

CONSTRUÇÃO PESADA

IMPRESSO
Impresso fechado.
Pode ser aberto pela ECT

Publicação mensal
maio de 2015
ano 12 – número 135

Foto Divulgação

Obras da ponte do Guaíba, da BR-116 e do Contorno de Pelotas são as prioridades do Dnit em 2015

Nova ponte do Guaíba. Estacas de 40 metros de comprimento e 30 toneladas de peso já começam a ser instaladas

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

SMOV vai revitalizar 100 km de vias da capital

EDITORIAL

Atraso nos pagamentos do Dnit debilita empresas do setor

As obras públicas em rodovias federais podem ainda não estar paradas, mas em meio a atrasos de 90 dias em pagamentos, em média, o ritmo de execução está em cerca de 40% do normal. Até setembro do ano passado, todos os pagamentos vinham ocorrendo em dia, mas depois disso começaram os atrasos. Até o mês de fevereiro, era em torno de 60 dias. Hoje estamos até com quatro meses de atraso e uma dívida total do governo federal relacionada a obras em rodovias de R\$ 1,8 bilhão.

Levantamento feito pela Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (Aneor) mostra que pelo menos 609 contratos para manutenção e construção de obras federais estão com pagamentos atrasados.

Apesar de ainda não haver paralisações de obras, pela lei de licitações uma empreiteira que está sem receber há mais de 90 dias pode suspender os trabalhos. E já há atrasos superiores a esse prazo.

Somente no Rio Grande do Sul, esses débitos, relativos a obras já executadas, somam cerca de R\$ 150 milhões. Nesse cenário, as construtoras, sobretudo aquelas de médio porte, vivem uma crise sem precedentes. Além das restrições orçamentárias por conta do ajuste fiscal, as empresas do setor estão com dificuldades para obtenção de crédito junto ao sistema financeiro devido às investigações da operação Lava Jato. Mesmo as empreiteiras não envolvidas no escândalo de corrupção na Petrobras estão enfrentando dificuldades de financiamento junto aos bancos.

Esse quadro resulta numa forte desaceleração de obras importantes como a da BR-116, no trecho entre Guaíba e Pelotas. Obra emblemática do Rio Grande do Sul, sobretudo em função de seu papel na logística entre a capital e o Porto do Rio Grande, de seus nove lotes, quatro encontram-se paralisados, sendo que no caso do

revestimento asfáltico todos estão com o serviço suspenso.

Dada a situação econômico-financeira das empresas construtoras do estado, hoje não se enxerga a possibilidade de dar início a novas obras do Dnit, o que, além das BR-116, deve atingir também as BRs 290, 472 e 158, da travessia de Santa Maria. O setor espera um cenário mais claro sobre o que será quitado em atrasados este ano e o que será possível realizar em obras do PAC a partir de agora. Pior do que receber atrasado é não ter a previsão sobre se vai ou não receber. Hoje o desemprego no setor já atinge 5 mil trabalhadores e a tendência é de piorar ainda mais. Precisamos que os valores dos débitos sejam atualizados e que o pagamento retome a sua normalidade. Ninguém trabalha de graça, ninguém trabalha sem receber.

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

Publicação mensal

Presidente

Nelson Sperb Neto

Vice-Presidente

Cylon Fernandes Rosa Neto

Diretor Administrativo-Financeiro

Nílto 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

Matita Perê Editora Ltda.

Av. Chicago, 92

Fone (51) 3392-7932

Editor – Milton Wells

mwells@terra.com.br

Editoração

Lavoro C&M

Fone (51) 8210-2460

Tiragem: mil exemplares

LINCK



Porto Alegre: 51 2125-5355
Caxias do Sul: 54 3225-2410
Passo Fundo: 54 3327-4611
www.pesa.com.br

INFRAESTRUTURA

Trabalho de produção do PELT-RS deve ser concluído em dezembro deste ano

Um diagnóstico completo sobre as demandas na área de infraestrutura e de como planejar os investimentos em projetos capazes de minimizar os custos logísticos do estado. Esse é o principal objetivo do Plano Estadual de Logística e Transportes do RS (PELT-RS), que, desde fevereiro de 2014, está sendo elaborado pela STE, SD Consultoria e Engenharia Ltda e Dynatest Engenharia Ltda., todas de Porto Alegre.

