



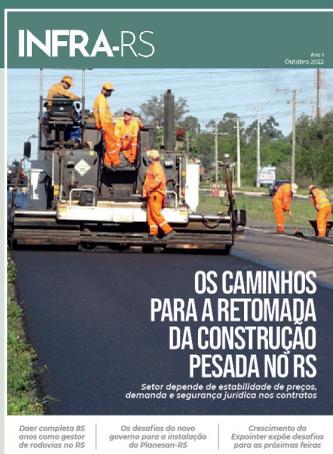
OS CAMINHOS PARA A RETOMADA DA CONSTRUÇÃO PESADA NO RS

*Setor depende de estabilidade de preços,
demanda e segurança jurídica nos contratos*

*Daer completa 85
anos como gestor
de rodovias no RS*

*Os desafios do novo
governo para a instalação
do Planesan-RS*

*Crescimento da
Expointer expõe desafios
para as próximas feiras*



INFRA-RS

Número 1- Ano 1
Outubro de 2022

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

ERS-118 -Cortesia STE

Impressão

Gráfica Capital Ltda

Produção

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

SUMÁRIO

3 EDITORIAL

Por que criar a Revista INFRA-RS

4 CONJUNTURA

Cresce o risco de novas obras paradas no país

6 LEGISLAÇÃO

Lima Jorge defende projeto de lei para novo critério de reajuste dos contratos

8 ENCONTRO

24º Enacor reúne mais de mil participantes em Bento Gonçalves

10 HISTÓRIA

Daer chega aos 85 anos como gestor de contratos

12 CONSTRUÇÃO PESADA

Setor depende de estabilidade de preços, demanda e segurança jurídica

14 SANEAMENTO

Os desafios do novo governo do RS para a implantação do Plano Estadual de Saneamento

16 AGRONEGÓCIO

Crescimento da Expoiner deixa um enorme desafio para as próximas edições, diz Farsul

18 ENTREVISTA

Para o economista Armando Castelar, experiência em privatizações credita ao setor privado papel de atender à demanda por serviços de infraestrutura no país

POR QUE LANÇAR A REVISTA INFRA-RS

A iniciativa se constitui na criação de um canal que tem por objetivo preencher um vazio de divulgação sobre a importância da infraestrutura não somente para o crescimento econômico, mas também para a sociedade como um todo. A infraestrutura adequada, na forma de sistema de transporte rodoviário e ferroviário, portos, energia, aeroportos e seu funcionamento eficiente, é um dos indicadores de desenvolvimento sustentável de um país, o que é pouco reconhecido. O fato é que existe hoje um entendimento negativo sobre o papel desse setor decorrente da Operação Lava-Jato, que contribuiu para criar um estereótipo que não representa a realidade das empresas em 99,9% dos casos. Nessa linha, o segmento precisa se mostrar à sociedade, com seu grau de importância.

Uma característica das instalações de infraestrutura é que elas criam externalidades. Por exemplo, a construção de estradas rurais beneficiará a agricultura, pois os agricultores poderão vender seus produtos em cidades onde conseguem preços remuneradores. Além disso, eles têm acesso a insumos, como fertilizantes, pesticidas e outros produtos industriais a preços relativamente mais econômicos, pois seus custos de transporte diminuem devido à melhoria logística. O acesso a hospitais, às escolas, ao trabalho de milhares de pessoas, tudo isso tem a ver



com a infraestrutura. A logística competitiva é fator de oportunidade e prosperidade.

Os gargalos históricos em infraestrutura travam o desenvolvimento pleno do Estado brasileiro, provocam prejuízos na produção e, por consequência, na economia. Projetos importantes adormecem há décadas e não saem do papel. Todavia, existem razões para uma visão otimista. Neste ano, foram dados passos muito importantes no setor de infraestrutura. Há conquistas a citar, como a aprovação do novo Marco Regulatório do Saneamento, as concessões de aeroportos e rodovias e a Medida Provisória que autoriza a exploração privada de ferrovias, o que deve dar impulso a um segmento fundamental para o transporte no país. A integração e a complementariedade dos modais são essenciais neste momento para

a logística nacional e regional. São ações, projetos e programas que atraem os investidores privados, os quais sempre estão ligados às oportunidades de bons investimentos. Cabe ao Brasil e ao Rio Grande do Sul criar condições para atrair esses investidores, nacionais e internacionais. É a combinação de investimentos públicos e privados que elevará o país a outro patamar. O Brasil investe menos de 2% do PIB anual em infraestrutura. Os especialistas afirmam que o ideal seria mais de 4%. Entre os pontos necessários para avançar, o primeiro deles é a segurança jurídica; e, em segundo, a previsibilidade regulatória.

Nesta primeira edição de INFRA-RS, a matéria de capa é justamente a que aborda sobre os caminhos que a construção pesada precisa trilhar para avançar. A reportagem apresenta as principais razões para aprimorar os investimentos nesse ramo. Outras matérias de importância destacam os prejuízos causados pelo desequilíbrio dos contratos provocados pelo aumento desmedido dos insumos. Os 85 anos do Daer, os desafios do novo governo para a instalação do Planesan-RS, o crescimento da Expoiner, o sucesso da 24ª Enacor, e uma entrevista com o economista Armando Castelar completam a publicação.

