

CONSTRUÇÃO PESADA

IMPRESSO
Impresso fechado.
Pode ser aberto pela ECT

Publicação mensal
março de 2015
ano 12 – número 133

Foto Divulgação

Divulgação

Atraso nos pagamentos do PAC afeta obras do Dnit no RS

Cronograma das obras
de duplicação da BR-116
já está comprometido

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

Para economista da FGV, PPPs e concessões devem ganhar força em 2015

EDITORIAL

Atraso nos pagamentos do PAC ameaça obras do Dnit no RS

Uma das principais vitrines do governo federal, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) está em xeque. Fonte de recursos que elevou os investimentos do Dnit no Rio Grande do Sul nos últimos anos a valores nunca antes alcançados, o PAC está com seus repasses atrasados desde o final do ano passado.

Hoje existem faturas vencidas no equivalente a R\$ 1,3 bilhão, o que deve elevar-se para R\$ 1,8 bilhão neste mês de março. Somente no Rio Grande do Sul, esses débitos, relativos a obras já executadas, somam cerca de R\$ 300 milhões.

Nesse cenário, as construtoras, sobretudo aquelas de médio porte, vivem uma crise sem precedentes. Isso resulta numa forte desaceleração de obras importantes como 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.

É preciso lembrar que as obras de duplicação da BR-116, no RS, provocaram uma das maiores dores de cabeça das empresas de construção pesada no Rio Grande do Sul. Desde que o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva lançou o edital, em festiva solenidade no Gasômetro da capital, em julho de 2010, uma série de entraves afetou irremediavelmente o cronograma de sua conclusão em pelo menos dois anos. Ultrapassada a barreira do TCU, resolvida por acórdão com o Dnit, a ordem de serviço pelo Ministério dos Transportes foi emitida somente em 20 de agosto de 2012.

Com cerca de 3 mil trabalhadores diretos – trata-se do maior empreendimento em execução no estado em número de mão de obra –, as obras de duplicação da BR-116 deveriam estar com seus primeiros trechos concluídos no primeiro semestre deste ano, o que, diante das circunstâncias, não poderá ser confirmado.

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. Do contrário, a crise deverá agravar-se, atingindo grande parte do setor no estado. Por conta da operação Lava-Jato, o sistema financeiro está arredio às construtoras, o que torna muito difícil a busca de crédito para o pagamento de dívidas contraídas justamente para a compra de equipamentos e insumos para obras que hoje não se sabe se terão continuidade.

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
Nilton Scapin
Diretores Executivos
Aloisio Milesi
Caetano Alfredo Silva Pinheiro
Edgar Hernandes 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

Editores
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

INFRAESTRUTURA

Construtoras suspendem serviço de asfaltamento da BR-116

O aumento dos preços do cimento asfáltico de petróleo (CAP) e do asfalto diluído de petróleo (ADP), aplicado pela Petrobras às distribuidoras, afetou diretamente as obras de duplicação da BR-116, entre Guaíba e Porto Alegre.

Dos nove lotes em que o projeto foi dividido, o lote 7, da Construtora Sultepa, está paralisado desde dezembro do ano passado, em função da falta de correção compensatória do contrato com o Dnit. De acordo com Ricardo Portella, a empresa ainda mantém 90 funcionários na obra, na expectativa de retomada dos trabalhos. "A série de aumentos dos insumos, como asfalto, diesel e energia elétrica, inviabilizou o contrato", afirmou.

Aloisio Milesi, diretor da Construtora Brasília Guaíba Ltda, responsável pelo lote 5, confirmou que a obra está praticamente paralisada devido ao aumento dos preços dos insumos e também pelo atraso nos pagamentos do Dnit. Hoje, 60% dos trabalhos já foram concluídos.

Paulo Ponte, diretor comercial da constru-

tora Pelotense, informou que, mesmo com o atraso nos pagamentos, a empresa não pensa em paralisar a obra do lote 6. "Ainda não chegamos ao estágio de asfaltamento, mas acreditamos que o Dnit deverá reequilibrar os contratos logo em seguida", afirmou. "Não vamos paralisar a obra", sustentou. "Cada uma das empresas responsáveis pela obra tem diferentes peculiaridades."

