



Falta de recursos da União para a infraestrutura afeta a economia do estado

Página central

Daer utiliza tecnologia
inédita no Brasil na
duplicação da ERS-118

Página 3

Secretário Nacional de
Infraestrutura defende aumento
de recursos para a BR-116

Página 6

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 NunesSuplentes:
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

O custo de não fazer

A infraestrutura é o veio principal do processo de desenvolvimento sustentável. O Estado deseja se desenvolver com sustentabilidade? Aparentemente não. Por quê? Porque, na verdade, ao longo das últimas décadas, abriu mão de programas como o Duplica RS; não conclui a BR-116 Sul, que está 80% pronta; abriu mão do uso de financiamento privado para a infraestrutura pública na continuidade do programa de concessão de rodovias com o eixo Norte da BR-116 incluso; não conclui as obras de irrigação iniciadas há mais de 10 anos na região da Campanha; não permitiu à Concepa executar a obra da segunda ponte do Guaíba, com extensão do contrato e que já estaria pronta; além da ampliação do aeroporto, incluindo pista e terminais.

Qual é este custo? Com esse conjunto de ações, o estado, ao não fazer, abriu mão de investimentos da ordem de R\$ 6 bilhões anuais, além das vidas perdidas cujo custo não pode ser mensurado. O Brasil tem um estoque de 53% do PIB em infraestrutura, enquanto seus competidores têm 70% em média. E um custo logístico em torno de 10% do custo de produção.

No Rio Grande do Sul, o custo logístico está em torno de 20% e a situação de estoque de infraestrutura, pior que a do país. Então, nos cabe fazer uma terapia social no sentido de termos sinergia nas convergências que construam nosso futuro e não em disputas menores que têm dirigido as ações político-econômicas fracassadas das últimas décadas, que levaram o estado à situação presente de ruína formal e financeira.

Sugiro a reflexão das forças vivas da nossa sociedade no sentido de mudança de atitude e, assim, deixarmos de não fazer. Agindo desta forma, talvez tenhamos alguma perspectiva de futuro sob consistentes indicadores de desenvolvimento sustentável e humano, no pilar estrutural da infraestrutura. Apenas para começar.

Cylon Rosa Neto

Coordenador do Fórum de Infraestrutura da Agenda 2020 e vice-presidente do Sicepot-RS

Duplicação da ERS-118 utiliza tecnologia inédita no Brasil

A duplicação da ERS-118, na Região Metropolitana de Porto Alegre, é a primeira obra rodoviária do país a contar com um avançado método de restauração de rodovias pavimentadas. O equipamento, trazido dos Estados Unidos, utiliza tecnologia ressonante para fragmentar blocos de concreto e reaproveitá-los na reconstrução do trecho.

A importação da máquina foi o resultado de pesquisas realizadas pelo Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer), em conjunto com a empresa STE (Serviços Técnicos de Engenharia), e começou a ser implantada em abril pela construtora Sultepa na restauração da pista antiga da ERS-118, no lote entre os quilômetros 5 e 11 - de Sapucaia do Sul a Cachoeirinha. A fragmentadora opera em alta frequência: é capaz de golpear o pavimento de concreto 44 vezes por segundo, fazendo com que a laje fique em pedaços sem afetar as camadas inferiores.

“O dispositivo consegue regular a amplitude dos golpes de forma que frature apenas a placa de concreto nos 20 centímetros estabelecidos”, explica o supervisor de obras da Sultepa, Auri Tartari. “Esse material fragmentado se assemelha ao rachão e passa a reforçar a estrutura da rodovia junto com as camadas abaixo, que foram perfeitamente preservadas na ação. Isso nos dá rapidez para implantar o pavimento novo na parte superior.”



O equipamento, trazido dos Estados Unidos, utiliza tecnologia ressonante para fragmentar blocos de concreto e reaproveitá-los na reconstrução do trecho

De acordo com a coordenadora de projetos da empresa de assessoria técnica STE, Zélia D’Azevedo, a maior vantagem é o reaproveitamento da placa de concreto antiga sem a necessidade de removê-la. “O material normalmente é recolhido a um local de descarte devidamente licenciado, sendo necessária a sua reposição”, detalha. “Se levarmos em consideração que o valor para remover o pavimento é de R\$ 100 por metro quadrado, a economia que essa tecnologia gera é considerável.”

