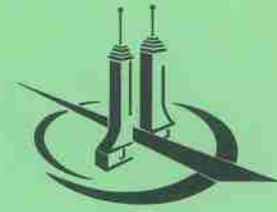




ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS



Nº _____

ANO: 2025

Assunto

Frete Parlamentar das Pontes do Município de
Uruguaiana.

ORIGEM

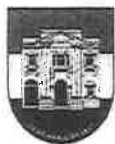
DOCUMENTO: Requerimento nº 08/2025

PROCEDÊNCIA: Vin. Stella Luzardo Alves

Departamento:

_____ de 15 de JANEIRO de 2025

OBSERVAÇÕES _____ :



CÂMARA MUNICIPAL DE
URUGUAIANA
LUCIANO APARECIDO, SANDRO CARLOS FORTALEZA

CMU 000018 - 155 09/ Jan/ 2025 13:13

REQUERIMENTO nº 8 /2025.

Requer seja criada Frente Parlamentar das Pontes, qual possuirá o objetivo de avaliar as necessidades de construção, reformas e manutenções das pontes no município de Uruguaiana – RS.

Documento nº _____

Senhor Presidente,
Senhoras Vereadoras,
Senhores Vereadores:

A Vereadora Stella Luzardo, vem, com base no que preceitua parágrafo 4ª, do art. 146 do Regimento Interno desta Casa Legislativa **REQUERER** que, após analisado aprovado pelo douto Plenário, seja criada Frente Parlamentar das Pontes, qual possuirá o objetivo de avaliar as necessidades de construção, reformas e manutenções das pontes no município de Uruguaiana – RS.

Justificativa

A criação da presente Frente Parlamentar, possui como tema de discussão as Pontes de Uruguaiana, demanda essa que possui mais de duas décadas sem resolutividade conforme mostram os anexos.

Nosso município possui duas grandes pontes, sendo: Ponte Internacional Getúlio Vargas – Austín Pedro Justo, qual liga Uruguaiana – Brasil à Passo de Los Libres – Argentina e a Ponte do Ibiquí, ligando a cidade de Uruguaiana – RS à Itaqui – RS, pela Br. 472.



CÂMARA MUNICIPAL DE
URUGUAIANA
LEGISLATIVO - EXECUTIVO - DEMOCRACIA - FORTALECIMENTO

É importante mencionar que ambas as pontes são de suma importância para a manutenção da infraestrutura da logística brasileira, impulsionamento do desenvolvimento econômico de diversos ramos e regiões do Mercosul.

Atualmente é possível perceber a falta de manutenção adequada em ambas as pontes supramencionadas, ambas detentora de infraestrutura antiga e com altíssimo fluxo de trânsito de veículos pesados, o que ocasionam o aceleramento do desgaste natural da faixa de rolamento, sua capacidade de escoamento da água e sua sinalização horizontal, proporcionando alto risco aos usuários.

A proposta, justifica-se, portanto na busca de atenção as principais pontes de nossa cidade, quais servem de corredores de acesso e saída do país considerando ainda a suma importância na economia local e regional, direta e indireta.

Frente ao exposto, peço aos nobres Pares o apoio na aprovação da presente matéria.

Uruguaiana - RS, 9 de janeiro de 2025.

Stella Luzardo Alves

Vereadora

Líder da Bancada do União Brasil



Assembleia Legislativa

Estado do Rio Grande do Sul

Praça Mal. Deodoro, 101 - Bairro Centro - CEP 90010-300 - Porto Alegre - RS - www.al.rs.gov.br

REQUERIMENTO - GAB DEP PAPARICO BACCHI

Ao Excelentíssimo Senhor

Deputado Vilmar Zanchin

Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do RS

Assunto: requerimento para reinstalação da Frente Parlamentar das Pontes.

Senhor presidente,

Os parlamentares signatários deste documento, formalizam à Mesa Diretora da Assembleia Legislativa, com fundamento na Resolução de Mesa nº 1.319/15, o requerimento para reinstalação da **Frente Parlamentar das Pontes**, que tem o objetivo de avaliar a necessidade de construção, reforma e manutenção de pontes no Rio Grande do Sul.

A infraestrutura logística de qualidade é um dos principais meios para impulsionar o desenvolvimento econômico em diversas regiões do Rio Grande do Sul. Em muitas localidades, é evidente falta de manutenção adequada das pontes. Em muitos locais a infraestrutura antiga, muitas delas com circulação de mão única, trazem riscos à segurança e impedem a circulação de veículos que transportam cargas específicas com peso mais elevado. Em muitas regiões, não há pontes, e a logística entre municípios é feita por balsa. Nestes locais, muitas cargas não podem ser transportadas e o trajeto logístico deve ser contornado para chegar no seu destino, com aumento exponencial de quilômetros rodados para chegar no final do trajeto. Isso acarreta custos elevados e não faltam exemplo de cidades que não tem serviço logístico que atenda a comunidade pela falta de infraestrutura nas rodovias e pontes.

Alguns casos chamaram bastante atenção. A centenária ponte Júlio de Castilhos, em Jaguari, na Região Central, sucumbiu há alguns anos. Outro caso que chamou a

atenção, foi a queda da ponte sobre o Rio Jacuí, na RSC-287, entre Agudo e Restinga Seca, em 2010, o que resultou na morte de cinco pessoas. Há possibilidade de que a queda tenha acontecido falhas na fiscalização e manutenção das estruturas. Esses casos serviram de alerta para a necessidade de serem tomadas medidas preventivas, para melhorar as condições de segurança das pontes. Também há necessidade de que novas pontes sejam construídas ou totalmente substituídas, como é o caso da chamada Prancha da Temeridade – Rio Pelotas, BR 438.

Não temos dúvidas de que inúmeras estruturas precisam de urgente intervenção, já que a manutenção nas pontes das rodovias estaduais e federais, muitas vezes, mostra-se absolutamente precária. Muitas rodovias estaduais pavimentadas no Rio Grande do Sul são das décadas de 70 e 80 com pontes que não foram projetadas para acompanhar a evolução da frota, que tem veículos cada vez maiores e mais pesados.

A proposta justifica-se, portanto, na medida que existem mais de 850 pontes somente sob jurisdição do DAER, carecendo, muitas delas, de fiscalização e manutenção constante, providências essas fundamentais para evitar a ocorrência de sinistros, que trazem enormes prejuízos econômicos, e, principalmente, trágicos acidentes, como já tem acontecido. Desta forma, a Frente Parlamentar será um instrumento de debates e de articulação, fundamental para construir e discutir alternativas, encaminhar soluções para proporcionar mais segurança ao cidadão e desenvolvimento econômico no Rio Grande do Sul.

Destacamos por meio deste documento os parlamentares que integram a Frente Parlamentar que será presidida pelo deputado estadual Papparico Bacchi. Certos do deferimento de Vossa Excelência, agradecemos desde já a célere tramitação deste requerimento.

Atenciosamente,

PAPARICO BACCHI

Deputado Estadual



Documento assinado eletronicamente por **Papparico Bacchi**,
Deputado(a), em 31/01/2023, às 18:45, conforme o art. 4º, § 3º, da
Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Rogério Marengo Ferran**,
Deputado(a), em 01/02/2023, às 10:18, conforme o art. 4º, § 3º, da
Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Dep. Delegado Zucco**,
Deputado(a), em 01/02/2023, às 11:29, conforme o art. 4º, § 3º, da
Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Sergio Peres, Deputado(a)**, em 01/02/2023, às 12:16, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Gerson Burmann, Deputado(a)**, em 01/02/2023, às 12:18, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Dep. Joel Wilhelm, Deputado(a)**, em 01/02/2023, às 13:43, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Neri o Carteiro, Deputado(a)**, em 01/02/2023, às 14:20, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Elton Weber, Deputado(a)**, em 01/02/2023, às 14:54, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Airton Lima, Deputado(a)**, em 01/02/2023, às 15:41, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Gaúcho da Geral, Deputado(a)**, em 01/02/2023, às 16:11, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Marques Lorenzoni, Deputado(a)**, em 01/02/2023, às 17:25, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Silvana Covatti, Deputado(a)**, em 01/02/2023, às 17:45, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Antonio Burigo, Deputado(a)**, em 07/02/2023, às 14:02, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Elizandro Silva de Freitas Sabino, Deputado(a)**, em 07/02/2023, às 16:02, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Adolfo Brito, Deputado(a)**, em 07/02/2023, às 17:26, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Eliana Bayer, Deputado(a)**, em 07/02/2023, às 18:02, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Dr Thiago Duarte,**



Deputado(a), em 08/02/2023, às 15:13, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Victorino, Deputado(a)**, em 08/02/2023, às 17:40, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Claudio Gilnei Tatsch, Deputado(a)**, em 09/02/2023, às 11:32, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Jeferson Fagundes de Oliveira, Chefe de Gabinete**, em 09/02/2023, às 11:34, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Luciana Krebs Genro, Deputado(a)**, em 10/02/2023, às 09:22, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Felipe Camozzato, Deputado(a)**, em 10/02/2023, às 11:08, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Edivilson Brum, Deputado(a)**, em 10/02/2023, às 11:13, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Issur Israel Koch, Deputado(a)**, em 10/02/2023, às 13:14, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Dirceu Franciscón, Deputado(a)**, em 13/02/2023, às 13:24, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Patricia Alba, Deputado(a)**, em 13/02/2023, às 18:10, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



Documento assinado eletronicamente por **Kelly Moraes, Deputado(a)**, em 14/02/2023, às 11:52, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução nº 3.145/2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida clicando [aqui](https://sei.al.rs.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0) ou acessando https://sei.al.rs.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3286642** e o código CRC **73FB05D9**.



Presidência da República

- Órgãos do Governo
- Acesso à Informação
- Legislação
- Acessibilidade

PT



Entrar com gov.br

Ministério dos Transportes



Assuntos > Notícias > 2023 > 03 > Restauração de ponte internacional aumenta a conexão entre Brasil e Argentina pelo Rio Grande do Sul

PLANO 100

Restauração de ponte internacional aumenta a conexão entre Brasil e Argentina pelo Rio Grande do Sul

Entregue à população nesta sexta-feira (31), empreendimento estava previsto no Plano de 100 Dias do Ministério dos Transportes. Renan Filho também assinou ordem de serviço de ligação entre Uruguaiana e Itaqui

Publicado em 31/03/2023 15h58 Atualizado em 21/02/2024 14h12

Compartilhe:





Ordem de serviço assinada permitirá construção de nova ponte ligando Uruguaiana e Itaqui - Foto: Márcio Ferreira/MT



Prioridade do Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, a restauração da ponte internacional Getúlio Vargas-Agustín Pedro Justo, entre as cidades de Uruguaiana (RS) e Paso de Los Libres (ARG), na BR-290/RS, vai propiciar o aumento das trocas comerciais entre os dois países. Após cinco meses de obras, a ligação internacional teve seu tráfego plenamente liberado nesta sexta-feira (31).

Com uma infraestrutura eficiente, o transporte de mercadorias e produtos será facilitado, resultando em um aumento no comércio bilateral, a partir dos projetos. Parte da ponte havia colapsado em setembro do ano passado. A partir da liberação de R\$ 6,3 milhões, o Ministério dos Transportes, via Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes conseguiu recuperar a estrutura que fica em território brasileiro.

Sou Mauá
posso te ajudar?



A alfândega de Uruguaiana tornou-se em 2022 o maior porto seco do Brasil e as exportações brasileiras destinadas a Argentina e Chile, via ponte, totalizaram U\$ 5,6 bilhões de dólares. Só em 2022, segundo o DNIT, passaram pela ponte internacional cerca de 270 mil veículos e média de 740 caminhões por dia.

Nomeada a partir dos dois ex-presidentes responsáveis pelo início da obra – Getúlio Vargas pelo lado brasileiro, e Agustín Pedro Justo pela Argentina –, a ponte ganhou reforço dos pilaretes, vigas, lajes e arcos de sustentação, bem como outras melhorias que vão garantir segurança viária aos usuários e fluidez do trânsito com a liberação total do tráfego.

"Isso que aconteceu com a ponte de Uruguaiana, aconteceu em muitos lugares do país. Este ano nós teremos R\$ 22 bilhões para investimentos. Estamos juntos nessa batalha, sob orientação do presidente Lula, para reconstruir e unir o país e fazer o Brasil crescer novamente e trazer, sobretudo para o Brasil, o espírito de liderança generosa que nós sempre tivemos com relação aos nossos vizinhos", afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Mais conectividade

Na mesma cerimônia, que contou com a presença do diretor-geral substituto do DNIT, Fabrício Galvão, com o embaixador da Argentina no Brasil, Daniel Scioli, com o embaixador brasileiro no país vizinho, Reinaldo Salgado, o ministro da Secretaria de Comunicação Social, Paulo Pimenta, entre outras autoridades, ocorreu a assinatura da ordem de serviço para a construção de uma nova ponte, agora ligando Uruguaiana e Itaqui. Ela atravessará o rio Ibicuí, na BR-472/RS.



Também incluída no Plano de 100 Dias, a nova estrutura ficará ao lado da ponte atual, que será desativada. A previsão é de que a obra seja concluída em três anos. O valor apresentado pela proposta vencedora foi de aproximadamente R\$ 221,4 milhões pelo Consórcio Nova Ponte Ibicuí.

Ao Rio Grande do Sul, somando orçamento e restos a pagar, o total para 2023 para o estado chega a R\$ 1,7 bilhão, mais de três vezes o aplicado no Rio Grande do Sul em 2022. Os valores serão executados pelo Ministério dos Transportes, por meio do DNIT.

Assessoria Especial de Comunicação

Categoria

Infraestrutura, Trânsito e Transportes

Tags: [Plano 100](#) [Rio Grande do Sul](#) [Argentina](#) [Ponte](#) [Rio Grande do Sul](#)

Sou Mauá
posso te ajudar?



CONTEÚDO RELACIONADO

Essencial para ligação entre Brasil e Uruguai, BR-472/RS tem 30 quilômetros revitalizados

Obras no Espírito Santo ganham impulso com reforço orçamentário do Governo Federal

Trevo de acesso na BR-280/SC vai melhorar acesso à rota das cachoeiras no norte de Santa Catarina

Compartilhe:    



Sou Mauá
posso te ajudar?





RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO

TC n. 015.433/2018-8

Fiscalização n. 136/2018

Relator: Bruno Dantas

DA FISCALIZAÇÃO

Modalidade: Conformidade

Ato originário: Acórdão 843/2018 - Plenário

Objeto da fiscalização: Construção de ponte rodoviária sobre o Rio Ibicuí/RS

Funcional programática:

26.782.2087.7XA5.7000/2018 - Adequação de Trecho Rodoviário - Itaqui - Uruguiana -
na BR-472/RS Ponte sobre o Rio Ibicuí - No Estado do Rio Grande do Sul

Tipo da Obra: Obras de Arte Especiais

Período abrangido pela fiscalização: De 12/05/2014 a 15/06/2018

DO ÓRGÃO/ENTIDADE FISCALIZADO

Órgãos/entidades fiscalizados: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e
Superintendência Regional do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul
- Dnit/MT

Vinculação (ministério): Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Vinculação TCU (unidades técnicas): Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e
Ferroviária e Secretaria de Controle Externo no Estado do
Rio Grande do Sul

Responsável pelo órgão/entidade:

nome: ALLAN MAGALHAES MACHADO

cargo: Superintendente Regional do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul

período: A partir de 30/05/2018

Outros responsáveis: vide peça: "Rol de responsáveis"

Resumo

Trata-se de auditoria de conformidade realizada na Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado do Rio Grande do Sul (Dnit/SRE-RS), no período compreendido entre 16 de maio e 27 de julho de 2018, com o objetivo de verificar a regularidade da contratação das obras de construção da ponte rodoviária sobre o Rio Ibicuí e seus acessos na BR-472/RS, realizada pelo edital de concorrência pública nº 0386/16-10.

A fiscalização desse empreendimento está inserida no âmbito do Fiscobras 2018.

A partir do objetivo do trabalho e afim de avaliar em que medida as ações praticadas no âmbito dessa contratação estão de acordo com a legislação pertinente, formularam-se as seguintes questões de auditoria:

- a) Questão 1: A previsão orçamentária para a execução da obra é adequada?
- b) Questão 2: O tipo do empreendimento exige licença ambiental e foram realizadas todas as etapas para esse licenciamento?
- c) Questão 3: Há projeto básico/executivo adequado para a licitação/execução da obra?
- d) Questão 4: O procedimento licitatório foi regular?
- e) Questão 5: O orçamento da obra encontra-se devidamente detalhado (planilha de quantitativos e preços unitários) e acompanhado das composições de todos os custos unitários de seus serviços?
- f) Questão 6: Os quantitativos definidos no orçamento da obra são condizentes com os quantitativos apresentados no projeto básico / executivo?
- g) Questão 7: Os preços dos serviços definidos no orçamento da obra são compatíveis com os valores de mercado?

Os trabalhos foram realizados em conformidade com as Normas de Auditoria do Tribunal de Contas da União e com observância aos Padrões de Auditoria de Conformidade estabelecidos pelo TCU.

Nenhuma restrição foi imposta aos exames. Foram aplicados os procedimentos previstos na matriz de planejamento, mediante a utilização das seguintes técnicas de auditoria: análise documental; confronto de informações e documentos; e, comparação com a legislação, jurisprudência do TCU e doutrina.

As principais constatações deste trabalho foram:

- a) insuficiência de recursos orçamentários para a execução da obra no ano;
- b) sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado;
- c) projeto superdimensionado e/ou com soluções antieconômicas;
- d) inadequação do critério de medição proposto para alguns itens do orçamento;
- e) licença prévia ambiental vencida.

O volume de recursos fiscalizados alcançou o montante de R\$ 150.302.874,02, que corresponde ao valor do orçamento base utilizado na licitação, com data base de janeiro de 2016.

Entre os benefícios estimados desta fiscalização pode-se mencionar a possível redução do valor estimado da contratação no valor de R\$ 39.257.386,27 e a possibilidade de melhoria, por parte do Dnit, nos seus procedimentos relacionados à contratação de obras públicas, especialmente quanto à análise e aprovação dos projetos de engenharia, à definição do critério de medição e pagamento de itens



do orçamento, assim como, ao planejamento do empreendimento no que tange à disponibilidade orçamentária.

A proposta de encaminhamento para as principais constatações contempla a suspensão cautelar do certame licitatório, até o julgamento do mérito por parte deste Tribunal. Posteriormente, caso a análise de mérito não logre elidir os indícios de irregularidades aqui apurados, por força da classificação ora atribuída aos achados, avaliar-se-á a responsabilização dos agentes nas irregularidades.

Por fim, cumpre informar que a relatoria deste processo (TC 015.433/2018-8) foi atribuída ao Exmo. Ministro Bruno Dantas, em observância ao art. 10, *caput* e § 2º, da Resolução-TCU 280/2016, uma vez que se encontra em aberto processo de representação (TC 035.324/2017-1) sobre o objeto da presente fiscalização (edital de concorrência pública do Dnit nº 0386/16-10).

Sumário

I. Apresentação.....	5
I.1. Importância socioeconômica	5
II. Introdução	6
II.1. Deliberação que originou o trabalho	6
II.2. Visão geral do objeto	6
II.3. Objetivo e questões de auditoria.....	10
II.4. Metodologia utilizada	10
II.5. Limitações inerentes à auditoria.....	10
II.6. Volume de recursos fiscalizados	10
II.7. Benefícios estimados da fiscalização	11
III. Achados de auditoria.....	11
III.1. Insuficiência de recursos orçamentários para a execução da obra no ano.	11
III.2. Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado.....	17
III.3. Projeto superdimensionado e/ou com soluções antieconômicas.....	26
III.4. Inadequação do critério de medição proposto para alguns itens do orçamento.	54
III.5. Licença Prévia da obra vencida.....	56
IV. Análise dos comentários dos gestores.....	56
V. Conclusão	57
VI. Proposta de encaminhamento.....	59
APÊNDICE A - Matriz de Achados	60
APÊNDICE B - Matriz de Responsabilização	70
APÊNDICE C - Fotos	71
APÊNDICE D - Dados da obra.....	72
APÊNDICE E - Achados de outras fiscalizações	74
APÊNDICE F - Dimensionamento Geotécnico	75
APÊNDICE G - Achados reclassificados após a conclusão da fiscalização.....	78
APÊNDICE H - Despachos.....	79
ANEXO A - Deliberações.....	82

I. Apresentação

1. O presente Relatório cuida de auditoria de conformidade realizada no edital de concorrência pública 0386/16-10, da Superintendência Regional do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul (SRE/Dnit), que tem como objetivo a contratação de empresa para a construção das obras da ponte rodoviária sobre o Rio Ibicuí e seus acessos na BR-472/RS, rodovia que liga os municípios de Uruguaiana e Itaqui, no extremo oeste do Estado do Rio Grande do Sul.

2. Trata-se de empreendimento com dotação específica na LOA 2018, sua licitação está sendo processada segundo os ditames da Lei 8.666/1993, com projeto executivo aprovado, na modalidade concorrência, utilizando o regime de empreitada por preço unitário e com o valor total estimado do objeto de R\$ 150.302.874,02.

I.1. Importância socioeconômica

3. Segundo o Dnit (Ofício 20437/2018-SRE-RS-DNIT, peça 7) e o disposto no projeto do empreendimento (Vol. 01 Relatório do Projeto, evidência 27), a ligação rodoviária realizada pela BR-472/RS, entre os municípios de Uruguaiana e Itaqui, compõe uma importante rota logística do Mercosul, uma vez que, juntamente com a BR-290/RS, é o elo de ligação do extremo oeste gaúcho com as demais regiões do país. No entanto, ante a precariedade da ponte existente, esta ligação rodoviária é rotineiramente interrompida em virtude das cheias nos Rios Ibicuí e Uruguai.

4. Atualmente, a ligação entre os dois municípios é realizada por meio de uma antiga ponte ferroviária, metálica, construída pelos ingleses no ano de 1888 (no final Segundo Reinado), adaptada ao tráfego rodoviário a partir de 1966, com estrado de madeira.

Figura 1 – Fotos da ponte existente



5. Conforme se observa, a ponte atual possui somente uma via, sendo necessária a interrupção do tráfego em um sentido – mediante o acionamento manual de semáforo – para que veículos no sentido contrário façam a travessia dos seus 1.317 metros de extensão.

6. Ainda de acordo com o Dnit (peça 7):

A BR-472/RS é importante rodovia do sistema jurisdicionado à esta Superintendência Regional do DNIT, na medida em que se desenvolve ao longo da fronteira do Brasil com a Argentina, caracterizando-se, inclusive, como rodovia de interesse da segurança nacional e também do Mercosul. Tem grande importância para o escoamento das economias da região atravessada pela rodovia (Pecuária e produções agrícolas), além do tráfego internacional ligando os países do Mercosul.

7. A importância da obra também é destacada pelo Deputado Federal Luís Carlos Heinz (PP-RS), conforme se verifica em sua Indicação nº 3666/2017, apresentada ao Plenário da Câmara dos

Deputados em 27/6/2017, na qual sugere ao Poder Executivo a liberação de recursos orçamentários para a construção do empreendimento em tela:

Somada à importância histórica, é necessário ressaltar a importância logística daquela ligação. Consoante a estratégia de integração regional sul-americana, a BR-472/RS, além do fluxo regional, permite o fluxo de passagem de produtos de outras regiões do Brasil, notadamente a Sudeste, em direção à Argentina e aos Portos do Chile, especificamente Antofagasta e La Serena. Pela rota, passam todos os anos mais de três milhões de toneladas de produtos, considerando o fluxo nos dois sentidos.

No entanto, a travessia do Rio Ibicuí constitui um entrave. Até hoje, mais de cem anos após a sua inauguração, a ponte recebe somente um veículo de cada vez, tendo os acessos controlados por semáforos acionados manualmente.

Além disso, a falta de manutenção assombra usuários e já provocou, inclusive, o bloqueio da ponte. A preocupação se torna ainda mais relevante por causa do risco hidrológico. A sucessão de cheias relevantes nos últimos anos torna indefinido o tempo de retorno e gera incerteza acerca da adequação da cota da centenária travessia frente à nova realidade hidrológica.

Na última cheia, o nível da água praticamente atingiu a superestrutura e a ponte ficou fechada por quase 15 dias, obrigando os usuários a percorrerem dezenas de quilômetros de desvio, o que, inequivocamente, trouxe prejuízos econômicos significativos aos municípios, estados e ao próprio país.

(Site:<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2142407>, acesso em 27/7/2018)

8. Dentre as demais cidades que seriam diretamente beneficiadas com a construção da nova ponte rodoviária destaca-se o município de Uruguai, que possui cerca de 125 mil habitantes, localiza-se junto à fronteira fluvial com a Argentina (a leste do Rio Uruguai) e o Uruguai (a norte do Rio Quaraí). A cidade tem grande importância para o comércio internacional, pois está localizada equidistante de Porto Alegre, Montevidéu, Buenos Aires e Assunção, bem como devido a sua importância na produção agropecuária e na produção de arroz.

9. A ligação de Uruguai com a Argentina é realizada pela Ponte Internacional Rodoferroviária Getúlio Vargas/Agustín Pedro Justo, que liga a cidade brasileira à cidade Paso de los Libres (Província de Corrientes).

II. Introdução

II.1. Deliberação que originou o trabalho

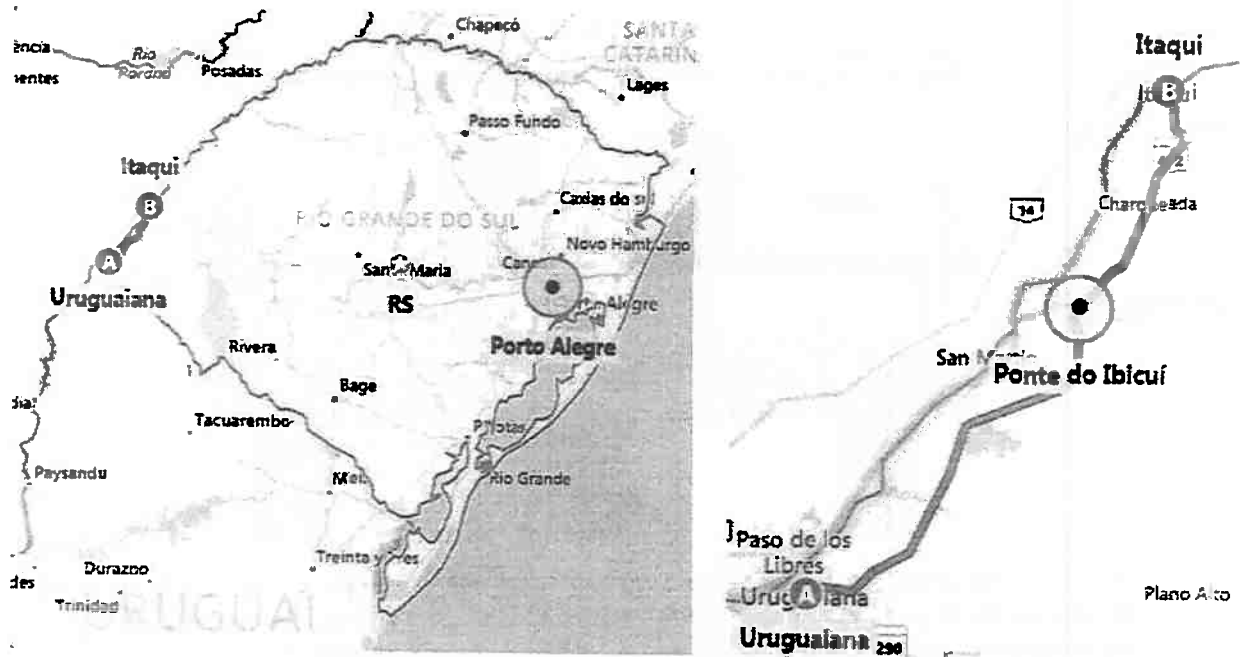
10. Em cumprimento ao Acórdão 843/2018-TCU-Plenário, realizou-se a auditoria Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e Superintendência Regional do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul - Dnit/MT, no período compreendido entre 16/05/2018 e 29/06/2018.

11. As razões que motivaram esta auditoria foram materialidade dos recursos aplicados, bem como a importância socioeconômica da obra para a região.

II.2. Visão geral do objeto

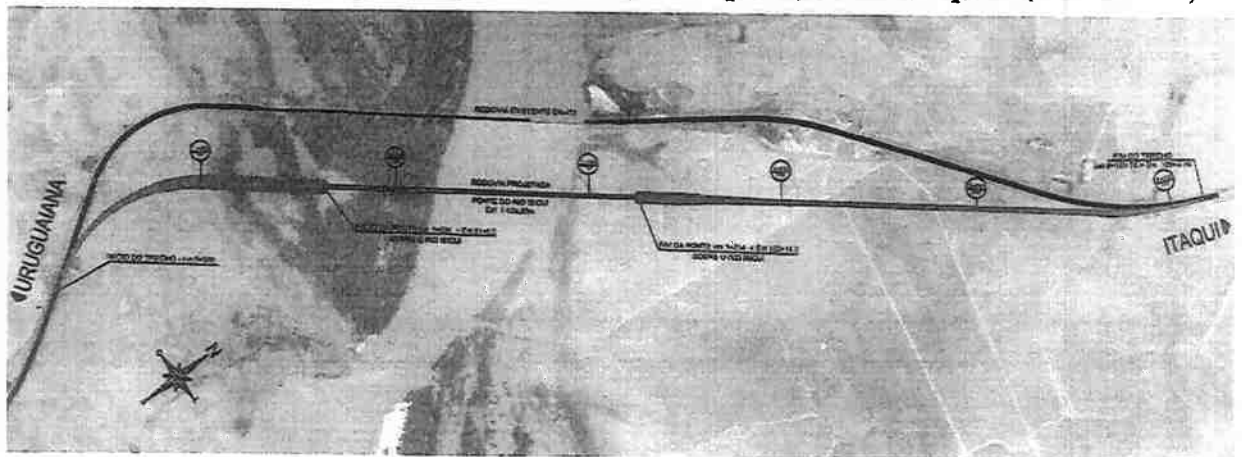
12. Trata-se de fiscalização no edital de concorrência pública nº 0386/16-10 para a contratação de empresa (ou consórcio de empresas) que promoverá a construção da ponte rodoviária sobre o Rio Ibicuí e seus acessos na BR-472/RS, entre o segmento km 490,50 ao km 584,40, trecho da rodovia que liga os municípios de Uruguai e Itaqui, ambos municípios do extremo oeste do Estado do Rio Grande do Sul, limítrofes com a Argentina.

Figura 2 – Mapa de localização da obra

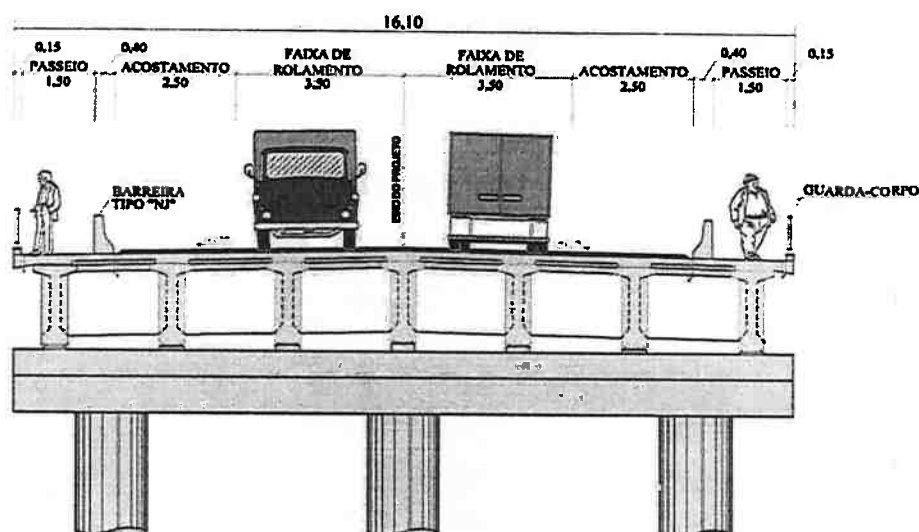


13. A nova ponte será executada ao lado da antiga ponte existente, conforme projeção de traçado da figura abaixo:

Figura 3 – Mapa com o traçado da ponte existente (linha superior) e o da nova ponte (linha inferior).

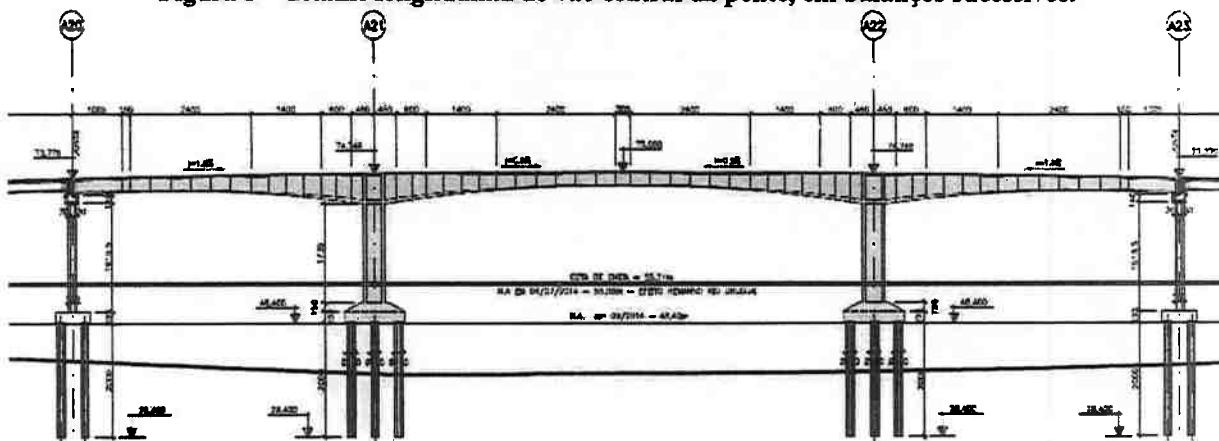


14. A seção transversal típica da nova ponte deverá ter tabuleiro de 16,10 m de largura, sendo duas faixas de rolamento de 3,50 m, acostamentos de 2,50 m e passeios de 1,50 m, separados da faixa de rolamento por barreiras de concreto, conforme demonstrado na figura a seguir.

Figura 4 – Seção transversal típica da nova ponte


15. No sentido longitudinal, a nova ponte terá comprimento total de 1.628 m, distribuídos em 20 vãos de 35,19 m na margem esquerda, outros 20 vãos de 35,19 m na margem direita (em ambos os casos vencidos por vigas pré-moldadas protendidas de concreto armado).

16. A ponte possui ainda um vão central de 100,0 m, complementado por vãos laterais de 60,0 m, ambos vencidos por aduelas pré-moldadas de concreto armado protendido, pelo método construtivo denominado “balanços sucessivos”, conforme representado na figura abaixo.

Figura 5 – detalhe longitudinal do vão central da ponte, em balanços sucessivos.


17. Sobre o tráfego de veículos na rodovia, de acordo com o projeto o VDM obtido em 2014 era de 1.309 veículos, com projeção para 1.867 ao final do período de projeto (2026). Já o número N, utilizado para o dimensionamento do pavimento da ponte e dos seus acessos foi calculado em $1,32 \times 10^7$.

18. O projeto de engenharia foi elaborado pela empresa Incorp Consultoria e Assessoria, CNPJ 91.807.974/0001-37, Contrato PP-0393/2014-0, decorrente do edital 0162/13-00. A aprovação do projeto pelo Dnit ocorreu em 7/4/2016 (Portaria Dnit 616/2016, BA nº 64 de 8/4/2016).

19. De acordo com o site do Dnit, o certame licitatório para a contratação das obras da ponte foi lançado em outubro de 2016, suspenso em novembro do mesmo ano e relançado em março de 2017, com data de recebimento das propostas em 4/5/2017. (<http://www1.dnit.gov.br/editais/consulta/resumo.asp?NUMIDEdital=6183#>, acesso em 27/7/2018)



20. O Dnit licitou a obra segundo os ditames da Lei 8.666/1993, utilizando-se da modalidade concorrência (art. 22, I), adotando a empreitada por preço unitário como regime de execução (art. 10, II, "b") e o menor preço como critério de julgamento (art. 45, I).
21. O valor estimado da contratação foi calculado em R\$ 150.302.874,02, com data base de janeiro de 2016, utilizando o Sicro 2 como principal referencial de custos. Foram utilizadas as taxas de 27,52% e 15% como BDI normal e diferenciado, respectivamente.
22. O prazo de execução definido no cronograma físico-financeiro é de 1080 dias (36 meses).
23. Cinco empresas (ou consórcios de empresas) apresentaram documentação para a habilitação técnica:
- a) Construtora Artepa S.A., CNPJ 17.162.983/0001-65;
 - b) Construtora Triunfo S.A., CNPJ 77.955.532/0001-07;
 - c) Consórcio HFTD - BR472, composto pelas empresas Heleno & Fonseca Construtécnica S.A., CNPJ 61.573.184/0001-73, e Teixeira Duarte Engenharia e Construções S.A., CNPJ 24.447.770/0001-45;
 - d) Consórcio Ponte Ibicuí, composto pelas empresas S.A. Paulista de Construções, CNPJ 60.332.319/0001-46, e Comércio e Constran S.A. Construções e Comércio, CNPJ 61.156.568/0001-90;
 - e) Consórcio Nova Ponte Ibicuí, composto pelas empresas OAS Engenharia e Construção S.A., CNPJ 18.738.697/0001-68, e FBS Construção Civil e Pavimentação S.A., CNPJ 66.806.555/0001-33.
24. Na fase de habilitação, inicialmente, somente duas licitantes foram consideradas aptas (Consórcio Ponte Ibicuí e Consórcio Nova Ponte do Ibicuí). Contudo, no julgamento dos recursos impetrados pelas três licitantes inabilitadas, o recurso do Consórcio HFTD – BR472 foi acatado pela comissão de licitação, sendo esse consórcio também considerado habilitado.
25. Sobre esse aspecto, a Construtora Artepa S.A. representou a esta Corte de Contas (TC 035.324/2017-1). Em suma, a empresa alegou ter sido indevidamente inabilitada da licitação, uma vez que considera ter atendido a exigência editalícia acerca da comprovação da execução de, pelo menos, 140 vigas pré-moldadas de 50 toneladas, por apresentar certidão emitida pelo extinto DNER referente a execução de 102 vigas pré-fabricadas de cerca de 102,5 toneladas, indagação acolhida por esta unidade técnica. Contudo, ao apreciar a questão (Acórdão 594/2018-TCU-Plenário), este Tribunal deliberou no sentido de considerar adequada a conduta do Dnit acerca da inabilitação da licitante, concordando com a argumentação apresentada pela autarquia de que não era possível garantir, com razoável segurança, o peso das referidas vigas a partir da documentação apresentada pela licitante.
26. Na fase subsequente da licitação, foram abertas as propostas das licitantes habilitadas. O quadro a seguir apresenta o resultado do julgamento das propostas de preço:

Tabela 1 – Resultado do julgamento das propostas de preço do edital 0386/16-10

Colocação	Licitante	Valor oferecido
1º	Consórcio Nova Ponte Ibicuí	R\$ 131.130.108,43
2º	Consórcio HFTD – BR472	R\$ 134.976.482,36
3º	Consórcio Ponte Ibicuí	R\$ 145.561.385,57

27. Assim, o Consórcio Nova Ponte Ibicuí, composto pelas empresas OAS Engenharia e Construção S.A. e FBS Construção Civil e Pavimentação, foi declarado vencedor da licitação, pelo valor de R\$ 131.130.108,43, conforme divulgado no Diário Oficial da União, nº 77, seção 3, de 23/4/2018.
28. Contudo, até a data de conclusão deste Relatório de Auditoria, o certame licitatório ainda não havia sido concluído, uma vez que a licitante segunda colocada (Consórcio HFTD – BR472)

impetrou recurso administrativo contra o resultado do julgamento da proposta de preços, o qual ainda não teve o resultado do seu julgamento divulgado pelo Dnit.

II.3. Objetivo e questões de auditoria

29. A presente auditoria teve como objetivo avaliar a regularidade dos atos praticados no âmbito da contratação das obras de construção da ponte rodoviária sobre o Rio Ibicuí, realizada mediante o edital de concorrência pública nº 0386/16-10, pela Superintendência Regional do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul (Dnit/SRE-RS).

30. A partir do objetivo do trabalho e a fim de avaliar em que medida os recursos estão sendo aplicados de acordo com a legislação pertinente, formularam-se as questões adiante indicadas:

a) Questão 1: A previsão orçamentária para a execução da obra é adequada?

b) Questão 2: O tipo do empreendimento exige licença ambiental e foram realizadas todas as etapas para esse licenciamento?

c) Questão 3: Há projeto básico/executivo adequado para a licitação/execução da obra?

d) Questão 4: O procedimento licitatório foi regular?

e) Questão 5: O orçamento da obra encontra-se devidamente detalhado (planilha de quantitativos e preços unitários) e acompanhado das composições de todos os custos unitários de seus serviços?

f) Questão 6: Os quantitativos definidos no orçamento da obra são condizentes com os quantitativos apresentados no projeto básico / executivo?

g) Questão 7: Os preços dos serviços definidos no orçamento da obra são compatíveis com os valores de mercado?

II.4. Metodologia utilizada

31. Os trabalhos foram realizados em conformidade com as Normas de Auditoria do Tribunal de Contas da União (Portaria-TCU n. 280, de 8 de dezembro de 2010, alterada pela Portaria-TCU n. 168 de 30 de junho de 2011) e com observância aos Padrões de Auditoria de Conformidade estabelecidos pelo TCU (Portaria-Segecex n. 26 de 19 de outubro de 2009).

32. A partir da Matriz de Planejamento, foram realizados os procedimentos aplicáveis às fiscalizações de obras, mediante a utilização das seguintes técnicas de auditoria: análise documental; confronto de informações e documentos; e comparação com a legislação, jurisprudência do TCU e doutrina.

33. Após análise do edital 0386/16-10, do orçamento base utilizado na licitação e do projeto final de engenharia, foi encaminhado ao Dnit, no dia 30/5/2018, o Ofício de Requisição 01-136/2018-TCU-Secex-RS (peça 4), com prazo final para resposta até o dia 15/6/2018.

34. Adicionalmente, com o objetivo de esclarecer os questionamentos levantados mediante o citado ofício de requisição, foi realizada, no dia 8/6/2018, reunião (videoconferência) entre a equipe de auditoria, representantes do Dnit e representantes da empresa Incorp Consultoria e Assessoria, responsável pela elaboração do projeto da ponte.

II.5. Limitações inerentes à auditoria

35. Nenhuma restrição foi imposta aos exames.

II.6. Volume de recursos fiscalizados

36. O volume de recursos fiscalizados alcançou o montante de R\$ 150.302.874,02, que corresponde ao valor estimado da contratação, com data base de janeiro de 2016.

II.7. Benefícios estimados da fiscalização

37. Entre os benefícios estimados desta fiscalização pode-se mencionar a possível redução do valor estimado da contratação no valor de R\$ 39.257.386,27 e a possibilidade de melhoria, por parte do Dnit, nos seus procedimentos relacionados à contratação de obras públicas, especialmente quanto à análise e aprovação dos projetos de engenharia, à definição do critério de medição e pagamento de itens do orçamento, assim como, ao planejamento do empreendimento no que tange à disponibilidade orçamentária.

III. Achados de auditoria

III.1. Insuficiência de recursos orçamentários para a execução da obra no ano.

Tipificação: indício de irregularidade grave que não prejudica a continuidade (IGC).

38. O presente achado não se enquadra no conceito de indício de irregularidade grave com recomendação de paralisação definido pelo inciso IV, art. 117, da Lei 13.473/2017 (LDO 2018), pois, em que pese a sua gravidade ante aos princípios constitucionais e a potencialidade de ocasionar prejuízos ao erário, os atos ora questionados dizem respeito à procedimentos prévios à contratação do empreendimento e que podem vir a ser corrigidos pelo jurisdicionado sem a necessidade de realização de bloqueio de recursos, razão pela qual propõe-se o seu enquadramento como indício de irregularidade grave que não prejudica a continuidade (IGC), nos termos do inciso VI, art. 117 da LDO 2018.

Situação encontrada:

39. Verificou-se a geração de despesas com indícios de descumprimento aos arts. 16, § 1º, inciso I, e 45 da LC 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), uma vez que: não existe dotação orçamentária suficiente para arcar com as despesas com a execução do empreendimento no exercício financeiro; e, há diversas importantes obras do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul, já iniciadas e ainda não concluídas, com insuficiência de recursos para a sua conclusão.

40. Desde 2015, as leis orçamentárias têm autorizado recursos para as obras da nova ponte sobre o Rio Ibicuí, oriunda de emendas parlamentares:

Tabela 2 – Dotações orçamentárias para o empreendimento nos últimos anos.

Lei orçamentária	Funcional programática	Dotação inicial
LOA 2015	26.782.2075.7V98.0043	37.500.000,00
LOA 2016	26.782.2075.7V98.0043	10.000.000,00
LOA 2017	26.782.2075.7V98.0043	10.000.000,00
LOA 2018 (evidência 22, p. 3)	26.782.2087.7XA5.7000	10.000.000,00

41. A dotação, em 2015, que chegou a ser de R\$ 37,5 milhões, foi reduzida nas últimas leis orçamentárias para R\$ 10 milhões, ou seja, menos de 7% do valor estimado da obra segundo o projeto aprovado pelo Dnit. Entende-se que se trata de percentual relativamente pequeno se for considerado que o cronograma aprovado prevê a conclusão do empreendimento em três anos.

42. Além disso, no mês de abril do atual exercício, houve um cancelamento de crédito orçamentário no valor de R\$ 4 milhões consignado na LOA 2018 (mediante Portaria MPDG nº 75/2018, de 10/4/2018, evidência 15), restando apenas R\$ 6 milhões de dotação orçamentária para o exercício de 2018.

43. Por fim, a recente Medida Provisória nº 839, de 30 de maio de 2018 (evidência 16, p. 34), que abriu crédito extraordinário de R\$ 9,58 bilhões à ANP em virtude da subvenção econômica à comercialização do óleo diesel, promoveu cancelamento de outros R\$ 3.328.200,00 da sua dotação orçamentária, restando para o empreendimento somente R\$ 2.671.800,00 de créditos orçamentários para o atual exercício financeiro (Consultas Siafi e Siga-Brasil, evidências 17 e 25).

44. Ou seja, dos R\$ 10 milhões de dotação inicial, restaram somente R\$ 2,6 milhões, o que, de acordo com o cronograma da obra (evidência 18), garantem somente 2 meses de execução.
45. Cabe salientar ainda que dessa mesma dotação orçamentária saem os recursos para cobrir as despesas com: i) a contratação dos estudos ambientais do empreendimento; ii) a contratação da empresa que realizará o acompanhamento e supervisão das obras da ponte, em apoio à fiscalização do Dnit; e, ainda, iii) para a desapropriação dos imóveis afetados pela nova faixa de domínio instituída pela alteração do traçado da rodovia BR-472/RS no trecho da ponte. Ou seja, verifica-se que a dotação orçamentária para o empreendimento para o exercício de 2018 é insuficiente, logo, sua contratação, neste ano de 2018, viola o art. 16 da LRF.
46. Questionado sobre o assunto, mediante o Ofício de Requisição nº 01-136/2018- TCU-Secex-RS (peça 4) o Dnit apresentou, no dia 15/6/2018, as seguintes informações no Ofício n. 20437/2018/SRE-RS-DNIT (peça 7, p. 5):
- Com relação à dotação existente na LOA 2018 para as obras de construção da nova ponte sobre o Rio Ibicuí na BR-472/RS temos a informar que se trata da Funcional Programática 26.782.2087.7XA5.7000 - Adequação de Trecho Rodoviário - Itaqui - Uruguiana - na BR-472/RS, oriunda de emenda de bancada parlamentar, atualmente com disponibilidade de R\$ 6.000.000,00 (seis milhões).
- As emendas feitas à Lei Orçamentária Anual (LOA) são propostas por meio das quais os parlamentares podem opinar ou influir na alocação de recursos públicos em função de compromissos políticos que assumiram durante seu mandato, tanto junto aos estados e municípios quanto a instituições. Tais emendas podem acrescentar, suprimir ou modificar determinados itens (rubricas) do projeto de lei orçamentária enviado pelo Executivo.
- As emendas ao Orçamento são subordinadas a normas rígidas quanto ao seu conteúdo e objetivos, estabelecidas pela Constituição, pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF-Lei Complementar 101/00) e Lei 4.320/64, que dispõe sobre normas gerais de direito financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos estados, dos municípios e do Distrito Federal. A emenda ao orçamento que propõe acréscimo ou inclusão de dotações só pode ser aprovada se estiver compatível com o Plano Plurianual (PPA) e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).
- Portanto, assim como houve o cancelamento de R\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de reais) na Funcional Programática 26.782.2087.7XA5.7000, determinada pela Portaria nº 75/2018, de 10/04/2018, do Ministério do Planejamento Desenvolvimento e Gestão (MPDG), há também a possibilidade de suplementações orçamentárias, e consequentes aportes de recursos para a execução do empreendimento, sempre respeitando a LRF e demais regramentos.
- Informamos também que nos atos preparatórios das licitações do DNIT há como pré-requisito a necessidade de emissão, pelo ordenador de despesa, de Declaração exigida na Lei de Responsabilidade Fiscal (art. 15 a 17) sobre a situação orçamentária onde ocorrerão as despesas, com base na Lei Orçamentária Anual (LOA) e na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), e que autorizam, ou não, o prosseguimento da licitação. Assim também ocorre na emissão de empenhos e contratações dos certames licitatório.
47. Em que pese, de fato, existir a possibilidade de o empreendimento ser contemplado com eventual suplementação orçamentária, verifica-se que o Dnit sequer menciona o último cancelamento ocorrido de mais de R\$ 3 milhões, decorrentes da já citada Medida Provisória 839/2018, razão pela qual entende-se não existir evidências de que ações no sentido contrário ocorrerão no presente ano por parte do Poder Executivo Federal.
48. Além disso, é importante relatar que o estado do Rio Grande do Sul possui atualmente importantes empreendimentos executados pelo Dnit que têm sido fortemente impactados no seu cronograma em virtude do contingenciamento de recursos por parte do Governo, dentre eles as obras de duplicação da BR-101/RS, entre Guaíba e Pelotas as obras da segunda ponte sobre o Rio Guaíba, em Porto Alegre.

49. Com relação às obras de duplicação da BR-116/RS entre Guaíba e Pelotas, trata-se de um dos principais corredores logísticos do estado, uma vez que praticamente conecta a região metropolitana de Porto Alegre ao Porto de Rio Grande (faltará a duplicação de apenas um trecho de pouco mais de 60 km entre Pelotas e Rio Grande, pela BR-392/471/RS).

50. Sob o ponto de vista da segurança no trânsito, ressalta-se que no trecho de apenas 230 km da BR-116/RS, entre Guaíba e Pelotas, ocorreram 32 mortes no ano de 2016, todos em virtude de graves acidentes ocorridos nesse trecho da rodovia, sendo a grande maioria decorrentes de colisões frontais em trechos retos de pista simples, conforme estatísticas disponibilizadas pela Polícia Rodoviária Federal/PRF (evidência 19, p. 4-11). Tais números colocam este trecho rodoviário como o 2º mais violento do estado, considerando-se uma relação mortes/quilômetro de rodovia, atrás somente da rodovia BR-386/RS entre Canoas e Iraí (com 57 mortes em 2016 em 450 km de extensão, evidência 19, p. 12-32).

51. Segundo estudo publicado pela PRF e pelo Ipea (evidência 19, p. 1-3), um acidente com vítima fatal gera um custo social de R\$ 647.000,00 (estimativa realizada em 2014). Portanto, somente as 32 mortes ocorridas em 2016 nesse trecho da BR-116/RS, já acarretou um custo social de mais de R\$ 20 milhões, sem considerar a atualização dos valores e demais custos com os acidentes não fatais.

52. As obras de duplicação da BR-116/RS deveriam ter sido concluídas em 2015, o que não ocorreu, em virtude do contingenciamento de recursos realizado pelo Governo Federal, o que tem acarretado importantes prejuízos ao Estado do Rio Grande do Sul (evidências 20 e 21). Segundo a LOA 2018 (Lei 13.587/2018, Volume IV, funcional 26782.2087.7X77.0043, evidência 22), a obra possui menos de R\$ 57 milhões de crédito orçamentário para o atual exercício.

53. Já no caso da segunda ponte sobre o Rio Guaíba, importa ressaltar que se trata, atualmente, da maior obra de Porto Alegre, e que a sua conclusão busca amenizar o trânsito atualmente existente na região metropolitana da capital gaúcha, decorrente da interseção entre as rodovias BR-116/RS e BR-290/RS com o tráfego local da zona norte da capital e demais municípios da região metropolitana (Canoas, Guaíba, Eldorado do Sul etc.). Estima-se que passarão pela nova ponte um total de 50 mil veículos/dia.

