

# Por que as obras não alçam vôo?

Atraso nas obras dos aeroportos seria devido à burocracia, licitações mal preparadas e custos adicionais fora do planejamento inicial

Por Ana Maria Ferrarini

**A**s declarações do ministro-chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, que colocou a culpa pelos atrasos nas obras dos aeroportos brasileiros nos engenheiros, caíram como uma bomba entre os profissionais de Engenharia do País. “Os jovens não saem bem formados da faculdade e os projetos são muito ruins. Os engenheiros são ruins”, disse, em Brasília.

Repudiado por todos os envolvidos na questão, o posicionamento recebeu severas críticas de representantes do segmento. O presidente do CREA-PR, engenheiro civil Joel Krüger, foi um dos primeiros a manifestar sua posição em relação ao assunto. “Uma Engenharia responsável por grandes obras, como o Complexo Hidroelétrico de Itaipu, a Ponte Rio-Niterói, ou mais recentemente pelas descobertas do pré-sal, reconhecida em todo mundo pela sua proficiência técnica e capacidade de otimização, não pode ser responsabilizada pelo atraso nas obras dos aeroportos. Para o ministro é mais confortável colocar a culpa nos engenheiros do que reconhecer a baixa qualidade dos processos licitatórios nas obras dos aeroportos”, comentou. ▶

## Verdadeiro desastre

**E**ngenheiro civil e advogado, Carlos Henrique Machado, assessor técnico do Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado do Paraná (Sicepot-PR), qualifica as declarações do ministro como “um verdadeiro desastre”. Para ele, o atraso nas obras de infraestrutura e mobilidade urbana em execução para atendimento da Copa 2014 reflete, mais uma vez, a falta de planejamento do Estado, em todos os níveis de gestão pública. “A política move a sociedade, mas também dita o ritmo, que pode ser da lentidão ao engessamento e estagnação. O combustível que impulsiona o Estado é chamado de vontade política, e o frentista é o administrador eleito. Como não há planejamento, o mandatário apaga incêndios”, diz, destacando que

como tudo acontece no País somente na “hora da morte”, o Executivo utiliza dispositivos legais que muitas vezes levam a resultados questionáveis e desastrosos para o erário. “Como exemplo da falta de planejamento e inexistência de projetos finais de Engenharia, prontos para a licitação pública da obra, levam-se em consideração para a elaboração do Edital de Licitação os quantitativos de um projeto básico de Engenharia”, argumenta. Segundo ele, é a válvula de escape na lei para os administradores de mandato, pois há décadas não mais existe no País planejamento estratégico e priorização de obras. “Um bom projeto final de Engenharia demanda tempo de elaboração que, à beira da Copa, não mais existe. Daí será licitada uma obra baseada num arremedo de projeto, o



Divulgação

qual certamente necessitará de aditivos para os serviços não previstos, ou para quantidades insuficientes, extrapolando o preço inicialmente orçado”, observa. “Também há de se considerar o ‘prazo político’ para a conclusão da obra, pois a necessidade da inauguração tende a acelerar a execução dos serviços, o que pode acarretar em prejuízos quanto a qualidade final do produto a ser entregue”.

Ao criticar a colocação do ministro,

Machado observa que os profissionais brasileiros estão em constante atividade e permanente atualização técnica, buscando novas tecnologias construtivas e materiais e a sustentabilidade dos empreendimentos. “O Brasil exporta serviços de Engenharia para a América Latina, África e Ásia, o que vem confirmar nossa capacidade técnica, comprovando que o problema dos atrasos nas obras não está na Enge-

nharia nacional”, ressalta.

“Não é aceitável que os profissionais de Engenharia responsáveis por fazer acontecer este processo virtuoso de desenvolvimento sejam taxados de incompetentes”, afirma o presidente do Sindicato dos Engenheiros no Estado do Paraná (Senge-PR), engenheiro eletricitista Ulisses Kaniak. “A palavra certa pra trazer de volta a Engenharia ao topo das profissões desejadas é valorização”, encerra. ▶