Além de se constituir em uma ferramenta de planejamento em infraestrutura, o PELT-RS deverá servir de referência para projetos de Parcerias Público-Privadas (PPPs), concessões e alternativas que facilitem a busca de recursos privados, ou agentes financiadores, para serem investidos nas diversas modalidades de transportes.

Após a sua conclusão e aprovação, prevista para dezembro deste ano, o governo do estado deverá enviá-lo na forma de projeto de lei ao Legislativo, a fim de transformar o PELT em lei estadual. Com isso, o instrumento passará a ter a força de lei programática, como um marco regulatório do setor de infraestrutura. Ou seja, capaz de torná-lo obrigatório, independentemente do partido ou dos partidos no poder.

O prazo para a sua execução é de 25 anos, para os quais estão sendo feitas pro-



Foto Divulgação

Lentidão no escoamento da safra agrícola é um dos efeitos do déficit de infraestrutura no estado

jeções de demanda de transportes e logística de aproximadamente 28 produtos que respondem por cerca de 80% do PIB estadual.

A fonte de informações utilizada no projeto é constituída a partir de dados oficiais e do Plano Nacional de Logística em Transportes (Ministério dos Transportes/2011), no caso de modais, como hidrovias, dutovias, ferrovias, aeroportos e portos. Para o setor rodoviário federal a fonte de informações é o DNIT. No estadual, o Daer.

Segundo o engenheiro Sergio Luiz Klein, coordenador do consórcio, nos meses de novembro, dezembro de 2014 e janeiro de 2015 foram realizadas pesquisas rodoviárias em 250 postos de contagem volumétrica de veículos e 60 postos de pesquisa de Origem/Destino espalhados por todo o estado, para alimentar o modelo a ser utilizado. Atualmente, a matriz de O/D de todos os produtos envolvidos está em fase de montagem.

O PELT-RS

- É um Plano estratégico de longo prazo;
- Constitui-se em um Plano de Estado e não de governo;
- Insere-se num processo de planejamento permanente;
- É continuamente monitorado e reavaliado;
- Tem caráter dinâmico e participativo;
- Pereniza as ferramentas de planejamento em logística de transportes no Estado;
- Tem consonância com o Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT

Custo logístico do estado chega a 18% do PIB

De acordo com projeções do Banco Mundial, o custo logístico do Brasil – que engloba transporte, estoque e armazenagem – chega a 15,4% do Produto Interno Bruto (PIB). Outras fontes asseguram uma colocação ainda pior, em torno de 17% do PIB, e no Rio Grande do Sul chegaria a 18% do PIB estadual (dados de 2010).

Segundo o estudo Sul Competitivo, divulgado em 2014, as perdas anuais

em função do déficit da infraestrutura na região Sul chegam a R\$ 4,3 bilhões. A estimativa é de que se nada for feito, o custo logístico de transportes deverá passar de R\$ 30,6 bilhões, registrados em 2010, para R\$ 47,8 bilhões em 2020. Esses valores representam a soma de todos os custos logísticos – frete, pedágio, taxas de terminais – pagos por todos os produtos originados.

INFRAESTRUTURA

Dnit salda, neste mês, débitos

Até o final de maio, o Dnit pretende regularizar os pagamentos pendentes do ano passado, com as empresas de construção de estradas do Rio Grande do Sul. Pelos cálculos da autarquia, o setor tem a receber um valor global de cerca de R\$ 140 milhões, segundo informou o superintendente regional do órgão, Pedro Luzardo Gomes, em entrevista exclusiva a CONSTRUÇÃO PESADA.