Rafael Sacchi,
presidente do SICEPOT-RS



Ricardo Portella: "Continuar produzindo nesse cenário representa um enfraquecimento progressivo de todo o setor"

SEM SOLUÇÃO PARA OS DESEQUILÍBRIOS, CRESCCE O RISCO DE NOVAS OBRAS PARADAS NO PAÍS

Empresas do setor estão se desfazendo de patrimônio, fazendo dívidas e deixando de cumprir contratos para sobreviver porque os reajustes, pela atual legislação, ocorrem somente a cada 12 meses

Ainda não é possível precisar o impacto real nas obras públicas de todo o país devido à falta de uma solução para

os desequilíbrios econômico-financeiros das empresas do setor da construção pesada, por conta da alta dos preços

dos insumos. Mas o certo é que muitos desses contratos não estão sendo executados pela absoluta falta de condi-

ções de trabalho, segundo Ricardo Portella, presidente da Associação Rio-grandense das Empresas de Obras Públicas (AREOP).

“O fato é que a equação não fecha”, acrescenta o empresário. “As empresas estão se desfazendo de patrimônio, fazendo dívidas e deixando de cumprir os contratos para sobreviver porque os reajustes, pela atual legislação, ocorrem somente a cada 12 meses.” Portella lembra que o surto de Covid-19 resultou em uma grave desaceleração econômica, causando uma elevada inflação em todo o mundo. No Brasil, o aço foi dos primeiros insumos a sofrer a alta de preços em decorrência da elevação dos custos de produtos utilizados na sua cadeia produtiva, como o minério de ferro e o carvão.

Na sequência, houve aumentos expressivos do cimento, do diesel e de outros insumos. Com a guerra da Rússia contra Ucrânia, a inflação mundial elevou-se ainda mais, mas nem assim o governo federal adotou medidas para resolver os desequilíbrios que estão descapitalizando as empresas, diz o dirigente.

As empresas, observa Portella, estão dispendendo suas últimas energias para evitar as paralisações porque essa alternativa representaria um custo maior ainda em virtude da desmobilização de pessoal e demais medidas que seriam necessárias. “Todavia, continuar produzindo nesse

AS EMPRESAS ESTÃO DISPENDENDO SUAS ÚLTIMAS ENERGIAS PARA EVITAR AS PARALISAÇÕES PORQUE ESSA ALTERNATIVA REPRESENTARIA UM CUSTO MAIOR AINDA EM VIRTUDE DA DESMOBILIZAÇÃO DE PESSOAL E DEMAIS MEDIDAS QUE SERIAM NECESSÁRIAS

cenário representa um enfraquecimento progressivo de todo o setor”, assinala. “E isso ocorre justamente em um momento em que o mundo todo tem consciência sobre as carências do Brasil na infraestrutura.”

PREJUÍZOS

Mesmo notificado pelo setor sobre a demora em uma solução para o aumento dos insumos, o Ministério da Infraestrutura (Minfra) até o fechamento desta edição não havia anunciado uma solução.

Já em relação ao governo do RS, o Daer (Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem) depende ainda de uma sinalização da Procuradoria Geral do Estado (PGE), no que se refere ao aspecto jurídico dos procedimentos e critérios a serem adotados para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de obras públicas”, acrescenta. “Quanto maior a demora, maiores serão os prejuízos da infraestrutura do país”.

“Precisamos de respostas o mais rápido possível porque não podemos fazer uma dieta na obra, como vem ocorrendo no país com as pessoas devido à alta do custo de vida. Se a carne ficou cara, tem a alternativa do frango ou do peixe. Mas numa obra não posso fazer isso: se o projeto prevê 5 cm de asfalto, não pode ser menos, se prevê uma barra com tantas pogramadas, não posso reduzir”, explica. “E isso deve ser mantido, mesmo em uma conjuntura como essa em que se opera com prejuízo”.

Para Portella, o caminho de uma solução para as empresas seria o mesmo que foi adotado em 2019 para a volatilidade dos preços do asfalto que existia na época. Ou seja, regulamentar a forma de cálculo dos índices de reajustamento dos insumos a cada trimestre. “Essa seria a maneira mais lógica de buscar o equilíbrio para que o país não se atrase ainda mais na infraestrutura.”

LIMA JORGE DEFENDE NOVO CRITÉRIO DE REAJUSTES DE PREÇOS EM LICITAÇÕES DE OBRAS PÚBLICAS POR MEIO DE PROJETO DE LEI

País acumula várias licitações desertas por falta de reequilíbrio econômico-financeiro das empresas, o que deve se acentuar se não for buscada uma solução para o impasse

Em uma conjuntura ditada pelo aumento dos insumos da construção sem os devidos equilíbrios econômico-financeiros em obras públicas, Carlos Eduardo Lima Jorge, presidente da Comissão de Infraestrutura (Coinfra) da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), afirma que cada vez mais iremos assistir, no Brasil, à fuga das empresas de maior solidez e mais experiência das licitações públicas. “O país acumula várias licitações desertas, um processo que tende a tornar-se cada vez mais seletivo devido aos desequilíbrios”, acrescenta.

Hoje, de acordo com a Lei (Art. 2º da Lei Federal nº 10.192/2001), a periodicidade mínima para essa recomposição é anual, contada a partir da data de apresentação da proposta ou do orçamento a que a proposta se referir (Lei nº 8.666/93) ou contada a partir

da data do orçamento estimado pela Administração (Lei nº 14.133/2021).

Para pôr um fim à restrição mínima anual para os reajustes, Lima Jorge defende um projeto de lei a ser apresentado à Câmara dos Deputados em que seria estabelecido um novo critério de reajuste de preços nas licitações públicas.

Durante 21 anos, observa, o setor de obras públicas vem carregando essa limitação, sob a alegação de que se os reajustes fossem mensais, realimentariam o processo inflacionário e, também, congestionando operacionalmente as administrações públicas, alegações que não correspondem à realidade.

“O que, de fato, vem ocorrendo durante esse período de altas significativas e sucessivas no custo dos insumos da construção é que as empresas vêm financiando a administração

pública por meio dos reajustes anuais de seus contratos.”

