INFRA-RS

nº 2

Janeiro/Fevereiro/
Março 2023

Ministro dos Transportes garante recursos para a conclusão das obras de duplicação da BR-116

Renan Filho, em sua primeira visita ao RS, definiu cronograma de obras

INFRA-RS

Número 1- Ano 2
Janeiro | Fevereiro | Março de 2023

Conselho Editorial
Rafael Sacchi
Cylon Rosa Neto
Walter Lídio
Fábio Rodrigues
Ricardo Portella
Fernando Martins
Marcus Caberlon
Nancy Walter
Júlio Gross

Editor
Milton Wells
mwells@terra.com.br

Planejamento Gráfico
Luís Gustavo Van Ondheusden

Revisão
Press Revisão

Fotos
Divulgação

Foto da Capa
Br-116 -Cortesia do Ministério dos Transportes

Impressão
Gráfica Capital Ltda

Produção
Editora Matita Perê Ltda ME
Travessa Jundiaí 2200/ 608
Porto Alegre
Telefone: 51.99918.7460

SUMÁRIO

3 EDITORIAL
O recente anúncio do novo governo, por meio do Ministério dos Transportes, que vem a substituir o Ministério de Infraestrutura, é bem-vindo, mas é preciso não permitir que o otimismo se transforme no descontrole fiscal.

4-5 INFRAESTRUTURA
Licitadas em 2010, as obras de duplicação da BR-116 Sul, entre Guaíba e Pelotas, finalmente contam com recursos para a sua conclusão, segundo anunciou o ministro dos Transportes, Renan Calheiros Filho, em sua primeira visita ao estado

6-7 CONJUNTURA
Depois de um longo período de vacas magras devido à crise fiscal do país, seguido pela pandemia da Covid-19, de graves efeitos econômicos e sociais, o setor da construção pesada do RS está em pleno renascimento

8-9 LEGISLAÇÃO
O ímpeto contra a corrupção vem crescendo em todo o mundo. No Brasil, a Lei 12.846/2013 é a primeira em âmbito nacional contra a corrupção e traz em seu bojo a obrigatoriedade de programas de Compliance

10-11 EMPRESAS
Entidade-referência em saneamento básico no RS, a Ageos avalia a capacidade de investimento do novo controlador da Corsan para atender às metas estabelecidas no Novo Marco Legal do Saneamento

12-13 CASE SOCIAL
O laboratório de inovação da STE criou a Moeda do Bem, uma startup que não apenas ajuda as empresas a crescer, mas também a sociedade a prosperar

14-15 NAVEGAÇÃO
Desde o dia 2 de maio do ano passado na presidência da empresa pública Portos RS, Cristiano Pinto Klinger defende uma maior participação da indústria para aumentar a sua movimentação no Porto de Rio Grande

16-17 ENGENHARIA
A busca de caminho para que as empresas da construção pesada sejam capazes de viabilizar orçamentos de obras adequados de forma simultânea à preservação de seus lucros foi a tônica do debate sobre a tabela SINAPI, realizado pelo SICEPOT-RS, em conjunto com a CBIC

18-19 MODAIS
Enquanto a 8ª Rodada de concessões de aeroportos corre o risco de ser suspensa pelo governo federal, no Rio Grande do Sul as concessões de aeroportos estão com seus cronogramas em andamento

É preciso não permitir que o otimismo se transforme no descontrole fiscal

A queda ano a ano do orçamento do DNIT para manutenção e ampliação de rodovias federais refletiu-se não somente na perda de qualidade da malha federal, mas também no enfraquecimento da indústria da construção pesada. Além da quase insolvência de muitas empresas, a redução dos investimentos provocou não apenas a queda do nível de emprego, mas também a evasão de recursos humanos qualificados, que migraram para outras atividades. Assim, o recente anúncio do novo governo - por meio do Ministério dos Transportes (que vem a substituir o Ministério de Infraestrutura do governo anterior) - de investimentos de cerca de R$ 18 bilhões somente para este ano, trouxe um novo alento para o setor.

Precisamos saudar esses investimentos que resgatam o papel da infraestrutura no desenvolvimento econômico de qualquer país, estado ou município. A infraestrutura contribui para o crescimento por meio de vários canais de oferta e demanda. Além disso, ela também pode reduzir o custo das mercadorias entregues, facilitar a mobilidade física de pessoas e produtos, remover restrições de produtividade e aumentar a competitividade.

É preciso atentar para o fato de que os investimentos privados, por si só, são claramente insuficientes, dado que muitas rodovias não apresentam um perfil que possam viabilizar eventuais concessões. Por isso, o investimento público é insubstituível na malha federal que ainda se mantém dominante em pista simples, se constituindo em um dos segmentos possivelmente mais afetados pela crise fiscal estrutural que o governo central vem enfrentando nesses últimos anos.

"Sempre entendemos que a exclusão dos investimentos públicos do limite do teto de gastos para a infraestrutura é o caminho mais acertado"

Diante desse quadro, em nossa visão, o cenário da construção pesada é otimista. Sempre entendemos que a exclusão dos investimentos públicos do limite do teto de gastos para a infraestrutura é o caminho mais acertado. Além disso, é preciso a busca de uma eficiência do gasto público em todas as etapas do investimento, desde o planejamento, recebimento da obra, até a entrega à sociedade.