Com essa verba, o Dnit deverá liquidar o saldo do ano anterior, o que permitirá a aplicação de recursos novos do orçamento da União de 2015 (veja matéria ao lado), cujo volume destinado ao Rio Grande do Sul até o dia 23 de abril ainda não havia sido definido.

"Neste ano, vamos dar mais foco na manutenção", disse Luzardo. "Isso porque os recursos não serão os mesmos do ano passado, de mais de R\$ 1 bilhão." Ele estima para 2015 um orçamento para o estado entre R\$ 500 milhões e R\$ 800 milhões.

Entre as prioridades da autarquia, Luzardo citou a continuidade das obras do Contorno de Pelotas; a duplicação da BR-116 e a nova ponte do Guaíba. "Pensamos ainda em acrescentar a duplicação da BR-290 e a travessia urbana de Santa Maria, o que vai depender da definição dos investimentos."

Com pouco mais de 50% das obras físicas concluídas, Luzardo projeta entregar ao tráfego a duplicação da BR-116 somente em meados de



Foto Divulgação

Luzardo: "Neste ano, vamos dar foco na manutenção, porque os recursos não serão os mesmos do ano passado"

2016. "Acredito que o término dessa obra deverá ficar para o período entre junho e agosto de 2016. Para este ano, está fora de cogitação. Primeiro, porque os recursos não devem ser os que esperamos. De outra parte, houve atraso no cronograma dos lotes."

Sobre o aumento no preço do asfalto aplicado pela Petróbras às distribuidoras, o que levou as construtoras a paralisarem os lotes da BR-116 que se encontravam nesse estágio, Luzardo afirmou que o entrave já foi resolvido. Em 23 de mar-

ço, a CGCIP (Coordenação Geral de Custos de Infraestrutura de Transportes) do Dnit emitiu Portaria n.º 2 que estabelece critérios específicos para realização do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos do Dnit, considerando apenas os insumos asfálticos. "As obras ainda estão devagar, porque o desencaixe de recursos do Dnit passou de 30 dias passou para 70. Quando os empreiteiros começarem a receber, eles terão recursos para incrementar a parte do asfalto, já que a maioria dos lotes ainda está

nessa fase", ressaltou Luzardo.

Quanto à duplicação da BR-386, no trecho entre Tabai-Estrela, o dirigente do Dnit explicou que a continuidade da obra ainda depende de uma solução para uma aldeia indígena que existe no trecho entre Estrela e Bom Retiro do Sul. "Falta a Funai resolver essa pendência, mas em função do inverno, vamos poder retomar as obras somente em setembro. Com isso, somente por volta de fevereiro ou março de 2016 elas devem ser concluídas."

AMMANN

Grupo
Betunel

com as construtoras do estado

Sanção do orçamento libera governo para investimentos em obras

A presidente Dilma Rousseff sancionou no dia 20 de abril o Orçamento Geral da União de 2015. A partir daquela data, o governo tem 30 dias para definir o contingenciamento de verbas para o resto do ano. Até lá, vale o decreto que limita os gastos discricionários (não obrigatórios) entre janeiro e abril aos montantes gastos nos mesmos meses de 2013.

Os cortes são necessários para que o setor público alcance a meta de superávit primário – poupança para pagar os juros da dívida pública – de 1,2% do Produto Interno Bruto (PIB), em 2015.

Com a sanção do Orçamento, o governo poderá executar investimentos, como obras públicas e compras de equipamentos, com verba do ano corrente. Desde o início de 2015, todos os investimentos vinham sendo feitos por meio de restos a pagar – verbas empenhadas em anos anteriores. A sanção do Orçamento ocorreu com quase cinco meses de atraso. Tradicionalmente, a lei orçamentária é aprovada pelo Congresso Nacional no fim do ano anterior e sancionada nos últimos dias de dezembro.