De acordo com o empresário, quem tem o controle sobre preços é quem realimenta a inflação. “Não é o caso das empresas construtoras que atuam como usuárias de insumos como o aço, do cimento, dos tubos de PVC, do diesel, do asfalto, dos equipamentos”, pondera.

TRATAMENTO DIFERENCIADO

Lima Jorge lembra, ainda, que no cálculo da inflação, aferida pelo IPCA, o item gastos com habitação, com peso de 15,6% na composição do índice, é o único que tangencia o ramo da construção ao registrar o custo da taxa de água e esgoto, o custo do gás encanado e de botijão, da energia elétrica, da destinação do lixo e de

Lima Jorge: “O país acumula várias licitações desertas, um processo que tende a tornar-se cada vez mais seletivo devido aos desequilíbrios”



material utilizado em reparos no domicílio.

“Onde está a pressão do custo das obras públicas no cálculo da inflação?”, indaga o presidente da Coinfra da CBIC, e conclui: “O que, de fato, vem ocorrendo durante esse período de altas significativas e sucessivas no custo dos insumos da construção é que as empresas de obras públicas vêm financiando a administração pública por meio dos reajustes anuais de seus contratos. Até mesmo uma previsão inflacionária no valor de suas propostas não é possível, pois o limite de preços é o próprio orçamento apresentado pelos contratantes”.

Sobre o “congestionamento operacional” que o reajuste mensal provocaria, ele argumenta que as medições das obras já são feitas e aprovadas mensalmente. “Com todos os recursos disponíveis pela informática, qual o grande trabalho que os reajustes mensais provocariam para os contratantes? Praticamente nenhum”, sustenta.

O fato é que os contratos de obras públicas, pelas suas próprias características, segundo Lima Jorge, merecem um tratamento diferenciado em relação à periodicidade de seus reajustes – ou de sua recomposição. “A aplicação dos reajustes mensais evitaria, em

“CADA VEZ MAIS IREMOS ASSISTIR, NO BRASIL, À FUGA DAS EMPRESAS DE MAIOR SOLIDEZ E MAIS EXPERIÊNCIA DAS LICITAÇÕES PÚBLICAS.

grande parte, os desequilíbrios econômico-financeiros que hoje afetam a totalidade das obras públicas, além de representar mais segurança para contratantes e para contratados”, finaliza.



Enacor reuniu 1.380 participantes de todo o país, muito acima das expectativas dos organizadores

MAIOR EVENTO RODOVIÁRIO DO PAÍS, 24º ENACOR REÚNE MAIS DE MIL PARTICIPANTES EM BENTO GONÇALVES

Primeiro evento presencial, depois de dois anos de pandemia em que os encontros foram somente online, encontro da engenharia rodoviária atraiu público de todo o Brasil

Quando, em outubro de 2021, foi criada a comissão do Daer para organizar o 24º Enacor (Encontro Nacional de Conservação Rodoviária) e 47ª RAPV (Reunião Anual de Pavimentação), marcada de 9 a 12 de agosto de 2022, em Bento Gonçalves, era impossível

qualquer previsão sobre o número de participantes.

Afinal, era o primeiro evento presencial, depois de dois anos de pandemia em que os encontros foram somente online. “Esperávamos somente uns 500 inscritos porque era uma incógnita qual seria o tamanho

do evento”, relata a engenheira Lia Caterí Rech, da Superintendência de Programas Especiais da diretoria-geral da autarquia. “No final, tivemos 1.380 participantes, no total, um número acima de qualquer expectativa mais otimista”, celebra.

“Foi uma grata surpresa”,

admite o presidente da Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem (ABDER), Riu-mar dos Santos, promotora do evento, juntamente com a Associação Brasileira de Pavimentação (ABPv) e o Daer.

Um dos maiores eventos de transporte e logística do país, em que se busca a troca de experiências, de informações, de conhecimentos, de novas tecnologias e soluções de engenharia, que teve o apoio máster do SICEPOT-RS, o 24º Enacor-47ª RAPv, em sua programação, contou com 56 profissionais que compartilharam seus conhecimentos em 26 palestras, seis minicursos e três mesas-redondas.

Ao longo do evento, foram tratados diversos temas nas mais variadas áreas, como: meio ambiente; conservação rodoviária; fiscalização de

obras; novas tecnologias; controle tecnológico; metodologia BIM aplicada à infraestrutura rodoviária; segurança viária com o tema Visão Zero e Sistemas Seguros, originada da Suécia, na década de 1990, que adota a abordagem de um sistema que não admite mortes nem lesões no trânsito.

NOVAS TECNOLOGIAS

Diante do aumento expressivo dos ligantes asfálticos ocorrido nos últimos anos, foi discutida a competitividade de revestimento em placas de concreto como alternativa aos revestimentos asfálticos, além de estudos de casos. Uma das apresentações foi sobre a obra mais significativa do RS da última década: a duplicação da ERS-118, que contribuiu para desafogar o tráfego, na região metropolitana de Porto Alegre.

Coube aos engenheiros Zélia D. Azevedo e Carlos Augusto Monster, da STE Serviços Técnicos de Engenharia, discorrer sobre a introdução de soluções inovadoras, tais como: rubblizing – técnica que consiste em fragmentar o pavimento, sem desagregá-lo, criando uma base granular drenante, com alta resistência estrutural e que, após, recebe a camada de revestimento, seja asfáltico ou rígido, e o CBUQ de Alto módulo.

As novas tecnologias de investigação da condição do pavimento com soluções técnicas e financeiramente adequadas também foram destaque, com a presença de empresas como Pavesys Engenharia, Solocap, Strata Engenharia e Future Engenharia e Construções. Também estiveram presentes concessionárias de rodovias, como Neovias, Sacyr, Ecorodovias e CCR.



