

CONSTRUÇÃO PESADA

IMPRESSO
Impresso fechado.
Pode ser aberto pela ECT

Publicação mensal
abril de 2015
ano 12 – número 134

Julio Cunha Neto

Westphalen
garante
investimentos de
R\$ 560 milhões
neste ano



Daer vai aplicar R\$ 90 milhões nas obras do
Crema Serra, com recursos do Banco Mundial

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

Aumento do tráfego reduz vida útil da pavimentação nas estradas do Brasil

EDITORIAL

O desafio da engenharia pesada é a sobrevivência das empresas e do mercado

A Constituição dita cidadã retirou do setor tecnológico o seu protagonismo. Isto ocorreu porque a Constituinte deu-se em um período de depressão de mercado, tal qual o presente momento. Desta forma, nosso setor se fragilizou por uma geração e corre o iminente risco de perder um espaço ainda mais representativo, por circunstâncias agora não apenas de mercado, mas também políticas, ideológicas e de destruição dos preços. O que inviabiliza a atividade da construção pesada em todos os aspectos da engenharia, ou seja, projetos e obras. O que até este momento foi uma perda de decisão pode avançar para a desestruturação do setor.

A partir da obtenção do grau de investimento, o país avançou em oportunidades, mas o setor público, em vez de estimular a engenharia e a tecnologia a avançar, procedeu de forma inversa, criando mecanismos perversos de controle muito acima da estrutura de produção. Induziu o mercado à destruição dos valores de serviços de engenharia em nome de uma espúria modicidade de valores que estão fora da realidade, mas permitem “jogar para a torcida” politicamente, porém com a consequência de comprometer o futuro do Brasil, numa visão míope de poder político em curto prazo.

O atual momento econômico comprova esta assertiva e tende a torná-la uma realidade, em longo prazo, levando

o Brasil à inviabilidade dos investimentos em infraestrutura.

No momento em que o país muito precisa, na construção pesada, na construção civil, na indústria, na infraestrutura energética e em todos os setores da economia, de profissionais e empresas qualificados, assiste-se ao caminho inverso. Isso porque o setor público, que seria o grande incentivador desta ação, ao criar mecanismos de desqualificação do processo de contratação de obras e serviços de engenharia, induz os profissionais e as empresas para a informalidade, para a desregulamentação profissional e, portanto, para a irresponsabilidade.

A consequência, além da desmoralização do setor, tanto no aspecto moral quanto econômico, é o número elevado de acidentes, investimentos inconsistentes ou inconclusos, inserção do nosso setor nas páginas policiais, quando deveria estar presente nas ações dedicadas aos avanços sustentáveis.

O poder público, responsável pelos investimentos em infraestrutura, deveria seguir o caminho inverso, promovendo melhorias no processo de contratação, com ajustes da lei 8666/93 e seus sucedâneos; a qualificação dos serviços e obras com preços justos à realidade de mercado; e como agente indutor do investimento pelo nosso setor em qualificação e aperfeiçoamento. Mas nunca como um vetor ini-

bidor desta oportunidade, ao promover a simplificação da formação dos cidadãos via subterfúgios no ensino, muito menos requisitos como pregões eletrônicos e leilões, além do RDC para infraestrutura.

Quem vai construir de forma sustentável o processo de desenvolvimento do país será o setor tecnológico, não o Ministério Público, muito menos os órgãos de controle. Entretanto, no presente momento, essas instituições, juntamente com as instâncias de poder do Estado Brasileiro e suas regras de desregulamentação, detêm as diretrizes que destroem a atuação qualificada necessária para a ascensão do país a outro patamar, como sociedade civilizada.

O grande desafio das empresas e profissionais qualificados é sobreviver dentro desse contexto de irresponsabilidade de regras, até que haja uma conscientização da dimensão desse erro. Cabe a nós que honramos a tecnologia de engenharia esse engajamento, bem como a formação de massa crítica para a sociedade brasileira nesse sentido.

Ninguém o fará por nós, cabe-nos lutar por essas causas dentro dos espaços institucionais, também por profissionais e empresas; não o fazendo, simplesmente deixaremos de existir.

Cylon Rosa Neto
Vice-presidente do SICEPOT-RS

INFRAESTRUTURA

Westphalen garante investimentos de R\$ 560 milhões no setor

Em reunião-almoço do SICEPOT-RS, em 18 de março, o secretário dos Transportes e Mobilidade, Pedro Westphalen, anunciou investimentos de cerca de R\$ 450 milhões no setor rodoviário em 2015, o que deverá chegar a R\$ 560 milhões com o acréscimo de R\$ 110 milhões de parte da Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR).