Novo programa de concessões prevê mudanças nas condições de financiamento

O governo brasileiro planeja lançar em maio um novo programa de concessões para investimentos em infraestrutura. O plano é apresentar uma visão global de áreas que estarão disponíveis para concessões. Em paralelo, o governo vai discutir os mecanismos de financiamento para esses investimentos.

O setor privado investiu US\$ 200 bilhões (R\$ 610 bilhões) em infraestrutura no Brasil nos últimos cinco anos, em áreas como energia – sem considerar óleo e gás –, comunicação e logística. A avaliação do governo é de que existe grande demanda por obras. O necessário é desenvolver mecanismos de financiamento, que permitam ligar a demanda com a oferta.

A mudança nas condições de financiamento para as próximas concessões de infraestrutura vai exigir aumento na taxa interna de retorno (TIR) dos projetos, disse o secretário-executivo do Mi-

nistério do Planejamento, Dyogo Oliveira. Segundo ele, o percentual de remuneração dos investimentos terá que compensar o custo de capital mais elevado, resultante da menor participação dos empréstimos subsidiados do BNDES.

Além de ter reajustado duas vezes a Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) nos últimos meses, o banco de fomento irá financiar, no máximo, 50% do valor do investimento, contra até 70% de cobertura na rodada anterior de concessões. Diante disso, os empresários terão que buscar mais recursos no mercado de capitais, sobretudo via emissões de debêntures de infraestrutura. A liquidez reduzida desse tipo de instrumento torna a captação mais cara, o que terá que ser compensado na TIR.

"A taxa interna de retorno terá que ser mais compatível com esses custos mais elevados", disse o secretário-executivo, durante seminário

realizado pela Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), em Brasília. O controle da taxa de retorno dos empresários foi um dos grandes erros cometidos pelo governo durante a primeira rodada de concessões, em 2013. Insatisfeitos, os investidores deixaram alguns empreendimentos sem interessados, o que levou ao adiamento dos leilões por vários meses.

Para evitar novas licitações desertas, o governo quer apresentar o pacote de obras em conjunto com a estrutura de financiamento. A ideia é incentivar a emissão das debêntures de infraestrutura e criar um instrumento para garantir a liquidez desses papéis. Uma das possibilidades reveladas pelo secretário é a criação de um fundo de "market making", que assume o compromisso de fazer compras e vendas diárias de um determinado número de cotas, possibilitando maior giro para as debêntures.



Tauron
Equipamentos



INFRAESTRUTURA

SMOV vai revitalizar 100 km de vias da capital

Com recursos de R\$ 250 milhões, de financiamentos da Corporação Andina de Fomento (CAF), a prefeitura de Porto Alegre deverá executar um ambicioso programa de recuperação de vias e de novos empreendimentos. Ainda no primeiro semestre de 2015, será lançado o edital de licitação para a revitalização de 100 quilômetros de vias públicas da Capital. Do total, pelo menos 50% do cronograma de obras deverá se iniciar ainda neste ano, com o restante em 2016, segundo informou o secretário Mauro Zacher, da Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV).

De acordo com o Zacher, o projeto inclui como prioridades as vias arteriais e coletoras. Entre os principais trechos foram relacionadas as avenidas Ipiranga, Cristovam Colombo, Benjamin, Nilópolis, Nilo Peçanha, Protais Alves e Cavalhada.

Na rua dos Andradas, no trecho entre as ruas General Câmara e Marechal Floriano, o projeto prevê a troca do revestimento, a qualificação do espaço, a atualização e ordenação das redes de infraestrutura (água/esgotos/elétrica) e novas galerias subterrâneas. O custo estimado é de R\$ 10 milhões.



Reunião do prefeito José Fortunati com representantes da Comissão Andina de Fomento (CAF)

O Projeto Quadrilátero envolve a recuperação da área entre a avenida Salgado Filho e as ruas Voluntários da Pátria, Dr. Flores e Marechal Floriano. A obra vai incorporar os conceitos de conforto e segurança por meio de alargamento de passeios, passagem dos

cruzamentos em nível para os pedestres e redutores de velocidade. Na região, circulam cerca de 400 mil pessoas diariamente. O investimento estimado é de R\$ 10 milhões, em sete ruas do quadrilátero e dez cruzamentos.

