



Fiergs mobiliza bancada federal gaúcha para garantir a conclusão da BR-116

Página 3

Aprimorar a Lei 8.666/93
é o melhor caminho para
combater a corrupção

Página 4

Caminhões acima do
peso ameaçam segurança
das pontes no estado

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

Atraso nas obras da BR-116 é um crime contra a economia gaúcha

A reunião da bancada federal gaúcha com a diretoria da Fiergs, em 27 de março passado, quando foi entregue uma agenda com as principais reivindicações da entidade, entre as quais a conclusão da BR-116, deverá fortalecer o pleito do setor para que o governo libere para essa obra mais R\$ 150 milhões, ainda neste ano, e outros R\$ 200 milhões em 2018. Dessa forma será possível entregar grande parte desse empreendimento ao contribuinte brasileiro, que é quem paga os impostos arrecadados pelo governo federal. O atraso da obra que se constitui na obra logística mais importante do estado é um crime contra a economia gaúcha.

Outro ponto importante a registrar é o projeto 559/2013, aprovado pelo Plenário do Senado no final do ano passado, que altera a Lei de Licitações e Contratos. Ocorre que, mesmo depois de passar por várias modificações, o texto final desfigurou a lei original e precisa ser alterado na Câmara dos Deputados. Entendemos que a lei 8.666 seria melhor, com pequenos ajustes.

O fato é que o novo texto aumentou o encargo das empresas sem as contrapartidas do contratante. Ou seja, dos poderes públicos que sempre deixam de cumprir os contratos. Isso porque não desapropriam na hora em que têm de desapropriar, emitem ordem de início de obras sem ter licença de instalação e geram custos que não são ressarcidos às empresas contratadas.

Além disso, o PLS 559 exige um seguro de até 20% do valor total com a finalidade de garantir a conclusão da obra, o que, em nossa opinião, é totalmente inócuo porque quem dá causa para o rompimento dos contratos, em 99% dos casos, é o próprio governo.

É a mesma coisa que tocar fogo no próprio carro e ir à seguradora receber o seguro. É uma comparação forte, mas é o que aconteceria.

Na área municipal, o setor ainda está aguardando o levantamento da prefeitura de Porto Alegre relativo aos créditos a receber das obras da Copa. As Secretarias da Fazenda e do Planejamento devem fechar um cronograma de pagamentos para que as obras possam ser retomadas.

No âmbito do Daer, existe preocupação quanto à renovação dos Contratos de Apoio Técnico (CAT) que vencem no mês de junho. De outra parte, a questão relativa aos preços do asfalto também não foi resolvida e as obras estão começando a parar. Registramos ainda o atraso no pagamento às empresas de conserva, cujo passivo é de cerca de R\$ 20 milhões.

Ricardo Lins Portella Nunes
Presidente do Sicepot-RS

Fiergs mobiliza bancada federal gaúcha para garantir a conclusão da BR-116

A Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (Fiergs) reuniu, na segunda-feira (27 de março), a bancada federal gaúcha para deflagrar uma mobilização em prol da conclusão da BR-116. Licitadas em 2010, as obras de duplicação da rodovia, entre Guaíba e Pelotas, e do contorno de Pelotas, entre a ponte do Retiro e a ponte do São Gonçalo, numa extensão aproximada de 260 quilômetros, tiveram suas ordens de serviço emitidas em agosto de 2012, na Feira Nacional do Doce (Fenadoce), em Pelotas. Na oportunidade, foram fixadas as datas de conclusão para um período de dois e três anos, respectivamente.

APENAS 59% DO CRONOGRAMA FOI EXECUTADO

Até o momento (março de 2017), foi executado apenas 59% do cronograma de obras.

Para este ano, o empreendimento receberá apenas R\$ 50 milhões do Dnit, o que reflete uma falta de visão do governo federal, dada a importância logística da rodovia para o estado e que deveria merecer absoluta prioridade. Nessa linha, a Fiergs pretende sensibilizar a bancada gaúcha na Câmara para que, por meio de emenda, consiga agregar recursos adicionais para esse importante empreendimento que, hoje, não tem data para sua conclusão.



Dudu Leal/Fiergs

Para o presidente da Fiergs, Heitor Müller, a conclusão da BR-116 deverá reduzir o custo logístico na movimentação de cargas no sentido do Porto do Rio Grande

A Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2017 prevê um total de R\$ 387 milhões para as obras de rodovias federais em execução no Rio Grande do Sul, o que é insuficiente para o atual estágio desses empreendimentos. Do volume previsto pela Lei, cerca de R\$ 257 milhões serão destinados à obra da nova ponte do Guaíba; R\$ 51 milhões para a duplicação da BR-116; R\$ 39 milhões para a travessia de Santa Maria e R\$ 40 milhões para a BR-386.

