

CONSTRUÇÃO PESADA

IMPRESSO
Impresso fechado.
Pode ser aberto pela ECT

Publicação mensal
março de 2014
ano 11 – número 124

COPA 2014

Prefeitura aguarda liberação de recursos para definir cronograma de obras



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

Dnit vai aplicar R\$ 1,3 bilhão em 2014 no estado

EDITORIAL

As perspectivas do setor no Rio Grande do Sul

A devolução dos trechos pavimentados federais incluídos no plano de concessões rodoviárias gaúcho, com o encerramento dos contratos no final de 2013, acrescentou cerca de 1.000 km à malha federal cuja extensão deve totalizar em torno de 7.000 km até a efetiva conclusão do processo, descontando-se entretanto 700 km sob responsabilidade privada, com cobrança de pedágio, num total portanto de 6.300 km.

À malha estadual pavimentada não houve acréscimo por conta da criação de uma empresa estatal específica para manutenção dos cerca de 800 km concedidos e devolvidos, ainda através da cobrança de pedágio, mantendo o valor anterior numa extensão de 5.500 km.

Tal cenário, para a manutenção e conservação do trecho pavimentado em boas condições de trafegabilidade e segurança exige do governo federal valores anuais de R\$ 700 milhões enquanto a malha estadual gaúcha requer valores em torno de R\$ 500 milhões por ano.

A ampliação da malha pavimentada, quer pela duplicação de rodovias, pela implantação de outras ou pavimentação de trechos já implantados, requer recursos adicionais importantes e necessários para a diminuição do custo transporte, hoje muito significativo em relação a vários outros países.

O Dnit, responsável pela malha rodoviária federal, tem mantido nos últimos anos investimentos importantes no

estado, entre manutenção e ampliação, em torno de 1 bilhão de reais, e é visível sua atuação, inclusive com a entrega recente de obras de duplicação com a Rodovia do Parque e a BR-392 entre Pelotas e Rio Grande, com evidente satisfação da população.

Está em andamento também a duplicação da BR-116 entre Pelotas e Guaíba, estando assinados os contratos para o início imediato da duplicação da BR-290 entre Eldorado do Sul e Pântano Grande e da construção da nova ponte do Guaíba, anseios da sociedade.

Em paralelo o Dnit trabalha com viabilidade e projetos de outras rodovias no estado, como Santa Maria-Santo Ângelo, prolongamento da Rodovia do Parque, da BR-386 até Iraí e da BR-290 até Uruguaiana, além da travessia da BR-392 em Rio Grande, entre outros projetos, que estabelecem uma continuidade saudável nas obras, garantindo a participação das empresas do estado por um período importante.

O mesmo cenário entretanto não vemos no estado, onde os investimentos em rodovias depois do pico de quase 1 bilhão em 2010 vêm se mantendo insuficientes nos últimos três anos, tanto na manutenção e conservação da malha quanto na ampliação ou pavimentação de vários trechos contratados.

Para que o quadro atual se modifique é necessária uma retomada importante nos investimentos, garantidos por finan-

ciamentos existentes, mas que por entraves burocráticos, quer pela caducidade de muitos projetos, quer pela interferência de órgãos de controle, inibem a decisão necessária do corpo diretivo do Daer.

Ações recentes do estado através da Seinfra, no sentido de destravar tais óbices, parecem começar a ter efeito, liberando para execução imediata vários acessos municipais e principalmente um grande programa de recuperação estrutural dos pavimentos em cerca de 2000 km de rodovias fundamentais para o estado.

Se as atitudes forem efetivamente transformadas em realidade, o setor espera que 2014 ainda possa contemplar investimentos significativos no estado, passando dos atuais modestos R\$ 250 milhões para valores parecidos com R\$ 600 milhões, garantindo, juntamente com o Dnit, cerca de R\$ 2 bilhões, necessários para a garantia da manutenção da malha existente em boas condições e diminuindo ainda o custo transporte, com garantia de viagens mais cómodas e seguras para a sociedade.

