

O segmento de aerofotogrametria teve grande desenvolvimento nas últimas décadas, incorporando avanços da era digital.

Página 6

Grupo reúne na Fecomércio, em São Paulo, entidades do setor de serviços para discutir os desafios da internacionalização.

Página 6

Candidatos receberão estudo nacional sobre manutenção

FOTO DIGITAL: RODRIGO PRADA



Os candidatos à presidência da República receberão do Sinaenco, em setembro, um dossiê com a radiografia de alguns dos principais problemas decorrentes da falta de manutenção da infra-estrutura dos maiores centros urbanos do país. O estudo será entregue também aos ministros de Transportes e Cidades. A histórica ausência de políticas voltadas à manutenção preventiva e à conservação dos bens públicos, com os prejuízos à sociedade decorrentes dessa situação, fizeram com que o Sinaenco lançasse em 2005 uma campanha de conscientização nas principais cidades brasileiras, com grande repercussão pública. **Página 8**

O projeto valorizado

Editorial do jornal paulista *O Estado de S.Paulo* de fevereiro último destaca a importância do projeto na execução de obras com qualidade. O jornal aborda as obras viárias da prefeitura paulistana, executadas sem projeto adequado, e que apresentaram problemas em 25% dos casos. **Página 7**

Operação Tapa-buracos



As falhas e os problemas da Operação Tapa-buracos, lançada no início deste ano pelo governo federal, são resultado de falta de planejamento e das dificuldades que há vários anos enfrenta o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit). Especialistas nesse segmento discutem as necessidades de mudanças na política governamental para essa área, a fim de evitar que o dinheiro público, escasso, seja empregado em obras de durabilidade muito curta. **Páginas 4 e 5**

O Brasil precisa de ações voltadas para o crescimento

TRANSFOTO



As preciosas oportunidades oferecidas pelo cenário econômico internacional não estão sendo aproveitadas da forma como deveriam pelo nosso país, afirma em entrevista José Roberto Bernasconi, eleito por votação direta pelos associados do Sinaenco em novembro último. Bernasconi tem um programa de trabalho ambicioso para os próximos dois anos de gestão, em continuidade ao desenvolvido nos últimos quatro anos pela diretoria liderada por Norma Gebran Pereira. "Buscaremos ações conjuntas com as diretorias regionais do sindicato, visando a valorizar o setor perante nossos contratantes, em especial os poderes públicos, e a sociedade", resume Bernasconi. **Página 3**

Faleceu Carlos Henrique Holck

O ex-presidente do Sinaenco/RJ (gestão 2004/2005), **Carlos Henrique Holck**, faleceu no último dia 17 de janeiro. Nascido em 1944, Holck era engenheiro civil, formado pela Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil (1967); mestre em Ciências pela Coppe-UFRJ (1970); e doutor pela Universidade de Paris 5, École des Ponts et Chaussées, (1974). Foi



discípulo do professor Lobo Carneiro, tendo se tornado professor da UFRJ muito jovem. Ao voltar de Paris, passou a trabalhar na Engevix Engenharia, na qual chefiou o Departamento de Engenharia Civil e gerenciou os projetos das usinas hidrelétricas de Tucuruí e de Itaipu e realizou o proje-

to executivo da usina nuclear de Angra 2, para a Nuclebras. Em 1990, fundou a ProEnergia, escritório de consultoria em engenharia que deu suporte para inúmeras obras na cidade do Rio de Janeiro, entre as quais as estações de tratamento de esgoto da Alegria e da Pavuna e dos coletores-tronco do sistema Alegria, no âmbito do Programa de Despoluição

da Baía da Guanabara. Realizou ainda o projeto básico das unidades para interligação definitiva do interceptor oceânico ao emissário submarino de Ipanema, Rio de Janeiro, e o estudo de viabilidade da usina nuclear de Angra 3. Faleceu aos 61 anos de complicações decorrentes de um tumor cerebral.

■ Curso FGV / Sinaenco de gestão empresarial para arquitetos e engenheiros -

Abertas as inscrições para o Curso de Gestão Empresarial realizado pelo **Sinaenco/SP** em parceria com a Fundação Getúlio Vargas. O curso busca atualizar conhecimentos e desenvolver competências essenciais para a gestão das empresas de arquitetura e engenharia consultiva. As aulas terão início em abril. No primeiro semestre haverá a reedição do módulo I, que foi realizado com enorme sucesso em 2005, e a primeira turma do módulo II. As aulas acontecerão às terças (módulo II) e quartas-feiras (módulo I), das 19h às 22h15. O investimento é de quatro parcelas de R\$ 495,00 para o módulo I e de quatro parcelas de R\$ 477,50 para o módulo II.

Mais informações: tel. 11 3123-9200 ou pelo e-mail sinaenco@sinaenco.com.br.

■ **Iguatemi faz 30 anos** - A Iguatemi Serviços e Consultoria completou 30 anos de atuação em janeiro último. Ao longo dessas três décadas, a empresa, sediada em Santa Catarina, já desenvolveu centenas de projetos de infra-estrutura e transportes no Estado. A Iguatemi, especializada em estudos de viabilidade, geoprocessamento, supervisão, gerenciamento e análise de valores para infra-estrutura de engenharia, é dirigida pelo presidente do **Sinaenco/SC**, Adão dos Santos, e faz parte do

pacto social e de qualidade do Estado: “É de Santa Catarina é de qualidade”.

