

Foto: SCS Engenharia e Planejamento

Daer acelera ritmo de obras do Crema Erechim

Página 6

Sem definição para a retomada
das obras dos arroios
Taquarembó e Jaguari

Página 7

Deere & Company compra
grupo controlador da Ciber
Equipamentos Rodoviários

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 Egídio 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**

A ciência da sobrevivência ainda não chegou ao RS

A importância da irrigação está muito bem expressa no dizer do indiano N.D. Gulhati: “Irrigação, em muitos países é uma antiga arte, tão velha quanto a civilização, mas para o mundo todo é uma ciência moderna, a ciência da sobrevivência”!

Esse é um parâmetro adequado a todas as nações, porém somente aquelas prósperas o utilizam como políticas públicas, infelizmente.

No Rio Grande do Sul foi publicada, em 30 de dezembro de 1994, a lei 10350 que regulou os requisitos de gestão e da política de recursos hídricos estaduais.

Com o advento dessa legislação, houve um avanço na gestão, criaram-se comitês de bacias hidrográficas, diagnósticos de demandas e disponibilidades por Bacia. Logo, acendeu-se uma luz que indicava, finalmente, que o estado assumiria o papel de protagonista de políticas públicas nessa área, gerando mecanismos de planejamento que levassem a ações de saneamento, irrigação e preservação dos recursos hídricos. E, dessa forma, criando uma diretriz sustentável para a principal força econômica do Rio Grande do Sul: o setor primário.

A partir das prioridades então elencadas, foram projetadas diversas obras de infraestrutura na área de irrigação, sendo priorizados dois sistemas na Bacia Hidrográfica do rio Santa Maria: Jaguari e Taquarembó.

Entretanto, a exemplo de tantos outros investimentos em infraestrutura no Brasil e no estado, circunstâncias de caráter político descontinuaram o que seria prioridade. Além do descalabro de ter a irrigação, no estado, saído do âmbito da Secretaria de Obras, migrado para uma Secretaria específica, retornado para âmbito da Secretaria de Obras. E por fim, agora estruturada dentro da Secretaria de Agricultura como um Departamento.

Essa descontinuidade levou também a um descompasso na relação com governo federal, principal agente financiador desses investimentos. Assim, perdeu o estado o ritmo de adotar uma política pública robusta na irrigação, deixando de implantar os diversos sistemas então projetados. Resultado: depois de quase 10 anos, essas obras ainda estão sem um horizonte objetivo de conclusão.

O mais grave não são as safras perdidas, a riqueza que se deixou de gerar, os impostos não arrecadados, os empregos não gerados, mas o efeito multiplicador que o bom exemplo dessas obras traria ao estado com uma política efetiva e eficaz de irrigação. Com a irrigação sendo uma ciência da sobrevivência, não se precisa dizer mais nada quanto às perdas do estado decorrentes de não haver ainda uma ação estruturada num setor que se constitui em sua principal vertente econômica.

O setor de engenharia de infraestrutura espera que haja agora, com o protagonismo da Secretaria de Agricultura, a retomada de uma política pública de longo prazo área de irrigação, levando o estado a outro patamar de produção que nos aproxime dos países produtores com os quais o Brasil concorre. Lembramos que, ao se implantar uma política de irrigação que expanda a produção, é preciso dispor de infraestrutura de armazenamento e de escoamento também compatível para haver retorno a sociedade desses investimentos. E também para que o estado possa competir em condições de igualdade com seus concorrentes nacionais e internacionais, gerando emprego, renda e valor agregado fiscal com a expansão de sua fronteira agrícola que, no futuro, poderá produzir, mesmo em condições climáticas desfavoráveis, graças à sua infraestrutura de irrigação.

Cylon Rosa Neto

Presidente do Fórum de Infraestrutura das Entidades de Engenharia do RS e vice-presidente do SICEPOT-RS

Luis Roberto Ponte é o novo presidente da Sergs

O engenheiro Luis Roberto Andrade Ponte é o novo presidente da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul (Sergs) para o biênio 2017/2019. Ponte sucederá a Nelson Kalil Moussalle. O arquiteto José Guilherme Piccoli e o engenheiro Aloísio Milesi serão os vice-presidentes.