O SICEPOT e a AREOP, através de sua diretoria, tem trabalhado com afinco tanto a nível federal como estadual para garantir o nível de investimentos sugerido, preservando a manutenção dos quadros de pessoal e equipamentos das empresas em plena atividade.

Nelson Sperb Neto
Presidente do SICEPOT-RS

INFRAESTRUTURA

Deficiência na infraestrutura afeta a produtividade do país

A produtividade teve efeito negativo no crescimento brasileiro nas últimas duas décadas, segundo um estudo da consultoria McKinsey & Company. A expansão do Produto Interno Bruto (PIB) entre 1990 e 2010 poderia ter sido 45% maior não fosse o efeito negativo da produtividade, que puxou o resultado para baixo em 1,4 ponto porcentual, de acordo com o levantamento. O crescimento conjunto da força de trabalho, do nível de educação da população, do fornecimento de energia e do investimento em capital fixo foi de 4,5% ao ano no período.

"Se a produtividade tivesse avançado o suficiente para, pelo menos, ter efeito nulo, a expansão média do PIB teria ficado em 4,5%, e não em 3,1%", afirma Camilo Martins, sócio da McKinsey. Ao longo dos últimos 25 anos, a produtividade do trabalhador brasileiro cresceu, em média, 1% ao ano, nos cálculos da McKinsey. É um resultado muito inferior ao registrado por outros países em

desenvolvimento, incluindo nações latino-americanas como Peru e Chile, e abaixo do avanço dos Estados Unidos, que opera historicamente em níveis muito mais elevados do que os brasileiros. Segundo estudo da consultoria, o valor gerado pelo trabalhador americano por hora de trabalho está próximo de 35 dólares, enquanto a contribuição do brasileiro é de cerca de US\$ 5. Com a forte evolução da produtividade peruana - que foi mais três vezes superior à brasileira, entre 1988 e 2012 -, a produção do trabalhador do país em dólar encostou no resultado nacional. "A preocupação com a produtividade passará a ser vital para o Brasil nas próximas décadas", segundo Henrique Teixeira, sócio da McKinsey. Com a redução da expansão demográfica, o país deverá passar pelo mesmo processo de nações desenvolvidas: uma parcela cada vez maior da expansão do PIB dependerá dos ganhos de produtividade. Hoje, de acordo com a McKinsey, quase 70% do crescimento do PIB



Deficiência na infraestrutura atrasa transporte da safra

americano já depende de ganhos de escala. Na Europa, a totalidade do crescimento está ligada ao fator produtividade. Isso ajuda a explicar porque países mais produtivos, como a Alemanha, crescem mais do que outros menos eficientes, como Itália e Espanha.

Entre os entraves à produtividade brasileira, Teixeira destaca a infraestrutura, em especial a logística.

"O investimento necessário nessa área é de 600 bilhões de dólares. E isso para que tenhamos uma estrutura comparável à do Chile e de outros países latino-americanos", afirma.

Nova Lei de Licitações e Contratos deve ficar para 2015

Há 18 anos em tramitação, a apreciação do Projeto de Lei (PL) 1.292/1995, originado no Senado Federal, que altera a Lei de Licitações e Contratos (Lei 8.666/1993), deve ficar para 2015. O projeto está na última comissão designada a examiná-lo: a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) da Câmara dos Deputados. Entretanto, o texto original foi des-

cartado e o atual relator na CCJC, deputado Fabio Trad (PMDB-MS), apresentou um substitutivo, com a adoção de outros 33 projetos semelhantes. "O novo texto pretende corrigir problemas estruturais que se tornaram crônicos em virtude do mau comportamento ético de autoridades em conluio com empresas", explicou Trad em declarações ao portal da Câmara dos De-

putados. Uma das alterações trata da inversão de fases: o julgamento das propostas do vencedor antes da habilitação, o que traria, além da celeridade, maior transparência, pois dificultaria a ação em conjunto dos cartéis.