Da mesma forma, a gestão dos recursos deve ser bem conduzida para que não se repitam os erros do passado, de modo a impactar o andamento dos contratos e de que esse descontrole se transforme em uma avalanche. Não podemos nos esquecer que, no RS, uma série de empresas foi obrigada a recorrer à recuperação judicial de tal maneira que culminou quase com o desmantelamento do setor, com muitas demissões, redução dos níveis de atividades, atingindo até mesmo a cadeia setorial e penalizando a indústria de equipamentos que abastecem a construção pesada.

O cenário é de otimismo, até porque o setor da construção pesada sempre manteve voto de confiança no governo federal, na medida em que a infraestrutura comporta obras de interesse do Estado brasileiro e não somente de governos transitórios. Mas mesmo otimistas, é preciso manter os pés no chão e isso significa responsabilidade social para que todas as contratações sejam levadas a termo e efetivamente entregues à sociedade. Não podemos permitir que esse otimismo se transforme no descontrole fiscal, no recrudescimento da inflação, em uma nova depressão e em novo aumento da dívida pública.

Rafael Sacchi,
presidente do SICEPOT-RS

Em 27 de janeiro, o ministro dos Transportes, Renan Filho, acompanhado do diretor do DNIT e da equipe da Superintendência da Autarquia no RS realizaram visita técnica nos lotes 1 e 2 (em Barra do Ribeiro - km 300 ao km 351) e no lote 5 (em Camaquã - km 397,2 ao km 422,3)

Ministro dos Transportes garante conclusão das obras de duplicação da BR-116 Sul para o final de 2024

Medida faz parte do Plano de 100 Dias que prevê a conclusão de obras que foram paralisadas no ano passado devido à falta de recursos

Licitadas em 2010, as obras de duplicação da BR-116 Sul, entre Guaíba e Pelotas, finalmente têm um prazo de conclusão. Em sua primeira agenda em um estado, o ministro Renan Calheiros Filho, além de vistorias técnicas nos lotes 5, 1 e 2 da BR-116 e de assinatura de contrato e ordem de serviço das obras do lote 7 da mesma rodovia, anunciou o lançamento de dois editais de licitação, também para obras de duplicação. O primeiro para um trecho de 41 quilôme-

Até o momento, foram aplicados R$ 1,25 bilhão e duplicados 147,8 quilômetros do total de 211,2. Para a sua conclusão, são necessários R$ 474 milhões; para este ano estão garantido R$ 234 milhões

tros, compreendido entre o km 470,1 e o km 511,8; o outro entre o km 422,3 e o km 448,5, os quais totalizam mais 26 quilômetros duplicados.

"Com essas obras, projetamos o fim da duplicação da BR-116 para o final de 2024, e isso terá reflexos importantes para a economia gaúcha, sobretudo para o porto do Rio Grande", segundo Nelson Sperb Neto, diretor da SBS Engenharia.

Cenário é de otimismo

"O cenário da construção pesada no RS é francamente otimista, dados os investimentos anunciados pelo ministro dos Transportes, Renan Calheiros Filho, de R$ 1,444 bilhão, o que deve se elevar em mais R$ 1 bilhão com recursos do governo do estado", acrescentou.

Obras contempladas

Do pacote de 13 obras lançado pelo ministro em Porto Alegre, serão contempladas rodovias importantes, como a BR-290, que receberá R$ 200 milhões, BR-116, no trecho Porto Alegre-Novo Hamburgo, R$ 174 milhões, além de dois viadutos na BR-116. Ainda estão previstas as pontes do Rio Ibicuí e de Porto Xavier, que têm uma previsão orçamentária de R$ 120 milhões.

Na BR-158, será entregue a obra de manutenção e reabilitação da ponte sobre o Rio Conceição, localizado no km 506, município de Santana do Livramento, além da conclusão de um quilômetro da Travessia Urbana de Santa Maria e uma passagem inferior, do km 8,8 ao km 9,8, no mesmo município.

Completam o pacote de entregas a recuperação emergencial do viaduto de acesso à Ponte Internacional Brasil-Argentina, no município de Uruguaiana, na BR-290, e a reconstrução do pavimento do trecho da BR-472, que vai do km 473 ao km 440, nos municípios de São Borja e Itaqui. Ambos os empreendimentos estão previstos para serem liberados na primeira quinzena de março.

Recuperação

Dos recursos a serem investidos, cerca de R$ 580 milhões serão aplicados na retomada da recuperação e conservação de aproximadamente 1,4 mil quilômetros de rodovias no Rio Grande do Sul, entre outros empreendimentos.