■ **Veto ao Pregão** - O pregão eletrônico para a licitação de projetos de arquitetura e engenharia é inadmissível. Quem reconheceu esse fato foi o pregoeiro Benedito Helvécio Cantão, atendendo ao pedido de impugnação do **Sinaenco/SP** de dois pregões da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp), de números 42705/05 e 42693/05. Os pregões eram para contratação de projeto executivo estrutural e de projeto executivo elétrico para a estação de tratamento de esgoto da bacia do Turvo/Tijucu, em Monte Alto. O pregoeiro afirmou que os serviços a serem licitados são especializados e “de forma alguma se enquadram na modalidade de serviços comuns, razão pela qual é inadmissível e inaceitável na espécie a modalidade pregão”.

■ **Vitória** - O Juiz de Direito da Quarta Vara da Fazenda Pública de São Paulo, Luciano Fer-

nandes Galhanone, concedeu, em 6 de fevereiro último, liminar ao mandado de segurança impetrado pelo **Sinaenco/SP** contra as novas regras do ISS da Prefeitura de São Paulo, decorrentes da Lei 14.042/05, com o seguinte despacho: “Defiro a liminar, nos termos exatos do pedido formulado”.

■ **Especialização em pavimentação** - O **Sinaenco/BA** realizará, em conjunto com a Escola Politécnica da Universidade Federal da Bahia (Ufba) e a Associação Baiana das Empresas de Obras Rodoviárias (Abeor), o 3º Curso de Especialização em Pavimentação. De acordo com o engenheiro João Coelho da Costa, VP de Ciência e Tecnologia do Sinaenco e ex-presidente do Sinaenco/BA, a falta de investimento no setor rodoviário deixou as rodovias em péssimas condições e causou desinteresse de profissionais pela área. O curso de pavimentação será ministrado por meio de aulas expositivas, seminários, exercícios aplicados, simulações em computadores, práticas em laboratórios e também visitas a empresas e campos de trabalho. O curso inicia-se em 15 de março, terá carga horária de 460 horas e será ministrado sempre às sextas-feiras e aos sábados, de 15 em 15 dias.

Mais informações: tel. 71 3431-3546

■ **Qualidade** - O **Sinaenco/PE** vai capacitar 20 empresas do setor de arquitetura e engenharia consultiva pelo Programa Pernambucano de Qualidade em Obras Públicas. Foi fechada parceria com o Senai e o Sebrae para implantação do Sistema de Gestão da Qualidade, que passará a ser exigido, a partir de julho próximo, para processos de licitação.

■ **Congresso** - A Upadi-Madehuman, com a parceria e apoio da Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado da Bahia (Semarh) e do Crea/BA, realizará de 12 a 16 de junho de 2006, no Centro de Convenções da Bahia, em Salvador, o I Congresso Internacional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Humano: Biodiversidade, Recursos Hídricos e Responsabilidade Social-Madehuman.

Mais informações: tel. 71 3491 6310

SINAENCO

Diretoria Nacional: **José Roberto Bernasconi** (presidente), **Luiz de Gonzaga Bompassor** (VP de Gestão e Assuntos Institucionais), **Antonio César Bastos** (VP de Administração e Finanças), **Roberto Lemos Muniz** (VP de Ética e Proteção à Consultoria), **João Alberto Viol** (VP de Engenharia), **José Eduardo Tibirigá** (VP de Arquitetura), **João Coelho da Costa** (VP de Ciência e Tecnologia), **Alexandre Miguel López** (VP de Relações Trabalhistas e Assuntos Intersindicais) e **Antonio Othon Pires Rolim** (diretor Executivo)

Consulte é uma publicação do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva. Rua Marquês de Itu, 70 3º andar CEP 01223-000 São Paulo SP tel.: (11) 3123-9200 fax: (11) 3120-3629 site: www.sinaenco.com.br e-mail: sinaenco@sinaenco.com.br

Editora Mandarin: **Silvário Rocha** - MTb 15.836 (jornalista responsável e editor) e **Rodrigo Prada** (reportagem e redação) Projeto Gráfico e diagramação: Juca Zaramello Ilustrações: Filipe Rocha Fotolitos: Destaque Impressão: Indusplan Tiragem desta edição: 8.500 exemplares

IMPRESSO EM PAPEL RECICLADO

“O Brasil precisa de ações voltadas para o crescimento”

O presidente do Sinaenco, José Roberto Bernasconi, eleito em novembro último, tem um programa de trabalho ambicioso para os próximos dois anos de gestão, em continuidade ao desenvolvido nos últimos quatro anos pela diretoria liderada por Norma Gebran Pereira. “Buscaremos ações conjuntas com as diretorias regionais do Sindicato, visando a valorizar o setor perante nossos contratantes, em especial os poderes públicos, e a sociedade”, resume Bernasconi.