Mais de 50 profissionais compartilharam seus conhecimentos em 26 palestras, seis minicursos e três mesas-redondas.

DAER CHEGA AOS 85 ANOS COMO GESTOR DE CONTRATOS

Ao longo de sua história, a autarquia construiu uma das mais extensas infraestruturas rodoviárias do país e atuou como um verdadeiro vetor de desenvolvimento do estado

Um dos mais antigos departamentos estaduais de rodovias do país, em 11 de agosto de 2022 o Daer (Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem) completou 85 anos na gestão do transporte rodoviário do Rio Grande do Sul.

Responsável por administrar 10.451,39 quilômetros de rodovias, das quais 7.119,91 quilômetros pavimentados e 3.331,48 quilômetros não pavimentados, a autarquia representa uma memória viva da história do modal rodoviário brasileiro, segundo afirma seu diretor-geral, Luciano Faustino da Silva.

“Para chegar nesses 85 anos, a instituição precisou se reinventar ao longo de décadas, e isso também está presente no momento atual”, acrescentou. “No passado, o órgão foi uma grande construtora, que chegou a ter cerca de cinco mil funcionários. Hoje, está em processo de transformação para se tornar um gestor de contratos, potencializar sua função e zelar pelo bom uso dos recursos públicos, a fim de manter-se como referência nacional por mais muitas décadas.”



Faustino: “Para chegar nesses 85 anos, a instituição precisou se reinventar ao longo de décadas, e isso também está presente no momento atual”

PLANO DE OBRAS

Ao todo, o Daer reúne 633 pessoas ativas, com 34 engenheiros emergenciais e 61 engenheiros efetivos. Devido à carência de funcionários, especialmente com o número significativo de aposentadorias, a autarquia promoveu algumas adaptações, como mudanças no escopo do trabalho de alguns setores e criação de Superintendências, como as Superintendências de Medições e Contratos e a de Meio Ambiente.

Quando o governo lançou o primeiro Plano de Obras, conforme Faustino, havia a percepção de que o investimento dificilmente seria viabilizado, devido a um aditivo contratual que leva

de nove meses a um ano para sair. “Entretanto, a necessidade leva à evolução e foi literalmente isso que ocorreu”, afirma. “Fomos desafiados pelo governo porque o que foi estabelecido de recursos para obras em um ano e meio, normalmente é o que levaria de cinco a dez anos. Então, mudamos. Criamos uma força-tarefa e conseguimos reduzir o que levaria de nove meses a um ano para 72 dias.”

Ao total, o Plano prevê investimentos de R\$ 1,6 bilhão, perfazendo 205 quilômetros de 28 acessos municipais, 216 quilômetros em 22 ligações regionais e 3.244 quilômetros em 149 obras de recuperação de rodovias. Também faz parte o programa Pavimenta, o qual

reúne cerca de R\$ 370 milhões em 407 obras de recuperação urbana.

Considerada uma obra fundamental do ponto de vista logístico para a Região Metropolitana de Porto Alegre, a Rodovia ERS-118, de 21,5 quilômetros, iniciada há 15 anos, mas com diversas interrupções, composta por oito pistas (incluindo ruas laterais), sete viadutos e duas pontes, foi retomada pela atual gestão em junho de 2019 e concluída em dezembro de 2021, após obter financiamento de R\$ 131 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para executar a fase final da rodovia sem novas suspensões.

Autarquia surgiu em pleno Estado Novo

Um dos mais conturbados da História, o ano de 1937, além de implantação do Estado Novo, foi também a época em que surgiu o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer), em 11 de agosto, nos estertores do governo do general José Antônio Flores da Cunha— forçado a deixar a administração do Rio Grande do Sul depois do rompimento com Getúlio Vargas.

Instituída por meio da Lei 750/1937, registrada apenas como de autoria do “Palácio do Governo”, a autarquia foi instalada oficialmente em 23 de fevereiro de 1938, tendo como diretores os engenheiros José Baptista