Os 14,5 quilômetros da rodovia de acesso ao município de Carlos Gomes, no Alto Uruguai, já estão totalmente pavimentados. Mais de R$ 2,8 milhões, provenientes do Tesouro do Estado, foram investidos na conclusão das obras

Demanda de investimentos no setor da construção pesada ajuda na recuperação de empresas e aumenta o nível de emprego

Depois de um longo período de vacas magras devido à crise fiscal do país, seguido pela pandemia da Covid-19, de graves efeitos econômicos e sociais, o setor da construção pesada do RS está em pleno renascimento

Beneficiadas pelo Plano de Obras do primeiro mandato do governo Eduardo Leite, que aplicou mais de R$ 1,4 bilhão em seus dois últimos anos, as empresas responsáveis por obras públicas estão se organizando novamente e vislumbram um cenário completamente diferente daquele que foram obrigadas a enfrentar e resultaram no encolhimento do emprego e na quase falência de algumas delas. Nove empresas ainda estão em recuperação judicial e outras tiveram de reduzir suas atividades para poder sobreviver.

"Podemos chegar neste ano a quase 30 mil trabalhadores", diz, eufórico, Rafael Sacchi, presidente do SICEPOT-RS (Sindicato da Indústria da Construção de

Estradas, Pavimentação e Terraplenagem). Sacchi baseia sua projeção nos investimentos que estão previstos não apenas de parte do governo estadual, que deve dar continuidade ao seu Plano de Obras, com investimentos de cerca de R$ 1 bilhão, mas também às previsões do Ministério dos Transportes, cujo titular da pasta, Renan Calheiros Filho, anunciou em Porto Alegre, em 26 de janeiro, um volume de R$ 1,4 bilhão para a conclusão de uma série de obras, entre elas a duplicação da emblemática BR-116-Sul, no trecho Guaíba-Pelotas, que teve seu edital lançado pelo próprio presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em seu primeiro mandato, em festiva solenidade no Gasômetro da Capital, em julho de 2010.

"Estimamos empregos para 10 mil trabalhadores para cada bilhão investido no setor", prevê Sacchi. "Com os anúncios de investimentos do governo federal e do estadual e mais dos municípios, poderemos chegar até a um número mais elevado."

Entre as obras estaduais, Sacchi destaca os acessos municipais e as ligações regionais que, segundo ele, deverão conceder ao estado "uma nova logística para o escoamento da produção, facilitar o transporte de cargas e a mobilidade dos cidadãos, encurtando caminhos com qualidade".

Em dezembro de 2018, quando do final da gestão de José Sartori, o RS ainda contava com 62 acessos municipais não pavimentados. Nos últimos quatro anos, 15 foram executados, 17 estão em obras, 12 devem ter seus trabalhos iniciados neste ano, e outros 18 estão em fase de atualização de projetos. Devem restar 47 municípios ainda acessados por estradas de chão. "Temos uma meta de concluir 100%", prometeu, em entrevista ao jornal Zero Hora, o secretário estadual dos Transportes, Juvir Costela, que acredita na conclusão de pelo menos 80% até o final de 2026.

Em importância para a infraestrutura gaúcha, as obras de acessos pavimentados também se somam às ligações regionais. Das 20 previstas pela gestão anterior, 18 foram executadas e seis foram programadas para os próximos anos.

Hoje, dos 11 mil quilômetros de rodovias sob a jurisdição do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER), pelo menos seis mil ainda são estradas de chão, indicando o tamanho do desafio que o setor tem pela frente. "Desde o ano passado, as empresas estão se adequando à demanda, tanto na parte da força de trabalho como na aquisição de máquinas e equipamentos", garante Sacchi.

Setor estima que poderá empregar cerca de 30 mil trabalhadores neste ano

As obras para ligações regionais seguem em ritmo avançado

Como os programas de Compliance podem criar uma cultura empresarial melhor

Do verbo inglês "to comply", define-se Compliance como seguir as leis, normas e procedimentos internos das organizações, além de parcerias éticas, seja com o setor público ou privado e seus fornecedores

Casos de corrupção raramente parecem estar fora dos noticiários na maior parte dos países. No entanto, o ímpeto contra a corrupção vem crescendo, sinal de que, após décadas de inação, as coisas estão mudando. No Brasil, a Lei 12.846/2013 é a primeira em âmbito nacional voltada exclusivamente para o combate a atos de corrupção, imputando responsabilização objetiva à pessoa jurídica pela prática de atos ilícitos contra a administração pública.

Em julho do ano passado, entrou em vigor o Decreto federal 11.129/22, o qual atualiza as normas e regulamenta a Lei 12.846/13, também conhecida como Lei Anticorrupção, em que define o programa de Compliance.

"Podemos afirmar que o segmento de engenharia no Brasil é um dos que mais tem se adequado a regras de probidade no relacionamento com seus clientes", diz Ricardo Coelho, advogado especialista no assunto. "Hoje, no RS, mais de 80% das empresas certificadas junto à Contadoria e Auditoria Geral do Estado do RS (CAGE) são da área de engenharia", completa.

Atualmente, mais do que nunca, observa Coelho, o empresário do segmento de construção é um adepto da legalidade. "Quer a maior distância possível de situações que afetem sua empresa e sua vida pessoal. Contudo, como as empresas possuem muitos colaboradores e gestão complexa, é necessário regras claras e homogêneas, a fim de orientar como deve ser o comportamento nas relações com os agentes públicos e evitar interpretações errôneas e condutas inadequadas".