• *Quais são os principais desafios a serem enfrentados pela sua gestão?*

• O primeiro deles, sem dúvida, é dar continuidade ao brilhante trabalho desenvolvido pelas diretorias que nos antecederam, sob a liderança da engenheira Norma Gebran Pereira, e que colocou o Sinaenco numa exposição externa muito positiva, para o setor e para a sociedade. Continuaremos os principais programas desenvolvidos pela gestão anterior, como a Campanha Permanente de Valorização do Projeto; a luta contra a contratação de projetos e consultoria pelo menor preço; contra a disseminação do pregão eletrônico como método – irregular, frise-se – de licitação; a defesa dos escritórios de arquitetura e engenharia, juntamente com os demais segmentos do setor de serviços, contra a fúria arrecadadora do governo, que já elevou a carga fiscal e tributária no Brasil a nível recorde, perto de 40% do Produto Interno Bruto; e a campanha pela Sustentabilidade do Ambiente Construído, que foi muito bem-sucedida em São Paulo e no Recife, em 2005, e para a qual já temos um cronograma de atividades a serem desenvolvidas neste ano, em diversas regionais do Sinaenco.

• *Essas campanhas objetivam a defesa, perante a sociedade e os contratantes, da importância de um bom projeto para a obtenção de obras de qualidade. Têm surtido o efeito desejado?*

• Sim. Podemos dizer que, hoje, o Sinaenco começa a tornar-se conhecido publicamente nas principais capitais como uma entidade que luta pelo interesse público, tanto no tema da necessidade da manutenção da infra-estrutura pública como na defesa de outros interesses importantes para a sociedade, como aconteceu por ocasião da luta vitoriosa no Fórum Contra a Implantação da MP 232, da qual fomos um dos participantes mais ativos. Essa linha de atuação, que defende os interesses setoriais legítimos e que, fundamentalmente, confundem-se com as necessidades e aspirações de setores mais amplos da sociedade bra-

sileira, terá continuidade de forma firme.

• *A batalha contra o uso do pregão eletrônico, ou leilão reverso, é bastante complexa. Como o sr. vê essa questão?*

• Em primeiro lugar, é necessário dizer que o Sinaenco não é contra o uso do pregão para a aquisição de bens comuns, ou bens já finalizados e que incluem desde automóveis, a micro-computadores, material de limpeza, de conservação etc., como prevê a lei. Neste caso, o pregão é extremamente positivo. Outra coisa é o uso do pregão eletrônico, ou do menor preço, para a licitação de projetos de arquitetura e engenharia. O pregão, aqui, é totalmente inadequado e tornou-se um instrumento divulgado pelos governantes como a melhor solução porque é muito mais simples para eles utilizarem esse instrumento do que fazer um efetivo planejamento de obras e de gastos. Assim, a falta de gestão eficiente e séria leva o administrador público a, em geral, utilizar o pregão eletrônico para contratar projetos e gerenciamento sob a alegação de que é ‘mais rápido’. O resultado para a sociedade muitas vezes estará próximo do desastroso – porque o projeto custa em média de 3% a 5% de um empreendimento e uma economia nesse item pode gerar uma redução pouco expressiva. Em contrapartida, um projeto malfeito pode provocar um enorme impacto e levar, por exemplo, o custo da obra a um acréscimo de 50% ou mais em relação ao preço inicial estimado. Quando os governantes e a sociedade compreenderem os problemas envolvidos, o pregão eletrônico só será utilizado para a compra de bens comuns, e não para a contratação de projetos e obras de arquitetura e engenharia.

• *A economia brasileira, apesar da conjuntura favorável, tem apresentado crescimento medíocre, comparado ao dos demais países emergentes. Como o senhor vê essa questão?*

• Tenho reafirmado, já há algum tempo, que o Brasil está desperdiçando oportunidades raras, como pouquíssimas vezes ocorrem no cenário internacional, como as verificadas nos três últimos anos. Dados internacionais revelam que o mundo não desfrutava de tal pujança econômica desde 1947. Enquanto o Brasil patina nas taxas de crescimento, que há mais de 20 anos não superam a média de 2,5% ao ano, nossos parceiros e concorrentes diretos nos chamados BRICs (Brasil, Rússia, Índia e China), têm taxas muito superiores. Neste início do século 21, crescemos 17%, diante dos 63,3% da China, dos 47,4% da Rússia, e dos



41,4% da Índia. A atual política econômica, que continua e aprofunda a do governo anterior, contém equívocos e tem gerado graves distorções. Ela engessa o setor produtivo e repete o mantra do superávit primário, que atingiu, em 2005, 4,84% do PIB, ou R\$ 93,505 bilhões – superando a meta inicial de 4,25%. Esse estratosférico montante, porém, foi insuficiente para cobrir o pagamento dos juros, que atingiu R\$ 157 bilhões em 2005. A dívida pública só tem crescido e já superou a marca histórica do trilhão de reais.

• *Há outros problemas frutos dessa política econômica?*

• Claro. Somos atualmente, os países latino-americanos, Brasil incluído, exportadores de mão-de-obra razoavelmente qualificada. São 2 milhões de brasileiros (800 mil nos Estados Unidos), que nos enviaram em 2004 entre 4 e 5 bilhões de dólares, valor superior às nossas exportações de café ou de soja. Relatório do Banco Mundial mostra que os latino-americanos emigrados somam 25 milhões de pessoas, que remetem aos seus países de origem 55 bilhões de dólares, em média, todos os anos. Hoje, o produto de exportação número um da América Latina são seus jovens!

