



**UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA**

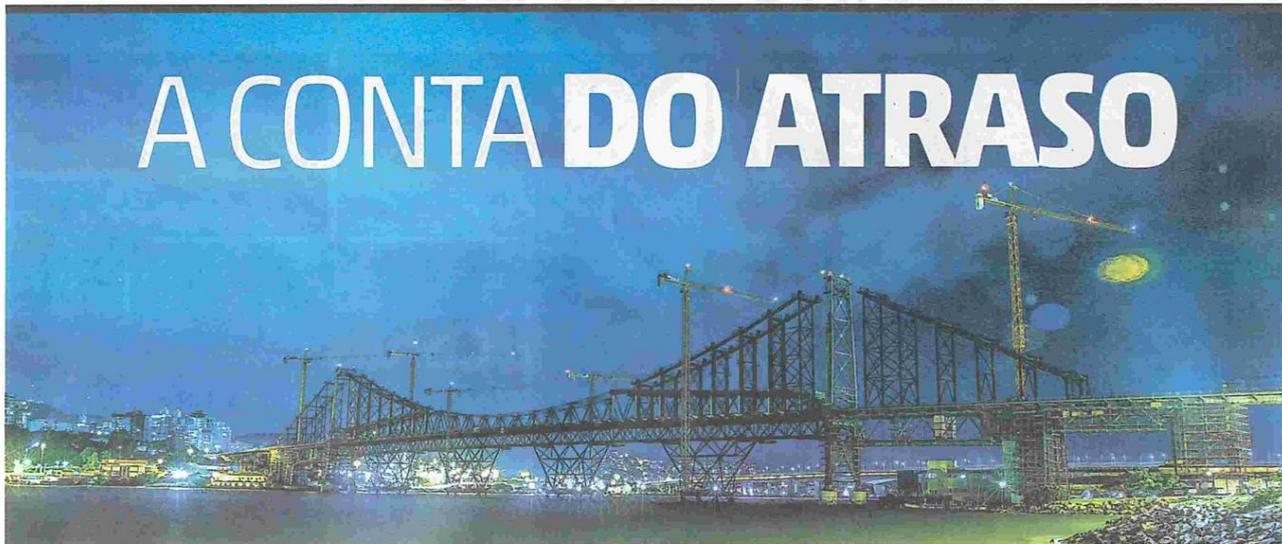
UFSC NA MÍDIA - CLIPPING



Agcom
Agência de
Comunicação
da UFSC

19 e 20 de maio de 2018

A CONTA DO ATRASO



LEVANTAMENTO EXCLUSIVO MOSTRA os valores gastos desde 1990 e os previstos para serem aplicados na Ponte Hercílio Luz até o final da obra; recuperação custará pelo menos R\$ 618,9 milhões

ÂNDERSON SILVA
CRISTIAN WEISS
anderson.silva@somosnsc.com.br
cristian.weiss@somosnsc.com.br

A DIVISÃO DOS GASTOS

Restauração	R\$ 537.927.007,99
Supervisão	R\$ 39.186.781,34
Manutenção e conservação	R\$ 31.071.656,54
Projeto de recuperação	R\$ 6.502.732,29
Doações	R\$ 4.212.362,60

O governo de SC gastará na ponte

20%
a mais do total empenhado para ser gasto em 2018 com manutenção de 4 mil km de rodovias estaduais e de obras viárias

O governo do Estado gastará pelo menos R\$ 618,9 milhões em contratos destinados para recuperação, restauro, pequenas reformas, manutenção ou elaboração de projetos de engenharia para a Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. Até sexta-feira, foram usados R\$ 481,8 milhões, mas há recursos a serem aplicados até o final da recuperação, inclusive com mais um aditivo, desta vez de R\$ 37 milhões. A reportagem reuniu 20 contratos firmados desde 1990 – oito até 1999, sete nos anos 2000 e oito desde 2010 –, além das doações feitas por empresas via Lei Rouanet, entre 2012 e 2014. Eles resumem a história de um monumento marcado pelas recorrentes postergações de prazos e desperdício de dinheiro público.

