosamente com o combinado em termos de pagamento. Entretanto, o orçamento do Daer, na área de manutenção, ainda é insuficiente. Precisamos que sejam destinados os recursos das multas para a conservação e manutenção das estradas estaduais. É fundamental que isso seja feito, o que viabilizaria um adicional de R\$ 80 milhões. Somados aos recursos do Tesouro, esse montante nos garantiria um nível de manutenção aceitável. Hoje, os recursos das multas são carreados para o batalhão da Polícia Rodoviária.

De outra parte, é preciso destacar as obras do Crema a serem iniciadas em Erechim, Passo Fundo, Santa Maria e na Serra, além dos acessos municipais. O governo ainda pretende viabilizar a retomada da RS-118, o que se tornou a principal meta do governo Sartori no setor.

No caso da EGR, entendemos que a empresa precisa rever suas tarifas, porque, do jeito que está, não dá para ficar. A EGR está sendo muito bem gerenciada e, mesmo com sua estrutura enxuta, sem rever as tarifas, não terá como ampliar o programa de investimentos.

Ricardo Lins Portella Nunes
Presidente do Sicepot-RS

Orçamento do Dnit/RS deste ano prevê apenas R\$ 59 milhões para obras da BR-116

O superintendente regional do Dnit/RS, Hiratan Pinheiro da Silva, confirmou à CONSTRUÇÃO PESADA que a autarquia aplicará cerca de R\$ 790 milhões em 2017, em obras federais no Rio Grande do Sul.

Conforme Pinheiro, para atender a demanda do estado haveria uma necessidade de outros R\$ 400 milhões. Devido à falta desses recursos, uma das obras mais prejudicadas será da BR-116, para a qual estão previstos apenas R\$ 59 milhões, com pouco efeito na evolução das obras.

A nova ponte do Guaíba é o programa que receberá a maior fatia dos recursos do Dnit/RS, com cerca de R\$ 229,5 milhões. Sua conclusão está prevista para o final de 2018.

Licitadas em 2010, as obras de duplicação da BR-116 Sul, entre Guaíba e Pelotas, e do contorno de Pelotas, entre a ponte do Retiro e a ponte do São Gonçalo, numa extensão aproximada de 260 quilômetros, tiveram suas ordens de serviço emitidas em agosto de 2012, na Feira Nacional do Doce (Fenadoce), em Pelotas. Na oportunidade, foram fixadas as datas de conclusão para um período de dois e três anos, respectivamente.

Até o momento a duplicação da BR-116 tem executado apenas 59% do cronograma de obras, o que coloca um ponto de interrogação sobre o prazo para a sua conclusão.

Sobre a possibilidade de o governo viabilizar uma solução sobre aquela que foi uma das principais vitrines do governo federal, por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Pinheiro admite estudos sobre a concessão do trecho entre Camaquã e Pelotas. O trecho entre Guaíba e Camaquã continuaria sob a responsabilidade do Dnit/RS. “Por enquanto são estudos embrionários, mas de fato está em cogitação.”

Obra emblemática do Rio Grande do Sul, sobretudo em função de seu papel na logística entre a capital e o Porto do Rio Grande, hoje a duplicação da BR-116, em seus nove lotes, está praticamente paralisada.

Outro empreendimento prejudicado pela falta de recursos do governo federal é da BR-290, para a qual foi liberada uma dotação de apenas R\$ 5 milhões. A ordem de início da duplicação e demais melhorias foi assinada em outubro de 2014 pela ex-presidente Dilma Rousseff, com conclusão prevista para o primeiro trimestre de 2018, prazo este que ficou totalmente inexecutável.

Autarquia prioriza obras da nova ponte do Guaíba que receberá a maior fatia dos recursos



Superintendente regional do Dnit/RS, Hiratan Pinheiro da Silva

AMMANN

Crema receberá maior parte dos investimentos do Daer

Do orçamento de R\$ 700 milhões, programa deverá absorver um total entre R\$ 500 milhões e R\$ 600 milhões

O Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer) planeja aportar cerca de R\$ 700 milhões de investimentos nas rodovias estaduais em 2017, contra R\$ 420 milhões do ano anterior. Em 2015, o total investido ficou em R\$ 232,6 milhões.