A solenidade de posse será realizada durante almoço às 12h do próximo dia 19 de junho, no Hotel Plaza São Rafael, em Porto Alegre.

Doutor Ponte como é conhecido por seus colegas do setor nasceu em Fortaleza no dia 4 de janeiro de 1934, filho de Frederico Ferreira da Ponte e de Maria Lehena Andrade Ponte.

Em 1952, em Porto Alegre, iniciou o curso de engenharia na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Ufrgs), diplomando-se em 1956. Neste último ano, foi admitido como engenheiro do Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (DER-RS), cargo que ocupou até 1957.

Entre 1959 e 1960, foi professor da Universidade Católica de Pelotas (Ucpel). Em 1967, fez especialização em pavimentação rodoviária na UFRGS e, dois anos mais tarde, começou a lecionar na Escola de Engenharia da Ucpel.

Dono da Construtora Pelotense Ltda., de Porto Alegre, empreiteira que deverá completar 80 anos em 2018, Ponte foi presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC).



Luis Roberto Ponte

DEPUTADO FEDERAL CONSTITUINTE

No pleito de novembro de 1986, elegeu-se deputado federal constituinte na legenda do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB). Em dezembro de 1989, licenciou-se do mandato de deputado federal para exercer o cargo de ministro-chefe do Gabinete Civil da Presidência da República, em substituição a Ronaldo Costa Couto, tornando-se interlocutor do governo José Sarney para negociar a transição junto à equipe do presidente eleito, Fernando Collor Melo.

Como deputado apresentou um projeto na Câmara tornando obri-

gatória a realização de concorrência para a contratação de serviços pelo poder público. A proposta, que deveria dar origem a uma nova lei de licitações, também extinguiu o privilégio da “notória especialização” e, segundo o deputado, tinha como objetivo evitar as fraudes nas concorrências patrocinadas pelo Estado.

GOVERNO RIGOTTO

Durante o governo de Germano Rigotto (2003-2007) no Rio Grande do Sul, assumiu a Secretaria de Desenvolvimento e a dos Assuntos Internacionais. Em janeiro de 2003, foi também presidente do conselho deliberativo do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) no estado, permanecendo neste cargo até o final de 2004.

Luís Roberto Ponte presidiu o Sindicato das Indústrias da Construção Civil do Rio Grande do Sul e foi membro do conselho do Serviço Social da Indústria (Sesi-RS), do Conselho Estadual da Indústria de Construção (Ceico-RS), do Conselho Nacional da Indústria da Construção Civil (CNICC) e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU).

Eficiência das obras de manutenção de rodovias estaduais comprova a importância do planejamento, diz Areop

“Se existe uma área que está dando respostas no atual governo é a Secretaria dos Transportes, com destaque para o Daer e a EGR”, diz Athos Cordeiro



“O Daer está seguindo à risca o cronograma de investimentos previsto para os programas Crema e Restauro e isso deve ser reconhecido”, afirmou Athos Cordeiro, presidente da Areop (Associação Riograndense de Empreiteiros de Obras Públicas), durante reunião do Sicepot-RS. “Se existe uma área que está dando respostas no atual governo é a Secretaria dos Transportes, com destaque para o

Daer e a EGR”, acrescentou.

Cordeiro enfatizou a importância do planejamento para o setor de infraestrutura. Lembrou que graças ao contrato com o Bird, assinado em 11 de setembro de 2012 pelo governo anterior, foram garantidos recursos para a manutenção de rodovias pelo menos até 2019 e eventualmente 2020.

Ao total, o contrato abrange US\$ 903,5 milhões, dos quais US\$ 480 milhões financiados pelo Pro-

redes-Bird (Programa de Apoio à Retomada do Desenvolvimento do Rio Grande do Sul) e US\$ 423,5 milhões de contrapartida interna. Desse montante, US\$ 280 milhões foram destinados ao Daer para os programas Restauro, com contratos de dois anos, e Crema, de cinco anos, igualmente para o Pelt (Plano Estadual de Logística de Transportes), Plano Diretor de Transporte Coletivo e para a reestruturação da autarquia.