MISSÃO DA BANCADA

A missão da bancada gaúcha na Câmara será reivindicar ao governo federal recursos no montante de R\$ 150 milhões para 2017, e mais R\$ 200 milhões para 2018, a fim de garantir a conclusão da obra no final do próximo ano. Outros R\$ 80 milhões para a obra da Travessia de Santa Maria e mais R\$ 60 milhões para a BR- 290. Hoje, a travessia de Santa Maria é a única obra federal em execução no Rio Grande do Sul.

AMMANN

Aprimorar a Lei 8.666/93 é o melhor caminho para combater a corrupção

Autor da Lei 8.666, o ex-presidente da CBIC [Câmara Brasileira da Indústria da Construção], Luís Roberto Ponte entende que bastam alguns retoques para atualizar a lei antiga que está em vigor desde 1993

Abandonar o PLS 559/2013, aprovado no Senado, que cria uma nova Lei de Licitações e Contratos, e em seu lugar promover apenas modificações pontuais na Lei 8.666/93 é a melhor alternativa para aprimorá-la, dado o número de impropriedades e omissões daquele PLS, incompatíveis com a relevância desse instrumento. Essa é a sugestão do empresário e ex-presidente da CBIC (Câmara Brasileira da Indústria da Construção) Luís Roberto Andrade Ponte, autor da Lei 8.666, para quem há um convencimento praticamente unânime de todo o setor da construção de que fazer uma nova lei seria um desserviço ao esforço de moralização em que o Brasil se empenha. “Isso significaria o ignorar 24 anos de consolidação da jurisprudência, quando o correto é retocar a atual em vez de concluir a votação de um projeto rejeitado por todo o setor. Entre outras deformações ele introduz critérios subjetivos de julgamento, indutores do direcionamento da escolha do vencedor da licitação, que abre a porta para a corrupção.”

De acordo com Ponte, o Congresso não precisa voltar ao zero e propor uma nova legislação sobre a matéria. Bastaria alguns retoques na lei 8.666 com o obje-



Foto: Senge-RS

Ponte: “Não se pode suprimir ou modificar pontos fundamentais, essenciais à preservação de princípios constitucionais, sob o falso pretexto de resolver problemas de demora nas contratações públicas”

tivo de evitar distorções atuais na sua aplicação em decorrência das lacunas deixadas com vetos presidenciais, das más interpretações e dos mal intencionados desejos de descumpri-la.

Ponte lembra que a metade da carga gigantesca de tributos que existe no Brasil tem de ser gasta conforme as determinações da lei de licitações, que dita as regras até mesmo para compras governamentais dispensadas de licitação. “Isso mostra o grau de relevância dessa lei e porque devemos pre-

servar os grandes instrumentos de proteção do interesse público contidos na Lei 8666.”

PONTOS FUNDAMENTAIS

Conforme o ex-deputado, não se pode suprimir ou modificar pontos fundamentais, essenciais à preservação de princípios constitucionais, sob o falso pretexto de resolver problemas de demora nas contratações públicas, “atribuídos, de forma totalmente equivocada, à difamatória acusação de que tais postergações são devidas



Plenário do Senado aprovou substitutivo do senador Fernando Bezerra Coelho (PSB-PE) que atualiza a legislação sobre licitações e contrato em dezembro de 2016

ao rigorismo e à complexidade da Lei 8.666”. Ele diz: “Isso é uma infâmia, posto que sabemos que as causas principais dos atrasos nas contratações e execução das obras públicas se devem exatamente pelo oposto: o não cumprimento da lei 8666, com a falta de projetos corretos, os Editais mal feitos, as interpretações erradas, as exigências exageradas ou insuficientes de prova de capacidade dos licitantes, os atrasos de pagamentos, as protelações de liberações ambientais e os retardamentos burocráticos de decisões. É o descumprimento da Lei que conduz ao processo de judicialização das licitações no país.”