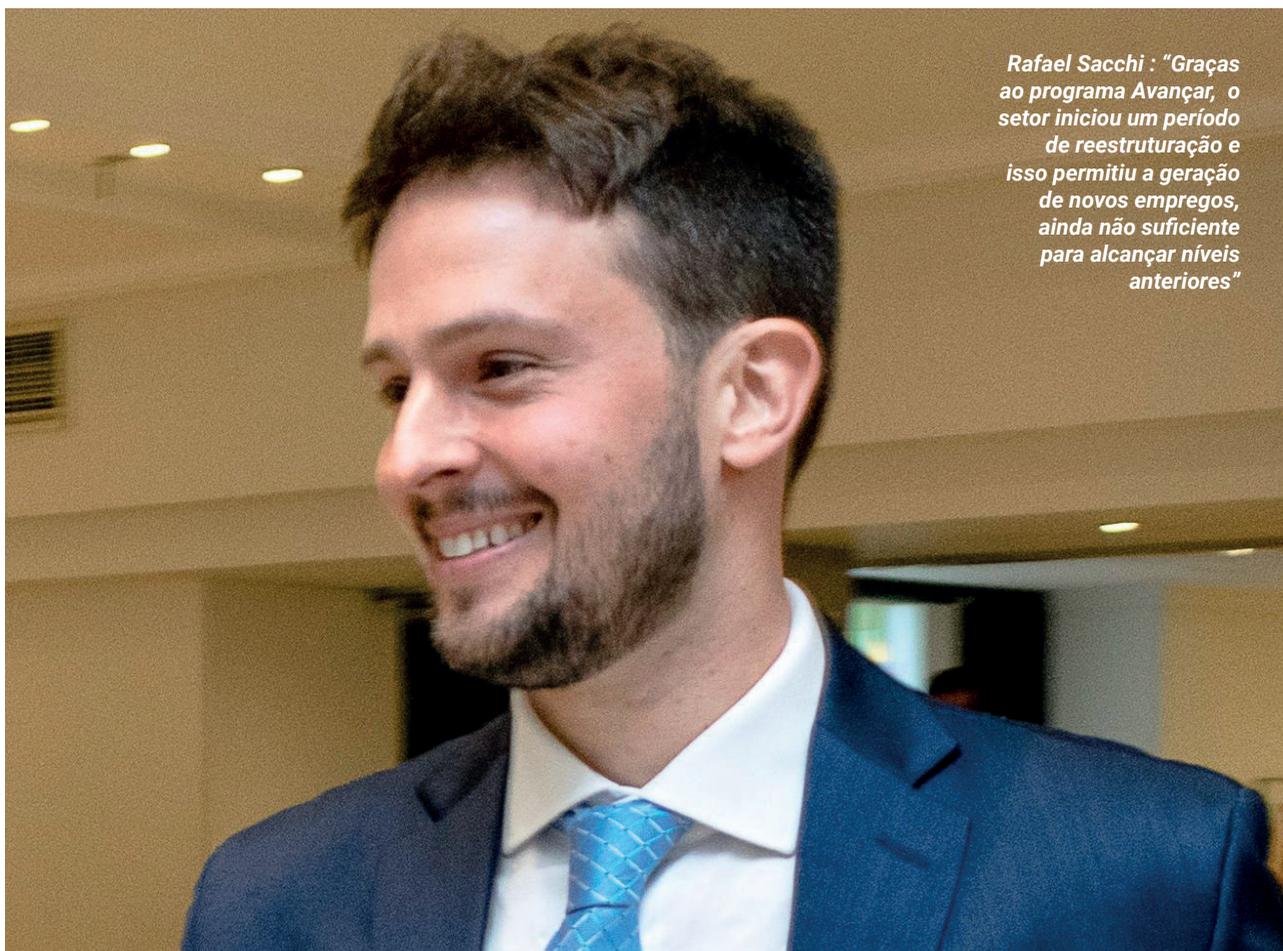
Pereira e Clóvis Pestana, respectivamente, diretor-geral e diretor técnico do departamento.

Inspiradas pela criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), a Sociedade de Engenharia do RS e a Escola de Engenharia foram os atores que incentivaram o governo do Estado a criar a sua versão estadual: o Daer.

Nesse período, o Rio Grande do Sul abastecia de forma significativa uma parcela do mercado nacional com sua produção agropecuária. Na economia, a virada foi em direção à unificação do mercado nacional devido à perda de dinamismo regional. Em

um momento em que algumas indústrias gaúchas já se projetavam nacionalmente, as economias coloniais sustentadas em empreendimentos familiares perdiam fôlego, dando início ao êxodo rural.

Na época, a contribuição do modal rodoviário para o transporte era inexpressiva. As poucas rodovias que havia tornavam-se intransitáveis no inverno, com o frio e a chuva que as deixavam cobertas de lama. Eram tempos em que os apitos dos trens faziam parte da rotina de muita gente e que muitas embarcações embrenhavam-se pelo Jacuí-Taquari.



Rafael Sacchi : "Graças ao programa Avançar, o setor iniciou um período de reestruturação e isso permitiu a geração de novos empregos, ainda não suficiente para alcançar níveis anteriores"

RETOMADA DO SETOR DEPENDE DE REEQUILÍBRIO FINANCEIRO E ESTABILIDADE DE PREÇOS DE INSUMOS

Falta de estabilidade de investimentos do poder público deixa o estado entre os últimos no ranking nacional de infraestrutura

A cada ano, repetem-se as dificuldades de o governo do estado carrear os recursos necessários para a melhoria da infraestrutura de transportes. O resultado dessa deficiência significa a elevação do custo

logístico do RS que, segundo o Centro de Liderança Pública (CLP), de 2022, situa-se em 21º lugar no ranking de infraestrutura dos estados e, em último, na Região Sul, liderada pelo estado de Santa Catarina, se-

guido pelo Paraná.

Depois de sucessivos déficits de investimentos de governos anteriores, a gestão Eduardo Leite-Ranolfo Vieira Júnior conseguiu reverter em parte esse processo, graças a uma

série de fatores que habilitou o Executivo a um investimento de R\$ 1,6 bilhão, no âmbito do Plano de Obras 2021-2022 do programa Avançar, direcionados em ações de pavimentação e recuperação de rodovias administradas pelo Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer).

“Graças ao programa Avançar, o setor iniciou um período de reestruturação e isso permitiu a geração de novos empregos, ainda não suficiente para alcançar níveis anteriores”, compara.

“Foi como voltar a respirar”, afirma Rafael Sacchi, presidente do Sindicato da Indústria da Construção de Estradas, Pavimentação e Terraplenagem (SICEPOT-RS), ao avaliar o volume de investimentos da autarquia, “depois de um período de estag-

nação de investimentos que nos enfraqueceu sobremaneira”.

RECUPERAÇÃO

Graças ao programa Avançar, observa Sacchi, o setor iniciou um período de reestruturação e isso permitiu a geração de novos empregos, ainda não suficiente para alcançar níveis anteriores. Atualmente, nove empresas ainda estão em recuperação judicial e outras tiveram de reduzir suas atividades para poder sobreviver.