Uma vez confirmado esse investimento, o governo Sartori, em seus três primeiros anos de governo, irá completar o acumulado de R\$ 1,352,6 bilhão, o que representa uma média em torno de R\$ 450 milhões por ano.

Dos recursos a serem investidos, a maior parte provém das linhas de financiamento do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), seguido

pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do Tesouro Estadual.

Somente o Contrato de Restauração e Manutenção de Rodovias (Crema), de recuperação completa, drenagem, sinalização e serviços de manutenção de trechos pavimentados, deverá absorver um total entre R\$ 500 milhões e R\$ 600 milhões, segundo informou à CONSTRUÇÃO PESADA o diretor-geral do Daer, Rogério Uberti. Estão previstas obras na Serra, Santa Maria e Passo Fundo, em um total de 700 quilômetros.

Até o momento, do programa Crema assinado com o BIRD, correspondente a um global de US\$ 222,4 milhões, foram aplicados



Bird financia o programa Crema

US\$ 61,1 milhões, restando ainda para investimentos US\$ 161,3 milhões, segundo dados do Daer.

ACESSOS

O programa de Acessos Municipais, que prevê um investimento de cerca de R\$ 100 milhões, deverá encerrar o ano com a conclusão de 26 obras. Para a próxima administração restarão 71 acessos de um total de 104 cujo programa é remanescente do governo Antonio Brito (1995-1999).

Do total do financiamento previsto de R\$ 464,5 milhões para essa rubrica, o BNDES desembolsou até o momento R\$ 352,3 milhões, com um total de R\$ 112,1 milhões de restos a pagar.

FAIXAS DE DOMÍNIO

Até o final deste ano, o Daer deverá operacionalizar a cobrança pelo uso das faixas de domínio da malha estadual, entre 6 mil e 7 mil quilômetros de extensão. A regulamentação da exploração e utilização das faixas de domínio e áreas subjacentes data de 12 de maio de 2005 cujo decreto foi assinado pelo ex-governador Germano Rigoto. A expectativa, segundo Uberti, é de uma receita de cerca de R\$ 140 milhões por ano, a partir de 2018. No momento, o Daer está em processo de licitação para o levantamento cadastral das faixas de domínio. A expectativa, segundo Uberti, é de uma receita de cerca de R\$ 140 milhões por ano, a partir de 2018.

O Daer também prepara licitação para a contratação de empresas a serem responsáveis pela fiscalização de pesagem de veículos nas rodovias estaduais sob sua jurisdição por meio de 11 Postos de Pesagem



Diretor Geral do Daer, Rogério Uberti

de Veículos (PPVs), o que deve ser implementado até o final deste ano.

BALANÇAS

Pelo contrato a ser firmado com as empresas, a autarquia deverá pagar uma taxa, o que, segundo Uberti, será plenamente compensada com a redução do custo de manutenção.

“A cada 10% de excesso de peso, perdemos 40% de vida útil de um pavimento. Uma rodovia normal leva cinco anos para se degradar, o que se reduz para um ano e meio naquelas com excesso de peso. Em média, pagamos cerca de R\$ 500 mil numa recuperação de pavimento por quilômetro, o que dá para perceber a importância dessa medida”, sustentou.

IMAGEM

Já o Programa de Reestruturação do Daer-Gestão Estratégica, iniciado em março de 2016, desenvolvido pela empresa de consultoria NT Consult, está em sua fase final. O conjunto de ações terá como meta reorganizar

internamente a autarquia, de forma a torná-la mais eficiente e alcançar seu objetivo de ser referência nacional, até 2026, na gestão do transporte rodoviário. A medida faz parte de contrapartida ao financiamento de programas de recuperação de rodovias financiado pelo BIRD.