A nova lei de licitações, conforme o advogado, exige programas de Compliance para obras de grande vulto. Porém, a Lei Estadual 15.228/2018 já obriga isso para obras acima de R$ 3,3 milhões, enquanto o município de Porto Alegre possui a Lei 12.827/2021, a qual demanda o

O monitoramento deve ser feito internamente, pela própria equipe de Compliance e deve ser feito continuamente

O programa abarca políticas internas e externas, boas práticas e regras voltadas aos colaboradores

programa para obras acima de R$ 2,5 milhões.

Para que uma empresa de porte médio mantenha seu programa, geralmente é necessário o envolvimento de três colaboradores de forma mais intensiva – cerca de 20 horas mensais cada um. Além disso, é preciso manter treinamento trimestral de sensibilização para todos os colaboradores da empresa, explica Coelho.

"Sempre há o que melhorar, mas os avanços são visíveis", acrescenta. "O SICEPOT-RS, por exemplo, foi o primeiro sindicato de construção pesada do país a ter um programa de Compliance. Ou seja, o Sindicato dá exemplo para as empresas do setor."

Marina Mantoan, autora do livro *Monitoria de Programa de Compliance no Brasil*, afirma que o Compliance é, acima de tudo, uma forma de criar um nível de confiança em cada empresa. "Sabemos o quanto a reputação de uma empresa é importante para a continuidade de seus negócios", diz. "Com o Compliance, é possível construir uma empresa melhor e mudar, gradualmente, a maneira como se fazem negócios e a atitude da administração em relação aos negócios."

Privatização da Corsan poderá contribuir para a melhora dos índices de saneamento básico do RS, diz Ageos

O Consórcio Aegea arrematou por R$ 4,15 bilhões a estatal em leilão realizado em 20 de dezembro, na sede da B3, em São Paulo

Entidade-referência em saneamento básico no RS, a Ageos (Associação Gaúcha de Empresas de Obras de Saneamento) avalia que a capacidade de investimento do novo controlador deverá contribuir para a Corsan (Companhia Riograndense de Saneamento) fazer frente às metas estabelecidas pelo Novo Marco Legal do Saneamento.

"Somente nos municípios com as quais detém contratos, a Corsan precisa investir cerca de R$ 10 bilhões até 2033 para atingir as metas de universalização do saneamento no RS", projeta seu presidente, Silvio Luiz Salazar da Silva. Ele destaca que o mercado de água e esgoto também deve avançar por meio de novas concessões nos municípios do RS, através de PMIs (Procedimentos de Manifestação de Interesse).

De acordo com o SNIS, o maior e mais importante sistema de informações do setor de saneamento no Brasil, o atendimento total de água no RS abrange 86,88% em seus 497 municípios. O esgotamento sanitário total atinge a marca de 34,07%, enquanto o esgotamento tratado é de 25,32%.

A seguir, leia a entrevista completa.

Quais são os maiores desafios em sua opinião do novo controlador da Corsan?

A Corsan está sendo privatizada por uma decisão legítima do governo do Estado do RS, tendo como base o Novo Marco Legal do Saneamento Básico e a necessidade de atender às suas metas, de atingir as coberturas de 99% de água tratada e 90% de esgoto tratado nos municípios em que

Silvio Luís Salazar da Silva: "Apenas nos municípios em que a Corsa detém contratos estimam-se um investimento de R$ 1 bilhão por ano até 2033"

a empresa atua, até 2033. Outra grande exigência será resolver a questão da continuidade dos mais de 200 contratos que não tiveram seus aditamentos assinados até 31 de março de 2022, o que é uma imposição legal.

Quais são as oportunidades para o setor que a privatização da Corsan deve oferecer para o mercado desse segmento?

As empresas representadas pela Ageos são responsáveis pelas execuções das principais obras e projetos de saneamento no RS, e seu principal cliente é a Corsan. Estimam-se investimentos, apenas nos municípios em que a empresa detém contratos, de R$ 1 bilhão por ano até 2033 em projetos e obras, e isso significa mais que triplicar as inversões atuais. Enfim, a expectativa é de aquecimento do mercado no setor de projetos e obras de saneamento, desde que, é claro, sejam praticados pelo novo controlador preços justos condizentes com o mercado.

A privatização por si só garante a melhoria dos serviços em todos os aspectos?

A Corsan, atualmente, presta satisfatoriamente o serviço nos municípios contratados com relação à distribuição de água potável, com os serviços de água praticamente universalizados. A privatização, por si só, não garante melhoria de serviços, mas a entrada de um controlador privado, com capacidade de financiamentos e aportes de recursos, poderá fazer frente à demanda necessária para a universalização do esgoto, bem como para a redução dos ainda grandes percentuais de perdas na distribuição de água.

Quais são as dificuldades do setor, diante da demanda limitada do poder público que predominou até agora?