Recentemente, o governo catarinense voltou a deixar a obra sem prazo para conclusão. Quando assumiu o cargo de governador, em fevereiro, Eduardo Pinho Moreira (MDB) deu sinais de falta de continuidade à intenção do ex-governador Raimundo Colombo de investir na obra. Em entrevista à NSC Comunicação, admitiu: – O mérito da obra é do Colombo, que se dedicou, colocou como prioridade. Não sei se teria feito o mesmo.

A nova indefinição traz à memória as incontáveis notícias de aumentos de custos. No levantamento exclusivo da NSC Comunicação, os valores originais dos contratos foram corrigidos pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), medido pelo IBGE, usando como meses de referência dezembro do ano em

que o respectivo contrato foi firmado em comparação com o valor real em dezembro de 2017. A análise foi feita com a orientação de Nazareno Loffi Schmoeller, chefe do Departamento de Economia da Universidade Regional de Blumenau (Furb).

Um dos carrascos de uma obra tão longeva é a inflação. Apesar do período mais crítico desse aspecto ter sido vivenciado até 1993 no Brasil, desde o Plano Real (implantado em 1994) até dezembro do ano passado o IPCA registrada no país foi de 392%, segundo o IBGE. A correção permite observar que o gasto médio por década com a ponte tem ficado em torno de R\$ 153 milhões. Entre 2002 e 2008, houve a maior aplicação de recursos: R\$ 231,8 milhões. Como há previsão de aditivos e está empenhada mais verba, que soma R\$ 132 milhões, esta década vai superar a anterior.

OBRAS MAIORES CUSTARAM MENOS

Para se ter ideia do montante drenado pela reforma, uma das maiores obras viárias do Vale do Itajaí na década, o complexo do Badenfurt, entre Blumenau e Pomerode, foi finalizado em 2014 ao custo de R\$ 44 milhões. Ao corrigir a inflação para valores de dezembro de 2017, teria custado R\$ 55 milhões. No entanto, o complexo de 1,9 quilômetro tem duas pontes, além de viaduto, ciclovia, pistas duplas e desapropriações.

Em Laguna, no Sul do Estado, há outra gigante construída nos últimos anos. A Ponte Anita Garibaldi tem 2,8 quilômetros de extensão, duas pistas e acostamento em cada sentido. Entre idas e vindas, custou R\$ 777,1 milhões (R\$ 886,3 milhões após correção). Mesmo assim, para cada metro

de extensão da ponte, o custo médio foi de R\$ 316,5 mil. Já para a Hercílio Luz, esta média chega a R\$ 753,8 mil.

Os dados ficam mais alarmantes quando analisado o orçamento destinado à área de transportes em SC. O valor empenhado a todas as obras viárias para 2018 é de R\$ 516 milhões, segundo o Portal da Transparência, o que equivale a 83% do total que deve ser gasto com a ponte.

Integrante da Associação Catarinense de Engenheiros (ACE) e especialista em pontes, Roberto de Oliveira acredita os valores à má gestão. Ao analisar os números, constatou um cenário desenhado dentro do padrão conhecido na engenharia como Regra de Sitter. Nesse modelo, é possível notar o aumento dos valores investidos em uma obra com o passar dos anos por conta da falta de manutenção.

– Toda vez que se abandona a manutenção, os custos de uma obra não seguem linearmente, eles crescem muito – aponta Oliveira.

O especialista não enxerga problema no alto custo aplicado por conta do valor simbólico da ponte para SC, mas reconhece que o valor seria menor caso a conclusão ocorresse antes.

Para o especialista em administração pública, José Francisco Salm, o primeiro ponto a ser levado em consideração é a escassez de recursos públicos. Depois, explica, é preciso analisar a questão política. Diante da situação crítica da ponte com risco de queda, os governadores precisavam garantir que ela não cedesse.

– A sociedade esperava que a ponte fosse colocada em uso com celeridade. Quantas viagens os governantes fizeram atrás de recursos e ainda não se recuperou (a estrutura) perante a uma sociedade que é exigente com o uso do recursos públicos?