Entre as alterações apresentadas, a contratação de projetos de obras, onde por meio de concurso ou licitação apresentariam a pro-

porção de 70% para técnica e 30% para preço.

Outra novidade, a responsabilização solidária das empresas em casos de irregularidades nos processos de aquisição como dispensa e inexigibilidade quando houver dano ao erário. Atualmente, só o setor público e seus gestores são responsabilizados em casos de direcionamento da licitação.



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

Publicação mensal

Presidente
Nelson Sperb Neto
Vice-Presidente
Cylon Fernandes Rosa Neto
Diretor Administrativo-Financeiro
Nilto Scapin
Diretores Executivos
Aloísio Milesi
Caetano Alfredo Silva Pinheiro
Edgar Hernandez Candia
Jandir dos Santos Ribas,
Julio Carlos Comin
Odilon Alberto Menezes
Ricardo Lins Portella Nunes
Valdir Turra Carpenedo

Conselho Fiscal
Titulares
Alexandre César Beck de Souza
Everton Andreetta
Roberto Leitão dos Santos
Suplentes
Carlos Englert
Carlos Alves Mees
Renan Schaeffer da Silva

Delegados - Representantes junto à FIERGS
Titulares
Humberto César Busnello
Ricardo Lins Portella Nunes
Suplentes
André Loiferman
Paulo Eduardo Nunes Ponte

Produção e Edição
MW Com
Av. Chicago, 92
Fone (51) 3264-7932
Editor - Milton Wells
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

BOMAG MARINI
LATIN AMERICA
FAYAT GROUP

TICEL
Equipamentos Ltda.

COPA 2014

Novo cronograma de obras depende da liberação de recursos

Leia a seguir a entrevista do secretário municipal de Gestão, Urbano Schmitt, sobre as obras da Copa. Presente na entrevista, o diretor executivo do SICEPOT-RS, Caetano Pinheiro, garantiu que as empresas estão prontas para a retomada dos trabalhos.

CONSTRUÇÃO PESADA: Quando as obras da Copa recomeçam?

Secretário Urbano Schmitt: É preciso dizer que a prefeitura de Porto Alegre enfrentou uma grande dificuldade no contrato de contrapartida relativo às obras da Copa. Para a liberação do financiamento de R\$ 424,6 milhões da Caixa Econômica Federal, dependíamos do aval da Secretaria do Tesouro Nacional. Foi um longo trabalho que culminou, no final do ano passado, com a publicação, no Diário Oficial da União, do extrato do contrato definitivo com a Caixa, que foi assinado em meados de janeiro de 2014. Ocorre que houve uma nova demora na liberação desses recursos de parte da Secretaria do Tesouro, o que foi superado no mês de fevereiro. Até agora, a cada real financiado, foi desembolsado um real de contrapartida. Com isso, a prefeitura antecipou R\$ 97 milhões com recursos de seu próprio caixa. Cerca de R\$ 67 milhões, das empresas construtoras, foram faturados, mas ainda não pagos. Com os recursos do financiamento da Caixa, vamos poder pagar os valores devidos às empresas e, a partir daí, estabelecer um cronograma muito rígido de obras. Não podemos dizer, portanto, que as obras estão paradas. Na verdade, estão em processo mais lento



Urbano Schmitt e representantes do Ministério das Cidades visitam obras do viaduto av. Pinheiro Borba

devido à questão financeira.

Existe alguma informação precisa sobre a liberação desses recursos?

O processo está andando na Procuradoria Geral da Fazenda Nacional, mas não temos ainda um prazo definitivo.

Desde quando esse processo está parado?

O processo foi autorizado pela Caixa em abril de 2013. Desde então esperamos pelo aval da Secretaria do Tesouro Nacional, recentemente liberado. Agora falta a parte operacional.

Qual o volume total das obras?

O total é de R\$ 888 milhões, que estão liberados, e mais R\$ 38 milhões especificamente do BRT da João Pessoa. Quando se fez a primeira matriz de responsabilidade não estava previsto esse

BRT. Foi feito um aditivo e, a partir daí, o projeto entrou em separado, mas não há previsão imediata de liberação desses recursos.