“Ainda vamos precisar de um tempo para nos adaptar. Isso porque a demanda por serviços estava muito baixa, devido à pandemia, e a injeção de recursos encontrou o setor engessado. Para as empresas, faltou mão de obra, faltaram equipamentos, sem falar que o

preço dos equipamentos mais do que dobrou. Como o mercado reduziu suas atividades, a mão de obra se desvinculou do setor e isso trouxe muitas dificuldades para atender às obras”.

Outro agravante na conjuntura do setor, repara Sacchi, foi a sucessão de aumentos nos preços dos insumos, como aço, diesel, cimento, tubos de concreto, e outros itens, que provocaram os desequilíbrios econômico-financeiros, dado o reajuste dos contratos a cada 12 meses.

“Quando o setor conseguiu equilibrar-se, havia uma conjuntura econômica adversa, na qual as reposições de índices setoriais sequer chegam perto da nova realidade econômica ditada pelo aumento da inflação setorial”, conclui.



Duplicação da ERS-118 consolidou uma via estratégica para operações logísticas

OS DESAFIOS DO NOVO GOVERNO DO RS PARA A IMPLANTAÇÃO DO PLANO ESTADUAL DE SANEAMENTO

Diretrizes planejadas para universalização do saneamento no estado devem ser transformadas em lei, como garantia de política pública identificada como uma necessidade da sociedade

Entre os desafios da infraestrutura nacional, o maior é reverter o atraso no setor de saneamento básico. No Rio Grande do Sul, mais da metade dos habitantes não possui acesso ao tratamento de esgoto, totalizando 54,17% da população. Os moradores das áreas rurais são os mais afetados: somente 7,61% destes contam com esgotamento sanitário, segundo da-

dos do Sistema Nacional de Informações (SNIS) do Ministério de Desenvolvimento Regional.

Para enfrentar esse que é um dos principais indicadores que avaliam o desenvolvimento de um país ou de um estado, o governo do estado lançou o Plano Estadual de Saneamento do Rio Grande do Sul (Planesan-RS), o qual identifica as regiões mais críticas para investimentos em

suas 25 bacias hidrográficas.

Previsto na Lei nº 12.037, de dezembro de 2003, sobre a política estadual de saneamento, o plano estadual começou a ser elaborado em março de 2017. Entretanto, devido a contingências de ordem jurídica e troca de governo, ele foi retomado somente em março de 2020 e concluído no primeiro semestre deste ano.



No Rio Grande do Sul, mais da metade dos habitantes não possui acesso ao tratamento de esgoto

O trabalho, desenvolvido pela empresa Concremat (SP), contratada por licitação, abrange abastecimento de água, esgotamento sanitário, limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos e drenagem de águas pluviais urbanas.

Em apresentação no Conselho de Infraestrutura (Coinfra) da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (Fiergs), em 2 de agosto, Deisy Batista, executiva da Concremat, informou que o diagnóstico das regiões e das questões mais críticas, da necessidade de investimentos e das ações prioritárias em cada um dos quatro eixos do saneamento derivou de estudos técnicos e consultas à população e às entidades representativas.

INVESTIMENTOS

Ao todo, são necessários investimentos de R\$ 116 bilhões nos próximos 20 anos. O resultado dos projetos e ações previstos será o apoio à universalização dos serviços, uso sustentável dos recursos naturais e melhoria da qualidade de vida da população dos 497 municípios do estado, acrescentou. Para a montagem da estrutura do Executivo de apoio necessário para a execução dos programas propostos, o valor total (2022-2041) foi estimado em R\$ 322 milhões.

Para que o Planesan-RS seja, de fato, executado, será necessária uma articulação entre as secretarias do governo em linha com os municípios e com o Con-

selho Estadual de Saneamento (Conesan), afirma Walter Souza, engenheiro ambiental da Secretaria do Meio Ambiente e Infraestrutura (Sema).

Em relação aos recursos a serem aplicados no Planesan, Souza informou que, apesar da Lei nº 12.037 prever um fundo estadual de saneamento, atualmente ele não existe, e isso implica em instituir uma forma de carrear esses investimentos para a sua execução.

Cylon Rosa Neto, coordenador do Grupo Temático de Saneamento do Coinfra, defendeu a implantação do Planesan-RS por meio de um projeto de lei do Executivo. “Não podemos deixar esse plano esquecido em uma prateleira, como ocorreu com vários projetos no RS”, sustentou.

Para Rosa Neto, o Planesan é um avanço necessário e decisivo dentro do novo marco nacional de saneamento. Porém, foi elaborado ainda não aderente aos Planos de Bacia Hidrográfica no RS, os quais definem os planejamentos de ação regionais e formam a unidade básica de planejamento. “Desta forma, é muito importante que os Planos de Bacia sejam atualizados e esses, e o Planesan, alinhem-se nas ações de planejamento e intervenção para que tanto as ações de planejamento e de gestão regionais sejam efetivadas com obras estruturantes inseridas neste regramento legal”, argumenta.

Em relação às perspectivas de o Brasil alcançar a universalização em 2033 no setor, Luana Pretto, presidente executiva

O PLANESAN É UM AVANÇO NECESSÁRIO E DECISIVO DENTRO DO NOVO MARCO NACIONAL DE SANEAMENTO

do Trata Brasil, em entrevista à INFRA-RS afirmou que variam de acordo com cada região brasileira e modelo de gestão adotado. Hoje, a Região Norte, por exemplo, conta com apenas 58,8% da população com acesso à água e 13,14% da população com acesso à coleta de esgoto. Nessa região, grande parte dos municípios está com contratos irregulares com a companhia estadual de saneamento pela falta de capacidade de investimento financeiro destas para universalização. Em regiões como Sudeste, os índices de saneamento são bons, com 91,3% da população com acesso à água e 80,46% da população com acesso à coleta de esgoto. Seja pela boa prestação das empresas públicas locais ou ainda pela garantia do recurso privado, como no estado do Rio de Janeiro para a universalização, a tendência é de atingimento das metas até 2033.