54. A conclusão da nova ponte do Guaíba estava inicialmente prevista para 2017, mas também atrasou em virtude da escassez de recursos. Embora representantes do Governo tenham afirmado que o empreendimento seria entregue ao final de 2018 (evidência 23), de acordo com a LOA 2018 (Lei 13.587/2018, Volume IV, funcional 26782.2087.14PC.0043, evidência 22), a obra possui crédito orçamentário de pouco mais de R\$ 51 milhões para o atual exercício. Diante desses entraves orçamentários e também das dificuldades no reassentamento das famílias que estão em áreas do trecho em obras, a nova data estipulada pela autarquia para a entrega do empreendimento é o segundo semestre de 2019 (evidência 24).

55. Neste ponto, cabe relatar que a licitação de obra sem dotação suficiente simultaneamente ao contingenciamento de recursos para outras importantes obras do estado não é novidade no âmbito das contratações do Dnit. Recente representação (TC 030.166/2016-0) apontou essas mesmas irregularidades na licitação das obras de construção de túnel na travessia do Morro dos Cavalos, em Santa Catarina.

56. Naquele caso, o Relator do processo, Min. Augusto Sherman Cavalcanti, destacou em seu Voto que:

18. Com efeito, verifica-se que não foram apresentados elementos que afastassem, ou atenuassem, os indícios de descumprimento aos arts. 16, § 1º, inciso I, e 45 da LRF, que assim dispõem:

“Art. 16. (...)

§ 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se:

I - adequada com a lei orçamentária anual, a despesa objeto de dotação específica e suficiente, ou que esteja abrangida por crédito genérico, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não sejam ultrapassados os limites estabelecidos para o exercício;

(...)

Art. 45. Observado o disposto no § 5º do art. 5º, a lei orçamentária e as de créditos adicionais só incluirão novos projetos após adequadamente atendidos os em andamento e contempladas as despesas de conservação do patrimônio público, nos termos em que dispuser a lei de diretrizes orçamentárias.”

19. Como se observa, a LC 101/2000 condiciona a realização da despesa à existência de dotação específica e suficiente para sua execução adequada. Além disso, a lei estabelece como condição para a inclusão de novos projetos na lei orçamentária e nas de créditos adicionais o atendimento adequado dos projetos em andamento. Aqui, embora o dispositivo dirija-se primariamente ao legislador, pois se destina a disciplinar a elaboração da lei de orçamento, reflexamente deve guiar a ação do gestor. Se o gestor se encontra frente a dispositivo da lei orçamentária que contraria orientação da LRF, não restam dúvidas de que deve dar primazia ao cumprimento da LRF, porque a lei orçamentária e, conseqüentemente, sua execução devem estar em conformidade com a referida lei complementar ante o disposto em seu art. 5º.

(...)

21. Trata-se de obra de grande porte, com previsão de gasto de R\$ 306 milhões em três anos. No entanto, ficou objetivamente demonstrado que a dotação orçamentária prevista para a obra no presente exercício atende apenas 18% do cronograma físico-financeiro estabelecido. E, dados o déficit inicial a ser acumulado e as restrições orçamentárias que se anunciam, a situação tende a se agravar.

22. O Dnit sinalizou a possibilidade de remanejar recursos de outros projetos, contudo se observa que tal solução também se mostra ilegal. As duplicações das BRs 280 e 470, obras passíveis de contribuir para esse remanejamento, também se encontram com aporte de recursos em ritmo aquém do previsto. Não obstante tais obras se desenvolvam em trechos rodoviários com trânsito bem mais problemático do que a região do Morro dos Cavalos, consoante a Secex/SC, os empreendimentos receberam recursos insuficientes para cumprir os respectivos cronogramas nos últimos três anos. Para 2017, as dotações orçamentárias destinam apenas 20% dos recursos requeridos pelo cronograma referente à BR-280 e 50% do previsto para a BR-470. Nos próximos três anos, os cronogramas preveem a destinação de valores anuais superiores a 200 milhões em cada uma dessas obras, mas essa meta apresenta baixa probabilidade de ser atingida, se mantidas as condições atuais.

23. É certo que a forma de alocação de recursos nos diversos projetos se insere na esfera de discricionariedade do gestor. Porém, essa esfera deve observar os balizamentos previstos em lei. **No caso em tela, as disposições dos arts. 16, § 1º, inciso I, e 45 da LRF não estão sendo observadas: não há recursos para iniciar a nova obra e os projetos em andamento não estão sendo adequadamente atendidos.**

24. Há, portanto, um grave problema de gestão. **Caso o Tribunal não atue, a perspectiva é de agravamento do quadro, com a adição de mais uma obra inconclusa ao rol de obras do Dnit no Estado.** (Original sem grifos)

57. Assim, ante ao flagrante descumprimento da LRF, esta Corte de Contas, mediante o Acórdão 502/2017-TCU-Plenário, deliberou no sentido de:

9.2. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), com fundamento no art. 45 da Lei 8.443/1992, que se abstenha de licitar a obra de construção de túnel duplo na Travessia do Morro dos Cavalos enquanto não atendidas cumulativamente as seguintes condicionantes relacionadas, respectivamente, ao cumprimento do art. 16, §1º, inciso I, e do art. 45 da Lei Complementar 101/2000 (LRF):

9.2.1. haja dotação específica e suficiente para a execução adequada da obra dos túneis,

considerando-se como adequado o ritmo que permita sua conclusão nos prazos inicialmente fixados nos contratos vinculados à licitação;

9.2.2. as obras de duplicação da BR-280 (Contratos 967/2014, 574/2013 e 614/2013) e da BR-470 (Contratos 1093/2013, 355/2014, 703/2013 e 603/2013) estejam concluídas ou haja dotação específica e suficiente para cumprimento dos prazos e metas fixados nos respectivos contratos;

9.3. determinar ao Dnit que, no prazo de 60 (sessenta) dias contados a partir da ciência, informe a este Tribunal as providências adotadas;

58. A insuficiência de recursos orçamentários é, inclusive, um dos principais motivos ensejadores de paralisação de obras públicas, conforme apontado em levantamento realizado no âmbito do TC 012.667/2006-4, que elaborou diagnóstico sobre as obras inacabadas financiadas com recursos da União e que culminou no Acórdão 1.188/2007-TCU-Plenário. O Voto condutor dessa deliberação, do Exmo. Ministro Valmir Campelo, discorreu sobre o problema:

40. Chegou-se, assim, após expurgar as respostas que não identificavam motivo específico, à conclusão que a principal causa de paralisação de obra pública refere-se a problemas no “fluxo orçamentário/financeiro”, com praticamente 80% dos casos, quando avaliadas apenas as obras executadas diretamente pelos órgãos federais. (...)

(...)

44. A principal razão, conforme já assinalado, decorre de disfunções verificadas no fluxo orçamentário e financeiro. Isso porque existe uma grande quantidade de demanda de recursos para início ou continuidade de obras, em confronto com a escassa quantidade de recursos disponíveis. Esse processo foi minudentemente tratado nos itens 6 e 7 do relatório de auditoria, cujos principais trechos encontram-se reproduzidos no relatório que antecede este voto. O resumo dos principais problemas identificados nessa categoria consta das seguintes principais conclusões da equipe de fiscalização, que me permito novamente reproduzir, em prol da clareza:

(...)

13.2. As informações fornecidas pelos órgãos e entidades do Governo atestam que a principal causa de interrupções de obras públicas federais é a falta de critérios dos órgãos do Sistema Orçamentário Brasileiro para alocar dotações e executar créditos orçamentários nesses empreendimentos. A disfunção no processo já se inicia na fase de elaboração do Projeto de Lei Orçamentária, pois como a quantidade de obras a serem atendidas é superior à disponibilidade de recursos, nem sempre os valores alocados são suficientes para cumprir as metas físicas e financeiras estabelecidas. Ainda assim, mesmo sem atender com adequação os empreendimentos, o PLOA é enviado ao Congresso para que este avalie e ajuste a proposta orçamentária.

13.3. Na fase de apreciação da proposta orçamentária pelo Legislativo, este também não possui todos os elementos necessários para criticar a proposta enviada pelo Executivo, visto não haver um sistema informatizado capaz de fornecer ao Congresso as informações específicas das obras em andamento, como os valores necessários para cumprir os cronogramas planejados. O artigo 45 da Lei de Responsabilidade Fiscal traz dispositivo que tenta viabilizar o envio de informações ao Legislativo pelo Executivo, de forma que nas leis orçamentárias só constem novos projetos após atendidos os em andamento. Entretanto, faz-se necessário elaborar mecanismos mais eficazes para o cumprimento dessa regra, que ainda não produz resultados favoráveis no controle das obras inacabadas.

13.4. Após a aprovação do orçamento, os Decretos de Programação Financeira agravam o quadro, restringindo ainda mais o envio de recursos para as obras. Se na fase de elaboração do PLOA as dotações alocadas já são insuficientes, na execução orçamentária ocorre uma realocação de recursos em virtude das limitações de empenho e de pagamento impostas pelo contingenciamento. Diante disso, torna-se impossível cumprir os cronogramas de execução e as obras demoram múltiplas vezes o tempo necessário para serem concluídas, implicando em custos superiores aos inicialmente previstos, ou seja, causando prejuízo aos cofres públicos. Ressalta-se que, além do contingenciamento, existe também o problema da pouca execução do disponível.

59. Conforme se percebe, há tempos este Tribunal tem apontado para a problemática envolvendo o início de obras sem que haja recursos orçamentários para a sua consecução e as suas nefastas consequências: atrasos, paralisações e desperdício de recursos públicos.
60. Nesse mesmo sentido, cita-se trecho do Voto condutor do Acórdão 2.451/2017- TCU-Plenário, de autoria do Exmo. Ministro Vital do Rêgo, trabalho que cuidou de auditoria operacional realizada no sistema de cadastro de obras do Governo Federal:
28. O que acontece na prática é que obras de grande retorno social são paralisadas e algumas vezes se tornam inacabadas sem que as informações sobre os motivos da interrupção dos serviços, bem como das providências para conclusão, possam ser consultadas para fins de prestação de contas à sociedade.
29. Mais grave ainda é quando sequer o gestor responsável possui informações sobre a paralisação de obras que foram abandonadas há anos e não constam mais dos frágeis levantamentos e banco de dados dos executores de obras públicas. Acumulam-se assim esqueletos, largados a céu aberto, em estado avançado de corrosão e intemperismo, identificados apenas quando a imprensa veicula manchetes muitas vezes informadas pela própria população local.
30. No mesmo passo, o governo federal inviabiliza a alocação eficiente de recursos quando sequer pode identificar quais empreendimentos estão em execução em determinada unidade orçamentária e o estágio dessas obras, a fim de priorizar a realização do gasto de forma efetiva.
31. Os recursos são escassos e as demandas são crescentes. Sem as informações suficientes torna-se temerário escolher quais empreendimentos devem receber recursos em detrimento de outros. Exatamente por isso o artigo 45 da Lei de Responsabilidade possui dispositivo que obriga o governo federal a apenas iniciar novos empreendimentos quando aqueles em execução já estiverem devidamente contemplados pelo orçamento:
- Art. 45. Observado o disposto no § 5º do art. 5º, a lei orçamentária e as de créditos adicionais só incluirão novos projetos após adequadamente atendidos os em andamento e contempladas as despesas de conservação do patrimônio público (grifo nosso), nos termos em que dispuser a lei de diretrizes orçamentárias.*
- Parágrafo único - O Poder Executivo de cada ente encaminhará ao Legislativo, até a data do envio do projeto de lei de diretrizes orçamentárias, relatório com as informações necessárias ao cumprimento do disposto neste artigo, ao qual será dada ampla divulgação.*
34. Em síntese, não se condiciona a inclusão de novos projetos à conclusão daqueles em andamento. Na realidade a restrição, ou requisito, é de que os projetos já iniciados estejam sendo adequadamente atendidos, ou seja, os seus cronogramas de execução venham sendo cumpridos. **Sem dúvida nenhuma trata-se de medida moralizadora e salutar que objetiva impedir a inclusão de novos projetos enquanto outros, já iniciados, ficam sujeitos a paralisação ou a atrasos em virtude de o recurso consignado no orçamento estar em valor inferior ao necessário para a obra cumprir seu cronograma.** (Grifos acrescidos)
61. Por fim, nunca é demais relembrar que o Senado Federal, em quadra recente da história da República, já se dedicou a examinar as causas das obras paralisadas no Brasil. Com efeito, o Relatório Final da Comissão Temporária das Obras Inacabadas, publicado em novembro de 1995 (evidência 69, p. 66), já mencionava a necessidade de aperfeiçoamento do processo de elaboração do orçamento para evitar a descontinuidade de programas e obras.
- O orçamento geral da União é elaborado sem uma clara definição das prioridades nacionais de longo prazo, o que acaba levando à descontinuidade de programas, e à pulverização dos poucos recursos disponíveis.
62. Dentre as recomendações contidas no relatório final da referida Comissão Temporária, havia aquela que propunha a adoção de nova postura na apreciação da proposta orçamentária e de solicitações de créditos adicionais, vedando-se a apresentação de emendas destinadas ao início de novas obras,

enquanto não fossem concluídas as obras inacabadas (evidência 69, p. 71). A essência dessa recomendação, ao que tudo indica, foi finalmente incorporada ao nosso ordenamento jurídico no ano 2000, pelo art. 45 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Conclusão e encaminhamento do achado:

63. Conforme se observa, há indícios de que o presente processo de contratação das obras da ponte sobre o Rio Ibicuí viola aos arts. 16, § 1º, inciso I, e 45 da LRF, em razão da insuficiente previsão orçamentária e dos recentes contingenciamentos de recursos federais para importantes obras do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul, ainda em andamento.

64. Assim, entende-se que o encaminhamento da presente questão deve seguir na mesma linha do disposto no Acórdão 502/2017-TCU-Plenário, de forma a exigir do Dnit o efetivo cumprimento do art. 16, §1º, inciso I, e do art. 45 da LRF, ou seja, que a geração de nova despesa seja condicionada: a existência dotação específica e suficiente para a execução da obra no exercício corrente, considerando o cronograma previsto e as demais despesas relacionadas ao empreendimento; e, que as suas principais obras em andamento no Estado do Rio Grande do Sul estejam com recursos financeiros suficientes para cumprimento dos prazos e metas fixados nos respectivos contratos.

65. Contudo, tal determinação deverá ser realizada em momento posterior, uma vez que medida preliminar será proposta para o conjunto das irregularidades apontadas neste trabalho, conforme será detalhado adiante.

III.2. Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado.

Tipificação: indício de irregularidade grave que não prejudica a continuidade (IGC).

66. O presente achado não se enquadra no conceito de indício de irregularidade grave com recomendação de paralisação definido pelo inciso IV, art. 117, da Lei 13.473/2017 (LDO 2018), pois, em que pese a sua gravidade ante aos princípios constitucionais e a potencialidade de ocasionar prejuízos ao erário, os atos ora questionados dizem respeito à procedimentos prévios à contratação do empreendimento e que podem vir a ser corrigidos pelo jurisdicionado sem a necessidade de realização de bloqueio de recursos, razão pela qual propõe-se o seu enquadramento como indício de irregularidade grave que não prejudica a continuidade (IGC), nos termos do inciso VI, art. 117 da LDO 2018.

Situação encontrada:

67. Da análise do orçamento utilizado na licitação (evidências 60 a 62), verificou-se o sobrepreço total de R\$ 13.020.209,53, o que corresponde a cerca de 9,5% do valor total do orçamento, situação que afronta o disposto nos arts. 12, inciso III, e 43, inciso IV, ambos da Lei 8.666/1993 e aos arts 4º, 6º e 8º do Decreto 7.983/2013.

Tabela 3 – Quadro resumo do sobrepreço constatado no orçamento base do edital 0386/16-10

Item	CPU	Descrição do serviço	Preço total (edital)	Preço total (referência)	Sobrepreço	%
0003	PN 56	APOIO NAUTICO PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS SOBRE O RIO IBICUÍ	9.493.805,72	3.786.452,13	5.707.353,59	150,7%
0004	PN 11	CONCRETO ESTRUTURAL USINADO FCK=40 MPA. COM BOMBEAMENTO	7.531.198,68	6.853.206,86	677.991,82	9,9%
0005	PN 22	LANÇAMENTO E POSICIONAMENTO DE VIGAS PRÉ-MOLDADAS DE 50 TF	6.695.808,00	2.493.987,25	4.201.820,75	168,5%
0008	2 S 03 329 52	CONCRETO ESTRUTURAL FCK=30MPA - CONTR. RAZ. C/ ADIT. CONF. LANC. AC/BC	4.888.235,10	3.718.495,20	1.169.739,90	31,5%
0016	PN 42	FORNECIMENTO E LANÇAMENTO DE CONCRETO USINADO FCK=25MPA SUBMERSO	2.317.688,12	2.114.649,86	203.038,26	9,6%
0026	PN 56A	MOBILIZAÇÃO, DESMONTAGEM E MONTAGEM - APOIO NAUTICO	1.317.424,43	261.612,78	1.055.811,65	403,6%


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

0094	2 S 03 327 50	CONCRETO ESTRUTURAL FCK=25MPa - CONTR. RAZ. USO GERAL CONF. LANÇ. AC/BC	19.697,76	15.244,20	4.453,56	29,2%
Sobrepreço total (R\$):					13.020.209,5	3

68. O cálculo do sobrepreço total encontra-se detalhado na evidência 67, juntamente com as composições de preços unitários de referência, utilizadas pela equipe de auditoria.

69. A análise foi realizada pelo Método da Limitação dos Preços Unitários Ajustado – MLPUA, metodologia considerada “padrão” nas análises de preços das fiscalizações de obras públicas realizadas pelo TCU, por força do item 9.1 do Acórdão 2.319/2009-TCU-Plenário, assim como, do item I.3.1.1 do Roteiro de Auditoria de Obras Públicas, aprovado pela Portaria-Segecex 33/2012.

70. A utilização do MLPUA baseia-se no fato de que – ao contrário da fase contratual, onde a contratada pode ter oferecido desconto em determinados itens de forma a compensar eventual sobrepreço unitário isolado –, na fase editalícia, é indevida a utilização de preços unitários acima do praticado pelo mercado, conforme registrado no Voto do Exmo. Ministro Valmir Campelo, condutor do Acórdão 3.443/2012-TCU-Plenário:

Registro que considero cabido, em princípio, a aplicação desse método de sobreavaliação [MLPUA] quando constatado ainda em fase editalícia. Afinal, o gestor não pode se afastar do seu dever em balizar os preços unitários de seu certame pelos referenciais da LDO, fazendo valer critérios de aceitabilidade de preços unitários e globais, tal qual prevê o art. 40, inciso X, da Lei 8.666/93.

71. No mesmo sentido são os Acórdãos TCU 2.957/2015, 2.636/2015, 3.295/2015, 2.510/2016 e 2.307/2017, todos do Plenário do TCU.

72. Seguem considerações acerca da análise de preços realizada.

Bonificações e Despesas Indiretas - BDI

73. No orçamento base do Edital 0386/2016-10 foi utilizada taxa de BDI de 27,52%, calculado com base em normativos internos definidos no âmbito da Portaria nº 545/2012-Dnit e Memorando Circular 03/2016-Direx, levando em consideração as seguintes parcelas:

Figura 6 – Composição do BDI utilizado no orçamento base do edital 0386/16-10

COMPOSIÇÃO DA PARCELA DE BDI (BONIFICAÇÃO E DESPESAS INDIRETAS)

Portaria nº 545, de 11 de junho de 2012, publicada no Diário Oficial da União de 12 de junho de 2012

Itens Relativos a Administração da Obra		% sobre PV	% sobre CD
A - Administração Central	2,97% de PV	2,97	3,79
B - Administração Local	2,63% de PV	2,63	3,61
C - Custos Financeiros	1,36% sobre (PV-Lucro Operacional)	1,26	1,63
D - Riscos	0,5% sobre CD	0,39	0,90
E - Seguros e Garantias Contratuais	(2,5% a.a. sobre 5% do PV)	0,25	0,32
	Sub-total	7,72	9,85
Lucro		% sobre PV	% sobre CD
F - Lucro Operacional	7,2% de PV	7,20	9,18
	Sub-total	7,20	9,18
Tributos		% sobre PV	% sobre CD
G - PIS	0,65% de PV	0,65	0,83
H - COFINS	3,00% de PV	3,00	3,83
I - ISSQN	3,00% de PV	3,00	3,83
		6,65	8,49
BDI Com Tributos (%)		21,57	27,52

PV = Preço de Venda

CD = Custo Direto

SELIC dez/2011

11,0% a.a.

Taxa Média Anual de Inflação (COPOM)

6,18% a.a.

$CF = ((1+SELIC)^{1/12} \times (1+INFL)^{1/12} - 1)$

1,36%

Seguros e Garantias (2,5% a.a. sobre 5% do PV - Prazo Médio = 2 anos)

ISSQN = 3,0% Uruguaiana e 3,0% Itaquí

74. Inicialmente, verifica-se que o Dnit adotou no BDI utilizado na planilha orçamentária da licitação uma taxa de 3% relativa ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN. Ocorre que em consulta à legislação dos municípios de Uruguaiana/RS e Itaqui/RS (a obra em questão será construída na divisa dos dois municípios), constatou-se que, em ambos os casos, pode ser excluída da base de cálculo do ISSQN o valor (total ou parcial) dos materiais empregados na obra.

75. No caso de Uruguaiana/RS, a Lei Municipal 3.313/2013 (evidência 63) que “dispõe sobre o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza” define, em seu Anexo I (lista de serviços) o seguinte:

7 – Serviços relativos a engenharia, arquitetura, geologia, urbanismo, construção civil, manutenção, limpeza, meio ambiente, saneamento e congêneres:

(...)

7.02 – Execução, por administração, empreitada ou subempreitada, de obras de construção civil, hidráulica ou elétrica e de outras obras semelhantes, inclusive sondagem, perfuração de poços, escavação, drenagem e irrigação, terraplanagem, pavimentação, concretagem e a instalação e montagem de produtos, peças e equipamentos (exceto o fornecimento de mercadorias produzidas pelo prestador de serviços fora do local da prestação dos serviços, que fica sujeito ao ICMS). Base de cálculo variável de 3%. (Grifos acrescidos)

76. Contudo, a Lei Complementar Municipal 12/2017 (evidência 64) promoveu a seguinte alteração na Lei 3.313/2003, instituindo que a base de cálculo do ISSQN pode ser reduzida em até 50%, caso sejam apresentados os comprovantes fiscais dos materiais empregados, conforme segue:

Art. 26. O preço do serviço é a receita bruta a ele correspondente, tudo o que for cobrado em virtude da prestação do serviço, em dinheiro, bens, serviços ou direitos, seja na conta ou não, inclusive a título de reembolso, de ressarcimento, de reajustamento ou de outro dispêndio de qualquer natureza, independentemente do seu efetivo pagamento:

I – incluídos os materiais e mercadorias a serem utilizados nos subitens 7.02 e 7.05 da lista de serviço, em que não fique comprovado o disposto na alínea “a” do inciso II, deste artigo;

II – poderá ser deduzido da base de cálculo do ISSQN:

a) os materiais e mercadorias empregados nos subitens 7.02 e 7.05 da lista de serviço, desde que estes sejam discriminados na NFS-e por nome, quantidade, valor e número da nota de aquisição dos mesmos, para o imóvel em ocorrem os serviços dos subitens acima destacados, até o limite de 50%; (Grifos acrescidos)

77. Já no caso do Itaqui/RS, a Lei Municipal 1.599/1988 (evidência 65), que instituiu o código tributário daquele município, define que o valor integral dos materiais empregados pode ser deduzido da base de cálculo do ISSQN, *in verbis*:

Art. 65. O imposto sobre serviços de qualquer natureza tem como fato gerador a prestação, por empresa ou profissional autônomo, com ou sem estabelecimento fixo, dos serviços constantes da seguinte lista:

(...)

31 – Execução, por administração, empreitada ou sub-empreitada, de construção civil, de obras hidráulicas e outras semelhantes e respectiva engenharia consultiva, inclusive serviços auxiliares ou complementares (exceto o fornecimento de mercadorias produzidas pelo prestador de serviços, fora do local de prestação dos serviços, que fica sujeito ao ICM).

(...)

Art. 68 – A base de cálculo do imposto é o próprio preço do serviço.

§ 1º. Quando se tratar de prestação de serviço sob a forma de trabalho pessoal do próprio contribuinte, o imposto será calculado por meio de alíquotas fixas ou variáveis, em função da natureza do serviço ou de outros fatores, pertinentes, nestes, não compreendida a importância paga a título de

remuneração do próprio trabalho.

§ 2º. Na prestação dos serviços a que se refere os itens 31 e 32 da lista constante no Art. 65, o imposto será calculado sobre o preço deduzido das parcelas correspondentes:

a) ao valor dos materiais fornecidos pelo prestador dos serviços;

b) ao valor das subempreitadas já tributadas pelo imposto.

§ 3º. Quando os serviços a que se referem os itens 1, 4, 7, 24, 51, 87, 88, 90 e 91, da lista do Art. 65, forem prestados por sociedades, estas ficarão sujeitas ao imposto na forma do § 1º, deste artigo, calculado em relação a cada profissional habilitado, sócio, empregado ou não, que preste serviço em nome da sociedade, embora assumindo responsabilidade pessoal, nos termos da lei aplicável.

§ 4º. O cálculo do imposto será em função da UPRM (Unidade Padrão de Referência Municipal) vigente no município na data do fato gerador.

§ 5º. No caso do Art. 68 incidirá a alíquota de 3% (três por cento). (Grifos acrescentados)

78. Ou seja, embora a taxa de ISSQN de ambos os municípios seja, de fato, 3%, este não é o imposto efetivo que se será cobrado pelos municípios em relação ao valor total do empreendimento, pois a empresa contratada poderá apresentar as notas fiscais dos materiais e produtos empregados na execução da obra (aço, cimento, geogrelhas, camisas metálicas, óleo diesel etc.), uma vez que estas rubricas não incidem na base cálculo do referido imposto. Considerando que tais materiais representam, ao menos, 50% do valor da obra (limite de dedução da base de cálculo, no caso de Uruguaiana), a taxa a ser utilizada no BDI do orçamento da obra referente ao ISSQN deveria ser de, no máximo, 1,5%.

79. Ainda sobre as parcelas que compõe o BDI utilizado pelo Dnit em seu orçamento, verifica-se que foi incluída parcela de Administração Local correspondente a 2,83% incidindo sobre o preço de venda. A metodologia de considerar a administração local no custo indireto da obra não coaduna com o entendimento majoritário deste Tribunal. Contudo, conforme os Acórdãos TCU 2.369/2008, 1657/2011, 1922/2011, 1923/2011, 3061/2011 (todos do Plenário), é pacífico o entendimento de que o Sicro é referência de custos para obras rodoviárias e ferroviárias, inclusive em termos de custos indiretos, mesmo que sua metodologia preveja a inclusão da parcela da Administração Local da obra na taxa do BDI.

80. Assim, o BDI referencial considerado na presente análise baseou-se no BDI médio para obras de construção de rodovias e ferrovias (de 20,97%), nos termos do item 9.1 do Acórdão 2.622/2013-TCU-Plenário, acrescido da parcela de Administração Local de 2,83% sobre o preço de venda, utilizado pelo próprio Dnit, resultando em uma taxa de 24,49%, utilizada como BDI referencial.

Concreto estrutural

81. O projeto final de engenharia da ponte definiu a utilização de quatro tipos distintos de concreto estrutural, conforme detalhado abaixo:

Tabela 4 – Itens relativos ao concreto estrutural no orçamento base do edital 0386/16-10

Item do orçamento	Composição unitária	Descrição	Quant. (m³)	Preço Unit. (R\$)
3.3.1.1 (Balanços Successivos); 3.3.2.1 (Vigas Pré-moldadas)	PN 11	CONCRETO ESTRUTURAL USINADO FCK=40 MPA, COM BOMBEAMENTO	14.483,91	519,97
3.1.10.4 (Blocos); 3.2.8 (Pilares)	2 S 03 329 52	CONCRETO ESTRUTURAL FCK=30MPA - CONTR. RAZ. C/ ADIT. CONF. LANC. AC/BC	8.811,6	554,75
3.1.6 (Estacas)	PN 42	FORNECIMENTO E LANÇAMENTO DE CONCRETO USINADO FCK=25MPA SUBMERSO	4.859,70	476,92

3.3.3.1 (Laje de transição)	2 S 03 327 50	CONCRETO ESTRUTURAL FCK=25MPa - CONTR. RAZ. USO GERAL CONF. LANÇ. AC/BC	36,00	547,16
-----------------------------	---------------	---	-------	--------

82. Inicialmente, chamou a atenção o fato de que o preço orçado para o concreto de 40 MPa é menor do que para concretos de 30 e 25 MPa. Ao avaliar as composições de cada um deles, verificou-se que dois desses serviços (concreto para blocos/pilares e para lajes de transição) foram orçados com composições do Sicro 2 ("2 S 03 329 52" e "2 S 03 327 52") que preveem a produção do concreto por meio de betoneira de 400 litros, com uma produção horária de apenas 2,5 m³/h. A Figura 7, abaixo, exemplifica, ilustrativamente, qual tipo de betoneira o Dnit considerou para orçar o concreto de alguns elementos estruturais da ponte.

Figura 7 – Betoneira de 400 litros



83. Apenas para situar o leitor quanto à ordem de grandeza dos 8.847,60 m³ de concreto previstos para esses dois itens do orçamento, tem-se que esse volume seria suficiente para executar um piso de concreto (do tipo calçada, com espessura média de 7 cm) em quase 18 campos de futebol (de dimensões oficiais de 68 x 105 m).

84. Considera-se que a utilização desse tipo de equipamento para concretagem de grandes peças de concreto, em função de sua baixa produtividade, não é a mais adequada.

85. Ressalta-se que o serviço de concretagem não é contínuo. A liberação das concretagens dos elementos estruturais moldados *in loco* da ponte ocorre sazonalmente, em curtos espaços de tempo, os quais devem ser, inclusive, muito bem planejados pelo gerenciamento da obra, de forma a otimizar as frentes de trabalho.

86. Isso ocorre em virtude da necessidade de estarem devidamente concluídos os demais serviços que são prévios à concretagem propriamente dita, como a execução das fôrmas, a colocação das armaduras e dos espaçadores, o posicionamento geométrico das seções, os cimbramentos etc. Assim, após o término dessas atividades complementares, grandes volumes de concreto precisam, em curto espaço de tempo, ser produzidos e transportados para atender a demanda de enchimento dessas peças, o que inviabiliza a utilização de betoneiras de 400 litros nesse tipo de trabalho.

87. Além disso, considera-se ilógico pensar nesse tipo de solução – produção de concreto por betoneira – quando se tem disponível em canteiro uma central de concreto, que possui uma produção nominal de cerca 30 m³/h, prevista para atender a produção de concreto das estacas, das vigas pré-moldadas e dos balanços sucessivos.

88. Ademais, a produção de concreto por betoneira, tal qual orçado, não condiz com a metodologia executiva dos pilares prevista no próprio projeto, conforme item 1.11.3 do Vol. 04 - Plano de Execução (evidência 55), abaixo transcrito:

1.11.3 Execução dos Pilares

(...)

O lançamento do concreto para a construção dos pilares poderá ser feito com a utilização de grircas que serão transportadas através de elevadores até a ponte de lançamento do **concreto usado na central de concreto**. (Original sem grifos)

89. Assim, a presente análise adotou como referência a composição de custos utilizada pelo Dnit para a produção de concreto de 40 MPa também para os demais tipos de concreto, uma vez que deverão ser produzidos pela mesma central, variando-se somente o traço, mediante pequenos ajustes no teor de cimento e na relação água/cimento, e a forma de aplicação.

90. Ainda sobre o concreto estrutural, verificou-se que o custo unitário do cimento utilizado no orçamento base da licitação, de R\$ 0,55/kg, é 44% superior ao custo unitário desse insumo que consta na tabela do Sicro2/RS, para data base de janeiro/2016, que é de R\$ 0,38/kg.

91. Seu custo foi definido a partir de duas cotações: Quimiflex Argamassas e Revestimentos (localizada em Guaíba/RS, cerca de 680 km da obra) e da Itambé Cimentos (fabrica próxima à Curitiba/PR, mais 1.000 km da obra). Ocorre que, pesquisas em atas de registro de preço e de pregões eletrônicos realizados em 2017 pela Prefeitura do Município de Uruguaiana/RS (evidência 66) demonstrou que aquele ente público tem obtido melhores condições para o preço do cimento que o orçado pelo Dnit (de R\$ 0,55/kg):

Tabela 5 – Compras de Cimento Portland efetuadas pela Prefeitura Municipal de Uruguaiana/RS

Instrumento para compra de materiais de construção, dentre eles o Cimento Portland	Menor valor obtido (R\$/kg)
Pregão Eletrônico 005/2017 (Pref. Uruguaiana/RS)	0,52
Registro de Preços Eletrônico 053/2017 (Pref. Uruguaiana/RS)	0,51
Registro de Preços Eletrônico 228/2017 (Pref. Uruguaiana/RS)	0,53

92. Considerando que os valores acima se referem a pequenas aquisições e não levam em consideração, portanto, eventual ganho de escala decorrentes da compra de cimento a granel (o volume é equivalente a cerca de 255 mil sacos cimento de 50 kg, segundo o projeto); e, considerando ainda que tais procedimentos foram realizados em 2017, ou seja, um ano após a data base da licitação; é possível concluir que o preço estimado do cimento no orçamento base da licitação está acima do de mercado.

93. Na formação do custo de referência para o insumo Cimento Portland, a presente análise levou em consideração o valor da tabela do Sicro2/RS/jan/2016 (R\$ 0,38/kg), acrescendo, contudo, o custo estimado do frete rodoviário, a partir da fábrica de cimento mais próxima do canteiro de obras.

94. De acordo com informações disponíveis no portal eletrônico do Sindicato Nacional da Indústria do Cimento/SNIC (site: <http://snic.org.br/fabricas-localizacoes.php>, acesso em 2/8/2018), existem ao menos duas fábricas de cimento no sul do estado: em Candiota/RS (Cimento Cimpor) e em Pinheiro Machado/RS (Cimento Votoran). A distância rodoviária, via BR-293/RS e BR-290/RS, da fábrica da Votorantim Cimentos em Pinheiro Machado/RS até o local da obra é de 497 km. Assim, o custo do frete a partir de composição obtida do Sicro3/RS/jan/2017 é de R\$ 0,11/kg, conforme segue:

Tabela 6 – Cálculo do valor do frete de cimento considerado na composição de referência

Item	Descrição	Unid.	Custo unit. (R\$)	t	km	Custo total (R\$)
5914366	Transporte de cimento a granel com caminhão silo 30 m ³ - rodovia pavimentada	tkm	0,20	12.777,41	497	1.270.074,91
5914363	Carga, manobra e descarga de cimento a granel em silos	t	6,08	12.777,41	-	77.686,67
Custo total (R\$)						1.347.761,58
Custo unitário (R\$/kg)						0,11

95. Dessa forma, o custo unitário do cimento Portland considerado na presente análise é de R\$ 0,49/kg. Esse valor, inclusive, é compatível com o custo unitário do cimento, de R\$ 0,48/kg,

constante da tabela “Composições Oficiais Obras maio 2016 sem desoneração” do Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem do Rio Grande do Sul (Daer-RS), para a data base de maio/2016 (site: <https://www.daer.rs.gov.br/tabela-obra>, acesso em 2/8/2018)

Apoio náutico

96. O apoio náutico é o terceiro item da curva ABC do orçamento da obra, sendo que o valor total mensal da atividade foi estimado em R\$ 339.064,49, totalizando um montante de R\$ 9.493.805,72 em 28 meses da execução da infraestrutura (fundações e blocos), mesoestrutura (pilares) e superestrutura (vigas e tabuleiro), conforme definido no cronograma físico-financeiro da obra.

97. A composição do serviço utilizada pelo Dnit para as atividades de apoio náutico (PN 056, evidência 61, p. 53) não está devidamente justificada e apresenta equipamentos coeficientes de consumo de equipamentos aparentemente incompatíveis com o serviço proposto.

98. Os equipamentos e os respectivos consumos previstos na composição do orçamento do projeto são muito diferentes daqueles empregados nas composições do Sicro 3 para apoio náutico aos serviços de execução de estacas em lâmina de água como: perfuração de rocha, concretagem de camisas metálicas e cravação de camisas metálicas, dentre outros. Exemplos destes serviços do Sicro 3 são: 2306728 - Apoio náutico para a escavação com perfuratriz tipo Wirth em rocha com média dureza e média abrasão - resistência a compressão menor que 80 MPa - D = 600 a 1800 mm; 2306730 - Apoio náutico para a execução da concretagem de camisas metálicas; e 2306726 - Apoio náutico para a execução da cravação de camisa metálica D = 600 a 1800 mm.

99. O rebocador adotado na composição do orçamento possui potência (600 HP) muito superior àquele empregado nas composições do Sicro 3 (360 HP). O mesmo ocorre com a capacidade nominal dos flutuantes. O do orçamento tem capacidade de 600 toneladas enquanto o flutuante do Sicro 3 de 150 toneladas.

100. Tendo em vista a existência de serviços de apoio náutico para serviços de fundação no novo referencial oficial do Dnit, o Sicro 3, considerou-se mais apropriado adotar os coeficientes e custos das equipes e equipamentos nele previstos para verificar a adequação dos preços dos serviços do orçamento. Sendo assim, esta equipe realizou outra estimativa de custos para o apoio náutico conforme premissas descritas a seguir, cujos cálculos se encontram na evidência 67, p. 10, deste relatório.

101. Para os serviços relativos à infra e mesoestrutura foram considerados nesta instrução duas equipes de flutuantes, cada uma com um flutuante fixo e um flutuante móvel.

102. Foi considerado nesta instrução que na execução da infraestrutura será empregada uma equipe de dois flutuantes, um fixo na posição do pilar (apoio) e outro móvel. O flutuante que operará fixo no apoio serve de base para a execução dos serviços de fundação sobre lâmina de água e o flutuante móvel para conduzir os materiais e equipamentos necessários entre o canteiro e o flutuante fixo. Para a execução da mesoestrutura também será empregada uma equipe de dois flutuantes, fixo e móvel. Estas duas equipes operarão simultaneamente, mas com uma defasagem no seu início. Logo após o término das fundações do primeiro apoio poderá ser iniciada a execução dos seus pilares.

103. As equipes de flutuantes auxiliarão a execução do trecho da ponte sobre a lâmina de água que tem cerca de um terço do seu comprimento total. Assim, de maneira conservadora, estimou-se necessária a presença de apoio náutico em 40% do tempo previsto no cronograma para a infraestrutura (vinte meses) e para a mesoestrutura (vinte meses), ou seja, oito meses para cada etapa. Para a execução da superestrutura do vão central, em balanços sucessivos, considerou-se o emprego de uma equipe de flutuantes durante seis meses. Assim, seria necessário um total de 22 meses (8 + 8 + 6 meses) de duas equipes de flutuantes.

104. O custo mensal de um flutuante fixo foi calculado adotando-se os custos horários e utilizações produtiva e improdutiva previstos no Sicro 3 para os seguintes equipamentos: plataforma

- flutuante com capacidade de 150 t; guincho pneumático com capacidade de 2,5 t; compressor de ar portátil de 912 PCM - 184 kW; grupo gerador - 310/340 kVA. Para o flutuante móvel, foi considerado apenas o custo da plataforma. Foram considerados 22 dias de oito horas por mês. Ver evidência 67 p. 10.
105. O custo mensal do flutuante fixo assim calculado foi de R\$ 94.276,02 e do flutuante móvel de R\$ 5.885,44, preços de janeiro de 2017. Ressalta-se que os quatro guinchos pneumáticos, ligados a cabos e à poitas no funcho do rio, necessários para manter o flutuante na exata posição projetada das estacas têm custo horário elevado e ainda demandam compressor de ar e grupo gerador para seu funcionamento, equipamentos estes de custo ainda mais elevado. Registra-se que, a rigor, na execução dos pilares os flutuantes fixos dispensariam o uso de guinchos, compressores e geradores, uma vez que as estacas, já concluídas, poderiam ser empregadas para a sua fixação. Apesar desta consideração ser capaz de reduzir sensivelmente os custos ela não foi empregada de forma conservadora.
106. Assim, o custo total dos flutuantes para os 22 meses considerados alcança R\$ 2.203.552,10, a preços de janeiro de 2017.
107. O custo mensal do rebocador também foi obtido a partir do custo horário do Sicro 3 multiplicado por 22 dias de oito horas por mês. Considerou-se que um rebocar pode atender os dois flutuantes móveis da infra e da mesoestrutura simultaneamente ao longo de 8,8 meses (40% do tempo entre o início da infra e o final da mesoestrutura) e, posteriormente, a execução da superestrutura durante seis meses. Assim, seriam necessários 14,8 meses de operação de uma rebocador fluvial de 360 HP que totalizaria R\$ 558.669,25, a preços de janeiro de 2017.
108. O mesmo raciocínio foi empregado para definir o custo da embarcação de transporte de pessoal e apoio logístico que totalizou R\$ 173.483,72, a preços de janeiro de 2017, para o mesmo período do rebocador.
109. Além destes custos foi considerada mão de obra composta por encarregado de turma, bombeiro hidráulico e electricista, bem como adicional de mão de obra, necessários à operação do flutuante fixo, que totalizou R\$ 192.348,02, a preços de janeiro de 2017.
110. Somando-se os custos dos flutuantes, do rebocador, da embarcação de transporte de pessoal e da mão de obra, aplicando-se o BDI de 24,49% e retroagindo-se à data base de janeiro de 2016, tem-se um valor total relativo ao apoio náutico de R\$ 3.786.452,13 (evidência 67, p. 10), valor muito inferior ao contido no orçamento do Dnit, de R\$ 9.493.805,72.
111. Ainda relacionado ao serviço de apoio náutico, o Dnit orçou separadamente a atividade relacionada à mobilização dos equipamentos utilizados no apoio náutico (PN 056A, evidência 61, p. 54). Da mesma forma, esta unidade técnica considerou que o seu valor (R\$ 1.317.424,43) pode estar superestimado.
112. A mobilização dos equipamentos para o apoio náutico foi orçada neste relatório de auditoria adotando-se os custos de transporte do Sicro.
113. Consultas a empresas que alugam estes equipamentos permitiram definir o número de viagens de caminhão necessárias para o transporte dos flutuantes e do rebocador.
114. Um flutuante de 130 toneladas de capacidade pode ser montado com vinte módulos de dimensão 6,00 x 2,44 x 1,53 m (comprimento, largura e altura) com capacidade de carga individual de 6,5 toneladas e peso individual de 5 toneladas. O peso total de um flutuante, portanto, será de cem toneladas.
115. Considerando o transporte com cavalo mecânico de 30 toneladas em rodovia pavimentada (R\$ 0,28 / tonelada / km, composição 5914640) a partir da cidade de Rio Grande (RS), a uma distância de 790 km, o custo do transporte de ida e de volta para um flutuante é de R\$ 44.240,00, totalizando R\$ 176.960,00 para os quatro flutuantes (evidência 67, p. 11).

116. O mesmo equipamento de transporte e a mesma origem, Rio Grande, podem ser empregados para calcular o custo de transporte do rebocador de 360 HP, com aproximadamente 15 toneladas de peso. O valor para mobilização e desmobilização do rebocador é de R\$ 6.636,00. Para a embarcação de transporte de pessoas, de 1,5 toneladas, empregando-se transporte em caminhões carroceria para 15 toneladas, o valor de mobilização e desmobilização é de R\$ 1.066,50.

117. Para a atividade de montagem dos módulos de um flutuante foi considerado o custo do Sicro 3 para a mão de obra de três bombeiros hidráulicos trabalhando quatro dias de oito horas. O valor referente à desmontagem foi considerado o mesmo da montagem. Assim, o total calculado para um flutuante é de R\$ 6.371,28 e para os quatro flutuantes de R\$ 25.485,12.

118. Somando os valores relativos a mobilização e desmobilização dos flutuantes, do rebocador e da embarcação para transporte de pessoas, bem como da montagem e desmontagem dos flutuantes, e aplicando-se um BDI de 24,49%, tem-se valor total de R\$ 261.612,78 para as atividades de mobilização e desmobilização dos equipamentos destinados ao apoio náutico, valor bem inferior ao previsto no orçamento do Dnit, de R\$ 1.317.424,43.

Lançamento e posicionamento de vigas pré-moldadas

119. O preço estimado para os serviços de lançamento e posicionamento das 280 vigas pré-moldadas da ponte foi calculado em R\$ 29.913,60 cada unidade (composição PN 22, evidência 60, p. 117), perfazendo R\$ 6.695.808,00, serviço que figura como o quinto item da curva ABC do orçamento base da licitação.

120. O orçamento base do edital adotou para o preço do serviço de lançamento e posicionamento de vigas pré-moldadas de 50 TF o valor da composição PN 22 (evidência 60, p. 117) que resulta majoritariamente de preços oriundos de cotações realizadas no mercado para locação e operação de treliça lançadeira, de Fischietti e de um par de carrelones. Além da locação destes equipamentos, a composição inclui 2,36 unidades de guindaste hidráulico de 100 toneladas com 100% de utilização operativa, mão de obra complementar e de um valor fechado para o transporte, mobilização e desmobilização. O valor unitário do serviço no orçamento é de R\$ 23.913,60 que multiplicado por 280 vigas totaliza R\$ 6.695.808,00.

121. O Sicro 3 do Dnit, diferentemente do Sicro 2, possui composição de preço para este serviço: "3806424 - Lançamento de viga pré-moldada de 980 a 1.225 kN com utilização de treliça lançadeira e carrelone". O preço unitário do sicro 3 para janeiro de 2018 é de R\$ 3.757,31 por viga. Neste valor não está incluído o transporte (mobilização e desmobilização) e a montagem dos equipamentos. A produção da equipe é de cinco vigas lançadas por hora.

122. O valor unitário do Sicro 3, muito inferior ao do orçamento, não foi adotado diretamente como preço de mercado pois a grande extensão da ponte sobre o Rio Ibicuí, aproximadamente 1,6 km, pode reduzir a produção média do lançamento de todas as vigas pré-moldadas em relação à produção da composição do Sicro 3.

123. Como forma de levar isso em consideração buscou-se avaliar, com base nos dados do cronograma de projeto, a quantidade de meses em que os equipamentos necessários ao lançamento das vigas seriam empregados. Considerando-se que o cronograma da obra prevê 24 meses para a execução da superestrutura, adotou-se doze meses para o lançamento das vigas. Considerou-se que haverá estoque de vigas e que a superestrutura dos vãos centrais será executada em balanços sucessivos.

124. Assim, adotando-se todos os equipamentos, utilizações operativas e improdutivas, custos horários e mão de obra da composição do Sicro 3 obteve-se o custo horário dos equipamentos e da mão de obra envolvidos, que aplicados aos doze meses de utilização considerados (220 horas por mês), permitiu calcular o custo total do lançamento das vigas referente a equipamentos e mão de obra, conforme cálculos apresentados na evidência 67 (p. 12). Registra-se que foram acrescidos custos

referentes ao adicional de mão de obra e de ferramentas, no percentual de 20,51%, uma vez que o Sicro 3 não os considera na composição unitária.

125. Dividindo-se o custo total, assim obtido, pelo número de vigas a serem lançadas (280 vigas), acrescido do custo com materiais e tempo fixo, também previstos na composição do Sicro 3, chegou-se ao custo unitário total do lançamento de uma viga. Aplicando-se o BDI de 24,49%, como já mencionado nesta instrução, e retroagindo o preço para janeiro de 2016 chegou-se, finalmente, ao preço unitário para o serviço de lançamento de vigas, de R\$ 8.045,89.

126. Para orçar os custos de mobilização dos equipamentos necessários ao lançamento de vigas considerou-se que a treliça de lançamento de 80 m de extensão seria transportada a partir de São Paulo (DMT = 1500 km) e que seriam necessárias oito viagens em rodovia pavimentada para transportá-la desmontada, junto com os carrelones e acessórios, em cavalo mecânico de 30 toneladas. O mesmo custo foi considerado para a desmobilização.

127. Para a montagem das treliças considerou-se cinco dias de dois operadores de equipamento especial e dois dias de montador (Sicro 3). Para a desmontagem foi considerada a mesma mão de obra.

128. O valor calculado para a mobilização e desmobilização dos equipamentos para a montagem e desmontagem das treliças foi dividido pelo número total de vigas (280 vigas) e alcançou R\$ 861,21 com BDI de 24,49% a preços de janeiro de 2016.

129. Assim, o custo total por viga para seu lançamento, incluindo a mobilização e desmobilização dos equipamentos, bem como a montagem e desmontagem da treliça lançadeira foi de R\$ 8.907,10. Multiplicado o preço unitário pelo número total de vigas (280) tem-se um valor total de R\$ 2.493.987,25 (evidência 67, p. 12).

130. O valor do orçamento do Dnit relativo ao lançamento de vigas, de R\$ 6.695.808,00, é, portanto, superior ao valor considerado paradigma neste relatório de auditoria composto com base em dados do Sicro 3 e em considerações relativas ao comprimento da ponte de forma a garantir a remuneração de todas as atividades necessárias.

Conclusão e encaminhamento do achado:

131. Conforme se observa, restou caracterizado sobrepreço total de R\$ 13.020.209,53 (cerca de 9,5% do valor total do orçamento), situação que afronta o disposto nos arts. 12, inciso III, e 43, inciso IV, ambos da Lei 8.666/1993 e aos arts 4º, 6º e 8º do Decreto 7.983/2013. O detalhamento desse sobrepreço encontra-se na evidência 67, juntamente com as composições de preços unitários de referência, utilizadas pela equipe de auditoria.

132. Considerando a magnitude desse valor, entende-se cabível expedir determinação ao Dnit, para que promova a devida adequação dos preços unitários apontados aos parâmetros de mercado, sob pena de frustrar premissa fundamental de toda licitação pública, que é a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração. Contudo, tal determinação deverá ser realizada em momento posterior, uma vez que medida preliminar será proposta para o conjunto das irregularidades apontadas neste trabalho, conforme será detalhado adiante.

III.3. Projeto superdimensionado e/ou com soluções antieconômicas.

Tipificação: indício de irregularidade grave que não prejudica a continuidade (IGC).

133. O presente achado não se enquadra no conceito de indício de irregularidade grave com recomendação de paralisação definido pelo inciso IV, art. 117, da Lei 13.473/2017 (LDO 2018), pois, em que pese a sua gravidade ante aos princípios constitucionais e a potencialidade de ocasionar prejuízos ao erário, os atos ora questionados dizem respeito à procedimentos prévios à contratação do empreendimento e que podem vir a ser corrigidos pelo jurisdicionado sem a necessidade de realização

de bloqueio de recursos, razão pela qual propõe-se o seu enquadramento como indicio de irregularidade grave que não prejudica a continuidade (IGC), nos termos do inciso VI, art. 117 da LDO 2018.

Situação encontrada:

134. Da análise do projeto executivo utilizado no edital 0386/16-10, foi constatado o superdimensionamento das fundações da ponte (número de estacas acima do necessário), assim como, a adoção de soluções antieconômicas para a infraestrutura da ponte, para a estabilização de aterros dos acessos e para o controle de erosão dos taludes desses aterros. Verificou-se que tais soluções (metodologias/técnicas construtivas) foram adotadas sem a realização de estudos de alternativas com vistas a obter soluções mais viáveis do ponto de vista técnico e econômico.

135. De acordo com o disposto no inciso III, art. 12, da Lei 8.666/1993, a observância da “economia na execução, conservação e operação” é um dos requisitos básicos exigidos para projetos utilizados na contratação de obras públicas. Além disso, os princípios constitucionais da eficiência e da economicidade, esculpidos respectivamente nos art. 37 e 70 da CF/88, exigem do gestor/agente público o melhor aproveitamento possível dos recursos públicos na execução de suas atividades.

136. Assim, no caso de uma obra de engenharia, ante a diversidade de soluções e metodologias técnicas sabidamente existentes no mercado, a elaboração do projeto deve ser fundada em estudos de alternativas que subsidie a adoção daquela que for mais econômica, dentre as que sejam tecnicamente viáveis.

137. O TCU já deliberou nesse sentido, uma vez que o Acórdão 796/2012-TCU-Plenário (Relatoria da Ministra Ana Arraes) determinou ao próprio Dnit que:

9.1.1. oriente todas as unidades responsáveis pela elaboração de projetos a respeito da importância de deixar documentados, nos respectivos processos administrativos, os estudos técnicos realizados para escolha da solução a ser aplicada e de que esses estudos observem os requisitos do art. 12 da Lei nº 8.666/1993, ressaltando não apenas a viabilidade técnica, mas também a econômica. (Grifos acrescidos)

138. Conforme será detalhado adiante, o superdimensionamento das estacas pode ter majorado o orçamento indevidamente em R\$ 7.225.683,11, considerando a metodologia adotada (estacas escavadas com camisa metálica). Já a adoção de soluções antieconômicas para a infraestrutura da ponte (R\$ 9.902.297,55), para a estabilização da fundação do aterro (R\$ 11.005.746,35) e para o controle de erosão nos taludes de aterro (R\$ 5.329.132,84) poderiam ensejar uma redução total estimada em R\$ 26.237.176,74.