A Ageos tem 37 anos de vida e, nesse período, nossas empresas executaram importantes obras. Investiu-se muito em saneamento no RS, mas não o suficiente. Hoje, temos um déficit de atendimento à população, especialmente em relação à coleta e tratamento de esgoto sanitário. O desafio dos próximos anos será o de executar a infraestrutura necessária, com a preservação e o fortalecimento de nossas empresas, com geração de empregos e, ao mesmo tempo, de qualidade de vida que o saneamento pode trazer para a população.

> **"Se investiu muito em saneamento no RS ao longo dos 37 anos de atividades da Ageos, mas não o suficiente"**

Quais são os efeitos da privatização no setor?

A Corsan sempre investiu em saneamento, dentro das suas limitações e das limitações dos financiamentos e repasses federais. O Novo Marco Legal de Saneamento estabeleceu novas metas que, apesar de ousadas, são factíveis de serem cumpridas, e o aporte de recursos e capacidade de financiamento e gestão do controlador privado ajudará neste atendimento. O setor do saneamento básico, mais especificamente de água e esgoto, vai mudar muito no RS com a mudança do controle de nosso principal cliente, passando para a iniciativa privada, o que exigirá a adaptação de todos os agentes. Por outro lado, será ampliado este mercado através de novas concessões e PPPs municipais.

Ao centro, Lúcia Scalco, presidente da Associação Coletivo Autônomo Morro da Cruz, à direita Adriano Panazzolo e, ao seu lado, Daniella Cordeiro, ambos fundadores da Moeda do Bem. Os demais são voluntários ou beneficiários do Coletivo Autônomo Morro da Cruz

Quando a inovação não apenas ajuda a crescer, mas também a sociedade a

A Moeda do Bem, startup social desenvolvida no laboratório de inovação da STE – Serviços Técnicos de Engenharia, é um exemplo de inovação social, criada com o propósito de fazer o bem e gerar valor para todos os envolvidos e transparência em todo o processo

Quando pensamos em inovação, vêm à mente novas tecnologias desenvolvidas pelas empresas como motores de seu próprio crescimento. No entanto, há mais do que isso. Há aquela que não apenas ajuda as empresas a crescer, mas também a sociedade a prosperar.

a as empresas
a prosperar

No mundo hiperconectado de hoje, os problemas sociais de um país podem se tornar nossos. As nações estão enfrentando um crescimento econômico lento, instabilidade financeira, turbulência política, fome, pobreza e doenças. Todas essas são questões sociais que precisam ser enfrentadas de uma forma ou de outra.

A Moeda do Bem, startup social fundada no laboratório de inovação da STE – Serviços Técnicos de Engenharia, Hubittat, é um exemplo de inovação social, tradicionalmente promovida por meio de iniciativas sem fins lucrativos, mas aberta para enfrentar os desafios da sociedade.

A Moeda do Bem nasceu em 2019, com o propósito de movimentar uma economia baseada em fazer o bem, gerar valor para todos os envolvidos e transparência em todo o processo.

Seu estatuto dispõe que os projetos sociais previamente validados devem receber o recurso de que precisam e podem dedicar tempo diretamente à causa com a qual trabalham. Os doadores investem nas ações em que acreditam, e as empresas e instituições parceiras se inserem em uma rede de responsabilidade social, engajadas em um longo prazo em grande escala.

Em 2020, a chegada da pandemia provocou custos sociais e econômicos, do fechamento de escolas a indústrias devastadas e milhões de empregos perdidos. A Covid-19 ameaça aumentar as desigualdades em todos os lugares, acentuando a pobreza global.

Foi a partir desse cenário, compartilhado com um pedido de ajuda pela presidente da Associação Coletivo Autônomo Morro da Cruz, Lúcia Scalco, que a Moeda do Bem chegou a pessoas vulneráveis diante da nova situação em Porto Alegre.

Por meio da startup social, os voluntários da empresa utilizaram ferramentas de pesquisa on-line por aplicativo de smartphone e de análise de dados com inteligência artificial para identificar as principais necessidades da comunidade do Morro da Cruz.

"Em um momento em que a orientação era o distanciamento social, utilizamos a tecnologia para chegar perto de pessoas que estavam pedindo socorro", destacam Adriano Panazzolo e Daniella Cordeiro, cofundadores da Moeda do Bem.

Em dois dias, com os dados levantados e a integração à plataforma da Moeda do Bem, passou a ser possível visualizar os resultados das pesquisas aplicadas em tempo real e, com transparência, realizar doações direcionadas às prioridades levantadas. Paralelamente, a Associação fez o levantamento de estabelecimentos na região, onde foram adquiridos cestas básicas, medicamentos, produtos de higiene pessoal e doméstica, auxiliando também a movimentar o comércio local. Com a contribuição de mais de 650 doadores, a ação distribuiu, no período de março a junho de 2020, 38 toneladas de alimentos às famílias do Morro da Cruz em três meses de campanha, beneficiando oito mil pessoas. Outras ações foram desenvolvidas com o Coletivo Autônomo Morro da Cruz até janeiro de 2022.