De acordo com Uberti, graças ao trabalho que vem sendo desempenhado na administração Sartori, a imagem do Daer está mudando de uma forma positiva. “Há pouco tempo, o Daer estava ameaçado de fechamento. Isso foi substancialmente modificado graças ao seu protagonismo cujo maior exemplo é a execução do programa Crema. Conforme pesquisa da CNT, nossas estradas melhoraram de forma acentuada e nosso grande desafio será a conclusão da RS-118, o que nenhuma administração anterior conseguiu fazer.

Não há mais nenhuma rodovia do Daer como queijo suíço?

“Ainda temos rodovias como queijo suíço, mas até o final do ano não terá mais nenhuma.”



Flávio Presser, da Corsan, em reunião na prefeitura de Eldorado do Sul

PPP da Corsan prevê aportes de R\$ 1,8 bilhão em nove municípios da RMPA

O edital deverá ser lançado até o mês de abril, e a entrega das propostas em setembro. A assinatura dos contratos está prevista para o final do ano

Uma série de municípios em vários estados do país está apressando a publicação de regras para a adoção de programas de Parcerias Público-Privadas (PPPs). No Rio Grande do Sul, coordenada pela Corsan, nove municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre deverão receber aportes de R\$ 1,85 bilhão por meio de PPPs.

A meta da Corsan é alcançar o índice de 30% de tratamento de esgoto na RMPA em 2019 e universalizar em 2028.

O presidente da Corsan Flávio Presser explicou as condições para a concretização desse objetivo, como a necessidade de investimento de R\$ 15 bilhões. Para isso, a Companhia dispõe de recursos captados via PAC, além de outras fontes, tais como o Focem (Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul) e o Prodes (Programa Despoluição de Bacias Hidrográficas), e a prospecção de oportunidade de financiamento junto ao BID e ao BNDES. Pela limitação

na capacidade de endividamento, a alternativa que atende a celeridade necessária para a universalização do saneamento na RMPA é a PPP. O plano da Corsan contempla os municípios de Sapucaia do Sul, Esteio, Viamão, Alvorada, Gravataí, Cachoeirinha, Canoas, Guaíba e Eldorado do Sul.

O edital deverá ser lançado até o mês de abril, e a entrega das propostas em setembro. A assinatura dos contratos está prevista para o final do ano.

ESCOLHA DO MODELO

A Corsan desenvolveu trabalho criterioso buscando a alternativa mais adequada para atingir a meta de universalização. Depois de uma série de análises e estudos de caso de outras empresas estaduais de saneamento que já adotaram a PPP, a Companhia optou pela concessão administrativa.

Segundo esse modelo, a Corsan permanece como a concessionária dos serviços, mantendo a relação direta tanto com os usuários quanto com os municípios. O parceiro que

vencer a licitação ficará com a responsabilidade de executar as obras necessárias com recursos privados para ampliação dos sistemas e, após a conclusão, assumirá sua operação.

A Companhia vai fiscalizar o cumprimento de cronogramas, a realização e a conformidade das obras a partir de planos pré-estabelecidos pela própria Corsan (de acordo com os Planos Municipais de Saneamento Básico), assim como a operação das instalações pela parceira. A remuneração desta será feita exclusivamente pela Corsan, a partir do re-

sultado de uma série de indicadores previamente acordados via contrato.

A parceria tem duração total de 35 anos, sendo que o período de execução das obras se dará nos 11 primeiros anos de vigência. Além de garantir a agilização da construção das estruturas necessárias para a universalização do saneamento na RMPA, esse modelo de PPP garante a manutenção pública da prestação dos serviços, promovendo um impacto muito significativo na qualidade de vida da população beneficiada.

Presidente do Fórum de Infraestrutura do RS alerta para o preconceito ao investimento privado

Cylon Rosa Neto, presidente do Fórum de Infraestrutura das Entidades de Engenharia do Rio Grande do Sul e vice-presidente do SICEPOT-RS, defende para as PPPs da Corsan um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) consistente, alinhado com a realidade tarifária, com taxas internas de retorno atrativo ao investimento.