Quais serão as primeiras obras a serem executadas, assim que os recursos forem liberados?

Nós temos interesse em todas. Evidente que em algumas delas existem dificuldades que não dependem diretamente da prefeitura. Por exemplo: a duplicação da rua Voluntários da Pátria ainda depende de desapropriações. Há também a interferência do Iphan com relação à questão arqueológica, o que também nos atrasa.

Nas demais?

Nas passagens da Terceira Perimetral, o projeto da Bento Gonçalves está adequado. Há ainda uma pequena interferência

externa que deve ser superada em seguida. Na Anita Garibaldi, depois de longo processo apareceu uma rocha no caminho da construção. Tivemos que fazer um termo aditivo muito forte e também as desapropriações, o que concedeu à obra uma condição adequada. Na Plínio Brasil Milano trabalhamos na questão dos desvios. Além disso, temos ainda outras dificuldades, como a desapropriação de posto de combustível que, pelo novo traçado, ficaria inviabilizado. Na Cristóvão Colombo houve uma mudança no modelo construtivo. O projeto está pronto, mas enfrentamos problemas de desapropriação e de árvores que precisam ser retiradas. A dificuldade maior é a desapropriação. A empresa não concordou e o processo está agora na esfera judicial para resolver.

Mas o projeto está ajustado e, uma vez feito as desapropriações, a obra vai andar.

E a obra da Ceará?

A obra da Ceará sofreu uma mudança no modelo construtivo. Além da questão financeira, outro grande entrave das obras de mobilidade são os projetos que não foram totalmente aderentes à sua execução, o que necessitou de muitas interferências de termos aditivos e de ajustes. Esse é um fator que trouxe muitas dificuldades para a prefeitura. Na Ceará, o projeto previa um modelo e, na hora de operacionalizar, houve a necessidade de um novo. Na hora de abrir o solo, foi encontrado outro tipo do modelo não previsto. Com o novo termo aditivo aprovado, que envolve uma diferença de valores muito grande, as obras devem ter continuidade.

Severo Dullius?

Lá também tivemos de reformular o projeto, porque uma camada de lixo de 3,5 metros nos obrigou a mudar o trajeto. Com isso, criou-se uma nova situação. Além disso, os órgãos ambientais não permitiram a retirada do lixo. Isso tudo contribuiu para atrasar as obras. Na outra parte, que é a ponte, tivemos dificuldades nas desapropriações e também no projeto com relação às estações. Com isso, dá para perceber que um conjunto de dificuldades atrasou a obra.

E os corredores?

Tivemos dificuldades no caso do fornecimento de areia, devido a questão ambiental do rio Jacuí, mais a falta de recursos e também o impacto do trânsito que é forte. Isso tudo nos atrasou. Agora os BRTs, tanto da Protásio como da Bento, estão andando,

enquanto o da João Pessoa ainda enfrenta dificuldades.

Avenida Tronco?

O fato de ser uma área com cerca de 1.400 famílias dificulta a liberação de trechos. Por isso, não se tem trechos maiores em execução. Hoje temos três frentes de obras, mas são curtas. A parte executada ficou bem, mas a nossa grande dificuldade é a questão habitacional. Até hoje 600 famílias já saíram daquele local por meio de planos de moradia, em que a prefeitura repassa um valor até R\$ 52 mil para que eles possam procurar outras casas, ou aluguel social. Mas a dificuldade é que num trecho de 50 famílias, por exemplo, todas concordem em sair de forma simultânea. Ainda falta resolver a situação de mil famílias, o que nos faz crer que essa obra deverá levar mais tempo para a sua execução.

Viaduto da rodoviária?

Esse viaduto está andando de maneira adequada, apesar da falta de recursos. Entretanto, deve estar pronto para a Copa. Temos muita interferência em nossos projetos, porque Porto Alegre não conta com georreferenciamento. Se a construtora vai construir um determinado pilar e você encontra uma rede de água, ou uma rede elétrica que não está referenciada em nenhum lugar, é preciso interromper a obra. Mesmo assim, entendo que, uma vez resolvida a questão dos recursos, essa obra deve ficar pronta. Outro projeto, da estação da rodoviária para os BRTs, está pronto para ser licitado.

