



**UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA**

UFSC NA MÍDIA - CLIPPING



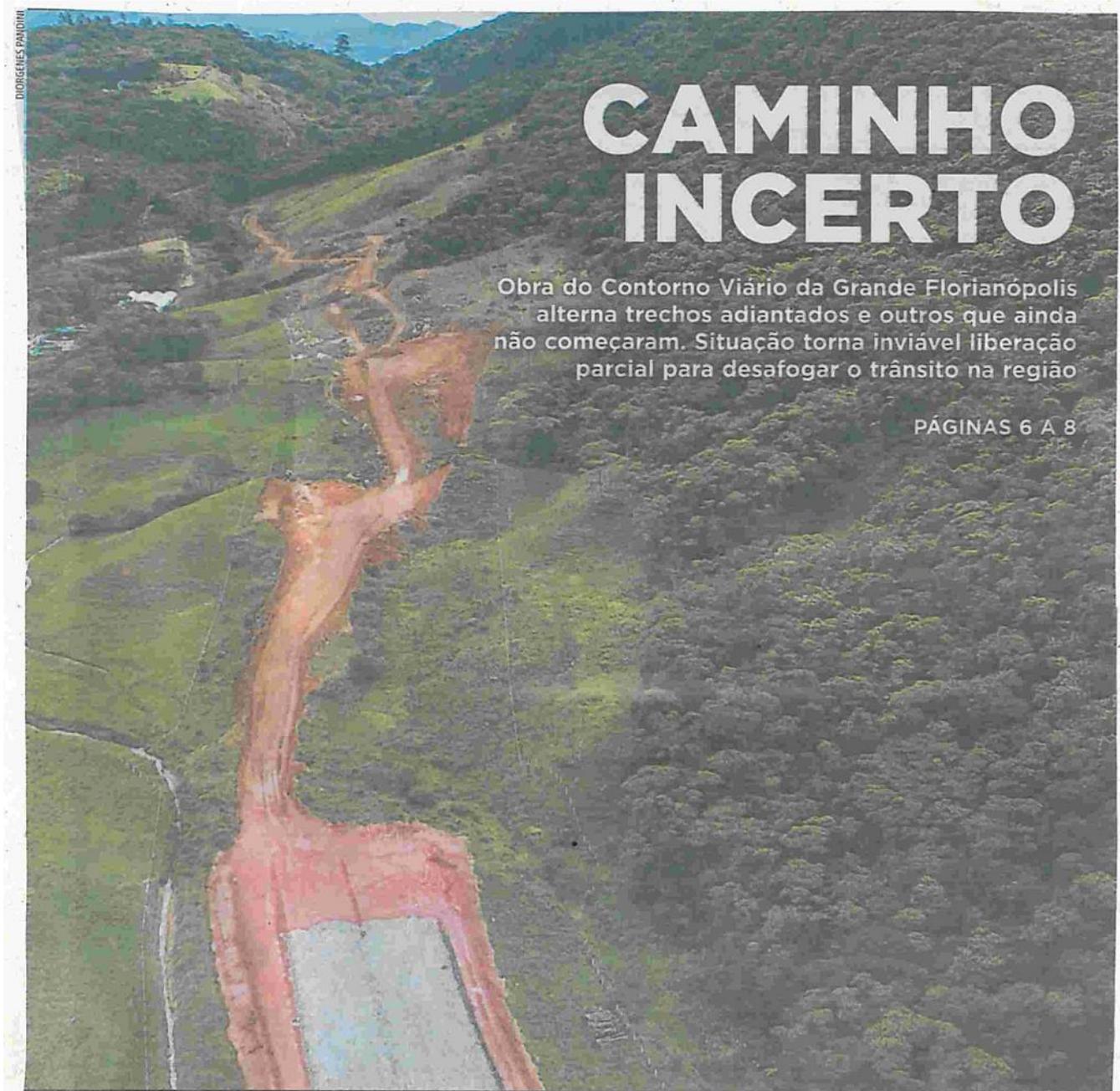
Agcom
Agência de
Comunicação
da UFSC

27 e 28 de abril de 2019

**Diário Catarinense (Capa) e A Notícia
Infraestrutura**

“A única opção é esperar pelo fim”