Ao detalhar os fundamentos constitucionais que balizaram a Lei 8.666, estabelecidos no inciso XXI do artigo 37 da Constituição, Ponte lembrou que ele consigna o princípio da publicidade como obrigatório na administração pú-

blica e a Igualdade de condições a todos os concorrentes capacitados. Desse dispositivo derivou a Lei 8.666 como regulamentação da Carta para substituir o Decreto-Lei 2.300 que foi motivo de uma rebelião dos construtores no governo Fernando Collor (15 de março de 1990 – 29 de dezembro de 1992) contra os abusos cometidos no direcionamento de obras durante o processo de licitação. Citou ainda o princípio que impõe a obrigação de pagamento, às empresas contratadas, com a manutenção das condições efetivas da proposta, bem como o estabelecimento de exigências de qualificação técnica e econômica dos proponentes apenas indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

RETOQUES

Entre os retoques sugeridos, o ex-deputado deu ênfase à desclassificação de propostas com preços

inexequíveis, o que considera um ponto crucial a ser melhor definido na lei. Mencionou ainda a inclusão de dispositivos mais eficazes de punição das desobediências à lei no cumprimento das obrigações que ela determina ao órgão público, uma das quais o pagamento nas condições nela estabelecidas. “O governo deveria pagar às empresas em 30 dias, como determina a lei atual, e a penalização pelos atrasos deveria impor sanções iguais às que ele impõe ao atraso de pagamento dos impostos, disse.

PRINCÍPIOS ESSENCIAIS

Um dos princípios essenciais de uma lei de licitações, ressaltou Ponte, “é a existência prévia de um projeto com o competente orçamento, condição essencial para que a sociedade possa julgar se, pelo valor a ser gasto, o objeto da licitação deve ser a prioridade do governo, e se o preço a ser pago pela sua execução será correto”.

“Um projeto bem feito fará o governo ganhar tempo e gastar menos na sua execução. É o projeto prévio, com o devido orçamento, que pode definir claramente o objeto da licitação e impedir que a sua contratação seja feita por preços abusivos ou inexequíveis. É o projeto correto, prévio e divulgado, com correto orçamento, que impede os proponentes de apresentarem propostas irresponsáveis e intencionalmente com preços abaixo dos custos para vencer a licitação, por saber que depois poderá elevá-los mediante mecanismos espúrios para suprir as lacunas, as falhas ou a falta do projeto prévio”, concluiu.



Hoje existem várias pontes e viadutos com problemas sérios no estado

Caminhões acima do peso ameaçam segurança das pontes no estado

Para o engenheiro Augusto Tozzi, de Porto Alegre, é preciso definir um programa urgente para a reabilitação de obras deterioradas

“**M**ais de 50% das obras de artes especiais – pontes, viadutos e passarelas – existentes no estado têm, em média, mais de 30 anos, mais de 50% tem 50 anos ou mais. Em poucas, ou em raras, foram executados serviços de reforço ou alguma manutenção e quando isso ocorreu foi porque houve alguma degradação muito grave. Hoje existem várias com problemas sérios. Não entendo como a Sociedade de Engenharia, Sindicato dos Engenheiros e o CREA-RS, não tomam atitude

junto ao Ministério Público para corrigir isto. Não cabe legislação sobre isto, as normas técnicas estão em vigor, o que é preciso é adequar antes a estrutura das obras para depois liberar o trânsito de veículos com a carga majorada. Isto é tão lógico que chega a ser ridículo. Espero que acordem e se comece a encarar o problema como ele merece, antes que prolifere o rompimento e desabamento de obras.”

Essa declaração é do engenheiro Augusto Tozzi, da Tozzi Engenheiros e Consultores Associados,

de Porto Alegre, que atua há mais de 40 anos no setor de pontes e viadutos, tendo realizado cerca de 200 projetos de pontes e viadutos e mais de 200 igualmente de restaurações. A seguir, leia os principais trechos de sua entrevista à CONSTRUÇÃO PESADA:

Existe cadastramento sobre as pontes e viadutos do RS, em nível federal e estadual?

O cadastramento foi feito há muito tempo e está muito defasado. O DNIT, em várias oportunidades, tentou fazer atualizações,

mas nunca chegou a se efetivar. Em nível estadual, do Daer, no momento está em implantação um programa de inspeção e cadastramento. Inclusive, com licitação em andamento.

Em sua opinião, quais as pontes que carecem de investimentos urgentes no RS?

Hoje existem várias com problemas sérios. Existem algumas que foram inspecionadas há vários anos, remetidos relatórios por parte dos engenheiros residentes tanto do Dnit quanto do Daer, mas nada aconteceu. Muitos relatórios foram feitos, repetidos e arquivados ou abandonados em gavetas ou prateleiras.