• *Quais seriam algumas das providências imediatas em relação à política econômica, em sua opinião?*

• Diminuição de gastos governamentais correntes, redução forte dos juros, volta dos investimentos produtivos, recuperação da infra-estrutura com aumento da nossa competitividade no cenário internacional são algumas das medidas que requerem urgência. No cenário político-econômico que viveremos este ano, com eleições majoritárias, nós, dirigentes de entidades e a sociedade, precisamos ficar atentos e cobrar dos candidatos à Presidência uma política econômica que privilegie o crescimento. Senão, continuaremos sendo exportadores de gente. ■

Operação Tapa-buracos: faltaram planejamento e projeto

O governo federal lançou o Programa Emergencial de Trafegabilidade e Segurança nas Estradas (Petse), conhecido como Operação Tapa-buracos, por meio da Medida Provisória 276, de 2 de janeiro de 2006. O programa envolve no total R\$ 440 milhões, propõe-se a recuperar cerca de 26 mil km de rodovias federais e tem sido alvo de grande polêmica, desde seu anúncio público.

O principal questionamento a esse programa diz respeito à forma como foi proposto e está sendo executado, em caráter emergencial. “Essa operação tapa-buracos é uma verdadeira aula de como não devem ser feitas obras públicas. Não teve planejamento prévio, projetos desenvolvidos por empresas contratadas especificamente para isso e nem fiscalização para verificar se as obras estão sendo executadas de forma correta; e está sendo realizada na pior época do ano, a das chuvas”, afirma o engenheiro Márcio Amorim, vice-presidente de Gestão e Assuntos Institucionais do Sinaenco/RJ e especialista em projetos na área de transportes.



SERGIO LIMA / F1

A pressa na execução desse programa atropela as boas regras de administração pública. O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit), sucessor do Dner, lançou uma licitação para contratação de projetos para a recuperação de estradas federais em 2004, que foi paralisada pela portaria 674/04 do mesmo órgão. Além disso, desde 19 de abril de 2005 estão praticamente travados os serviços de consultoria para o Departamento. “Se houvesse sido concluída a licitação dos projetos para a recuperação das estradas, o Dnit teria uma base muito boa para executar esses serviços no ano passado mesmo, com condições técnicas adequadas em todos os sentidos: de cronograma, de época do ano, com possibilidade de fiscalização eficaz e sem necessidade

de dar um caráter emergencial aos trabalhos, que assim custam mais caro”, ressalta Amorim.

Fazendo coro com o VP do Sinaenco/RJ, o engenheiro Maurício de Lana, da empresa de consultoria mineira Consol, também especializado na área de transportes, diz que o parecer da própria consultoria jurídica do Dnit afirma que o conteúdo da contratação emergencial deve se limitar ao mínimo indispensável para evitar o dano. “Ou seja, o método adotado pelo governo para a contratação dessas obras foge completamente ao espírito da lei e às boas práticas do ponto de vista técnico”, diz De Lana. Além disso, lembra Luiz Fernando Santos Reis, presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada (Sinicon), para a boa execução de obras dessa natureza seriam necessários pelo menos R\$ 30 mil por quilômetro, enquanto o governo reservou cerca de R\$ 16 mil/km, em média para essa operação. “Em alguns casos, não dá nem mesmo para uma simples ‘pintura’ da pista”, diz Reis. O presidente do Sinicon explica que o governo federal deixou de gastar em 2005 nada menos que R\$ 700 milhões, do orçamento do Dnit, ou o equivalente a quase “duas operações tapa-buracos”.

Tecnicamente inadequado

A sabedoria popular diz que a pressa é inimiga da perfeição e, neste programa, o ditado cabe como uma luva. Os especialistas em projetos de rodovias afirmam que, para haver durabilidade em serviços de manutenção e de restauração de rodovias, é necessário haver planejamento, com a formação de uma carteira de projetos no âmbito do Dnit. Assim, as obras poderiam ser desenvolvidas com critério, ao longo do ano, planejadamente, executadas com qualidade e sob supervisão técnica correta. Cada trecho das estradas precisaria passar por uma análise prévia para desenvolvimento do melhor projeto



SERGIO DUTTI / AE

especificamente para as condições encontradas, e as boas técnicas de execução precisariam ser respeitadas. Caso contrário, o serviço pode não ter a durabilidade mínima, como observado na atual operação tapa-buracos.

Estrutura precária

Os problemas constatados pelo jornal paulista *O Estado de S.Paulo* (leia box) na execução da Operação Tapa-buracos apenas confirmam o que os técnicos do setor já previam, mas revelam também outra grande dificuldade do governo federal na área de transportes: a precariedade em que, nos últimos 15 anos, foi deixado o Dnit, principal gestor das rodovias federais brasileiras. “O Dnit e o país não têm mais o necessário planejamento”, explica Amorim. “Faltam recursos orçamentários e de pessoal para implantar as ações do órgão, condições básicas para o desenvolvimento de obras de qualidade nesse segmento”, avalia. Segundo Amorim, não existe “fórmula mágica”. O procedimento-padrão recomendado para obras de manutenção e restauração de rodovias exige que a licitação para contratação dos serviços de execução seja feita com base em projeto executivo, que não pode ser antigo – tem de estar atualizado, pois as condições das rodovias mudam com o tempo.