De acordo com o diretor-geral do Daer, Rogério Uberti, a metodologia aplicada na restauração da pista antiga da ERS-118 comprova o pioneirismo do departamento na solução de demandas da malha rodoviária estadual. “No caso da ERS-118, a tecnologia de ressonância vai nos ajudar a acelerar o ritmo da duplicação no lote 2, que está em andamento. Ao mesmo tempo, trabalhamos para encaminhar os demais segmentos o mais breve possível para licitação.”
(Júlio Cunha Neto-Imprensa Daer)

AMMANN

Afinal, o que é prioridade neste país

Paralisação de obras causa um prejuízo global para a economia, mas parece que isso não é levado em conta por aqueles que definem a aplicação de recursos arrecadados pelos impostos



*Ricardo Portella,
presidente do
SICEPOT-RS*

Meu pai, José Portella Nunes, fundador do SICEPOT-RS, sempre dizia que a obra mais cara é aquela que não fica pronta, seja pela falta de planejamento, falta de capacidade financeira das empresas, ou interferências externas de órgãos reguladores. Hoje, a principal razão pela interrupção das obras é a falta de recursos por parte da União, a falta de prioridade no gasto público. Esse quadro está

provocando uma asfixia no setor, o que acarreta prejuízos enormes não somente às empresas, mas, sobretudo, à sociedade.

A paralisação de obras afeta diretamente os agentes econômicos para os quais convergem os recursos da produção disponíveis, nos setores primário (agricultura), secundário (indústria) e terciário (comércio e serviços). Ou seja, toda a economia de um país, de um estado, ou município.

Isso representa um prejuízo global para a economia. E o que parece é que esse corte não é levado em conta pelos agentes públicos e políticos que definem a locação dos recursos arrecadados pelos impostos. Se gasta muito, mas se gasta errado. Gastamos apenas com o presente e não investimos para o futuro.

Junto com a falta de recursos, a atuação dos órgãos de controle, como o Ministério Público (MP)

e o Tribunal de Contas da União (TCU), afetam diretamente os contratos das empresas assinados com o ente público. Vejam o caso da duplicação da BR-116. O Dnit ficou discutindo com o TCU por causa de um valor pequeno. Ao final, ficou provado, tecnicamente, que o TCU estava equivocado. Assim, perdemos dois anos de trabalho, justamente no período em que o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) dispunha de recursos. Iniciadas em 2013, as obras coincidiram com o arrefecimento do PAC e a crise econômica provocada pelos desmandados do governo anterior. Desde então, a BR-116 entrou em ritmo lento desde o final de 2014 pelo atraso no pagamento por parte do Dnit.

Como sair disso? Precisamos deixar de criminalizar a engenharia.

Hoje, não temos mais condições de trabalhar devido ao draconiano controle de preços. Quase todo o tempo que seria dedicado à obra é gasto com as exigências não só do TCU, mas de todos os órgãos de controle.

“Hoje, se formos solicitados a traçar um cenário para o nosso setor, podemos dizer que não vislumbramos nenhum horizonte”

Além de destravar os investimentos em infraestrutura, precisamos melhorar as leis e as instituições do setor. Outra área importante para melhorar a eficiência é a fixação adequada de preços

para os serviços de infraestrutura.

Hoje, se formos solicitados a traçar um cenário para o nosso setor, podemos dizer que não vislumbramos nenhum horizonte. Além de um futuro incerto, somos obrigados a conviver com um passado ainda não resolvido em matéria de créditos a receber e obras. Por exemplo: no caso das chamadas obras da Copa, temos a receber do poder público municipal de Porto Alegre mais de R\$ 60 milhões. Até hoje sequer foi pago o viaduto Pinheiro Bordada, concluído em 2014. As obras das barragens do Taquarembó e do Jaguari, de outra parte, estão paralisadas por indefinição do governo do RS e falta de verba do governo federal. Estamos falando apenas de Taquarembó e Jaguari. O resto nem iniciou.

A WIRTGEN GROUP COMPANY



Usinas de asfalto Ciber

A SUA MELHOR ESCOLHA



> www.ciber.com.br  [ciberoficial](#)

Secretário Nacional de Infraestrutura prevê aumento de recursos para a BR-116

Relatório deverá ser entregue ao Ministério dos Transportes, com destaque para a importância das obras

Durante dois dias, técnicos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil vistoriaram os mais de 211 quilômetros das obras de duplicação da BR-116/RS, entre Guaíba e Pelotas. A inspeção, realizada nos dias 8 e 9 de maio, teve o objetivo de verificar as condições dos nove lotes construtivos da obra. Na oportunidade, o Secretário Nacional de Infraestrutura Terrestre, Luciano Castro, destacou que será feito um relatório sobre a importância da continuidade dos serviços para o tráfego da rodovia.