No caso da SBS Engenharia, responsável pelo lote 8, os trabalhos continuam normais, com exceção do asfaltamento. A empresa mantém no local cerca de 200 trabalhadores.

"Como os reajustes de preços do setor com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) são anuais, não será possível continuar as obras sem uma readequação dos contratos", alertou Nelson Sperb Neto, presidente do Sindicato da Indústria da Construção de Estradas, Pavimentação e Obras de Terraplenagem do RS (Sicepot-RS).

Para a retomada dos trabalhos, Sperb defende a repactuação dos contratos que passariam a ser reajustados mensalmente. "Essa

seria a única forma de evitar o agravamento dos desequilíbrios financeiros das empresas que estão sendo obrigadas a demitir pessoal devido à insuficiência de caixa", completou o presidente do Sicepot-RS.

No Rio Grande do Sul, segundo estimativas preliminares do sindicato, pelo menos 5 mil trabalhadores do setor já foram demitidos.



Construtoras aguardam posição do Dnit para retomada dos trabalhos

Bancos fecham as portas às empreiteiras

Os bancos estatais Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal entraram na lista de bancos que têm fechado as portas a empreiteiras à caça de empréstimos. A queixa parte de construtoras que, embora não sejam alvos das investigações da Operação Lava-Jato, alegam enfrentar dificuldades financeiras por conta de atrasos em pagamentos de obras federais.

Como toda operação de financiamento, o princípio básico para autorizar o empréstimo é a instituição ter garantias e provas de que as companhias vão ter condição de quitar a operação. O jornal O Estado de S. Paulo apurou que alguns financiamentos foram negados não porque os bancos públicos questionaram os futuros pagamentos que

as empreiteiras têm a receber do governo federal, mas sim pela situação econômica em que elas se encontram. Pesa a situação econômica atual, o nível de endividamento dessas empresas e, sobretudo, o envolvimento delas na Operação Lava Jato.

O presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (Cbic), José Carlos Rodrigues, afirma que o atraso nos desembolsos da União tem gerado uma cascata de problemas, como a dificuldade de obtenção de crédito e a falta de caixa das empresas para manterem suas operações em andamento. "É uma situação que preocupa muito, porque as empresas simplesmente acabam sem ter a quem recorrer."

"O Banco do Brasil informa que suas li-

nhas de crédito permanecem disponíveis e que as análises de operações são sempre realizadas caso a caso, de acordo com o perfil de cada cliente", respondeu o BB, por nota.

A Caixa declarou que "está operando normalmente a concessão de linhas de crédito para empresas da construção civil, observando o limite de capacidade de pagamento dos tomadores".

O atraso de pagamento nas obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) tem chegado a cerca de 75 dias.

Os bancos argumentam que estão cumprindo exigências bancárias para liberar ou recusar os financiamentos, seja para empresas citadas ou não na Operação Lava-Jato.

INFRAESTRUTURA

PPPs e concessões dever

O Brasil investe anualmente em infraestrutura pouco mais de 2% do PIB, enquanto que outros países latino-americanos, como Chile e Colômbia, aplicam algo entre 5% e 6% do PIB. Como consequência, a economia desses países está crescendo a taxas de 5% ao ano, enquanto o Brasil precisa recorrer a incontáveis pacotes para tentar crescer 2%. É necessário pelo menos dobrar o investimento do Brasil em infraestrutura como proporção do PIB, o que poderá contribuir para aumentar a taxa potencial de crescimento anual em um ponto percentual ou até mais.

A opinião é do economista Armando Castelar Pinheiro, do IBRE/FGV, e professor do Instituto de Economia da UFRJ, em palestra durante o seminário Qualidade dos Serviços e Obras Públicas – A Engenharia em favor da Sociedade, organizado pelo Sindicato dos Engenheiros do Rio Grande do Sul (Senge).