E o entorno do estádio Beira-Rio?

Superadas as dificuldades

com os cortes de árvores, as obras Edvaldo Pereira Paiva avançaram, assim como as do viaduto Pinheiro Borba. Também enfrentamos problemas na Vila Canadá, em que havia mais de 12 moradias. Na Padre Cacique tivemos o caso das escolas de samba, da fábrica de gelo e da pet shop. São interferências que prejudicam o bom andamento da obra, mas esse conjunto vai estar pronto para a Copa do Mundo.

As mais atrasadas são a Severo Dullius, a Tronco e a Voluntários da Pátria?

Sim. A vantagem da Severo Dullius é que, uma vez resolvido esse problema de projeto, como a área é em campo aberto, essa será a única obra nossa em que poderemos trabalhar sem a interferência de terceiros, porque todas as demais sofrem algum tipo de interferência. É preciso que se diga que essas interferências refletem uma realidade de se trabalhar em uma cidade grande. Houve a necessidade de mudanças de muitos projetos, termos aditivos, a participação direta do Tribunal de Contas do Estado no processo, a interferência da sociedade e esse processo da falta de recursos. Esse conjunto de fatores contribuiu para que a cidade ficasse impactada por mais tempo. Tivemos das empresas todo o interesse em fazer as obras, o mesmo de parte da prefeitura, mas as interferências externas, que fogem ao controle do gestor público, fizeram com que esse processo não andasse a contento. Se tivermos condições financeiras adequadas e solucionarmos todos esses problemas nas obras mencionadas, nós vamos poder estabelecer

um cronograma de obras com as empresas construtoras.

E as empresas estão preparadas para a retomada das obras?

Caetano Pinheiro: As empresas sempre estiveram preparadas. O que acontece – acho que isso foi muito bem descrito pelo secretário – é que as interferências são muitas. É o pessoal que sobe na árvore para impedir o corte, são os próprios órgãos de controle que fazem exigências, são as desapropriações enfim são fatores que o poder público não tem como resolver de forma imediata. O que é importante destacar é o assunto das obras ditas da Copa. Na verdade, a prefeitura soube aproveitar o momento da Copa para viabilizar o financiamento dessas obras. Os que existiam antes do momento Copa, seriam proibitivos para a prefeitura devido à sua falta de capacidade financeira, ainda mais no tempo em que serão feitas essas obras. A prefeitura soube utilizar muito bem essa oportunidade e é a única do Brasil que não conta com recursos públicos para estádio de futebol e ainda conta com todo esse elenco de obras, estimado em R\$ 800 milhões, a metade do valor que está sendo aplicado no estádio Nacional de Brasília, que nem tem clube de futebol. Creio que o legado das obras ditas da Copa será muito bom para toda a comunidade. Com essas obras, a cidade deverá dar um salto de qualidade que, em condições normais, levaria cerca de 20 anos. É preciso destacar também que as empresas possuem plena capacidade para executá-las e que, além das interferências, existe a questão da liberação de recursos, que ainda não está resolvida.



INFRAESTRUTURA

Dnit vai aplicar R\$ 1,3 bilhão em obras no RS neste ano

Em 2013, o Rio Grande do Sul foi o primeiro no ranking dos estados em valores pagos pelo Dnit, com um total de R\$ 1,093 bilhão, diante de R\$ 758,5 milhões do ano anterior. Para este ano, está previsto um desembolso de cerca de R\$ 1,3 bilhão, segundo informou o diretor-superintendente da autarquia no RS, Pedro Luzardo Gomes.