O projeto do urbanista

Jayme Lerner está em fase de licitação e prevê a recuperação de um trecho de sete quilômetros, entre a Usina do Gasômetro e o Arroio Cavalhada. O primeiro trecho, entre o Gasômetro e Rótula das Cuías, está orçado em R\$ 57,4 milhões e prevê a instalação de terminal turístico, deques de madeira, espaço de lazer, bares e restaurantes e iluminação cênica. O trecho do Arroio Dilúvio até o estádio Beira-Rio, com 1,4 quilômetro de extensão, terá investimento estimado em R\$ 35 milhões e prevê a construção de quadras esportivas, pista de skate de nível internacional, campos oficiais de futebol, futebol 7 e rúgbi, além de rampas de acesso para esportes náuticos. "Houve duas licitações, mas acima do valor estabelecido, neste momento a prefeitura está revendo valores e discutindo com o TCE para a construção de novo edital", explicou Zacher.

Quanto às obras do PAC, o secretário informou que os serviços deverão se acelerar. Ele previu a conclusão das trincheiras das ruas Anita Garibaldi e da Cristóvão Colombo ainda para este ano e da avenida Ceará para 2016. O encerramento das obras da Severo Dullius e da Tronco também deve ficar para 2016.

Priori Locações e Vendas

Grupo **MAKENA**

JCB

A casa da JCB | (51)3373.1111 | www.makena.com.br

DMAE aplicará R\$ 93,2 milhões em 2015

O DMAE está investindo na ampliação da capacidade de reserva de água, uma iniciativa que deverá permitir a continuidade do abastecimento e estabilidade da rede de distribuição, mesmo em caso de falhas do sistema elétrica.

Em fase de início, os reservatórios serão instalados no bairro Restinga e nas proximidades da praça Moema, no Guarujá. Outras obras em andamento e também em fase de licitação são aquelas de extensão de redes coletoras de esgoto, as quais possibilitarão que os efluentes coletados sejam conduzidos à ETE Serraria em maior escala e para as ETE Sarandi e São João – Navegantes em menor escala, ampliando a oferta desse serviço à população. Ao total, o Departamento deverá investir R\$ 93,2 milhões em 2015. Desse montante, R\$ 76,9 milhões serão de capital próprio, com parte financiada pelo BNDES e recursos a fundo perdido da CEF/OGU, e o restante do PAC 2, terceira e quarta etapas.

Educação

Pelo seu caráter educativo, outra importante obra é aquela denominada de Consumo Responsável II. Além de melhorar a saúde das pessoas com água de qualidade, o programa combate o desperdício e controla melhor o uso responsável da água, por meio do trabalho técnico-social que é desenvolvido antes, durante e depois da execução das obras.

Sobre a possibilidade de a autarquia utilizar as parcerias público-privadas para investimentos, seu diretor-geral Antonio Elisandro de Oliveira informou não haver nenhum estudo em andamento. Entretanto, sinalizou que a empresa avalia a possibilidade de licitar a obra do novo sistema de abasteci-



Dmae investe em programa de combate ao desperdício

Obras do Dmae em desenvolvimento

- 1 – Cidade Integrada/Consumo Responsável – implantação de redes de água, em caráter provisório, mas tecnicamente adequadas, em ocupações consolidadas;
- 2 – Ampliação da Rede de Água/Cidade Integrada – ampliação das redes de água na cidade de Porto Alegre em vias urbanas formais;
- 3 – Melhoria no Tratamento de Água/Cidade Integrada – ampliação no sistema de produção de água;
- 4 – Ampliação da Rede de Esgotos/Cidade Integrada – ampliação da rede coletora de esgotos na cidade de Porto Alegre;
- 5 – Melhoria no Tratamento de Esgotos/Cidade Integrada – ampliação no sistema de tratamento de esgotos;
- 6 – Melhoria no Espaço Físico/Cidade Integrada – ampliação do espaço físico do Dmae;
- 7 – Manutenção da rede de água/Cidade Integrada – substituição de redes de água com funcionamento deficiente;
- 8 – Melhoria na qualidade das águas/Cidade Integrada – Pisa.