A única opção é esperar pelo fim / Contorno Viário da Grande Florianópolis /
Arteris - Autopista Litoral Sul / Labtrans / Laboratório de Estudos de
Transporte e Logística / Engenharia / UFSC / Universidade Federal de Santa
Catarina / ANTT / Agência Nacional de Transportes Terrestres / Prefeitura
de Palhoça / Justiça Federal / MPF / Procurador da República / Alisson
Nelicio Cirilo Campos / Mobilidade Urbana / Ação Civil Pública





Sem túnel, trecho já avançado em São José não se liga ao outro lado, que também está em fase adiantada

A ÚNICA OPÇÃO É ESPERAR PELO FIM

Em obras desde 2014, Contorno Viário da Grande Florianópolis tem trechos adiantados intercalados com outros por começar. Alternativa para liberar parcialmente o complexo é inviável porque três túneis no trecho mais atrasado levarão o mesmo tempo que outro onde pistas estão prontas

LEONARDO THOMÉ

leonardo.thome@somosnsc.com.br

Após anos de audiências públicas e judiciais, reuniões e julgamentos, diferentes cronogramas e prazos, a obra do Contorno Viário da Grande Florianópolis virou um impasse cuja única alternativa para milhares de pessoas é esperar. Embora alguns trechos do traçado de 50 quilômetros estejam avançados, em outros os trabalhos nem sequer têm data para começar.

Esse contraste nas obras de responsabilidade da Arteris – Autopista Litoral Sul torna a conclusão da estrada, prevista para desafogar o trânsito na BR-101, um problema sem solução para os próximos anos.

Apesar de ainda estipular prazos para a entrega da rodo-

via, como dezembro de 2021 para os trechos já em andamento, a Arteris tem um canteiro de obras em que uma ponta não se liga a outra. Enquanto em 13,6 quilômetros os trabalhos em Palhoça não têm nem data para começar, no trecho mais adiantado, em São José, um morro no meio do caminho impede o avanço de um lado da estrada com outro. Ali, será construído um dos quatro túneis duplos do projeto. Atualmente, a obra leva nada a lugar algum e não há opções paliativas temporárias para usar os trechos que terminarão primeiro.

– A obra está bem no trecho norte e no intermediário. Nosso nó é no sul. Não posso tomar nenhuma ação em Palhoça sem a aprovação dos projetos. Esse hoje é o grande nó da obra, nem as desapropriações podemos

fazer, por isso ali não tem como dar um prazo – argumenta Antonio Cesar Ribas Sass, diretor superintendente da Arteris.

ANÁLISE DE PROJETO SERÁ FEITA PELA UFSC

Mesmo que o executivo da concessionária considere o trecho sul como principal entrave, a situação no meio do traçado, onde a obra está 75,5% concluída, também é crítica. Isso porque o projeto do quarto túnel duplo, que em São José terá 820 metros de extensão, é analisado pelo Lab Trans, laboratório de transportes e logística da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) a pedido da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Depois que o Lab Trans concluir o trabalho, avaliando po-