Depois da campanha emergencial, a Moeda do Bem continuou seu trabalho como startup social. Oito projetos já foram apoiados desde então e cinco estão em execução: Acolha Casa do Menino Jesus de Praga, destinado a crianças e jovens com lesões cerebrais e comprometimentos severos; Alimentar Pão dos Pobres, para famílias em situação de vulnerabilidade das crianças e jovens da Fundação O Pão dos Pobres; Projeto Primeiro Saque, para crianças e adolescentes vulneráveis de Canoas; Amparaí: Covid-19, para pessoas em situação de rua e comunidades em fragilidade social, e Gurizadaí, para crianças da Vila Planetário, em Porto Alegre.

Ao total, o porto, em 2022. movimentou 37.190.078 toneladas, com destaque para a soja em grão, que registrou 5.824.853 toneladas

Presidente da Portos RS defende maior participação da indústria para impulsionar movimentação do porto do Rio Grande

Um dos caminhos para o incremento dos negócios seria o projeto Rio Grande-Porto Indústria, ainda em desenvolvimento

Desde o dia 2 de maio do ano passado na presidência da empresa pública Portos RS, Cristiano Pinto Klinger acredita que o Porto do Rio Grande deverá continuar dependendo das exportações de commodities, como reflexo da força do agronegócio gaúcho. Todavia, o ex-diretor de gestão, administrativo e financeiro da extinta autarquia Superintendência do Porto do Rio Grande defende uma maior participação da indústria para aumentar a sua movimentação. Em 2022, o porto do Rio Grande teve uma queda de 17,70%, em comparação com o ano anterior, o que foi atribuído

aos efeitos da estiagem.

Ao total, o porto movimentou 37.190.078 toneladas, com destaque para a soja em grão, que registrou 5.824.853 toneladas. A segunda carga mais movimentada foi a de celulose, que atingiu 3.800.653, aumento de 8,55% em relação a 2021, quando foram movimentadas 3.501.239 toneladas. Um dos caminhos para o incremento dos negócios, segundo Klinger, seria o projeto Rio Grande-Porto Indústria, o qual trata do incentivo ao desenvolvimento do Distrito Industrial de Rio Grande, o maior do estado, com 2.580 hectares de área total, que faz parte do programa transversal Avançar, do eixo Avançar pelo Crescimento.

Distrito industrial

A Portos RS estima para o Distrito Industrial um total de 434 lotes, 338 hectares com sistema viário implantado, 700 quilômetros de vias navegáveis ligando o porto do Rio Grande ao interior, um terminal público, quatro terminais de uso privado e 31 berços para atracação. "Entendemos, sim, que precisamos atrair mais indústrias para os nossos distritos industriais e isso, consequentemente, irá trazer uma maior movimentação para o porto. A atração da indústria, de fato, proporciona e gera o estímulo a toda essa questão do desenvolvimento de forma mais integrada", ressalta Klinger. A mudança de autarquia para empresa pública, em sua visão, foi um marco importante no modo de atuação, uma vez que trouxe autonomia financeira, administrativa e técnica que permite viabilizar os investimentos necessários na busca de maior competitividade. Logo nos primeiros sete meses de empresa pública, foram viabilizados itens como batimetria, dragagem e pavimentação.

Investimentos

Conforme o executivo, os investimentos em dragagem serão permanentes, apesar de ainda dependerem de uma definição quanto à modelagem. "A princípio, nossa posição é de fazer em todos os anos uma manutenção do canal em volumes menores ", relata. Em 2022, para a dragagem, foi contratado por licitação o consórcio formado pelas companhias Jan De Nul e Van Oord a um custo de R$ 84 milhões para um contrato de 12 meses, contados a partir da assinatura do contrato. No ano passado, ao total, foram investidos em torno de R$ 130 milhões, incluindo a dragagem. Para este ano, outros R$ 160 milhões serão aplicados, parte na dragagem do canal de acesso ao porto, com o restante em nova batimetria, melhoria e a adequação de infraestrutura de toda a operação. Há ainda, assinala Klinger, uma segunda etapa de pavimentação do porto, o projeto elétrico e ações voltadas a ajustes, como a central de resíduos e rampas de lavagem, por exemplo. Outro grande projeto em execução é o Sistema de Controle de Tráfego Portuário, que deve ser concluído ainda neste ano. "Isso nos trará uma grande segurança para a navegação e acessos", diz o presidente da Portos RS. "Além disso, a Receita Federal, a Polícia Federal e demais órgãos públicos de segurança também irão se utilizar dessas informações em suas ações."

Logística

Sobre a logística de transporte ao porto do Rio Grande, Klinger cita como importante a finalização da duplicação do lote quatro da BR 392, o qual define como fundamental para desafogar todo o acesso aos terminais e ao porto público. Menciona, também, melhorias na malha ferroviária concedida à empresa Rumo, que, conforme afirma, ampliariam a capacidade de escoamento da produção e, em consequência, sua competitividade também irá aumentar. "Precisamos pensar nos modais de uma forma complementar. Ou seja, não estamos pedindo o investimento de um em detrimento de outro, mas sim a complementação deles e a busca dessas alternativas com o olhar de multimodalidade, gerando uma competitividade maior para a atração de empresas, mais cargas e, consequentemente, o desenvolvimento de toda a região."