mento de água no Extremo-Sul da cidade, chamada Ponta do Arado, na modalidade de locação de ativos. Neste caso, o empreendedor privado assumiria a responsabilidade pela execução da obra e seu financiamento, cabendo ao contratante o pagamento de um valor mensal de locação por um período estipulado no contrato.

Hoje, segundo Elisandro, Porto Alegre tem uma condição de abastecimento de água plena da totalidade de sua população, em sua

maioria por redes de distribuição. Uma parcela ínfima é feita por sistema de carros-pipa, por impossibilidade de extensão de redes, como exemplo as áreas de APP nas Ilhas, e as ações lá planejadas têm o mote de proporcionar a continuidade dessa realidade, 100% do abastecimento de água potável.

Esgotos cloacais

Quanto ao PMSB – Modalidade Esgotamento Sanitário, as recentemente concluídas Estações de Tratamento de Esgotos da Serraria (Pisa) e do Sarandi (PAC), junto com as ETE já existentes, caracterizam, segundo o dirigente, uma condição de tratamento de 80%

dos esgotos cloacais domésticos gerados na cidade. “As ações planejadas nesse projeto têm a pretensão de universalizar os serviços de coleta, afastamento, tratamento e disponibilização dos esgotos até o fim do plano. Os investimentos previstos nessas duas ações envolvem recursos de R\$ 1,6 bilhão até meados do ano de 2035”, informou.

Ao final de 2014, o Índice de Tratamento de Esgoto (volume de esgoto tratado/volume de esgoto coletado), apurado pelo indicador IN016 do Sistema Nacional de Informações de Saneamento, do Ministério das Cidades, atingiu 44,24%. Esse dado projeta o Dmae na 10.^a posição entre as 27 capitais brasileiras, conforme o estudo “Ranking do Saneamento” do Instituto Trata Brasil, ressaltou Elisandro.

Tarifa

Sobre dados do balanço de 2014, o diretor informou que o DMAE apresentou um resultado econômico-financeiro equilibrado. Contudo, em função dos investimentos previstos para a universalização dos serviços, constatou-se que a tarifa atual, a qual é reajustada apenas pela variação do IGP-M, encontra-se defasada desde 2002. Por causa disso, estima-se que já a partir deste ano de 2015 os recursos disponíveis estarão abaixo do investimento anual necessário para a universalização dos serviços em conformidade com os Planos Municipais de Saneamento Básico (PMSB de Água e Esgoto), tendo impacto negativo sobre tal equilíbrio. Essas previsões, conforme Elisandro, têm gerado a necessidade de reflexão sobre o realinhamento das tarifas cobradas pelos serviços. “Apenas a reposição inflacionária com base no IGP-M não será capaz de absorver o crescimento real dos custos de implantação, operação e manutenção com a expansão dos sistemas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário”, adverte o diretor.



Mantomac®
máquinas, peças e serviços

LANÇAMENTOS CAT: EFICIÊNCIA E PRODUTIVIDADE.

Mais potentes, mais econômicas e de fácil manutenção, a nova Escavadeira Cat 318D2L e o novo Trator de Esteira Cat D6K2 são as máquinas que todos esperavam e que vão superar as suas expectativas. Visite o hotsite www.lancamentoscatter.com.br e saiba mais!

CONSTRUÍDA PARA FAZER™.



GERENCIAMENTO
DE EQUIPAMENTOS



PRODUTIVIDADE



SEGURANÇA



SUSTENTABILIDADE



0800 940 7372

atendimento@pesa.com.br

www.pesa.com.br

PESA

CAT