“É aquela história: você colhe o que você planta. O governo passado não conseguiu executar os contratos assinados com o Bird. Entretanto, deixou assegurados os recursos que se ampliaram, na medida em que a cotação do dólar, na época do contrato, de R\$ 1,65, passou a ser cotado depois acima de R\$ 3,15. Com isso, mesmo diante de uma difícil situação financeira o governo do estado está conseguindo fazer a manutenção de mais de 2 mil quilômetros de extensão. Agora é hora de deslanchar, mas o desafio é grande, tanto para as empresas como para o Daer”, indicou Cordeiro.

Atualmente, o programas Crema/Serra e Crema-Erechim estão em pleno andamento. Foram recentemente contratados os Cremas/Santa Maria, Passo Fundo/ Palmeira e Passo Fundo/Cruz Alta. Em fase de projeto estão os Cremas da região de Bento Gonçalves e Esteio/Osório.

No acumulado do ano até maio, o Daer desembolsou um total de R\$ 114 milhões na execução de obras dos programas Crema e Restauo, em comparação a R\$ 57,9 milhões de igual período do ano anterior, o que representa um incremento de 97%.

Do total aplicado, R\$ 94 milhões foram garantidos por meio do contrato de empréstimo com o Bird (Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento), com o restante do Tesouro Estadual.

Para este ano, a previsão de investimentos nos mesmos programas prevê um total de R\$ 340,8 milhões de recursos do Bird e de R\$ 49 milhões do Tesouro Estadual, em comparação a R\$ 153 milhões de igual período do ano



“Você colhe o que você planta. O governo passado não conseguiu executar os contratos assinados com o Bird. E o governo atual, mesmo em uma situação difícil, está conseguindo fazer a manutenção de mais de 2 mil quilômetros de extensão”.

passado, o que irá representar um crescimento de 154%.

ACESSOS MUNICIPAIS

A previsão de investimentos no programa de acessos municipais é de R\$ 95,9 milhões, diante de R\$ 63 milhões do ano anterior. Até 31 de maio foram aplicados R\$ 43,6 milhões, diante de R\$ 28,4 milhões de 2016. Dos 55 acessos que faltam executar, ao total já foram concluídos 20.

ORÇAMENTO

Até maio último o Daer quitou R\$ 200,8 milhões de serviços executados, diante de R\$ 137 milhões de igual período do ano passado. Seu orçamento para este ano prevê R\$ 341 milhões de recursos do Bird; R\$ 96 milhões do BNDES; R\$ 72 milhões da CIDE (destinados a ligações regionais e conserva), cerca de R\$ 100 milhões de multas e mais R\$ 49 milhões de recursos do Tesouro.

Daer autoriza a elaboração dos projetos dos Cremas Bento Gonçalves e Esteio/Osório

Medida fornecerá os parâmetros para que, futuramente, esses serviços sejam licitados e realizados

O consórcio Skill/Ecoplan terá prazo até o dia 19 de janeiro de 2018 para entregar os estudos que, futuramente, orientarão as obras de restauração asfáltica e sinalização dos Cremas Bento e Esteio/Osório. O investimento é de R\$ 3,67 milhões e integra o Proredes (Programa de Apoio à Retomada do Desenvolvimento do Rio Grande do Sul) - que conta com financiamento do Banco Mundial (Bird). Serão ao todo 376,55 quilômetros.

De acordo com o diretor-geral do Daer, Rogério Uberti, os dois lotes são compostos por 16 rodovias caracterizadas por apresentarem um grande fluxo de veículos. “São corredores rodoviários de importância acentuada, tanto para a economia quanto para o turismo do Rio Grande do Sul”, reforça. “Antes de executarmos qualquer obra, precisamos do projeto. Dessa forma, estamos dando um passo fundamental para o planejamento de nossa infraestrutura rodoviária, fornecendo os parâmetros necessários para que, futuramente, esses serviços sejam licitados e realizados.”