139. Os parágrafos seguintes detalham as impropriedades observadas no projeto utilizado no edital 0386/16-10, sendo que os assuntos foram separados nos seguintes tópicos:

- a) número de estacas superdimensionado;
- b) adoção de solução antieconômica para a infraestrutura da ponte;
- c) adoção de solução antieconômica para estabilização de aterros; e,
- d) adoção de solução antieconômica para controle de erosão nos taludes de aterro.

a) número de estacas superdimensionado

140. A análise da memória de cálculo da infraestrutura da ponte permitiu identificar que na definição do número de estacas em cada pilar o projeto não considerou a totalidade da carga admissível das estacas o que levou à previsão de um número de estacas superior ao necessário, ou seja, a um superdimensionamento da solução.

141. A Tabela 7 relaciona o número de estacas e respectivos diâmetros (Vol. 02B Projeto de Execução, p. 20-24, evidência 35), a carga atuante em cada estaca (Vol. 03B Memória de Cálculo de

Estruturas, p. 118, evidência 51), a carga admissível do solo média (Volume 3B - Memória de Cálculo de Estruturas, p. 120-147, evidência 51) na profundidade entre 11 e 12 e a carga estrutural máxima das estacas de 1,4 e 1,6 metro de diâmetro (conforme “Livro Fundações por Estacas - Projeto Geotécnico”, p. 46, Jose Carlos Cintra e Nelson Aoki, Editora Oficina de textos, 2010 – evidência 56). Para a estaca escavada de 1,40 m, considerou-se uma carga estrutural máxima de 690 tf e para a estaca de 1,60 m, de 900 tf, que corresponde a uma tensão no concreto de 4,5 MPa (Tabela 2.5 da referência bibliográfica acima, citando Saes, 1998).

142. A carga total em cada apoio foi calculada multiplicando a carga atuante em cada uma das estacas, conforme memória de cálculo, pelo número de estacas previstas no projeto. A carga atuante nas estacas do vão central não está apresentada na memória de cálculo do projeto do DNIT e foi estimada neste relatório, conservadoramente, em proporção ao aumento da extensão dos vãos suportados em relação às estacas dos vãos menores. A extensão do vão suportado por cada apoio central é a soma das metades de cada vão adjacente ($60/2 + 123/2 = 91,5$ m). A extensão dos demais vãos é de 35 metros. Portanto, a carga suportada pelas doze estacas previstas para cada apoio do vão central é, aproximadamente, 450 toneladas ($91,5 \text{ m} / 35 \text{ m} \times 1.947 \text{ tf} / 12 \text{ estacas} = 424,1 \text{ tf}$).

143. Com estes valores é possível calcular o número de estacas realmente necessário para cada apoio. Como a carga estrutural máxima de cada estaca é menor ou igual à carga admissível do solo, o número de estacas realmente necessário resulta da divisão da carga total de cada apoio pela carga estrutural máxima de cada estaca, arredondando-se o resultado para o inteiro superior, conforme última coluna da Tabela 7.

144. É possível concluir que o número de estacas efetivamente necessário calculado com os próprios dados e com a metodologia da memória de cálculo é inferior ao previsto no projeto. Para a maioria dos apoios da ponte, ao invés de seis estacas escavadas de 1,4 m de diâmetro por pilar seriam necessárias somente três. Para os apoios do vão central ao invés de doze estacas escavadas de 1,6 m de diâmetro, seriam necessárias apenas seis estacas.

145. Registra-se que na maioria dos apoios onde seria executada apenas uma estaca por pilar (três pilares por apoio), haveria, ainda, a necessidade de se considerar no dimensionamento da estaca o momento aplicado pelo pilar além do aumento das forças horizontais aplicadas às estacas devido ao seu menor número. No entanto, em razão da elevada resistência e rigidez do solo de fundação, composto por camadas de areia compacta de Nspt elevado, e do grande diâmetro da estaca (1,4 m e 1,6 m), a segurança frente à capacidade de carga horizontal e aos deslocamentos será facilmente verificada, restando apenas a necessidade de se calcular a armação da parte superior do fuste da estaca para dotá-la de resistência à flexão adequada. Esta armação adicional deverá ser considerada no valor da solução, mas representa, no entanto, incremento apenas marginal no custo, não sendo capaz de alterar a conclusão quanto à sua economicidade em relação à solução de projeto.

146. Estes dados permitem concluir que o número de estacas escavadas previsto no projeto está superdimensionado, pois as cargas admissíveis, que já incluem fator de segurança global, são bem superiores à solicitação, sendo possível reduzir o número de estacas ou reduzir o seu diâmetro.

Tabela 7 - Cálculo do número de estacas por pilar – Estacas escavadas

Apoio	Diâmetro (m)	Carga por estaca (tf) (memória p. 118)	Número de estacas do projeto	Carga total por apoio (tf)	Memória p. 120-147			Número estacas revisado	
					Carga admissível do solo média (tf)	Profundidade (m)	Pe (tf) - carga máxima estrutural estaca (Tensão de 4,5 MPa) conforme Saes, 1998)	Calculado	Adotado
A1 a A17 A26 a A42	1,4	324,54*	6	1.947	690 (A1-17, A23-25)	11	690	2,82	3


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

A18, A19, A24 e A25	1,4	395,81*	6	2.375	730 (A18-20 A23-25)	12	690	3,44	4
A21 e A22	1,6	450**	12	5.400	930 (A21-22)	11	900	6,00	6

* Volume 3B - Memória de Cálculo de estrutura, p. 118, evidência 51; ** Valor estimado, pois não foi localizado na memória

147. Com o objetivo de verificar se as cargas admissíveis das estacas calculadas na memória de cálculo estão corretas, uma vez que serviram de subsídio para a presente análise, os dimensionamentos geotécnicos das estacas foram refeitos neste relatório empregando-se o método de Teixeira. As planilhas para as estacas dos primeiros dois apoios (sondagens mistas SM 01 e SM 02) estão apresentadas na Planilha Dimensionamento 1 (Apêndice-F deste relatório), onde se observa que as cargas admissíveis calculadas (penúltima coluna) confirmam os valores da memória do projeto: 693,7 tf versus 695,1 tf para a sondagem SM-01 (profundidade de 11 m, Volume 3B - Memória de Cálculo de Estruturas, p. 120, evidência 51) e 608,5 tf versus 604,1 tf para a sondagem SM-02 (profundidade de 10 m Volume 3B - Memória de Cálculo de Estruturas, p. 121, evidência 51). Os valores também são confirmados quando se emprega a prescrição da norma de fundação (NBR 6122, item 8.2.1.2) que limita, para estacas escavadas, a carga admissível a 1,25 vezes a capacidade de carga por atrito lateral (Resistência admissível = $1,25 \times$ Resistência de atrito lateral, última coluna). É possível observar que a carga admissível (681,7 tf aos 12 metros para SM-01 e 679,5 tf aos 12 m para SM-02) continua bem superior às cargas aplicadas (324,54 tf ou 395,81 tf, conforme apoio).

148. Sendo assim, conclui-se que o projeto previu mais estacas do que efetivamente necessário. Ressalta-se que as análises realizadas se baseiam integralmente nos dados e resultados apresentados nas memórias de cálculo e que todos os fatores de segurança exigidos pela norma "NBR 6122 - Projeto e Execução de Fundações" são respeitados pelas quantidades revisadas.

149. Aplicando-se estas conclusões a todos os apoios da ponte, é possível obter-se novas quantidades para os serviços contratuais relacionadas à execução das fundações. A Planilha 1 apresenta as quantidades do projeto em comparação com as quantidades revisadas. As quantidades estão separadas por trecho da mesma forma que no orçamento de forma a facilitar a comparação.

150. A partir das quantidades da Planilha 1 é possível calcular o impacto da redução do comprimento total de estacas no orçamento. A Planilha 2 apresenta os preços unitários dos serviços previstos no orçamento multiplicados pelas quantidades do projeto e pelas quantidades revisadas. Diferentemente do orçamento do projeto, as quantidades de concreto e aço foram divididas por trecho da ponte para facilitar a comparação com outras seções deste relatório.

151. A revisão das quantidades de estacas faz o orçamento previsto para sua execução cair de R\$ 15.993.686,99 para R\$ 8.768.003,88, uma diferença de R\$ 7.225.683,11, a preços de janeiro de 2016, o que representa uma redução percentual de 45% no valor do orçamento relativo à execução das estacas.

152. Há que ressaltar que o número de estacas revisado adotado (quatro estacas) para os apoios (A18, A19, A20, A23, A24 e A25) não proporciona uma boa distribuição entre os três blocos de fundação de cada apoio. Para o uso de quatro estacas haveria a necessidade de alterar o bloco de fundação destes seis apoios com aumento nos custos. No entanto, o impacto no custo total das soluções da fundação é pequeno em razão de se tratar de apenas seis apoios de um total de 44 apoios, não tendo sido avaliado neste relatório, pois não seria capaz de alterar a conclusão de que há um expressivo superdimensionamento das fundações por estacas escavadas.

Planilha 1 – Comprimento total de estacas segundo projeto Dnit e revisão do relatório de auditoria

Apoio	Comprimentos individual da estaca (m)			Projeto Dnit						Revisão do relatório de auditoria					
				Número estacas escavadas		Soma dos comprimentos (m)				Número estacas escavadas		Soma dos comprimentos (m)			
	água	solo	rocha	D = 1,4 m	D = 1,6 m	água	solo	rocha	D = 1,4 m	D = 1,6 m	água	solo	rocha		
TRECHO EM TERRA - P01 ATÉ P15															
E1		21		4			84			3			63		
A1		10		6			60			3			30		
A2		10		6			60			3			30		
A3		10		6			60			3			30		
A4		10		6			60			3			30		
A5		10		6			60			3			30		
A6		10		6			60			3			30		
A7		12		6			72			3			36		
A8		12		6			72			3			36		
A9		12		6			72			3			36		
A10		12		6			72			3			36		
A11		12		6			72			3			36		
A12		12		6			72			3			36		
A13		12		6			72			3			36		
A14		12		6			72			3			36		
A15		13		6			78			3			39		
							1.098			48			570		
TRECHO EM ÁGUA - P16 ATÉ P24															
A16	1,5	11,5		6		9	69			3		4,5	34,5		
A17	2,6	11,9		6		15,6	71,4			3		7,8	35,7		
A18	4	12		6		24	72			4		16	48		
A19	5,4	12,1		6		32,4	72,6			4		21,6	48,4		
A20	6,8	13,2		6		40,8	79,2			4		27,2	52,8		
A21	8,9	11,1			12	106,8	133,2			6		53,4	66,6		
A22	8,4	11,6			12	100,8	139,2			6		50,4	69,6		
							207,6	272,4				103,8	136,2		
A23	7,4	12,6		6		44,4	75,6			4		29,6	50,4		
A24	6,6	10,9		6		39,6	65,4			4		26,4	43,6		
				42	24	205,8	505,2			26	12	133,1	313,4		
TRECHO EM ÁGUA - P25 ATÉ P31															
A25	5,7	11,8		6		34,2	70,8	0		4		22,8	47,2	0	
A26	4,8	5,55	5	6		28,8	33,3	30		3		14,4	16,65	15	
A27	3,9	4,2	5	6		23,4	25,2	30		3		11,7	12,6	15	
A28	3,2	8,8		6		19,2	52,8	0		3		9,6	26,4	0	
A29	2,6	1	5	6		15,6	6	30		3		7,8	3	15	
A30	1,9	0,1	5	6		11,4	0,6	30		3		5,7	0,3	15	
A31	0,8	0,3	5	6		4,8	1,8	30		3		2,4	0,9	15	
				42		137,4	190,5	150		22		74,4	107,05	75	
TRECHO EM TERRA - P32 ATÉ E2															
A32		4,4	5	6			26,4	30		3			13,2	15	
A33		4,6	5	6			27,6	30		3			13,8	15	
A34		4,8	5	6			28,8	30		3			14,4	15	
A35		6	5	6			36	30		3			18	15	
A36		4,25	5	6			25,5	30		3			12,75	15	
A37		2,65	5	6			15,9	30		3			7,95	15	
A38		1,45	5	6			8,7	30		3			4,35	15	
A39		1,4	5	6			8,4	30		3			4,2	15	
A40		2,3	5	6			13,8	30		3			6,9	15	
A41		1,3	5	6			7,8	30		3			3,9	15	
A42		2,1	5	6			12,6	30		3			6,3	15	
E2		10,75	5	4			43	20		3			32,25	15	
							254,5	350		36			138	180	

Planilha 2 – Impacto no orçamento do Dnit devido à revisão da quantidade de estacas

Serviços do Orçamento		Unid	Quant. Projeto	Quant. Revisada. Rel.Audit.	Preço Unit. Dnit, jan/16 (R\$)	Preço parcial Projeto (R\$)	Preço parcial Revisão Relat. Auditoria (R\$)
ESTACA ESCAVADA EM TERRA - P01 ATÉ P15							
PN 01	Execução de estacas escavadas em solo ø1,40 m com lama - equipamento em terra (p1 ao p15)	m	1.048,00	570,00	748,60	784.532,80	426.702,00
2 S 03 580 02	Fornecimento, preparo e colocação formas aço ca-50	kg	88.729,89	48.259,58	9,01	799.456,28	434.818,78
PN 42	Fornecimento e lançamento de concreto usinado fck=25mpa submerso	m³	1.613,27	877,45	476,92	769.401,04	418.471,94
					Soma parcial	2.353.390,12	1.279.992,72
ESTACA ESCAVADA COM CAMISA METÁLICA PERDIDA EM ÁGUA - P16 ATÉ P24							
PN 05A	Cravação de camisa metálica ø1,40m em solo - equipamento sobre lâmina d'água (p16 ao p24) - inclusive fornecimento da camisa	m	711,00	446,50	2.848,98	2.025.624,78	1.272.069,57
PN 57	Escavação interna da camisa ø1,40m em solo - equipamento sobre lâmina d'água (p16 ao p24)	m	505,20	313,40	1.284,34	648.848,57	402.512,16
PN 05.B	Cravação de camisa metálica ø1,60m - equipamento sobre lâmina d'água (p21 e 22) - inclusive fornecimento da camisa	m	480,00	240,00	3.486,17	1.673.361,60	836.680,80
PN 58	Escavação interna da camisa ø1,60m em solo - equipamento sobre lâmina d'água (p21 e p22)	m	272,40	136,20	1.497,97	408.047,03	204.023,51
PN 04	Arrastamento de camisa metálica d=160cm #12,5mm	und	24,00	12,00	61,29	1.470,96	735,48
PN 04.B	Arrastamento de camisa metálica d=140cm #10,0mm	und	42,00	26,00	42,62	1.790,04	1.108,12
2 S 03 580 02	Fornecimento, preparo e colocação formas aço ca-50	kg	72.896,32	41.595,85	9,01	656.795,86	374.778,60
PN 42	Fornecimento e lançamento de concreto usinado fck=25mpa submerso	m³	1.325,39	756,29	476,92	632.103,89	360.688,95
					Soma parcial	6.048.042,73	3.452.597,19
ESTACA ESCAVADA COM CAMISA METÁLICA - P25 ATÉ P31							
PN 05.C	Cravação de camisa metálica ø1,40m em solo - equipamento sobre lâmina d'água (p25 ao p31) - inclusive fornecimento da camisa	m	327,90	181,45	2.848,98	934.180,54	516.947,42
PN 59	Escavação interna da camisa ø1,40m em solo - equipamento sobre lâmina d'água (p25 ao p31)	m	190,50	107,05	1.284,34	244.666,77	137.488,60
PN 53.A	Escavação de pinos em rocha ø1,00m - equipamento sobre lâmina d'água (p25 ao p31)	m	150,00	75,00	6.793,04	1.018.956,00	509.478,00
PN 61	Chumbamento das camisas metálicas em rocha - equipamento sobre lâmina d'água (p28 ao p31)	und	24,00	12,00	78.707,85	1.888.988,40	944.494,20
PN 04.B	Arrastamento de camisa metálica d=140cm #10,0mm	und	42,00	22,00	42,62	1.790,04	937,64
2 S 03 580 02	Fornecimento, preparo e colocação formas aço ca-50	kg	22.608,39	12.303,25	9,01	203.701,62	110.852,32
PN 42	Fornecimento e lançamento de concreto usinado fck=25mpa submerso	m³	411,06	223,70	476,92	196.043,54	106.684,87
					Soma parcial	4.488.326,91	2.326.883,05
ESTACA ESCAVADA COM CAMISA METÁLICA - P32 ATÉ E2							
PN 05.D	Cravação de camisa metálica ø1,40m em solo - equipamento em terra (p32 ao e2) - inclusive fornecimento da camisa	m	222,5	138,00	2.515,48	559.694,30	347.136,24
PN 60	Escavação interna da camisa ø1,40m em solo - equipamento em terra (p32 ao e2)	m	222,5	138,00	748,60	166.563,50	103.306,80
PN 53.B	Escavação de pinos em rocha ø1,00m - equipamento em terra (p32 ao e2)	m	350	180,00	5.077,90	1.777.265,00	914.022,00
2 S 03 580 02	Fornecimento, preparo e colocação formas aço ca-50	kg	33.957,08	19.459,34	9,01	305.953,31	175.328,64
PN 42	Fornecimento e lançamento de concreto usinado fck=25mpa submerso	m³	617,40	353,81	476,92	294.451,12	168.737,24
					Soma parcial	3.103.927,23	1.708.530,92
					Soma total	15.993.686,99	8.768.003,88



b) ausência de estudo de alternativas para definição da solução para a infraestrutura da ponte

153. A análise do projeto e da memória justificativa permitiu identificar que não foram estudadas ou apresentadas análises de alternativas para a definição da solução técnica para as fundações da ponte.

154. Nos termos do Manual de Projeto de Obras-de-Arte Especiais do Dnit (publicação do Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR nº 698/1996, p.186, disponível em: <http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais/manuais/publicacoes>, acesso em 27/7/2018), a análise econômica é imprescindível para a escolha da solução do tipo de estaca a ser utilizada na ponte, conforme segue:

3.5.3 - Fundações Profundas

3.5.3.1 - Generalidades

Nos casos em que seja inviável a utilização de fundações rasas, seja porque a camada resistente se situe muito abaixo da superfície, ou porque ocorram camadas subjacentes sujeitas a recalques incompatíveis com a estrutura ou, ainda haja dificuldades ou gastos excessivos na implantação de uma fundação direta, recorre-se a fundações profundas, em geral estacas, tubulões e caixões.

A opção entre um ou outro tipo dependerá, fundamentalmente, da análise técnica e do cotejo econômico de fatores ligados à resistência da fundação - traduzida pela capacidade de carga a níveis diferentes, tanto do solo como do elemento de fundação, pela natureza das solicitações aplicadas, em particular absorção de forças horizontais - e pela inviabilidade do processo executivo característico de cada tipo. (Grifos acrescidos)

155. Conforme Projeto Executivo (Volume 02B – Projeto de Execução, p. 25 e 31, evidência 35) e Memória de Cálculo de Estruturas (Volume 03B – memória de Cálculo de Estruturas p. 191-198, evidências 52 e 53), para suportar as cargas da estrutura foram adotadas estacas escavadas com revestimento metálico perdido, no trecho em água, e estacas escavadas com auxílio de lama, no trecho das margens. O diâmetro das estacas é 1,40 m ou de 1,60 m.

156. A execução das estacas e dos blocos de coroamento representa 28,9% (R\$ 23.378.158,44) do valor total orçado para a infra, meso e superestrutura da ponte (R\$ 80.845.592,83) sendo, portanto, muito relevante. O valor global orçado para a obra, de R\$ 150.302.873,98, ainda inclui serviços preliminares, terraplenagem, drenagem, pavimentação, sinalização, estabilidade de taludes, componente ambiental, apoio náutico e obras complementares (evidência 60).

157. Apesar do elevado valor absoluto das estacas e do grande percentual em relação ao custo da ponte, não há no projeto e nem na memória justificativa qualquer menção a soluções alternativas que tenham sido estudadas, quantificadas e orçadas como possíveis alternativas, mesmo que em nível de anteprojeto.

158. O solo de fundação é composto, em linhas gerais, por camadas arenosas com elevado índice de resistência à penetração (Nspt) e algumas camadas de pedregulhos intercaladas. Na margem sul o impenetrável está localizado em profundidades elevadas enquanto que na margem norte o impenetrável, representado por camadas de rocha alterada, está bastante próximo da superfície do terreno (Volume 02B – Projeto de Execução p. 15-19, evidência 35).

159. As estacas escavadas de 1,40 m diâmetro da margem sul estão previstas para serem executadas com auxílio de lama bentonítica para evitar o fechamento do furo antes da concretagem. A profundidade das estacas está prevista entre 10 e 13 metros.

160. As estacas da parte central da ponte, trecho em água, estão previstas para serem executadas com uso de camisa metálica perdida em toda a sua profundidade, que varia entre 14 e 20 metros. A camisa metálica tem a função de evitar o fechamento do furo antes da concretagem e de servir de fôrma para a concretagem da estaca acima do fundo do rio, isto é, na lâmina de água. O uso da camisa metálica perdida permite dispensar o emprego de lama para manter o furo aberto antes da concretagem. As estacas



escavadas dos apoios do vão central têm diâmetro de 1,60 m enquanto que as demais têm diâmetro de 1,40 m.

161. As estacas da margem norte, todas com diâmetro de 1,40 m, também estão previstas para serem executadas com camisas metálicas perdidas até a camada de rocha alterada e, a partir deste ponto, com “pinos” escavados em rocha com diâmetro de 1,0 metro e 5 metros de profundidade.

162. Ocorre que o uso de camisas metálicas constitui solução que requer avaliação criteriosa em razão de seu elevado custo, principalmente para diâmetros maiores, quando os tubos metálicos necessitam de maior espessura de parede. Para diâmetro de 1,40 metro a espessura da parede do tubo de aço é de 9,5 mm e para diâmetro de 1,60 metro, de 12,5 mm.

163. Os serviços de fornecimento e cravação de camisas metálicas, somados, foram orçados no projeto em R\$ 5,19 milhões (evidência 60).

164. Diferentemente do previsto neste projeto, as camisas metálicas, em razão de seu alto custo, são normalmente empregadas apenas entre o leito do rio e o nível de água para funcionar como fôrmas da concretagem. Uma pequena penetração no leito do rio, próxima de dois metros, é necessária para a sua fixação na parte inferior e para evitar que o concreto fresco flua entre seu limite inferior e o solo.

165. Apesar disso, as camisas metálicas previstas no projeto para a parte central (curso de água) e para a margem norte atingem toda a profundidade das estacas. Em outras palavras, a cravação da camisa metálica no solo do leito do rio prossegue até profundidades diferentes daquelas usuais, que gira em torno de 2 metros, estando a profundidade de cravação neste projeto da ponte sobre o Rio Ibicuí igualada a própria profundidade da estaca.

166. No projeto há também a previsão do serviço de “chumbamento das camisas metálicas em rocha” destinado a fixar a camisa metálica no topo de rocha alterada no trecho norte, onde o topo rochoso está localizado perto da superfície. Este serviço, que só existe em razão da escolha do uso de camisas metálicas para este trecho, também é dispendioso (R\$ 1,88 milhões), em face de outras soluções passíveis de serem estudadas para esta obra.

167. Como alternativas para redução de custo, estacas hélices contínuas e estacas pré-moldadas de concreto protendido poderiam ter sido estudadas e orçadas para o trecho sul.

168. No trecho sul as estacas hélices contínuas seriam tecnicamente indicadas, em razão da sua grande produtividade, da dispensa de revestimento (camisa metálica) para a concretagem da estaca e da característica do solo arenoso, que é adequado à escavação e que permite boa capacidade de carga em profundidades não muito elevadas e semelhantes às previstas no projeto.

169. Por sua vez, as estacas cravadas pré-moldadas de concreto também poderiam ser empregadas, pois são adequadas em razão da boa resistência do solo em profundidade não elevadas. Elas dispensam o uso de camisas metálicas e também de emendas em razão da pequena profundidade necessária.

170. Ressalta-se que nas obras da nova ponte sobre o Rio Guaíba, também no estado do Rio Grande do Sul, em projeto básico que previa estacas escavadas, aprovado pelo próprio Dnit, todas as estacas escavadas foram substituídas por estacas cravadas de concreto protendido gerando uma economia de aproximadamente R\$ 200 milhões em uma obra orçada em R\$ 800 milhões. A alteração de projeto foi aprovada pelo Dnit em 2015 em contrato celebrado no RDCi (Regime Diferenciado de Contratação – Contratação Integrada).

171. No trecho central e norte da ponte sobre o Rio Ibicuí as estacas escavadas poderiam ser alternativamente substituídas por estacas raiz, tendo em vista a característica do solo arenoso de alta capacidade, e principalmente porque as estacas raiz dispensam o uso de camisas metálicas perdidas para manter o furo aberto no solo antes da concretagem. Somente seria necessário empregar camisas metálicas entre o leito do rio e o nível de água no trecho central da ponte (curso de água) para funcionar

como fôrma de concretagem. Além da redução significativa da profundidade de camisas metálicas, o menor diâmetro das estacas raiz em relação ao das estacas escavadas leva ao emprego de camisas metálicas de menor diâmetro que exigem menor espessura da parede e, conseqüentemente, menor custo mesmo que se empregue maior extensão total do revestimento metálico. Somado a estas vantagens, o serviço de “chumbamento de camisas metálicas em rocha” não seria necessário, uma vez que o procedimento executivo das estacas raiz já inclui a perfuração em rocha. Apesar de ser necessário um maior número de estacas raiz em razão de seu diâmetro ser menor do que o das estacas escavadas, a redução da profundidade necessária das camisas metálicas e a redução da espessura das suas paredes também produzem uma redução de custo muito significativa.

172. Para a elaboração deste relatório foi realizado um estudo, em nível de anteprojeto, de solução alternativa para as fundações da ponte sobre o Rio Ibicuí, de modo a evidenciar que soluções de menor custo e tecnicamente viáveis estavam ao alcance do DNIT quando da aprovação do projeto por aquela Autarquia Adotou-se, pelas razões já expostas, para o trecho sul, o emprego de estacas hélice contínua e para os demais trechos estacas raiz.

173. O dimensionamento geotécnico das estacas hélice contínua e das estacas raiz foi realizado pelo método de Teixeira e está apresentado no Apêndice F deste relatório (Planilhas Dimensionamento 2 e 3). As estacas hélice teriam diâmetro de 0,80 m e as estacas raiz de 0,41 m.

174. Com a carga aplicada em cada apoio, como já obtido na Tabela 7, e com as cargas estruturais máximas das estacas hélice de 0,80 m e raiz de 0,41 m (Livro “Fundações por Estacas - Projeto Geotécnico” p. 46, Jose Carlos Cintra e Nelson Aoki, Editora Oficina de textos, 2010 – evidência 56), que são inferiores às cargas admissíveis obtidas pelo dimensionamento geotécnico, pode-se calcular o número de estacas necessárias para cada apoio. Como a carga estrutural máxima de cada estaca é menor do que a carga admissível do solo, o número de estacas realmente necessário resulta da divisão da carga aplicada em cada apoio pela carga estrutural de cada estaca, arredondando-se o resultado para o inteiro superior, conforme última coluna da Tabela 8.

Tabela 8 - Cálculo do número de estacas por pilar – Estacas hélice contínua e raiz

Apoio	Carga total por apoio (tf)*	Planilhas de dimension. 2 e 3 (Apêndice F)			Número estacas anteprojeto	
		Carga admissível da estaca (tf)	Profundidade (m)	Pe (tf) - carga máxima estrutural estaca	Calculado	Adotado
Estaca Hélice D = 0,80 m						
A1 a A17 A26 a A42	1.947	380 (A1 e A2)	11	320	6,09	6
Estaca raiz D = 0,41 m						
A16 a A17 A26 a A42	1.947	160 (A1 e A2)	11	150	12,98	18
A18, A19, A24 e A25	2.375	160 (A1 e A2)	11	150	15,83	18
A21 e A22	5.400	160 (A1 e A2)	11	150	36,00	36

* Idem tabela anterior

175. Comparando os resultados das Tabelas 7 e 8 conclui-se que uma estaca hélice contínua de diâmetro 0,80 m poderia substituir uma estaca escavada de 1,40 m de diâmetro e que seriam necessárias 12,98 ou 15,83 estacas raiz, conforme apoio, para substituir uma estaca escavada de 1,40 m. Já para substituir uma estaca escavada de 1,60 m de diâmetro seriam necessárias 36 estacas raiz. Para se obter uma configuração de estacas tecnicamente adequada aos blocos dos apoios, em número de três, adotou-se seis estacas raiz por bloco, totalizando dezoito estacas por apoio nos apoios A16 a A17 A26 a A42 e A18, A19, A24 e A25. Ressalta-se que a carga aplicada a cada estaca hélice contínua de 0,80 m é de 324 tf (1947 tf / 6 estacas), apenas um por cento superior à carga estrutural média prevista na bibliografia

técnica, de 320 tf, margem muito pequena que pode ser facilmente aceita se for providenciada uma ligeira melhoria na resistência característica do concreto em relação à média usualmente empregada.

176. Aplicando-se o número de estacas adotado da Tabela 8 a todos os apoios da ponte obtêm-se as quantidades dos serviços relacionados à execução das estacas, conforme apresentado na Planilha 3.

177. O referencial de preços Sicro 3 do Dnit permite calcular os preços unitários dos serviços de execução das estacas hélice contínua e das estacas raiz. A Planilha 4 apresenta os custos unitários do Sicro 3 empregados para a definição do preço unitários destes serviços.

178. A Planilha 5 apresenta o orçamento da solução alternativa que emprega estacas hélice e estacas raiz com base nas quantidades da Planilha 3 e nos preços unitários da Planilha 4.

179. O orçamento da solução alternativa com estacas hélice contínua e estacas raiz de R\$ 6.091.389,44, é inferior ao obtido neste relatório com a revisão de quantidades da solução de estacas escavadas, de R\$ 8.768.003,88 (item "a" deste achado), e muito inferior ao valor da solução do projeto para estacas escavadas constante do orçamento do Dnit, de R\$ 15.993.686,99. Ou seja, a solução alternativa ensejaria uma redução do orçamento no valor de R\$ 9.902.297,55.

180. Registra-se que o aumento no número de estacas nos apoios em que são empregadas estacas raiz alteraria a configuração dos blocos de fundação, pois seriam necessárias seis estacas raiz ao invés de duas estacas escavadas em cada bloco. No entanto, ao se detalhar um arranjo hexagonal para cada bloco o aumento da sua área não seria muito significativo em razão da redução do diâmetro de cada estaca (0,41m - raiz) em relação ao tamanho original (1,4 m - escavada). As cargas em cada biela individual, por sua vez, seriam reduzidas. Nestas condições, observando que o custo dos blocos em relação às estacas é reduzido e por ser a análise aqui empreendida trazida à feição de um anteprojeto, considera-se desnecessário neste relatório, calcular o diminuto impacto da alteração dos blocos no orçamento da solução alternativa ora apresentada.

181. É importante registrar que a redução da dimensão das estacas nos blocos com estacas raiz (de $D = 1,4$ m, estaca escavada, para $D = 0,41$ m, estaca raiz) não prejudica a rigidez final do bloco de fundação em razão do maior número de estacas empregadas e do arranjo hexagonal delas.

182. O emprego de estacas de diâmetro similar ao adotado no anteprojeto (0,41 m) é comum em pontes rodoviárias, como se pode verificar no projeto da nova ponte sobre o Rio Guaíba em Porto Alegre, RS, aprovado recentemente pelo próprio Dnit. A Figura 8, apresenta a configuração das estacas em relação ao tabuleiro da ponte. As fotos da Figura 9 ilustram as estacas durante a construção.

Figura 8 – Estacas pré-moldadas da ponte sobre o Rio Guaíba de dimensão da seção transversal similar

às estacas de $D = 0,41$ m do anteprojeto

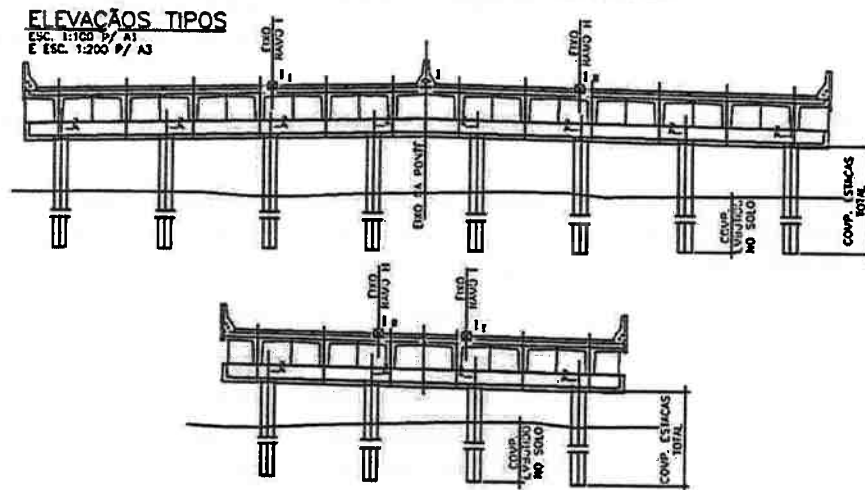


Figura 9 – Fotos das estacas pré-moldadas da ponte sobre o Rio Guaíba de dimensão da seção transversal similar às estacas de $D = 0,41$ m do anteprojeto



Planilha 3 – Comprimento total de estacas segundo projeto Dnit e revisão do relatório de auditoria

Apoio	Comprimentos individual da estaca (m)			Projeto Dnit						Anteprojeto Alternativo					
				Número estacas-escavadas		Soma dos comprimentos (m)				Número estacas		Soma dos comprimentos (m)			
	água	solo	rocha	D = 1,4-m	D = 1,6 m	água	solo	rocha	Hélice D = 0,8 m	Raiz D= 0,41 m	água	solo	rocha		
TRECHO EM TERRA - P01 ATÉ P15															
E1		21		4			84		4			84			
A1		10		6			60		6			60			
A2		10		6			60		6			60			
A3		10		6			60		6			60			
A4		10		6			60		6			60			
A5		10		6			60		6			60			
A6		10		6			60		6			60			
A7		12		6			72		6			72			
A8		12		6			72		6			72			
A9		12		6			72		6			72			
A10		12		6			72		6			72			
A11		12		6			72		6			72			
A12		12		6			72		6			72			
A13		12		6			72		6			72			
A14		12		6			72		6			72			
A15		13		6			78		6			78			
				94			1.098		94			1.098			
TRECHO EM ÁGUA - P16-ATÉ P24															
A16	1,5	11,5		6		9	69			18	27	207			
A17	2,6	11,9		6		15,6	71,4			18	46,8	214,2			
A18	4	12		6		24	72			18	72	216			
A19	5,4	12,1		6		32,4	72,6			18	97,2	217,8			
A20	6,8	13,2		6		40,8	79,2			18	122,4	237,6			
A21	8,9	11,1			12	106,8	133,2			36	320,4	399,6			
A22	8,4	11,6			12	100,8	139,2			36	302,4	417,6			
						207,6	272,4								
A23	7,4	12,6		6		44,4	75,6			18	133,2	226,8			
A24	6,6	10,9		6		39,6	65,4			18	118,8	196,2			
				42	24	205,8	505,2			198	1.240,2	2.332,8			
A25	5,7	11,8		6		34,2	70,8	0		18	102,6	212,4			
A26	4,8	5,55	5	6		28,8	33,3	30		18	86,4	99,9	90		
A27	3,9	4,2	5	6		23,4	25,2	30		18	70,2	75,6	90		
A28	3,2	8,8		6		19,2	52,8	0		18	57,6	158,4			
A29	2,6	1	5	6		15,6	6	30		18	46,8	18	90		
A30	1,9	0,1	5	6		11,4	0,6	30		18	34,2	1,8	90		
A31	0,8	0,3	5	6		4,8	1,8	30		18	14,4	5,4	90		
				42		137,4	190,5	150		126	412,2	571,5	450		
TRECHO EM TERRA - P32 ATÉ E2															
A32		4,4	5	6			26,4	30		18		79,2	90		
A33		4,6	5	6			27,6	30		18		82,8	90		
A34		4,8	5	6			28,8	30		18		86,4	90		
A35		6	5	6			36	30		18		108	90		
A36		4,25	5	6			25,5	30		18		76,5	90		
A37		2,65	5	6			15,9	30		18		47,7	90		
A38		1,45	5	6			8,7	30		18		26,1	90		
A39		1,4	5	6			8,4	30		18		25,2	90		
A40		2,3	5	6			13,8	30		18		41,4	90		
A41		1,3	5	6			7,8	30		18		23,4	90		
A42		2,1	5	6			12,6	30		18		37,8	90		
E2		10,75	5	4			43	20		12		129	60		
							254,5	350				763,5	1050		

Planilha 4. – Preços unitários de estacas hélice contínua e estaca raiz com base nos serviços constantes do Sicro 3 do Dnit

	Serviços do anteprojeto com solução alternativa com estacas hélice contínua e raiz	unid	Jan/18	Jan/16	Jan 16 com BDI 30%
1108116	Concreto submerso fck = 25 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais m³ 300,64	m³	300,64	275,60	
1107860	Lançamento mecânico de concreto com bomba lança sobre chassi com capacidade de 45 m³/h - confecção em central dosadora	m³	31,86	29,21	
2306074	Estaca hélice contínua - confecção	m³	146,66	134,45	
	Estaca hélice D = 0,80 m, confecção, concreto e lançamento	m³		439,26	
	Estaca hélice D = 0,80 m, confecção, concreto e lançamento	m		220,80	287,03
2306071	Estaca raiz perfurada na rocha com D = 40 cm - confecção	m	901,75	826,66	1.074,66
2306066	Estaca raiz perfurada no solo com D = 40 cm - confecção	m	346,09	317,27	412,45
2306633	Camisa metálica com espessura de 6,3 mm D = 600 mm - cravada com martelo vibratório - sem escavação - confecção e cravação	m	616,17		
2306605	Confecção de camisa metálica em aço ASTM A36 com espessura de 6,3 mm - D = 500 mm	m	408,97		substituída camisa de 600 m por 500 mm
2306605	Confecção de camisa metálica em aço ASTM A36 com espessura de 6,3 mm - D = 600 mm	m	486,90		
	Camisa metálica com espessura de 6,3 mm, D = 50 cm, confecção e cravação com martelo vibratório - sem escavação	m	538,24	493,42	641,44

 Retroação de datas por índices de OAE Dnit: $0,9167269 = (270,329 \text{ [Jan 16]} / 294,88 \text{ [Jan 28]})$
Planilha 5 – Orçamento do anteprojeto com estaca hélice contínua e estaca raiz

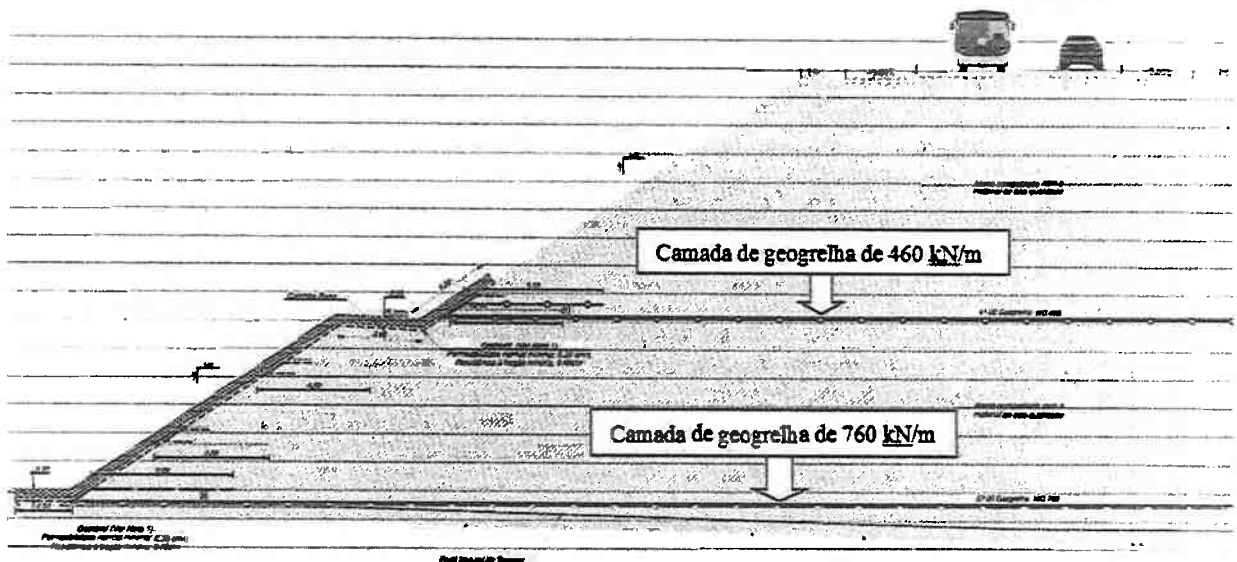
	Serviços do anteprojeto	Unid.	Quantidades Ante - projeto	R\$ unitário Sicro 3 (Jan 16)	R\$ (Jan16)
Trecho em terra - P01 até P15					
	Estaca hélice contínua 80 cm, confecção e concreto	m	1.098,00	287,03	315.163,61
2306076	Armação de estaca escavada ou parede diafragma em aço CA-50 com apoio de guindaste - fornecimento, preparo e colocação	kg	30.355,32	9,44	286.512,37
				Soma parcial	601.675,97
Trecho em água - P16 até P24					
2306066	Estaca raiz perfurada no solo com D = 40 cm - confecção	m	3.573,00	412,45	1.473.687,42
	Camisa metálica D = 40 cm confecção e cravação com martelo vibratório - sem escavação	m	1.834,20	641,44	1.176.538,02
				Soma parcial	2.650.225,44
Trecho em água - P25 até P31					
2306066	Estaca raiz perfurada no solo com D = 40 cm - confecção	m	983,70	412,45	405.728,05
2306071	Estaca raiz perfurada na rocha com D = 40 cm - confecção	m	450,00	1.074,66	483.595,19
	Camisa metálica D = 40 cm confecção e cravação com martelo vibratório - sem escavação	m	790,20	641,44	506.869,67
				Soma parcial	1.396.192,91
Trecho em terra - P32 Até E2					
2306066	Estaca raiz perfurada no solo com D = 40 cm - confecção	m	763,50	412,45	314.906,34
2306071	Estaca raiz perfurada na rocha com D = 40 cm - confecção	m	1.050,00	1.074,66	1.128.388,78
				Soma parcial	1.443.295,12
				Soma total	6.091.389,44

c) adoção de solução antieconômica para estabilização de fundação de aterro. Ausência de estudo de alternativas para definição da solução para estabilização aterros de encontro

183. A análise do projeto de terraplenagem e da memória justificativa identificou a previsão de camadas de geogrelhas de reforço de alta resistência (Figura 10) e de alto custo para a construção dos aterros de acesso à ponte sem que a sua necessidade tenha sido devidamente demonstrada e sem que alternativas mais econômicas tenham sido estudadas.

184. Os aterros de acesso projetados para a nova ponte sobre o Rio Ibicuí apresentam alturas que, segundo a memória do projeto, alcançam até dezoito metros (Vol. 03 Memória Justificativa, p. 151, evidência 37). Em razão da elevada altura do aterro, que acarreta acréscimos de tensões no solo de fundação do maciço; em razão da presença de camadas superficiais de resistência relativamente baixa nesse terreno natural que serve de suporte ao aterro; e finalmente em razão da ocorrência de cheias do Rio Ibicuí, que podem alterar o estado de tensões do conjunto solo natural-macício, foram realizadas análises no projeto para verificar a estabilidade das fundações destes aterros.

Figura 10 – Solução do projeto de reforço dos aterros de encontro da ponte – Camadas de geogrelhas de elevada resistência



185. As análises de estabilidade presentes na memória justificativa foram realizadas para duas situações: sem cheia e com cheia do Rio Ibicuí. A primeira situação prevalece na quase totalidade do tempo enquanto a segunda ocorre eventualmente e tem duração muito curta (Vol. 03 Memória Justificativa, p. 154, evidência 37).

186. Por ocasião das cheias do rio, quando a água atinge a cota 55,31 m (Vol. 03 Memória Justificativa, p. 123, evidência 37), é produzida uma saturação de parte do corpo do aterro e quando do rebaixamento rápido subsequente ocorre a situação mais crítica do ponto de vista da estabilidade devido ao aumento do peso do material do aterro junto ao talude ao passo que o peso de água da cheia sobre o talude, que o estabilizaria, é removido subitamente.

187. As análises de estabilidade do projeto, realizadas pelo Método de Bishop, implementadas em software comercial específico, foram realizadas para verificação do fator de segurança contra a ruptura da fundação do aterro.

188. Os parâmetros de resistência do material do aterro em termos de tensões totais, obtidos nos ensaios triaxiais UU, são: coesão de 54,0 kPa e um ângulo de atrito de 29,4° (Vol. 03A Estudos Geotécnicos, p. 320-322, evidência 47). Por sua vez, os ensaios triaxiais CU conduziram a uma coesão

de 69,5 kPa e um ângulo de atrito de 20,5°, também em termos de tensões totais (Vol. 03A Estudos Geotécnicos, p. 340, evidência 48). O peso específico natural do solo de aterro pode ser calculado como 21 kN/m³ a partir do peso específico seco, 19,15 kN/m³, e da umidade, 10%, informados no quadro 03 da memória justificativa (Vol. 03 Memória Justificativa, p. 152, evidência 37).

189. Os parâmetros dos solos naturais de fundação adotados nas análises de estabilidade do projeto foram obtidos por meio de correlações com os valores de N_{spt} (índice de resistência à penetração) obtidos na sondagem SM-01 (km 1+626) e sondagem SM-46 (km 3+325), conforme informado na memória Justificativa (Vol. 03 Memória Justificativa, p. 153, evidência 37). Os valores adotados no projeto foram os relacionados na Tabela 9.

Tabela 9 – Parâmetros dos solos naturais de fundação

	Coesão (kN/m ²)	Ângulo de atrito (°)	Peso acima NA (kN/m ³)	Peso abaixo NA (kN/m ³)
S NAT 1: Argila Siltosa, Escura Cinza, Plástica	10	20	18	17
S NAT 2: Areia Média, Cinza, Med. Compacta	0	32	20	19
S NAT 3: Areia Média, Cinza, Compacta	0	35	21	20
S NAT 4: Arcia Argilosa c/ Pedregulho, Cinza, Muito Compacta	0	38	21	20

190. As análises de estabilidade realizadas no projeto com base nos resultados de ensaios triaxiais UU para o material do aterro resultaram em um fator de segurança contra o escorregamento dos taludes dos aterros sobre as fundações de 1,59 para o nível normal do rio e de 1,17 (ensaios UU) ou 1,23 (ensaios CU) para a situação de rebaixamento rápido (Vol. 3 Memória Justificativa, p. 154-156, evidência 37). Por sua vez, ao empregar-se os resultados dos ensaios CU para o material do aterro, o fator de segurança calculado para situação de rebaixamento rápido foi de 1,23. Ver Figuras 11 e 12.

191. O projeto adotou um fator de segurança mínimo paradigma contra a ruptura da fundação dos aterros de encontro da ponte de 1,5, tanto para a situação de nível de água normal como para a situação de rebaixamento rápido. Para elevar o fator de segurança de 1,17 (ensaios UU) ou 1,23 (ensaios CU) para acima de 1,5 na situação de rebaixamento rápido, foram previstas duas camadas de geogrelhas de reforço de alta resistência.

192. Com a inclusão de duas camadas de geogrelha de elevada resistência nominal, uma de 760 kN/m na base e outra de 460 kN/m a meia altura do aterro, o fator de segurança calculado pelo projeto na seção mais crítica (km 1+620) passou a 1,52 (ensaios UU) ou 1,632 (ensaios CU) para a situação de rebaixamento rápido (Figura 13, Vol. 3 Memória Justificativa, p. 156 e 159, evidência 37). Esta solução foi adotada entre os km 1+060 e 1+620 e entre os km 3+260 e 3+300, segmentos onde os aterros apresentam maior altura.

193. Análises de estabilidade em seções intermediárias onde a altura do aterro é menor foram também realizadas pelo projeto e resultaram na indicação de apenas uma camada de geogrelha de reforço de 460 kN/m como forma de elevar o fator de segurança de 1,38 para 1,61, ou seja, acima de 1,5. Esta solução foi adotada entre os km 0+900 e 1+060 e entre os km 3+320 e 3+600, segmentos onde os aterros apresentam menor altura (Tabela 10).

Tabela 10 – Solução de geogrelhas conforme projeto Dnit

Segmento	km 0+900 ao km 1+060	km 1+060 ao km 1+620 km 3+260 ao km 3+300	km 3+320 ao km 3+600
Solução Adotada	Geogrelha 460 kN/m	Geogrelha 760 kN/m e 460 kN/m	Geogrelha 460 kN/m

194. Os custos de execução da solução concebida no projeto, que prevê a melhoria do fator de segurança por meio de camadas de geogrelha de elevada resistência, são muito elevados e totalizam R\$ 11.737.986,35, a preços do orçamento do Dnit.

195. As quantidades de geogrelhas incluídas no orçamento (Vol. 3 Memória justificativa, p. 294,

evidência 37) foram confirmadas frente às previsões do projeto durante a auditoria.

Figura 11 – Análise do projeto - Fator de segurança de 1,59 para nível normal do rio

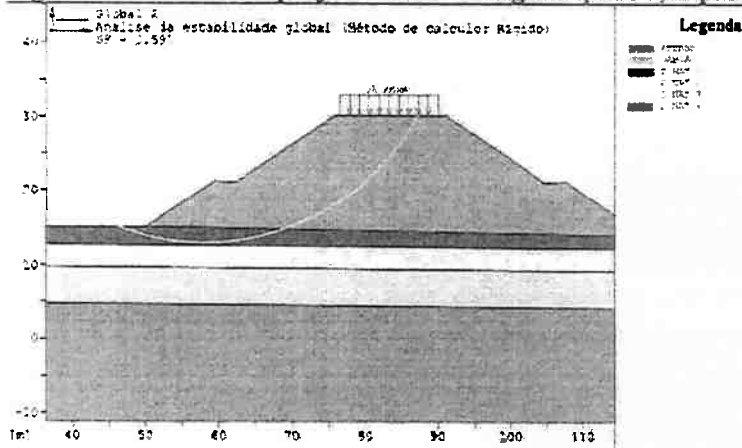


Figura 38 – Situação 01.

Figura 12 – Análise do projeto - Fator de segurança de 1,17 e 1,23 para situação de rebaixamento rápido (Ensaio triaxial UU e CU)

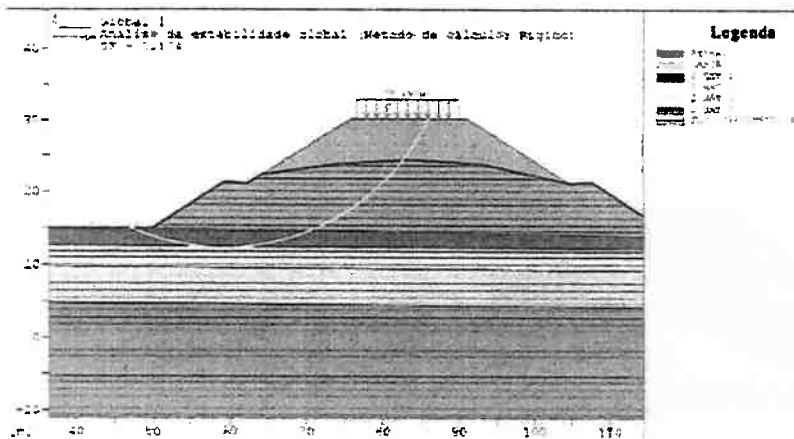


Figura 39 – Situação 02.

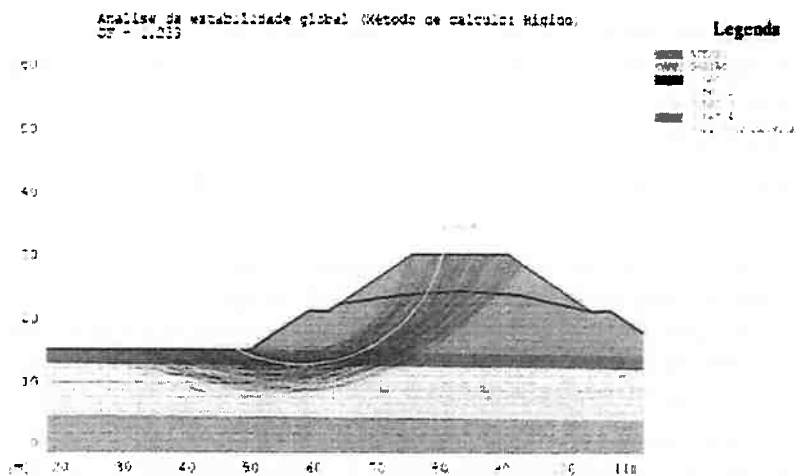


Figura 43 – Situação com NA crítico – condição saturada.