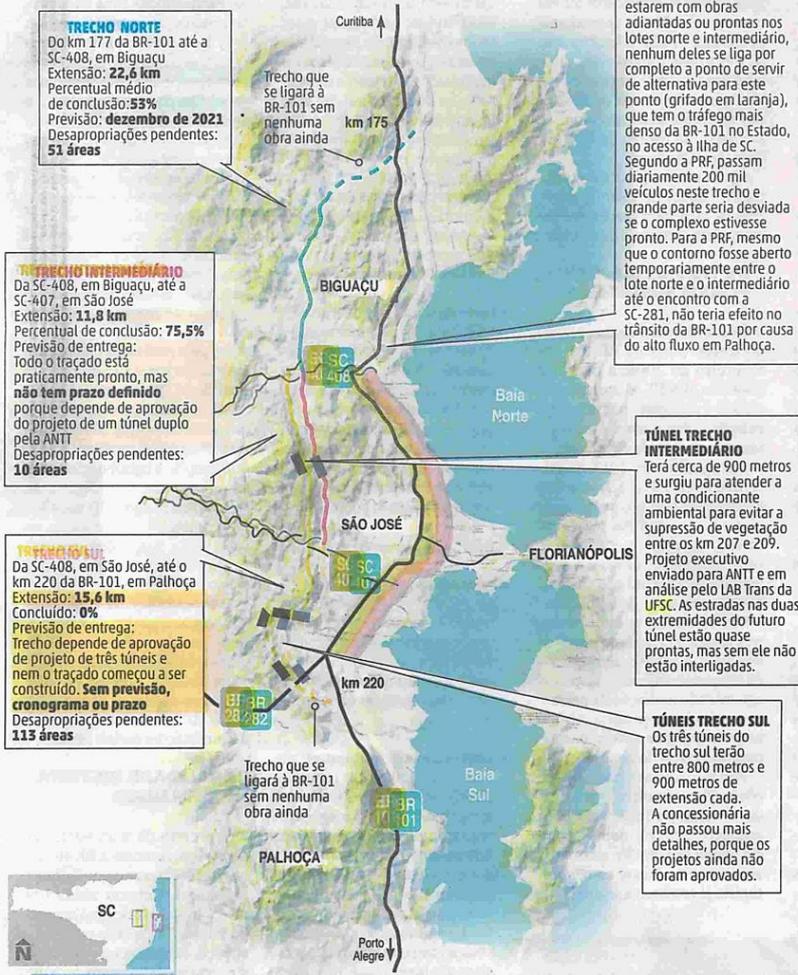
sitiva ou negativamente o projeto, a ANTT ainda terá que aprová-lo. Sass não tinha conhecimento que o quarto túnel está em análise no Lab Trans:

– Isso é novidade para mim – disse, ao ser informado pela reportagem.

Sem a aprovação dos projetos técnicos e de orçamentos dos túneis, a Arteris não pode começar o trabalho no lote sul nem iniciar desapropriações, que somam o maior número de casos pendentes (113) no trecho mais atrasado. Além disso, será necessário executar os túneis para trabalhar em outros pontos, pois o material retirado dos morros – terra e rochas – será usado na construção da via em outros pontos. Já no trecho mais avançado, a empresa não consegue terminar a obra enquanto não finalizar o túnel.

O TRAÇADO

A obra é dividida em três trechos, totalizando 50 quilômetros



TRECHO NORTE
Do km 177 da BR-101 até a SC-408, em Biguaçu
Extensão: **22,6 km**
Percentual médio de conclusão: **53%**
Previsão: **dezembro de 2021**
Desapropriações pendentes: **51 áreas**

TRECHO INTERMEDIÁRIO
Da SC-408, em Biguaçu, até a SC-407, em São José
Extensão: **11,8 km**
Percentual de conclusão: **75,5%**
Previsão de entrega: Todo o traçado está praticamente pronto, mas **não tem prazo definido** porque depende de aprovação do projeto de um túnel duplo pela ANTT
Desapropriações pendentes: **10 áreas**

TRECHO SUL
Da SC-408, em São José, até o km 220 da BR-101, em Palhoça
Extensão: **15,6 km**
Concluído: **0%**
Previsão de entrega: Trecho depende de aprovação de projeto de três túneis e nem o traçado começou a ser construído. **Sem previsão, cronograma ou prazo**
Desapropriações pendentes: **113 áreas**

TRÁFEGO PESADO
Apesar de vários trechos estarem com obras adiantadas ou prontas nos lotes norte e intermediário, nenhum deles se liga por completo a ponto de servir de alternativa para este ponto (grifado em laranja), que tem o tráfego mais denso da BR-101 no Estado, no acesso à Ilha de SC. Segundo a PRF, passam diariamente 200 mil veículos neste trecho e grande parte seria desviada se o complexo estivesse pronto. Para a PRF, mesmo que o contorno fosse aberto temporariamente entre o lote norte e o intermediário até o encontro com a SC-281, não teria efeito no trânsito da BR-101 por causa do alto fluxo em Palhoça.