Divulgação

## Os aeroportos

Sobre as obras dos aeroportos, o presidente do Sicepot-PR, engenheiro civil Sergio Piccinelli, prefere comentar a questão dos terminais do Paraná. A Infraero administra os [aerportos Internacional Afonso Pena \(São José dos Pinhais\)](#), Internacional das Cataratas (Foz do Iguaçu), Governador José Richa (Londrina) e Bacacheri (Curitiba). Atualmente estão em obras os dois aeroportos internacionais, que terão maior fluxo de passageiros durante a Copa 2014. O projeto da obra do Aeroporto Afonso Pena consiste na ampliação do pátio de aeronaves e do terminal de embarque e desembarque, com pontes de acesso às aeronaves (fingers), balcões de check-in, escadas rolantes, elevadores e esteiras de restituição de bagagens. Num prazo de execução de 18 meses e previsão de entrega para 2016, será ampliado o terminal de passageiros, com novas salas de embarque e desembarque e áreas de comércio dentro do saguão. No estacionamento, estão em fase de conclusão o recape e o alargamento das pistas de taxiamento. Em relação à ampliação dos pontos de embarque, a fundação está concluída, sendo iniciado o lançamento das estruturas pré-moldadas. “Como o prazo de execução é justo, pois já existe certo atraso para a conclusão prevista para maio de 2014, precisará de

tempo para recuperar o cronograma e entregar a obra sem sustos ou atrasos”, ressalta Piccinelli.

Ele afirma que a terceira pista do aeroporto - a mais importante para o Afonso Pena no quesito segurança - vem sendo cobrada pela sociedade e prometida pelas autoridades há mais de 25 anos. No entanto, nada de projeto. “Pior é que São José dos Pinhais cresceu na região de provável implantação da nova pista, complicando a situação da desapropriação, com a estimativa de 320 casas a serem desapropriadas. Se houvesse planejamento, não seria permitida a expansão da cidade e a construção dessas edificações nas áreas a serem ocupadas pela terceira pista”, enfatiza.

O Aeroporto Internacional das Cataratas foi o que mais cresceu nos últimos dez anos, passando de sete voos diários para 32, com conexões para todas as capitais brasileiras e América do Sul. “Das obras iniciadas em março de 2012, já foram construídos 4 mil m<sup>2</sup> de salas de embarque e desembarque, terminais de check-in, esteiras de restituição de bagagem, climatização de ambientes, reforma da pista de pouso e decolagens, tudo dentro do cronograma físico. A construção da nova pista do Cataratas está prevista para 2014, e aguarda ordem de serviço da Infraero”, diz. ▶



Divulgação

## Burocracia e atrasos

**A** influência de um bom projeto na qualidade final de uma obra é indiscutível, mas o trâmite administrativo e os entraves burocráticos geram custos adicionais que não são avaliados pelos contratantes públicos. “A carência de projetos é tanta que foi criado o Regime Diferenciado de Contratação (RDC), onde a administração pública apresenta aos interessados estudos preliminares de Engenharia, para que estes elaborem seus preços em processos licitatórios, sendo que o vencedor do certame será responsável pela elaboração do projeto final de Engenharia e pela execução da obra”, explica Machado. “O tempo entre a elaboração do projeto e a ordem de serviço da execução da obra é outro fator de desajuste de quantidades, pois esta defasagem alterará a condição avaliada

pelo projetista, com maior deterioração de camadas estruturais ou até mesmo do solo, elevando as quantidades necessárias. Muitas vezes a própria definição do serviço a ser realizado pode ser alterada”, conclui.

“O ponto de partida para qualquer obra de Engenharia é o estudo de viabilidade técnica”, destaca a engenheira civil Vivian Baêta de Faria, assessora da presidência do CREA-PR. “Na prática, vemos a inversão da sequência lógica das etapas, onde o prazo é o fator determinante. A boa prática da Engenharia está sendo preterida porque o Governo não se organizou, e havia tempo suficiente para um bom planejamento. Agora, esse tempo acabou”. ▶

## Engenharia brasileira

**A**o concluir seu posicionamento, Machado garante que não encontra problemas na Engenharia brasileira. “Vejo uma carência de homens públicos de visão, que tenham em mente que o planejamento é fundamental para que o Brasil deixe de ser o País do futuro, cantado há mais de 40 anos, e passe a ser uma realidade de progresso e desenvolvimento”. Machado afirma que basta olharmos para o Paraná: safras recordes e níveis de produtividade do agronegócio comparáveis aos países mais desenvolvidos do mundo. “Em contrapartida, não possuímos silos para armazenamento, rodovias vicinais para escoamento, ferrovias para transporte a longa distância e portos eficazes para exportação”, diz. Ele observa que a Engenharia do Estado, de tantas conquistas e demonstrações de capacidade técnica, tem que se unir para solucionar o maior gargalo da logística de transportes, a ampliação do Porto de Paranaguá e do novo Porto de Pontal do Paraná. “Somente com capacidade de escoamento das exportações teremos competitividade in-

ternacional para manter os mercados já conquistados e buscar novas oportunidades de negócios. Está faltando engenheiro na política nacional”, sugere.