CLAYTON DE SOUZA / AE



É necessário ainda, concordam os técnicos, que haja maior fiscalização das condições de tráfego nas estradas. Um dos maiores problemas atualmente é a quantidade de caminhões transitando com excesso de carga, fatal para a durabilidade das rodovias – para isso contribuem os inúmeros postos de controle e balanças desativadas nas rodovias federais, consequência do drástico corte de verbas para o setor nas últimas duas décadas. Outro grande problema é a falta de cultura de manutenção

que caracteriza a sociedade brasileira, agravada a partir da década de 1990, com a crise fiscal sofrida pelos governos, nas três esferas de poder (federal, estadual e municipal). Amorim relata que a conservação nesse segmento foi sendo relegada ao ostracismo a partir de 1985 e que o último edital para a contratação de projetos de restauração de ro-

dovias data de 1995. “Até essa época, o Dner lançava dois editais de restauração por ano”, lembra.

A receita para mudar esse estado negativo das coisas pode ser descrita pelo necessário planejamento, com reequipamento técnico e financeiro do Dnit, desenvolvimento de uma cultura perma-

nente de manutenção e conservação de estradas e a contratação de obras com projeto executivo, elaborado de acordo com as boas normas – ou seja, fruto de uma licitação por técnica e preço e não por menor preço ou “embutido” nos serviços de empreiteiras. Sem isso, dizem em uníssono os especialistas nessa área, novas operações tapa-buracos não estão descartadas, com os resultados ruins que todos estão vendo. ■



Imprensa constata problemas na Operação Tapa-buracos

Segundo reportagens publicadas em alguns dos principais jornais do país (*O Estado de S. Paulo*, *Folha de S. Paulo* e *O Globo*, entre outros), a operação tapa-buracos apresenta diversos problemas. Além de ocorrer no período de chuvas, que dificulta e torna menos eficientes os trabalhos de reparos, muitas das obras foram mal-executadas, algumas empreiteiras utilizaram materiais impróprios e outras não estão cumprindo o cronograma. Reportagem do jornal *O Estado de S. Paulo* de 14 de fevereiro último mostra o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Augusto Nardes segurando uma placa de asfalto desprendida na BR-070, rodovia incluída no plano de emergência do Mato Grosso. O ministro percorreu 1.045 quilômetros de rodovias no Estado e constatou falta de contratos assinados e má execução de obras. “Não é possível que as estradas continuem como estão”, disse o ministro, impressionado com o volume de tráfego de carretas escoando o início da safra em rodovias tão precárias.

A operação no Mato Grosso prevê a re-

cuperação de 1.289 quilômetros de cinco rodovias federais, a um custo de R\$ 22,4 milhões. Na Fernão Dias, que liga a capital paulista a Minas Gerais, uma equipe de uma construtora refazia na quinta-feira (9/2) os remendos no km 84, sentido São Paulo. O trecho, que fica em São Paulo, passou por reparos em 9 de janeiro, primeiro dia da operação. Ao longo dos 120 quilômetros percorridos pelo *Estado* na Fernão, novos buracos, remendos defeituosos e sinalização deteriorada eram vistos com frequência. “É uma rodovia de tráfego muito pesado, exige manutenção, não dá para ficar retalhando”, analisa a chefe do Departamento de Transportes e coordenadora do Laboratório de Pavimentação da USP, Liedi Bernucci, afirmando que isso deve se repetir em outras rodovias. No percurso, não foram encontradas mais equipes da construtora, nem técnicos do Dnit, órgão responsável pela fiscalização, acompanhando as operações – irregularidade apontada em outras rodovias nas auditorias preliminares do TCU.

O contrato da Fernão Dias prevê a recuperação, em três meses, de 90,4 km de cada sen-

tido das pistas, por R\$ 360 mil. O Dnit informou que o engenheiro responsável pela fiscalização circulava pela rodovia na quinta-feira (9/2) e outras duas equipes trabalhavam no km zero da Fernão, sentido Minas. Em Minas Gerais, Estado com maior número de intervenções, o TCU constatou que 80% não tinham contratos assinados. ‘Na administração pública não existe contrato verbal’, observou o diretor-técnico do TCU mineiro, José Reinaldo da Motta, que vê na irregularidade indícios de serviço feito ‘à toque de caixa’.

Um auditor do TCU local informou que há trechos em situação considerada ‘calamitosa’, como na BR-120 (em Ponte Nova), BR-491 (Alfenas), BR-265 (Nepomuceno) e BR-369 (Campos Gerais). Na Bahia o TCU já notificou seis empreiteiras, que podem ser multadas por atraso no cronograma das obras. Na BR-324 (Salvador-Feira de Santana), técnicos do TCU identificaram uso de cascalho no lugar de massa asfáltica, método irregular repetido na BR-242, entre Seabra e Ibotirama. ■

Os desafios da internacionalização

“O que o setor de serviços mais precisa é desenvolver uma cultura que favoreça sua internacionalização.” Essa frase resume a opinião de Mario Marconini, presidente do Conselho de Relações Internacionais da Federação do Comércio do Estado de São Paulo (Fecomércio) e especialista nessa área, sobre o desafio a ser enfrentado nos próximos anos pelo setor de serviços brasileiro.