Westphalen ressaltou que é o momento de o Rio Grande do Sul entender que as condições atuais são as mais difíceis que se poderia imaginar. “Mas que é possível, sim, superando as diferenças, encontrar o caminho que precisamos”, sustentou.

O secretário agradeceu à categoria do setor da construção pesada pela compreensão de continuar dando voto de confiança, mesmo com as incertezas quanto ao que o estado poderá avançar em termos financeiros devido à crise das finanças públicas.

Westphalen enfatizou que as dificuldades existem e são reais, as quais determinaram a busca de caminhos comuns entre a sua pasta e o Daer, o que também contou com o auxílio técnico do SICEPOT-RS. “Durante muitos anos, o Daer sofreu com as interferências políticas se sobrepondo à sua capacidade técnicas. Agora, com a concordância do governador, estamos empenhados em recuperar a imagem da autarquia, a qual dispõe de um excelente quadro institucional”, destacou “Nós vamos nos empenhar para que o Daer possa buscar os resultados que o segmento e o estado precisam”, garantiu.



Westphalen:
Governo do estado quer fazer parcerias público-privadas (PPPs) e concessões no setor rodoviário

Em sua manifestação, o secretário lembrou que o convite que o governador lhe fez para assumir a secretaria dos Transportes e Mobilidade “surpreendeu muita gente” devido ao fato dele ser médico por formação. “Ocorre que o homem público precisa estar preparado para qualquer situação em qualquer momento. E quando vem um convite desses, num momento de dificuldades como o atual, devemos aceitá-lo como se fosse uma convocação. A partir daí, procurei escolher os caminhos para poder fazer com que em cada função tivesse elementos capazes de desempenhar aquilo que o governador e nós pensamos.”

Westphalen prometeu dar continuidade ao Plano Estadual de Logística de Transportes do Rio Grande do Sul (PELT-RS), iniciado no governo passado, o qual pretende transformar em projeto de lei. Anunciou ainda a intenção do governo de fazer parcerias público-privadas (PPPs) e concessões. “Essa é a interpretação do governador para que o estado possa atuar em áreas essenciais como saúde, educação e segurança cada vez mais. Portanto, nossas ideias são filosoficamente as mesmas. E a nossa determinação é buscar as condições essenciais para realizar o que pretendemos”, afirmou.

EGR vai investir neste ano R\$ 110 milhões

Nelson Lídio Nunes, presidente da Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR), informou que a empresa prevê para este ano uma receita de R\$ 220 milhões e um investimento de cerca de R\$ 110 milhões. A EGR encerrou 2014 com a recuperação de 415 quilôme-

tros de estradas. As rodovias que mais receberam obras de restauro são a RSC-287, que cruza o estado de leste a oeste; a ERS-122, que liga a cidade de Portão a Antônio Prado, na Serra; a RSC-453, que conecta Venâncio Aires à Serra; e a ERS-040, que liga a Capi-

tal ao Litoral Norte. Ao todo, a EGR administra cerca de 950 quilômetros de rodovias gaúchas e 14 praças de pedágio. No ano passado, a empresa teve um prejuízo de R\$ 15,9 milhões, diante de um lucro líquido de R\$ 30 milhões do ano anterior.



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
Nilton 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

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.

INFRAESTRUTURA

Daer promete aprovação mais rápida de projetos

Em 2015, em função da crise financeira do estado, o Daer deverá restringir seus investimentos aos programas herdados da administração anterior, do Banco Mundial e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Com recursos do Banco Mundial, serão investidos R\$ 100 milhões na restauração de rodovias, outros R\$ 90 milhões no programa Crema Serra e outro montante, ainda indefinido, no Crema Erechim. Em conservação serão aplicados outros R\$ 50 milhões.

Com linhas do BNDES serão investidos R\$ 106 milhões no programa de acessos municipais, informou o diretor-geral da autarquia, engenheiro civil Ricardo Moreira Nuñez, em reunião-almoço do SICEPOT-RS.

Na sequência, Nuñez afirmou que diante da limitação de recursos para investir no setor, a autarquia deverá intensificar um programa interno voltado para a busca de resultados com menos pessoal. "É nisso que estamos trabalhando com muita força", sustentou. "Com a exceção dos trabalhos de conservação, nossos esfor-



Ricardo Nuñez: Autarquia deverá intensificar programa interno voltado para a busca de mais resultados com menos pessoal

ços estão voltados para a padronização de metas e uma melhor orientação de nosso quadro de pessoal, o que talvez seja a tarefa mais importante a cumprir nesse momento de crise financeira."