Entre as principais frentes de trabalho previstas para este ano, o dirigente destacou, em entrevista exclusiva a CONSTRUÇÃO PESADA, as obras de duplicação da BR-116, no trecho entre Guaíba e Pelotas; a duplicação da BR-290, entre Eldorado do Sul e Pantano Grande; as melhorias operacionais da BR-116 (alargamento, viadutos e novas faixas, entre outras) e a nova ponte do Guaíba. Ao total, o Dnit deverá trabalhar neste ano, no estado, com uma carteira de obras estimada em R\$ 2 bilhões.

De acordo com Luzardo, pelo menos 40% das obras físicas de duplicação da BR-116 foram concluídas, o que abrange o trecho entre os lotes três e o nove, enquanto os lotes os dois primeiros ainda dependem

da superação de questões ambientais. "Acreditamos que pelo atual ritmo de obras, a duplicação da BR-116 poderá estar concluída no máximo em maio de 2015", previu o diretor.

Luzardo destacou também o lançamento de edital para a licitação de melhorias operacionais da BR-116 por meio de RDC, cujas obras inicialmente estavam previstas, antes do Dnit optar pelo novo sistema de licitação, em cerca de R\$ 400 milhões.

O superintendente regional do Dnit lembrou ainda que o departamento trabalha para contratar os estudos de viabilidade técnica e ambiental para duplicação do trecho da BR-116 entre Pelotas e Jaguarão, e para a contratação de obras de melhorias na BR-392, entre Pelotas e Santa Maria. Sobre o prolongamento da BR-448 (Rodovia do Parque) até a ERS-240, em Portão, Luzardo informou que o EVTEA da obra está prestes a ser finali-

zado, mas não há definição sobre o trajeto. O traçado atual da BR-448 vai até Sapucaia do Sul.

Das rodovias federais entregues pelo estado, o único trecho que ainda aguarda licitação é da BR-116, entre Guaíba e Camaquã. Todos os demais já estão aptos a receber serviços de manutenção e aguardam tratativas institucionais da efetivação das transferências de domínio dessas rodovias, informou Luzardo.

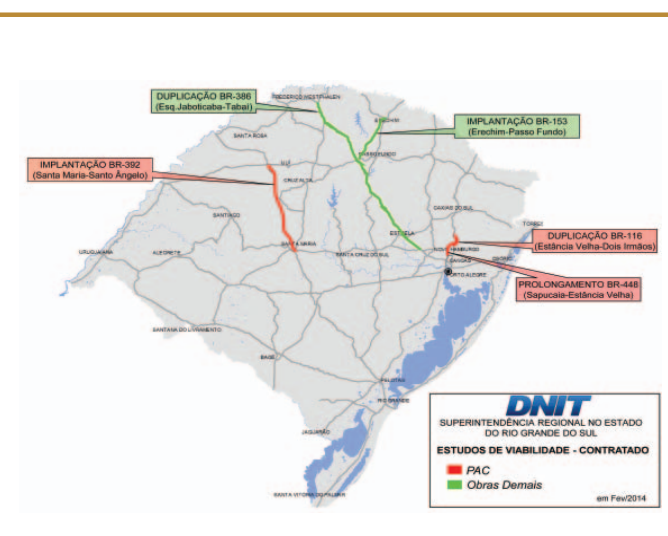
Travessia seca de Rio Grande deve sair em 2015

Uma licitação de grande interesse para o estado é a que está prevista para a travessia seca entre Rio Grande e São José do Norte, de 1 quilômetro de extensão. Na última semana de fevereiro, uma equipe do Dnit esteve em Rio Grande a fim de colher dados e informações para a Elaboração do Termo de Referência que irá definir todos os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da travessia a seco entre Rio Grande e São José do Norte. A partir deste estudo, o Dnit terá subsídios para escolher a alternativa mais viável para este ponto: construir uma ponte ou um túnel. O estudo vai apontar restrições e vantagens técnicas e econômicas de cada possibilidade, além de analisar as questões de meio ambiente, desenvolvendo o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA).