Marconini sabe o que está dizendo. Representante brasileiro desde o final dos anos 1980 no Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT), formalizado em 1947 e que regulou as relações comerciais do mundo até 1995, quando foi substituído pela Organização Mundial do Comércio (OMC, que inclui 145 países e exerce a função de “xerife” das relações de troca internacionais), o presidente do Conselho da Fecomércio vem reunindo os diversos setores de serviços desde novembro de 2005, visando à melhoria nessa área.

A meta da Fecomércio, que conta nessa empreitada com a participação do ex-embaixador brasileiro e ex-secretário-geral da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad), Rubens Ricupero, é criar uma coalizão do setor de serviços, visando à discussão dos problemas e obstáculos à internacionalização do setor – arquitetura e engenharia consultiva incluídos, com a par-

ticipação do Sinaenco. A primeira reunião do grupo aconteceu em novembro passado, e a segunda, em dezembro, antes da reunião de Hong Kong, China, da OMC. Nessa coalizão incluem-se os segmentos de comércio, bancário e de construção, entre diversos outros. “O setor definiu que não quer ser moeda de troca nas discussões em fóruns como a Rodada Doha da OMC, ou nas negociações multilaterais, como as em curso com a União Europeia ou com a Alca, por exemplo”, diz Marconini.

Ele explica que a qualidade da regulamentação é a questão mais importante nessa área, ou seja, é preciso verificar se as normas eventualmente aplicadas ao setor estão corretas, se não são discriminatórias contra nossas empresas, por exemplo. Mas a participação dos diversos segmentos de serviços só avançará se houver melhoria da cultura geral – dos empresários e do governo –, sobre essa questão. Marconini cita um dos itens em discussão por esse fórum da Fecomércio, o da exportação de serviços de arquitetura e engenharia (projetos, gerenciamento e fiscalização de obras): “O governo brasileiro ainda está preso a conceitos de que a exportação desse tipo de serviço só pode ser feita em conjunto com a exportação de bens. Isto não acontece com outros países e a exportação de serviços de A&EC deveria ser incentivada pelo BNDES, por exemplo”. As

vantagens, enumera ele, são imensas e independem de a exportação estar associada à de bens (produtos e equipamentos).

O cronograma do grupo envolve principalmente as etapas ligadas à Rodada Doha da OMC, que tem como datas-limite 28/2, quando foram definidas as demandas por abertura de setores pelos países participantes; 31/7, prazo para negociação das solicitações e minutas de ofertas revisadas; e 31/10, quando serão apresentadas as listas finalizadas de ofertas e solicitações. ■

Informações: www.fecomercio.com.br



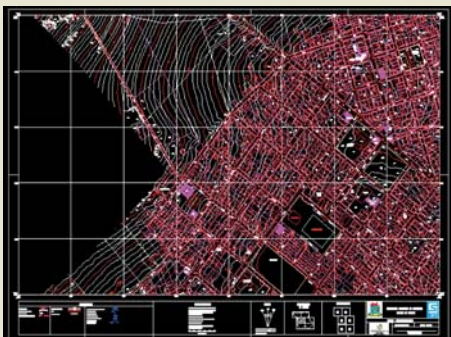
FILIPPE ROCHA

AEROFOTOGRAMETRIA

A cidade por inteiro, vista do alto

Sempre que um município quer atualizar seu cadastro urbano, ou elaborar o plano diretor, está entrando no campo de atuação da aerofotogrametria. Esta técnica de medição por meio de fotos aéreas, para fins de mapeamento cartográfico, teve rápida evolução nas duas últimas décadas, quando se descolou da esfera de controle militar e se profissionalizou, incorporando avanços da era digital. “A aerofotogrametria confere precisão e fidelidade aos dados cadastrais de um município”, afirma o engenheiro cartográfico Miguel Arcângelo Rossa Neto, diretor do Sinaenco/PR e sócio-diretor da Agritec - Agrimensura e Aerofotogrametria. “É impossível saber quantos quilômetros quadrados tem uma cidade, para que lado ela está crescendo e o número real de seus domicílios, sem este

tipo de mapeamento”. O serviço ainda é oneroso para muitos pequenos municípios; por outro lado, permite economia e racionalização das contas públicas. “Há casos de cidades catarinenses – como Lages e São Bento do Sul, por exemplo – cuja arrecadação tributária praticamente dobrou”, conta Rossa Neto.



ARQUIVO DIGITAL / AGRITEC

Para as fotos aéreas, utilizam-se câmeras métricas, com negativos de 23 X 23 cm. Os filmes são trabalhados em estações digitais, onde convertem-se em mapas cartográficos, com elementos desenhados e convencionados. Ferramentas como o GPS (referencial de latitude e longitude de um ponto), a topografia (uso local, para medições de terrenos, por exemplo) e a ortofotocarta (mapa com fotos aéreas verticais) apóiam a aerofotogrametria.