Cristiano Pinto Klinger, presidente da Portos RS

Sistema é uma das mais consolidadas tabelas de referências para composições e preços de serviços e atividades de obras públicas e privadas no Brasil

Setor debate aperfeiçoamento do sistema SINAPI

A iniciativa teve a participação de representantes da Caixa Econômica Federal (CAIXA) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

A busca de caminho para que as empresas da construção pesada sejam capazes de viabilizar orçamentos de obras públicas adequados de forma simultânea à preservação de seus lucros, a fim de gerar mais empregos, desenvolvimento e novas tecnologias.

Foi dessa forma que Rafael Sacchi, presidente do Sindicato da Indústria da Construção de Estradas, Pavimentações e Obras de Terraplanagem em geral no Estado do Rio Grande do Sul (SICEPOT-RS), definiu os objetivos do primeiro Seminário Técnico de Revisão

do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI): Metodologia e Aplicação de 2023, em evento realizado online pela Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), em que foi abordada a conjuntura de preços do RS no setor.

A iniciativa teve a participação de representantes da Caixa Econômica Federal (CAIXA) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Bíblia de referência

Para Sacchi, o sistema não é uma simples tabela ou manual, mas uma bíblia que é utilizada como referência em todo país. Nessa linha, o objetivo do setor da construção e da CBIC, observou ele, é abordar o processo de forma moderna, amigável e transparente de modo a propiciar um ambiente de negócios mais seguro para o sucesso das obras públicas.

O gerente-executivo da Gerência Nacional de Padronização e Normas Técnicas de Governo (GEPAD), da unidade responsável pela manutenção e desenvolvimento do SINAPI, Mauro Fernando Martins de Castro, esclareceu que o sistema é desenvolvido, mantido e publicado pela CAIXA em atendimento à determinação do Decreto 7.983/2013. Informou que a atuação na pesquisa de preços para insumos é de responsabilidade do IBGE, estando restritas à CAIXA apenas pesquisas referentes a insumos necessários ao cálculo dos encargos complementares, não abrangendo insumos asfálticos nem cálculos de impostos.

Coleta

Já o gerente de Produção do SINAPI do IBGE, Augusto Sérgio Lago de Oliveira, explicou a forma como é realizada a coleta de preços pelo órgão e quais as suas características e ferramentas necessárias. Além disso, Oliveira aproveitou para destacar a necessidade da sensibilização dos fornecedores do segmento da construção civil quanto ao atendimento dos agentes de coleta. "É preciso que os fornecedores atendam aos agentes para o desenvolvimento do trabalho, pois nós já tivemos muitas recusas", afirmou.

O vice-presidente do Sindicato das Indústrias da Construção Civil do Estado do Rio Grande do Sul (Sinduscon-RS), Narciso Silva, destacou o esforço contínuo entre CBIC, CAIXA e IBGE na construção e no aprimoramento do SINAPI para que as demandas e dificuldades das empresas sejam efetivamente atendidas no sentido de se produzir orçamentos justos, com vistas ao sucesso no planejamento de projetos.

"A ideia é transformar o SINAPI em uma ferramenta referencial para todos os orçamentistas, técnicos e engenheiros do Brasil que precisarem orçar obras públicas e privadas", concluiu Sacchi.

Estes são os principais pontos tratados durante o encontro:

- Inclusão com maior destaque de premissas de orientação no SINAPI.
- Produtividades superestimadas em terraplanagem e transportes.
- Preços de equipamento abaixo do mercado.
- Ausência de serviços e deficiência em produtividade, interferências e preços em drenagem e obras de arte.
- Preços para insumos asfálticos, erro no combustível de aquecimento do CAP, ausência de laboratorista nos serviços de usinagem e remuneração de aluguel de área para pedreira ou aquisição desta.

Em abril de 2021, os aeroportos de Pelotas, Uruguaiana e Bagé foram arrematados em leilão na Bolsa de Valores pela CCR Aeroportos

Concessões em aeroportos regionais do RS estimulam desenvolvimento no interior

Governo do estado mantém cronograma para o leilão de concessão dos aeroportos de Passo Fundo e Santo Ângelo

Enquanto a 8ª Rodada de concessões que conta com os aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, juntamente com outros 14, corre o risco de ser suspenso pelo governo federal eleito, no Rio Grande do Sul as concessões dos aeroportos de Passo Fundo e Santo Ângelo estão com o seu cronograma confirmado pela Secretaria de Parcerias e Concessões. Lançado em maio do ano passado, o edital de procedimento de manifestação de interesse (PMI) selecionou o consórcio formado pela Terra Firme Consultoria Empresarial e de Projetos Ltda., Infraway Engenharia Ltda., Moisés e Pires Sociedade de Advogados e Bacco Arquitetos Associados Ltda. Caberá a esse consórcio apresentar o modelo de contrato

que será adotado na concessão, o qual será remunerado pelo vencedor da licitação. Os estudos foram orçados em até R$ 3,6 milhões. Após essa fase, o projeto será avaliado pelo Tribunal de Contas do Estado (TCE), seguindo para audiências públicas, com o lançamento do edital previsto entre os meses de abril e maio. O leilão, a princípio, deve ser realizado ainda no primeiro semestre de 2023, com assinatura do contrato de concessão no penúltimo trimestre do ano.