Lembrou que houve um contingenciamento muito significativo nos recursos do Ministério, mas que as perspectivas para o segundo semestre são de aumento de arrecadação, possibilitando uma revisão nos valores para o empreendimento.

Após conhecer mais de perto a realidade das obras e do impacto que ela ocasiona aos usuários da rodovia e às comunidades do entorno, o secretário comentou que está convencido de que a duplicação é fundamental para o Rio Grande do Sul. “Pretendo conversar com o ministro Maurício Quintella que é preciso priorizar esta obra de uma forma mais global”, ressaltou. Acompanhado do diretor de Infraestrutura, Euler



Luciano Castro com Hiratan Pinheiro da Silva, do Dnit-RS, ao fundo, e Vladimir Casa [D], do Dnit de Pelotas

José dos Santos, do diretor do Departamento de Programas de Transportes Terrestre e Aquaviário, Paulo Sérgio Souza, e da coordenadora de planejamento, Anna Karina Chaves, o secretário Castro se disse impressionado com “a falta de continuidade da obra”.

“Vamos trabalhar para acelerar a parte mais burocrática para podermos avançar nas obras. Assim, esperamos sensibilizar o Governo Federal para que haja um esforço maior (na liberação de recursos) para esta obra na BR-116”, completou.

Hiratan Pinheiro da Silva, superintendente regional do Dnit/RS, reforçou que a vistoria da equipe técnica do Ministério é fundamen-

tal para que seja concluída. “Dessa forma, a equipe fica conhecedora da situação da obra e da carência de recursos. Essa visita é mais eficiente do que os dados que enviamos para Brasília. Os dados visuais que vão levar, as impressões serão mais importante”, observou.

Também foram inspecionadas as obras de ampliação e melhoria da capacidade da BR-116 BR-392, o Contorno de Pelotas, e as passarelas da BR-392, em Rio Grande. Ainda acompanharam a vistoria o chefe da Unidade Local do Dnit/RS, em Pelotas, Vladimir Casa, o fiscal da obra, Henrique Otto Coelho, engenheiros das empresas de construção e da gestão ambiental, (Assessoria de imprensa Dnit-RS)

Objetivo é licitar 800 quilômetros de rodovias, diz Westphalen

O Secretário dos Transportes adiantou que os trechos terão entre 100 e 150 quilômetros de extensão

O governo do estado pretende licitar pelo menos 800 quilômetros de rodovias no programa de concessões cujos editais devem ser lançados até o final deste ano. A informação foi divulgada pelo secretário dos Transportes, Pedro Westphalen, durante reunião-almoço da Federasul, no dia 10 de maio.

Westphalen adiantou que os trechos terão entre 100 e 150 quilômetros de extensão. Em seu pro-



grama, o governo gaúcho vai incorporar ao projeto know-how do modelo bem sucedido de conces-

sões do governo do estado de São Paulo, com o qual firmou convênio de troca de experiências.

“Vamos fazer um trabalho em conjunto”, assinalou o coordenador do programa, Vicente de Brito Pereira, para quem o modelo gaúcho difere completamente do anterior. Segundo ele, a modelagem paulista é considerada a mais moderna do país e até mais eficiente do que o federal em vários pontos.

Porto Alegre celebra acordo com BNDES para viabilizar PPPs

A prefeitura de Porto Alegre celebrou acordo de cooperação técnica com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) com a finalidade de que, em conjunto, possam estruturar projetos de parcerias público-privadas (PPPs).

A cooperação faz parte de uma ação do BNDES que objetiva apoiar governos estaduais via privatizações, concessões e PPPs de empresas estatais de saneamento básico e apoiar capitais brasileiras em PPPs de resíduos sólidos e iluminação pública.

Segundo o secretário de Parcerias Estratégicas de Porto Alegre, Bruno Vanuzzi, a expectativa é de publicar o edital da PPP

de iluminação pública no primeiro semestre de 2018. “Se tudo correr bem, pretendemos efetuar a contratação já no segundo semestre. A prefeitura tem uma minuta de contrato de consultoria direta com o BNDES, já ajustada, mas ainda não assinada, pois depende de alguns trâmites internos”, explicou. Vanuzzi não tem definido o tempo de duração da PPP, se 25 ou 35 anos. Segundo ele, vai depender da relação receita/despesa, do tempo de investimento, da disponibilidade financeira e da performance da taxa de iluminação pública. Todavia, tem certeza de que a solução para isso não será política, mas econômica.