Por fim, Machado aponta que todos os desastres relacionados às obras de Engenharia têm como causa, em regra geral, a inexistência do profissional de Engenharia, e não problemas na conduta ou formação do profissional. “Somos especialistas em hidrelétricas, prospecção de petróleo e construção de plataformas. Temos indústria aérea de ponta, parque fabril automobilístico invejável, técnicas e práticas construtivas de vanguarda, e não ficamos devendo nada para profissionais formados em outros países. O Brasil também é referência na qualificação de profissionais de Engenharia. Destaco que nossa formação é tão diferenciada que, não só na Engenharia se destacam nossos profissionais, mas inclusive no mercado financeiro, pois afinal de contas, temos raciocínio lógico e poder de dedução diferenciado, suprimindo diversas lacunas de mercado”, encerra. ▶

## Acusação absurda

O engenheiro civil Euclésio Finatti, assessor de relações empresariais do CREA-PR e vice-presidente administrativo do Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Paraná (Sinduscon-PR), faz duras críticas às declarações do ministro. “É um absurdo atribuir aos profissionais da Engenharia tal acusação, quando sabemos que os atrasos na definição inicial das obras, a contratação dos projetos muito tempo depois da licitação das obras, não são ações comandadas pelos engenheiros e sim pelos políticos e pelos burocratas, os responsáveis pelo andamento da máquina pública”, desabafa. “Os engenheiros não têm responsabilidade nesta hora, muito pelo contrário, são sempre eles que precisam fazer seus projetos e planejamentos em tempo recorde, pois a burocracia sempre atrasa a soltura dos editais de licitações, coloca prazos mínimos para se fazer projetos e planejamento, sem contar os menores prazos ainda para execução das obras”. Finatti afirma também que, mesmo assim, os profissionais cumprem sua parte com qualidade, desenvoltura técnica e planejamento apertado. “Se há atrasos, repito, não é por nossa culpa e sim pelos fatores decorrentes da incapacidade do ente público em promover o andamento destas ações no tempo certo”, diz Finatti. Ele conta que as obras do Aeroporto Internacio-

nal Afonso Pena estão atrasadas e que as empresas procuram cumprir um cronograma apertado. “Uma das questões cruciais refere-se aos projetos executivos que não foram entregues em tempo hábil, acarretando em atraso no início das obras e na necessidade de se redimensionar a obra, devido à constatação de que o estudo preliminarmente executado não fora feito de forma completa”, diz. “Os editais demoraram para ser liberados e exigiram do construtor a elaboração de projetos para depois poderem participar das licitações. Outro fator preponderante nesta fase é a procura por profissionais especialistas, ou seja, com qualificação adequada para a função. Este é hoje um dos gargalos das atividades relacionadas às Engenharias”, acrescenta.

O engenheiro compartilha da opinião de Machado sobre a influência do processo burocrático no atraso das obras. “A burocracia emperra qualquer processo decisório. Custa e custa muito! Apesar do governo editar o RDC para agilizar o processo burocrático, na verdade, nada na prática aconteceu”, comenta. “O que temos hoje é falta de profissionais mais qualificados para poder acompanhar melhor as mudanças que certamente já estamos passando. Por isto, a urgência de formarmos líderes qualificados, tanto na área técnica quanto humana”, finaliza. ▶

## Carta de repúdio – CREA-PR - publicado no jornal Gazeta do Povo em 05/11

O CREA-PR repudia as declarações do ministro-chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, que colocou a culpa pelos atrasos nas obras dos aeroportos nos engenheiros brasileiros.

Para o presidente do CREA-PR, engenheiro civil Joel Krüger, as declarações do ministro foram extremamente infelizes, para dizer o mínimo. “Uma Engenharia responsável por grandes obras, como o Complexo Hidroelétrico de Itaipu, a Ponte Rio-Niterói, ou mais recentemente pelas descobertas do pré-sal, reconhecida em todo mundo pela sua proficiência técnica e capacidade de otimização não pode ser responsabilizada pelo atraso nas obras dos aeroportos. Para o Ministro, é mais confortável colocar a culpa nos engenheiros do que reconhecer a baixa qualidade

dos processos licitatórios nas obras dos aeroportos”, ressalta Krüger.

Atuam em território paranaense cerca de 36 mil engenheiros de aproximadamente 50 títulos profissionais. “Pontes, viadutos, rodovias, portos, aeroportos, usinas de produção de energia, edifícios, residências e muitas outras obras e serviços da Engenharia se opõem à afirmação do Ministro. Nos últimos três anos a Engenharia paranaense projetou e executou mais de 440 milhões de m<sup>2</sup> de edificações. Os engenheiros paranaenses são muito bons, a eles é devido o respeito e o reconhecimento pelas contribuições ao desenvolvimento nacional”, afirma Krüger.