Governo considera que investimento feito é correto

A Secretaria de Estado de Infraestrutura defende os investimentos feitos na ponte. Segundo o secretário Paulo França, a Ponte Hercílio Luz não é uma obra qualquer e deve ser tratada como monumento e patrimônio. Por isso, descarta comparações com outras estruturas.

– Estamos tratando de um patrimônio histórico. É uma estrutura interdita desde 1982. Existiram serviços de manutenção, mas nunca se tratou a ponte como deveria ser, o que agora está acontecendo. Está se fazendo uma restauração, que coloca uma série de condicionantes. Não tenho dúvida de que vale o investimento. Ela é a única no mundo construída nesse modelo.

França critica a legislação que controla as licitações por impor restrições nas contratações e aponta essa como uma das causas para os constantes atrasos nos serviços. Agora, segundo ele, não há prazo definido porque o Estado aguarda uma posição do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) para um pedido de reorganizar os valores dentro do Pacto Por Santa Catarina antes da definição do novo cronograma. Dentro dos novos R\$ 37 milhões a serem pagos no aditivo recém-anunciado estão serviços de aumento das passarelas, alteração na altura do corrimão e custos com materiais que não estavam previstos inicialmente.



Confira, acima, o montante gasto na ponte a cada década. E, abaixo, os valores já gastos e os empenhados, contrato por contrato:

FUTURO
R\$ 137.076.311,67

				
	CONTRATO	VALOR DA ÉPOCA	CORREÇÃO PELO IPCA	MOTIVO DO CONTRATO
1990	046/1990 ¹	R\$ 100.520,57	R\$ 589.617,40	Firmado com a Vivenda Construção e Incorporação Ltda para obras e serviços na ponte
1991	013/1991 ¹	R\$ 20.001,44	R\$ 117.321,23	Firmado com a Engecert Construção, Comércio e Representação Ltda. Possuía como objeto a contratação de serviços
1992	088/1992 ¹	R\$ 184.516,48	R\$ 1.042.897,16	Construtora Roca Ltda para a conservação da estrutura
1993	001/1993 ¹	R\$ 668.151,04	R\$ 3.776.425,93	Firmado com a Steinman International Inc para a contratação de projetos de recuperação
1994	315/94 ¹	R\$ 432.512,29	R\$ 2.029.890,82	Construtora Roca foi contratada para serviços e manutenções
1996	132/1996	R\$ 2.156.443,32	R\$ 7.813.862,88	Serviços de conservação; contrato com a empresa Roca Ltda
1997	894/1997	R\$ 100.000,00	R\$ 344.220,69	Estudo de solução técnica de recuperação da ponte; UFSC foi contratada
1999	006/1999	R\$ 3.162.567,82	R\$ 9.846.745,99	Contrato assinado com a Construtora Roca Ltda para serviços de conservação e manutenção
2002	123/2002	R\$ 3.913.662,97	R\$ 9.631.321,06	Construtora Roca Ltda foi contratada para serviços de conservação e manutenção
2005	024/2005 ¹	R\$ 20.986.796,34	R\$ 40.842.832,49	Roca contratada; Execução dos Serviços com aquisição de materiais e insumos necessários para a restauração, reabilitação e manutenção da Ponte Hercílio Luz
2006	015/2006	R\$ 11.957.532,66	R\$ 22.588.929,51	Firmado com a Construtora Roca Ltda para restauração e reabilitação
	015/2006	R\$ 11.957.619,17	R\$ 22.589.092,94	A empresa TEC – Técnica de Engenharia Catarinense Ltda foi contratada para restauração e habilitação
	170/2006	R\$ 9.160.234,16	R\$ 17.304.563,54	Firmado com a Prosul Ltda para a supervisão e fiscalização das obras de execução
	170/2006	R\$ 6.068.826,85	R\$ 11.464.597,74	Firmado com a Concremat Engenharia e Tecnologia S.A. para supervisão e fiscalização das obras de execução
2008	264/2008	R\$ 63.008.872,09	R\$ 107.385.617,45	Firmado com o Consórcio Florianópolis Monumento para a restauração e habilitação
2014	204/2014	R\$ 1.951.820,02	R\$ 2.382.085,67	RMG Engenharia, Elaboração de Projetos Complementares para a Execução da Restauração e Reabilitação da Ponte Hercílio Luz
2015	012/2015	R\$ 12.941.168,93	R\$ 14.296.262,02	Execução dos Serviços de Conclusão das Estruturas de Sustentação Inferior da Ponte Hercílio Luz
	143/2015	R\$ 11.400.601,42	R\$ 12.594.378,92	Execução dos Serviços de Montagem da Complementação da Treliza Espacial de Sustentação Provisória da Ponte Hercílio Luz
2016	093/2016 ²	R\$ 7.305.298,25	R\$ 7.543.172,64	Assessoramento ao Deinfra no Monitoramento e Supervisão Técnica das Obras de Restauração e Recuperação da Ponte Hercílio Luz em Florianópolis
	056/2016 ²	R\$ 181.723.142,23	R\$ 187.640.393,01	Serviços de execução das obras de restauração e reabilitação da Ponte Hercílio Luz
FUTURO		R\$ 92.989.501,65	-	Restante do contrato 056/2016
		R\$ 37.000.000,00	-	Revisão de aditivo
		R\$ 2.874.447,42	-	Restante do contrato 093/2016
LEI ROJANET	2014 ⁴	R\$ 3.451.502,09	R\$ 4.212.362,60	Doações feitas por empresas entre 2012 e 2014. Recursos estão reservados para serem aplicados posteriormente