Cerca de vinte empresas atuam no segmento no país, que se ressentem hoje de um “plano cartográfico nacional, capaz de ajudar os municípios a investirem neste serviço”, observa o diretor da Agritec. E conclui: “É urgente uma ação nesse sentido, na medida em que os planos diretores passarão a ser obrigatórios, conforme prevê o Estatuto das Cidades”. ■

Campanha influencia formadores de opinião

A campanha permanente pela “Valorização do Projeto”, lançada publicamente pelo Sinaenco em 2005, vem surtindo efeito positivo entre os formadores de opinião: imprensa, dirigentes de entidades públicas e privadas e autoridades governamentais, entre outras. Prova disso é o editorial do prestigioso jornal *O Estado de S.Paulo*, de 17 de fevereiro último, no qual a importância do projeto para a qualidade das obras é realçada de forma enfática e tecnicamente embasada. Os grifos no texto que reproduzimos abaixo são nossos.

Esse editorial na realidade utiliza, em boa parte, argumentos empregados pelo presiden-

te do Sinaenco São Paulo, João Antonio del Nero, em artigo intitulado *O Brasil precisa de bons projetos* (veja fac-símile), publicado também no *Estadão*, em 21 de julho de 2005. Nele, Del Nero faz a defesa da importância dos projetos contratados por análise da técnica e do preço propostos, em vez de cada vez mais disseminada licitação por pregão eletrônico, ou seja, pelo menor preço.

A Campanha de Valorização do Projeto é constituída por diversos componentes, entre eles os artigos escritos por dirigentes e asso-

ciados do Sinaenco, banners, folderes, calendários, adesivos, camisetas e outros elementos de propaganda dessa tese do sindicato. A frase “Antes de uma boa obra existe sempre um

bom projeto” é o slogan dessa campanha. Todos os integrantes das diretorias da entidade, associados e filiados interessados em participar dessa ação e enviar sugestões e contribuições (artigos, idéias, propostas), podem entrar em contato com o Sinaenco pelo tel. (11) 3123-9200, pelo e-mail sinaenco@sinaenco.com.br ou ainda pelo site www.sinaenco.com.br.

Campanha de
VALORIZAÇÃO do
PROJETO

A qualidade das obras*

A Prefeitura anunciou, em setembro, o maior programa de fresagem e recapeamento de vias da capital. Reservou para os primeiros 238 quilômetros R\$ 82,3 milhões e exigiu das empreiteiras contratadas a entrega dos serviços em novembro. Foram dois meses de atraso e, não bastasse isso, das 207 vias reformadas, em 50 os serviços prestados foram de baixa qualidade. Diante disso, o prefeito José Serra determinou que o pagamento das empreiteiras contratadas só seja feito após a correção das falhas, sem custo adicional para a administração municipal. A iniciativa do prefeito deve valer não só para o programa de recapeamento de ruas, mas para todas as obras públicas.

Para isso, nos próximos seis meses, a Prefeitura de São Paulo contará com o apoio do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) que, por amostragem, analisará os serviços prestados pelas empreiteiras durante a realização da primeira etapa do programa de fresagem e recapeamento.

Além de analisar desde o material asfáltico utilizado, técnicas usadas e nível da mão-de-obra, o instituto também estará, por meio do resultado dessa amostragem, medindo a eficiência da vistoria feita por técnicos da Prefeitura, responsáveis pela medição das obras, que apontou para falhas de execução em 25% das ruas reformadas. Eles formam o grupo técnico que examina os serviços executados antes de autorizar o pagamento das empreiteiras.

Quando anunciou a ampliação do programa, que se estenderá por mais 100 quilô-

metros de ruas até o fim de abril, o prefeito José Serra deixou transparecer o descontentamento com o alto índice de falhas no trabalho das empreiteiras contratadas para a primeira fase do programa. Horas depois, a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras se apressou em responder a crítica do prefeito alegando, em nota, que a responsabilidade pelo reajuste de cerca de 25% das vias do programa de recapeamento da cidade de São Paulo não é exclusiva das empreiteiras, mas também de “problemas relacionados ao subsolo”.

Uma prova de que, além das falhas de execução, houve erro grave no planejamento executivo das obras. Projeto básico, projeto executivo, diário de obras, formas e regimes de execução são procedimentos que deveriam ser corriqueiros para qualquer empreiteira que se propõe a executar uma grande obra ou mesmo a manutenção do patrimônio público.

Recuperar as ruas é projeto que requer mais do que equipamentos sofisticados que retirem o asfalto antigo e o substitua por uma nova camada. A análise das condições do solo e a escolha de técnicas e materiais que assegurem a eficiência são requisitos essenciais a serem cumpridos antes de colocar máquinas e homens em serviço nas ruas.

Por isso, tão importante quanto condicionar o pagamento das empreiteiras aos resultados da vistoria depois da execução do trabalho, para avaliação da qualidade dos serviços, é a obrigatoriedade de só iniciar o processo licitatório após a conclusão da fase de planejamento executivo e da elaboração do



projeto definitivo da obra. Projetos bem estudados são a condição para ter obras públicas de qualidade e para o controle dos gastos.

Os projetos mal elaborados, por sua vez, criam a oportunidade para o “jeitinho” de driblar as licitações. A indefinição do projeto permite a apresentação de menor preço e assegura a vitória na licitação. Problemas não previstos no projeto aparecem, no entanto, durante a execução e servem, então, de justificativas para aditamentos que levam ao superfaturamento.