“Causa-me espanto também que um ministro de Estado critique nossas universidades afirmando que os jovens

profissionais não são bem formados. A declaração ofendeu não apenas a Engenharia brasileira, mas todo o setor educacional”, ressalta Krüger, que há 28 anos atua como professor universitário na área de engenharia civil. “O Brasil foi escolhido em 2007 como sede da Copa do Mundo. O Governo Federal teve tempo suficiente para se planejar e realizar os projetos de infraestrutura necessários para atender o caderno de exigências da Fifa. Culpar nossos profissionais pelos atrasos e incompetência é uma desfaçatez que nos causa indignação”, finaliza.

O CREA-PR encaminhou um ofício a Presidência da República, a Casa Civil, ao Ministério da Educação e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República repudiando as declarações infelizes do ministro. ▶

## Investimentos e modernização do Porto de Paranaguá

Em relação à logística das modalidades de transporte do Paraná, cabe lembrar a questão do Porto de Paranaguá no contexto do processo burocrático. Já foram autorizados pelo governo do Estado R\$ 175 milhões em investimentos próprios da [Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina \(Appa\)](#), para uma série de melhorias nos portos, entre elas a modernização do corredor de exportação que há 20 anos não passava por reforma ou repotenciamento.

Estão sendo comprados quatro novos carregadores de navios (shiploaders) que aumentarão em 30% a produtividade dessas operações.

Além disso, encontra-se em licitação mais de R\$ 50 milhões em obras de recuperação da estrutura atual que deverão aperfeiçoar ainda mais a operação dos portos. Para 2014, cerca de R\$ 100 milhões de recursos próprios do porto e do governo do Paraná serão investidos para melhorar ainda mais os portos paranaenses.

Entre as principais obras previstas estão iluminação nas áreas dos portos de Paranaguá e Antonina, atendendo às exigências da Receita Federal e seguindo os padrões internacionais de operação; construção de uma base de prontidão que irá abrigar o setor de controle ambiental, que poderá prestar pronto atendimento em casos de emergências ambientais, e ampliação do sistema de monitoramento e controle de acessos.

Para o superintendente da Appa, Luiz Henrique Dividino, o Governo do Paraná e a administração do porto aguardam a definição federal sobre o futuro do segundo mais importante terminal marítimo do Brasil. “Enquanto isso, perseguimos o objetivo de oferecer um serviço de qualidade e eficiência aos usuários, mesmo com todas as limitações impostas em função de Paranaguá ter ficado à margem dos investimentos portuários brasileiros por décadas”, destaca. ▶



Divulgação

## Estudo de viabilidade da ponte sobre a Baía de Guaratuba

O CREA-PR, Federação das Indústrias do Paraná (Fiep), Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado do Paraná (Sicepot-PR), Assindilitoral (Associação de Hotéis, Restaurantes, Bares, Casas Noturnas e Prestadores de Serviço e Similares do Litoral Paranaense), União Geral dos Trabalhadores (UGT) e outras lideranças políticas e empresariais apoiam a construção da ponte Matinhos-Guaratuba. O projeto está previsto no Plano Estadual de Logística e Transporte para o Estado do Paraná (PELT 2020).

Recentemente, a 1ª Promotoria de Justiça de Guaratuba ajuizou ação civil pública para que o Governo do Paraná inicie, por meio do Departamento de Estradas e Rodagem (DER), o procedimento licitatório para a realização de estudo sobre a viabilidade técnica, econômica e ambiental que dará origem à construção de uma ponte sobre a Baía de Guaratuba.

Em 1989, a Constituição do Estado do Paraná determinou que fosse promovida a concorrência pública para a construção de uma ponte sobre a baía e que o pagamento viria por meio da cobrança de pedágio durante 15 anos.

A Lei nº 9555/91 delegou ao DER a execução da obra. Porém, após 22 anos, a determinação não foi cumprida.

Segundo a ação, o transporte por *ferryboat*, único meio de acesso entre Matinhos e Guaratuba, apresenta inúmeros problemas e não suporta mais o alto fluxo de veículos, além de sofrer influência das condições meteorológicas.

Em 2010, o DER iniciou concorrência pública para a realização de estudos para a obra, mas a Justiça Federal paralisou a realização do procedimento a pedido da Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Paranaguá. O processo foi extinto sem qualquer tipo de julgamento e foram alegados entraves ambientais para a construção da ponte.

Em setembro desse ano, foram veiculadas notícias a respeito da suposta publicação de edital de licitação para a realização da obra, mas a Procuradoria Jurídica do DER não aprovou o edital de chamamento e entendeu que uma Parceria Público-Privada seria mais adequada para a construção da ponte. Até agora, nenhuma medida administrativa foi tomada a respeito. ▶