Figura 13 – Análise do projeto - Fator de segurança de 1,52 e 1,63 com emprego de duas camadas geogrelhas para situação de rebaixamento rápido do nível do rio (ensaios UU e CU)

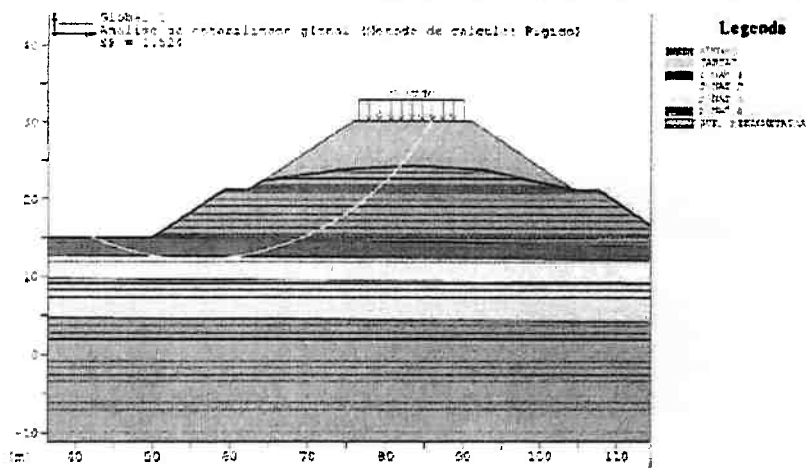


Figura 41 – Situação 03.

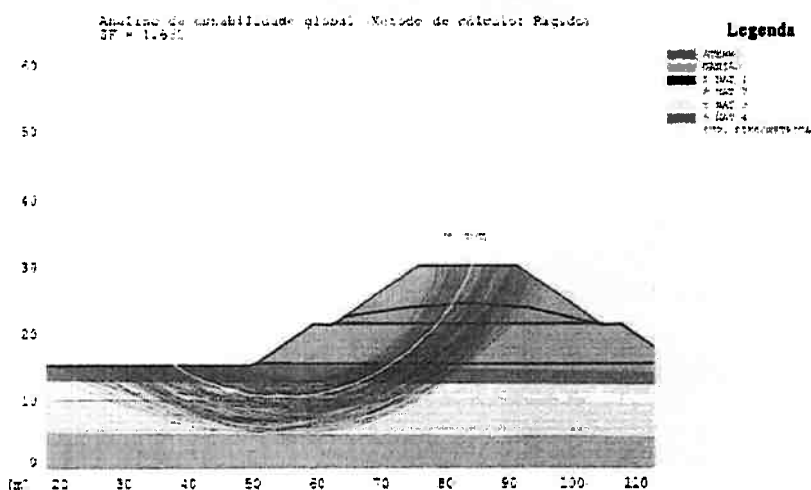


Figura 45 – Situação 03 - Inserção de 2 camadas de geogrelha.

196. As análises de estabilidade foram refeitas neste relatório de auditoria com o objetivo de se verificar os resultados apresentados no projeto. As novas análises adotaram os mesmos carregamentos do projeto e o mesmo método de cálculo, o Método de Bishop.

197. Foram adotados os resultados de ensaios triaxiais UU e CU dos estudos geotécnicos para o solo de aterro e os mesmos parâmetros dos solos naturais de fundação empregados no projeto, à exceção dos pesos específicos.

198. Os pesos específicos dos solos de fundação empregados pelo projeto e relacionados na Tabela 9 apresentam inconsistência, pois os valores abaixo do nível da água deveriam ser iguais ou superiores aos valores acima dele uma vez que solos saturados pesam mais do que solos úmidos. Nas análises deste relatório de auditoria os valores de pesos específicos saturados adotados para os solos naturais 1, 2, 3 e 4 são respectivamente 18, 20, 21 e 21 kN/m³.

199. Há que se ressaltar que a ocorrência dos solos naturais de fundação dos aterros de baixa resistência foi definida com base em apenas sete sondagens a trado, enquanto os parâmetros de resistência foram obtidos com base em apenas duas sondagens SPT, uma em cada margem do rio (SM-

01 e SM-06). Quando se considera o elevadíssimo valor da solução com camadas de geogrelhas, conclui-se que tanto a ocorrência como a profundidade das camadas, além da própria resistência delas foram definidas com base em sondagens insuficientes, o que se constitui em mais uma deficiência do projeto. Os resultados das novas análises de estabilidade, que foram realizadas em termos de tensões totais indicaram um fator de segurança da seção mais crítica, ou seja, da seção com a maior altura de aterro, de 1,43 (ensaio triaxial UU) e de 1,41 (ensaio triaxial CU) na condição de rebaixamento rápido. Os resultados destas análises estão apresentados na Figura 14 onde todos os parâmetros geotécnicos de entrada, o fator de segurança resultante e a superfície de ruptura crítica estão apresentados por meio da saída gráfica do próprio programa.

200. Observa-se que os fatores de segurança obtidos nas análises deste relatório, 1,43 e 1,41, são superiores aos da memória de cálculo do projeto, de 1,17 e 1,23.

201. Não é possível afirmar com certeza a razão da sensível diferença entre os resultados das análises do projeto e as deste relatório, uma vez que não foram apresentadas as entradas e as saídas numéricas do software empregado no projeto.

202. É possível que a diferença nos valores dos pesos específicos tenha contribuído para a diferença nos resultados.

203. Além disso, as análises do projeto adotaram uma altura máxima de aterro de dezoito metros enquanto as análises deste relatório adotaram a altura máxima de dezesseis metros obtida diretamente nas seções transversais do projeto de terraplenagem (Vol. 02A Projeto de Execução, p. 54, evidência 32). No trecho sul a altura máxima medida foi de 16 metros (km 1+620) e no lado norte de apenas 12 m (km 3+260).

204. Outra possibilidade seria a adoção de análises em termos de tensões efetivas para o material do aterro nas análises do projeto. O Parecer Técnico 36/2016 do Dnit, de 14/3/2016 (evidência 58, p. 10), referente à análise dos estudos geotécnicos do projeto, já apontava questionamentos em relação ao tipo de análise, se em termos de tensões totais ou efetivas, e sua discordância quanto aos parâmetros adotados no projeto. Foi apontado que apesar da projetista ter afirmado que havia empregado análises em termos de tensões totais, o item 2.4.5 da memória justificativa indicava o uso de “envoltória de tensões para coesão e ângulo de atrito efetivo do solo”. De fato, o ângulo de atrito 26,7° e a coesão 35,7 kPa, conforme Vol. 03A Estudos Geotécnicos (p. 340-341, evidência 47), corresponde aos valores efetivos e não aos totais, ângulo de atrito 20,5° e coesão 69,5 kPa. O Parecer Técnico 36/2016, ao aprovar o Projeto de Terraplenagem, registrou (evidência 58, p. 11):

Apesar da Coordenação de Projeto discordar da escolha dos parâmetros feita pela projetista, (vide histórico da análise deste item), entende-se que esta, como responsável técnica pelo projeto, tem a atribuição de escolher os ensaios e parâmetros que julgue melhor representar o comportamento do material em análise.

205. Deve-se observar que os fatores de segurança 1,43 e 1,41 para a condição de rebaixamento rápido sem qualquer obra de intervenção já seriam aceitáveis em razão de algumas considerações expostas a seguir.

206. Em primeiro lugar, porque são muito próximos de 1,5, valor paradigma do projeto, e porque os ensaios triaxiais não drenados (CU e UU) reconhecidamente produzem uma estimativa conservadora dos parâmetros de resistência uma vez que no campo sempre há algum nível de drenagem, o que reduz as pressões neutras e aumenta a resistência, ao contrário dos ensaios, onde a drenagem é totalmente impedida.

207. Segundo, e mais importante, porque há prescrições técnicas específicas para fatores de segurança mínimos na condição de rebaixamento em barragens que preveem valores mínimos inferiores a 1,5. O manual do engenheiro “Slope Stability, Engineering and Design” do Corpo do Exército do Estados Unidos, EM 1110-2-1902, de 31/10/2003 (Figura 15), adota para situações de rebaixamento

rápido (“rapid drawdown”) em barragens fator de segurança paradigma mínimo de 1,1 a 1,3. A adoção de fatores de segurança inferiores a 1,5 se deve ao fato do rebaixamento rápido se tratar de situação eventual, passageira e de curta duração. O fator de segurança mínimo de 1,5 é recomendado somente para situações permanentes de longo prazo.

208. Nestas condições, a adoção de um fator de segurança mínimo de 1,3 para os encontros da ponte sobre o Rio Ibicuí é perfeitamente seguro e aceitável. Saliente-se ainda que este valor é na realidade o topo da faixa aceitável, conforme publicação especializada em análises de estabilidade de barragens do Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos, e que valores inferiores, como 1,1, ainda seriam aceitáveis. Além disso, deve ser considerado ainda que os aterros de encontro da ponte não atingirão a saturação por ocasião das cheias em razão da sua curta duração, diferentemente das barragens que permanecem saturadas por longos períodos antes de um rebaixamento rápido, o que descaracterizaria a formação de uma condição de rebaixamento rápido.

209. Além disso, para os km 3+260 ao km 3+300, onde a altura máxima do aterro medida nas seções transversais é de 12 m, certamente o fator de segurança será maior do que 1,5.

210. Sendo assim, não haveria necessidade de se prever nenhum tratamento nos aterros de encontro da ponte, pois a sua estabilidade nas situações de rebaixamento rápido seria adequada e os elevados custos relacionados a execução das camadas de geogrelhas da ordem R\$ 11,7 milhões seriam desnecessários.

211. No entanto, se por alguma razão particular, que registre-se, não foi apresentada pelo projeto, fosse considerado indispensável um fator de segurança 1,5 para a condição transitória de rebaixamento rápido, ainda seria possível considerar-se alternativas mais econômicas ao emprego de geogrelhas de alta resistência.

212. No entanto, a memória justificativa do projeto não faz menção a qualquer alternativa de solução às camadas de geogrelha.

213. Em situações como esta, o emprego de bermas de equilíbrio se constitui normalmente na primeira solução a ser estudada, pois se constitui na solução mais convencional, mais segura e mais econômica para a melhoria do fator de segurança de aterros sobre fundações de baixa resistência, só não sendo adotada quando não há espaço disponível ou quando ocorrem outras restrições a sua execução.

214. Além da alternativa de bermas de equilíbrio, seria possível também estudar-se a alternativa de remoção da camada superficial do terreno natural e substituição por solo de solo melhor qualidade, visto que sua espessura é bastante reduzida, tendo sido considerada com apenas dois metros nas análises de estabilidade.

215. Foi analisado neste relatório qual seria o fator de segurança do aterro de encontro com altura de 16 m na condição de rebaixamento rápido ao se prever, em substituição às camadas de geogrelha previstas no projeto, a construção de bermas de equilíbrio de dez metros de largura e de dois metros de altura em ambos os lados do aterro. A Figura 16 apresenta os dados de entrada e os resultados desta análise. O fator de segurança na condição de rebaixamento rápido considerando-se a execução de bermas de equilíbrio sem as camadas de geogrelhas foi calculado como de 1,63 (ensaio triaxial UU) e de 1,59 (ensaio triaxial CU), valor superior ao valor mínimo aceitável adotado como premissa no projeto.

216. Considerando que os aterros de maior altura (16 m) já apresentam fator de segurança de 1,43 (ensaio triaxial UU) e de 1,41 (ensaio triaxial CU) sem nenhuma obra, os aterros dos demais segmentos previstos no projeto, por possuírem menor altura apresentam fatores de segurança superiores a 1,5 e dispensam as bermas.

217. Mesmo que não se queira aceitar fator de segurança paradigma mínimo de 1,3, admitido em recomendações internacionais para barragens, estas análises permitem concluir que as camadas de geogrelhas de elevada resistência seriam desnecessárias ao se executar pequenas bermas de equilíbrio

junto aos aterros mais altos, situação em que os fatores de segurança seriam superiores a 1,5.

218. Há que se ressaltar que no presente caso não há restrição de espaço para a execução de bermas. Há somente a necessidade de se alargar ligeiramente a faixa de domínio já que o alinhamento da rodovia passa por área ainda a ser desapropriada. A largura da base do aterro na seção mais alta é de 65 metros que passaria a 85 metros com bermas de dez metros de cada lado. A área extra de desapropriação entre os km 1+060 a 1+620 e 3+260 a 3+300, onde o projeto prevê duas camadas de geogrelha, e onde seriam executadas as bermas, seria de 12.000 m² (600 m x 10 m x 2 lados).

219. Registra-se que a região onde está inserida a obra se caracteriza pela presença de campos e o segmento da rodovia onde seriam executadas as bermas está localizado na planície de inundação das cheias corriqueiras do Rio Ibicuí, não havendo nenhum tipo de benfeitoria nesta área. Estas características fazem com que o custo unitário da desapropriação não seja elevado e o custo extra de desapropriação seja muito pequeno se comparado aos elevados custos de execução das duas camadas de geogrelha de elevada resistência, que totalizam R\$ 11,7 milhões a preços do orçamento do Dnit. Apenas a título ilustrativo, de acordo com o projeto executivo aprovado pelo Dnit (Vol. 03D Projeto de Desapropriação, evidência 54, p. 13), o custo total da desapropriação necessária para a obra foi estimado, em março de 2015, em R\$ 738.524,46.

220. Da mesma forma, o volume de terraplenagem a maior envolvido na execução das bermas é muito pequeno se comparado ao volume previsto para o corpo dos aterros e, portanto, de custo muito inferior às geogrelhas. Considerando-se a necessidade de execução de bermas nos segmentos onde os aterros são mais altos, das estacas 1+060 a 1+620 e 3+260 a 3+300, onde o projeto prevê duas camadas de geogrelha, o volume extra de aterro necessário é de apenas 24.000 m³ (600 m x 10 m x 2 m x 2 lados) e o volume de escavação de solos de 28.800 m³ (12.000 m³ x 1,2).

221. Considerando o custo de escavação, carga e transporte (maior DMT) bem como o de compactação do orçamento do Dnit, o custo de execução das bermas seria de R\$ 732.240,00, valor muito inferior ao da solução com geogrelhas (Tabela 11).

Tabela 11 – Estimativa do preço das bermas com preços unitários do orçamento

	Serviço	unid.	Quant.	R\$ unitário	R\$
PN 35	Esc. carga transp. mat 1ª cat DMT 9001 a 10000 m c/ esc. hidr.	m ³	28.800	22,65	652.320,00
2 S 01 511 00	Compactação de aterros a 100% proctor normal	m ³	24.000	3,33	79.920,00
				Total	732.240,00

222. Ante todo o exposto, é possível concluir que existem muitos argumentos técnicos para considerar desnecessária qualquer intervenção para melhoria dos fatores de segurança contra o escorregamento dos aterros de encontro sobre as suas fundações e que se, porventura, viesse a ser justificado um nível maior de segurança do que o verificado para a condição transitória de rebaixamento rápido (FS = 1,43 ou 1,41), a solução mais indicada, técnica e economicamente, seria a execução de bermas de equilíbrio.

223. Na hipótese de não haver nenhuma intervenção, a redução no orçamento do Dnit seria de R\$ 11.737.986,35, correspondente ao valor da solução com geogrelhas. Na hipótese de se executar bermas de equilíbrio, a redução seria de R\$ 11.005.746,35 (R\$ 11.737.986,35 – R\$ 732.240,00). Em ambos os casos, tem-se uma redução bastante significativa no valor do orçamento utilizado na licitação.

Figura 14 – Análise deste relatório - Fator de segurança de 1,41 (ensaio CU) e 1,43 (ensaio UU) para

situação de rebaixamento rápido do nível do rio sem camadas de geogrelha

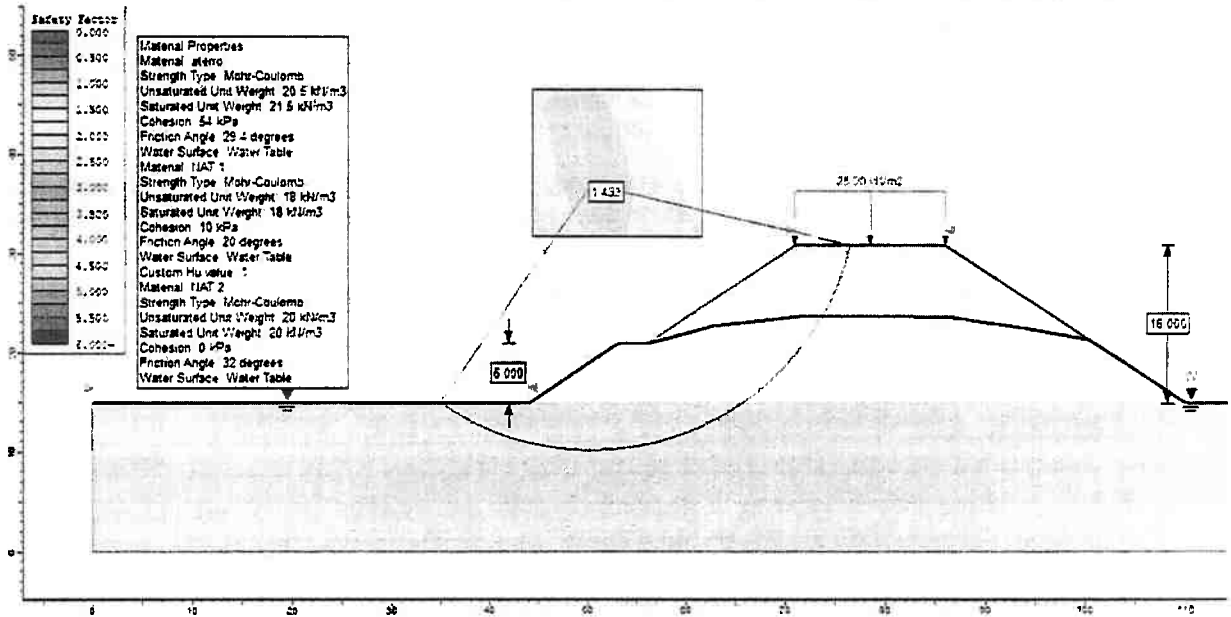
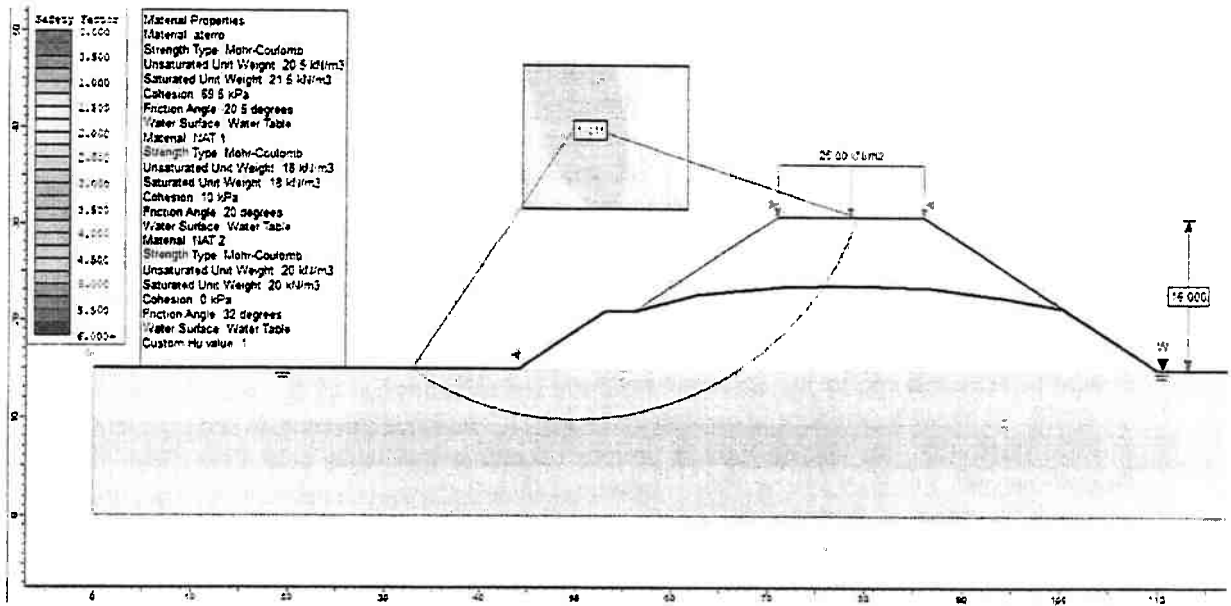


Figura 15 – Critério para fatores de segurança mínimos aceitáveis para barragens do Corpo de Engenheiros do Exército do Estados Unidos

EM 1110-2-1902
 31 Oct 03

**Table 3-1
 Minimum Required Factors of Safety: New Earth and Rock-Fill Dams**

Analysis Condition ¹	Required Minimum Factor of Safety	Slope
End-of-Construction (including staged construction) ²	1.3	Upstream and Downstream
Long-term (Steady seepage, maximum storage pool, spillway crest or top of gates)	1.5	Downstream
Maximum surcharge pool ³	1.4	Downstream
Rapid drawdown	1.1-1.3 ^{4,5}	Upstream

¹ For earthquake loading, see ER 1110-2-1806 for guidance. An Engineer Circular, "Dynamic Analysis of Embankment Dams," is still in preparation.

² For embankments over 50 feet high on soft foundations and for embankments that will be subjected to pool loading during construction, a higher minimum end-of-construction factor of safety may be appropriate.

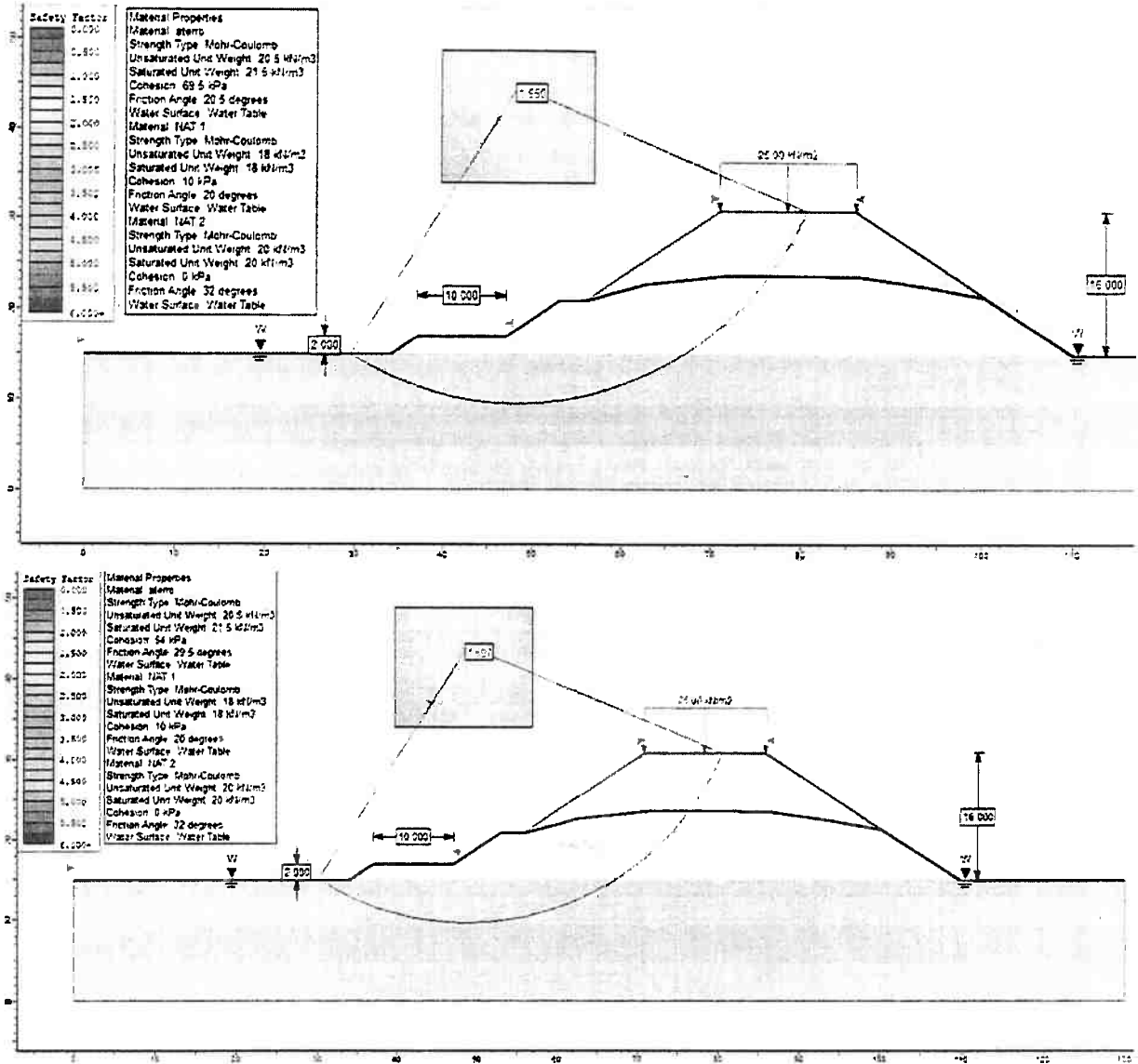
³ Pool thrust from maximum surcharge level. Pore pressures are usually taken as those developed under steady-state seepage at maximum storage pool. However, for pervious foundations with no positive cutoff steady-state seepage may develop under maximum surcharge pool.

⁴ Factor of safety (FS) to be used with improved method of analysis described in Appendix G.

⁵ FS = 1.1 applies to drawdown from maximum surcharge pool; FS = 1.3 applies to drawdown from maximum storage pool. For dams used in pump storage schemes or similar applications where rapid drawdown is a routine operating condition, higher factors of safety, e.g., 1.4-1.5, are appropriate. If consequences of an upstream failure are great, such as blockage of the outlet works resulting in a potential catastrophic failure, higher factors of safety should be considered.

Fonte: (https://www.publications.usace.army.mil/Portals/76/Publications/EngineerManuals/EM_1110-2-1902.pdf, Capturado em 27/7/2018)

Figura 16 – Análise deste relatório - Fator de segurança de 1,55 (ensaio CU) e 1,60 (ensaio UU) para situação de rebaixamento rápido do nível do rio sem camadas de geogrelha e com berma de equilíbrio (largura 10 m e altura 2 m)



d) adoção de solução antieconômica para controle de erosão nos taludes de aterro

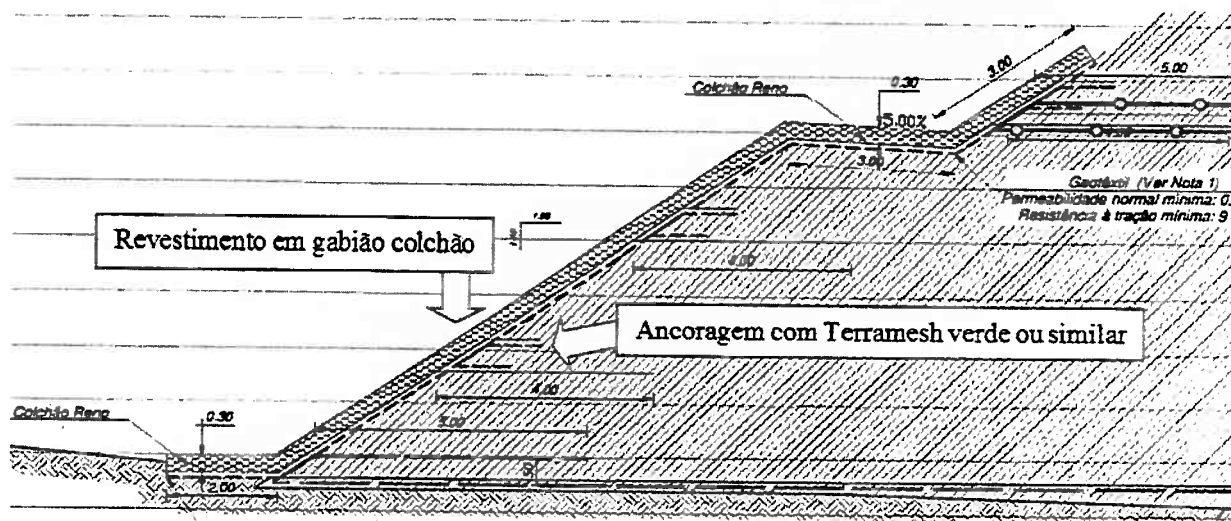
224. A análise do projeto identificou a previsão de camadas de gabião colchão sobre os taludes dos aterros de encontro como forma de combater os efeitos da erosão provocada pelo rio quando das cheias sem que a sua necessidade técnica tenha sido devidamente demonstrada e sem que alternativas mais econômicas tenham sido estudadas.

225. De acordo com o orçamento (evidência 60), o valor dessa solução totalizou R\$ 6.275.172,24, dos quais R\$ 4.845.357,00 se referem ao próprio gabião colchão sendo que os outros R\$ 1.429.815,24 são relativos à ancoragem do gabião colchão nos taludes (solo reforçado - Terramesh verde ou similar). As quantidades previstas no orçamento foram avaliadas nesta auditoria e estão conformes com as prescrições do projeto.

226. Os gabiões colchões foram previstos para serem executados ao longo de toda as faces dos aterros de encontro até a cota da máxima enchente considerada no projeto e têm espessura de trinta centímetros (Figura 17). As especificações técnicas para o serviço e materiais do gabião colchão estão apresentadas no Vol. 2A Projeto de Execução (p. 74, evidência 33), e correspondem às características do produto comercializado pela Empresa Maccaferri, tradicional fornecedora de gabiões:

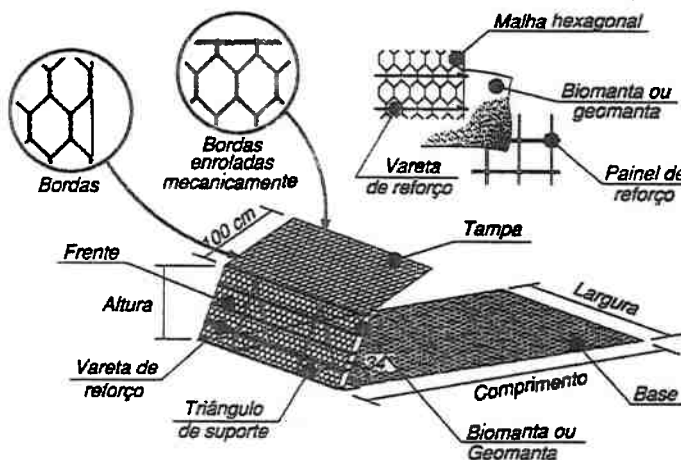
Colchões Reno confeccionados em malha hexagonal de dupla torção, tipo 6x8 (NBR 10514-88), com resistência à tração de 35,0 kN/m (ASTM A 975), a partir de arames de aço BTC (Baixo Teor de Carbono) revestidos com liga Zn/5% Alumínio - MM (conforme a ASTM A 856-98), numa quantidade superior a 244,0 g/m² (ASTM A 856), no diâmetro de 2,00 mm e recobertos com PVC cinza, de espessura mínima de 0,40 mm (NBR 10514-88). Os Colchões Reno apresentam diafragmas de parede dupla, moldados de metro em metro durante o processo de fabricação a partir do pano base, formando um único elemento e são acompanhados de arames do mesmo tipo, para as operações de amarração e atirantamento, no diâmetro de 2,20 mm e na proporção de 5% sobre seu peso.

Figura 17 – Solução de gabião colchão nos taludes dos aterros



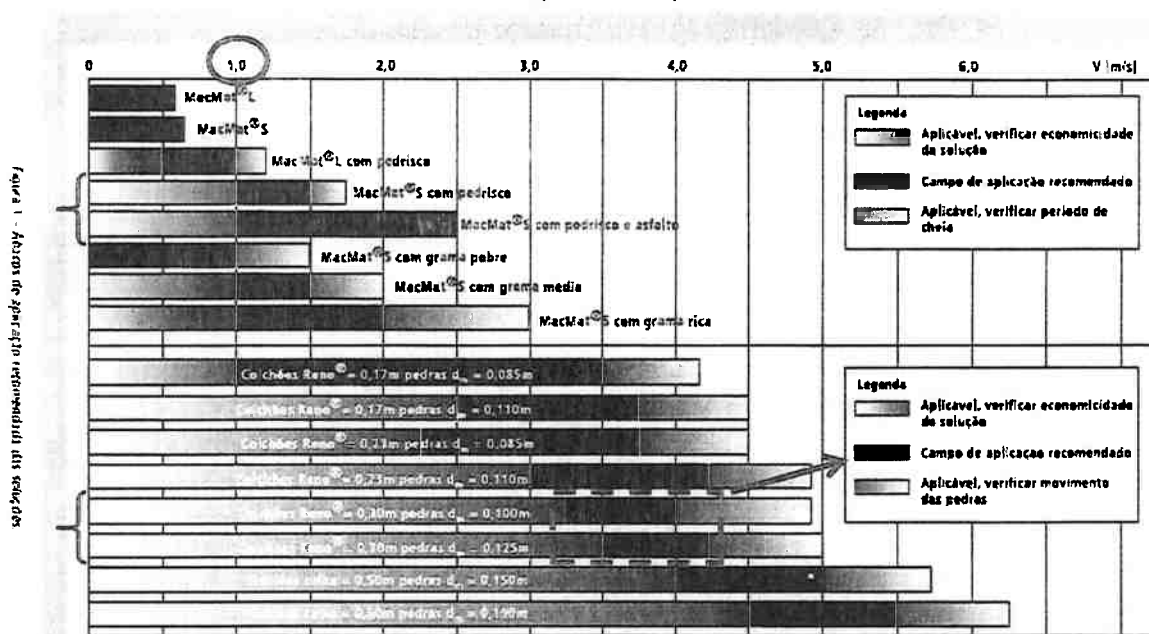
227. O projeto previu um serviço adicional ao gabião colchão, denominado Terramesh verde ou similar (solo reforçado), que, em razão da grande altura e inclinação do talude, tem a função de ancorá-lo no talude. Esta solução também é fornecida pela Maccaferri e consiste em telas metálicas de dupla torção parcialmente inseridas entre as camadas de compactação do aterro com uma parte externa ao talude que seria conectada à face inferior do gabião colchão por costura com fios metálicos, conforme Figura 18.

Figura 18 – Solução para ancoragem do gabião colchão no talude (solo reforçado Terramesh ou similar)



228. Ocorre que a solução de gabião colchão com 30 cm de espessura é indicada para controle de erosão em situações de fluxos de grande energia e velocidade, sendo recomendado para fluxos entre 3,25 e 4,25 metros por segundo conforme Manual de revestimento de canais e cursos de água da própria Maccaferri (p. 3). Abaixo desta velocidade a economicidade desta solução deve ser verificada e acima dela o movimento das pedras é que deve ser verificado para se evitar instabilização (Figura 19).

Figura 19 – Recomendação de aplicação de soluções contra erosão em canais e cursos de água (Maccaferri)



Obs.: Colchão Reno é o nome comercial do gabião colchão da Maccaferri

229. Segundo o projeto, “a velocidade do rio considerando que o mesmo esteja sujeito à vazão de projeto de 14.260,74 m³/s [tempo de recorrência de 100 anos] é baixa, mesmo quando estrangulamos a seção molhada, diminuindo o vão livre” para 1.628 metros, que é o comprimento da ponte projetada. Conforme tabela apresentada no projeto, a velocidade do fluxo do rio nestas condições é de 1,099 m/s (Vol. 03 Memória Justificativa, p. 124, evidência 37). Não é demais ressaltar que esta velocidade somente ocorrerá no Rio Ibicuí quando da cheia máxima de projeto que tem tempo de recorrência de

100 anos. Ou seja, a velocidade de fluxo sempre será menor do que 1 m/s, à exceção de uma ocorrência esperada a cada cem anos.

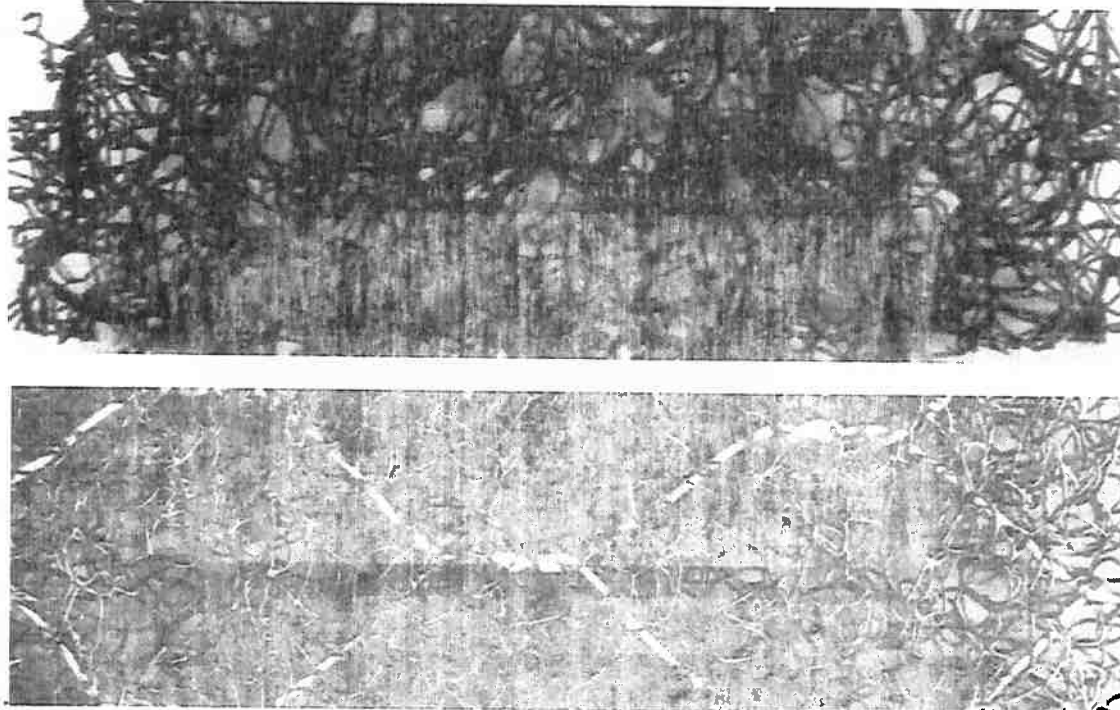
230. Fazendo uso dos dados da Figura 19, e respeitando as suas próprias indicações quanto à economicidade das soluções, é possível identificar que a própria fornecedora de gabiões tem alternativas de proteção contra erosão mais econômicas do que os gabiões colchão para velocidades de fluxo da ordem de um metro por segundo (1 m/s).

231. Para a velocidade de fluxo de 1 m/s as soluções mais indicadas técnica e economicamente são as geomantas MacMat S (20 mm) com pedrisco de tamanho 2 a 6 mm (velocidade entre 1 e 1,5 m/s) ou ainda com este pedrisco banhado com emulsão asfáltica (velocidade entre 1 e 2,5 m/s).

232. Estas geomantas são flexíveis e têm estrutura tridimensional que apresenta mais de 90% de vazios e são fabricadas a partir de filamentos grossos de polipropileno fundidos nos pontos de contato. Estas soluções destacam-se pela sua flexibilidade, facilidade de execução e praticidade, pois começam a trabalhar imediatamente após ser instalada, revestindo e protegendo o solo das ações erosivas. A Figura 20 ilustra o aspecto destas mantas de filamentos.

233. Nos casos onde há um talude suscetível à processos erosivos, com grande altura e inclinação acentuada ou maior duração dos períodos de cheia, onde a solicitação é maior, é possível empregar a geomanta MacMat R, que agrega uma malha hexagonal de aço galvanizado de dupla torção para conferir maior resistência a tração.

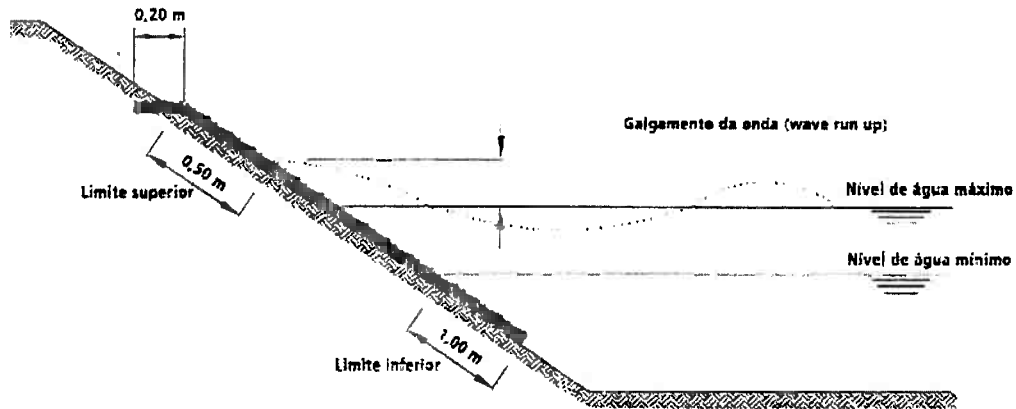
Figura 20 – Aspecto das geomantas de filamentos de polipropileno MacMat S e R



Fonte: <https://www.maccafferri.com/b-/produtos/geomantas-macmat>, consulta em 27/7/2018.

234. Sendo capazes de resistir fluxos com velocidades de até 2,5 m/s as geomantas com pedrisco e emulsão asfáltica são adequadas para combater a tendência à erosão provocada pelas variações dos níveis de água do rio e pelas ondas, bastando para isso que sejam executadas de forma que o seu limite superior fique acima do galgamento provocado pela ação das ondas em 0,5 m, medidos ao longo da superfície inclinada (Figura 21).

Figura 21 – Posição limite superior da geomanta para controlar erosão provocada por ondas (Maccaferri)



235. A aplicação de pedrisco na manta e de emulsão asfáltica sobre a manta previamente preenchida com pedrisco são operações que podem ser facilmente realizadas em uma obra que também envolve serviços de pavimentação, como a presente obra.

236. A fixação das mantas nos taludes é realizada por meio de grampos ou pequenas estacas metálicas a cada 3 ou 4 m² em condições normais ou a cada 1 m² em caso de alta turbulência e a cada 1m nos trechos de traspases (Figura 22, Manual Maccaferri, p. 58, evidência 57).

Figura 22 – Detalhe da fixação da geomanta MacMat R na superfície do talude com grampos metálicos

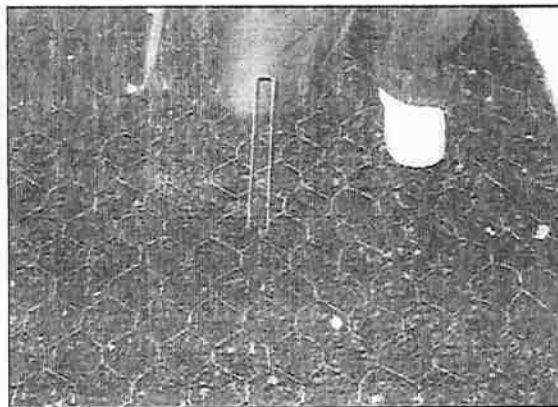


Figura 3.5.C - Preparação da prova realizada em MacMat®R.

237. A solução de geomantas, ao contrário do gabião colchão, dispensa camadas de geossintéticos na superfície do talude.

238. Ante o exposto, conclui-se que a solução de gabiões colchão prevista no projeto, apesar de capaz de proteger os taludes contra a erosão até uma velocidade de fluxo de 3,25 e 4,25 m/s (metros por segundo), se constitui em solução antieconômica, uma vez que a própria empresa que os produz também oferece soluções tecnicamente apropriadas e de custo significativamente inferior para o nível de velocidade do Rio Ibicuí, que alcança 1 m/s somente quando da cheia máxima com tempo de recorrência de cem anos.

239. A solução mais indicada para velocidades de 1 m/s pelos manuais técnicos da própria Maccaferri é o emprego de geomantas de polipropileno com 20 mm de espessura com arranjo tridimensional reforçada com telas metálicas de dupla torção e preenchidas com pedrisco e, eventualmente, com banho de emulsão asfáltica.



240. As geomantas por serem muito leves e flexíveis podem ser fixadas no talude com grampos metálicos, dispensando o serviço de ancoragem com o sistema Terramesh ou similar, de elevado custo, e a utilização de geossintéticos na superfície dos taludes que são exigidos pela solução de maior custo de gabião colchão com 30 cm de espessura.

241. Neste relatório foi realizada uma estimativa do custo da solução de geomanta Macmat com pedrisco e com emulsão asfáltica a partir de preços de agregados e materiais asfálticos do Sicro e do preço da manta resultante do Pregão Eletrônico SRP nº 039/2017 do 1º Batalhão Ferroviário do Exército Brasileiro, referente à aquisição de insumos para a execução de obras de contenção de encostas no interior da Vila Militar do 23º Batalhão de Infantaria no município de Blumenau/SC (evidência 70, p. 20).

242. O custo por metro quadrado composto, de R\$ 32,85, está apresentado na Tabela 12, que aplicado à quantidade contratual de 28.790 m², idêntica à da solução de gabião colchão prevista no projeto, totaliza R\$ 946.039,40. Registra-se que esta estimativa foi realizada de forma conservadora, mas em nível de anteprojeto, o que é suficiente para comparar alternativas.

Tabela 12 – Estimativa do preço unitário da geomanta com pedrisco e com emulsão asfáltica

Serviço	unid.	consumo	R\$ insumo	R\$/m ²	Obs.
Imprimação sem material asfáltico	m ²	1,00	0,31	0,31	*
Aquisição de asfalto diluído CM-30	tonelada	0,0036	3.150,16	11,34	*
Transporte comercial de RR-1C	tonelada	0,0036	306,36	1,10	*
Pedrisco (empregado preço da brita graduada)	m ³	0,02	219,21	4,38	*
Macmat R3 ou similar	m ²	1,00	7,88	7,88	**
Lançamento no talude	m ²	1,00	1,38	1,38	***
			Custo	26,39	
		BDI=24,49%	Preço	32,85	

Observações: (data base: janeiro de 2016). * Preços orçamento Dnit; ** Preço Pregão Eletrônico SRP nº 039/2017 – UASG 160447; *** Mão de obra para lançar e fixar a manta preparada no talude conforme Sicro 2: uma retroescavadeira MF 86 100% produtiva, dois pedreiros e um encarregado com uma produção conservadora de 100 m² por hora.

243. O preço da solução de geomanta (R\$ 946.039,40) é muito inferior ao da solução com gabião colchão e solo reforçado (R\$ 6.275.172,24), representando apenas 15% da solução prevista em projeto e uma redução de R\$ 5.329.132,84 no orçamento da obra.

244. Conclui-se, portanto, que foram adotadas soluções no projeto sem que a sua necessidade técnica tenha sido devidamente demonstrada e sem que alternativas mais econômicas tenham sido estudadas e orçadas, ou seja, sem a adequada avaliação acerca da sua vantajosidade econômica.

Conclusão e encaminhamento do achado:

245. Conforme exposto, restou constatado superdimensionamento das fundações da ponte, em razão de terem sido adotadas estacas em número superior ao necessário, o que pode ter majorado o orçamento em R\$ 7.225.683,11. Além disso, em razão da ausência de estudos de alternativas com vistas a obter soluções mais viáveis do ponto de vista técnico e econômico, foram adotadas no projeto aprovado pelo Dnit soluções antieconômicas para a infraestrutura da ponte (tipos de estaca), para a estabilização de aterros dos acessos (utilização de geogrelhas) e para o controle de erosão dos taludes dos aterros (gabião colchão com sistema de ancoragem), o que pode ter majorado o orçamento em cerca de R\$ 26.237.176,74. Tal situação contraria disposições da Lei 8.666/1993 (art. 12, III), princípios constitucionais da eficiência e da economicidade (CF/1988, arts. 37 e 70) e determinação específica realizada ao Dnit realizada pelo item 9.1.1 do Acórdão 796/2012-TCU-Plenário.



246. Assim, entende-se que o projeto da ponte sobre o Rio Ibicuí e seus acessos carece de uma revisão técnica, de forma que sejam adequadamente avaliadas, do ponto de vista técnico e econômico, outras metodologias e/ou técnicas construtivas, especialmente no que diz respeito à solução adotada para a infraestrutura da ponte, para a estabilidade do aterro dos acessos e para a proteção do talude desses aterros. Contudo, determinação nesse sentido deverá ser realizada em momento posterior, uma vez que medida preliminar será proposta para o conjunto das irregularidades apontadas neste trabalho, conforme será detalhado adiante.

III.4. Inadequação do critério de medição proposto para alguns itens do orçamento.

Tipificação: indício de irregularidade grave que não prejudica a continuidade (IGC).

247. O presente achado não se enquadra no conceito de irregularidade com recomendação de paralisação definido pelo inciso IV, art. 117, da Lei 13.473/2017 (LDO 2018), uma vez que não implica a nulidade de procedimento licitatório, além do não configurar grave desvio aos princípios constitucionais a que está submetida a administração pública federal. Trata-se, portanto, de indício de irregularidade grave que não prejudica a continuidade (IGC), nos termos do inciso VI, art. 117 da LDO 2018.

Situação encontrada:

248. Da análise do orçamento base utilizado no edital 0386/16-10, verificou-se o estabelecimento de critério de medição em valor fixo mensal para itens como “apoio náutico” e “instalação e manutenção de canteiro”, que figuram como o 3º e o 11º itens da curva ABC do orçamento da obra (peça 67, p. 1-4), respectivamente.

249. O item apoio náutico – que diz respeito às atividades auxiliares na execução estrutura da ponte executadas no leito do Rio Ibicuí, mediante o uso de flutuantes e embarcações de apoio – foi calculado em R\$ 9.493.805,72. Contudo, tal valor foi dividido em 28 meses, prazo total estipulado para a execução de toda a estrutura, resultando no pagamento de um valor fixo mensal correspondente a R\$ 339.064,49, conforme segue:


Figura 23 – Item “apoio náutico” constante do orçamento base do edital 0386/16-10

ITEM		CÓDIGO	DISCRIMINAÇÃO DO SERVIÇO	UNID.	QUANTIDADE	PREÇO (R\$)	
						UNITÁRIO	TOTAL
Obra / CONSTRUÇÃO DE PONTE RODOVIÁRIA SOBRE O RIO IBICUI E ACESSOS NA Rodovia: BR-472/RS Trecho: Entr. BR-158/386 (P/ Frederico Westphalen) Palmitinho – Fronteira Brasil/Uruguai Segmento: Km 490,50 - Km 584,40							
						DNIT MÊS-BASE: JAN/2016 BDI ONERADO: 27,52% BDI DIFERENCIADO: 15,00%	
PLANILHA ORÇAMENTÁRIA REFERENCIAL							
9 APOIO NÁUTICO							
9.1	PN 56	APOIO NÁUTICO PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS SOBRE O RIO IBICUI (INFRAESTRUTURA, MESOESTRUTURA E TRANSPORTE DE MATERIAIS)		MÊS	28	339.064,49	9.493.805,72

250. Já no caso do item “instalação e manutenção do canteiro”, em virtude de ausência de maiores informações acerca da metodologia adotada para pagamento do item, infere-se que também se trata de critério de medição em valor fixo mensal, uma vez que o item foi orçado em quase quatro milhões de reais, lançado na planilha orçamentária como verba (quantidade 1 “UND”), conforme figura abaixo:

Figura 24 – Item “instalação e manutenção de canteiro” constante do orçamento base do edital 0386/16-

10

Obra / CONSTRUÇÃO DE PONTE RODOVIÁRIA SOBRE O RIO IBICUI E ACESSOS NA Rodovia : BR-472/RS Trecho: Entr. BR-159/386 (F/ Frederico Westphalen) Palmitinho – Fronteira Brasil/Uruguai Segmento: Km 490,50 - Km 584,40				 MÉS-BASE: JAN/2016 BDI ONERADO: 27,52% BDI DIFERENCIADO: 15,00%		
PLANILHA ORÇAMENTÁRIA REFERENCIAL						
ITEM	CÓDIGO	DISCRIMINAÇÃO DO SERVIÇO	UNID.	QUANTIDADE	PREÇO (R\$)	
					UNITÁRIO	TOTAL
1 SERVIÇOS PRELIMINARES						
1.1	MOBLIZA	MOBILIZAÇÃO DA MÃO DE OBRA E DOS EQUIPAMENTOS	UND	1	318.114,93	318.114,93
1.2	INSTALA	INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DO CANTEIRO CENTRAL	UND	1	3.952.923,54	3.952.923,54

251. Entretanto, o cronograma físico da obra (evidência 26) apenas prevê percentuais a serem desembolsados em cada mês de execução da obra, sendo 30% nos dois primeiros meses, 1% entre o 3º e o 35º mês e os restantes 7% no último mês de execução, perfazendo, assim, 100% do item, razão pela qual subentende-se que o critério de medição é um valor fixo mensal.