O planejamento consistente, o respeito às normas técnicas, a fiscalização e o cumprimento das normas legais devem ser requisitos obrigatórios de todas as obras realizadas com verbas públicas. O prefeito José Serra se surpreendeu com o custo de R\$ 420 mil cobrados pelo IPT para atuar, durante seis meses, na análise do programa de recapeamento e no monitoramento dos técnicos que fiscalizam as obras. O custo será baixo se o apoio técnico do instituto for aproveitado. Levará ao fechamento de um dos maiores ralos da administração pública. ■

*Íntegra do editorial do jornal *O Estado de S.Paulo*, de 17/02/06.

Presidenciáveis receberão estudo nacional sobre manutenção



Um dossiê com a radiografia de alguns dos principais problemas decorrentes da falta de manutenção da infra-estrutura dos maiores centros urbanos do país será entregue pelo Sinaenco, em setembro próximo, ao presidente Luis Inácio Lula da Silva, aos ministros de Transportes e Cidades e aos candidatos às eleições presidenciais de 2006. A histórica ausência de políticas voltadas à manutenção preventiva e à conservação dos bens públicos, com os prejuízos à sociedade decorrentes dessa situação, fizeram com que o Sinaenco lançasse em 2005 uma campanha de conscientização nas principais cidades brasileiras. O objetivo é o de alertar os administradores públicos e a sociedade sobre a necessidade de promover a manutenção constante da infra-estrutura das nossas cidades, devido ao fato de que muitos desses bens foram executados na primeira metade do século passado e, com a ausência de políticas de conservação, estão com o “Prazo de Validade Vencido”.

Cultura nacional e permanente

É importante destacar, de acordo com os dirigentes do Sinaenco, que este é um problema que atinge todos os níveis de governo, em todo o país e vem de longa data. “Falta cultura de manutenção à sociedade brasileira”, destaca José Roberto Bernasconi, presidente do Sinaenco. “As razões disso evidentemente são variadas, mas as principais podem ser encontradas no fato de que, para os políticos/governantes de plantão, reformar ou realizar a manutenção da infra-estrutura da cidade, do Estado e das obras federais geralmente não é percebido como algo que pode render votos na

próxima eleição.” A campanha, assim, visa a ressaltar a importância de um planejamento consistente de manutenção dos bens públicos, evitando ações precipitadas em geral por interesses eleitorais, cujo melhor exemplo é a chamada Operação Tapa-buracos, desenvolvida neste início de 2006 pelo governo federal.

Regionais em ação

Para chegar ao dossiê nacional, as diretorias regionais do Sinaenco formarão grupos de trabalho, responsáveis pela realização de vistorias locais, que apontarão problemas aparentes em seu ambiente construído. Esses estudos serão apresentados à imprensa local e também às autoridades governamentais e ao Ministério Público. O cronograma de apresentação dos estudos terá início na Bahia, em 15 de março próximo; posteriormente, as regionais do Sinaenco realizarão seus diagnósticos, entre elas a recém-criada Delegacia Regional de Brasília. São Paulo e Pernambuco, que em 2005 deram início à campanha com a realização de estudos em suas capitais, farão este ano uma auditoria nas obras visitadas, visando à constatação dos serviços executados e à cobrança do que ainda falta realizar pelo poder público. Além da entrega do dossiê, o Sinaenco também está programando para o segundo semestre um grande evento sobre manutenção do espaço urbano.

Origem

Com ampla cobertura pela mídia o movimento surgiu a partir de um estudo inicial realizado na cidade de São Paulo em junho de



Calendário de apresentação dos estudos (*)

	Salvador - 15 de março
	Florianópolis - Abril
	Belo Horizonte - Abril
	Fortaleza - Maio
	Porto Alegre - Maio
	Curitiba - Julho
	Rio de Janeiro - Agosto
	Vitória - Agosto
	Belém - Agosto
	Brasília - Setembro

(*) *Datas previstas*

2005, que apontou alguns problemas graves de falta de manutenção em túneis, viadutos, pontes, córregos e galerias subterrâneas da cidade. O trabalho ganhou expressão nacional no Recife, em setembro, quando aconteceu o Encontro Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva (VII Enaenco). Posteriormente ao evento, os dois principais jornais de Pernambuco destacavam em seus editoriais o sucesso e a importância do estudo apresentado pelo Sinaenco. “No final de 2005, o prefeito do Recife repetia em vários discursos que uma de suas prioridades é cuidar do patrimônio construído da cidade”, ressalta Maurício Andrade, presidente do Sinaenco/PE. O estudo do Sindicato também ganhou forte repercussão externa, devido à divulgação pela imprensa, e foi citado por diversas autoridades e entidades ligadas à construção como o Crea/PE, Universidade Federal da Bahia (Ufba), Instituto de Engenharia SP, prefeitos e secretários, em eventos realizados na sequência da apresentação dos casos.

Neste ano, a direção do Sinaenco dará continuidade à campanha nas principais regiões do Brasil em que o sindicato está presente, com um cronograma que prevê a apresentação do estudo, em coletivas à imprensa, na Bahia, Santa Catarina, Minas Gerais, Ceará, Rio Grande do Sul, Paraná, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Pará, Goiás e Brasília (*leia quadro acima*). ■