Pesquisas de organismos internacionais mostram, segundo o economista, que os principais gargalos do Brasil estão em logística. Nos indicadores de competitividade global, publicados pelo World Economic Forum, o Brasil ocu-



Fotos Divulgação

Armando Castelar, da FGV, em palestra no seminário promovido pelo Senge previu a queda dos investimentos públicos e maior protagonismo do setor privado

pa a 104ª posição em termos de infraestrutura, de um total de 142 países, com desempenho especialmente ruim na infraestrutura de transporte: 118ª colocação com relação às estradas, 91ª em ferrovias, 130ª em portos e 122ª em aeroportos, detalhou Castelar. “Outra área em que o país não está avançando o suficiente é o saneamento”, acrescentou.

Entre os fatores que emperram os investimentos em

logística, Castelar citou a lentidão e a incerteza associadas à regulação ambiental, envolvendo o IBAMA, as autoridades estaduais e municipais, mas também o Ministério Público e o judiciário; e as fontes de financiamento.

“Em relação ao meio ambiente, entendo que a solução não é desconhecer as limitações que a sua preservação impõe, mas dar previsibilidade ao investidor. O pior cenário é

ter um investimento paralisado por alguma nova decisão; melhor saber desde o início quais são as restrições”, disse. “Sobre o financiamento, é preciso ir além do BNDES, desenvolvendo um mercado de títulos privados de renda fixa de prazos longos”, destacou o economista.

A seguir, acompanhe os melhores trechos de sua entrevista a CONSTRUÇÃO PESADA:

AMMANN

Grupo
Betunel

m ganhar força em 2015

CONSTRUÇÃO PESADA: É fato que o país terá menos recursos do PAC em 2015?

Armando Castelar: Em 2014 o superávit primário do setor público consolidado foi negativo. Em 2015, o governo promete elevá-lo para 1,2% do PIB. Para isso, irá aumentar tributos e reduzir despesas. Cortar gastos do governo é mais difícil do que pode parecer, pois muitas despesas são vinculadas às receitas ou seguem regras fixas. As despesas com a previdência, por exemplo, vão aumentar, em função da correção de 8% do salário mínimo. Uma das poucas despesas sob o controle do governo é o investimento, e por isso é muito provável que o investimento público diminua. Além disso, como 2014 foi ano eleitoral, o investimento público ficou acima do normal; em geral, no primeiro ano de governo ele tende a recuar. É muito difícil que esse core não atinja o PAC, que de qualquer forma já vai sofrer por conta das repercussões do escândalo da Petrobras sobre o investimento da empresa.

Há risco de entrave nas obras de infraestrutura em 2015 por causa da crise fiscal?

A redução do investimento público vai afetar as obras de infraestrutura em 2015. Também pode haver um problema devido ao aparente envolvimento de grandes empreiteiras com o Petrolão. Não é claro ainda como ficará a relação do setor público com elas nos próximos anos. Além disso, em função da crise da Petrobras, é provável que os controles sobre contratos públicos sejam apertados,

tornando-os ainda mais burocráticos.

A PPP pode ser uma saída para viabilizar investimentos em infraestrutura em 2015?

Sim, recorrer às parcerias com a iniciativa privada, via concessões e PPPs, poderá ser a única alternativa nos próximos anos para manter uma taxa mínima de investimento em infraestrutura. E criar uma agenda positiva que compense um pouco as más notícias que vão vir no mercado de trabalho, na inflação, na queda do consumo. Resta torcer

para que a questão ideológica não torne o processo desnecessariamente complicado e arriscado.

Mesmo com a situação fiscal do país haveria investidores interessados em participar de PPPs?

Sim, há muito investidor estrangeiro, especializado em projetos de infraestrutura, com interesse de aplicar seus recursos na infraestrutura brasileira. O ajuste fiscal vai ser custoso no curto prazo, mas vai fortalecer os fundamentos macroeconômicos e tornar esse investimento mais interessante. Agora, o governo precisa trabalhar para dar condições para que esse investidor de fato venha. É importante que nessa transição de um modelo ainda liderado pelo investimento público, em particular na área rodoviária, para outro mais calcado em concessões e PPPs, se invista na estruturação de projetos, de preferência criando um espaço para estruturadores independentes, e se incentive a competição, para o que podem contribuir as pequenas empresas de construção e engenharia.