TÚNEL TRECHO INTERMEDIÁRIO
Terá cerca de 900 metros e surgiu para atender a uma condicionante ambiental para evitar a supressão de vegetação entre os km 207 e 209. Projeto executivo enviado para ANTT e em análise pelo LAB Trans da UFSC. As estradas nas duas extremidades do futuro túnel estão quase prontas, mas sem ele não estão interligadas.

TÚNEIS TRECHO SUL
Os três túneis do trecho sul terão entre 800 metros e 900 metros de extensão cada. A concessionária não passou mais detalhes, porque os projetos ainda não foram aprovados.

Abertura parcial é inviável porque obra está desconectada

Uma opção trazida pela Arteris, que tem a concessão da rodovia até 2033, a de abertura parcial ao tráfego pelo trecho norte não seria viável porque três túneis no lote mais atrasado, em Palhoça, levarão o mesmo tempo que outro em São José, onde as pistas estão quase prontas. Assim, o trecho norte, que poderia ser inaugurado em 2021, começaria e terminaria em Biguaçu, sem reflexo nos pontos maior tráfego na BR-101.

Em audiência pública realizada na Assembleia Legislativa de Santa Catarina (Alesc) na segunda-feira, o diretor superintendente da Autopista, Cesar Sass, disse que a empresa trabalha com a possibilidade de abrir o contorno parcialmente ao tráfego de veículos em dezembro de 2021, entregando à população o traçado concluído até lá. Segundo ele, o trecho de pouco mais de 20 quilômetros iria do km 176 da BR-101, em Biguaçu, até a SC-407, na mesma cidade.

Basta olhar o mapa da obra (*confira ao lado*) fornecido pela própria Autopista, porém, para perceber que essa solução não serve. Com ela, haveria metade do contorno, a mais importante do contrato de concessão assinado com a União há 11 anos, e que deveria estar pronta em 2012. O problema é que o trecho que poderia ser liberado desaguaria no ponto da BR-101, onde o trânsito não é tão intenso e não são registrados congestionamentos como na região de São José, Florianópolis e Palhoça.

Responsável pela comunicação social da Polícia Rodoviária Federal (PRF), o inspetor Luiz Graziano, considera que essa alternativa da Autopista "não resolveria praticamente nada". Segundo o policial, o trecho mais crítico da BR-101 e para o qual o Contorno Viário seria fundamental, é o que vai de Palhoça até a região do Shopping Itaguacu, nas proximidades da Via Expressa e acesso à Ilha de Santa Catarina. Por ali, estima, passam 200 mil veículos por dia.

A região do shopping Itaguacu é o lugar mais movimentado, concentra tudo, o pessoal que está vindo de Palhoça, quem faz a viagem de Porto Alegre a São Paulo, que usam a rodovia como avenida. Já na BR-101 em Biguaçu transita uma média de 120 mil veículos por dia. A previsão para o Contorno Viário é de que 35 mil, 40 mil veículos façam o caminho pelo contorno. Então, essa ideia de abrir parcialmente não resolve praticamente nada, porque o problema é de Biguaçu em diante - avalia Graziano.

LABIRINTO DE PRAZOS

Por fatores externos ou falta de ritmo de execução, construção do complexo viário teve uma série de protelações, até chegar num horizonte sem perspectiva, como atualmente.



FISCALIZADORA NÃO RESPONDEU OS QUESTIONAMENTOS ENVIADOS

A reportagem encaminhou, desde segunda-feira, uma série de questionamentos à ANTT, fiscal do contrato de concessão, para saber o cronograma atualizado, as inexecuções contratuais e as responsabilidades da empresa Arteris no atraso da obra.