252. Importantes deliberações deste Tribunal, a exemplo dos Acórdãos TCU 2.622/2013, 3.443/2012, 1.978/2013 e 3.103/2010 (todos do Plenário), consideraram inadequado o pagamento de itens relativos às atividades e serviços auxiliares mediante um valor fixo mensal. Primeiro porque remunerar a contratada pela mera presença no canteiro de equipes e equipamentos, independentemente da sua produção, traz incentivo para o não cumprimento dos prazos contratuais, uma vez que o atraso injustificado do cronograma de execução poderia ensejar em acréscimos indevidos desta rubrica, acarretando desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em desfavor da Administração. Ademais, esse método invariavelmente acarreta no desembolso integral do item antes mesmo da conclusão da atividade correlata, o que caracteriza antecipação de pagamento, em afronta ao disposto no art. 62 da Lei 4.320/1964.

253. Entende-se que tais despesas devem ser atreladas ao avanço na execução física ou financeira da obra, de forma que o atraso injustificado do cronograma não traga indevido benefício financeiro à contratada. Obviamente, em caso de atrasos causados pela própria Administração, torna-se cabível a repactuação das despesas efetivamente incorridas pela contratada em relação a estes itens.

254. Assim, apenas a título ilustrativo, o pagamento do item apoio náutico pode ser correspondente a um valor percentual desse item, mas atrelado a cada etapa efetivamente concluída e devidamente aferida pela fiscalização da obra. Por exemplo: cravação de camisas metálicas de “X” estacas no leito do rio: pagamento “Y”% do item apoio náutico; concretagem de “Z” blocos de coroamento no leito do rio: pagamento de “W”% do item apoio náutico; e assim sucessivamente, até a execução de toda a estrutura que se encontra sobre o leito do rio. Dessa forma, o pagamento de 100% do item só será atingido na efetiva conclusão desse trecho da estrutura da ponte, e não pelo mero decurso de 28 meses.

255. Da mesma forma, no caso da parcela relativa à manutenção do canteiro, entende-se que o seu pagamento também pode ser atrelado ao progresso da execução física da obra, ou, até mesmo, ao avanço do desembolso financeiro do empreendimento, novamente, trazendo incentivo à contratada no cumprimento do seu cronograma de execução, de forma que o pagamento de 100% do item só seja alcançado ao final da obra. No caso da necessidade de aditivos de prazo em virtude de atrasos causados pela própria Administração, há de ser concedida uma justificada repactuação do item.

256. Questionado sobre o assunto, o Dnit apresentou a seguinte resposta mediante o Ofício 20437/2018-SRE-RS-DNIT (peça 7, p. 6):

Os critérios de medição dos itens “apoio náutico” e “manutenção do canteiro” poderão ser reavaliados na contratação do empreendimento (Acórdão 3443/2012-TCU-Plenário), juntamente com a programação precisa da obra diante dos recursos que forem disponibilizados efetivamente.



257. Em que pese a informação trazida pelo Dnit de que os critérios de medição destes itens podem vir a ser reavaliados, entende-se que, por força dos arts. 40, inciso XIV e 55, inciso III, ambos da Lei 8.666/1995, tais critérios de medição e pagamento devem estar claramente previstos no instrumento convocatório, assim como, estabelecidos no contrato.

Conclusão e encaminhamento do achado:

258. Conforme exposto, restou constatado o estabelecimento de critério de medição em valor fixo mensal para atividades auxiliares como “apoio náutico” e “instalação e manutenção de canteiro”, o que contraria disposições dos Acórdãos TCU 2.622/2013, 3.443/2012, 1.978/2013 e 3.103/2010 (todos do Plenário). Tal situação que propicia a remuneração da empresa contratada pela mera presença em canteiro, independentemente da sua produtividade, trazendo incentivo para o não cumprimento de prazos contratuais, já que o atraso injustificado do cronograma pode ensejar acréscimos desta rubrica, o que leva a um desequilíbrio econômico financeiro em desfavor da Administração. Além disso, tal metodologia pode ensejar o desembolso integral do item antes mesmo da conclusão das atividades que são acessórias (no caso, a estrutura da ponte), o que caracteriza antecipação de pagamento, vedado pelo art. 62 da Lei 4.320/1964.

259. Assim, considera-se necessária expedir determinação ao Dnit no sentido de que tais despesas precisam estar atreladas ao avanço da execução física ou financeira da obra, de forma que o atraso injustificado do cronograma não traga indevido benefício financeiro à contratada. Contudo, tal medida deverá ser realizada em momento posterior, uma vez que medida preliminar será proposta para o conjunto das irregularidades apontadas neste trabalho, conforme será detalhado adiante.

III.5. Licença Prévia da obra vencida.

Tipificação: Falhas/impropriedades (F/I)

Situação encontrada:

260. Da análise da documentação do processo licitatório, verificou-se que a Licença Prévia nº 631/2015-DL (evidência 2), emitida pela Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam) em 18/12/2015, que conferiu viabilidade ambiental do empreendimento, se encontra vencida desde o dia 19/12/2017.

261. Nos termos da Resolução Conama n. 237/1997, o licenciamento ambiental é o procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente – no caso em tela, a Fepam – licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental.

262. De acordo com o inciso I, art. 8º, do mesmo normativo, a Licença Prévia (LP) é “concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação”.

Conclusão e encaminhamento do achado

263. Considerando que se trata mera de falha forma, uma vez que quando da publicação do edital de licitação, em outubro de 2016, a licença estava vigente, e considerando que, de acordo com o Ofício 20437/2018-SRE-DNIT-RS (peça 7, p. 26), a elaboração dos estudos ambientais para a obtenção da Licença de Instalação das obras da nova ponte ainda será objeto de contratação por parte do Dnit, entende-se suficiente, em momento processual posterior, apenas cientificar a autarquia acerca da irregularidade.

IV. Análise dos comentários dos gestores

264. Embora o presente relatório de auditoria possua achados de alta complexidade e grande

impacto, opta-se por dispensar o envio do relatório preliminar aos gestores para manifestação, conforme regra preconizada pelo parágrafo 145 das Normas de Auditoria do Tribunal de Contas da União, uma vez que, ante à caracterização do “perigo da demora” e da “fumaça do bom direito”, a proposta de encaminhamento contempla adoção de medida cautelar de suspensão do certame licitatório.

V. Conclusão

265. O objetivo deste trabalho foi avaliar a regularidade dos atos praticados no âmbito da contratação das obras de construção da ponte rodoviária sobre o Rio Ibicuí, realizada mediante o edital de concorrência pública nº 0386/16-10 pela Superintendência Regional do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul.

266. Visando cumprir o objetivo proposto foram formuladas as seguintes questões de auditoria:

a) Questão 1: A previsão orçamentária para a execução da obra é adequada?

b) Questão 2: O tipo do empreendimento exige licença ambiental e foram realizadas todas as etapas para esse licenciamento?

c) Questão 3: Há projeto básico/executivo adequado para a licitação/execução da obra?

d) Questão 4: O procedimento licitatório foi regular?

e) Questão 5: O orçamento da obra encontra-se devidamente detalhado (planilha de quantitativos e preços unitários) e acompanhado das composições de todos os custos unitários de seus serviços?

f) Questão 6: Os quantitativos definidos no orçamento da obra são condizentes com os quantitativos apresentados no projeto básico / executivo?

g) Questão 7: Os preços dos serviços definidos no orçamento da obra são compatíveis com os valores de mercado?

267. Após análise da documentação pertinente, foram identificados indícios de irregularidades, que passam a ser resumidos nos parágrafos seguintes.

268. Verificou-se insuficiência de recursos orçamentários para a execução da obra no corrente ano (item III.1), uma vez que se encontram disponíveis para o exercício financeiro somente R\$ 2,6 milhões, o que garante somente dois meses de execução contratual, com agravante que desta mesma rubrica orçamentária devem sair recursos para a contratação dos estudos ambientais e da empresa supervisora da obra. Além disso, o estado do Rio Grande do Sul possui diversas obras do Dnit que atrasaram ou tiveram seu ritmo de execução impactados pelos recentes contingenciamentos de recursos federais. Tais constatações caracterizam descumprimento aos arts. 16, § 1º, inciso I, e 45 da LRF, a exemplo do que foi discutido no âmbito do Acórdão 502/2017-TCU-Plenário, em caso semelhante.

269. Também foi verificado sobrepesco no orçamento utilizado na licitação no valor de **R\$ 13.020.209,53** (item III.2), o que representa 9,5% em relação ao valor total de referência, conforme composições detalhadas na evidência 67 deste trabalho. Os principais preços considerados acima dos praticados pelo mercado se referem aos itens: concreto estrutural; apoio náutico; lançamento e posicionamento de vigas pré-moldadas; e, mobilização, montagem e desmontagem de apoio náutico.

270. Outra irregularidade diz respeito ao projeto de engenharia utilizado na licitação. Constatou-se o superdimensionamento e/ou adoção de soluções antieconômicas no projeto (item III.3), especialmente em relação à infraestrutura da ponte e aos aterros. Na análise realizada, além da constatação de superdimensionamento da solução adotada para as estacas, constatou-se que a avaliação de outras soluções técnicas poderia significar uma redução no valor da obra em cerca de **R\$ 26.237.176,74**. Este valor representa 21,15% em relação ao valor total revisado.

271. Assim, sumariamente, considera-se que o orçamento poderia ter seu valor reduzido de

R\$ 150.302.874,02 para R\$ 111.045.487,75, ensejando uma sobreavaliação total de **R\$ 39.257.386,27**, o que representa **35.35%** em relação ao novo valor do orçamento calculado.

272. Verificou-se, ainda, a adoção de critério de medição inadequado para itens como Apoio Náutico e Manutenção de Canteiro (item III.4), uma vez que o pagamento de valor fixo mensal para atividades auxiliares não trazem incentivo ao cumprimento do cronograma, por parte da contratada, uma vez que podem ensejar acréscimo desproporcional desta rubrica em relação ao contrato, em desfavor da Administração, além de propiciar o desembolso integral do item antes mesmo da conclusão da atividade correlata, o que caracteriza antecipação de pagamento, vedado pelo art. 62 da Lei 4.320/1964. Tal entendimento pode ser extraído dos Acórdãos 2.622/2013, 3.443/2012, 1.978/2013 e 3.103/2010, todos do Plenário do TCU.

273. Por fim, foi constatada ainda falha formal acerca do vencimento de licença ambiental (Licença Prévia) necessária para a licitação do empreendimento (item III.5).

Dos pressupostos para a adoção de medida cautelar

274. Considerando o conjunto e a gravidade das irregularidades observadas, especialmente às que dizem respeito à insuficiência de recursos orçamentários para a obra, condição que pode redundar em mais uma obra pública federal inacabada ou marcada por atrasos e paralisações, os quais apenas dilapidam o erário e nenhum benefício trazem à sociedade; ante a possibilidade de que o valor da obra licitada possa ser significativamente reduzido, mediante a adequação dos preços acima dos praticados pelo mercado e da utilização de técnicas/metodologias executivas mais econômicas; e, ante a eminente possibilidade de homologação da presente licitação, com a conseqüente adjudicação do objeto e assinatura do contrato, uma vez que somente resta pendente análise de recurso da licitante 2ª colocada para que o procedimento licitatório seja encerrado; conclui-se pela necessidade de atuação imediata junto àquela autarquia no sentido de que o edital 0386/16-10 e os atos dele decorrentes sejam cautelarmente suspensos, até o julgamento do mérito por parte deste Tribunal.

275. Acerca dos pressupostos básicos para a adoção dessa medida, entende-se que a “fumaça do bom direito” está devidamente caracterizada pela violação de diversas normas, como a Lei de Responsabilidade Fiscal (arts. 16, § 1º, inciso I, e 45) e a Lei de Licitações e Contratos (arts. 12, inciso III, e 43, inciso IV). Além disso, constatou-se violação de princípios norteadores da Administração Pública, em especial às que dizem respeito aos princípios constitucionais da eficiência (art. 37 da CF/1988) e da economicidade (art. 70 da CF/1988).

276. Já o “perigo da demora” baseia-se na real possibilidade de que o contrato venha a ser assinado, com a conseqüente efetivação dos potenciais prejuízos apontados, além da obrigatória inclusão do particular no processo ante a expectativa de direito gerada.

277. Além disso, considera-se que o *periculum in mora* reverso é de pequeno impacto, uma vez que a obra sequer foi iniciada.

278. Propõe-se, assim, a suspensão cautelar do certame licitatório (edital 0386/16-10) e dos atos dele decorrentes, nos termos do art. 276, do Regimento Interno/TCU, até o julgamento do mérito por parte deste Tribunal. A mais, entende-se desnecessária a realização de oitiva da licitante que ofereceu menor preço, uma vez que: i) ainda está em curso análise de recursos, impetrado pela licitante que ofereceu segundo menor preço, que questiona o resultado do julgamento das propostas de preço do certame; e, ii) a adjudicação do objeto ainda não foi realizada, ou seja, o ato pelo qual a Administração gera expectativa de direito à licitante ainda não ocorreu.

279. Considerando a existência de achados classificados como indício de irregularidade grave que não prejudica a continuidade (IGC), de que trata o inciso VI, art. 117 da LDO 2018, mas que podem vir a ser sanados e/ou esclarecidos pelo órgão jurisdicionado, propõe-se, com fundamento no art. 250, § 6º, do RITCU, que eventuais audiências dos responsáveis sejam realizadas em momento posterior. Para

tanto, alerta-se que a matriz de responsabilização foi incluída como papel de trabalho no Fiscalis desta auditoria para eventual consulta.

280. Por fim, registra-se que no fechamento deste trabalho (dia 26/7/2018), o Dnit encaminhou o Ofício nº 25.738/2018-SRE-RS-DNIT (evidência 68) contendo carta da Incorp Consultoria (ECC-204-18), empresa que elaborou o projeto da ponte, trazendo resposta para parte dos questionamentos feitos ao Dnit mediante o Ofício 01-136/2018-TCU-Plenário (peça 4), os quais versam sobre os apontamentos relacionados ao projeto, ou seja, atinentes ao achado do item III.3. Embora a análise do documento não tenha sido realizada neste relatório em função da data em que foi apresentado, a avaliação expedita realizada pela equipe de auditoria permite concluir que as justificativas apresentadas pela empresa não ilidem ou afastam os indícios de irregularidades apontadas naquele achado.

VI. Proposta de encaminhamento

281. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

a) determinar, nos termos do art. 276, do Regimento Interno/TCU, a suspensão do procedimento licitatório relativo ao edital de concorrência pública 0386/16-10, até que este Tribunal decida sobre o mérito das questões suscitadas neste Relatório de Auditoria, facultando desde já a oitiva da Superintendência Regional do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul (Dnit/SRE-RS), para, no prazo de até 15 dias úteis, manifestar-se sobre os pressupostos da medida cautelar, bem como sobre o mérito dos apontamentos deste Relatório, especialmente quanto aos relacionados abaixo:

a.1) insuficiência de recursos orçamentários para a execução da obra no ano, em afronta aos arts. 16, § 1º, inciso I, e 45 da Lei Complementar 101/2000 (item III.1);

a.2) sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado, em afronta aos arts. 12, inciso III, e 43, inciso IV, ambos da Lei 8.666/1993 e aos arts. 4º, 6º e 8º do Decreto 7.983/2013 (item III.2);

a.3) projeto superdimensionado e/ou com soluções antieconômicas, em afronta ao art. 12, inciso III, da Lei 8.666/1993, aos princípios da eficiência e economicidade de que tratam os arts. 37 e 70 da Constituição Federal/1988 e ao que dispõe o item 9.1.1 do Acórdão 796/2012-TCU-Plenário (item III.3); e

a.4) inadequação do critério de medição proposto para alguns itens do orçamento, em afronta aos Acórdãos 2.622/2013, 3.443/2012, 1.978/2013 e 3.103/2010, todos do Plenário do TCU (item III.4).

Secex-RS, 17 de agosto de 2018.

APÊNDICE A - Matriz de Aclados

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMENHAMENTO
IGC - Insuficiência de recursos orçamentários para a execução da obra no ano.	Verificou-se a geração de despesas com indícios de descumprimento aos arts. 16, § 1º, inciso I, e 45 da LC 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), uma vez que: não existe dotação orçamentária suficiente para arcar com as despesas com a execução do empreendimento no exercício financeiro; e, há diversas importantes obras do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul com insuficiência de recursos para a sua conclusão.	Edital - Edital 386/2016-10	Acórdão 1188/2007, TCU, Plenário Acórdão 502/2017, TCU, Plenário Acórdão 2451/2017, TCU, Plenário Lei 8666/1993, art. 7º, § 2º, inciso III Lei Complementar 101/2000, art. 16, § 1º, inciso I; art. 45	Evidência 22 - LOA-2018 - anexos IV, folhas 1/4 Evidência 15 - Portaria MP 75/2018, folhas 1/5 Evidência 16 - Medida Provisória 839/2018, folhas 1/52 Evidência 17 - Consulta - SIAFI 2018, folhas 1/2 Evidência 25 - Consulta Sigabril/Senado, folha 1 Evidência 18 - Cronograma físico-financeiro - 12 meses iniciais, folha 1 Peça 7 - Ofício 20437/2018-SRE-RS-DNIT.	Ansência ou insuficiência de planejamento acerca dos investimentos prioritários da autarquia.	Prejuizo, pelos autos e parafrações de obra pública motivados pela insuficiência de recursos financeiros para a conclusão do empreendimento.	Outra

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

 Secretaria-Geral de Controle Externo
 Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO	
				Resposta parcial ao Ofício 01-136/2018-TCU/Secex-RS, folhas 5/6 Evidência 20 - Prejuízos pelo atraso na duplicação da BR-116/RS, folhas 1/3 Evidência 21 - Atrasos na duplicação da BR-116 -RS, folhas 1/6 Evidência 23 - Atrasos na conclusão da segunda ponte do Guaíba, folhas 1/3 Evidência 24 - Nova data para conclusão da segunda ponte do Guaíba, folhas 1/4 Evidência 19 - Mortes em rodovias, folhas 1/32				

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
IGC - Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado.	<p>Verificou-se sobrepreço total de R\$ 13.020.209,53, o que corresponde a cerca de 9,5% do valor total do orçamento. A análise baseou-se Método da Limitação dos Preços Unitários Ajustado – MLPU, metodologia considerada “padrão” nas análises de preços das fiscalizações de obras públicas realizadas pelo TCU, por força do item 9.1 do Acórdão 2.319/2009-TCU-Plenário, assim como, do item 1.3.1.1 do Roteiro de Auditoria de Obras Públicas aprovado pela Portaria-Geceex 33/2012. Os principais preços considerados acima dos praticados pelo mercado se referem aos itens: concreto estrutural; apoio náutico; lançamento e posicionamento de vigas pré-moldadas; e, mobilização, montagem e desmontagem de apoio náutico.</p>	Edital - Edital 386/2016-10	<p>Acórdão 2319/2009, item 9.1, TCU, Plenário</p> <p>Acórdão 3443/2012, TCU, Plenário</p> <p>Acórdão 2622/2013, item 9.1, TCU, Plenário</p> <p>Decreto 7983/2013, art. 4º, art. 6º, art. 8º</p> <p>Lei 8666/1993, art. 3º, art. 12</p> <p>Portaria 32/2012, TCU-Geceex, art. 1º, item 1.3.1.1</p>	<p>Evidência 60 - Orçamento da Licitação p.001-132, folhas 1/132</p> <p>Evidência 61 - Orçamento da Licitação p.133-223, folhas 1/91</p> <p>Evidência 62 - Orçamento da Licitação p.224-269, folhas 1/46</p> <p>Evidência 63 - Lei Municipal 3.313/03</p> <p>Uruguaiana, folhas 1/19</p> <p>Evidência 64 - Lei Complementar 12/17</p> <p>Uruguaiana, folhas 1/8</p> <p>Evidência 65 - Lei Municipal 1.599/88 Itaquí, folhas 1/53</p> <p>Evidência 66 - Pregões Prefeitura de</p>	Deficiência na revisão de orçamento realizado pelo Dnit para a sua aprovação.	<p>Majoração involuntária dos preços unitários da licitação, possibilitando a contratação de obra pública por preços superiores aos praticados pelo mercado e o consequente prejuízo ao Erário.</p>	Oitiva

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

 Secretaria-Geral de Controle Externo
 Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

7

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
IGC - Projeto superdimensionado ou com soluções antieconômicas.	Constatou-se o superdimensionamento das fundações da ponte (número de estacas acima do necessário), assim como, a adoção de soluções antieconômicas para a infraestrutura da ponte, para a estabilização de aterros dos acessos e para o controle de erosão dos taludes desses aterros. Verificou-se que tais soluções (metodologias/técnicas construtivas) foram adotadas sem a realização de estudos de alternativas com vistas a obter soluções mais viáveis do ponto de vista técnico e econômico, contrariando o disposto no inciso III, art. 12, da Lei 8.666/1993, violando o princípio constitucional da	Edital - Edital 386/2016-10	Acórdão 796/2012, item 9.1.1, TCU, Plenário Constituição Federal, art. 37 Lei 8666/1993, art. 12	Uruguaiana/RS, folhas 1/9 Evidência 55 - VOL 04 Plano de Execução, folhas 1/70 Evidência 67 - Análise de preços edital 0386/16-10, folhas 1/12 Evidência 30 - VOL 02A Projeto de Execução p.01-37, folhas 1/37 Evidência 31 - VOL 02A Projeto de Execução p.38-52, folhas 1/15 Evidência 32 - VOL 02A Projeto de Execução p.53-62, folhas 1/10 Evidência 33 - VOL 02A Projeto de Execução p.63-104, folhas 1/42 Evidência 34 -	Deficiência na revisão de projeto realizada pelo Dnit para a sua aprovação.	Adoção de soluções técnicas e não otimizadas e consequente superdimensionamento das obras. Adoção de solução antieconômica com prejuízos ao Erário.	Oitiva


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

 Secretaria-Geral de Controle Externo
 Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
	<p>eficiência, esculpido no art. 37 da CF/88, e descumprindo determinação direcionada ao próprio Dnit, conforme item 9.1.1 do Acórdão 796/2012-TCU-Plenário.</p>			<p>VOL 02A Projeto de Execução p.105-142, folhas 1/38 Evidência 35 - VOL 02B Projeto de Execução p.01-59, folhas 1/59 Evidência 36 - VOL 02B Projeto de Execução p.60-86, folhas 1/27 Evidência 37 - VOL 03 Memória Justificativa p.001-324, folhas 1/324 Evidência 38 - VOL 03 Memória Justificativa p.325-375, folhas 1/51 Evidência 39 - VOL 03A Est. Geotécnicos p.001-057, folhas 1/57 Evidência 40 -</p>			

TCU TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO	
				VOL 03A Est. Geotécnicos p.058-079, folhas 1/22 Evidência 41 - VOL 03A Est. Geotécnicos p.080-114, folhas 1/35 Evidência 42 - VOL 03A Est. Geotécnicos p.115-150, folhas 1/36 Evidência 43 - VOL 03A Est. Geotécnicos p.151-196, folhas 1/46 Evidência 44 - VOL 03A Est. Geotécnicos p.197-259, folhas 1/63 Evidência 45 - VOL 03A Est. Geotécnicos p.260-273, folhas 1/14 Evidência 46 - VOL 03A Est. Geotécnicos p.274-309,				


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

 Secretaria-Geral de Controle Externo
 Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO	
				folhas 1/36 Evidência 47 - VOL 03A Est. Geotécnicos p.310-341, folhas 1/32 Evidência 48 - VOL 03A Est. Geotécnicos p.342-406, folhas 1/65 Evidência 49 - VOL 03A Est. Geotécnicos p.407-418, folhas 1/13 Evidência 50 - VOL 03B Mem.Cálc.Estr. p.001-108, folhas 1/108 Evidência 51 - VOL 03B Mem.Cálc.Estr. p.109-137, folhas 1/29 Evidência 52 - VOL 03B Mem.Cálc.Estr. p.138-195, folhas 1/58 Evidência 53 - VOL 03B				

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
IGC - Inadequação do critério de medição proposto para alguns itens do orçamento.	Estabelecimento de critério de medição em valor fixo mensal para itens como Apoio Náutico e Instalação e Manutenção de Canteiro, que	Edital - Edital 386/2016-10	Acórdão 3103/2010, TCU, Plenário Acórdão	Mem.Cálc.Estr. p.196-221, folhas 1/26 Evidência 57 - Manual Maccaferri, folhas 1/100 Evidência 58 - Parecer Técnico DNIT 36/2016, folhas 1/16 Evidência 59 - Parecer Técnico DNIT 95/2016, folhas 1/6 Evidência 56 - Excerto Livro Fundações por estacas, folhas 1/6 Evidência 70 - PE SRP 039/2017 UASG 160447 1º BFV, folhas 1/31	Deficiência na revisão de projeto/orçamento realizada pelo Dnit para a sua	Estímulo ao descumprimento dos prazos contratuais, por parte da	Oitiva

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
	figuram como o 3º e o 1º itens da curva ABC do orçamento da obra, respectivamente, o que contraria disposições constantes dos Acórdãos TCU ns. 2.622/2013, 3.443/2012, 1.978/2013 e 3.103/2010 (todos do Plenário).		3443/2012, TCU, Plenário Acórdão 1978/2013, TCU, Plenário Acórdão 2622/2013, TCU, Plenário Lei 4320/1964, art. 62; art. 63, § 2º, inciso III Lei 8666/1993, art. 40, § XIV; art. 55, § III	Ofício 01-136/2018-TCU/Secex-RS, folha 6 Evidência 26 - Cronograma físico da obra, folhas 1/4	aprovação.	contratada; Acréscimos indevidos dessas rubricas em relação ao valor global da obra, em desfavor da Administração; Antecipação de pagamento.	
E/1 - Licença Prévia da obra vencida.	Verificou-se que a Licença Prévia nº 631/2015-DL, emitida Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam) em 18/12/2015, que conferiu viabilidade ambiental do empreendimento, se encontra vencida desde o dia 19/12/2017, o que contraria o disposto no inciso I, art. 8º, da Resolução Conama 237/1997.	Edital - Edital 386/2016-10	Lei 8666/1993, art. 6º, inciso IX; art. 12 Resolução 237/1997, Conama, art. 2º; art. 3º; art. 8º	Evidência 2 - Licença Prévia 631/2015-DL - Fepam, folhas 1/5 Peça 7 - Ofício 20437/2018-SRE-RS-DNIT. Resposta parcial ao Ofício 01-136/2018-			Dar ciência (Superintendência Regional do Dnit no Estado do Rio Grande do Sul - Dnit/MT)

DESCRIÇÃO DO ACHADO	SITUAÇÃO ENCONTRADA	OBJETOS	CRITÉRIO	EVIDÊNCIA	CAUSA	EFEITO	ENCAMINHAMENTO
				TCU/Secex- RS, folha 26			



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

APÊNDICE B - Matriz de Responsabilização

Não existem dados cadastrados na matriz de responsabilização.



APÊNDICE C - Fotos

Não existem dados cadastrados no apêndice de fotos.

APÊNDICE D - Dados da obra
1. Dados Cadastrais
Obra bloqueada na LOA deste ano: Não
1.1. Execução física, orçamentária e financeira
1.1.1. Execução física

Data de vistoria: 30/05/2018	Percentual executado: 0.0%
Data do início da obra:	Data prevista para conclusão:
Situação na data da vistoria: Não iniciada	
Descrição da execução realizada até a data da vistoria: Licitação ainda em andamento.	
Observações:	

1.1.2. Execução orçamentária e financeira

Valor estimado para conclusão: R\$ 150.302.874,02
Valor estimado global da obra: R\$ 150.302.874,02
Data base da estimativa: 01/01/2016

Funcional programática: 26.782.2087.7XA5.7000/2018 - Adequação de Trecho Rodoviário - Itaqui - Uruguaiana - na BR-472/RS Ponte sobre o Rio Ibicuí - No Estado do Rio Grande do Sul

Origem	Ano	Lei Orçamentária	Valores empenhados	Valores liquidados	Pagamento de despesas	Percentual execução financeira
União	2018	2.671.800,00	0,00	0,00	0,00	0,00%

Valores em reais

Observações: Dotação inicial de R\$ 10.000.000,00 na LOA 2018 Cancelamento de R\$ 4.000.000,00 mediante Portaria MPDG nº 75 de 10/4/2018. Cancelamento de outros R\$ 3.325.200,00 mediante Medida Provisória nº 839 de 30/5/2018. Dotação autorizada atual de R\$ 2.671.800,00.
--

1.2. Editais

Nº do edital: 0386/2016-10	
Objeto: CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA EXECUÇÃO DE SERVIÇOS NECESSÁRIOS Á EXECUÇÃO DA OBRA DE CONSTRUÇÃO DE PONTE RODOVIÁRIA SOBRE O RIO IBICUÍ E SEUS ACESSOS NA BR-472	
UASG: 393012	Modalidade de licitação: Concorrência
Data da publicação: 10/10/2016	Tipo de licitação ou critérios de julgamento: Menor preço
Data da abertura da documentação: 04/05/2017	Valor estimado: R\$ 150.302.880,00
Quantidade de propostas classificadas: 3	
Observações:	

1.3. Histórico de fiscalizações

A classe da irregularidade listada é referente àquela vigente em 30 de novembro do ano da fiscalização.

	2015	2016	2017
Obra já fiscalizada pelo TCU (no âmbito do Fiscobras)?	Não	Não	Não
Foram observados indícios de irregularidades graves?	Não	Não	Não

2. Deliberações do TCU

A listagem poderá conter deliberações de processos já encerrados.

Processo de interesse (deliberações até a data de início da auditoria)

Processo	Deliberação	Data
035.324/2017-1	Despacho do Min. Bruno Dantas	05/01/2018
035.324/2017-1	Despacho do Min. Bruno Dantas	09/02/2018
035.324/2017-1	AC-594-9/2018-PL	21/03/2018

Processo de interesse (deliberações após a data de início da auditoria)

Processo	Deliberação	Data
035.324/2017-1	AC-1158-18/2018-PL	23/05/2018



APÊNDICE E - Achados de outras fiscalizações

Não há achados de outras fiscalizações pendentes de solução ou saneados.

APÊNDICE F - Dimensionamento Geotécnico
Planilha Dimensionamento 1 – Dimensionamento geotécnico das estacas escavadas - Método de Teixeira

Diâmetro =	140	cm	FS ponta=	4	área da ponta =		1,53938	m ²
Estaca escavada			FS lateral =	1,5	Perímetro =		4,39823	m
Areia argilosa					Toneladas - força (tf)			
	Prof. (m)	Nspt	Alfa (tf/m ²)	Beta (tf/m ²)	RL	Rp	Rt	Radm =1,25 RL
	1	15	27	0,4		665,0	665,0	166,3
	2	17	27	0,4	26,4	706,6	733,0	194,2
	3	19	27	0,4	56,3	758,5	814,8	227,2
	4	22	27	0,4	89,7	798,0	887,7	259,3
	5	23	27	0,4	128,4	859,0	987,4	300,4
	6	28	27	0,4	168,9	890,6	1059,5	335,3
	7	26	27	0,4	218,2	1039,1	1257,2	405,2
	8	40	27	0,4	263,9	1175,6	1439,5	469,8
	9	40	27	0,4	334,3	1300,3	1634,6	547,9
	10	40	27	0,4	404,6	1407,2	1811,9	621,6
	11	40	27	0,4	475,0	1508,2	1983,2	693,7
	12	40	27	0,4	545,4	1579,4	2124,8	758,4
	13	40	27	0,4	615,8	1662,5	2278,3	826,1
	14	40	27	0,4	686,1	1662,5	2348,7	873,0
	15	40	27	0,4	756,5	1662,5	2419,0	920,0
	16	40	27	0,4	826,9	1662,5	2489,4	966,9
Método Teixeira para sondagem SM-02								
	1	15	27	0,4		727,4	727,4	181,8
	2	20	27	0,4	26,4	789,7	816,1	215,0
	3	22	27	0,4	61,6	831,3	892,8	248,9
	4	23	27	0,4	100,3	872,8	973,1	285,1
	5	25	27	0,4	140,7	824,3	965,1	299,9
	6	14	27	0,4	184,7	890,6	1075,4	345,8
	7	31	27	0,4	209,4	1033,1	1242,5	397,9
	8	39	27	0,4	263,9	1151,9	1415,8	463,9
	9	40	27	0,4	332,5	1258,8	1591,3	536,4
	10	40	27	0,4	402,9	1359,7	1762,6	608,5
	11	40	27	0,4	473,2	1448,8	1922,0	677,7
	12	40	27	0,4	543,6	1603,2	2146,8	763,2
	13	40	27	0,4	614,0	1656,6	2270,6	823,5
	14	40	27	0,4	684,4	1662,5	2346,9	873,9
	15	40	27	0,4	754,7	1662,5	2417,3	918,8
	16	40	27	0,4	825,1	1662,5	2487,6	965,7
	17	40	27	0,4	895,5	1662,5	2558,0	1012,6

Planilha Dimensionamento 2 - Dimensionamento geotécnico das estacas hélice contínua - Método de Teixeira

Diâmetro = 80 cm		FS ponta = 2,0	área da ponta = 0,50265 m ²						
Estaca escavada		FS lateral = 2,0	Perímetro = 2,51327 m						
Areia argilosa									
Prof. (m)	Nspr	Alfa (tf/m ²)	Beta (tf/m ²)	Toneladas - força (t)					
				RL	Rp	Rt	Radm	Radm = 1,25 RL	
1	15	27	0,4		217,1	217,1	108,6	0	
2	17	27	0,4	15,1	230,7	245,8	122,9	18,8	
3	19	27	0,4	32,2	247,7	279,9	139,9	40,2	
4	22	27	0,4	51,3	260,6	311,8	155,9	64,1	
5	23	27	0,4	73,4	280,5	353,9	176,9	91,7	
6	28	27	0,4	96,5	290,8	387,3	193,7	120,6	
7	26	27	0,4	124,7	339,3	464,0	252,0	155,8	
8	40	27	0,4	150,8	383,9	534,7	267,3	188,5	
9	40	27	0,4	191,0	424,6	615,6	307,8	238,8	
10	40	27	0,4	231,2	459,5	690,7	345,4	289,0	
11	40	27	0,4	271,4	492,5	763,9	381,9	339,3	
12	40	27	0,4	311,6	515,7	827,4	413,7	389,6	
13	40	27	0,4	351,9	542,9	894,7	447,4	439,8	
14	40	27	0,4	392,1	542,9	934,9	467,5	490,1	
15	40	27	0,4	432,3	542,9	975,2	487,6	540,4	
16	40	27	0,4	472,5	542,9	1015,4	507,7	590,6	
Método Teixeira para sondagem SM-02									
1	15	27	0,4		237,5	237,5	118,8	0	
2	20	27	0,4	15,1	257,9	272,9	136,5	18,8	
3	22	27	0,4	35,2	271,4	306,6	153,3	44,0	
4	23	27	0,4	57,3	285,0	342,3	171,2	71,6	
5	25	27	0,4	80,4	269,2	349,6	174,8	100,5	
6	14	27	0,4	105,6	290,8	396,4	198,2	131,9	
7	31	27	0,4	119,6	337,4	457,0	228,5	149,5	
8	39	27	0,4	150,8	376,1	526,9	263,5	188,5	
9	40	27	0,4	190,0	411,0	601,0	300,5	237,5	
10	40	27	0,4	230,2	444,0	674,2	337,1	287,8	
11	40	27	0,4	270,4	473,1	743,5	371,7	338,0	
12	40	27	0,4	310,6	523,5	834,1	417,1	388,3	
13	40	27	0,4	350,9	540,9	891,8	445,9	438,6	
14	40	27	0,4	391,1	542,9	933,9	467,0	488,8	
15	40	27	0,4	431,3	542,9	974,1	487,1	539,1	
16	40	27	0,4	471,5	542,9	1014,4	507,2	589,4	
17	40	27	0,4		237,5	237,5	118,8	0	


TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Controle Externo no Estado do Rio Grande do Sul

Planilha Dimensionamento 3 – Dimensionamento geotécnico das estacas raiz - Método de Teixeira

Diâmetro =	41	cm	FS ponta=	2,0	área da ponta =	0.13202	m ²	
Estaca escavada			FS lateral =	2,0	Perímetro =	1.28805	m	
Areia argilosa					Toneladas - força (T)			
	Prof. (m)	Nspt	Alfa (tf/m ²)	Beta (tf/m ²)	RL	Rp	Rd	
							Radm	
	1	15	26	0,6		54,9	54,9	27,5
	2	17	26	0,6	11,6	58,7	59,9	35,0
	3	19	26	0,6	24,7	62,6	87,4	43,7
	4	22	26	0,6	39,4	65,9	105,3	52,7
	5	23	26	0,6	56,4	70,8	127,4	63,7
	6	28	26	0,6	74,2	75,6	157,7	73,9
	7	26	26	0,6	95,8	82,8	181,6	90,8
	8	40	26	0,6	115,9	97,1	213,0	106,5
	9	40	26	0,6	146,8	107,4	234,2	127,1
	10	40	26	0,6	177,8	116,2	254,0	147,0
	11	40	26	0,6	208,7	124,6	273,2	166,6
	12	40	26	0,6	239,6	130,4	290,0	185,0
	13	40	26	0,6	270,5	137,3	306,8	203,9
	14	40	26	0,6	301,4	143,2	323,7	219,4
	15	40	26	0,6	332,3	147,1	340,6	234,8
	16	40	26	0,6	363,2	151,0	357,5	250,3
Método Teixeira para sondagem SM-02								
	1	15	26	0,6		60,0	60,0	30,0
	2	20	26	0,6	11,6	65,2	65,2	38,4
	3	22	26	0,6	27,0	69,7	69,7	47,9
	4	23	26	0,6	44,1	72,1	72,1	58,1
	5	25	26	0,6	61,8	74,2	74,2	65,0
	6	14	26	0,6	81,1	76,5	76,5	77,4
	7	31	26	0,6	92,0	78,1	78,1	88,6
	8	39	26	0,6	115,9	80,1	80,1	105,5
	9	40	26	0,6	146,1	82,1	82,1	125,0
	10	40	26	0,6	177,0	82,1	82,1	144,6
	11	40	26	0,6	207,9	82,1	82,1	163,8
	12	40	26	0,6	238,8	82,1	82,1	185,6
	13	40	26	0,6	269,7	82,1	82,1	208,3
	14	40	26	0,6	300,6	82,1	82,1	231,0
	15	40	26	0,6	331,5	82,1	82,1	254,4
	16	40	26	0,6	362,4	82,1	82,1	279,9
	17	40	26	0,6		60,0	60,0	30,0



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

RESOLUÇÃO Nº 115, DE 4 DE FEVEREIRO DE 2025

Constitui Frente Parlamentar das Pontes do município de Uruguaiana.

O PRESIDENTE EM EXERCÍCIO DA CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA. FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL APROVOU E EU PROMULGO A SEGUINTE RESOLUÇÃO:

Art. 1º Constitui a Frente Parlamentar das Pontes, com o objetivo de avaliar as necessidades de construção, reformas e manutenções das seguintes pontes do município de Uruguaiana:

- I – Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo (Brasil – Argentina); e
- II – Ponte sobre o Rio Ibicuí (Itaqui – Uruguaiana).


Art. 2º A Frente Parlamentar será composta pelos vereadores que compõem este parlamento: Adenildo de Jesus Padovan (Podemos); Anderson Menezes da Silva (Progressistas); Antônio Egídio Rufino de Carvalho (Progressistas); Joalcei Alves Gonçalves (Progressistas); Lilian Leopoldina da Rosa Cuty (Republicanos); Luis Fernando Peres dos Santos (PDT); Manoela da Rosa Couto (PDT); Márcia Pedrazzi Fumagalli (Republicanos); Paulo Roberto Inda Kleinübing (Podemos); Stella Luzardo Alves (União Brasil); e Vagner Domingues Garcia (Republicanos).

Art. 3º Para o atendimento das demandas deliberadas, a Frente Parlamentar poderá desenvolver ações em conjunto com entidades representativas, imprensa e comunidade durante o ano de 2025.

Art. 4º A Frente Parlamentar será assessorada pelo Departamento de Legislação, Registros e Anais.

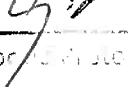
Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete da Presidência da Câmara Municipal de Uruguaiana, em 4 de fevereiro de 2025.


Ver. ADENILDO DE JESUS PADOVAN
Presidente em exercício

Registre-se e publique-se
Data supra.


Ver. MÁRCIA PEDRAZZI FUMAGALLI
2ª Secretária

CERTIDÃO
Certifico que, na data de 04.02.2025, às 13:00 min,
foi publicado no mural oficial da
CMU, o presente documento
Data fé. 
Setor de Arquivo



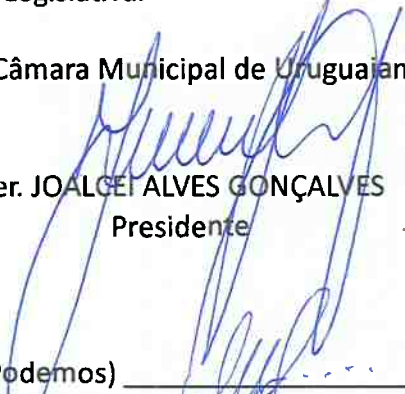
PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

FRENTE PARLAMENTAR DAS PONTES DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA
Resolução nº 115/2025

CONVOCAÇÃO

O Presidente da Câmara Municipal de Uruguaiana, usando de suas atribuições, **CONVOCA** os nobres Vereadores integrantes da Frente Parlamentar instituída por meio da Resolução nº 115, de 4 de fevereiro de 2025, proveniente do Requerimento nº 08/2025, protocolado sob o nº 018/2025/LEG, de autoria da Vereadora Stella Luzardo Alves, **para a reunião de instalação da referida Frente**. A reunião será realizada no dia 19 de fevereiro de 2025, quarta-feira, às 11h15min, no Plenário desta Casa Legislativa.

Câmara Municipal de Uruguaiana, em 18 de fevereiro de 2025.


Ver. JOALCEI ALVES GONÇALVES
Presidente

Ciência dos Vereadores:

- 01 – Adenildo de Jesus Padovan (Podemos) _____
- 02 – Anderson Menezes da Silva (Progressistas) _____
- 03 – Antônio Egídio Rufino de Carvalho (Progressistas) _____
- 04 – Joalcei Alves Gonçalves (Progressistas) _____
- 05 – Lilian Leopoldina da Rosa Cuty (Republicanos) _____
- 06 – Luis Fernando Peres dos Santos (PDT) _____
- 07 – Manoela da Rosa Couto (PDT) _____
- 08 – Márcia Pedrazzi Fumagalli (Republicanos) _____
- 09 – Paulo Roberto Inda Kleinübing (Podemos) _____
- 10 – Stella Luzardo Alves (União Brasil) _____
- 11 – Vagner Domingues Garcia (Republicanos) _____



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

FRENTE PARLAMENTAR DAS PONTES DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA
Resolução nº 115/2025

PONTO
19/02/2025

Vereadores:

01 – Adenildo de Jesus Padovan (Podemos) Adenildo

02 – Anderson Menezes da Silva (Progressistas) Anderson Menezes

03 – Antônio Egídio Rufino de Carvalho (Progressistas) Antônio Egídio

04 – Joalcei Alves Gonçalves (Progressistas) Joalcei

05 – Lilian Leopoldina da Rosa Cuty (Republicanos) Lilian Leopoldina

06 – Luis Fernando Peres dos Santos (PDT) Luis Fernando

07 – Manoela da Rosa Couto (PDT) Manoela

08 – Márcia Pedrazzi Fumagalli (Republicanos) Márcia Pedrazzi

09 – Paulo Roberto Inda Kleinübing (Podemos) Paulo Roberto

10 – Stella Luzardo Alves (União Brasil) Stella Luzardo

11 – Vagner Domingues Garcia (Republicanos) Vagner Domingues




PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

FRENTE PARLAMENTAR DAS PONTES DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA
Resolução nº 115/2025

ATA DE INSTALAÇÃO

Aos dezanove dias do mês de fevereiro de dois mil e vinte e cinco, às 11h15min, no Plenário da Câmara Municipal de Uruguaiana, com a presença dos Vereadores Adenildo de Jesus Padovan, Anderson Menezes da Silva, Antônio Egídio Rufino de Carvalho, Lilian Leopoldina da Rosa Cuty, Luis Fernando Peres dos Santos, Manoela da Rosa Couto, Márcia Pedrazzi Fumagalli, Stella Luzardo Alves e Vagner Domingues Garcia, reuniu-se a Frente Parlamentar de Combate aos Crimes no Agronegócio no município de Uruguaiana, instituída por meio da Resolução nº 114/2025, composta por todos os Vereadores com assento neste Poder Legislativo. Aberta a reunião, foi deliberado que: 1) a Frente Parlamentar será presidida pela Vereadora **Stella Luzardo Alves** e vice-presidida pela Vereadora **Márcia Pedrazzi Fumagalli**; e 2) as próximas reuniões serão realizadas com a participação de entidades, organizações e empresas com interesse na matéria, as quais serão convidadas com antecedência mínima razoável, em data a ser definida. Cumpridos os objetivos e nada mais havendo a tratar, a condutora dos trabalhos, Vereadora **Stella Luzardo Alves**, declarou encerrada a reunião às 11h20min. Para constar, eu, Paulo Isaac Silveira, Oficial Legislativo, lavrei a presente ata. Sala Ramão Barbat Filho, aos dezanove dias do mês de fevereiro de dois mil e vinte e cinco.##pis##19.02.2025#####


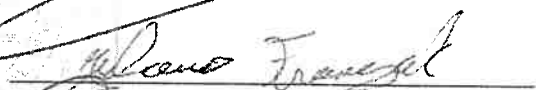

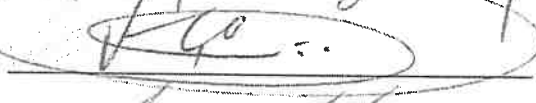





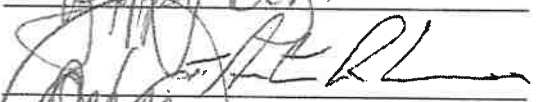




Vera. **STELLA LUZARDO ALVES**
No comando dos trabalhos

Excelentíssimo Senhor Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Deputado Luís Augusto Lara,

Os Deputados que este subscrevem requerem à Mesa Diretora desta Assembleia Legislativa, com fundamento na Resolução de Mesa n.º 1.319/15, a constituição da **Frente Parlamentar pela Revitalização e Construção das Pontes da Fronteira Oeste**, cujo o objetivo precípuo é o de discutir, reunir informações e levantar recursos para viabilizar, em especial, a construção de uma nova ponte sobre o Rio Ibicuí e, também, a revitalização da Ponte Marechal José de Abreu.

A Frente Parlamentar será Presidida pelo Senhor Deputado Eric Lins, tendo como integrantes os Parlamentares a seguir relacionados.

Nestes termos, pedem deferimento.

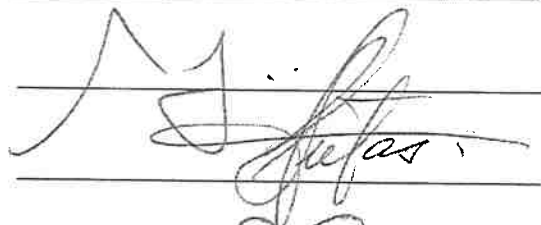
NOME LEGÍVEL	ASSINATURA
1 Eric Lins	
2 Giliano Franzel	
3 Ruy Izigaray	
4 Vitoriano Lins	
5 MAURO ZUCCO	
6 ISSUR KOCH	
7 VIANA	
8 DALCIO OLIVEIRA	
9 GIUSEPPE PESGO	
10 ALEX LIMA	
11 PAPAÍCO BARCCH	
12 FABIO ORRIMAN	
13 Neri A. Pereira Jr.	

166036
MESA/PRESIDENCIA
reunido em 07/02/19
HORAS 11:05
15:15

14 R. MARONI

RM

15 NELCY MORAES



16 ELIZABETH SARAIVA

17 Sp. fio 0

18 FREDERICO ANTONETTO



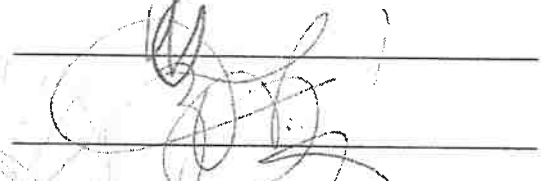
19 DREYER FERREIRA

20 ERNANI POLO

Ferreira

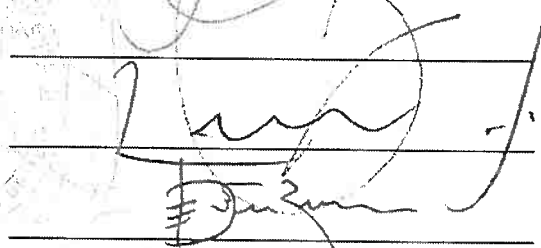
21 ALDO JACOB

22 FÍSICO BRUNO



23 GABRIEL SARAIVA

24 SEBASTIÃO MELLO



25 EDSON BRUNO

26 VIVIAN ZANCHIN



27

28

29

30

31

32

33



CÂMARA MUNICIPAL DE
URUGUAIANA
LEGISLATIVO ATUANTE, DEMOCRACIA PORTALCIDA

REQUERIMENTO nº 804 /1905

Requer seja realizada Audiência Pública para que sejam debatidas as condições da Ponte Internacional de Uruguaiana.

Documento _____

Senhor Presidente,
Senhoras Vereadoras,
Senhores Vereadores:

O Vereador Antônio Egídio Rufino de Carvalho, vem respeitosamente, nos termos do artigo 146 do Regimento Interno desta Casa Legislativa REQUERER que, após aprovado pelo douto Plenário, seja realizada Audiência Pública para que sejam debatidas as condições da Ponte Internacional de Uruguaiana.

JUSTIFICATIVA

O presente requerimento se justifica em função de reclamações recebidas no Gabinete do Vereador proponente. Na última semana, diversas imagens circularam nas redes sociais divulgando as péssimas condições da pista da Ponte Internacional. Em dias de chuva, a situação se agrava, a medida que os condutores não possuem sequer a visibilidade das imperfeições da pista.

Desta forma, se entende como urgente a realização de Audiência Pública nesta Casa Legislativa para debater o assunto, recebendo autoridades dos setores competentes pela manutenção e conservação da Ponte, além de especialistas e representantes do Comércio Internacional.

Uruguaiana, 23 de junho de 1905.


Ver. Antônio Egídio Rufino de Carvalho
Bancada Progressistas



CÂMARA MUNICIPAL DE
URUGUAIANA
LEGISLATIVO ATUANTE, DEMOCRACIA PORTALCIDA

REQUERIMENTO nº 885 /2025

Solicita à Presidente da Frente Parlamentar das Pontes -Ver.ª Stella Luzardo, que seja feita uma Audiência Pública com a participação do Dnit e demais lideranças, para tratar sobre as medidas urgentes de reforma da nossa Ponte Internacional Getúlio Vargas-Agustin Pedro Justo

Documento _____

Senhor Presidente,
Senhoras Vereadoras,
Senhores Vereadores:

O Vereador MANO GÁS, vem respeitosamente, nos termos do artigo 146 do Regimento Interno desta Casa Legislativa REQUERER que, após aprovado pelo douto Plenário, seja feita, por determinação da Presidente da Frente Parlamentar das Pontes -Ver.ª Stella Luzardo, uma Audiência Pública com a participação do Dnit e demais lideranças, para tratar sobre as medidas urgentes de reforma da nossa Ponte Internacional Getúlio Vargas-Agutin Pedro Justo

JUSTIFICATIVA

Justifica-se devido às péssimas condições de trafegabilidade de nossa Ponte Internacional e as inúmeras solicitações tanto da comunidade como de representantes do setor de transporte, relatando o estado precário e os diversos buracos em toda extensão.

Uruguaiana, 23 de junho de 2025.


Ver. MANO GÁS
Bancada Republicanos



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

RESOLUÇÃO Nº 130, DE 24 DE JUNHO DE 2025

Altera o artigo 2º, da Resolução nº 115, de 4 de fevereiro de 2025, que “Constitui Frente Parlamentar das Pontes do município de Uruguaiana”.