Quais as medidas que estão sendo adotadas para atualizar essas obras de arte?

O Dnit promoveu uma audiência pública, no 1º semestre do ano passado, onde propôs um programa de vistoria, cadastro para reabilitação de obras de arte. Pro arte, até hoje nenhuma obra foi contratada. Venho defendendo há anos que se faça um contrato piloto usando-se um trecho de uma rodovia importante de escoamento de safra, com o objetivo de balizar o programa de reabilitação.

Até que ponto a instalação de balanças nas rodovias poderá atenuar esse quadro?

As balanças se existissem e estivessem operando coibiriam o trânsito de veículos com excesso de carga por eixo, isto diminuiria o desgaste e deformação do pavimento das rodovias e minimizaria o impacto sobre as pontes.



Engenheiro Augusto Tozzi:
“É preciso acionar o Ministério Público a fim de evitar a deterioração de pontes e viadutos”

Senge-RS diz que a tarefa de fiscalizar pontes e viadutos é do Crea-RS

O engenheiro Mogli Veiga, membro do Conselho Técnico Consultivo do Senge-RS (Sindicato dos Engenheiros do RS), afirmou que tudo o que o engenheiro Augusto Tozzi afirma na entrevista à CONSTRUÇÃO PESADA, do ponto de vista da participação dos órgãos públicos, federal e estadual, assina em baixo. Quanto à citação das entidades, ele esclarece que o ato de projetar, construir, fiscalizar e manter essa infraestrutura é tema privativo da engenharia civil. Portanto cabe ao Crea-RS, a intervenção sobre os temas.



O Senge-RS, de acordo com Veiga, tem a função precípua de representar a categoria dos engenheiros nas questões relativas ao desempenho das funções de caráter estrito à categoria profissional que representa, além de sua divulgação e representação junto à sociedade sobre os assuntos em que a ela esteja envolvida.

“Apesar da solicitação do engenheiro Augusto Tozzi, não há nenhum impedimento que as entidades citadas possam, em conjunto ou separadamente, representar junto ao Ministério Público, TCU e TCE, para que se pronunciem sobre o tema que é de extrema relevância para a sociedade contribuinte, bem como para a engenharia nacional”, conclui.

Finger & Sommer é pioneira, no RS, no uso de drones para inspeção de obras de arte especiais

Empresa já realizou mais de 50 serviços com a utilização de uma tecnologia inovadora que traz inúmeros benefícios

Uma das mais jovens empresas da indústria da construção pesada do Rio Grande do Sul, a Finger & Sommer, de Porto Alegre, especializada em projetos de engenharia para a implantação e manutenção de pontes, viadutos e passarelas, está passando incólume pela crise econômica que dizimou cerca de 500 mil empregos do setor nos últimos dois anos.

No ano passado, a empresa teve um crescimento de 40% em relação ao ano anterior e, para este ano, projeta um novo incremento de 30%.

Gestão e tecnologia podem ser consideradas as principais marcas da empresa. Com uma estrutura enxuta, ela busca a melhor alternativa para viabilizar a redução de custos e acelerar a construção.

Um dos seus diferenciais é o uso de drones para a inspeção de obras. A ideia surgiu devido à dificuldade de acesso a muitas obras e o compromisso da empresa de chegar a diagnósticos precisos sobre o estado de conservação das estruturas. “Com o apoio do drone, podemos verificar com total segurança quais



Imagem gerada por um drone

pontos devem ser mais bem observados e principalmente quais equipamentos de acesso serão necessários”, relata Douglas Finger, diretor da empresa. “Em todos os clientes que utilizamos essa tecnologia fomos os pioneiros nesse tipo de serviço que proporciona uma análise mais criteriosa da obra e reduz o retrabalho.”

Para a execução do serviço, além do drone equipado com câmera de alta resolução, é necessária uma quantidade de baterias adequada para autonomia de voo conforme a extensão e complexidade da obra. É fundamental sinalizar a rodovia co-

mo em qualquer inspeção de OAE.

Nos últimos dois anos, a empresa realizou mais de 50 inspeções com o apoio de drones. A maioria delas para a prefeitura do Rio de Janeiro. Além da inspeção e liberação de diversas estruturas do Parque Olímpico de Deodoro para os Jogos Olímpicos Rio2016, foram feitos serviços como o reforço da passarela de acesso à marina da Glória no aterro do Flamengo, em que foi utilizado fibra de carbono para o reforço da estrutura. Outro projeto de destaque foi a passarela de acesso ao metrô Del Castilho.