Na última visita da presidente Dilma Rousseff a Rio Grande,

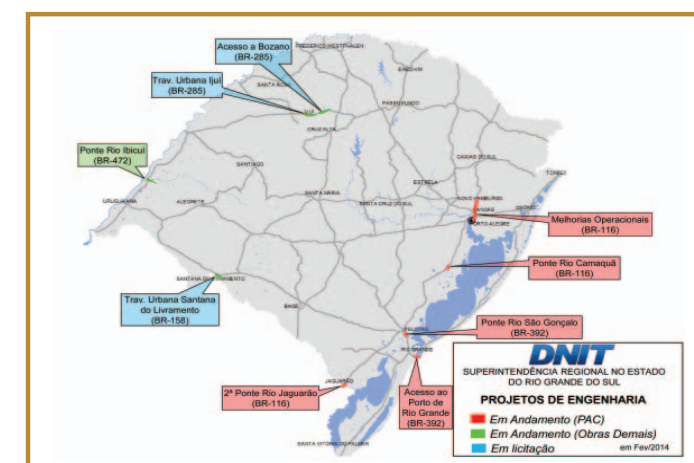
ela assumiu o compromisso com a comunidade local de incluir a obra no PAC3, por se tratar de um empreendimento de grande importância para o desenvolvimento da região.

Tanto o superintendente regional do Dnit quanto o vice-presidente do SICEPOT-RS, Cylon Rosa Neto, concordam que a melhor alternativa seria o túnel. Isso porque, segundo Rosa Neto, haveria a necessidade de construir uma ponte bastante alta, na medida em que, dado ao grande movimento de navios, isso implicaria um projeto com vão móvel, considerado inviável, enquanto o túnel ocuparia menos espaço e favoreceria a operacionalidade do porto. Outro fator favorável ao túnel, segundo Luzardo, é que a construção da ponte afetaria sobremaneira o acesso a São José do Norte. A estimativa para a licitação da obra é para meados de 2015.



ESTUDOS DE VIABILIDADE - A CONTRATAR

- 1 - BR-101 - Osório - Rio Grande (ext. 326,5 km)
 - Ampliação de capacidade (Inclui estudo da Travessia a Seco São José do Norte - Rio Grande)
- 2 - BR-116 - Divisa SC/RS - Dois Irmãos (ext. 215,8 km)
 - Ampliação de capacidade (inclui Contorno de Vacaria e Contorno de Caxias do Sul)
- 3 - BR-116 - Pelotas - Jaguarão (ext. 130,9 km)
 - Ampliação de capacidade
- 4 - BR-153 - Cachoeira do Sul (ext. 8,0 km)
 - Contorno/Anel viário
- 5 - BR-158 - Divisa SC/RS - Júlio de Castilhos (ext. 264 km)
 - Ampliação de capacidade
- 6 - BR-285 - Vacaria - Panambi (ext. 295,4 km)
 - Ampliação de capacidade
- 7 - BR-290 - Pantano Grande - Uruguaiana (ext. 509 km)
 - Ampliação de capacidade
- 8 - BR-293 - Acesso a Pelotas (ext. 6,0 km)
 - Ampliação de capacidade
- 9 - BR-377 - St. Bárbara - RS-223 (ext. 25,5 km)
 - Pavimentação
- 10 - BR-377 - Cruz Alta - Sta Tecla (ext. 60,4 km)
 - Implantação/Pavimentação
- 11 - BR-392 - Pelotas - Santa Maria (ext. 236,2 km)
 - Ampliação de capacidade
- 12 - BR-470 - André da Rocha - Camaquã (ext. 332,1 km)
 - Pavimentação e Ampliação de capacidade (Inclui estudo da travessia do Rio Jacuí e implantação até a BR-116)
- 13 - BR-472 - Porto Xavier - São Borja (ext. 155 km)
 - Implantação
- 14 - BR-473 - São Gabriel - Bagé (ext. 120 km)
 - Federalização e Pavimentação



AMMANN

MAKANA
MÁQUINAS, EQUIPAMENTOS E LUBRIFICANTES

2
ANOS

Mantomac
máquinas, peças e serviços



15 anos da Pavia no Brasil

Em janeiro de 1999 instalou-se no Brasil a PAVIA, empresa de origem portuguesa, trazendo novas técnicas de pavimentação asfáltica empregando os asfaltos polimerizados e de espuma, além de aplicações de microasfalto polimerizado rugoso usinado a quente e asfalto drenante também usinado a quente.