De acordo com o dirigente, "existe hoje, no Daer, uma falta de orientação", entre os fiscais de projetos, de obras e em outras áreas, cada um com a melhor das intenções, fazendo o

que acha que deve ser feito. "Não há uma ação organizada, mostrando qual direção deve ser seguida, o que exige um trabalho sério de correção. Hoje o analista toca um projeto a sua maneira e como acha que deve ser feito. Isso não flui e não apresenta resultados. Por isso, nós vamos mudar completamente essa cultura que se estabeleceu sem qualquer justificativa", afirmou.

A partir de uma nova orientação da diretoria, Nunez acredita que o Daer poderá aprovar projetos de forma mais rápida, com mais respeito aos construtores. Essa nova linha de raciocínio, segundo ele, está sendo conversada desde o início do governo com o diretor Jaime Tonon e os demais diretores, o que segue o objetivo de definir as decisões do Departamento

em conjunto com a equipe de diretores e não por meio de diretores independentes. "Todas as nossas decisões têm sido de consenso, como deve ser uma equipe de forma efetiva", destacou.

O dirigente admitiu que a qualidade dos projetos do Daer é deficiente, o que não deve ser atribuído às construtoras. Entende que boa parte dessas deficiências é de responsabilidade do departamento, exatamente devido à cultura que se estabeleceu de tocar projetos cada um a sua maneira. "Queremos que vocês, construtoras, nos enviem projetos com qualidade, pois vocês têm competência para fazê-lo. Não tem cabimento chegar um projetista qualificado como os de vocês e eu não respeitá-lo, porque acho que possa ser melhor do que ele. Não existe isso. Os técnicos do Daer não são melhores do que ninguém, por mais qualidade que possam ter. O que queremos é dar liberdade para vocês apresentarem projetos com as alternativas que vocês entenderem. Nós vamos nos restringir a avaliar se o projeto está dentro das normas, que é



Diretoria do Daer
Pela ordem das fotos: **Transportes Rodoviários: Lauro Hageman; Operação Rodoviária: Roberto Uberti; Infraestrutura rodoviária: Paulo da Rosa; Administração e Finanças: Saul Sastre; Gestão e projetos: Jayme Tonon.**

nossa obrigação, e eventualmente um ponto ou outro que deve ser discutido. Mas com toda a possibilidade de justificativas que possam vir a ser apresentadas. E depois cobraremos das construtoras qualquer falha de projeto. Aí saberemos a quem responsabilizar e não na forma como é feito hoje, que se perde a referência de quem é o projeto, quem é o responsável, o que leva a impasses no momento de execução de obra."

Sobre a tabela de preços praticada pelo Daer, o que está sendo questionado pelo SICEPOT-RS, o dirigente afirmou que esse é um ponto sempre muito discutível. "Qualquer ponto é passível de discussão", afirmou. "De nossa parte estaremos sempre abertos para discutir o tema. Não vejo problema. O que vocês querem é um preço justo e não podemos pensar diferente. Não posso também como agente público pagar um preço que não seja razoável para vocês. Não posso exigir qualidade se estou pagando mal. É uma tarefa que teremos pela frente, e o atual momento me parece bem adequado."

AMMANN

Grupo Betunel

ROMAC

Tauron Equipamentos
JOHN DEERE

INFRAESTRUTURA

Aumento do tráfego reduz vida útil da pavimentação nas estradas

Em 2014, segundo a Confederação Nacional dos Transportes (NT), 49,9% das rodovias do país foram classificadas como: regulares, ruins ou péssimas. Nos anos de 2009 até 2014, o somatório da classificação das rodovias em estado péssimo, ruim e regular ficou entre 45,9% e 54,2%, segundo a mesma fonte. Dada a grande concentração do transporte de carga nas rodovias brasileiras, o país corre sério risco de enfrentar complexos problemas em sua malha viária em futuro próximo, alerta Luciano Pivoto Specht, professor doutor da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), em entrevista a **CONSTRUÇÃO PESADA**. A seguir, os principais trechos:

O que prejudica a vida útil do asfalto nas rodovias?

O processo de refino do petróleo tem evoluído muito nos últimos anos, possibilitando a extração de produtos mais leves (e



Foto Divulgação

lucrativos), assim como o Brasil tem explorado águas cada vez mais profundas para extração de óleo cru; e é possível que o asfalto venha se modificando quimicamente. Todavia, do ponto de vista das especificações nacionais vigentes ditadas pela ANP (Agência Nacional do Petróleo), o asfalto atende aos requisitos mínimos exigidos. O que temos de refletir é que esse material, utilizado com sucesso

no passado, possa não mais ser suficiente para atender às demandas atuais de tráfego comercial, que cresceram muito nos últimos anos.