Sobre a demora em concluir as obras previstas em contrato e os sucessivos aumentos da tarifa de pedágio, mesmo sem fazer a principal obra estabelecida no documento, não houve resposta. Em relação ao cronograma atrasado e o descumprimento de várias obrigações contratuais por parte da Autopista, a ANTT também não se manifestou.

Projeto dos túneis ainda está em análise

Estão em uma sala do prédio de Engenharia Civil da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) os projetos que podem, ao final deste ano, adiantar ou atrasar de vez a obra do Contorno Viário. Antes de decidir se eles estão dentro das normas e aptos para serem aprovados, a ANTT firmou um termo de execução descentralizada com o Lab Trans para análise dos projetos da Autopista.

Os especialistas avaliam os documentos – sob sigilo contratual – em questões técnicas e de orçamento. Eles se debruçam sobre todos os estudos e projetos relacionados a oito quilômetros do trecho sul A, que envolve três túneis, e mais um túnel duplo de 820 metros no trecho mais adiantado da obra – onde os trabalhos pararam em frente ao morro que será aberto para a estrutura.

O prazo de entrega dos estudos termina em outubro. Uma entrega parcial, porém, deve ocorrer em 21 de junho. Os meses seguintes serão de acompanhamento, explica o engenheiro civil André Ricardo Hadlich, coordenador do termo de execução descentralizada.

– Tem uma equipe da ANTT acompanhando o trabalho. Quando concluirmos, a agência vai notificar a concessionária de possíveis alterações ou não dos projetos que foram entregues. Existe um período de discussão do levantado nos estudos sobre os projetos. Depois que entregarmos para a agência, não sabemos o cronograma deles – explica Hadlich.

O Lab Trans avalia todos os itens dos projetos, desde pavi-

mentação e terraplanagem até gastos previstos com o trabalho, para avaliar se estão compatíveis com as soluções de engenharia propostas. Hadlich lembra que os três túneis duplos estão situados em um trecho curto e destaca que no lote norte da BR-101, por exemplo, só há um túnel, “e simples”, no Morro do Boi, em Balneário Camboriú.

– Não são projetos excepcionais do ponto de vista de engenharia. Mas, para um trecho tão curto, inspiram mais de cuidado.

DE 138 MULTAS, 92% FORAM SUSPENSAS

Desde o início da concessão do trecho norte da BR-101, em fevereiro de 2008, a fiscal do contrato, ANTT, já aplicou 138 multas à Autopista por questões relacionadas à inexecução de obras e serviços da concessão.

Em outubro de 2013, no entanto, a ANTT e a Autopista celebraram um termo de ajustamento de conduta. No documento, as partes, a contratante (que também é fiscal) e a contratada acordaram em suspender 128 processos de autuações.

Das 10 multas que sobraram, três foram anuladas ou arquivadas após a análise de recursos da empresa. Outras cinco estão aguardando avaliação da primeira instância da própria ANTT, responsável por autuar os descumprimentos de contrato.

Por fim, apenas duas autuações viraram multas, que somadas chegaram a R\$ 2.673.000. As autuações, em primeira instância, ainda podem ser recorridas até a terceira. Nesse caso, a Autopista já recorreu à segunda.

OS IMPASSES DA OBRA

• **Desapropriações:** das 1.146 áreas necessárias, 972 já estão liberadas. Outras 174 estão pendentes – 113 no trecho mais crítico da obra, que fica em Palhoça e onde as obras não tem sequer data para começar. No trecho norte, de Biguaçu a São José, há 51 imóveis para desapropriar. No intermediário, em São José, são 10 áreas. A partir de 2015, todas as negociações passaram a ser ajustadas na Justiça Federal. Por lá, já foram concluídos 546 processos. O restante aconteceu antes das judicializações, com acordos. De julho de 2015 a abril de 2019, foram realizadas 729 audiências, 546 com acordo. Foram liberados mais de R\$ 360 milhões em indenizações. A concessionária já gastou no total R\$ 456 milhões nesses processos.