Além da iluminação, a secretaria tem a pretensão de estender o programa de parceria para outras áreas, como saneamento, resíduos sólidos, na construção de um centro de eventos, de um centro administrativo, além da gestão da saúde e de estacionamento. “Fora iluminação não temos nada em andamento com o BNDES, mas nós já discutimos outros projetos”, disse.

A prefeitura de Porto Alegre mantém contatos também com representantes de organismos multilaterais, como o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), Banco Mundial e o CAF (Corporação Andina de Fomento).

SOS Previdência!

Afinal, onde estão médicos, cientistas, educadores, sanitaristas, etc., diante do lobby contra a reforma?



**José Márcio Camargo*,
O Estado de S.Paulo**

Poucas coisas conseguem comandar tanto consenso em Economia quanto a afirmação de que o crescimento da renda per capita dos países – ou seja, o crescimento da riqueza – depende de três variáveis fundamentais: o investimento em capital físico, máquinas e equipamentos; o investimento em capital humano, educação e saúde; e o progresso tecnológico, ciência e tecnologia.

O investimento em capital físico aumenta a capacidade produtiva da economia e, portanto, o potencial de crescimento no futuro. O investimento em capital humano (educação e saúde) aumenta a produtividade do trabalho e, portanto, a capacidade de produzir mais bens com a mesma quantidade de trabalhadores. Finalmente, ciência e tecnologia são a única forma de gerar progresso técnico e, portanto, de fazer com que uma mesma quantidade de insumos alocados no processo produtivo seja convertida em mais produtos no futuro. No limite, o progresso técnico é a única esperança de que seja possível transformar um mundo que acreditamos ser finito num mundo infinito.

O governo brasileiro dedica 55% do Orçamento público federal ao pagamento de aposentadorias e pensões (tendo o Brasil

menos de 10% de sua população de idosos); 8,5% do Orçamento à educação (tendo 30% da população com menos de 15 anos); 9,5% à saúde; e 0,7% à ciência e tecnologia (excluindo as despesas com pessoal). Isso significa que o Brasil decidiu investir em seu passado, abandonando o seu futuro.

Diante deste quadro, o governo decidiu enviar ao Congresso Nacional uma Proposta de Emenda Constitucional cujo objetivo é reduzir o crescimento do gasto com aposentadorias e pensões, liberando recursos para investir em saúde, educação, ciência e tecnologia no futuro.

Nenhuma surpresa que os beneficiários do atual regime de Previdência sejam contra tal projeto. Organizações sindicais do funcionalismo público, que são as maiores beneficiadas do regime atualmente vigente, sindicatos de trabalhadores rurais, políticos e organizações de magistrados, entre outros grupos, reagiram fortemente e estão conseguindo mudar o projeto de tal forma a torná-lo o mais inócuo possível.

O que efetivamente surpreende é a passividade das organizações da sociedade civil que supostamente defendem a educação, a saúde e a ciência e tecnologia. Organizações como a Todos pela Educação, a Fundação Ayrton Senna, a Fundação Oswaldo Cruz, as Associações de Reitores das Universidades Públicas e Privadas, a Academia Bra-

sileira de Ciências (ABC), o Conselho Federal de Medicina, os preocupados com a saúde pública, enfim, todos aqueles que supostamente valorizam a educação, a saúde e a ciência e tecnologia permanecem calados e escondidos diante da força do lobby contra a reforma, como se o problema não fosse com eles, mas apenas do governo federal.

Dada a existência de um teto constitucional para o crescimento dos gastos públicos federais, cada real a mais alocado para aposentadorias e pensões será um real a menos para saúde, educação, ciência e tecnologia.

Demonizar a emenda constitucional que criou o teto do gasto não resolve o problema. Sem o teto para o crescimento do gasto público, o Brasil caminhava claramente para a hiperinflação ou para o calote da dívida pública, uma experiência já vivida pelo País nos anos 80 e início dos anos 90 do século passado e que não queremos repetir.

Sem educação, saúde, sem ciência e tecnologia, não há crescimento sustentável! E sem reforma da Previdência não haverá recursos suficientes para investir nesses setores.

Afinal, onde estão os cientistas, educadores, médicos e sanitaristas? O tempo está acabando. Cadê vocês?

**Professor do Departamento de Economia da Puc/Rio, é economista da Opus Gestão de Recursos*