Quais as causas da má qualidade do asfalto? Como corrigir isso?

Um dos motivos frequentes do problema é que, no Brasil, temos insistido em utilizar o asfalto convencional, o CAP (que tem ponto de amolecimento ente 45

e 55°C) em rodovias com tráfego lento, pesado e ultrapesado, que chegam no verão a temperaturas de 70°C. A especificação Superpave (Superior Performing Asphalt Pavements) de ligantes asfálticos, em vigor nos Estados Unidos desde 1990 – se aplicada no Brasil –, iria condenar o uso desses asfaltos convencionais em parte da malha federal e estadual e nas principais vias urbanas do estado em que

temos tráfego pesado. Outro aspecto para refletirmos é que nossa distribuição de cargas por modais de transporte tem um desequilíbrio importante, sobrecarregando a malha pavimentada, que por ter uma extensão limitada, muitas vezes de pista simples, acaba sobrecarregada e responsável por uma parcela importante da engrenagem econômica do país. Soma-se a tudo isso a existência de sobrecarga no transporte rodoviário, o que fere uma premissa de projeto, e pode reduzir drasticamente a vida útil da malha rodoviária. Vale também mencionar que, diferente de outras obras de engenharia civil, o pavimento asfáltico é projetado para durar 10 anos, com manutenção; se este aspecto for negligenciado, teremos a ruína do pavimento por final de vida de projeto. Muitas de nossas rodovias estão debilitadas porque seu ciclo de vida já se esgotou.

Existem exemplos de técnicas inovadoras de pavimentação com melhores resultados?

Sim. Nesta linha de ma-

“Restauração do vão móvel da ponte do Guaíba é um exemplo de inovação que utilizou um asfalto altamente modificado”



Luciano Pivoto Specht



possibilitou que, com apenas 5cm de material sobre o deck metálico, fossem minimizadas as operações de manutenção, neste caso críticas por interferirem muito na operação da rodovia, por muitos anos.

Por que essas técnicas ainda não ganharam uma amplitude maior em obras de pavimentação? São mais caras?

O uso de asfaltos especiais tem um custo inicial elevado, mas se bem utilizado, reduz a manutenção e custos ao longo da vida de projeto. Isso é realidade no exterior há décadas e foi normalizado no Brasil há menos de cinco anos, o que dificultava o seu uso em obras públicas. Na prática, toda nova tecnologia demora para ser incorporada nos projetos, precisa ser especificada, precificada e o meio profissional capacitado para seu emprego, isso tudo leva tempo.

teriais asfálticos o Brasil tem evoluído muito nos últimos anos. Temos utilizado asfaltos modificados por polímeros, borrachas e aditivos que podem melhorar seu desempenho, e isso deve ser ampliado. Dado o nível de tráfego (volume e carga) a que as rodovias brasileiras estão submetidas,

não tenho dúvida que esse processo é inevitável e irreversível. Já temos exemplos de grandes empreendimentos no Brasil e no estado de obras que têm lançado mão destes materiais nos últimos três ou quatro anos. Um exemplo de inovação foi a restauração do vão móvel da ponte do Guaíba há alguns anos, que utilizou um asfalto altamente modificado (com SBS – Estireno-Butadieno-Estireno e TLA – Trinidad Lake Asphalt) e

Priori Locações e Vendas

Grupo **MAKENA**

JCB

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

Mantomac máquinas, peças e serviços

VOLVO. A EVOLUÇÃO EM ESCAVADEIRAS.



A nova série D de escavadeiras Volvo com o novo sistema hidráulico gerenciado eletronicamente deixa o equipamento mais potente e produtivo. O inovador "Modo ECO", uma exclusividade Volvo, torna o

equipamento mais econômico em até 10% que a série anterior, garantindo a mesma produtividade. O novo painel de informações em LCD, que possui todas as informações vitais da máquina, é de fácil leitura e aumenta o conforto do operador. Para completar, a nova série D oferece um sistema de gerenciamento completo que permite configurar e armazenar até 20 implementos hidráulicos diferentes de dentro da cabine.

www.volvoce.com



LINCK MÁQUINAS S.A.
Av. das Indústrias, n° 500
Eldorado do Sul - RS - Brasil
Tel.: +55 2125.3333

Volvo Construction Equipment