“Para concretização das metas em nível de Brasil, precisamos do fortalecimento da regulação cobrando a adoção de modelos de gestão estruturados e a aplicação de recursos financeiros no volume necessário para garantir a universalização até 2033”, completa Luana.

CRESCIMENTO DA EXPOINTER DEIXA UM ENORME DESAFIO PARA AS PRÓXIMAS EDIÇÕES, DIZ FARSUL

Aumento da demanda de atividades programadas para a feira acaba interferindo nos espaços; governo estadual está ciente e deve apressar plano diretor para o local do evento

Com mais um recorde de público e de faturamento em sua 45ª edição, o crescimento exponencial da Expointer impõe desafios aos seus organizadores no sentido de atender às exigências de suas variadas atividades, afirma Fábio Avancini Rodrigues, diretor de Infraestrutura da Federação da Agricultura do RS (Farsul). “A feira foi um sucesso como nunca se viu, de público e de negócios. Até o clima ajudou, e isso deixou uma enorme tarefa para as próximas edições”, avalia.

Um atestado de reconhecimento de sua importância foi a instalação do gabinete do governador Ranolfo Vieira Júnior no local, levando a sede do governo do estado para a feira por todo o período do evento de nove dias, acrescenta Rodrigues. Também o secretário da Agricultura, Pecuária e Desenvolvimento Rural, Domingos Antonio Velho Lopes, transferiu o seu gabinete, o que se somou aos trabalhos da subsecretária Elizabeth Cirne-Lima, destaca.

“Não me lembro de exemplo como esse de instalação do gabinete do governador, e isso mostra a dimensão que a feira vem ganhando a cada ano”, destaca Rodrigues.

O grande número de atividades, observa, também moveu o consulado uruguaio a solicitar o auditório do Simers para o embaixador uruguaio Guillermo Valles e sua comitiva que vieram ao estado para apresentar os avanços do projeto de implantação da hidrovía da Lagoa Mirim, no trecho entre o Canal do Sangradouro até o Canal de Acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar.

“Internacionalização da feira é um fato irreversível que se deve acentuar com um maior número de representações estrangeiras.”

“São tantas as atividades que a falta de auditórios acaba interferindo na programação, mas o governo está ciente. Tanto é que na próxima edição haverá um plano diretor do Parque de Exposições Assis Brasil que englobará ques-

tões como o estacionamento, acessos e rede elétrica a fim de melhorar as instalações”, acrescenta.

Rodrigue assinala que a internacionalização da feira é um fato irreversível que se deve acentuar com um maior número de representações estrangeiras. “O mundo está cada vez mais sem fronteiras e, neste ano, tivemos a presença de países que não apareciam, como os Estados Unidos, cuja representação ocupou um espaço pequeno, mas que certamente no próximo ano deverá utilizar um lugar maior”, projeta. Além dos Estados Unidos, a feira reuniu as representações do Uruguai, Peru, Equador e Alemanha.

GESTÃO

A uma pergunta sobre se a necessidade de modernizar a infraestrutura da feira não implicaria em uma concessão à iniciativa privada, Rodrigues sustenta que o governo do estado deve decidir: “O que



Feira reuniu mis de 700 mil visitantes e teve uma receita de R\$ 7,1 bilhões.

o Executivo quer para a feira? Um projeto híbrido com parceria público-privada como a atual? Quer manter a gestão do evento? São perguntas que o governo deve responder. Afinal, é uma pena ter um espaço tão perto da capital para ser utilizado poucas vezes durante o ano”, assinala.

“Trata-se de uma espaço que deve ser melhor utilizado não só pelo governo do estado, mas também pela prefeitura de Esteio e municípios vizinhos.”

Hoje, a responsabilidade pela gestão do Parque de Exposições Assis Brasil em que é realizada a feira é da Subsecretaria da Agricultura, Pecuária e Desenvolvimento Rural (SEAPDR). A Expointer tem como copromotores a Febrac, Fetag, prefeitura de Esteio, Si-

mers, Farsul e Sistema Ocergs. Por meio de convênio, a receita derivada do espaço comercializado nas áreas do Simers, da Farsul e do sistema Ocergs é replicada em melhorias na feira.

O Parque ocupa uma área de 141 hectares e conta com 45,3 mil

m² de pavilhões cobertos, 70 mil m² de área para exposição, 19 locais para julgamentos, nove espaços destinados à realização de leilões e auditórios. Neste ano, a Expointer reuniu 772.914 visitantes e teve uma receita de R\$ 7,1 bilhões.



Fábio Rodrigues: “São tantas as atividades que a falta de auditórios acaba interferindo na programação, mas o governo está ciente”

“A INFRAESTRUTURA DEVE SER RESPONSABILIDADE DO SETOR PRIVADO”

Para o economista Armando Castelar, mais de duas décadas desde as primeiras privatizações creditam ao setor privado o papel de atender à demanda reprimida por serviços de infraestrutura no país

Armando Castelar Pinheiro é pesquisador associado do FGV IBRE e professor do Instituto de Economia da UFRJ. Atuou como analista da Gávea Investimentos, pesquisador do IPEA e chefe do Departamento Econômico do BNDES, tendo lecionado nos programas de pós-graduação da PUC-Rio e da Fundação Getúlio Vargas (EPGE). É Ph.D. em Economia pela Universidade da Califórnia, Berkeley, formado em Engenharia Eletrônica pelo ITA e mestre em Estatística pelo IMPA e em Administração de Empresas pela COPPEA. Acompanhe a seguir sua entrevista a Milton Wells, editor do INFRA-RS.