¹ Valores em reais foram convertidos pelo MPC-SC e corrigidos para setembro de 2015

² Contratos ainda em andamento

³ Contrato não encontrado

⁴ A conferir a aplicação da verba

Fonte: Ministério Público de Contas de Santa Catarina (MPC-SC) e Portal de Transparência do governo do Estado.

R\$ 481.824.229,09
TOTAL CORRIGIDO JÁ GASTO COM OBRAS

R\$ 618.900.540,76
TOTAL CORRIGIDO GASTO E EMPENHADO

A definição para o futuro do trânsito na ponte

A prefeitura de Florianópolis e o governo do Estado chegaram a um consenso sobre a circulação de veículos na estrutura. Nos últimos dias, em uma reunião entre o Instituto de Planejamento Urbano (Ipuuf) da Capital e o governador Eduardo Pinho Moreira, ficou definido que a decisão final será do município. Assim, prevaleceu a ideia de liberar a ponte nos primeiros dois ou três meses somente para pedestres e ciclistas e, depois, somente para o transporte coletivo.

A avaliação sobre os carros ocorrerá em um terceiro momento. Serão necessárias pequenas obras de adaptação, segundo o diretor da Região Metropolitana do Ipuuf, Michel Mittmann. Mas elas dizem respeito à retirada de estacionamentos e alargamentos de ruas.

A proposta da prefeitura da Capital ainda prevê investimentos em lazer, cultura e esporte para fortalecer a região da ponte como um local de convívio, e não somente uma travessia entre a Ilha de SC e o Continente.

A forma de uso do transporte

coletivo na Hercílio Luz, no entanto, ainda está sendo avaliada. Como a saída do Terminal de Integração do Centro (Ticen) para o acesso à ponte implicaria em modificações descartadas, a ideia do Ipuuf é outra.

— Não se trata de usar linhas existentes, mas de se criar novos serviços que vão depender da ponte. Vamos afinar essas novas linhas, algumas em caráter experimental para incentivar o uso — afirma Mittmann.

O QUE MUDA NO FLUXO DE VEÍCULOS

Os estudos mostram que, nos horários de pico de saída e entrada na Ilha, haverá redução no número de ônibus circulando sobre as duas pontes atuais. De manhã, na Pedro Ivo, haverá uma redução de 45% na quantidade de coletivos. Enquanto à noite diminuirá 10% na Colombo Salles.

A Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Suderf), órgão ligado ao Estado,

sugeriu em fevereiro de 2018 o uso dividido das duas pistas, sem exclusividade para um ou outro modal. A proposta era que uma faixa da Hercílio Luz no sentido Continente-Ilha fosse totalmente destinada aos ônibus. Assim, eles entrariam na parte insular e já se dirigiriam para o Ticen. Para saírem da Ilha, os coletivos deveriam usar a Ponte Colombo Salles, onde seria destinada uma pista exclusiva para eles.

Na outra faixa da Ponte Hercílio Luz, o tráfego seria misto. Ou seja, carros e motos teriam acesso livre. O uso por cada um dos modais poderia variar conforme dias e horários. A proposta não foi totalmente deixada de lado, explica o diretor técnico da Suderf, Célio Sztoltz.

Ela pode ser usada numa terceira fase, caso seja compreendido que há como carros e motos passarem pela ponte em um sistema de compartilhamento de veículos. Inicialmente, ela foi descartada por conta dos congestionamentos que podem se formar e pelo incentivo ao transporte público.

COMO A PONTE SERÁ USADA

A prefeitura prevê um plano urbanístico integrado. Além de mudanças no trânsito, haverá ações de lazer e cultura. Veja abaixo como será a ocupação de veículos:

1ª FASE:

Tráfego para pedestres e ciclistas, além de veículos de emergência

2ª FASE:

Linhas do transporte coletivo circulares e de apoio turístico
Rotas novas de transporte coletivo
Integração com o BRT
Rotas metropolitanas

3ª FASE:

Avaliação posterior para possível liberação a veículos compartilhados com três ou mais pessoas dentro

PARQUE LINEAR

Há proposta de um arquiteto para criar um local arborizado no vão central, para pedestres. Para isso, são necessárias mudanças:

- Reformulação de entroncamentos na cabeceira insular
- Retirada de vagas de estacionamento em algumas ruas
- Implantação de ciclovia para chegada à ponte
- Reformulação de vias para ônibus no acesso à Avenida Rio Branco
- Implantação de saída do Ticen prioritária para ônibus até parte da Colombo Salles

PLANO DEIXADO DE LADO

A Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis (Suderf), órgão ligado ao Estado, fez um plano para ocupação da ponte, que foi inicialmente deixado de lado. Conheça a ideia:

- Liberação inicial para pedestres e ciclistas, além de veículos de emergência
- Durante o dia, a faixa de trânsito misto pode ser revertida conforme o fluxo
- Depois, abertura da faixa no sentido entrada da Ilha de SC para ônibus e a outra faixa para trânsito em geral
- Aos domingos, ela ficaria totalmente bloqueada para veículos

Diário Catarinense Cacau Menezes "Forte"

Forte / Congresso Economia UFSC / Centro de Cultura e Eventos / UFSC / Zeina Latif / Marcos Mendes / José Luis Oreiro / André Perfeito

FORTE

Acontecerá de 21 a 25 deste mês de maio o primeiro Congresso Economia UFSC, considerado o maior evento de economia do Sul do Brasil, com a participação de mais de mil estudantes. O encontro será realizado no Centro de Cultura e Eventos da UFSC e contará com a presença de grandes nomes da área com atuação no país, como Zeina Latif, Marcos Mendes, José Luis Oreiro e André Perfeito.

Notícias veiculadas em meios impressos, convertidas para o formato digital, com informações e opiniões de responsabilidade dos veículos.

CLIPPING DIGITAL

19/05/2018

[Como o Brasil almeja eliminar até 2030 a hepatite C, que causa 400 mil mortes ao ano no mundo](#)

[Ex-catador de lixo em São Paulo torna-se doutor em Linguística em Santa Catarina](#)

[Com ajuda de programas sociais, ex-catador de lixo se torna doutor em linguística pela UFSC](#)

[Florianópolis possui o menor índice de analfabetismo entre as capitais](#)

[Combinando Palavras, Sessão Clássicos da Minha História e Conferência são atrativos da Feira Nacional do Livro nesta segunda-feira \(21\)](#)

20/05/2018

[Universidade Federal de SC debate Transporte Coletivo na Região Metropolitana da Grande Florianópolis](#)

[Novos diretores do Porto de Imbituba prometem gestão eficiente e participativa](#)