De acordo com o dirigente, existem dois obstáculos principais: o primeiro é o poder de polícia do concessionário, ou seja, ele tem de ter a capacidade de exigir a ligação do usuário ao sistema e de estar protegido de eventual inadimplência, pois pode haver resistência ao pagamento da tarifa de esgoto.

O segundo ponto é a necessidade de um Fundo Garantidor. “Toda PPP tem como fundamento de origem a construção de um Fundo Garantidor. Se isto for equacio-



Cylon Rosa Neto

nado, juntamente com um projeto de engenharia econômico compatível, com segurança jurídica para o concessionário na cobrança de tarifas, não há razão para não se louvar a iniciativa da Corsan”, diz

Ele nota que o momento é de fragilidade dos agentes privados em razão da crise econômica. Entretanto,

com taxas internas de retorno (TIR) compatíveis não haveria razão para os investidores demonstrarem desinteresse. “Junto com TIR, o EVTEA consistente e segurança jurídica são fatores de equilíbrio fundamentais nesse processo.”

Em sua opinião, o principal entrave nesses processos é a resistência que existe no RS ao financiamento privado de infraestrutura. “Esse paradigma precisa ser rompido. O fato de o estado e a Corsan ofertarem ao mercado produtos atrativos ao investimento não será de nenhum proveito se tivermos um programa que pune o investidor privado por ousar entrar no mercado de investimento público. Há uma geração essa mentalidade vem prejudicando o estado, pois todas as iniciativas de investimento privado em infraestrutura foram prejudicadas pelo uso político partidário.”

Plano de Exploração de Rodovia da EGR deverá balizar investimentos da empresa

Congeladas a valores de 2007, as tarifas de pedágios das rodovias administradas pela empresa não têm data para reajuste

Até o final do mês de abril, a Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR) deverá concluir o Plano de Exploração de Rodovias que está sendo desenvolvido desde o ano passado com o objetivo de avaliar as necessidades de cada rodovia de sua jurisdição. Uma vez concluído o trabalho, a EGR deverá discutir os investimentos e, na fase subsequente, a política tarifária.

Congelados desde 2007 – em 2013, quando o governo anterior estatizou as concessões, retroagiu os preços até aquele ano, o que representou um recuo de 25% para carros, 40% para ônibus e 65% para caminhões –, os preços das tarifas de pedágios das rodovias administradas pela EGR ainda não têm data para reajuste.

Nelson Lídio Nunes, presidente da empresa, em entrevista à CONSTRUÇÃO PESADA, afirmou que, apesar do aumento dos insumos, eles estão sendo mantidos graças a uma série de medidas da nova administração, entre essas o corte de convênios e de contratos da gestão anterior, com valores estimados em cerca de R\$ 45 milhões, a preços de 2015.

Parte do primeiro ano da nova administração, segundo Nelson



EGR administra 900 quilômetros de rodovias no estado

Lídio, foi totalmente dedicado à reestruturação da empresa. “Não havia sequer um Centro de Controle Operacional (CCO), que permite obter informações em tempo real para tomadas de decisões em todo o sistema”, informou.

Atualmente, a empresa atua em 32 frentes de trabalho, em que são executados serviços de manutenção.

CONTRATOS DE MANUTENÇÃO

Entre as inovações, Nelson Lídio informou que está refazendo os contratos de manutenção de todas as rodovias em lotes específicos, o que permite maior controle

e melhor nível de responsabilidade de parte das empresas.

Dado ao grau de deterioração das rodovias, a EGR, segundo Nelson Lídio, estuda a formalização de um convênio com o Daer para a implantação de um programa de instalação de balanças a fim de coibir o excesso de peso de caminhões de transporte. “O fato é que as estradas – como, por exemplo, a RSC-287 –, foram planejadas para uma movimentação entre 3 a 4 mil veículos/dia e hoje passam mais de 13 mil veículos/dia, sem falar nos caminhões que transportam até 14 toneladas acima da sua capacidade nominal.”