Castelar: "O governo precisa trabalhar para atrair os investidores em infraestrutura"



Tauron Equipamentos



JOHN DEERE

INFRAESTRUTURA

Luis Roberto Ponte, pelo SICEPOT-RS (E), Tarcísio Freitas, pelo Dnit (C), e José Alberto Pereira Ribeiro (D), pela Aneor, debateram as vantagens e desvantagens dos modelos de licitações



Foto Divulgação

Para o Dnit, resultado do RDC é positivo

No segundo painel do evento promovido pelo Senge, o empresário Luis Roberto Ponte, autor da Lei de Licitações (8.666), fez ao mesmo tempo uma de-

fesa veemente da lei de sua autoria e uma áspera crítica ao RDC (Regime Diferenciado de Contratação), que definiu como "regime descarado de contratação".

Segundo Ponte, o RDC "ressuscita dispositivos obscuros" de antigas legislações e "legaliza sorrateiros mecanismos de corrupção de legislações

anteriores e ainda hoje utilizados quando não se cumpre a Lei 8.666".

Na opinião de Ponte, é fato que não se pode presumir que haveria ile-

Priori Locações e Vendas

Grupo **MAKENA**

JCB

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

galidades na condução do processo por parte do governo. Nem por isso, pondera, é aceitável que o poder público abra mão de instrumentos preventivos contra a ocorrência de corrupção e de beneficiamentos a grupos ou empresas.

"Desde quando a ausência de preço impede que haja conchavos?", indagou. "Sem projeto nem orçamentos conhecidos, a tendência é de que as propostas sejam apresentadas com valores mais altos que o estritamente necessário para a execução da obra."

Luis Roberto Ponte vê ingenuidade ou má-fé nas comparações que aludem às vantagens de contratações mediante o sigilo do preço pretendido, por exemplo, numa obra em casa.

Ponte repete aí o que estabelece o inciso 21 do artigo 37 da Constituição – cujo caput consigna o princípio da publicidade como obrigatório na administração pública – redigido por ele com a ajuda do também então consti-

tuinte Fernando Henrique Cardoso: "Igualdade de condições a todos os concorrentes".

Desse dispositivo derivou a Lei 8.666 como regulamentação da Carta para substituir o Decreto-Lei 2.300, objeto de uma rebelião de construtores no governo Fernando Collor contra os abusos cometidos no direcionamento de obras durante o processo de licitação.

Na sequência, Tarcísio Gomes de Freitas, superintendente do Dnit, citou entre as principais vantagens do RDC a significativa redução de prazo de conclusão das obras, a disputa de preço e o interesse das empresas em estudar mais profundamente os projetos.

De acordo com Freitas, o RDC reduziu em

160 dias o prazo entre a abertura da licitação e a homologação de resultados e acabou com o retrabalho. De um total de 459 licitações por meio do RDC, não foi necessário nenhum aditivo aos contratos, o que se constitui num fato altamente relevante, aduziu Freitas. "Além disso, os contratos de engenharia estão saindo com muita velocidade e precisão. A antecipação dos prazos de conclusão das obras começa a se tornar rotina, sem esquecer que também há muita inovação."

Desde o início das discussões sobre a extensão do RDC para as obras integrantes do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), segundo o superintendente da autarquia, o Dnit se preparou para trabalhar com essa modalidade, antes restrita às contratações de obras para Copa do Mundo e Olimpíadas.

Tarcísio Freitas:
"De um total de 459 licitações por meio do RDC, não foi necessário nenhum aditivo aos contratos, o que se constitui num fato altamente relevante"

"Formou equipes que estudaram profundamente a matéria e vem discutindo permanentemente sua utilização", acrescentou.

Para José Alberto Pereira Ribeiro, presidente da ANEOR, o verdadeiro debate do tema em discussão deveria ser sobre o que deveria ser acrescido à lei 8.666 para o seu aperfeiçoamento. "Ao adotar o RDC em 100% das licitações, o Dnit está sendo ousado", acrescentou. "O RDC hoje estaria a pleno se tivesse edital padrão, o que não tem."