Leilão híbrido

O leilão será híbrido de menor tarifa até um limite, que será divulgado quando for lançada a consulta pública, e a partir desse limite, de maior outorga. Os investimentos entre obras e operação pela iniciativa privada ao longo de 30 anos de concessão são estimados em R$ 85 milhões nos dois aeroportos.

A opção para o processo incluir os dois aeroportos deve-se ao fato de que a concessão do de Santo Ângelo, em separado, não teria viabilidade, dado o seu pouco movimento.

Com a inclusão do aeroporto de Passo Fundo, o estado poderá viabilizar os investimentos necessários. Dos R$ 85 milhões de investimentos previstos, ao menos R$ 52 milhões serão aplicados no aeroporto conhecido como Sepé Tiaraju.

O aeroporto de Passo Fundo opera com a Azul e a Gol, com 41% do voos domésticos regulares, 2% não regulares e 57% de aviação em geral, em um total de 164 mil passageiros por ano. O de Santo Ângelo também mantém voos da Azul e da Gol, com 18% domésticos regulares, 1% não regulares e 81% de aviação em geral.

De acordo com Thiago Nykiel, sócio-fundador e *CEO* da Infraway Engenharia Ltda, os aeroportos regionais são importantes por conectarem cidades e regiões do interior dos estados aos grandes centros e capitais, garantindo transporte de cargas e passageiros de forma ágil e segura. "Os maiores empecilhos para o aumento da representatividade de movimentação dos aeroportos regionais são a infraestrutura e a falta de operadores qualificados", afirma.

Pelotas e Uruguaiana

Em abril de 2021, o aeroporto de Pelotas, juntamente com o Rubem Berta, de Uruguaiana, e o Gustavo Cramer, de Bagé, juntou-se ao Bloco Sul (aeroportos do RS, PR e SC). No total, os três aeroportos foram arrematados por R$ 2,168 bilhões em um leilão na Bolsa de Valores de São Paulo (B3). A aquisição foi feita pela Companhia de Participações em Concessões (CPC), empresa do Grupo CCR, que também administra quatro rodovias gaúchas, entre elas a BR-290 (Freeway).

Caxias do Sul pode ter a primeira PPP multimodal do país

Após 17 anos de um parecer favorável para a construção do aeroporto Vila Oliva, do Departamento Aeroviário (DAP), do governo do estado, a prefeitura do município está muito perto de chegar aos últimos passos necessários para o lançamento do edital de licitação. "A intenção é lançarmos o edital ainda no segundo semestre", prevê Maurício Batista da Silva, secretário de Parcerias Estratégicas do município.

Além do aeroporto, também está prevista a construção de acessos ao centro de Caxias do Sul e à Região das Hortênsias, o que facilitará o deslocamento de turistas e multiplicará o seu potencial de demanda. Contratada para estruturar o projeto, a extinta EPL, hoje Infra S.A., desenhou três cenários, dos quais o que mais agradou a prefeitura prevê a licitação de uma concessionária responsável pela manutenção e operação do novo aeroporto, melhorias, manutenção e administração do aeroporto atual, Hugo Cantergiani, e acessos viários.

Para a infraestrutura do aeroporto de Vila Oliva, a prefeitura dispõe de R$ 200 milhões garantidos pelo ex-Ministério de Infraestrutura, hoje Ministério dos Transportes.

Também não está descartada a possibilidade de uma PPP (Parceria Público-Privada) com o intuito de viabilizar, de forma simultânea, as obras de acessos até a divisa de Gramado.

"Seria a primeira PPP multimodal do país", garante Batista. Quanto à capacidade do município de arcar com uma eventual contraprestação pecuniária, ele explica que a contrapartida da prefeitura seria o aeroporto Hugo Cantergiani, de propriedade do município. "Quando do início da operação do novo aeroporto, o Hugo Cantergiani será desativado e o imóvel onde se encontra poderá ser utilizado como pagamento único da PPP e o futuro concessionário desenvolver outros negócios nessa área, inclusive imobiliário", assinala o secretário.

Hoje, os acessos às cidades de Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Farroupilha são feitos pela rodovia Rota do Sol, que liga a BR-116 à BR-101, no Litoral. A distância do trevo da RST 453 até o aeroporto é de 16 km, e do aeroporto até a divisa com Gramado é de 27 km.

MAC
ENGENHARIA

CCL
CARPENEDO & CIA LTDA

urbana
PPPs.CONCESSÕES

pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

CT
CONTERRA

pavicon
CONSTRUTORA E PAVIMENTADORA

R SCHAEFFER
CONSTRUÇÕES

ste
SERVIÇOS TÉCNICOS
DE ENGENHARIA S.A.
stesa.com.br
(51) 3415.4000

RGS
ENGENHARIA