Armando Castelar: “É preciso licitar e abrir a oportunidade para que o setor privado invista, atendendo à enorme demanda reprimida por serviços de infraestrutura”

INFRA-RS - O governo atual conseguiu por meio de licitações um considerável avanço no setor de infraestrutura. Quais aquelas que você destacaria como importantes?

Armando Castelar Pinheiro - Começaria por destacar a importância da continuidade administrativa, com o atual governo construindo em cima do modelo criado no governo Temer, com o Programa de Par-

ceria de Investimentos. Isso ficou evidente, por exemplo, no setor ferroviário, em que vimos avançar as prorrogações antecipadas de contratos. Eu destacaria, em termos de setores, o de saneamento, em que a nova legislação federal e o apoio do BNDES têm sido fundamentais,

e o de portos, com a privatização da Codesa e a preparação da Santos Port Authority para seguir o mesmo caminho.

INFRA-RS - Quais os cenários que você vislumbra para o setor nos próximos anos, diante de escassos recursos do setor público?

Armando Castelar Pinheiro - Acredito que há um amplo reconhecimento social hoje em dia de que o melhor caminho para a infraestrutura é ser uma atividade sob a responsabilidade da iniciativa privada. Já temos aí mais de duas décadas desde as primeiras privatizações no setor, com ótimos resultados. O setor público não só não tem recursos para investir, como também tem muita dificuldade de realizar e concluir projetos, como mostram as incontáveis obras paradas pelo país.

INFRA-RS - As licitações serão suficientes para atender aos déficits da infraestrutura?

Armando Castelar Pinheiro - É preciso licitar e abrir a oportunidade para que o setor privado invista, atendendo à enorme demanda reprimida por serviços de infraestrutura, mas também é preciso criar condições para viabilizar esse investimento, que se consiga financiamento a custo razoável. E para isso é preciso segurança jurídica e boa regulação. A continuidade administrativa e a história já meio longa das privatizações no setor ajudam, tendo fortalecido as agências reguladoras, por exemplo, mas essas seguem sendo áreas problemáticas no país, às quais a infraestrutura é mais sensível que a maioria dos outros setores.

INFRA-RS - Como vê o avanço das PPPs entre os estados e municípios? É provável maior incremento daqui para frente?

Armando Castelar Pinheiro - Há, sim, espaço para as PPPs

avançarem mais, não só em nível subnacional, onde até temos alguns bons exemplos, mas também em nível federal, onde estas estão totalmente ausentes. Nos estados e municípios há dois grandes desafios: a formação de quadros capazes de estruturar as PPPs, o que não é fácil, e a criação de instrumentos que deem segurança ao parceiro privado de que o setor público cumprirá os compromissos assumidos no futuro, com troca de governos, novas legislaturas, etc. A tendência é que mais estados e municípios abracem esse tipo de iniciativa, mas sem uma política específica nessa área, não sou otimista sobre o ritmo em que se avançará.

INFRA-RS - Como vê a ameaça de acabar com o teto de gastos?

Armando Castelar Pinheiro - Trata-se de um tema essencialmente político. O teto de gastos tem sido extremamente positivo para a infraestrutura, permitindo a queda da taxa de juros que viabilizou a expansão das captações privadas no mercado de capitais, via debêntures, em especial. Simplesmente acabar com o teto para gastar mais vai encarecer e colocar em risco essa fonte de recursos. O melhor é promover um debate sobre prioridades. O Estado brasileiro gasta bastante, em termos comparativos, mas será que está gastando nas coisas certas?

INFRA-RS - Até que ponto a nova empresa INFRA-S/A pode se tornar uma referência importante, capaz de contribuir

para o avanço da infraestrutura no país?

Armando Castelar Pinheiro - A seleção e a preparação de projetos são um grande desafio no setor de infraestrutura, devido ao tamanho e à grande complexidade desses investimentos. Vários países desenvolvem unidades administrativas especializadas nessa atividade, para permitir o melhor uso dos recursos, inclusive quando o projeto em si é tocado pela iniciativa privada. No Brasil, já tivemos, por exemplo, a Empresa Brasileira de Projetos. O BNDES, em parte, também se dedica a isso, como temos visto no setor de saneamento. A INFRA-S/A abre uma oportunidade para aprimorarmos essas atividades no setor de transporte, que é especialmente carente de uma melhor preparação de projetos. Agora, se isso vai ou não ocorrer, dependerá muito de como a empresa será administrada. Se for apenas para indicação políticas, não vai resolver.

O TETO DE GASTOS TEM SIDO EXTREMAMENTE POSITIVO PARA A INFRAESTRUTURA, PERMITINDO A QUEDA DA TAXA DE JUROS QUE VIABILIZOU A EXPANSÃO DAS CAPTAÇÕES PRIVADAS NO MERCADO DE CAPITAIS

CP
**CONSTRUTORA
PELOTENSE LTDA.**
TERRAPLENAGENS, PAVIMENTAÇÕES E CONSTRUÇÕES
CONTATO: 51 3332 2700 E-MAIL: pelotense.poa@pelotense.com.br

 **Magna**
Engenharia para o
Desenvolvimento
53 anos



 **ENGENHARIA COM
SUSTENTABILIDADE**

 **TONIOLO, BUSNELLO**
TÚNEIS, TERRAPLENAGENS E PAVIMENTAÇÕES

 **CONSTRUTORA
SULTEPA**

sbs
engenharia

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


**CONSTRUTORA
ALEGRETENSE**

 **RGS**
ENGENHARIA