Ribeiro afirmou ainda que o setor enfrenta uma crise institucional, devido à falta de transparência dos projetos do governo e ao abandono de instrumentos, como no caso dos recursos vinculados à Cide. Existe ainda outro agravante, diz o dirigente. "Na procura de obras maiores, eles deixam de fazer o feijão com arroz", acrescenta. Para Ribeiro, a defasagem do preço é outro agravante, o que acaba deixando as empresas sem margem. "Hoje muitas de nossas empresas não têm mais condições de suportar 15 dias sem receber. O setor nunca esteve com tantos problemas", concluiu.



Mantomac®
máquinas, peças e serviços

Entre as máquinas comercializadas pela Mantomac está o lançamento Komatsu D61EX23

Foto Divulgação

Marcas de renome mundial colocadas no mercado gaúcho pela Mantomac

Três marcas de renome mundial, originárias do Japão, Estados Unidos e Europa, são comercializadas no mercado do Rio Grande do Sul pela Mantomac, que também atua em Santa Catarina. Estão associados ao nome Mantomac, que é uma das principais concessionárias de máquinas e equipamentos do Brasil, fabricantes de destaque em todo o mundo: Komatsu, Atlas Copco e Gehl.

Um dos cuidados adotados pela empresa no relacionamento com o cliente está no consistente serviço de pós-vendas, um ativo suporte de atendimento que se inicia, na verdade, desde a venda. Três fundamentos orientam o Pós-vendas Mantomac, e um deles é a agilidade, para que o cliente seja atendido no menor prazo e evite máquinas paradas. Outro é a disponibilidade de peças em estoque, de forma compatível com as possíveis necessidades dos clientes. Além disso, outra referência é a atuação de profissionais qualificados para atender o cliente,

de forma a esclarecer dúvidas e solucionar efetivamente os problemas indicados.

Entre os produtos da Mantomac para o mercado gaúcho estão equipamentos de construção fabricados pela Komatsu. São escavadeiras hidráulicas, carregadeiras de rodas, tratores de esteiras e motoniveladoras com alto padrão tecnológico, disponíveis em vários modelos e com variada capacidade operacional. Um dos diferenciais dessas máquinas é o Komtrax, exclusivo sistema de monitoramento via satélite que permite otimizar o gerenciamento da frota para o desempenho compatível em termos de produtividade e que registra e transmite informações em tempo real para que os equipamentos Komatsu sejam gerenciados a distância.

Outro fabricante com liderança mundial que a Mantomac representa é a Atlas Copco, através de ampla linha de compactação e pavimentação, equipamentos

e ferramentas para construção. Na linha Dynapac, estão rolos vibratórios combinados, rolos vibratórios de um cilindro para solos, rolos vibratórios tandem para solos e asfalto, compactadores de pneus e pavimentadoras de rodas e de esteiras. Da mesma marca, a Mantomac comercializa perfuratrizes hidráulicas, britadores móveis e conjunto de peneiras.

A Mantomac representa, ainda, a Gehl, que tem reconhecida qualidade mundial e é pioneira no desenvolvimento de máquinas compactas, como mini-carregadeiras. Para operação nas mais diversas obras e tipos de espaços e com tecnologia de ponta, a Gehl fabrica carregadeiras de esteira, carregadeiras articuladas, minicarregadeiras e manipuladores telescópicos. Esses equipamentos, mesmo compactos, apresentam robustez e resistência, para a melhor operacionalidade em diversificados ambientes.



Mantomac
máquinas, peças e serviços

Distribuidor:

KOMATSU

Atlas Copco

GEHL

Profissionais qualificados e peças genuínas

Com a disponibilidade de peças genuínas, a Mantomac conta com profissionais qualificados para atender bem, esclarecer dúvidas e solucionar efetivamente os problemas indicados. A Mantomac atende o

mercado gaúcho com unidades em Farroupilha, na Rodovia RS-122, Km 63, telefone (54)2109-5399, e em Porto Alegre, Avenida Fernando Ferrari 263, no Bairro Anchieta, telefone (51)3362-5039.