

# construção do futuro



Informativo da Comissão Senado do Futuro

nº 12, 19 de fevereiro de 2018



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

## Manutenção de obras públicas, prioridade e responsabilidade, como está e o que precisa fazer

Planejamento correto, monitoramento, avaliação e manutenção eficiente são essenciais para aumentar a qualidade e para diminuir o risco de acidentes nas obras públicas. Foi o que apontaram os convidados de audiência pública promovida no dia 15 de fevereiro pela Comissão Senado do Futuro (CSF). Esta é a primeira de uma série de Audiências aprovadas no último dia 7, quando também foram aprovados outros cinco requerimentos que podem ser vistos em <http://bit.ly/2sHk1Ty>

Esta Audiência foi fruto de Requerimento nº 5/2018 de autoria do senador **Hélio José (Pros-DF)** tendo como convidados os senhores **Alessandro D'Afonseca Cantarino**, Superintendente de Fiscalização dos Serviços de Geração da Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL, **Rodrigo Flecha Ferreira Alves**, Superintendente de Regulação da Agência Nacional de Águas - ANA, **Anderson Lessa Lucas**, Representante do Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, **Arthur Yamamoto**, Superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade

da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, **Rafael José Botelho Faria**, Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, **Waldyr Barroso**, Representante do Diretor Geral da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, **Artur Milhomem Neto**, Representante da OAB DF, **Reynaldo Barros**, Representante do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia - CONFEA, **Henrique Ludovice**, Presidente da Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem - ABDER, e **Antonio Raimundo Santos Ribeiro Coimbra**, Secretário de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos do Distrito Federal. O vídeo da Audiência Pública está disponível em <http://bit.ly/2FgfVEG>

Ao abrir a reunião o presidente da Comissão Senado do Futuro, senador **Hélio José**, afirmou que “tem sido comum, infelizmente, ouvirmos notícias de acidentes ou desastres motivados pela falta de manutenção em edificações, viadutos, pontes, barragens e estradas. São obras públicas

e privadas, algumas de responsabilidade privada, mas fiscalizadas por órgãos públicos, como o caso do maior desastre ambiental que o país assistiu: a destruição de povoados e a contaminação do Vale do rio Doce, provocado pela construtora Samarco em fins de 2015.

Recentemente tivemos, em Brasília, o desabamento de parte de um viaduto. Pela Graça Divina não tivemos feridos ou mortos.

No Brasil é mais fácil construir que manter. É comum se ver um espaço público ir se deteriorando sem qualquer interferência dos seus responsáveis. Há quem ganhe com isso. Há também uma lógica perversa. Como membro da Comissão Mista de Orçamento Público, tenho visto a acirrada disputa por verbas, envolvendo os mais diversos interesses, legítimos na maioria das vezes. Mas sempre é por investimentos novos, por novas obras. Isso acaba sendo feito em detrimento dos recursos que devem ser destinados à manutenção e conservação.

É uma situação que precisa mudar. Mas sabemos que não é tão simples assim mudar uma cultura política que se alastra e enraíza.”



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

Para o secretário de Infraestrutura e Serviços Públicos do Distrito Federal, **Antonio Coimbra**, a infraestrutura brasileira vem sofrendo com o aumento da sobrecarga de veículos. Daí a importância de um programa eficiente de manutenção. Como exemplo, ele informou que o governo do DF tem um plano de monitoramento e recuperação para a Ponte JK, que já apresenta problemas em sua estrutura.

Na época em que Brasília foi construída as construções foram feitas com base em uma norma da ABNT, de 1940, ao longo dos anos as normas foram sendo aperfeiçoadas, também tendo em vista o aumento das cargas em todo o país. Por isso é necessário um programa de manutenção permanente.

No caso da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap), foi desenvolvido um sistema de manutenção de pavimentos (SGPU), que está em uso e tem se mostrado adequado. Como os recursos públicos são limitados, a programação de obras de manutenção tem que levar em consideração também a existência de recursos. Em Brasília, no atual governo, foram realizadas grandes obras de manutenção e de prevenção de acidentes, começando com a Barragem do Ribeirão do Gama, no Park Way; em seguida foram realizadas obras no viaduto do Metrô, na Ceilândia, onde haviam falecido duas pessoas em decorrência de uma enchente e obras no viaduto e no sistema de águas pluviais do Córrego do Cortado, na Avenida Elmo Serejo. Várias outras obras foram realizadas também nesse mesmo sentido, sendo as maiores na área central de Brasília, no conjunto da Rodoviária, onde circulam diariamente mais de 700.000 pessoas. Quase todas essas obras já constavam como necessárias em relatório elaborado em 2006 por professores da Universidade de Brasília (UnB).

Para o Secretário do GDF, o governo local não se omitiu na manutenção das obras viárias de Brasília, mas esclareceu que há grande limitação de recursos orçamentários, por isso temos buscado junto aos parlamentares emendas orçamentárias que possam suprir essas lacunas.