Assim como nas demais obras do Crema, os lotes de Bento Gonçalves e Esteio/Osório preveem um ano de recuperação das estradas relacionadas e, nos quatro anos seguintes, ações constantes de manutenção do pavimento, da drenagem e da sinalização, além do corte da vegetação às margens das vias. (Assessoria de imprensa Daer)



Foto Julio Cunha Neto/Daer

Diretores Rogério Uberti (E) e Sivori Sarti assinaram documento em 29 de maio que autoriza começo dos estudos

Confira, abaixo, os trechos que farão parte dos novos projetos do Crema:

CREMA BENTO GONÇALVES (160,87 km)

ERS-122 (3,15 km):
 ■ entroncamento ERS-122 – Linha 40

ERS-230 (3,04 km):
 ■ entroncamento BRS-116 (p/ Caxias do Sul) – Ana Rech

ERS-444 (28,65 km):
 ■ entroncamento RSC-470 (p/ Garibaldi) – Santa Tereza

■ entroncamento ERS-444 – Suvalan

ERS-446 (14,84 km):
 ■ entroncamento ERS-122 (p/ São Vendelino) – entr. BRS-470 (Carlos Barbosa)

ERS-448 (35,04 km):
 ■ Nova Roma do Sul – Vila São Marcos

ERS-452 (4,09 km):
 ■ Feliz – entr. VRS-826 (p/ Alto Feliz)

RSC-453 (34,66 km):

■ Acesso a Caravaggio – entr. BRS-116 (p/ São Marcos)

■ entroncamento RSC-453 – Nossa Senhora do Caravaggio

VRS-813 (6,91 km):

■ Desvio Blauth – entr. BRS-470 (Garibaldi)

VRS-826 (7,29 km):

■ entroncamento ERS-452 (Feliz) – Alto Feliz

VRS-829 (4,75 km):

■ entroncamento RSC-453 (p/ Caxias do Sul) – Fazenda Souza

VRS-855 (18,45 km):

■ São Pedro – Pinto Bandeira (início da travessia municipal)

CREMA ESTEIO/OSÓRIO (215,68 km)

ERS-020 (48,64):

■ Morungava – entr. ERS-239 (p/ Rolante)

■ entroncamento ERS-239 (p/ Sapiranga) – acesso a Três Coroas

ERS-030 (91,93):

■ Gravataí (Parque dos Anjos) – entr. RSC-101 (p/ Capivari do Sul)

■ acesso a Tramandaí (fim da travessia municipal) – entr. ERS-786 (p/ Tramandaí)

■ entroncamento ERS-030 (Osório) – entr. BRS-290 (p/ Porto Alegre)

RSC-101 (47,21 km):

■ entroncamento ERS-030 (p/ Santo Antônio da Patrulha) – entr. ERS-776 (p/ Palmares do Sul)

BRS-290 (3,86 km):

■ entroncamento BRS-290 – Glorinha

ERS-389 (24,04 km):

■ entroncamento ERS-030 (Osório) – entr. ERS-786 (p/ Mariápolis)

■ entr. ERS-389 (Osório) – entr. RSC-101

Retomada das obras do Taquarembó e do Jaguari ainda sem definição

Ministério da Integração está desde o dia 11 de maio procedendo a análise do material sobre o empreendimento solicitado à Secretaria da Agricultura do RS

Duas das mais importantes obras de irrigação já projetadas para o Rio Grande do Sul – as barragens dos arroios Taquarembó e Jaguari -, estão à espera de recursos para a sua conclusão há quase uma década. Pelos cálculos da Secretariada Agricultura, Pecuária e Irrigação, a do Taquarembó necessita de aproximadamente R\$ 60 milhões e os canais ainda precisam de projetos detalhados para um orçamento definitivo.

No caso de Jaguari, além da formalização dos termos aditivos, será necessária uma nova planilha da obra para avaliar o seu estado atual, na medida em que permaneceu por mais de dois anos parada, o que resultou em um processo de erosão, informou Gerson Diefenthaler Herter, diretor Departamento de Irrigação da Secretaria. “Nossa meta é dar todo o andamento possível para as conclusões das obras das barragens Taquarembó e Jaguari e pelo menos iniciar os projetos de construção de seus canais”, acrescentou.