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA: Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu promulgo a seguinte resolução:

Art. 1º Altera o artigo 2º, da Resolução nº 115, de 4 de fevereiro de 2025, que “Constitui Frente Parlamentar das Pontes do município de Uruguaiana”, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º A Frente Parlamentar será composta pelos vereadores que compõem este parlamento: Adenildo de Jesus Padovan (Podemos); Celso Hernandez Duarte (Progressistas); Antônio Egídio Rufino de Carvalho (Progressistas); Joalcei Alves Gonçalves (Progressistas); Lillian Leopoldina da Rosa Cuty (Republicanos); Luis Fernando Peres dos Santos (PDT); Manoela da Rosa Couto (PDT); Márcia Pedrazzi Fumagalli (Republicanos); Paulo Roberto da Kleinübing (Podemos); Stella Luzardo Alves (União Brasil); e Vagner Domingues Garcia (Republicanos).

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, com efeitos retroativos aos três dias do mês de abril de dois mil e vinte e cinco.

Gabinete da Presidência da Câmara Municipal de Uruguaiana, em 24 de junho de 2025.

Ver. JOALCEI ALVES GONCALVES
Presidente

Registre-se e publique-se
Data supra.

Ver.ª MÁRCIA PEDRAZZI FUMAGALLI
1ª Secretária

CERTIDÃO
Certifico que, na data de
24/06/25, às 11 h 00 min.
Foi publicado no mural oficial da
CMU, o presente documento
Dou fé.
Setor de Protocolo



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

OFÍCIO DIVERSOS Nº 567/2025

Uruguaiana, 24 de junho de 2025.

A Sua Excelência o Senhor
Eduardo Alejandro Vischi
Senador Nacional (AR)
Av. Hipólito Yrigoyen 1849
Buenos Aires
Argentina
eduardo.vischi@senado.gob.ar

Assunto: Convite para Reunião de Frente Parlamentar.

Senhor Senador,

1. No ensejo de cumprimentá-lo, convidamos V.Exa. e seu Assessor, o Sr. Sérgio Fadon, para participar da **Reunião da Frente Parlamentar das Pontes do Município de Uruguaiana**, a ser realizada em 26 de junho do corrente ano, às 10h, no Plenário desta Câmara de Vereadores.
2. A reunião tem como propósito central avaliar e debater as necessidades de construção, reforma e manutenção das pontes no município de Uruguaiana, notadamente a Ponte Internacional Getúlio Vargas-Agustín Pedro Justo e a Ponte sobre o Rio Ibicuí, estruturas fundamentais para a logística e o desenvolvimento econômico local e do Mercosul.
3. A presença e a participação de V.Exa. são de extrema importância para o sucesso deste encontro. Contamos com a sua valiosa colaboração.

Atenciosamente,

Vera. STELLA LUZARDO ALVES
Presidente da Frente Parlamentar



FRENTE PARLAMENTAR DAS PONTES DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA

Resolução nº 115/2025

Ofício Diversos nº	Destinatário	Entidade/Órgão/ Empresa	Recebimento
567	Eduardo Alejandro Vischi	Senador Nacional (AR)	eduardo.vischi@senado.gob.ar

Encaminhado ao Protocolo

Recebido em ____/____/2025

VIA WHATS

Responsável pelo Protocolo



FRENTE PARLAMENTAR DAS PONTES DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA

Resolução nº 115/2025

Ofício Diversos nº	Destinatário	Entidade/Órgão/ Empresa	Recebimento
574	Karina Roldan	Concejo Deliberante Paso de los Libres	

Encaminhado ao Protocolo

Recebido em ____/____/2025

Responsável pelo Protocolo

MES. ...
CONTE...
PASO DE LOS LIBRES
Fecha: 25/06/2025
Hora: 10:36
Firma y Acreditación

Glego Rodriguez



FRENTE PARLAMENTAR DAS PONTES DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA

Resolução nº 115/2025

Ofício Executivo nº	Destinatário	Entidade/Órgão/Empresa	Recebimento
982	Carlos Alberto Delgado de David	Prefeitura	
559	Valéria Vinci	Conselho Municipal de Comércio Exterior – COMUCEX	
560	José Clemente da Silva Corrêa	Segurança e Trânsito	
564	Paulo Woutheres	Infraestrutura e Serviços Públicos	

Ofício Diversos nº	Destinatário	Entidade/Órgão/Empresa	Recebimento
562	Fábio Ciocca	SDAERGS – Delegacia Uruguaiana	
563	Glademir Zanette	Associação Brasileira de Transportadores Internacionais – ABTI	
564	Mario Augusto Teixeira de Sousa	Ulfro	5 EDBA 23/06/25
565	Maria Isabel Mainardi Fan	Receita Federal – CAC Alfândega de Uruguaiana	24/06/25
566	VERONICA A LIMONGELI	Consulado da Argentina em Uruguaiana	

caminhado ao Protocolo

Recebido em ____/____/2025

Responsável pelo Protocolo



Expediente Uruguaiana <expedientecmu@gmail.com>

20250626_OF_ABTI_331_Vereadora_Stella_Luzardo_Pontes_Uruguaiana_Ibicui

1 mensagem

ABTI <abti@abti.org.br>

26 de junho de 2025 às 08:35

Para: "expediente@uruguaiana.rs.leg.br" <expediente@uruguaiana.rs.leg.br>, "stellaluzardo@uruguaiana.rs.leg.br"

<stellaluzardo@uruguaiana.rs.leg.br>

Cc: ABTI - Gladys Vinci <gladys.vinci@abti.org.br>

Ofício ABTI nº 331/2025

Uruguaiana, 26 de junho de 2025.

Prezada Senhora

Stella Luzardo Alves

Vereadora – Presidente da Frente Parlamentar

Câmara Municipal de Uruguaiana

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), ao cumprimentá-la cordialmente, vem por meio deste, agradecer o convite para participar da Reunião da Frente Parlamentar das Pontes do Município de Uruguaiana. Lamentamos que o mesmo tenha chegado a nossas mãos, em um prazo tão curto, o que impossibilitou a reorganização dos compromissos previamente assumidos em outras localidades de fronteira, inviabilizando, assim, nossa participação no referido encontro.

Agradecemos, ainda, pela importante iniciativa de trazer ao debate um tema de extrema relevância para toda a Fronteira Oeste, especialmente para o Transporte Internacional de Cargas, que depende diretamente das estruturas da Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín Pedro Justo e da Ponte sobre o Rio Ibicuí para o bom desempenho do setor.

A ABTI vem dialogando com lideranças políticas em busca de melhorias estruturais em ambas as pontes. Muito recentemente, entre outras tratativas, manteve um fluído intercâmbio de informações e propostas com o líder do governo estadual, Dep. Frederico Antunes e o chefe de gabinete, Sr. Ronnie Mello. Certos do conhecimento deles sobre a importância destas pontes, considerando que tais estruturas são essenciais para a conexão da nossa região com os demais países do Mercosul e, principalmente, para a atividade do transporte rodoviário internacional.

Entendemos e defendemos que, Uruguaiana é atualmente uma das principais fronteiras terrestres do Brasil para o comércio internacional e turismo, e não pode depender de estruturas deterioradas, que comprometem a segurança de seus usuários. Essa preocupação foi levada, novamente, há poucos dias,

por esta Associação, ao conhecimento do Ministério de Relações Internacionais da Argentina, durante a participação na 67ª Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5) do Mercosul no início do mês, conforme disponível para conferência no link a seguir: <https://bit.ly/3ZO5B1j>

Ainda, aguardamos que o Brasil assuma a Presidência Pro Tempore do Mercosul no próximo mês para que possa realizar gestões junto à Argentina quanto ao estado de conservação da Ponte Internacional que liga Uruguaiana e Paso de los libres, devido ao precário estado do pavimento e das condições estruturais da mesma, uma vez que a intransitabilidade é de responsabilidade do governo argentino.

No concernente ao lado brasileiro, está em andamento um projeto que visa uma melhoria substancial que atenderá a todas as necessidades do setor, incluindo a ampliação da via, trazendo maior segurança aos veículos. O DNIT, que acreditamos estará presente nesta tão relevante audiência pública, poderá apresentar maiores esclarecimentos sobre o status.

Não menos importante, é a Ponte sobre o Rio Ibicuí. Entendemos que o projeto foi concluído e começa a tornar-se realidade. Por isso, acreditamos que é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT quem poderá informar com propriedade sobre a continuidade dos esforços para sua viabilização.

Aproveitamos o espaço para informar, também, que estamos participando ativamente junto ao Ministério dos Transportes e de Planejamento com propostas para auxiliar na elaboração do Plano Nacional de Logística - PNL 2050, em que as referidas Pontes são tratadas pela Associação como prioridade na região. A modernização dessas estruturas representa não apenas mais segurança e qualidade de vida aos usuários, mas também a continuidade e fortalecimento do comércio exterior pela região, gerando empregos e desenvolvimento.

Reiteramos nossa parabenização pela realização da reunião e nos colocamos à disposição para juntos buscarmos por melhorias que beneficiem e impactem positivamente o dia a dia de todos os usuários destes importantes Pontes.

Sendo o que tínhamos para o momento, agradecemos pela atenção dispensada e renovamos votos de alta estima e consideração.

Gladys Vinci
Vice-presidente Executiva



ABTI

**Associação Brasileira de
Transportadores Internacionais**

+55 55 3413-2828

+55 55 98116-6787

www.abti.org.br

f @associacaoabti

20250626_OF_ABTI_331_Vereadora_Stella_Luzardo_Pontes_Uruguaiana_Ibicui.pdf
178K



Ofício ABTI nº 331/2025

Uruguaiana, 26 de junho de 2025.

Prezada Senhora
Stella Luzardo Alves
Vereadora – Presidente da Frente Parlamentar
Câmara Municipal de Uruguaiana

A Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), ao cumprimentá-la cordialmente, vem por meio deste, agradecer o convite para participar da Reunião da Frente Parlamentar das Pontes do Município de Uruguaiana. Lamentamos que o mesmo tenha chegado a nossas mãos, em um prazo tão curto, o que impossibilitou a reorganização dos compromissos previamente assumidos em outras localidades de fronteira, inviabilizando, assim, nossa participação no referido encontro.

Agradecemos, ainda, pela importante iniciativa de trazer ao debate um tema de extrema relevância para toda a Fronteira Oeste, especialmente para o Transporte Internacional de Cargas, que depende diretamente das estruturas da Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustin Pedro Justo e da Ponte sobre o Rio Ibicuí para o bom desempenho do setor.

A ABTI vem dialogando com lideranças políticas em busca de melhorias estruturais em ambas as pontes. Muito recentemente, entre outras tratativas, manteve um fluído intercâmbio de informações e propostas com o líder do governo estadual, Dep. Frederico Antunes e o chefe de gabinete, Sr. Ronnie Mello. Certos do conhecimento deles sobre a importância destas pontes, considerando que tais estruturas são essenciais para a conexão da nossa região com os demais países do Mercosul e, principalmente, para a atividade do transporte rodoviário internacional.

**ABTI**Associação Brasileira
de Transportadores
InternacionaisFone: +55 (55) 3413-2828
E-mail: abti@abti.org.br

Entendemos e defendemos que, Uruguaiana é atualmente uma das principais fronteiras terrestres do Brasil para o comércio internacional e turismo, e não pode depender de estruturas deterioradas, que comprometem a segurança de seus usuários. Essa preocupação foi levada, novamente, há poucos dias, por esta Associação, ao conhecimento do Ministério de Relações Internacionais da Argentina, durante a participação na 67ª Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5) do Mercosul no início do mês, conforme disponível para conferência no link a seguir: <https://bit.ly/3ZO5B1j>

Ainda, aguardamos que o Brasil assuma a Presidência Pro Tempore do Mercosul no próximo mês para que possa realizar gestões junto à Argentina quanto ao estado de conservação da Ponte Internacional que liga Uruguaiana e Paso de los libres, devido ao precário estado do pavimento e das condições estruturais da mesma, uma vez que a intransitabilidade é de responsabilidade do governo argentino.

No concernente ao lado brasileiro, está em andamento um projeto que visa uma melhoria substancial que atenderá a todas as necessidades do setor, incluindo a ampliação da via, trazendo maior segurança aos veículos. O DNIT, que acreditamos estará presente nesta tão relevante audiência pública, poderá apresentar maiores esclarecimentos sobre o status.

Não menos importante, é a Ponte sobre o Rio Ibicuí. Entendemos que o projeto foi concluído e começa a tornar-se realidade. Por isso, acreditamos que é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT quem poderá informar com propriedade sobre a continuidade dos esforços para sua viabilização.

Aproveitamos o espaço para informar, também, que estamos participando ativamente junto ao Ministério dos Transportes e de Planejamento com propostas para auxiliar na elaboração do Plano Nacional de Logística - PNL 2050, em que as referidas Pontes

**ABTI**Associação Brasileira
de Transportadores
Internacionais**Fone:** +55 (55) 3413-2828**E-mail:** abti@abti.org.br

são tratadas pela Associação como prioridade na região. A modernização dessas estruturas representa não apenas mais segurança e qualidade de vida aos usuários, mas também a continuidade e fortalecimento do comércio exterior pela região, gerando empregos e desenvolvimento.

Reiteramos nossa parabenização pela realização da reunião e nos colocamos à disposição para juntos buscarmos por melhorias que beneficiem e impactem positivamente o dia a dia de todos os usuários destes importantes Pontes.

Sendo o que tínhamos para o momento, agradecemos pela atenção dispensada e renovamos votos de alta estima e consideração.

Assinado de forma digital por
GLADYS VINCI:80270808000
Dados: 2025.06.26 08:23:16
-03'00'

Gladys Vinci
Vice-presidente Executiva



REUNIÃO
Frente Parlamentar das pontes do Município de Uruguaiana
LISTA DE PRESENÇA
26/06/2025

	Nome	Entidade/Órgão/Empresa	Telefone	E-mail
1	Carlos Alberto Delgado de David	Prefeitura		
2	Eduardo Alejandro Vischi	Senador Nacional (AR)		
3	Fábio Ciocca	SDAERGS – Delegacia Uruguaiana		
4	Glademir Zanette	Associação Brasileira de Transportadores Internacionais – ABTI		
5	José Clemente da Silva Corrêa	Secretaria de Segurança e Trânsito		
6	Karina Roldan	Concejo Deliberante Paso de los Libres		
7	Maria Isabel Mainardi Fan	Receita Federal – CAC Alfândega de Uruguaiana		
8	Mario Augusto Teixeira de Sousa	Ulfro		
9	Paulo Woutheres	Secretaria de Infraestrutura e Serviços Públicos		
10	Sérgio Fadon	Assessor do Senador Eduardo Vischi	3972 569445	Toriberto@fandon.com.br
11	Valéria Vinci	Conselho Municipal de Comércio Exterior – COMUCEX	55 984334888	sete@sindi-setal.com.br
12	Verônica Andrea Limongelli	Consulado da Argentina em Uruguaiana		
13	WILSON GARCIA	DEL. REGIÃO FEDERAL	55 992 103674	WILSON.M.GARCIA@REFG.GOV.BR
14	SÉRGIO HAMAR ARAUJO	RECEITA FEDERAL	55 99976.3327	sergiohamar@vol.ym.br
15	VIMI CIUS MARGOGA	REC. FEDERAL	55 991926597	VIMI.CIUS.MARGOGA@REFG.GOV.BR
16	ANA M ^o S. LAGO	—	55 999 06 50 61	Analago



REUNIÃO
Frente Parlamentar das pontes do Município de Uruguaiana
LISTA DE PRESENÇA
26/06/2025

	Nome	Entidade/Órgão/Empresa	Telefone	E-mail
17	Arthur U. Gilb	CHU	5596992730	arthur_u_gilb@hotmail.com
18	Raulo Ricardo Moreira	-	999886486	-
19	Luís Gonzaga Azambuja	-	999890475	LEOJPE570@HOTMAIL.COM
20	Luís Meneses	SECRETARIA - SEMUDE	996732546	150MENESP@GMAIL.COM
21	Miguel Pereira	POLÍCIA CIVIL (RUBENS) - CIDADE	99679626245	-
22	Roberta Corriente	CALIBRE	03772460005	Secretario@calibre.ar
23	Adriano S. Nunes	CMU	55991470546	-
24	Ramon Valdes	AGENTE TRANSP. ADUANA	03779-15634381	PRIVADO -
25	Sílvio Almeida	SECRETARIA TELESUD	986666656	Sílvio@Chaveiros-Serve
26	Sílvio Rios	COMISSÃO Calibre 614	484030249	Sílvio - Transp. Futuro @ hotmail.com
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

FRENTE PARLAMENTAR DAS PONTES DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA
Resolução nº 115/2025

CONTROLE DE FREQUÊNCIA

Data: 26 de junho de 2025
Hora: 10h

Nominata dos Vereadores e respectivas assinaturas:

- 01 – Stella Luzardo Alves (União Brasil) Presidente.....
- 02 – Márcia Pedrazzi Fumagalli (Republicanos) Vice-Presidente *Fumagalli*
- 03 – Adenildo de Jesus Padovan (Podemos)
- 04 – Antônio Egídio Rufino de Carvalho (Progressistas) *[Signature]*
- 05 – Celso Hernandez Duarte (Progressistas) *[Signature]*
- 06 – Joalcei Alves Gonçalves (Progressistas)
- 07 – Lilian Leopoldina da Rosa Cuty (Republicanos) *[Signature]*
- 08 – Luis Fernando Peres dos Santos (PDT) *[Signature]*
- 09 – Manoela da Rosa Couto (PDT) *[Signature]*
- 10 – Paulo Roberto Inda Kleinübing (Podemos).....
- 11 – Vagner Domingues Garcia (Republicanos) *[Signature]*



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

REUNIÃO
Frente Parlamentar das pontes do Município de Uruguaiana
26/06/2025

LISTA DE INSCRITOS PARA UTILIZAR A TRIBUNA

	NOME	ENTIDADE/ÓRGÃO/EMPRESA
1	Paulo Ricardo Moreira.	
2	Valeria Vinici	Setel / ABTI / Gmucex
3	Luis Menezes - secretário Adjunto	SEMUDE -
4	Ricardo Cristiano Alves	Cidadão Uruguaiense
5		
6		
7		
8		
9		
10		



Recebido 12/06/2025
M. T. Rivas
MARK TOLLENACHO
COORD. NACIONAL SCTCOF

Paso de Los Libres – Corrientes – República Argentina, 12 de Junho de 2025.

Ilustríssimos(as) Senhores(as):

Antonio Márcio de Oliveira Aguiar

Coordenador Nacional Alterno do Subcomitê Técnico CT N° 2 CCM / MERCOSUL –
Controles e Operatória de Fronteira – SCT COF – Brasil

María Teresa Rivas

Coordenadora Nacional do SCT COF – Argentina

Assunto: Infraestrutura fronteiriça, integração aduaneira e desafios operacionais em Uruguaiana/Paso de Los Libres

Prezados(as),

Cumprimentando cordialmente, apresentamos a seguir um panorama atualizado sobre as questões estruturais e operacionais que envolvem a fronteira terrestre entre Uruguaiana/RS (Brasil) e Paso de los Libres (Argentina), com foco na infraestrutura da Ponte Internacional, no processo de concessão do Complexo COTECAR, e na necessária reestruturação da Área de Controle Integrado (ACI), sob os princípios da Gestão Coordenada de Fronteiras (CBM).

1. Situação da Ponte Internacional "Agustín P. Justo – Getúlio Vargas"

Uruguaiana constitui um dos mais relevantes polos logísticos e aduaneiros do Brasil, sendo sua localização geográfica estratégica para a circulação de mercadorias e pessoas no Cone Sul. A ponte internacional sobre o rio Uruguai, que conecta a cidade ao território argentino, representa uma infraestrutura crítica para o escoamento de cargas do Brasil em direção à Argentina e aos portos chilenos do Pacífico, além de ser uma das principais vias do turismo terrestre no Mercosul.

Em setembro de 2022, a estrutura foi parcialmente interditada em razão de problemas graves de manutenção. Vistorias técnicas do DNIT constataram a necessidade de intervenções emergenciais de reforço estrutural, especialmente nas vigas localizadas no trecho brasileiro (km 725 da BR-290). Medidas paliativas foram adotadas, permitindo a retomada parcial do fluxo em meia pista. No entanto, “a deterioração da ponte persiste, com relatos de deformações na pista de rolamento e surgimento de crateras, comprometendo severamente a segurança e a fluidez do tráfego internacional”.



Embora o DNIT esteja finalizando o termo de referência para contratação da obra de restauração no lado brasileiro, “a ausência de uma estratégia binacional para a restauração completa da ponte incluindo o trecho argentino impõe riscos operacionais e institucionais que comprometem a eficiência do corredor logístico”.

Dessa forma, consideramos fundamental o estabelecimento de uma **coordenação bilateral efetiva**, com vistas à execução de um projeto de restauração integral da ponte, respeitando os princípios da cooperação internacional, da corresponsabilidade infraestrutural e da continuidade operacional.

2. Concessão do Complexo COTECAR e modernização da infraestrutura aduaneira argentina

O governo argentino tem avançado na proposta de concessão do Centro de Fronteira Paso de los Libres, que abrange o Complexo Terminal de Cargas (COTECAR) e a ACI local. O objetivo declarado é promover maior fluidez no trânsito internacional e modernizar a infraestrutura de controle.

Em fevereiro deste ano, foi concluída a fase de recebimento das propostas, com oito projetos apresentados. O processo segue para a etapa de chamamento público, com previsão de seleção da empresa concessionária.

Este avanço, embora positivo, **deve estar obrigatoriamente alinhado a um modelo de integração operacional plena** com o lado brasileiro. A experiência já demonstrou que **a integração apenas física, quando isolada de mecanismos conjuntos de operação**, pode acentuar os gargalos existentes. Assim, é imperativo que as futuras soluções operacionais do lado argentino sejam concebidas em consonância com as boas práticas internacionais de Gestão Coordenada de Fronteiras (CBM), estabelecendo **mecanismos compartilhados de inspeção, interoperabilidade tecnológica, harmonização de procedimentos e reconhecimento mútuo de controles**.

3. Desafios da Área de Controle Integrado – Uruguaiana/Paso de los Libres

Embora formalmente designada como Área de Controle Integrado (ACI), a fronteira entre Uruguaiana e Paso de los Libres não opera de fato como tal. Não há uma atuação plenamente integrada dos órgãos de controle de ambos os países, o que resulta em assimetrias processuais, sobreposição de exigências e perda de eficiência.

Em experiências anteriores, como no período pré-pandemia, houve tentativas de atuação conjunta com presença de servidores argentinos (Senasa, AFIP) no Porto Seco de Uruguaiana, em coordenação com MAPA e RFB. No entanto, essas ações não se consolidaram, resultando em **uma integração apenas aparente, que degenerou em desintegração funcional**.



As dificuldades operacionais observadas incluem:

- Atrasos na liberação da terceira via do MIC-DTA (sob responsabilidade da Aduana Argentina);
- Falta de interoperabilidade entre sistemas dos órgãos correspondentes (Senasa/MAPA; RFB/ARCA);
- Aumento de custos logísticos e redução da previsibilidade para os operadores;
- Saturação do espaço físico e redução do número de janelas de liberação;
- Dificuldades relacionadas ao deslocamento e disponibilidade de servidores entre os dois países;
- Desalinhamento de horários de funcionamento, especialmente em feriados e no horário de verão.

Esses entraves não decorrem apenas de infraestrutura limitada, mas, sobretudo, da **“ausência de coordenação institucional eficaz entre os órgãos de ambos os países”**. Já se tornou evidente que **“a presença física conjunta, sem integração real de processos, não resolve os problemas ao contrário, os aprofunda”**.

4. Nossa Conclusão:

INTEGRAÇÃO SEM COORDENAÇÃO É DESINTEGRAÇÃO

A Gestão Coordenada de Fronteiras não é apenas uma diretriz moderna **é condição essencial** para garantir segurança, fluidez e previsibilidade nos fluxos transfronteiriços sul-americanos.

A experiência em Uruguaiana/Paso de los Libres comprova que **“infraestrutura física sem coordenação de processos, interoperabilidade de sistemas e protocolos conjuntos de controle aduaneiro é ineficaz e contraproducente”**. Não basta declarar a existência de uma ACI ou investir em obras físicas, é necessário **construir** **“uma governança comum, pautada por confiança mútua, regras compartilhadas e responsabilidades claramente distribuídas”**.

Por isso, reiteramos que **não somos contrários ao modelo de Áreas de Controle Integrado (ACI)**. Ao contrário, reconhecemos sua importância estratégica. No entanto, **é inaceitável que se repita o modelo de integração apenas física**, sem a devida incorporação de procedimentos coordenados, interoperabilidade tecnológica e harmonização normativa. **Se a integração se limitar à infraestrutura, sem a dimensão institucional e processual, nos posicionamos frontalmente contra**, pois tal abordagem apenas **perpetua disfunções e inviabiliza o verdadeiro propósito de integração**. É fundamental **evitar iniciativas desarticuladas que, ainda que bem-intencionadas, possam comprometer ou retroceder os avanços consolidados pelos órgãos de controle do Estado Brasileiro, em especial a Receita Federal do Brasil**. Tais avanços incluem a adoção de boas práticas de gerenciamento de risco, o funcionamento do Sistema de



Vigilância Aduaneira Inteligente (VAI), a implantação progressiva da DUIMP como novo modelo de despacho e a priorização de fluxos para operadores certificados no programa OEA. Esses elementos compõem uma arquitetura moderna de controle aduaneiro voltada à segurança, previsibilidade e eficiência. Qualquer tentativa de estruturar uma integração meramente física, sem aderência a essas premissas, representa um grave risco de desarticulação institucional e de perdas operacionais para todos os atores envolvidos.

A aplicação das diretrizes da Organização Mundial das Alfândegas (OMA), do Acordo de Facilitação do Comércio da OMC e da Convenção de Quioto Revisada é indispensável. Esses instrumentos são a base técnica e normativa para construir a confiança mútua, o reconhecimento recíproco de controles, a harmonização regulatória e a interoperabilidade de sistemas **todos elementos centrais de uma fronteira moderna, segura e eficiente.**

5. Encaminhamentos e Recomendações

Com base nas observações anteriores, apresentamos os seguintes encaminhamentos para consideração das autoridades competentes:

- A integração fronteiriça deve ser compreendida como **infraestrutura + processos + coordenação institucional. Não se pode considerar integrada uma fronteira onde os órgãos atuam apenas de forma física.** A mera colocação de estruturas, sem alinhamento de procedimentos e sem atuação conjunta, **não atende aos princípios internacionais de ACI e CBM.**
- Reiteramos: **não somos contrários ao modelo de integração, mas somos contrários a qualquer proposta que se limite à integração física,** como ocorreu em experiências passadas. Tal abordagem é inaceitável e ineficaz.
- Devem ser adotados requisitos mínimos de interoperabilidade de sistemas, harmonização de procedimentos, adequação de horários de atendimento, protocolos conjuntos e reconhecimento mútuo de controles, conforme as diretrizes da OMA, da OMC e de outras normas internacionais.
- **Recomendamos que as autoridades argentinas considerem como modelo de boa prática a adoção de soluções tecnológicas de controle aduaneiro inspiradas no Sistema VAI (Vigilância Aduaneira Inteligente), desenvolvido e utilizado pela Receita Federal do Brasil em Uruguaiana.** Essa ferramenta integra câmeras inteligentes, sensores e sistemas de análise automatizada de risco para monitoramento 24/7 das operações de comércio exterior, garantindo segurança, rastreabilidade e maior eficiência nos processos de liberação. Trata-se de um modelo replicável que pode contribuir significativamente para a modernização e a integração operacional da ACI.



- No caso do COTECAR, a futura gestão privada deve estar plenamente articulada com a realidade e a dinâmica operacional brasileira. O lado brasileiro opera com ferramentas de gerenciamento de risco, boas práticas de liberação e plataformas digitais integradas, o que tem garantido previsibilidade aos usuários. O Time Release Study (TRS) identificou Uruguaiana como um dos pontos mais eficientes do país em termos de tempo de liberação de mercadorias.

- A restauração integral da Ponte Internacional é urgente e requer **ação coordenada entre Brasil e Argentina**. A negligência comprometerá a circulação de cerca de 250 mil veículos de carga por ano e impactará negativamente o fluxo de mais de 1,5 milhão de turistas durante a alta temporada.

Na certeza de que o diálogo técnico e o respeito recíproco são os pilares para a superação dos entraves fronteiriços, e confiantes de que o fortalecimento da cooperação bilateral permitirá superar os desafios e consolidar uma fronteira mais eficiente, segura e integrada, contamos com o comprometimento das autoridades competentes e nos colocamos à disposição para contribuir ativamente na construção de soluções conjuntas, baseadas na confiança mútua, no respeito institucional e na convergência operacional.

Reiteramos nossos protestos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,

Fabio Ciocca

Assinado de forma digital por
Fabio Ciocca
Dados: 2025.06.12 11:26:52 -03'00'

Fábio Freitas Ciocca

Vice-Presidente, SDAERGS

Ofício nº 011/2025

Porto Alegre, 19 de fevereiro de 2025.

Ao Ministro de Estado dos Transportes, Substituto[

GEORGE ANDRÉ PALERMO SANTORO

Brasília (DF)

Assunto: Apresentação de Demandas Logísticas do Setor Aduaneiro

Prezado Senhor,

O **Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul**, no uso de suas atribuições legais e representando os interesses da categoria, vem, por meio deste ofício, apresentar as principais demandas e preocupações relacionadas à infraestrutura logística essencial ao setor aduaneiro, que impactam diretamente a fluidez e eficiência do transporte internacional de mercadorias entre o Brasil e a Argentina. Atualmente, enfrentamos sérias dificuldades em pontos estratégicos da malha viária e nas estruturas de travessia localizados em nosso estado o que ocasionam impactos nocivos ao trânsito de mercadorias e ao correspondente fluxo de operações do setor. Destacamos as seguintes questões:

1. Rodovia BR-290

A BR-290 estrada que parte do litoral centro norte do estado do Rio Grande do Sul em sentido oeste, até Uruguaiana fronteira do Brasil com a Argentina, é um dos principais eixos rodoviários utilizados para o transporte de cargas no Rio Grande do Sul. Conhecida com a principal rota do Mercosul, a Rodovia apresenta precariedade em trechos como falta de sinalização, buracos e desnivelamento da pista que corroboram com aumento dos tempos de viagem causando frequentes atrasos, aumento de custos logísticos e riscos à segurança de quem transita pela citada rodovia dentre eles, Motoristas, turistas dentre outros.

Diante do exposto, solicitamos uma avaliação e um correspondente cronograma de investimentos de recursos, visando a melhoria das condições dessa via que esteja incluso previsão de manutenções regulares para garantir um trânsito mais seguro e eficiente, bem como promover Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para que a duplicação contemple o trecho delimitado pelas cidades de

Uruguaiana e Rosário do Sul (245 km) favorecendo o alto fluxo de caminhões e de turistas que circulam pela citada estrada.

2. Ponte Internacional Uruguaiana - Paso de los Libres

A ponte que conecta **Uruguaiana (Brasil) e Paso de los Libres (Argentina)** além de ter importante papel no desenvolvimento econômico de ambas as cidades e das regiões que as circundam tem importância exponencial no que tange ao comércio exterior brasileiro. Além de ligar os dois países, a estrutura é ponto estratégico para o escoamento de mercadorias transacionadas entre Brasil, Argentina e Chile, ratificando sua importância para o modal de transporte rodoviário Internacional e para o intenso fluxo de turistas. Dados oficiais da Receita Federal do Brasil dão conta que em 2024 cruzaram pela ponte Internacional cerca de **212.141 caminhões e 6.229 ônibus**.

No que tange ao fluxo de turistas, Uruguaiana, foi responsável por cerca da metade do fluxo migratório registrado em 2025 no Estado, principalmente em função da entrada de turistas argentinos que viajam a lazer até as praias gaúchas e de Santa Catarina. De acordo com a Delegacia da Polícia Federal (PF) na cidade, foi registrada a passagem de **330.308** turistas entre nos primeiros 22 dias deste ano. Considerando os dados acima expostos, não há dúvidas que o Comércio Exterior tem sido a chave para retomada do crescimento econômico do nosso país e o "passo fronteiriço" entre Uruguaiana e Paso de Los Libres, exerce papel de verdadeiro protagonista neste cenário. No entanto, tem nos Causado preocupação os constantes problemas estruturais que ao longo do tempo a ponte vem apresentando, que culminou com a identificação em 2022, de uma ruptura grave na pista de rolamento ocasionada por um dos pilares da ponte sendo necessária a interdição parcial da pista até que os reparos fossem finalizados. Mesmo após a realização desses reparos, a estrutura continuou apresentando problemas em sua pista com surgimento de desníveis e rachaduras em grande parte de sua extensão.

Assim sendo solicitamos que sejam aplicadas soluções imediatas para melhorar as condições de trafegabilidade tanto do fluxo aduaneiro, rodoviário e vicinal, trazendo importante solução a este gargalo existente.

3. Ponte sobre o Rio Ibicuí (entre Uruguaiana e Itaqui)

A ponte que liga **Uruguaiana a Itaqui** apresenta sinais

preocupantes de desgastes estruturais. A falta de manutenção adequada pode comprometer a segurança dos usuários e afetar a logística de transporte. Diante disso, solicitamos uma avaliação técnica detalhada das condições da estrutura e a elaboração de um plano de recuperação e manutenção.

4. Construção de uma Nova Travessia sobre o Rio Ibicuí

Visando garantir a continuidade e a segurança do fluxo logístico na região, gostaríamos de saber qual a situação de viabilidade para a construção de uma nova travessia sobre o **Rio Ibicuí**, pois o processo licitatório está paralisado. A implantação de uma nova ponte contribuirá significativamente para a melhoria da infraestrutura e permitirá um escoamento mais eficiente da produção local e internacional.

5. Rotas do Mercosul: A Rota Caminhos do Mercosul é um projeto que visa integrar os países do Mercosul por meio de um corredor turístico e econômico, incentivando o desenvolvimento sustentável da região.

Dentro deste programa de investimento do governo federal está a chamada Rota 5 – Bioceânica do Sul – que abrange a região sul do País, tendo passagem pela BR 290 e desembocando na Ponte Internacional Uruguaiana-Paso de Los Libres.

Aqui ressaltamos dados importantes disponibilizados pela Receita Federal do Brasil que demonstram a importância e a força que tem o Comércio Exterior nesta região.

No que tange a necessidade cada vez maior do fortalecimento regional, considerando os potenciais logísticos dos Portos Secos Rodoviários situados nas cidades de São Borja e Uruguaiana, sendo ambos principais Hubs de conexão com a Argentina, terceiro maior parceiro comercial do Brasil, considerando os dados do ano de 2024, notadamente estamos diante, em dados percentuais, de cerca de 36% de todo fluxo comercial brasileiro realizado com a vizinha argentina sendo desembarçadas nesses dois Recintos (URA – 22% e SBJ-14%).

O Porto Seco de Uruguaiana, em termos de arrecadação de tributos federais, totalizou em nos últimos 3 anos montante de R\$ 8.530.658,272,92, sendo que em 2024 foi identificado o valor mais expressivo em valores nominais, R\$ 2.983.732.834,09.

Trechos e Conexões da Rota

1. A rota conecta regiões estratégicas do **Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai**, passando por cidades com grande potencial turístico e econômico. Algumas das principais conexões incluem:

- **Brasil** – Urugaiana (RS), Porto Alegre (RS), Foz do Iguaçu (PR)
- **Argentina** – Paso de los Libres, Buenos Aires, Córdoba
- **Paraguai** – Assunção, Ciudad del Este
- **Uruguai** – Rivera, Montevideú, Punta del Este

Desafios para Implementação

/// Necessidade de **investimentos públicos e privados** para melhorias nas estradas e na segurança.

/// **Burocracia nas fronteiras** – Facilitar o trânsito entre os países exigirá acordos entre os governos.

/// **Preservação ambiental** – Garantir que o turismo não cause impactos negativos nas áreas naturais.

Todas essas demandas são de extrema importância para o setor de **comércio exterior e logística de transporte internacional de cargas**, impactando diretamente a economia regional e nacional. Solicitamos, portanto, a atenção das autoridades competentes para que sejam adotadas as providências cabíveis na busca por soluções adequadas e eficazes.

Colocamo-nos à disposição para maiores esclarecimentos e aguardamos um retorno sobre as medidas que poderão ser tomadas em relação a essas questões.

Atenciosamente,

Marcelo Clark Alves

presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do RS.

Fábio Freitas Ciocca

vice-presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do RS.



Exportação 2024

Unidade de Despacho	Recinto	País de Destino	Valor (dólar)	% do Total Valor de Exportação	Nº de DUE's	% do Nº Total de DUE's
ALF - Uruguiana	MULTILOG	Argentina	3.705.017.237,82	73,95%	60.095	70,07%
		Chile	1.268.408.889,86	25,32%	24.824	28,95%
		Peru	16.476.521,31	0,33%	264	0,31%
		Uruguael	10.254.577,14	0,20%	401	0,47%
IRF - São Borja	CUF	Argentina	3.140.512.892,08	62,79%	47.124	87,03%
		Chile	1.288.855.675,38	25,77%	17.847	25,39%
		Peru	567.426.789,03	11,35%	5.254	7,47%
ALF - Foz do Iguaçu	MULTILOG	Paraguai	2.807.118.934,68	56,50%	62.610	89,65%
		Argentina	238.384.145,03	7,52%	4.527	6,50%
		Chile	112.220.936,80	3,54%	2.228	3,20%



Importação 2024

Unidade de Despacho	Recinto	País de Procedência	Valor (dólar)	% no Valor Total de Importação	Nº de DI's	% no Nº Total de DI's
ALF - Uruguiana	MULTILOG	Argentina	2.628.615.028,45	86,41%	25.746	81,18%
		Chile	257.295.466,50	8,65%	5.132	15,68%
		Peru	2.658.656,25	0,09%	38	0,12%
IRF - São Borja	CUF	Argentina	804.608.345,79	62,87%	19.757	65,40%
		Chile	672.340.882,01	44,18%	9.663	31,89%
		Peru	8.653.752,34	0,58%	141	0,47%
ALF - Foz do Iguaçu	MULTILOG	Paraguai	1.463.591.066,07	52,02%	17.059	40,33%
		Argentina	818.975.654,19	29,11%	19.551	46,22%
		Chile	384.015.368,24	13,65%	4.044	9,66%

Unidade de Despacho	Recinto	Ano	Exportação (Dólar)	Importação (Dólar)	Total	Nº de DUE's	Nº de DI's	Total de Declarações	Tributos Recolhidos (R\$)
Uruguiana	Multilog	2019	3.591.101.908,78	2.589.325.308,89	6.180.427.217,67	79.108	32.579	111.687	2.176.250.277,13
		2020	3.336.182.559,60	1.817.800.010,70	5.153.982.570,30	79.809	27.886	107.695	1.877.337.822,40
		2021	4.926.457.964,44	2.631.114.864,30	7.557.572.828,74	113.019	33.186	146.205	2.961.693.093,82
		2022	5.603.697.068,54	3.219.951.366,15	8.823.648.434,69	107.316	34.601	141.917	2.885.707.616,12
		2023	4.985.097.160,64	2.996.692.900,79	7.981.790.061,43	90.485	31.212	121.697	2.661.217.822,71
		2024	5.010.248.232,08	2.974.343.235,66	7.984.591.467,74	85.761	32.948	118.709	2.983.732.834,09
		Total	USD 27.452.784.894,07	USD 16.229.227.888,49	USD 43.682.012.580,66	555.488	192.412	747.910	15.545.939.466,27
São Borja	CUF	2019	2.515.120.848,91	1.040.568.163,81	3.555.689.012,72	41.855	23.309	65.164	298.863.552,10
		2020	2.203.197.957,23	948.287.891,39	3.151.485.848,62	44.259	24.625	68.884	296.849.361,12
		2021	3.577.204.944,26	1.234.360.351,09	4.811.565.295,35	71.749	25.315	97.064	417.349.343,74
		2022	5.625.562.266,37	1.547.453.611,99	7.173.015.878,36	98.216	30.566	128.782	426.607.289,50
		2023	5.204.742.549,39	1.568.931.926,86	6.773.674.476,25	84.222	29.432	113.654	404.920.412,92
		2024	5.001.530.471,61	1.521.911.027,16	6.523.441.498,77	70.304	30.209	100.513	367.319.832,07
		Total	USD 24.127.359.037,78	USD 7.861.512.972,30	USD 31.988.872.010,08	410.606	163.456	674.061	2.211.709.791,45
Foz do Iguazu	Multilog	2019	2.144.259.487,77	2.024.868.406,31	4.169.127.894,08	53.583	33.630	87.213	611.705.086,77
		2020	1.957.417.347,66	1.917.378.962,43	3.874.796.310,09	59.417	31.625	91.042	722.225.308,83
		2021	2.775.262.103,88	2.592.844.584,11	5.368.106.687,99	75.397	34.614	110.011	895.769.069,27
		2022	3.102.952.668,26	2.867.351.298,56	5.970.303.966,82	69.500	35.936	105.436	859.310.208,26
		2023	3.241.521.142,50	2.412.461.776,69	5.653.982.919,19	72.203	34.856	107.059	703.722.430,86
		2024	3.171.745.494,23	2.813.376.623,20	5.985.122.117,43	69.686	42.300	111.986	835.645.491,36
		Total	USD 16.393.158.244,31	USD 14.628.281.651,30	USD 31.021.439.896,61	399.786	212.961	612.747	4.628.377.595,35

Unidade de Despacho	Recinto	Ano	Exportação (Dólar)	Importação (Dólar)	Total	Nº de DUE's	Nº de DI's	Total de Declarações	Tributos Recolhidos (R\$)
Uruguiana	Multilog	2019	3.591.101.908,78	2.589.325.308,89	6.180.427.217,67	79.108	32.579	111.687	2.176.250.277,13
		2020	3.336.182.559,60	1.817.800.010,70	5.153.982.570,30	79.809	27.886	107.695	1.877.337.822,40
		2021	4.926.457.964,44	2.631.114.864,30	7.557.572.828,74	113.019	33.186	146.205	2.961.693.093,82
		2022	5.603.697.069,54	3.219.951.366,15	8.823.648.434,69	107.316	34.601	141.917	2.885.707.616,12
		2023	4.985.097.160,64	2.996.692.900,79	7.981.790.061,43	90.485	31.212	121.697	2.661.217.822,71
		2024	5.010.248.232,08	2.974.343.235,68	7.984.591.467,74	85.761	32.948	118.709	2.983.732.834,09
		Total	USD 27.452.784.894,07	USD 16.229.227.686,49	USD 43.682.012.580,56	555.498	192.412	747.910	15.545.939.466,27
São Borja	CUF	2019	2.515.120.848,91	1.040.568.163,81	3.555.689.012,72	41.855	23.309	65.164	298.663.552,10
		2020	2.203.197.957,23	948.287.891,39	3.151.485.848,62	44.259	24.625	68.884	296.849.361,12
		2021	3.577.204.944,26	1.234.360.351,09	4.811.565.295,35	71.749	25.315	97.064	417.349.343,74
		2022	5.625.562.266,37	1.547.453.611,99	7.173.015.878,36	98.216	30.566	128.782	426.607.289,50
		2023	5.204.742.549,39	1.568.931.926,86	6.773.674.476,25	84.222	29.432	113.654	404.920.412,92
		2024	5.001.530.471,61	1.521.911.027,16	6.523.441.498,77	70.304	30.209	100.513	367.319.832,07
		Total	USD 24.127.359.037,78	USD 7.881.512.972,30	USD 31.988.872.010,08	410.605	163.456	574.061	2.211.709.791,45
Foz do Iguaçu	Multilog	2019	2.144.259.487,77	2.024.868.408,31	4.169.127.896,08	53.583	33.630	87.213	611.705.086,77
		2020	1.957.417.347,66	1.917.378.962,43	3.874.796.310,09	59.417	31.625	91.042	722.225.308,83
		2021	2.775.262.103,88	2.582.844.584,11	5.368.106.687,99	75.397	34.614	110.011	895.769.069,27
		2022	3.102.952.668,26	2.867.351.298,56	5.970.303.966,82	69.500	35.936	105.436	859.310.208,26
		2023	3.241.521.142,50	2.412.461.776,69	5.653.982.919,19	72.203	34.856	107.059	703.722.430,86
		2024	3.171.745.494,23	2.813.376.623,20	5.985.122.117,43	69.686	42.300	111.986	835.645.491,36
		Total	USD 16.393.158.244,31	USD 14.628.281.651,30	USD 31.021.439.895,61	399.786	212.961	612.747	4.628.377.595,35



Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul

Sede SDAERGS Porto Alegre
Rua Caldas Junior, nº 20 - 10º andar
Tel.: +55 51 3228 2563
E-mail: secretaria@sdaergs.com.br



OFÍCIO Nº 022/2025

Uruguaiiana, 12 de Maio de 2025

Ao Senhor
Pablo Teonas May
Supervisor da Unidade Local de Uruguaiiana /RS

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte / DNIT - Uruguaiiana/R

Assunto: Solicitação de esclarecimentos adicionais – Infraestrutura rodoviária e logística regional

Senhor Pablo Teonas May,

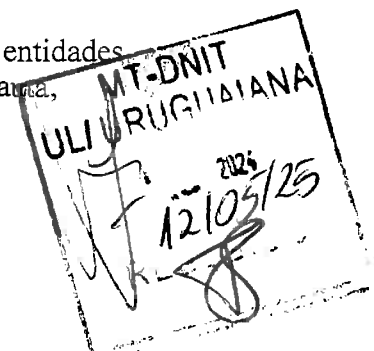
Cumprimentando cordialmente Vossa Senhoria, vimos por meio deste ofício registrar, conforme reunião recentemente realizada em seu gabinete, os apontamentos decorrentes da apresentação das devolutivas recebidas em resposta aos questionamentos constantes no documento previamente encaminhado aos representantes do Ministério dos Transportes e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), durante agenda institucional promovida na capital federal.

O referido documento abrange temas de significativa relevância para o desenvolvimento logístico e econômico da região da Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul, notadamente:

- A duplicação da BR-290, no trecho entre Uruguaiiana e Rosário do Sul;
- A construção da ponte sobre o Rio Ibicuí;
- O andamento dos processos licitatórios relacionados às obras estruturantes;
- A manutenção da Ponte Internacional Uruguaiiana–Paso de los Libres (PROARTE);
- A conservação e manutenção da malha viária existente.

Durante o encontro, foram elencadas diversas questões técnicas relativas ao estágio atual dos projetos e obras de infraestrutura mencionados, com ênfase na importância de assegurar melhores condições de trafegabilidade e escoamento da produção, fatores fundamentais para a eficiência do comércio exterior na região.

Nesse sentido, com vistas a subsidiar análises mais detalhadas por parte das entidades locais e regionais, e considerando o papel estratégico das intervenções em pauta, solicitamos os seguintes esclarecimentos adicionais:

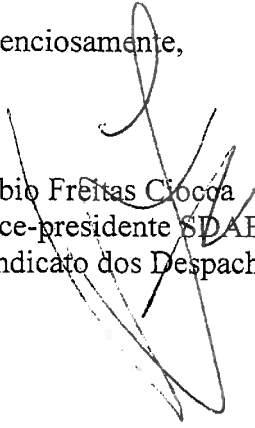


1. **Projeto de Travessia Urbana:** Existe, por parte desta Unidade, registro de projeto técnico elaborado em período anterior, visando à otimização da travessia urbana em pontos críticos da malha viária? Caso positivo, tal projeto poderia ser compatibilizado com o plano de duplicação da BR-290 entre Uruguaiana e Rosário do Sul, proposto por esta entidade?
2. **Obras no trecho do Arroio Bossoroca:** As obras recentemente executadas neste segmento devem ser compreendidas como soluções definitivas ou foram realizadas em caráter emergencial e provisório, com o objetivo de mitigar os impactos das interrupções na via e da circulação em meia pista?
3. **Ponte Internacional Uruguaiana–Paso de los Libres (PROARTE):** Conforme informado, o processo SEI nº 50610.000315/2020-07, referente ao Plano de Trabalho de Manutenção da Unidade Local de Uruguaiana/RS, encontra-se com a licitação adjudicada. Diante disso, solicitamos informação quanto à previsão de início da execução das obras, bem como o detalhamento das intervenções que serão contempladas.
4. **Licitação para manutenção estrutural da Ponte Internacional:** Além das obras de manutenção previstas no âmbito do PROARTE, há previsão de abertura de processo licitatório específico voltado à manutenção estrutural da Ponte Internacional que liga Uruguaiana a Paso de los Libres? Em caso afirmativo, solicitamos informações quanto ao escopo, cronograma e fonte orçamentária da referida iniciativa.
5. **Licitação da ponte sobre o Rio Ibicuí:** Solicitamos, ainda, confirmação quanto à previsão de realização, ainda no exercício de 2025, da licitação para a construção da nova ponte sobre o Rio Ibicuí, conforme prevista em estudos preliminares e amplamente demandada pela sociedade regional.

Aproveitamos a oportunidade para reiterar nosso compromisso institucional com o desenvolvimento da infraestrutura logística e de transportes na região sul do país e manifestar nossa total disposição para colaborar com os esforços técnicos e administrativos necessários à viabilização desses projetos.

Sem mais, agradecemos a atenção dispensada e renovamos protestos de elevada consideração.

Atenciosamente,


Fabio Freitas Cocco
Vice-presidente SDAERGS
Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Diretoria de Infraestrutura Rodoviária
Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária

OFÍCIO Nº 61580/2025/CGMRR/DIR/DNIT SEDE

Brasília, na data da assinatura eletrônica.

Ao Senhor
FÁBIO PESSOA DA SILVA NUNES
Diretor de Infraestrutura Rodoviária
Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Setor de Autarquias Norte, Quadra 03, Lote A, Asa Norte
CEP: 70040-902 - Brasília/DF

Assunto: Requerimento do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul - SDAERGS. Demandas logísticas do setor aduaneiro Rio Grande do Sul.