• **Custo da obra:** em 2007, quando foi incluída no edital de concessão, o investimento estimado era de cerca de R\$ 300 milhões. Foi com base nesse orçamento que a concessionária fixou o preço do pedágio, pago pelos usuários da rodovia desde 2009. Doze anos depois, foram investidos R\$ 1,052 bilhão, sendo R\$ 596 milhões em obras. A concessionária diz não poder estimar o custo total da obra por causa dos quatro túneis que ainda serão feitos.

• **Mudança de projeto:** o traçado da obra sofreu várias alterações em relação à proposta original. A mais significativa foi em Palhoça, porque a prefeitura permitiu, em 2012, a construção de um condomínio residencial no traçado por onde passaria o contorno.

• **Licenciamento ambiental:** de acordo com o Ibama, o Contorno da Grande Florianópolis recebeu licença prévia em 2014 e licença de instalação, válida até maio de 2020. No momento, não há bloqueio por questões ambientais para execução das obras. O Ibama informa que foram avaliadas as condicionantes da licença de instalação e emitida renovação dela em janeiro deste ano. Ainda não houve requerimento para a licença de operação, o que está previsto após finalização das obras.

• **Preço do pedágio:** a concessionária afirma deixar de cobrar R\$ 0,20 por veículo na tarifa de pedágio devido às obras não executadas, como o Contorno Viário. Sobre o equilíbrio econômico do contrato, a empresa prevê que precisará aumentar os preços, por conta do custo dos túneis, por exemplo, que entraram no projeto após alteração do plano original com o condomínio aprovado pela prefeitura de Palhoça em 2012. A Autopista diz que a diferença do gasto no projeto com mudanças alheias à concessionária será incorporada à tarifa de pedágio, que será calculado após a conclusão dos projetos dos túneis.

Expectativa por resultado de audiência

Na próxima terça-feira ocorrerá na sede da Justiça Federal, em Florianópolis, uma audiência de conciliação entre a Arteris, a ANTT e a prefeitura de Palhoça – que ingressou com ação contra a concessionária pelo atraso nas obras. Um dos participantes é o procurador da República Alisson Nelício Cirilo Campos, que em fevereiro instaurou procedimento investigatório sobre o assunto. A expectativa dele é que tanto a Arteris quanto a ANTT se comprometam com um prazo para conclusão da obra. Segundo a concessionária, uma nova data será definida antes da audiência.

Em 21 de março, o MPF reconheceu o pedido liminar proposto pela prefeitura palhocense para que a Arteris cumpra até o final de 2021 o contrato de concessão e o atual cronograma das obras do contorno. Além disso, o MPF aprovou o requerimento que propõe a condenação da ré ao pagamento de indenização no montante de R\$ 10 milhões, bem como a pena de multa no valor de R\$ 50 milhões, caso não finalize integralmente a obra até o prazo estabelecido.

O procurador da República Alisson Nelício Cirilo Campos requereu ainda a decretação da quebra do sigilo fiscal da empresa desde 2008. Com isso, o MPF conseguirá todas as declarações fiscais da Arteris sobre impostos e contribuições sociais devidas.

REALIDADE DISTINTA EM PALHOÇA

O projeto da trombeta, que será a ligação entre a BR-101 e o início do contorno em Palhoça, no bairro Pacheco, ainda não teve o projeto funcional aprovado na ANTT. No ano passado, a agência anunciou que a obra ali começaria em fevereiro de 2019.

Para outro trecho, na ligação do contorno com a BR-282, que terá um trevo de quatro folhas, o projeto funcional foi aprovado pela ANTT em fevereiro.

– Estamos agora finalizando o projeto executivo. Mas na trombeta, não podemos fazer nem as desapropriações ainda – diz o superintendente da Arteris, Antonio Cesar Ribas Sass.