Taquarembó e Jaguari, na região da Campanha, foram iniciadas ainda durante o governo de Yeda Crusius. Pelo projeto inicial, seriam acumulados 300 milhões de metros cúbicos de água nas duas barragens, o suficiente para irrigar cerca de 80 mil hectares, de culturas diversas, em proveito direto dos produtores



Foto Divulgação SDP

Obras de irrigação do arroio Taquarembó estão paralisadas desde 11 de março de 2011

TAQUAREMBÓ

Localização: Dom Pedrito (sub-bacia do Arroio Taquarembó, na bacia hidrográfica do Rio Santa Maria)

Cidades beneficiadas: Dom Pedrito, Lavras do Sul e Rosário do Sul

Paralisação das obras: março de 2011

Andamento da obra: 86%

Recursos gastos: R\$ 71,92 milhões

Captação de água: 638 quilômetros quadrados

Volume acumulado de água: 116 milhões de metros cúbicos

Área beneficiada: 16,7 mil hectares

JAGUARI

Localização: São Gabriel (sub-bacia do Arroio Jaguari, na bacia hidrográfica do Rio Santa Maria)

Cidades beneficiadas: São Gabriel, Lavras do Sul e Rosário do Sul

Paralisação das obras: janeiro de 2012

Andamento da obra: 67%

Recursos gastos: R\$ 71,62 milhões

Captação de água: 532 quilômetros quadrados

Volume acumulado de água: 159 milhões de metros cúbicos

Área beneficiada: 17 mil hectares

e população da região, preservados todos os usos prioritários previstos na legislação. Previa ainda a qualificação dos técnicos em extensão rural e produtores agrícolas.

Desde o dia 11 de maio, o Ministério da Integração está pro-

cedendo a análise do material encaminhado pela Secretaria da Agricultura, Pecuária e Irrigação, atendendo solicitação daquela pasta. Assim que esse procedimento for concluído espera-se a retomada das obras.

Deere & Company anuncia a compra do Wirtgen Group, controlador da Ciber Equipamentos Rodoviários

Empresa norte-americana pretende manter as marcas existentes do Wirtgen Group, sua linha de gestão, seu legado industrial, funcionários e rede de distribuição

A Deere & Company, com sede localidade de Moline, estado de Illinois, EUA, líder mundial na fabricação de equipamentos agrícolas, anunciou a compra do Wirtgen Group, controlador da Ciber Equipamentos Rodoviários, que atua no Brasil por meio de sua unidade industrial localizada em Porto Alegre e subsidiárias no Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e Goiânia. O Wirtgen Group é líder mundial no segmento de equipamentos para construção e recuperação de rodovias.

A Deere planeja manter as marcas existentes do Wirtgen Group, sua linha de gestão, seu legado industrial, funcionários e rede de distribuição. Espera-se que a combinação dos negócios gere benefícios em melhores práticas nos processos de distribuição, manufatura e tecnologia, bem como ganhos em escala e eficiência operacional.

Samuel Allen, presidente e diretor-executivo da Deere & Company, disse que “a reputação extraordinária do Wirtgen Group, a forte relação com seus clientes e sua comprovada performance financeira, são atrativos que possibilitarão a Deere a expandir o alcance de seus equipamentos de



Segundo o *The Wall Street Journal*, o negócio envolveu cerca de US\$ 4,3 bilhões

construção para mais clientes, mercados e áreas geográficas.”

Max Guinn, presidente da divisão de Equipamentos de Construção e Florestal, comentou, que o Wirtgen Group fortalece a já forte posição da John Deere no segmento de equipamentos de construção, alavanca nossa habilidade de atender nossos clientes pelo globo e melhora a posição competitiva da Deere através da adição de seus produtos líderes de mercado.”

Guinn cita que os investimentos em construção de rodovias e de infraestrutura de transporte têm crescido numa taxa mais acelerada do que a do segmento de equipamentos de construção, e tende a ser menos cíclica.

Ele adiciona que há um reconhecimento global de que investimen-

tos em melhorias da infraestrutura devem ser uma prioridade e que a construção de estradas e rodovias estão entre as áreas mais críticas com altas necessidades de implementação ou reparos.

Stefan Wirtgen, sócio-diretor da Wirtgen, disse que o grupo tem um legado de tecnologia e inovação aliados a liderança de mercado, com forte foco no cliente. O Wirtgen Group tem seis marcas premium com posições de liderança de mercado por entre todas as etapas do processo de construção de rodovias, abrangendo os processos de processamento de agregados, misturas asfálticas, pavimentação, compactação e reabilitação. O Wirtgen Group tem mais de 8 mil funcionários e vende seus produtos em mais de 100 países.