URGENTE

Senhor Diretor,

1. Versa o presente sobre o OFÍCIO-CIRCULAR N.º 1417/2025/DG-SEAA/GAB - DG/DNIT SEDE (SEI! n.º 20482506) dessa Diretoria-Geral, que encaminha o OFÍCIO N.º 12/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (SEI! n.º 20425559), oriundo da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes - SNTR, que faz referência ao OFÍCIO N.º 011/2025 (anexo), do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul - SDAERGS, no qual requisita manifestação acerca de alguns pontos referentes à infraestrutura rodoviária naquele estado e cuja influência abrange diretamente a Fronteira Oeste, sobretudo Uruguiana, como na BR-290/RS, a Ponte Internacional de Uruguiana-Paso de los Libres e a Ponte sobre o Rio Ibicuí.
2. Em atenção ao requisitado, a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR encaminhou à esta Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMRR/DIR o OFÍCIO-CIRCULAR N.º 1454/2025/DIR/DNIT SEDE (SEI! n.º 20495580), solicitando análise e manifestação a fim de subsidiar a resposta deste Departamento.
3. Sendo assim, considerando as atribuições regimentais da CGMRR, passa-se a se manifestar sobre os quesitos, conforme se segue:
4. **Rodovia BR-290 (duplicação do trecho entre Uruguiana e Rosário do Sul):**
"Diante do exposto, solicitamos uma avaliação e um correspondente cronograma de investimentos de recursos, visando a melhoria das condições dessa via que esteja incluso previsão de manutenções regulares para garantir um trânsito mais seguro e eficiente, bem como promover Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para que a duplicação contemple o trecho delimitado pelas cidades de Uruguiana e Rosário do Sul (245 km) favorecendo o alto fluxo de caminhões e de turistas que circulam pela citada estrada".
 - 4.1. Com relação as providências adotadas ou em estudo para duplicação do trecho, a Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP no OFÍCIO N.º 53167/2025/EMPREENDEMENTOS - DPP/DPP/DNIT SEDE (SEI! n.º 20545301), comunicou que em relação à BR-290/RS, o pleito se encontra no Cadastro de Demandas da Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos - CGPLAN, para fins de planejamento.
 - 4.2. Sobre o tema, s.m.j., avalia-se ser mais conveniente tratar o tema via outras Coordenações já instadas à manifestação nos autos, considerando o escopo de suas atuações delineadas no Regimento Interno deste Departamento. Dessa forma, entendemos não ser pertinência desta Coordenação-Geral a manifestação a respeito de duplicação do trecho, cabendo, informar com relação às questões atinentes à manutenção e restauração da Rodovia BR-290/RS, bem como, sobre as Obras de Arte Especial, objeto da demanda.
 - 4.3. Inicialmente, com lastro nas informações obtidas do Sistema Federal de Viação - SFV, integrante do Sistema Nacional de Viação - SNV, instituído pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, é importante salientar que o trecho rodoviário objeto da demanda, com Subtrecho: FIM DA CONCESSÃO (ILHA DO PAVÃO) - ENTR BR-290/293 (FRONT BRASIL/ARGENTINA) (PONTE INTERNACIONAL), Segmento: Km 98,2 ao Km 726, com extensão de 627,8 Km, **encontra-se sob a jurisdição deste Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.**
 - 4.4. Foi possível identificar diversos contratos que cobrem o respectivo trecho, com o objetivo de executar serviços de conservação rotineira, manutenção preventiva periódica, emergencial e, eventualmente, outros serviços destinados a preservar as características técnicas e físico-operacionais do corpo estradal e da faixa de domínio, dentro dos padrões de serviço estabelecidos. Veja-se:

Contrato no segmento											
Contrato	Estado Segmento	Rodovia	Km Inicial	Km Final	Extensão Segmento	Empresa	Intervenção	Situação do Contrato	Objeto da Contratação	Data do Início	Data do Término da Vigência
10 00014/2022	RS	BR-472*	519,6	582,1	62,5	ICCLA - IND COM E CONST.BAGE LTDA	CONSERVAÇÃO DO ROD PAV. PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVIA BR-472/RS COM VISTAS A EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. - KM 519,60 AO KM 582,10 E KM 583,40 AO KM 656,60. EXTENSÃO TOTAL 135,70 KM	24/01/2022	21/07/2025
10 00097/2022	RS	BR-116*	275,6	400,5	123,9	COMPASUL CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS LTDA	CONSERVAÇÃO DO ROD PAV. PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVIA BR-116/RS COM VISTAS A EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. - KM 276,8 AO KM 400,5 - NOVA POINTE GUAIBA 4,2 KM. EXTENSÃO TOTAL 126,10 KM	20/04/2022	15/10/2025
10 00930/2024	RS	BR-290	0	2,8	2,8	ICCLA - IND COM E CONST.BAGE LTDA	CONSERVAÇÃO DO ROD PAV. PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVIA BR-290/RS, COM VISTAS A EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. - KM 574,40 AO KM 576,00 E KM 0,00 AO KM 2,80. EXTENSÃO TOTAL 154,40 KM	02/01/2025	25/06/2026
10 00308/2024	RS	BR-290	112,3	228	115,7	FONOLU BUSNELLO S/A - TUNELIS TERRAPLENAGEM E PAVIMENTAÇÕES	CONSERVAÇÃO DO ROD. PAV. PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVIA BR-290/RS COM VISTAS A EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. - SEGMENTO KM 112,300 AO KM 228,000. EXTENSÃO TOTAL 115,700 KM	16/05/2024	11/11/2027
10 00307/2024	RS	BR-290	228	317,3	89,3	LCM CONSTRUÇÃO E COMERCIO S/A	CONSERVAÇÃO DO ROD. PAV. PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVIA BR-290/RS COM VISTAS A EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. - SEGMENTO KM 228,000 AO KM 317,300. EXTENSÃO TOTAL 89,300 KM	16/05/2024	11/11/2027
10 00598/2023	RS	BR-290	317,7	413,2	95,5	CONSORCIO LCM/PAVOTEC/ENECOM-BR-290 E 392/RS	MANUTENÇÃO POR RESULTADO PISTA SIMPLES	ATIVO	ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E EXECUÇÃO DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO (RECUPERAÇÃO, RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO) RODOVIA DAS RODOVIAS BR-290/RS E BR-392/RS DO PROGRAMA CREMA - 2ª ETAPA	13/11/2023	18/10/2036
10 00930/2024	RS	BR-290	574,4	728	151,8	ICCLA - IND COM E CONST.BAGE LTDA	CONSERVAÇÃO DO ROD. PAV. PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVIA BR-290/RS, COM VISTAS A EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. - KM 574,40 AO KM 728,00 E KM 0,00 AO KM 2,80. EXTENSÃO TOTAL 154,40 KM	02/01/2025	25/06/2026

4.5. Ainda sobre os contratos supramencionados, constata-se saldo a ser executado (mediante empenho), veja-se:

Resumo financeiro do contrato

Contrato	Valor vigente	Valor executado	Valor do Saldo
10 00014/2022	126 878.685,91	63.980 715,13	62.897 970,78
10 00097/2022	132 991.528,03	32.195 301,89	100 796 226,14
10 00307/2024	178.868 405,10	27.803 795,85	151 004 609,25
10 00308/2024	147 452 342,32	24 347 839,10	123 104 503,22
10 00598/2023	255 520 707,02	41 524 683,84	213 606 013,08
10 00930/2024	76 000 000,00	3 038 972,98	72 961 027,02

4.6. No que tange as atuais condições de manutenção dessa importante rodovia, destaca-se que a CGMRR/DIR dispõe do Índice de Condição da Manutenção - ICM, utilizado para parametrizar a avaliação das condições de manutenção das rodovias pavimentadas sob jurisdição do DNIT. Esse índice permite uma avaliação detalhada da condição de cada quilômetro das rodovias, servindo também como referência para o acompanhamento das ações de manutenção da malha rodoviária federal.

4.7. Na avaliação da condição de manutenção das rodovias pavimentadas, os levantamentos em campo são realizados mensalmente pelas empresas supervisoras, e possuem por base os seguintes itens:

I - Superfície do pavimento:	II - Conservação da rodovia
a) número de painelas;	a) altura da vegetação marginal;
b) número de remendos, e	b) presença e condição dos dispositivos de drenagem, e
c) percentual de área trincada;	c) presença de dispositivos de sinalização horizontal e vertical

4.8. A fim de indicar a evolução ou a involução das condições de manutenção da malha rodoviária, o cálculo do ICM (no caso de rodovias pavimentadas) ou do ICMNP (no caso de rodovias não pavimentadas) indica a nota de determinado segmento em uma das quatro categorias: I - Péssimo; II - Ruim; III - Regular; e IV - Bom. Tais categorias acima são obtidas a partir do lançamento dos dados de levantamentos na equação a seguir:

$$ICM = IP \times 0,70 + IC \times 0,30 \tag{Equação 1}$$

$$IP = 50 \times P(\text{painelas}) + 30 \times P(\text{remendos}) + 20 \times P(\text{trincamento}) \tag{Equação 2}$$

$$IC = 30 \times P(\text{roçada}) + 20 \times P(\text{drenagem}) + 50 \times P(\text{sinalização}) \tag{Equação 3}$$

Onde:

ICM - Índice da Condição da Manutenção.

IP - Índice do Pavimento.

IC - Índice da Conservação de demais elementos.

P(painela) - valor conforme tabela 1A;

P(remendo) - valor conforme tabela 1A.

P(trincamento) - valor conforme tabela 1A.

P(roçada) - valor conforme tabela 1B.

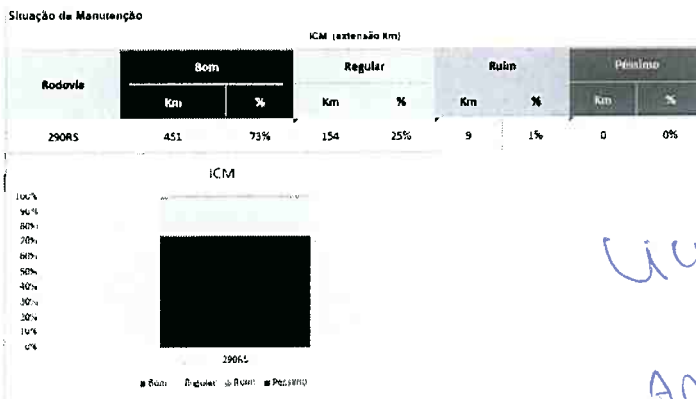
P(drenagem) - valor conforme tabela 1B e

P(sinalização) - valor conforme tabela 1B.

4.9. A definição do estado da condição da manutenção dependerá exclusivamente do resultado encontrado após a aplicação da fórmula do ICM, onde o segmento será classificado conforme o quadro apresentado a seguir:

Faixa	Condição
ICM < 30	Bom
30 ≤ ICM < 50	Regular
50 ≤ ICM < 70	Ruim
ICM > 70	Péssimo

4.10. A par dos esclarecimentos acima, há de se observar o índice da condição da manutenção - ICM da Rodovia BR-290/RS, para o trecho sob jurisdição do DNIT, conforme detalhado abaixo:



Licitado / MANUTENÇÃO ADJUDICADO 8 MILHÕES

4.11. Em síntese, aproximadamente **98% do corredor rodoviário da Rodovia BR-290/RS**, para o segmento questionado, encontra-se em estado de conservação BOM/REGULAR. Cabendo salientar que o decorrer do tempo é fator modificador das condições retratadas nas bases de pesquisa do ICM, sendo essas as informações mais recentes.

5. Ponte Internacional Uruguiana - Paso de los Libres

5.1. Considerando a situação apresentada, atualmente, no âmbito do PROARTE, há em curso o Plano de Trabalho de Manutenção da Unidade Local de Uruguiana/RS, em trâmite nos autos do processo SEI n.º 50610.000315/2020-07, os trâmites encontram-se na fase em que a licitação foi adjudicada, compõem essa OAE os elementos a seguir:

SGO	Identificação da OAE	Rodovia	km	Extensão	Larg.	Nota	Tipo de Estrutura	Município	Unidade Local	Supervisora Trecho	PROARTE. MANUTENÇÃO Status	
100613	Ponte Internacional Getúlio Vargas Agustín Pedro Justo	BR-290/RS	725,17	1277,19	12,2	3	Viga de concreto armado	Uruguiana	Uruguiana	00170/2024-PROSUL	MANUTENÇÃO PREVISTA PROCESSO N.º 50610.000315/2020-07	RE

6. Ponte sobre o Rio Ibicuí (entre Uruguiana e Itaquí) e construção de uma nova travessia sobre o Rio Ibicuí

6.1. A respeito dessa Obra de Arte Especial, comunicamos que seus elementos estão resumidos no quadro abaixo:

SGO	Identificação da OAE	Rodovia	km	Extensão	Larg.	Nota	Tipo de Estrutura	Município	Unidade Local	Supervisora Trecho	PROARTE. MANUTENÇÃO Status	
100597	Ponte sobre o Rio Ibicuí	BR-472/RS	519,6	1195,45	5,7	2	Mista (viga metal. e laje concreto)	Itaquí	Uruguiana	00170/2024-PROSUL	INDICADA PROCESSO N.º 50600.042546/2024-22	SI PI

6.2. Ademais, no tocante a elaboração de um plano de recuperação e manutenção, bem como, acerca das condições da estrutura das OAE's dessa Região, informa que nos autos do processo SEI n.º 50600.042546/2024-22, vem sendo tratado a Inspeção Extraordinária para identificação de possíveis situações de risco, no qual, cada Unidade Local, tem apresentado os relatórios de inspeção sob sua respectiva responsabilidade.

7. Ademais, vale ressaltar que todas as Superintendências Regionais foram acionadas para realizar novo levantamento das OAEs em estado crítico ou ruim, bem como, houve determinação para que todas as OAEs sob a respectiva jurisdição das SRE's estejam contempladas com serviços de manutenção, visando atingir **100% de cobertura nacional** das ações do PROARTE.Manutenção. Essa determinação está detalhada na solicitação de apresentação do Plano de Ação referentes às Obras de Arte Especiais - OAE, conforme disposto no Ofício n.º 7840/2025/COMEC/CGMRR/DIR/DNIT SEDE (SEI n.º 20013691).

8. Diante do exposto, reiteramos que todas as informações disponíveis foram devidamente apresentadas e colocamo-nos à disposição para demais esclarecimentos.

9. Sendo estas as informações prestadas para o momento, sugere-se o encaminhamento do presente processo à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR para prosseguimento e demais providências, com a urgência que o caso requer, sugerindo, em caso de concordância, a evolução dos autos à Diretoria-Geral.

Respeitosamente,

EM ANDAMENTO UM DE PROCESSO 150 MILHÕES

(documento datado e assinado eletronicamente)
BRÁULIO FERNANDO LUCENA BORBA JÚNIOR
 Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária
 CGMRR/DIR



Documento assinado eletronicamente por Bráulio Fernando Lucena Borba Junior, Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária, em 21/03/2025, às 18:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Processo Aberto Licitação 2º SEMESTRE 2025.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **20635071** e o código CRC **058ED931**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.006647/2025-11

SEI nº 20635071



MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES



Sector de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A - Bairro Asa Norte
CEP 70440-902
Brasília/DF | (061) 3315-4319

Criado por anne.nunes, versão 10 por anne.nunes em 20/03/2025 14:26:34.

50000.009208/2025-29



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE OBRAS PÚBLICAS
COORDENAÇÃO DE PLANEJAMENTO

Despacho nº 50/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Processo nº 50000.009208/2025-29

Interessado: Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul - SDAERGS

Assunto: **Apresentação de Demandas Logísticas do Setor Aduaneiro do Estado do Rio Grande do Sul**

Ao Gabinete da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário,

Senhora Secretária,

1. Refiro-me ao Ofício nº 011/2025 e Anexos (SEI nº 9423548) encaminhado a esta Pasta pelo Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul apresentando "as principais demandas e preocupações relacionadas a infraestrutura logística essencial ao setor aduaneiro, que impactam diretamente a fluidez e eficiência do transporte internacional de mercadorias entre o Brasil e a Argentina".
2. Na mencionada correspondência a entidade sindical destaca estar enfrentando "sérias dificuldades em pontos estratégicos da malha viária e nas estruturas de travessia localizados em nosso estado o que ocasionam impactos nocivos ao trânsito de mercadorias e ao correspondente fluxo de operações do setor" e destaca questões relacionadas com a rodovia BR-290; com a ponte internacional Uruguaiana - Paso de los Libres; com a ponte sobre o Rio Ibicuí (entre Uruguaiana e Itaqui); com a construção de uma nova travessia sobre o rio Ibicuí e com a rota Caminhos do Mercosul.
3. Sobre o assunto, por meio do OFÍCIO Nº 12/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR, de 25 de fevereiro de 2025 (SEI nº 9433642), tendo em vista que a referida correspondência aborda temas de competência do DNIT, foram solicitadas àquela Autarquia providências no sentido de analisar o documento em questão e fornecer as informações necessárias para que esta SNTR pudesse se posicionar sobre os temas nele tratados.
4. Em resposta, aquela Autarquia se pronunciou por meio do OFÍCIO Nº 79363/2025/DG-COTEC/DG/DNIT SEDE (SEI nº 9618594), de 09 de abril de 2025, no qual informa que as áreas técnicas foram diligenciadas, oportunidade em que encaminharam à Diretoria-Geral - DG daquela Autarquia os Ofícios nº 53167/2025/EMPREENHIMENTOS Ofício- DPP/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 9618598) e nº 73548/2025/DIR/DNIT SEDE (SEI nº 9618611), por meio dos quais as Diretorias de Planejamento e Pesquisa - DPP e de Infraestrutura Rodoviária - DIR apresentam, conforme anexos, as informações requeridas.

ANEXOS: OFÍCIO Nº 79363/2025/DG-COTEC/DG/DNIT SEDE (SEI nº 9618594)

OFÍCIO nº 53167/2025/EMPREENHIMENTOS - DPP/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 9618598)

OFÍCIO 73548/2025/DIR/DNIT SEDE (SEI nº 9618611)

Respeitosamente,

(assinado eletronicamente)
ALLAN MAGALHÃES MACHADO
Diretor de Obras Públicas
Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Allan Magalhães Machado**, Diretor de Obras Públicas, em 24/04/2025, às 16:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, Inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9621067** e o código CRC **013AB65A**.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 1177/2025/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor

FÁBIO FREITAS CIOCCA

Vice Presidente da SDAERGS

Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul

Rua Caldas Júnior, nº 20 - 10º andar - Centro

CEP: 90.010 - 260 - Porto Alegre

Endereço eletrônico: secretaria@sdaergs.com.br

Assunto: Ofício nº 011/2025 e Requerimento - Apresentação Demandas logísticas do Setor Aduaneiro.

Prezado Vice Presidente da SDAERGS,

1. Cumprimentando-o cordialmente, sirvo-me do presente para referir-me ao Requerimento (SEI nº 9471412), cujo teor apresenta similaridade com o contido no Ofício nº 011/2025 (SEI nº 9423548), integrante do processo nº 50000.009208/2025-29, ambos tratando de demandas logísticas associadas à infraestrutura viária e ao setor aduaneiro na região da Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul.
2. Ressalte-se que os dois expedientes abordam, em linhas gerais, os mesmos eixos temáticos, a saber: a duplicação da BR-290 entre os municípios de Uruguaiana e Rosário do Sul; a situação estrutural e os trâmites relativos à concessão da Ponte Internacional Uruguaiana - Paso de los Libres; as condições da Ponte sobre o Rio Ibicuí (BR-472), entre Uruguaiana e Itaqui; a viabilidade de iniciar a duplicação da BR-290 pelo trecho de 20 km em Uruguaiana; e a relevância estratégica da Rota Caminhos do Mercosul, incluindo o projeto Road Show Brazil e a possível concessão da Ponte São Borja - San Tomé.
3. Nesse sentido, informamos que o atendimento às solicitações formuladas no Requerimento em epígrafe foi conduzido no âmbito do processo nº 50000.009208/2025-29.
4. Sobre o tema, para trecho da BR-290/RS compreendido entre os municípios de Uruguaiana/RS e Rosário do Sul/RS, objeto da demanda, não estão previstos estudos para concessão neste presente momento. Neste sentido, o requerimento será avaliado considerando o Plano Nacional de Logística e Planos setoriais.
5. Não obstante, importante ressaltar que o Estado do Rio Grande do Sul está sendo contemplado com a estruturação da concessão das rodovias BR-116/158/290/392/RS, cuja parte da extensão da BR-290/RS está inserida. Atualmente, o estudo se encontra em fase de ajustes pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES para protocolo no Tribunal de Contas da União - TCU, em virtude do evento climático ocorridos entre abril e maio de 2024 que resultou em inundação em parte do território gaúcho ocasionando danos sociais e econômicos, entre outros aspectos. Detalhes sobre o projeto podem ser visualizados no site do Ministério: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/concessoes/br-116-158-392-290-rs-2013-rota-integracao-do-sul/>. O trecho da BR-290/RS para esta concessão está compreendido entre o entroncamento com a BR-116(B)(P/Guaíba) até o entroncamento com BR-392 (P/São Sepé).

6. Assim, encaminhamos o Despacho nº 93/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (SEI nº 9847464), de 18 de junho de 2025, em que o Departamento de Obras Públicas desta Secretaria - DOP/SNTR remete o Despacho nº 50/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (SEI nº 9621067) com informações sobre o tema.
7. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

VIVIANE ESSE

Secretária Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário**, em 18/06/2025, às 18:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9806830** e o código CRC **AB4E0F4C**.



Referência: Processo nº 50000.011303/2025-92



SEI nº 9806830

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE OBRAS PÚBLICAS
COORDENAÇÃO DE PLANEJAMENTO

Despacho nº 93/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Processo nº 50000.011303/2025-92

Interessado: Fabio Freitas Ciocca

À Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário:

Assunto: Ofício 011/2025 e Requerimento - Apresentação Demandas logísticas do Setor Aduaneiro.

Senhora Secretária,

Refiro-me ao Requerimento (SEI nº [9471412](#)), cujo teor aborda demandas logísticas associadas à infraestrutura viária e ao setor aduaneiro na região da Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul.

Ressalte-se que o documento supracitado apresenta similaridade com o contido no Ofício nº 011/2025 (SEI nº [9423548](#)), integrante do processo nº [50000.009208/2025-29](#), cuja devolutiva já ocorreu por este Departamento por meio do Despacho [50/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR \(9621067\)](#), subsidiado pelo DNIT, por intermédio do Ofício nº [72583/2025/DG-COTEC/DG/DNIT SEDE \(SEI nº 9597483\)](#), com esclarecimentos sobre o tema em comento.

Neste sentido, encaminhamos o Despacho [50/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR \(9621067\)](#) com informações solicitadas e colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

ALLAN MAGLHÃES MACHADO
Diretor
Departamento de Obras Públicas



Documento assinado eletronicamente por **Allan Magalhães Machado, Diretor de Obras Públicas**, em 18/06/2025, às 12:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9847464** e o código CRC **7BCD7279**.



Referência: Processo nº 50000.011303/2025-92



SEI nº 9847464

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 2029-7800 - www.transportes.gov.br

Criado por otavio.rosa, versão 3 por otavio.rosa em 06/06/2025 12:07:16.

DIRETORIAS SETORIAIS**DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS****PORTARIA Nº 7228, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2022**

O DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS SUBSTITUTO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, no uso das suas atribuições regimentais e da competência que lhe foi delegada pela Portaria/DG nº 5.541, de 24 de outubro de 2018, publicada no Diário Oficial da União de 9 de novembro de 2018, considerando os termos do artigo 36, parágrafo único, inciso II, da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, com a redação dada pela Lei nº 9.527, de 10 de dezembro de 1997, e considerando o constante do processo nº 50600.050332/2022-68, resolve:

Art. 1º **REMOVER**, a pedido, o servidor **PEDRO BASTOS DE CASTRO**, matrículas DNIT nº 4745-7 e SIAPE nº 2063629, ocupante do cargo de Analista em Infraestrutura de Transportes, lotado na Coordenação Geral de Modernização e Gestão Estratégica da Diretoria Executiva/DNIT-Sede para a Superintendência Regional do DNIT no Estado do Ceará.

Art. 2º Nos termos do art. 18 da Lei nº 8.112, de 1990, o servidor tem, a partir da data de publicação desta portaria, o prazo de até trinta dias para se apresentar em sua nova localidade de exercício.

Art. 3º Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação.

RAFAEL GERARD DE ALMEIDA DEMUELENAERE
Diretor de Administração e Finanças substituto

DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA**PORTARIA Nº 7238, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2022**

O DIRETOR DE PLANEJAMENTO E PESQUISA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES -DNIT, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo Inciso XIII do Art. 101 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39, de 17 de novembro de 2020 e,

Considerando as análises técnicas constantes nos autos do **Processo SEI nº 50600.043004/2012-33**, e

Considerando a Carta ECC-150-22 (13357081) - Anexo 00-Entrega Completa - dezembro 2022.rar (13357289).

RESOLVE:

Art. 1º **APROVAR** o Projeto Executivo de Engenharia desenvolvido no âmbito do Contrato PP-393/2014, cujo objeto é elaboração de projetos de engenharia para construção de ponte rodoviária e acessos na BR-472/RS - Ponte sobre o rio Ibicuí (Trecho: Entr. BR-158/386 (P/Frederico Westphalen) Palmitinho - Front. Brasil/Uruguai; Subtrecho: Acesso Leste a Itaqui - Entr. BR 290 (A); Segmento: km 0,0 a 93,9).

Art. 2º Revogar a Portaria nº 616, publicada no Boletim Administrativo nº 064, de 8/4/2016.

Art. 3º Determinar que esta Portaria entre em vigor na data de sua publicação.

LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO
Diretor de Planejamento e Pesquisa

SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NO ESTADO DE ALAGOAS

PORTARIA Nº 7177, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2022

O SUPERINTENDENTE REGIONAL SUBSTITUTO NO ESTADO DE ALAGOAS DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT, no uso das atribuições constantes na Portaria DG/DNIT nº 931 de 30/05/2016, publicada no Diário Oficial da União, em 01/06/2016, e do Ato de designação constante na Portaria DG/DNIT nº 507, de 01/02/2022, publicada no Diário Oficial da União, edição nº 23, de 02/02/2022, Seção 2, pág. 35,

CONSIDERANDO a Resolução/Diretoria Colegiada nº 20, de 30 de dezembro de 2020, publicada no Boletim Administrativo, edição nº 001, de 04/01/2021, Id. Sei! (7250732), que aprova a 2ª atualização do texto do Manual de Diretrizes para Gestão, Acompanhamento e Fiscalização de Contratos no âmbito do DNIT e revoga a Instrução de Serviço nº 06/DG, de 10 de abril de 2018, publicada no Boletim Administrativo nº 072, de 16 de abril de 2018 e a Portaria nº 1.456, de 12 de março de 2020, publicada no Boletim Administrativo nº 50, de 13 de março de 2020, e tendo em vista o consignado no **Processo Sei! nº 50620.001205/2022-05**



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

PORTARIA Nº 7238, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2022

O DIRETOR DE PLANEJAMENTO E PESQUISA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES -DNIT, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo Inciso XIII do Art. 101 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39, de 17 de novembro de 2020 e,

Considerando as análises técnicas constantes nos autos do Processo SEI nº 50600.043004/2012-33, e

Considerando a Carta ECC-150-22 (13357081) - Anexo 00-Entrega Completa -dezembro 2022.rar (13357289).

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar o Projeto Executivo de Engenharia desenvolvido no âmbito do Contrato PP-393/2014, cujo objeto é elaboração de projetos de engenharia para construção de ponte rodoviária e acessos na BR-472/RS - Ponte sobre o rio Ibicuí (Trecho:Entr. BR-158/386 (P/ Frederico Westphalen) Palmitinho - Front. Brasil/Uruguai; Subtrecho: Acesso Leste a Itaqui - Entr. BR 290 (A); Segmento:km 0,0 a 93,9).

Art. 2º Revogar a Portaria nº 616, publicada no Boletim Administrativo nº 064, de 8/4/2016.

Art. 3º Determinar que esta Portaria entre em vigor na data de sua publicação.

LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO
Diretor de Planejamento e Pesquisa



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, Diretor de Planejamento e Pesquisa**, em 30/12/2022, às 14:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **13364892** e o código CRC **CFCAC607**.



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Diretoria de Infraestrutura Rodoviária
Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias
Coordenação de Engenharia de Trânsito

OFÍCIO Nº 56047/2025/CET/CGPERT/DIR/DNIT SEDE

À Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

Brasília, na data da assinatura eletrônica.

Assunto: Apresentação de demandas logísticas do setor aduaneiro do estado do Rio Grande do Sul.

Senhor Diretor,

1. Reporto-me ao Ofício-Circular nº 1.454/2025/DIR/DNIT SEDE (SEI nº 20495580), por meio do qual a Diretoria-Geral encaminha Ofício nº 12/2025/CGPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (SEI nº 20425559), oriundo da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes - SNTR, que encaminha o Ofício nº 011/2025 (anexo), do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul - SDAERGS, o qual, sem prejuízo da leitura integral do documento, apresenta demandas logísticas para melhorar a infraestrutura do setor aduaneiro, crucial para o transporte de mercadorias entre Brasil e Argentina.

2. Pois bem, inicialmente, cumpre-nos informar que quanto às demandas apresentadas no referido ofício, é afeto a esta coordenação apenas o quesito "1", que trata de sinalização rodoviária, o qual, sem prejuízo do entendimento, encontra-se abaixo em resumo.

1 - **Rodovia BR-290.** A Rodovia, essencial para o transporte de cargas, enfrenta problemas como buracos, falta de sinalização e desnivelamento da pista, causando atrasos e aumentando os custos logísticos. Solicita-se "(...) uma avaliação e um correspondente cronograma de investimentos de recursos, visando a melhoria das condições dessa via que esteja incluso previsão de manutenções regulares para garantir um trânsito mais seguro e eficiente (...)".

3. Nesse contexto, cabe ressaltar que a rodovia BR-290 é uma rodovia que integra exclusivamente o estado do Rio Grande do Sul, corta o estado transversalmente ligando o leste ao oeste do estado. A rodovia inicia na cidade de Osório que pertence à Unidade Local - UL de São Leopoldo, indo até a cidade de Uruguaiana, fronteira com a Argentina. Possui 98,20 km de rodovia concessionada e 634,80 km de rodovia federal, incluindo os acessos.

4. Com relação à sinalização da referida rodovia, o Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária - BR-LEGAL 2, concebido pelo DNIT tem o objetivo de proporcionar o aumento da segurança em toda a malha rodoviária federal, através da implantação e manutenção da sinalização horizontal, vertical e dispositivos de segurança, promovendo uma maior fluidez do tráfego e desempenhando um papel fundamental em relação à prevenção de acidentes de trânsito.

5. O Programa BR-Legal 2 estabelece critérios e procedimentos a serem utilizados na elaboração e atualização de projetos, na contratação e na execução do novo Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária.

6. Sob esse viés, para a adequada execução do programa, as rodovias devem atender alguns critérios, entre eles: estarem sob administração federal e serem pavimentadas. Não são elegíveis rodovias federais que se encontrem em fase de planejamento, implantação ou não pavimentadas, ainda assim, fica a cargo da Superintendência Regional de cada estado a discricionariedade sobre a gestão da sua malha, ficando a critério da mesma a decisão, desde que devidamente justificada, de incluir ou não determinado trecho ao programa.

7. Em consulta ao Sistema Nacional de Viação - SNV, disponível no site <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/atlas-e-mapas/pnv-e-snv>, podem ser verificados os segmentos elegíveis ao programa e que se encontram sob a administração desta autarquia, os quais encontram-se abaixo relacionados:

BR	UF	Tipo de trecho	Código	Local de Início	Local de fim	km inicial	km final	Extensão	Superfície Federal	Federal Coincidente	Administração	Superfície	Unidade
290	RS	Acesso	290ARS1005	2ª PONTE S/RIO GUAIBA (15M APÓS FIM DA PONTE S/SACO DA	2ª PONTE S/RIO GUAIBA (ENTR R DONA TEODORA E FREDERICO	0	4,2	4,2	4,2 DUP	116ARS1205,290ARS1005	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Acesso	290ARS3005	ACESSO PORTO SECO DE URUGUAIANA	PORTO SECO DE URUGUAIANA	0	2,8	2,8	2,8 PAV	290ARS3005	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0105	FIM DA CONCESSÃO (ILHA DO PAVÃO)	ENTR BR-116/290 (P/GUAIBA)	98,2	112,3	14,1	14,1 DUP	116BRS3265,290BRS0105	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0110	ENTR BR-116/290 (P/GUAIBA)	ENTR RS-703 (P/GUAIBA)	112,3	122,6	10,3	10,3 PAV	290BRS0110	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0120	ENTR RS-703 (P/GUAIBA)	ENTR RS-401 (P/CHARQUEADAS)	122,6	130,8	8,2	8,2 PAV	290BRS0120	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0140	ENTR RS-401 (P/CHARQUEADAS)	ENTR BR-290/470	130,8	135,8	5	5 PAV	290BRS0140	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0160	ENTR BR-290/470	ENTR BR-290/470 (P/SÃO JERONIMO)	135,8	162,5	26,7	26,7 PAV	290BRS0160	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0170	ENTR BR-290/470 (P/SÃO JERONIMO)	ACESSO A BUTIÁ	162,5	174,6	12,1	12,1 PAV	290BRS0170	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0175	ACESSO A BUTIÁ	ACESSO A MINAS DO LEÃO	174,6	183,3	8,7	8,7 PAV	290BRS0175	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0180	ACESSO A MINAS DO LEÃO	ENTR BR-290/471 (PANTANO GRANDE)	183,3	215,7	32,4	32,4 PAV	290BRS0180	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0200	ENTR BR-290/471 (PANTANO GRANDE)	FIM DA DUPLICAÇÃO	215,7	227,7	12	12 DUP	290BRS0190	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0210	FIM DA DUPLICAÇÃO	ENTR BR-153/290 (CACHOEIRA DO SUL)	227,7	262,8	35,1	35,1 PAV	290BRS0200	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0210	ENTR BR-153/290 (CACHOEIRA DO SUL)	ENTR BR-153/290 (P/BAGÉ)	262,8	283,6	20,8	20,8 PAV	153BRS1830,290BRS0210	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0220	ENTR RS-705 (GERIBÁ)	ENTR BR-153/290 (P/BAGÉ)	283,6	317,3	33,7	33,7 PAV	153BRS1840,290BRS0220	Federal	PAV	São Leopoldo
290	RS	Eixo Principal	290BRS0230	ENTR BR-153/290 (P/BAGÉ)	ENTR BR-290/392 (P/SÃO SEPE)	317,3	333,5	16,2	16,2 PAV	290BRS0230	Federal	PAV	Santa Maria
290	RS	Eixo Principal	290BRS0250	ENTR BR-290/392 (P/SÃO SEPE)	ENTR RS-149 (VILA NOVA DO SUL)	333,5	372,2	38,7	38,7 PAV	290BRS0250	Federal	PAV	Santa Maria
290	RS	Eixo Principal	290BRS0260	ENTR RS-149 (VILA NOVA DO SUL)	ENTR BR-290/473 (P/TABULEIRO)	372,2	412,9	40,7	40,7 PAV	290BRS0260	Federal	PAV	Santa Maria
290	RS	Eixo Principal	290BRS0270	ENTR BR-290/473 (P/TABULEIRO)	ENTR BR-158/290 (SÃO GABRIEL)	412,9	418,4	5,5	5,5 PAV	290BRS0270,473BRS0010	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0290	ENTR BR-290/473 (P/TABULEIRO)	ENTR BR-158/290 (P/AZEVEDO SOURE)	418,4	461,4	43	43 PAV	290BRS0290	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0310	ENTR BR-158/290 (P/AZEVEDO SOURE)	ENTR RS-640 (P/CAÇEQUI)	461,4	475,3	13,9	13,9 PAV	158BRS1350,290BRS0310	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0320	ENTR RS-640 (P/CAÇEQUI)	ENTR BR-158/290 (ROSÁRIO DO SUL)	475,3	483	7,7	7,7 PAV	158BRS1360,290BRS0320	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0340	ENTR BR-158/290 (ROSÁRIO DO SUL)	ENTR BR-290/377 (ALEGRETE)	483	574,4	91,4	91,4 PAV	290BRS0340	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0350	ENTR BR-290/377 (ALEGRETE)	ENTR RS-183 (P/HARMONIA)	574,4	621,7	47,3	47,3 PAV	290BRS0350,377BRS0190	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0380	ENTR RS-183 (P/HARMONIA)	ENTR BR-290/377 (P/QUARAÍ)	621,7	652	30,3	30,3 PAV	290BRS0380,377BRS0220	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0390	ENTR BR-290/377 (P/QUARAÍ)	ENTR BR-290/293	652	699,3	47,3	47,3 PAV	290BRS0390	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0410	ENTR BR-290/293	ACESSO PORTO SECO DE URUGUAIANA	699,3	719,4	20,1	20,1 PAV	290BRS0410,293BRS0230	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0415	ACESSO PORTO SECO DE URUGUAIANA	ENTR BR-290/472	719,4	720,2	0,8	0,8 PAV	290BRS0415,293BRS0235	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0420	ENTR BR-290/472	ENTR BR-290/472 (URUGUAIANA)	720,2	721,5	1,3	1,3 PAV	290BRS0420,293BRS0240,472B	Federal	PAV	Uruguaiana
290	RS	Eixo Principal	290BRS0430	ENTR BR-290/472 (URUGUAIANA)	ENTR BR-290/293 (FRONT BRASIL/ARGENTINA) (PONTE INTERNA	721,5	726	4,5	4,5 PAV	290BRS0430,293BRS0250	Federal	PAV	Uruguaiana

8. Assim sendo, levando em consideração os trechos elegíveis, segue abaixo a tabela quanto ao panorama nacional da rodovia BR-290 em relação ao Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária – BR-Legal 2.

Rodovia	UF	Tipo	Local de Início	Local de Fim	Extensão	Situação (BR-Legal 2)	Cronograma de Contratação	Observação
	RS	Acesso	0,00	4,20	4,20	Em processo de licitação	05/2025	Processo de licitação: 50600.032853/2024-03
BR-290	RS	Eixo	98,20	412,90	314,70	Em processo de licitação	05/2025	Processo de licitação: 50600.032853/2024-03
	RS	Eixo	412,90	726,00	313,10	Em elaboração de Projeto	07/2025	Processo de projetos: 50610.006235/2023-08
	RS	Acesso	0,00	2,80	2,80	Em elaboração de Projeto	07/2025	Processo de projetos: 50610.006235/2023-08

- 9. Conforme o exposto acima, verifica-se que toda a malha da rodovia BR-290 sob a administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT encontra-se coberta pelo Programa Nacional de Sinalização e Segurança Viária BR-Legal 2, com previsão de contratação dos serviços para o ano de 2025.
- 10. Ademais, esta Coordenação de Engenharia de Trânsito - CET não possui outras manifestações a acrescentar na forma solicitada.
- 11. Diante todo o exposto, a Coordenação encaminha os autos à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR para as providências cabíveis. Permanecemos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Respeitosamente,

(Assinado eletronicamente)
PEDRO RICARDO CAIXETA
 Coordenador de Engenharia de Trânsito

Ciente e de acordo.

(Assinado eletronicamente)
LEONARDO SILVA RODRIGUES
 Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Ricardo Caixeta**, Coordenador de Engenharia de Trânsito, em 18/03/2025, às 17:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Silva Rodrigues**, Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias, em 18/03/2025, às 19:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_documento=0, informando o código verificador **20577582** e o código CRC **04145806**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.006647/2025-11

SEI nº 20577582



Senor de Aulerquias Norte | Quadra 3 | Lote A - Bairro Asa Norte
 CEP 70044-902
 Brasília/DF | (61) 3315-4420

Criado por sistema schontz, versão 12 por sistema schontz em 18/03/2025 11:26:12.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 12/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor
FABRÍCIO DE OLIVEIRA GALVÃO
Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
Setor de Autarquias Norte, Quadra 03 Lote A, Edifício Núcleo dos Transportes
CEP: 70040-902 - Brasília/DF

Assunto: Apresentação de Demandas Logísticas do Setor Aduaneiro do Estado do Rio Grande do Sul

Senhor Diretor-Geral,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício nº 011/2025 e Anexos (SEI nº 9423548) encaminhado a esta Pasta pelo Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul apresentando "as principais demandas e preocupações relacionadas a infraestrutura logística essencial ao setor aduaneiro, que impactam diretamente a fluidez e eficiência do transporte internacional de mercadorias entre o Brasil e a Argentina".
2. Na mencionada correspondência a entidade sindical destaca estar enfrentando "sérias dificuldades em pontos estratégicos da malha viária e nas estruturas de travessia localizados em nosso estado o que ocasionam impactos nocivos ao trânsito de mercadorias e ao correspondente fluxo de operações do setor" e destaca questões relacionadas com a rodovia BR-290; com a ponte internacional Uruguaiana - Paso de los Libres; com a ponte sobre o Rio Ibicuí (entre Uruguaiana e Itaqui); com a construção de uma nova travessia sobre o rio Ibicuí e com a rota Caminhos do Mercosul.
3. Sobre o assunto, solicito a Vossa Senhoria providências no sentido de fornecer informações sobre as questões relacionadas com a infraestrutura rodoviária administrada por essa Autarquia, de forma a possibilitar que a SNTR possa se posicionar em relação aos questionamentos apresentados pelo Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul.
4. Sem mais para o momento, coloco-me à disposição para qualquer informação adicional eventualmente necessária.

Anexos: Ofício nº 011/2025 e Anexos (SEI nº 9423548)

Atenciosamente,

(Assinado Eletronicamente)
ALLAN MAGALHÃES MACHADO
Diretora do Departamento de Obras Públicas
Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR



Documento assinado eletronicamente por **Allan Magalhães Machado**, Diretor de Obras Públicas, em 25/02/2025, às 15:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9433642** e o código CRC **7A874690**.



Referência: Processo nº 50000.009208/2025-29



SEI nº 9433642

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 2029-7800 - www.transportes.gov.br



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

OFÍCIO Nº 73548/2025/DIR/DNIT SEDE

Brasília, na data da assinatura eletrônica.

À **Diretoria-Geral**

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Setor de Autarquias Norte, Quadra 3, Lote A
70040-902 - Brasília/DF

Assunto: Apresentação de demandas logísticas do setor aduaneiro do estado do Rio Grande do Sul.

Senhor Diretor-Geral,

1. Refiro-me ao Ofício-Circular n.º 1417/2025/DG-SEAA/GAB - DG/DNIT SEDE (SEI! n.º 20482506), por meio do qual essa Diretoria-Geral trata do Ofício n.º 12/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (SEI! n.º 20425559), da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes - SNTR/MT, que encaminha o Ofício n.º 011/2025 (anexo), do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul - SDAERGS, o qual apresenta demandas logísticas para melhorar a infraestrutura do setor aduaneiro, crucial para o transporte de mercadorias entre Brasil e Argentina, conforme resumo apresentado abaixo:

I - **Rodovia BR-290**: A Rodovia, essencial para o transporte de cargas, enfrenta problemas como buracos, falta de sinalização e desnivelamento da pista, causando atrasos e aumentando os custos logísticos. Solicita-se "(...) **uma avaliação e um correspondente cronograma de investimentos de recursos, visando a melhoria das condições dessa via que esteja incluso previsão de manutenções regulares para garantir um trânsito mais seguro e eficiente** (...)".

II - **Ponte Internacional Uruguaiana - Paso de Los Libres**: A ponte, fundamental para o comércio entre Brasil, Argentina e Chile, enfrenta sérios problemas estruturais, incluindo rachaduras e desníveis. Solicita-se "(...) **que sejam aplicadas soluções imediatas para melhorar as condições de trafegabilidade tanto do fluxo aduaneiro, rodoviário e vicinal, trazendo importante solução a este gargalo existente.**"

III - **Ponte sobre o Rio Ibicuí (entre Uruguaiana e Itaqui)**: A ponte entre Uruguaiana e Itaqui está em estado crítico. Solicita-se "(...) **uma avaliação técnica detalhada das condições da estrutura e a elaboração de um plano de recuperação e manutenção.**"

IV - **Construção de uma Nova Travessia sobre o Rio Ibicuí**: É solicitado informações sobre "(...) **qual a situação de viabilidade para a construção de uma nova travessia sobre o Rio Ibicuí, pois o processo licitatório está paralisado.**"

V - **Rotas do Mercosul e Desafios para Implementação**: A Rota Caminhos do Mercosul é um projeto que visa integrar os países do Mercosul por meio de um corredor turístico e econômico, incentivando o desenvolvimento sustentável da região.

2. Instadas, as Coordenações-Gerais subordinadas a esta Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR manifestaram-se encaminhando suas considerações quanto ao tema, as quais, sem prejuízo da leitura integral dos documentos citados abaixo, são apresentadas no resumo a seguir.

3. A Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT, por meio do Ofício n.º 56047/2025/CET/CGPERT/DIR/DNIT SEDE (SEI! n.º 20577582), informa que apenas o Item I - **Rodovia BR-290**, está no âmbito de suas competências. Nesse sentido, destaca:

3. Nesse contexto, cabe ressaltar que a rodovia BR-290 é uma rodovia que integra exclusivamente o estado do Rio Grande do Sul, corta o estado transversalmente ligando o leste ao oeste do estado. A rodovia inicia na cidade de Osório que pertence à Unidade Local - UL de São Leopoldo, indo até a cidade de Uruguaiana, fronteira com a Argentina. Possui 98,20 km de rodovia concessionada e 634,80 km de rodovia federal, incluindo os acessos.

4. Com relação à sinalização da referida rodovia, o Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária – BR-LEGAL 2, concebido pelo DNIT tem o objetivo de proporcionar o aumento da segurança em toda a malha rodoviária federal, através da implantação e manutenção da sinalização horizontal, vertical e dispositivos de segurança, promovendo uma maior fluidez do tráfego e desempenhando um papel fundamental em relação à prevenção de acidentes de trânsito.

5. O Programa BR-Legal 2 estabelece critérios e procedimentos a serem utilizados na elaboração e atualização de projetos, na contratação e na execução do novo Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária.

6. Sob esse viés, para a adequada execução do programa, as rodovias devem atender alguns critérios, entre eles: estarem sob administração federal e serem pavimentadas. Não são elegíveis rodovias federais que se encontram em fase de planejamento, implantação ou não pavimentadas, ainda assim, fica a cargo da Superintendência Regional de cada estado a discricionariedade sobre a gestão da sua malha, ficando a critério da mesma a decisão, desde que devidamente justificada, de incluir ou não determinado trecho ao programa.

7. Em consulta ao Sistema Nacional de Viação - SNV, disponível no site <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/atlas-e-mapas/inv-e-snv>, podem ser verificados os segmentos elegíveis ao programa e que se encontram sob a administração desta autarquia, os quais encontram-se abaixo relacionados:

BR	UF	Tipo de trecho	Código	Local de Início	Local de Fim	km Inicial	km Final	Extensão	Superfície Federal
290	RS	Acesso	290ARS1005	2ª PONTE S/ RIO GUAIBA (15M APÓS FIM DA PONTE S/SACO DA	2ª PONTE S/ RIO GUAIBA (ENTR R DONA TEODORA E FREDERICO	0	4,2	4,2	DUP
290	RS	Acesso	290ARS3005	ACESSO PORTO SECO DE URUGUAIANA	PORTO SECO DE URUGUAIANA	0	2,8	2,8	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0105	FIM DA CONCESSÃO (ILHA DO PAVÃO)	ENTR BR-116/290 (P/GUAIBA)	98,2	112,3	14,1	DUP
290	RS	Eixo Principal	290BRS0110	ENTR BR-116/290 (P/GUAIBA)	ENTR RS-703 (P/GUAIBA)	112,3	122,6	10,3	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0120	ENTR RS-703 (P/GUAIBA)	ENTR RS-401 (P/CHARQUEADAS)	122,6	130,8	8,2	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0140	ENTR RS-401 (P/CHARQUEADAS)	ENTR BR-290/470	130,8	135,8	5	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0160	ENTR BR-290/470	ENTR BR-290/470 (P/LAJO JERÔNIMO)	135,8	162,5	26,7	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0170	ENTR BR-290/470 (P/LAJO JERÔNIMO)	ACESSO A BUTIA	162,5	174,6	12,1	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0175	ACESSO A BUTIA	ACESSO A MINAS DO LEÃO	174,6	183,3	8,7	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0180	ACESSO A MINAS DO LEÃO	ENTR BR-290/471 (PANTANO GRANDE)	183,3	215,7	32,4	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0190	ENTR BR-290/471 (PANTANO GRANDE)	FIM DA DUPLICAÇÃO	215,7	227,7	12	DUP
290	RS	Eixo Principal	290BRS0200	FIM DA DUPLICAÇÃO	ENTR BR-153/290 (CACHOEIRA DO SUL)	227,7	262,8	35,1	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0210	ENTR BR-153/290 (CACHOEIRA DO SUL)	ENTR RS-705 (GERIBA)	262,8	283,6	20,8	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0210	ENTR RS-705 (GERIBA)	ENTR BR-153/290 (P/BAGE)	283,6	317,3	33,7	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0230	ENTR BR-153/290 (P/BAGE)	ENTR BR-290/392 (P/SÃO SEPE)	317,3	333,5	16,2	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0250	ENTR BR-290/392 (P/SÃO SEPE)	ENTR RS-149 (VILA NOVA DO SUL)	333,5	372,2	38,7	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0260	ENTR RS-149 (VILA NOVA DO SUL)	ENTR BR-290/473 (P/TABULEIRO)	372,2	412,9	40,7	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0270	ENTR BR-290/473 (P/TABULEIRO)	ENTR BR-290/473/RS-630 (SÃO GABRIEL)	412,9	438,4	25,5	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0290	ENTR BR-290/473/RS-630 (SÃO GABRIEL)	ENTR BR-158/290 (P/AZEVEDO SODRÉ)	438,4	461,4	23	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0310	ENTR BR-158/290 (P/AZEVEDO SODRÉ)	ENTR RS-640 (P/CAÇEQUI)	461,4	475,3	13,9	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0310	ENTR RS-640 (P/CAÇEQUI)	ENTR RS-640 (P/CAÇEQUI)	475,3	483	7,7	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0340	ENTR BR-158/290 (ROSÁRIO DO SUL)	ENTR BR-290/377 (ALEGRETE)	483	574,4	91,4	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0350	ENTR BR-290/377 (ALEGRETE)	ENTR RS-183 (P/HARMONIA)	574,4	621,7	47,3	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0380	ENTR RS-183 (P/HARMONIA)	ENTR BR-290/377 (P/QUARAÍ)	621,7	652	30,3	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0390	ENTR BR-290/377 (P/QUARAÍ)	ENTR BR-290/293	652	699,3	47,3	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0410	ENTR BR-290/293	ACESSO PORTO SECO DE URUGUAIANA	699,3	719,4	20,1	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0415	ACESSO PORTO SECO DE URUGUAIANA	ENTR BR-290/472	719,4	720,2	0,8	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0420	ENTR BR-290/472	ENTR BR-290/472 (URUGUAIANA)	720,2	721,5	1,3	PAV
290	RS	Eixo Principal	290BRS0430	ENTR BR-290/472 (URUGUAIANA)	ENTR BR-290/293 (FRONT BRASIL/ARGENTINA) (PONTE INTERN	721,5	726	4,5	PAV

8. Assim sendo, levando em consideração os trechos elegíveis, segue abaixo a tabela quanto ao panorama nacional da rodovia BR-290 em relação ao Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária – BR-Legal 2.

Rodovia	UF	Tipo	Local de Início	Local de Fim	Extensão	Situação (BR-Legal 2)	Cronograma de Contratação
BR-290	RS	Acesso	0,00	4,20	4,20	Em processo de licitação	05-2025
	RS	Eixo	98,20	412,90	314,70	Em processo de licitação	05-2025
	RS	Eixo	412,90	726,00	313,10	Em elaboração de Projeto	07-2025
	RS	Acesso	0,00	2,80	2,80	Em elaboração de Projeto	07-2025

9. Conforme o exposto acima, verifica-se que toda a malha da rodovia BR-290 sob a administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT encontra-se coberta pelo Programa Nacional de Sinalização e Segurança Viária BR-Legal 2, com previsão de contratação dos serviços para o ano de 2025.

4. Já a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMRR, por intermédio do Ofício n.º 61580/2025/CGMRR/DIR/DNIT SEDE (SEI! n.º 20635071), informa o seguinte:

4. Rodovia BR-290 (duplicação do trecho entre Uruguaiana e Rosário do Sul):
[...]

4.1. Com relação as providências adotadas ou em estudo para duplicação do trecho, a Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP no OFÍCIO N.º 53167/2025/EMPREENHIMENTOS - DPP/DPP/DNIT SEDE (SEI! n.º 20545301), comunicou que em relação à BR-290/RS, o pleito se encontra no Cadastro de Demandas da Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos - CGPLAN, para fins de planejamento.

4.2. Sobre o tema, s.m.j., avalia-se ser mais conveniente tratar o tema via outras Coordenações já instadas à manifestação nos autos, considerando o escopo de suas atuações delineadas no Regimento Interno deste Departamento. Dessa forma, entendemos não ser pertinência desta Coordenação-Geral a manifestação a respeito de duplicação do trecho, cabendo, informar com relação às questões atinentes à manutenção e restauração da Rodovia BR-290/RS, bem como, sobre as Obras de Arte Especial, objeto da demanda.