Na interseção da BR-282, onde há imóveis para desapropriar, os moradores aguardam a concessionária para negociar as áreas e reclamam da indefinição.

– É ruim porque não começamos a procurar outro lugar sem saber se a obra vai mesmo acontecer aqui – diz José Albino, de 69 anos, dono de um dos lotes.



Trecho de início do lote norte, em Biguaçu, onde ligação com a BR-101 ainda não foi feita

Na futura interseção com a BR-282, em Palhoça, não há sinal de obras ainda e o projeto executivo nem sequer foi aprovado

FOTO: DIVULGAÇÃO/ARTERIS

Notícias do Dia
Fabio Gadotti

“O Plano Diretor é nosso vilão”

‘O Plano Diretor é nosso vilão’ / Entrevista / Vinícius Loss / Advogado /
Mestrando em Direito Urbanístico / UFSC / Plano Diretor de Florianópolis /
Planejamento

Vinícius Loss, advogado

“O PLANO DIRETOR É NOSSO VILÃO”

Mestrando em direito urbanístico na UFSC, Vinícius Loss faz críticas ao Plano Diretor de Florianópolis. Para ele, é o principal vilão quando se fala em planejamento da cidade.



POR QUÊ O PLANO DIRETOR É O MAIOR VILÃO QUANDO SE FALA EM OCUPAÇÃO URBANÍSTICA?

É o principal vilão, porque o Plano Diretor coloca uma área de preservação permanente no meio da cidade (como os topos de morros) e as pessoas vão dar um jeito de invadir, normalmente as mais pobres. Porque querem ficar perto do trabalho. Quando se coloca uma mancha de preservação permanente no centro do município não consegue proteger tudo e as pessoas começam a ocupar clandestinamente. Existem ruas em que de um lado pode comércio, e no outro não pode. Isso gera situações de irregularidade. Mas por quê o Plano Diretor diz que em determinado lugar não pode ter um prédio de 20 andares, por

exemplo? Porque alguém quis. Não tem um estudo técnico, só uma autoridade central dizendo o que pode e o que não pode

COMO DEVERIA SER O CONCEITO DO PLANO?

O que precisamos entender, que o resto do mundo já entendeu, é deixar a cidade concentrar. O bom é verticalizar, porque isso atrai as pessoas. Onde tem mais gente, tem mais comércio, emprego etc. Deixar as áreas ficarem mistas, comerciais e residenciais. Quando a gente não deixa verticalizar e concentrar, a cidade se espalha e requer mais infraestrutura e custo. Estudo do Banco Mundial que diz que nossa infraestrutura vai custar R\$ 6,5 bilhões até 2050. Mas se, por outro lado, adotarmos as práticas do resto do mundo vamos gastar R\$ 1,2 bilhão.

A Notícia
Jefferson Saavedra
"Saúde na UFSC"

Saúde na UFSC / Reitoria / Hélio Costa / PRB / Deputado Federal /
Instalação de Cursos na área da saúde / Joinville / Engenharia de
Mobilidade



A Notícia
Jefferson Saavedra
"Sem obras"

Sem obras / Hélio Costa / PRB / Deputado Federal / UFSC / Construção do
Campus da BR-101



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

CLIPPING DIGITAL

27/04/2019

[Lula fala sobre prisão, Moro, Bolsonaro e STF; veja versão completa de entrevista](#)

[Criação de boi pode ser amigável ao ambiente?](#)

[Entrevista: Vinícius Loss defende cidade mais "vertical e concentrada"](#)

[Saguis 'invasores' se proliferam em Florianópolis com 'ajuda' de alimentação indevida](#)

[Efeito estufa: qual o impacto da carne que você come?](#)

28/04/2019

[Em conto surrealista, hiena se veste de menina debutante](#)

[Vestibular UFSC 2019-2 abre inscrições nesta segunda-feira](#)

[Sorvete ameniza efeitos da quimioterapia em pacientes do Hospital Unimed Criciúma](#)