Com a PAVIA vieram de navio naquela época uma usina de asfalto ultramóvel gravimétrica da marca espanhola Intrame e uma outra máquina alemã Breining que, montada em chassi de carreta, possibilitou uma das primeiras aplicações de microrrevestimento asfáltico polimerizado a frio do Brasil.

A PAVIA, sediada na capital do estado de São Paulo, direcionou sua atuação na área de restauração rodoviária para os estados do Sul e Sudeste do Brasil, onde teve e tem presença destacada pela qualidade constante de seus serviços de pavimentação. Atualmente tem filiais nos estados da Bahia, Minas Gerais, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

A PAVIA iniciou suas atividades no estado da Bahia recuperando a rodovia BR-367/BA em Santa Cruz de Cabralia, obra essa realizada para os preparativos da festa de comemoração dos 500 anos do descobrimento "achamento" do Brasil pelos portugueses que aportaram em Porto Seguro. Com a consolidação da empresa no mercado brasileiro, projetos maiores foram alcançados e realizados pela PAVIA.

Já naquela época merecem destaque a chegada e instalação da empresa no estado do Rio Grande do Sul. A PAVIA fez a conservação e restauração durante 7 (sete) anos de 750 km de sua malha rodoviária estadual, nas regiões de Bento Gonçalves e Passo Fundo, através do programa bem-sucedido CREMA do DAER/RS – Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem. A PAVIA fez também no Rio Grande do Sul a conservação e restauração de mais de 1.000 km de sua malha rodoviária federal, através dos programas PIR IV e CREMA do DNIT –



Foto Divulgação

Pavia trouxe para o mercado novas técnicas de pavimentação asfáltica

Departamento Nacional de InfraEstrutura de Transportes, com atuação focada nas regiões das Missões e na fronteira oeste do estado.

No decorrer de sua trajetória de 15 anos, prestando serviços de restauração rodoviária para além de órgãos públicos, para concessionárias e empresas privadas, a PAVIA atuou em boa parte do território nacional, tendo já realizado obras nos estados do Maranhão, Bahia, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. Apenas a título de destaque ressaltamos a obra realizada na rodovia BR-116/MG (Divisa RJ – Muriaé(MG)), onde a PAVIA, em consórcio com uma empresa mineira, estabeleceu seu recorde atual em produção e aplicação de CBUQ de 54.530 toneladas em um único mês, apenas com duas centrais asfálticas.

Nos últimos anos, por força de mudança de seu controle acionário, que passou a ser americano e espanhol, a PAVIA aumentou significativamente seu capital social, o que lhe permitiu aumentar bastante seu

parque de equipamentos e veículos, participar e ganhar obras de maior volume e complexidade e alargar seu nicho de mercado também para a área de construção de novas estradas e obras de arte.

A PAVIA possui um quadro técnico diversificado e equipes altamente dedicadas e especializadas na sua área de atuação, estando pronta para o desafio dos próximos anos, contando presentemente com uma carteira de obras para executar que supera os R\$ 300 milhões, destacando-se os projetos de restauração rodoviária em Minas Gerais nas rodovias BR-116/MG, BR-474/MG e BR-259/MG, com mais de 300.000 toneladas de CBUQ, na Bahia, na rodovia BR-116/BA, em parceria com a concessionária ViaBahia, e em Santa Catarina na rodovia SC-355, onde foi pioneira na aplicação da tecnologia de asfalto morno no estado. E no estado do Rio Grande do Sul, onde a PAVIA tem deixado sua marca de qualidade gravada, acaba de ser iniciada pela PAVIA mais uma obra, de 105 km na rodovia BR-116/RS, programa CREMA com duração prevista de dois anos.