4.3. Inicialmente, com lastro nas informações obtidas do Sistema Federal de Viação - SFV, integrante do Sistema Nacional de Viação - SNV, instituído pela Lei n.º 12.379, de 6 de janeiro de 2011, é importante salientar que o trecho rodoviário objeto da demanda, com Subtrecho: FIM DA CONCESSÃO (ILHA DO PAVÃO) - ENTR BR-290/293 (FRONT BRASIL/ARGENTINA) (PONTE INTERNACIONAL), Segmento; Km 98,2 ao Km 726, com extensão de 627,8 Km, encontra-se sob a jurisdição deste Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

4.4. Foi possível identificar diversos contratos que cobrem o respectivo trecho, com o objetivo de executar serviços de conservação rotineira, manutenção preventiva periódica, emergencial e, eventualmente, outros serviços destinados a preservar as características técnicas e físico-operacionais do corpo estradal e da faixa de domínio, dentro dos padrões de serviço estabelecidos. Veja-se:

Contrato no segmento	Estado	Segmento	Rodovia	Km Inicial	Km Final	Estimativa Segmentada	Empresa	Intervenção	Modalidade de Contrato	Objeto da Contratação	Data de Início	Data do Término na Vigência
10.00014/2022	RS	BR-472	519,6	542,1	82,5	CDLA - RD COM E CONST BASE TDA	CONSERVAÇÃO DO RDO PAV PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVA BR-472RS COM VISTAS À EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. KM 519,60 A 542,10 E KM 583,40 A 656,80 - EXTENSÃO TOTAL 135,70 KM	24/01/2022	21/01/2025	
10.00097/2022	RS	BR-118	276,6	400,5	123,9	CONPA/SUL CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS LTDA	CONSERVAÇÃO DO RDO PAV PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVA BR-118RS COM VISTAS À EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. KM 276,6 A 400,5 - NOVA PONTE QUABA 4,2 KM - EXTENSÃO TOTAL 126,10 KM	20/04/2022	18/10/2025	
10.00930/2024	RS	BR-290	0	2,8	2,8	CDLA - RD COM E CONST BASE TDA	CONSERVAÇÃO DO RDO PAV PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVA BR-290RS, COM VISTAS À EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. KM 574,40 A 577,20 E KM 0,00 A 2,80 - EXTENSÃO TOTAL 154,40 KM	02/01/2025	28/06/2028	
10.00303/2024	RS	BR-290	112,3	228	115,7	TONHOLO BUSHIELLO S/A TUNES TERRAPLENAGEM E PAVIMENTAÇÕES	CONSERVAÇÃO DO RDO PAV PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVA BR-290RS COM VISTAS À EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. SEGUIMENTO KM 112,300 A 228,000 - EXTENSÃO TOTAL 115,700 KM	16/05/2024	11/11/2027	
10.00307/2024	RS	BR-290	228	317,3	89,3	LCM CONSTRUÇÃO E COMÉRCIO S/A	CONSERVAÇÃO DO RDO PAV PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVA BR-290RS COM VISTAS À EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. SEGUIMENTO KM 228,000 A 317,300 - EXTENSÃO TOTAL 89,300 KM	16/05/2024	11/11/2027	
10.00596/2023	RS	BR-290	317,7	413,2	95,5	CONSORCIO LIMPAC/OTEC/REMED/BR-290 E 362RS	MANUTENÇÃO P. RESULTADO PISTA SIMPLES	ATIVO	ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E EXECUÇÃO DAS OBRAS DE REUTILIZAÇÃO (RECUPERAÇÃO, RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO) RODOVIÁRIA DAS RODOVIAS BR-290RS E BR-362RS DO PROGRAMA CREHA - 2ª ETAPA	13/11/2023	10/10/2028	
10.00930/2024	RS	BR-290	574,4	728	151,8	CDLA - RD COM E CONST BASE TDA	CONSERVAÇÃO DO RDO PAV PISTA SIMPLES	ATIVO	EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO (CONSERVAÇÃO/RECUPERAÇÃO) NA RODOVA BR-290RS COM VISTAS À EXECUÇÃO DE PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO - P.A.T.O. KM 574,40 A 728,00 E KM 0,00 A 2,80 - EXTENSÃO TOTAL 154,40 KM	02/01/2025	28/06/2028	

4.5. Ainda sobre os contratos supramencionados, constata-se saldo a ser executado (mediante empenho), veja-se:

Resumo financeiro do contrato

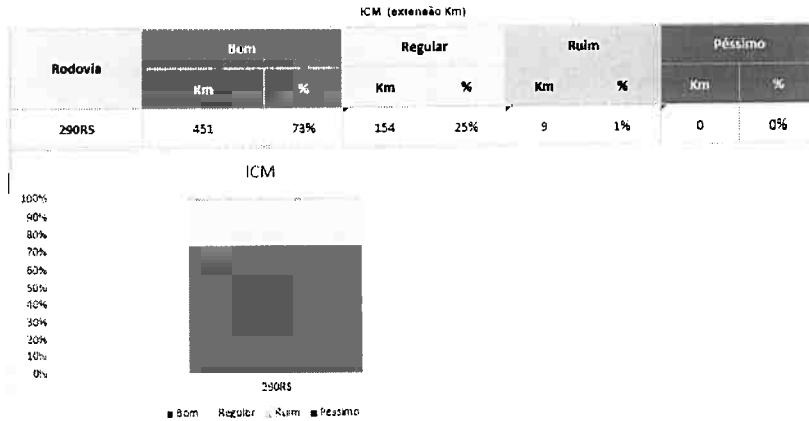
Contrato	Valor vigente	Valor executado	Valor do Saldo
10.00014/2022	126.878.685,91	63.980.715,13	62.897.970,78
10.00097/2022	132.991.528,03	32.135.301,89	100.796.226,14
10.00307/2024	176.893.405,10	27.653.795,85	151.004.609,25
10.00308/2024	147.452.342,32	24.347.839,10	123.104.503,22
10.00596/2023	255.530.707,02	41.924.893,94	213.605.813,08
10.00930/2024	76.000.000,00	3.096.972,98	72.903.027,02

4.6. No que tange as atuais condições de manutenção dessa importante rodovia, destaca-se que a CGMRR/DIR dispõe do Índice de Condição da Manutenção - ICM, utilizado para parametrizar a avaliação das condições de manutenção das rodovias pavimentadas sob jurisdição do DNIT. Esse índice permite uma avaliação detalhada da condição de cada quilômetro das rodovias, servindo também como referência para o acompanhamento das ações de manutenção da malha rodoviária federal.

[...]

4.10. A par dos esclarecimentos acima, há de se observar o índice da condição da manutenção - ICM da Rodovia BR-290/RS, para o trecho sob jurisdição do DNIT, conforme detalhado abaixo:

Situação da Manutenção



4.11. Em síntese, aproximadamente **98% do corredor rodoviário da Rodovia BR-290/RS**, para o segmento questionado, encontra-se em estado de conservação BOM/REGULAR. Cabendo salientar que o decorrer do tempo é fator modificador das condições retratadas nas bases de pesquisa do ICM, sendo essas as informações mais recentes.

5. Ponte Internacional Uruguiana - Paso de Los Libres:

5.1. Considerando a situação apresentada, atualmente, no âmbito do PROARTE, há em curso o Plano de Trabalho de Manutenção da Unidade Local de Uruguiana/RS, em trâmite nos autos do processo SEI! n.º 50610.000315/2020-07, os tramites encontram-se na fase em que a licitação foi adjudicada, compõem essa OAE os elementos a seguir:

SGO	Identificação da OAE	Rodovia	km	Extensão	Larg.	Nota	Tipo de Estrutura	Município	Unidade Local	Supervisora Trecho	PROARTE, MANUTENÇÃO Status
100613	Ponte Internacional Getúlio Vargas Agustín Pedro Justo	BR-290/RS	725,17	1277,19	12,2	3	Viga de concreto armado	Uruguiana	Uruguiana	00170/2024-PROSUL	MANUTENÇÃO PREVISTA PROCESSO N.º 50610.000315/2020-07

6. Ponte sobre o Rio Ibicuí (entre Uruguaiana e Itaqui) e construção de uma nova travessia sobre o Rio Ibicuí:

6.1. A respeito dessa Obra de Arte Especial, comunicamos que seus elementos estão resumidos no quadro abaixo:

SGO	Identificação da OAE	Rodovia	km	Extensão	Larg.	Nota	Tipo de Estrutura	Município	Unidade Local	Supervisora Trecho	PROARTE. MANUTENÇÃO Status
100597	Ponte sobre o Rio Ibicuí	BR-472/RS	519,6	1195,45	5,7	2	Mista (viga metal. e laje concreto)	Itaqui	Uruguaiana	00170/2024-PROSUL	INDICADA PROCESSO N.º 50600.042546/2024-22

6.2. Ademais, no tocante a elaboração de um plano de recuperação e manutenção, bem como, acerca das condições da estrutura das OAE's dessa Região, informa que nos autos do processo SEI! n.º 50600.042546/2024-22, vem sendo tratado a Inspeção Extraordinária para identificação de possíveis situações de risco, no qual, cada Unidade Local, tem apresentado os relatórios de inspeção sob sua respectiva responsabilidade.

7. Ademais, vale ressaltar que todas as Superintendências Regionais foram acionadas para realizar novo levantamento das OAEs em estado crítico ou ruim, bem como, houve determinação para que todas as OAEs sob a respectiva jurisdição das SRE's estejam contempladas com serviços de manutenção, visando atingir **100% de cobertura nacional** das ações do **PROARTE.Manutenção**. Essa determinação está detalhada na solicitação de apresentação do Plano de Ação referentes às Obras de Arte Especiais - OAE, conforme disposto no Ofício n.º 7840/2025/COME/C/MRR/DIR/DNIT SEDE (SEI! n.º 20013691).

5. Por fim, a Coordenação-Geral de Construção Rodoviária - CGCONT, via Ofício n.º 64731/2025/COAC/CGCONT/DIR/DNIT SEDE (SEI! n.º 20667566), presta os esclarecimentos quanto aos Itens I, IV e V:

1. Rodovia BR-290 (duplicação do trecho entre Uruguaiana e Rosário do Sul)

Não há, no trecho indicado, contrato sob gestão desta Coordenação-Geral de Construção Rodoviária (CGCONT).

4. Construção de uma Nova Travessia sobre o Rio Ibicuí

Há previsão de um novo processo licitatório no segundo semestre de 2025.

5. Rotas do Mercosul

A seguir são elencados os contratos vigentes na BR-290/RS.

BR	UF	LOTE	CONTRATO	EMPRESA	OBRA	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO	OBJETO	OBJETO RESUMIDO	DIÁRIO
BR-290	RS	3	00 08217/2014	CONSORCIO TRIER - CTESA - PRODEC		172	199,03	27,03	CONTRATAÇÃO DE EMPRESAS PARA ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E EXECUÇÃO DAS OBRAS PRIORITÁRIAS DE MELHORIA DE CAPACIDADE DA BR-290/RS, INCLUINDO A DUPLICAÇÃO	Duplicação BR-290/RS	13/03/2014
BR-290	RS	4	00 01126/2013	CONSORCIO TRIER - CTESA - ESTEIO		195,3	228	28,7	CONTRATAÇÃO DE EMPRESAS PARA ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E EXECUÇÃO DAS OBRAS PRIORITÁRIAS DE MELHORIA DE CAPACIDADE DA BR-290/RS, INCLUINDO A DUPLICAÇÃO	Duplicação BR-290/RS	13/03/2014

Informamos que os investimentos, diretrizes e demais ações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) são norteados pelo seu Planejamento Estratégico, cuja missão é "implementar a política de infraestrutura de transportes, participando do desenvolvimento sustentável do país". Nesse contexto, no âmbito de sua área de atuação, este Departamento busca promover o aumento da segurança viária, aprimorar o fluxo logístico e turístico da região em questão, integrar os polos de interesse e garantir a sustentabilidade econômica e socioambiental das intervenções.

6. Assim, considerando o exposto nos expedientes supracitados, de ordem do Sr. Diretor de Infraestrutura Rodoviária, encaminho o presente Ofício a essa Diretoria-Geral, visando subsidiar resposta ao responsável pelo pleito.

Respeitosamente,

(assinado eletronicamente)
MARIA HELENA MELO FERRER DE MORAIS
Assessora Técnica/Port. n.º 6.219/2024
Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

- I - Ofício n.º 56047/2025/CET/CGPERT/DIR/DNIT SEDE (SEI! n.º 20577582);
II - Ofício n.º 61580/2025/CGMRR/DIR/DNIT SEDE (SEI! n.º 20635071);
III - Ofício n.º 64731/2025/COAC/CGCONT/DIR/DNIT SEDE (SEI! n.º 20667566).



Documento assinado eletronicamente por **Maria Helena Melo Ferrer de Moraes**, Assessor Técnico, em 07/04/2025, às 18:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **20754458** e o código CRC **05ECA2F7**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.006647/2025-11

SEI nº 20754458



Sector de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A - Bairro Asa Norte
CEP 70040-902
Brasília/DF | (061) 3315-4300

Criado por douglas.silva, versão 6 por lorena bandeira em 04/04/2025 17:23:19.



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos

OFÍCIO Nº 1235/2023/CGPLAN/DPP/DNIT SEDE

Brasília/DF, na data da assinatura eletrônica.

Ao Senhor
BRUNO VENDRAMINI DOS SANTOS
Assessor Técnico/DPP
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A, Asa Norte
70040-902 Brasília/DF

Assunto: Ponte Internacional de Uruguiana - Ofício nº 511/2022-ULFRO (13285811).

Senhor Assessor,

1. Trata o presente do Ofício nº 511/2022-ULFRO (SEI Nº 13285811), de 14/12/2022, que solicita a viabilidade de construção de nova Ponte Internacional ligando Uruguiana à cidade Paso de Los Libres (Argentina) e duplicação da rodovia BR-290/RS entre Uruguiana e Porto Alegre.
2. Ato contínuo, essa Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP), nos termos do Ofício 231927 (13357315), informou que em acesso ao SGPLAN, que não há EVTEA em andamento ou concluído para os trechos requisitados.
3. Todavia, foi verificado que foi proposto no Contrato Nº 119/2022, conforme constante no Anexo A - PLANILHA COM OS TRECHOS PREVISTOS (SEI Nº 9499156), a realização dos estudos na BR-472 e em alguns segmentos da BR-290/RS, onde está sendo pleiteada a duplicação. Com isso foi solicitado a esta CGPLAN esclarecimento quanto aos seguintes questionamentos:
 - a) A referida ponte está abarcada nos trechos previstos para elaboração do EVTEA na BR-472/RS ou em outro segmento?
 - b) Tendo em vista que o segmento do km 112,3 ao km 720,2, que liga Uruguiana à Porto Alegre, não está totalmente compreendido no citado Anexo A, existem estudos previstos aos trechos da BR-290/RS não envolvidos?
4. Referente ao assunto, **em relação ao primeiro questionamento**, esta Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos (CGPLAN) informa que a ponte objeto da demanda em tela não está contemplada nos trechos previstos para elaboração de estudos na rodovia BR-472/RS ou em outro segmento, no âmbito do Contrato nº PP - 119/2022.
5. Ademais, **referente ao segundo questionamento**, em relação à BR-290/RS, esta CGPLAN salienta que não existe EVTEA concluído ou em andamento, no âmbito do referido contrato, para os demais trechos não envolvidos.
6. Porém, é imperioso mencionar que o estudo está previsto no trecho que tem início no km 215,7 (ENTR BR-471 (PANTANO GRANDE)) até o km 461,4 (ENTR BR-158(A) (P/AZEVEDO SODRÉ)), da rodovia BR-290/RS. Ainda, ressaltamos, que já consta registrado no cadastrado de demandas mantido por esta CGPLAN, o trecho que tem início no km 461,4 até o km 726, conforme Memorando 39011 (1192550).

7. Por fim, com relação aos demais trechos da BR-290/RS, cumpre destacar que esta CGPLAN, solicitou à Coordenação de Planejamento (COPLAN), conforme o Despacho (DNIT) CGPLAN (13390741), a inclusão do trecho do km 112,30, ENTR BR-116(B) (P/GUAIBA) até o km 215,7 (ENTR BR-471 (PANTANO GRANDE)), no cadastro de demandas, para futuras ações de planejamento.

8. Ante o exposto, restituímos os autos a essa Diretoria para conhecimento, visando subsidiar resposta ao interessado e, na oportunidade, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

ANDRÉ DE OLIVEIRA NUNES

Coordenador-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos
CGPLAN/DNIT



Documento assinado eletronicamente por **Andre de Oliveira Nunes, Coordenador-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos**, em 04/01/2023, às 19:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **13385126** e o código CRC **15D1273C**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50610.006748/2022-20

SEI nº 13385126

DNIT MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A
CEP 70040-902
Brasília/DF | (061) 3315-4151



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Diretoria de Infraestrutura Rodoviária
Coordenação-Geral de Construção Rodoviária
Coordenação de Acompanhamento de Obras

OFÍCIO Nº 64731/2025/COAC/CGCONT/DIR/DNIT SEDE

Brasília, na data da assinatura eletrônica.

Ao Senhor
FÁBIO PESSOA DA SILVA NUNES
Diretor de Infraestrutura Rodoviária
DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Setor de Autarquias Norte, Quadra 03, Lote A, Asa Norte
CEP: 70040-902 - Brasília/DF

Assunto: Apresentação de demandas logísticas do setor aduaneiro do estado do Rio Grande do Sul.

Senhor Diretor,

1. Refiro-me ao Ofício-Circular n.º 1417/2025/DG-SEAA/GAB - DG/DNIT SEDE (SEI nº 20482506) dessa Diretoria-Geral, que encaminha o Ofício N.º 12/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (SEI nº 20425559), oriundo da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes - SNTR/MT, que encaminha o Ofício nº 011/2025 (anexo), do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul - SDAERGS, o qual, sem prejuízo da leitura integral do documento, apresenta demandas logísticas para melhorar a infraestrutura do setor aduaneiro, crucial para o transporte de mercadorias entre Brasil e Argentina.

2. Pois bem, inicialmente, cumpre-nos informar que quanto às demandas apresentadas no referido ofício, é afeto a esta coordenação apenas os quesitos "1", "4" e "5".

1. Rodovia BR-290 (duplicação do trecho entre Uruguiana e Rosário do Sul)

Não há, no trecho indicado, contrato sob gestão desta Coordenação-Geral de Construção Rodoviária (CGCONT).

4. Construção de uma Nova Travessia sobre o Rio Ibicuí

Há previsão de um novo processo licitatório no segundo semestre de 2025.

5. Rotas do Mercosul

A seguir são elencados os contratos vigentes na BR-290/RS.

BR	UF	LOTE	CONTRATO	EMPRESA - OBRA	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO	OBJETO
BR-290	RS	3	00 00217/2014	CONSÓRCIO TRIER - CTESA - PRODEC	172	199,03	27,03	CONTRATAÇÃO DE EMPRESAS PARA ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E EXECUÇÃO DAS OBRAS PRIORITÁRIAS DE MELHORIA DE CAPACIDADE DA BR-290/RS, INCLUINDO A DUPLICAÇÃO.
BR-290	RS	4	00 01126/2013	CONSÓRCIO TRIER - CTESA - ESTEIO	199,3	228	28,7	CONTRATAÇÃO DE EMPRESAS PARA ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E EXECUÇÃO DAS OBRAS PRIORITÁRIAS DE MELHORIA DE CAPACIDADE DA BR-290/RS, INCLUINDO A DUPLICAÇÃO.

Informamos que os investimentos, diretrizes e demais ações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) são norteados pelo seu Planejamento Estratégico, cuja missão é "implementar a política de infraestrutura de transportes, participando do desenvolvimento sustentável do país".

Nesse contexto, no âmbito de sua área de atuação, este Departamento busca promover o aumento da segurança viária, aprimorar o fluxo logístico e turístico da região em questão, integrar os polos de interesse e garantir a sustentabilidade econômica e socioambiental das intervenções.

3. Sem mais para o momento, permanecemos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)
MARILIA BOMTEMPO PEREIRA
Coordenadora de Acompanhamento de Obras

(assinado eletronicamente)
THIAGO BORGES PITOMBEIRA
Coordenador-Geral de Construção Rodoviária



Documento assinado eletronicamente por Marília Bomtempo Pereira, Coordenadora de Acompanhamento de Obras, em 01/04/2025, às 10:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Thiago Borges Pitombeira**, Coordenador-Geral de Construção Rodoviária, em 01/04/2025, às 17:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **20667566** e o código CRC **6F640A43**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.006647/2025-11

SEI nº 20667566



MINISTERIO DOS
TRANSPORTES



Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A - Bairro Asa Norte
CEP 70040-902
Brasília/DF |

Criado por amanda.benjamin, versão 10 por amanda.benjamin em 26/03/2025 17:30:54.



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Diretor Geral
Coordenação de Assuntos Técnicos

OFÍCIO Nº 79363/2025/DG-COTEC/DG/DNIT SEDE

Brasília, data da assinatura eletrônica.

Ao Senhor

ALLAN MAGALHÃES MACHADO

Diretor de Obras Públicas

Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário

Ministério dos Transportes

Esplanada dos Ministérios, Bloco "R", Ed. Anexo, Ala Leste, 2º Andar, Sala 212

CEP: 70.044-902 - Brasília/DF

Assunto: Apresentação de demandas logísticas do setor aduaneiro do estado do Rio Grande do Sul.

Senhor Diretor,

1. Cumprimentando-o cordialmente, reporto-me ao Ofício nº 12/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (20425559), por meio do qual esse Departamento de Obras Públicas da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes - DOP/SNTR/MT encaminha o Ofício nº 011/2025, do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul - SDAERGS, o qual apresenta demandas logísticas para melhorar a infraestrutura do setor aduaneiro, crucial para o transporte de mercadorias entre Brasil e Argentina, conforme resumo apresentado abaixo:

I - **Rodovia BR-290:** A Rodovia, essencial para o transporte de cargas, enfrenta problemas como buracos, falta de sinalização e desnivelamento da pista, causando atrasos e aumentando os custos logísticos. Solicita-se "(...) uma avaliação e um correspondente cronograma de investimentos de recursos, visando a melhoria das condições dessa via que esteja incluso previsão de manutenções regulares para garantir um trânsito mais seguro e eficiente (...)"

II - **Ponte Internacional Uruguaiana - Paso de Los Libres:** A ponte, fundamental para o comércio entre Brasil, Argentina e Chile, enfrenta sérios problemas estruturais, incluindo rachaduras e desníveis. Solicita-se "(...) que sejam aplicadas soluções imediatas para melhorar as condições de trafegabilidade tanto do fluxo aduaneiro, rodoviário e vicinal, trazendo importante solução a este gargalo existente."

III - **Ponte sobre o Rio Ibicuí (entre Uruguaiana e Itaqui):** A ponte entre Uruguaiana e Itaqui está em estado crítico. Solicita-se "(...) uma avaliação técnica detalhada das condições da estrutura e a elaboração de um plano de recuperação e manutenção."

IV - **Construção de uma Nova Travessia sobre o Rio Ibicuí:** É solicitado informações sobre "(...) qual a situação de viabilidade para a construção de uma nova travessia sobre o Rio Ibicuí, pois o processo licitatório está paralisado."

2. Nesse sentido, cumpre-me informar que as áreas técnicas foram diligenciadas, oportunidade em que sobrevieram a esta Diretoria-Geral - DG os Ofícios nº 53167/2025/EMPREENDIMENTOS - DPP/DPP/DNIT SEDE (20545301) e nº 73548/2025/DIR/DNIT SEDE (20754458), por meio dos quais as

Diretorias de Planejamento e Pesquisa - DPP e de Infraestrutura Rodoviária - DIR apresentam, conforme anexos, as informações requeridas.

3. Isto posto, encaminho o presente a V.Sa., para conhecimento das informações prestadas, colocando-me à disposição para ulteriores esclarecimentos e tratativas que se fizerem necessários.

Respeitosamente,

(assinado eletronicamente)
FABRÍCIO DE OLIVEIRA GALVÃO
Diretor-Geral

- I - Ofício nº 53167/2025/EMPREENDEIMENTOS - DPP/DPP/DNIT SEDE (20545301);
II- Ofício nº 1235/2023/CGPLAN/DPP/DNIT SEDE (13385126);
III- Memorando nº 39011/2018/COPLAN/CGPLAN/DPP/DNIT SEDE (1192550);
IV- Portaria de Aprovação nº 7238, de 30 de dezembro de 2022 (13364892);
Anexos: V- Publicação da Portaria 7238/2022 (13369675);
VI- Ofício nº 73548/2025/DIR/DNIT SEDE (20754458);
VII- Ofício nº 56047/2025/CET/CGPERT/DIR/DNIT SEDE (20577582);
VIII- Ofício nº 61580/2025/CGMRR/DIR/DNIT SEDE (20635071); e
IX-Ofício nº 64731/2025/COAC/CGCONT/DIR/DNIT SEDE (20667566).



Documento assinado eletronicamente por **Fabrício de Oliveira Galvão, Diretor Geral**, em 09/04/2025, às 11:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **20814857** e o código CRC **1C2FCBF1**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.006647/2025-11

SEI nº 20814857

DNIT
DEPARTAMENTO
NACIONAL DE
TRANSPORTES

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A - Bairro
Asa Norte
CEP 70040-902
Brasília/DF |



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Empreendimentos da Diretoria de Planejamento e Pesquisa

OFÍCIO Nº 53167/2025/EMPREENDEMENTOS - DPP/DPP/DNIT SEDE

Brasília, na data da assinatura eletrônica.

À Diretoria-Geral do DNIT

Assunto: Demandas logísticas do setor aduaneiro.

1. Trata-se do Ofício-Circular nº 1417/2025/DG-SEAA/GAB - DG/DNIT SEDE (SEI nº 20482506) dessa Diretoria-Geral, que encaminha o Ofício nº 12/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (SEI nº 20425559), que contém solicitação do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul, realizada mediante Ofício nº 011/2025 (anexo), onde se requisita manifestação acerca de alguns pontos referentes à infraestrutura rodoviária naquele estado e cuja influência abrange diretamente a Fronteira Oeste, sobretudo Uruguaiana, como na BR-290/RS, a Ponte Internacional de Uruguaiana-Paso de los Libres e a Ponte sobre o Rio Ibicuí.

2. A esse respeito, redigimos o presente documento respondendo item a item do Ofício daquele Sindicato, conforme segue:

2.1. Rodovia BR-290 (duplicação do trecho entre Uruguaiana e Rosário do Sul)

"Diante do exposto, solicitamos uma avaliação e um correspondente cronograma de investimentos de recursos, visando a melhoria das condições dessa via que esteja incluso previsão de manutenções regulares para garantir um trânsito mais seguro e eficiente, bem como promover Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para que a duplicação contemple o trecho delimitado pelas cidades de Uruguaiana e Rosário do Sul (245 km) favorecendo o alto fluxo de caminhões e de turistas que circulam pela citada estrada".

Resposta DPP: Comunicamos que o referido pleito se encontra no Cadastro de Demandas da Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos - CGPLAN, para fins de planejamento, conforme manifestação daquela setorial realizada por meio do Ofício nº 1235/2023/CGPLAN/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 13385126), o qual se refere ao Memorando nº 39011/2018/COPLAN/CGPLAN/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 1192550), onde se relata:

1. Trata o presente (...) do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a Rodovia BR-290/RS, Subtrecho: Entr BR-471 (Pântano Grande) – Entr BR-293(B) (Front Brasil/Argentina) (Ponte Internacional), Segmento: km 215,70 – km 725,30, Extensão: 509,60km, Código SNV: 290BRS0190 a 290BRS0430.

(...)

3. Por fim, informamos que a solicitação em comento foi registrada no Cadastro de Demandas, mantido pela COPLAN. Cumpre-nos destacar que o Cadastro de Demandas tem como objetivo manter uma base de dados com o registro de todos os pleitos tramitados no âmbito desta Coordenação, para fins, unicamente, de planejamento.

Ressaltamos, no entanto, que a execução do referido estudo, bem como a contratação dos projetos e consequentes obras, depende não apenas do planejamento previsto no âmbito desta Autarquia, mas também de diretrizes advindas do Ministério dos Transportes, bem como da disponibilidade de recursos orçamentário e financeiro.

2.2. Ponte Internacional Uruguaiana - Paso de los Libres

Resposta DPP: A respeito dessa Obra de Arte Especial, comunicamos que tal demanda se trata de matéria sob competência da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Rio Grande do Sul e da Coordenação-Geral de Manutenção Rodoviária, subordinada à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, conforme tratativas relacionadas ao projeto de engenharia da referida OAE abordadas no âmbito do Processo SEI nº 50610.002379/2023-87. Portanto, entendemos não ser pertinência desta Diretoria a manifestação a respeito.

2.3. Ponte sobre o Rio Ibicuí (entre Uruguaiana e Itaqui) e construção de uma nova travessia sobre o Rio Ibicuí

Resposta DPP: Sobre tais demandas, comunicamos que esta Diretoria de Planejamento e Pesquisa dispõe de Projeto Executivo aprovado para a construção de ponte rodoviária e acessos no referido local, conforme se pode observar no Art. 1º da Portaria de Aprovação nº 7238, de 30 de dezembro de 2022 (SEI nº 13364892), publicada no Boletim Administrativo nº 1, de 2 de janeiro de 2023, conforme Publicação Port. 7238 (SEI nº 13369675), de onde se lê:

O DIRETOR DE PLANEJAMENTO E PESQUISA (...) RESOLVE:

Art. 1º Aprovar o Projeto Executivo de Engenharia desenvolvido no âmbito do Contrato PP-393/2014, cujo objeto é elaboração de projetos de engenharia para construção de ponte rodoviária e acessos na BR-472/RS - Ponte sobre o rio Ibicuí (Trecho:Entr. BR-158/386 (P/ Frederico Westphalen) Palmitinho - Front. Brasil/Uruguai; Subtrecho: Acesso Leste a Itaqui - Entr. BR 290 (A); Segmento:km 0,0 a 93,9).

Logo, já dispondo de projeto executivo aprovado para a referida travessia, entendemos que compete à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária a manifestação a respeito do referido pleito.

2.4. Rotas do Mercosul e Desafios para Implementação

Resposta DPP: Acerca dos demais comentários, entendemos serem pertinentes os apontamentos realizados por aquele Sindicato e comunicamos que os investimentos, diretrizes e demais ações deste DNIT são realizadas com base no Planejamento Estratégico desta Autarquia, o qual tem como missão "implementar a política de infraestrutura de transportes, participando no desenvolvimento sustentável do país". Conseqüentemente, buscamos, dentro da área de atuação deste Departamento, o aumento do nível de segurança, melhorias no fluxo logístico e turístico da região em tela, bem como integrar os locais de interesse e assegurar a sustentabilidade econômica e socioambiental.

3. Posto isso, sendo essas as informações que dispõe esta Diretoria de Planejamento e Pesquisa, restituímos os autos, visando subsídio de resposta, ao mesmo tempo em que nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Respeitosamente,

(Assinado eletronicamente)

LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO
Diretor de Planejamento e Pesquisa



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, Diretor de Planejamento e Pesquisa**, em 17/03/2025, às 13:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **20545301** e o código CRC **C257C52D**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.006647/2025-11

SEI nº 20545301



MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES



Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A - Bairro
Asa Norte
CEP 70040-902
Brasília/DF |

Criado por saul.silva, versão 15 por saul.silva em 13/03/2025 17:21:58.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 812/2025/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor

MARCELO CLARK ALVES

Presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do RS.

Rua Caldas Júnior, nº 20 - 10º andar

Porto Alegre - RS

CEP: 90010-260

E-mail: secretaria@sdaergs.com.br

C/c. para:

FÁBIO FREITAS CLOCCA

vice-presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do RS.

E-mail: secretaria@sdaergs.com.br

Assunto: Apresentação de Demandas Logísticas do Setor Aduaneiro do Estado do Rio Grande do Sul

Referência: Processo MT nº 50000.009208/2025-29

Senhor Presidente,

1. Refiro-me ao Ofício nº 011/2025 e Anexos (SEI nº 9423548) encaminhado a esta Pasta pelo Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Rio Grande do Sul apresentando "as principais demandas e preocupações relacionadas a infraestrutura logística essencial ao setor aduaneiro, que impactam diretamente a fluidez e eficiência do transporte internacional de mercadorias entre o Brasil e a Argentina".
2. Na mencionada correspondência a entidade sindical destaca estar enfrentando "sérias dificuldades em pontos estratégicos da malha viária e nas estruturas de travessia localizados em nosso estado o que ocasionam impactos nocivos ao trânsito de mercadorias e ao correspondente fluxo de operações do setor" e destaca questões relacionadas com a rodovia BR-290; com a ponte internacional Uruguaiana - Paso de los Libres; com a ponte sobre o Rio Ibicuí (entre Uruguaiana e Itaqui); com a construção de uma nova travessia sobre o rio Ibicuí e com a rota Caminhos do Mercosul.
3. Sobre o assunto, por meio do OFÍCIO Nº 12/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR, de 25 de fevereiro de 2025 (SEI nº 9433642), tendo em vista que a referida correspondência aborda temas de competência do DNIT, foram solicitadas àquela Autarquia providências no sentido de analisar o documento em questão e fornecer as informações necessárias para que esta SNTR pudesse se posicionar sobre os temas nele tratados.
4. Em resposta, aquela Autarquia se pronunciou por meio do OFÍCIO Nº 79363/2025/DG-COTEC/DG/DNIT SEDE (SEI nº 9618594), de 09 de abril de 2025, no qual informa que as áreas técnicas foram diligenciadas, oportunidade em que encaminharam à Diretoria-Geral - DG daquela Autarquia os Ofícios nº 53167/2025/EMPREENDEMENTOS Ofício- DPP/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 9618598) e nº 73548/2025/DIR/DNIT SEDE (SEI nº 9618611), por meio dos quais as Diretorias de Planejamento e Pesquisa - DPP e de Infraestrutura Rodoviária - DIR apresentam, conforme anexos, as informações requeridas.
5. Por fim, esta SNTR coloca-se à disposição ao tempo que renovo protestos de estima e consideração.

Anexos:

- I - Ofício nº 011/2025 e Anexos (SEI nº 9423548),
- II - OFÍCIO Nº 12/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR, (SEI nº 9433642),
- III - OFÍCIO Nº 79363/2025/DG-COTEC/DG/DNIT SEDE (SEI nº 9618594),
- IV - OFÍCIO nº 53167/2025/EMPREENDEMENTOS - DPP/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 9618598) e,
- V - OFÍCIO 73548/2025/DIR/DNIT SEDE (SEI nº 9618611).

Atenciosamente,

VIVIANE ESSE

Secretária Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário, em 25/04/2025, às 16:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9673544** e o código CRC **58181C34**.



Referência: Processo nº 50000.009208/2025-29



SEI nº 9673544

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



DNIT SEDE
COPLAN

Memorando nº 39011/2018/COPLAN/CGPLAN/DPP/DNIT SEDE

Brasília/DF, 11 de junho de 2018

Ao(À) Sr(a). Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos

Assunto: **Delegação de Competência - EVTEA - BR- 290/RS.**

1. Trata o presente de solicitação da Superintendência Regional do DNIT no estado do Rio Grande do Sul (SEI nº 0755582), de delegação de competência para acompanhamento, análise e aprovação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a Rodovia BR-290/RS, Subtrecho: Entr BR-471 (Pântano Grande) – Entr-BR-293(B) (Front Brasil/Argentina) (Ponte Internacional), Segmento: km 215,70 – km 725,30, Extensão: 509,60km, Código SNV: 290BRS0190 a 290BRS0430.
2. Quanto ao enquadramento do segmento no escopo do Programa para Melhoria de Segurança Rodoviária por Intermédio do Tratamento de Segmentos Críticos (PMSR), consta no presente processo a Carta nº 233/2018-Accenture-Dynatest, que encaminha a Nota Técnica nº 142/2018- Accenture-Dynatest/P5.6 com a seguinte consideração validada por esta Coordenação:
 - a) No segmento analisado foram encontradas sete correspondências (km: 451; 578; 581; 683; 685; 719 e 721) de segmentos críticos e altamente críticos.
3. Por fim, informamos que a solicitação em comento foi registrada no Cadastro de Demandas, mantido pela COPLAN. Cumpre-nos destacar que o Cadastro de Demandas tem como objetivo manter uma base de dados com o registro de todos os pleitos tramitados no âmbito desta Coordenação, para fins, unicamente, de planejamento.
4. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que considerar serem pertinentes.

Respeitosamente,

(Assinado eletronicamente)

LEONARDO ROBERTO PERIM

Coordenador de Planejamento - COPLAN/CGPLAN/DPP

Documentos I - Despacho / SRE - RS/COENGE - CAF - RS/SEPLAN - COENGE - RS (0755582)
Relacionados: II- Carta nº0233/2018- Accenture-Dynatest/P5.2 - Ação 1 (1151079)



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Roberto Perim, Coordenador de Planejamento**, em 11/06/2018, às 14:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1192550** e o código CRC **86AAFB41**.

Referência: Processo nº 50610.001310/2018-79

SEI nº 1192550



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

1º PERÍODO LEGISLATIVO – 1ª SESSÃO LEGISLATIVA – 19ª LEGISLATURA

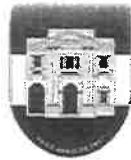
REUNIÃO DA FRENTE PARLAMENTAR DAS PONTES DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA

Aos vinte e seis dias do mês de junho de 2025, às 10h15min, no Palácio Borges de Medeiros, o Poder Legislativo de Uruguaiana realizou a Reunião da Frente Parlamentar das Pontes do Município de Uruguaiana. A referida frente foi instituída pela Resolução nº 115/2025, a partir de Requerimento nº 8/2025 de autoria da Verª. **Stella Luzardo Alves**. Integraram a Mesa dos trabalhos os Srs.: Verª. **Stella Luzardo Alves** (Presidente da Frente Parlamentar); Verª. **Márcia Pedrazzi Fumagalli** (Vice-Presidente da Frente Parlamentar); Verª. **Lilian Leopoldina da Rosa Cuty**; Verª. **Manoela Rosa Couto**; Ver. **Antonio Egídio Rufino de Carvalho**; Ver. **Celso Hernandez Duarte**; Ver. **Joalcei Alves Gonçalves** (Presidente do Poder Legislativo Municipal); Ver. **Luis Fernando Peres dos Santos**; Ver. **Vagner Domingues Garcia**; Sr. **Fábio Cioca** (Presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio Grande do Sul – SDAERGS); Srª **Tânia Solidar** (Consejal e Assessora do Sr. Eduardo Visch, Senador da Nação Argentina); Sr. **Vinicius Magoga** (Delegado Adjunto da Receita Federal); e Sr. **Wilsimar Garcia** (Delegado da Receita Federal). À hora previamente estabelecida, sob sua condução, a Presidente da Frente Parlamentar, Verª. **Stella Luzardo Alves**, declarou aberta a reunião, procedendo à saudação formal aos presentes. Na ocasião, registrou que a presente reunião estava sendo transmitida, simultaneamente, por meio da plataforma Facebook e do canal oficial do Poder Legislativo de Uruguaiana no YouTube, oportunidade em que informou, ainda, que os cidadãos que acompanhavam os trabalhos pelas referidas redes sociais poderiam encaminhar suas manifestações. Fundamentou a criação da Frente Parlamentar na necessidade de debater a infraestrutura das pontes do município, em especial a Ponte Internacional Getúlio Vargas-Agustín Pedro Justo e a ponte sobre o Rio Ibicuí na BR-472. Destacou a importância estratégica dessas estruturas para o comércio do Mercosul, o escoamento da produção e o tráfego internacional, mencionando que a alfândega de Uruguaiana é o maior porto seco do Brasil. Além disso, ressaltou a urgência do debate, evidenciada pelo colapso parcial da ponte internacional em 2022 e pela persistência do problema por décadas sem solução definitiva. Informou que o objetivo central era a apresentação de uma Carta-Manifesto a ser encaminhada às autoridades competentes. Na sequência, foi exibida uma reportagem elaborada pela Casa acerca da situação atual da Ponte Internacional. Após a exibição da reportagem, a Presidente da Frente Parlamentar,



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

Ver^ª. **Stella Luzardo Alves**, solicitou à Ver^ª. **Márcia Pedrazzi Fumagalli** que procedesse à leitura da proposta de Carta-Manifesto, que denuncia o estado de abandono da Ponte Internacional, um problema crônico e negligenciado. O documento ressalta a importância vital da estrutura para o comércio exterior, que em 2023 movimentou 7,4 bilhões de dólares em exportações e 875 mil turistas. O texto aponta a degradação evidente desde 2022, com interdições constantes e medidas paliativas; critica a falta de transparência do governo federal por não divulgar laudos técnicos e considera irresponsável o anúncio de leilão de concessão previsto para 2025 sem um diagnóstico público prévio, e propõe cinco ações: **1) Transparência imediata: publicação de todos os laudos técnicos dos últimos 10 anos; 2) Auditoria independente: contratação de uma auditoria para um diagnóstico completo e elaboração de um projeto de reforma ou estudo para uma nova ponte; 3) Suspensão do processo de concessão até a conclusão da auditoria e debate público; 4) Criação de um Comitê de Governança com participação da sociedade civil; e 5) Reativação do corredor ferroviário internacional para aliviar o tráfego rodoviário.** Após a leitura, a palavra foi concedida aos integrantes da Mesa, que se manifestaram na seguinte ordem: **1) Sr. Wilsimar Garcia:** Parabenizou a iniciativa e reforçou que a ponte liga nações, não apenas cidades, e esclareceu que as patologias mais graves e visíveis na pavimentação, mostradas na reportagem, encontram-se no lado argentino da ponte. Informou, também, com base em relatos não documentados, que o (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) DNIT teria proposto ao governo argentino a reforma completa da estrutura, mas não obteve concordância nem uma contraproposta. Por fim, sugeriu que a Frente Parlamentar busque confirmar oficialmente essa tratativa, possivelmente via Itamarati, para direcionar as cobranças de forma adequada; **2) Sr. Vinícius Magoga:** Apresentou dados econômicos que demonstram a relevância do Porto Seco de Uruguaiana, que, até a data da reunião, já havia movimentado 4,5 bilhões de dólares em comércio e arrecadado R\$ 1,5 bilhão em tributos na importação em 2025. Destacou que cerca de 23% de todo o comércio bilateral entre Brasil e Argentina, independentemente do modal, passa por Uruguaiana, com tendência de crescimento; **3) Sr. Fábio Ciocca:** Inicialmente definiu a Ponte Internacional como um elo cultural e econômico fundamental entre as duas principais nações sul-americanas. Contudo, criticou que, apesar dessa importância, a BR-290 e a fronteira de Uruguaiana recebem baixa prioridade em projetos federais estratégicos, como as “Rotas da Integração Sul-Americana”. Por essa razão, apelou por uma articulação política junto a Ministérios, a exemplo do Ministério do Planejamento, para que a região ganhasse a devida



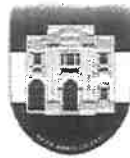
PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

visibilidade. Ademais, ressaltou um entrave central para soluções conjuntas: a ausência de um comitê binacional para a gestão da ponte. Diante desse cenário, informou que o SDAERGS já havia protocolado pleitos junto ao Ministro dos Transportes e ao DNIT, os quais solicitavam ações para três estruturas: a Ponte Internacional, a Ponte do Rio Ibicuí e a Ponte do Arroio Bossoroca. Nesses documentos, foram detalhadas propostas específicas, a saber: a duplicação de ao menos 10 km da BR-290 a partir de Uruguaiana, medida que visaria mitigar as filas, e um questionamento sobre o motivo pelo qual a obra recente na ponte do Arroio Bossoroca não incluiu a necessária elevação de 3 metros para evitar bloqueios durante as cheias. Por fim, defendeu que, antes de qualquer novo projeto de duplicação entre Rosário do Sul e Uruguaiana, duas ações são imprescindíveis: primeiro, a realização de um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e, segundo, a criação do já mencionado comitê binacional, cuja urgência foi reiterada; **4) Ver. Joalcei Alves Gonçalves:** Parabenizou a Frente Parlamentar e criticou a inoperância do governo federal, que não oferece a infraestrutura mínima necessária apesar dos bilhões em impostos gerados pelo comércio exterior que passa pela cidade. Expressou preocupação com a intenção de conceder a ponte à iniciativa privada, o que poderia transferir o passivo aos usuários sem garantir uma solução estrutural. Alertou para o pânico econômico que um fechamento da ponte causaria ao estado e ao país; **5) Sr^a. Tânia Solidar:** Apresentando-se em nome do Senador da Nação Argentina, Eduardo Visch, agradeceu o convite e manifestou a total preocupação do governo argentino com a situação da ponte. Informou que recebe diariamente as queixas de comerciantes e trabalhadores do setor de comércio exterior sobre os prejuízos causados pela precariedade da estrutura. Assumiu o compromisso de levar toda a documentação, as informações e as inquietações debatidas na reunião diretamente ao Senador. Garantiu que o tema será tratado nos próximos dias na Câmara de Senadores da Argentina e que todos os reclamos serão levados por ele a Buenos Aires para as devidas providências. Concluiu reforçando que a única maneira de solucionar o problema é por meio do trabalho conjunto e de acordos entre as duas nações; **6) Ver. Luis Fernando Peres dos Santos:** Trouxe a informação sobre a assinatura de um protocolo de intenções entre o governo estadual e o Ministério dos Transportes para a construção de três novas pontes (Porto Mauá, Tiradentes do Sul e Itaquí), o que, segundo ele, impactaria diretamente o fluxo de Uruguaiana. Criticou o que considerou uma manobra política feita sem o conhecimento das lideranças locais e defendeu que o manifesto repudie tal ação; **7) Ver^a. Lilian Leopoldina da Rosa Cuty:** Relatou sua participação



FODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

em reunião da União dos Legisladores da Fronteira Oeste (ULFRO), onde o tema das pontes foi debatido. Informou sobre uma reunião entre o Deputado Frederico Antunes e o DNIT para tratar do assunto e a intenção de buscar, junto ao ministro do turismo argentino, uma solução para o lado da Argentina; 8) Ver^a. **Márcia Pedrazzi Fumagalli**: Expressou sua preocupação com a vida e a integridade física das milhares de pessoas que transitam pela ponte diariamente, incluindo caminhoneiros, trabalhadores e famílias. Enfatizou que a união de esforços é para salvar vidas e mover a economia, e que uma tragédia não pode ser aguardada para que providências sejam tomadas; 9) Ver. **Celso Hernandez Duarte**: Parabenizou a iniciativa e ressaltou a necessidade de mobilização constante e da articulação com as lideranças argentinas, pois a solução depende de ambos os países. Salientou que a ponte, que deveria ser um elo, hoje representa uma “cicatriz” que impõe transtornos diários; e 10) Ver. **Antonio Egídio Rufino de Carvalho**: Relembrou o histórico da ponte, projetada há 30 anos para caminhões com capacidade de no máximo três toneladas. Questionou a ausência de uma avaliação técnica precisa sobre a condição estrutural da ponte e sugeriu que um engenheiro especialista em pontes seja convidado para realizar um laudo. Ao contrário, a palavra foi franqueada aos cidadãos previamente inscritos: 1) Sr^a. **Valeria Vinci**: Afirmou que o setor de transportes vem tratando o tema como prioridade e que o principal desgaste se concentra no lado argentino. Corroborou a informação de que o DNIT se ofereceu para reformar a parte argentina, que não aceitou, e defendeu que os esforços de cobrança sejam direcionados ao governo do país vizinho; 2) Sr. **Luís Menezes** (Secretário Adjunto de Desenvolvimento Econômico): Manifestou o apoio do governo municipal à iniciativa, lembrou que em 2023 o Ministro dos Transportes havia prometido uma obra mais ampla (que não ocorreu, segundo ele) e reforçou a necessidade de união política para superar o problema; 3) Sr. **Ricardo Celestino Alves**: Falou como cidadão, ressaltando que a ponte foi construída para integrar e que seu estado atual transmite a imagem de um país fechado, prejudicando a integração social e familiar entre as duas cidades; 4) Sr. **Paulo Ricardo Moreira**: Evocou a história da construção da ponte, chamando-a de “epopeia” dos “Cinco Sonhadores da Lua”. Lamentou que, hoje, não se consegue manter a estrutura que no passado trouxe tanta prosperidade, e destacou a dependência econômica e social de Uruguaiana em relação à ponte; e 5) Sr. **Ramón Vargas** (Agente de Transporte Aduaneiro Argentino): Expressou “vergonha alheia” pelo estado do lado argentino da ponte e relatou prejuízos concretos, como a quebra de eixos de caminhões de sua empresa devido aos buracos, com custos elevados de reparo. Agradeceu a iniciativa brasileira



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

e manifestou o temor pelo impacto de uma interdição prolongada nos empregos do setor. Após as manifestações, foram estabelecidos os seguintes encaminhamentos anunciados pela Presidente da Frente Parlamentar, Ver^a. **Stella Luzardo Alves**: a. A Carta-Manifesto será complementada com todas as sugestões, documentos e informações apresentadas durante a reunião; b. O documento finalizado será encaminhado às autoridades brasileiras em nível federal, ao Itamarati, ao embaixador da Argentina no Brasil e às autoridades argentinas, por intermédio da assessora do Senador Eduardo Vich; c. Uma minuta da Carta-Manifesto será enviada aos participantes do debate para avaliação e contribuições finais; d. A Frente Parlamentar buscará estreitar os laços diplomáticos com a Argentina para avançar na pauta. e. A realização de uma audiência pública será considerada, caso se mostre necessária. Por fim, registrou-se que o conteúdo das discussões e pronunciamentos da reunião encontram-se arquivados em áudio no Departamento de Imprensa desta Casa, estando à disposição de qualquer pessoa e/ou entidade que queira requisitá-los. Cumpridos os objetivos e nada mais havendo a tratar, a Presidente da Frente Parlamentar, Ver^a **Stella Luzardo Alves**, invocando o nome de Deus, declarou encerrada a reunião às 11h50min. Para constar, eu, Paulo Isaac Silveira, Oficial Legislativo, lavrei a presente Ata. Sala Ramão Barçat Filho, aos vinte e sete dias do mês de junho de dois mil e vinte e cinco.##pis##27.06.2025#####

Ver^a. **STELLA LUZARDO ALVES**

Bancada do União Brasil

Presidente da Frente Parlamentar das Pontes do Município de Uruguaiana



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

MANIFESTO OFICIAL
DA FRENTE PARLAMENTAR DAS PONTES DO MUNICÍPIO DE URUGUAIANA/RS

**Sobre a grave deterioração da Ponte Internacional Getúlio Vargas/Agustín Pedro Justo –
Fronteira Brasil–Argentina**

A Suas Excelências os Senhores
Ministro de Estado dos Transportes
Deputados do Estado do Rio Grande do Sul
Deputados Federais
Senadores da República

Como Presidente da Frente Parlamentar das Pontes, criada pela Resolução nº 115/2025 da Câmara Municipal de Uruguaiana, manifesto a posição oficial desta Frente sobre o abandono da Ponte Internacional Getúlio Vargas/Agustín Pedro Justo.

Trata-se de um problema crônico, identificado há décadas, mas negligenciado pelo poder público. Esta ponte, inaugurada em 1945, é vital para o comércio exterior brasileiro e desenvolvimento econômico da nossa região e integra o principal corredor logístico do Cone Sul. Em 2023, movimentou R\$ 7,4 bilhões em exportações e mais de 875 mil turistas.

A estrutura, no entanto, encontra-se em degradação evidente. Desde 2022, com o rompimento de viga e colapso parcial da laje, vem sendo alvo de interdições constantes e medidas paliativas. O episódio de setembro de 2024 — interdição total por 12 horas — e novas paralisações em dezembro daquele ano ilustram a precariedade. A situação do lado argentino também é crítica, agravando o risco.

A resposta oficial se limita a remendos: em 2023, o DNIT anunciou obras de R\$ 6,3 milhões. Na prática, não passaram de paliativos. O governo federal insiste em ocultar laudos técnicos solicitados por entidades como ABTI e SDAERGS, o que afronta a Lei de Acesso à Informação e compromete a transparência pública.

Neste cenário, o anúncio de leilão de concessão da ponte, previsto para o segundo semestre de 2025, é alarmante. Sem diagnóstico técnico público e com a estrutura comprometida, entregar a ponte à iniciativa privada é irresponsável. Riscos: tarifas elevadas, transferência do passivo ao cidadão e ausência de garantia de solução real.

A desconfiança da população não é gratuita. O TCU, em auditoria sobre a ponte do Rio Ibicuí (TC 015.433/2018-8), expôs o padrão de má gestão do DNIT: orçamento insuficiente, sobrepreço de R\$ 13 milhões e projeto superdimensionado. Sete anos depois, a obra ainda não saiu do papel.



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

Diante disso, a Frente Parlamentar propõe:

1. Transparência imediata

Publicação, no prazo de 30 dias, de todos os laudos técnicos, inspeções e registros de manutenção da ponte nos últimos 10 anos.

2. Auditoria independente

Contratação urgente de auditoria técnica feita por entidade de reputação reconhecida, com diagnóstico completo e apresentação de:

- a) projeto executivo de reforma estrutural profunda;
- b) estudo de viabilidade para nova ponte internacional.

3. Suspensão do processo de concessão

Recomendamos que nenhum passo seja dado até a conclusão da auditoria e a ampla discussão pública de seus resultados.

4. Comitê de Governança

Criação de comitê gestor com representantes do Ministério dos Transportes, DNIT nacional e regional, Itamaraty, Frente Parlamentar das Pontes e entidades da sociedade civil para acompanhar todo o processo.

5. Reativação do Corredor Ferroviário Internacional

A retomada do transporte ferroviário entre Uruguaiana (Brasil) e Paso de los Libres (Argentina) é estratégica para a integração logística regional e a redução da sobrecarga sobre as rodovias. Após seis anos de inatividade, estão em andamento obras de reabilitação do trecho internacional, com investimento previsto de US\$ 44,4 milhões, financiado pelo FOCEM e por recursos próprios da concessionária argentina Benito Roggio Transporte.

Essa iniciativa promete diminuir custos operacionais, reduzir riscos de acidentes, otimizar o consumo de combustível e ampliar a capacidade de escoamento da produção agroindustrial e florestal brasileira, beneficiando diretamente o comércio internacional e o Mercosul. Ao diversificar os modais logísticos da região, a ferrovia aliviará o tráfego de caminhões na Ponte Internacional, contribuindo para sua preservação e eficiência.

Diante disso, a Frente Parlamentar das Pontes defende o imediato retorno das tratativas bilaterais visando à consolidação desse corredor ferroviário como eixo permanente de integração econômica e logística da fronteira.



PODER LEGISLATIVO
CÂMARA MUNICIPAL DE URUGUAIANA
PALÁCIO BORGES DE MEDEIROS

Conclusão

A crise da ponte não é apenas estrutural, é de gestão e responsabilidade. Não aceitaremos a repetição dos erros cometidos no caso da ponte do Ibicuí. A fronteira exige uma resposta firme, imediata e definitiva. A Frente Parlamentar manterá vigilância permanente e responsabilizará publicamente as autoridades que se omitirem.

Os documentos apresentados, a gravação e a ata da reunião da Frente Parlamentar, realizada em 26 de junho de 2025, estão disponíveis no seguinte link:

<https://sapl.uruguaiana.rs.leg.br/sessao/897> .

Fotos e vídeos sobre a situação da Ponte Internacional podem ser acessados por meio do QR Code abaixo:



Uruguaiana, 26 de junho de 2025.

Respeitosamente,

Ver^a. **STELLA LUZARDO ALVES**

União Brasil

Presidente da Frente Parlamentar das Pontes do Município de Uruguaiana