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

Na visão do engenheiro **Reynaldo Barros**, superintendente de Integração do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (Confea), os vários órgãos públicos e privados ligados à engenharia deveriam somar esforços em ações de prevenção e manutenção. Ele pediu uma legislação sobre obras públicas mais eficaz e uma melhor aplicação dos recursos orçamentários.

— Precisamos efetivamente de planejamento e precisamos saber priorizar. Não dá pra brincar com engenharia e também não dá pra deixar de ter uma carreira de estado para os engenheiros — disse.

Para ele “esse encontro tem um ganho intangível que é a possibilidade de convergência entre as agências” que participaram da Audiência, “para que se aplique de fato o instrumento da Anotação da Responsabilidade Técnica (ART) no processo

de desenvolvimento e manutenção das obras relativas às áreas de competência das agências e órgãos públicos reunidos pelo senador Hélio José.

O representante do Confea também defendeu a criação de uma carreira de Estado para a engenharia, reconhecendo o papel da engenharia e dos engenheiros no desenvolvimento do país.

Assim como o Confea participa da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) na elaboração de normas, o Conselho deveria ter uma participação efetiva nas Agências reguladoras no acompanhamento das obras.



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

O presidente da Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem (ABDER), **Henrique Ludovice**, fez uma defesa da engenharia nacional, pois “tudo que o Brasil tem em termos de desenvolvimento ocorreu em virtude da dedicação dos engenheiros”. Segundo Ludovice, investir em engenharia é essencial para o atendimento das demandas da nação. Ele lembrou que os estádios atenderam aos torcedores, os aeroportos atenderam a todos os passageiros e a comunicação atendeu milhares de jornalistas e turistas e não registrou reclamações durante a Copa de 2014.

— Todos somos contra a corrupção, o desvio, o sobrepreço o superfaturamento, mas defendemos a engenharia nacional — declarou Ludovice, que ainda defendeu o DER-DF (Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal) em relação à queda de um viaduto na região central de Brasília.

Henrique Ludovice argumentou que no caso dos escândalos de corrupção, que se puna as empresas e seus diretores, mas tirar as empresas do mercado nacional, empresas que acumularam conhecimento técnico que as coloca entre as melhores do mundo, por causa de seus engenheiros e trabalhadores, é um crime contra o Brasil. Se não defendermos a engenharia, estaremos comprometendo as próximas gerações.

No caso específico de Brasília, onde desabou uma parte de um viaduto no Eixo Rodoviário

(que corta o Plano Piloto de Norte a Sul), a responsabilidade pelo acompanhamento, monitoramento e conservação de todas as obras viárias é de responsabilidade da Novacap, como explicou. Para ele, a Novacap é uma grande empresa, com técnicos altamente qualificados que tem condições de manter e recuperar todos os viadutos.



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

O representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), **Anderson Lucas**, afirmou que planejamento, acompanhamento e fiscalização compõem um processo que vale para as agências reguladoras e para todo e qualquer ente público.

No caso das rodovias, ele lembra que se o uso dos equipamentos for inadequado ou sem observância das limitações ou das características da obra, é certo que haverá consequências. Deu como exemplo o caso de se passar uma vez com uma carreta com peso além do permitido em uma rodovia, certamente não provocará dano, mas se essa prática se repetir, o dano será inevitável. O mesmo ocorre com uma ponte ou viaduto.



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

O engenheiro e advogado **Artur Milhomem Neto** informou que a OAB-DF entrou com uma ação civil pública cobrando do governo uma ação de fiscalização das situações que envolvem a segurança da mobilidade no Distrito Federal.

— O governo precisa fazer as obras públicas funcionarem para o bem-estar da população — disse.



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

O superintendente de Fiscalização dos Serviços de Geração da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), **Alessandro Cantarino**, detalhou o plano de fiscalização de barragens promovida pelo órgão. As agências nacionais de Transportes Aquaviários (Antaq), de Águas (ANA), de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e de Aviação Civil (Anac) também enviaram representantes para a audiência.



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

**Arthur Yamamoto**, Superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, ao tratar do tema geral o dividiu entre a **obra** e os **serviços**. O processo licitatório especifica as condições e características da obra exige o Responsável Técnico. As salvaguardas em relação ao projeto e à execução têm sido adequadas.

No caso da prestação de serviços, que está associada ao uso e se relaciona ao que foi tratado, há que se observar continuamente os ajustes e adequações para se evitar a sobrecarga no uso ou inadequação de equipamentos, o que pode causar

acidentes como aqueles que vimos com navios ou barcas que vimos em Salvador e Belém.



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

**Waldyr Barroso**, Representante do Diretor Geral da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, tratando dos acidentes ocorridos em 2001 observou que a indústria de petróleo tem se aperfeiçoado, com investimento de recursos para melhorar a segurança em toda a cadeia. Em 2007 foi criado um regulamento da ANP de segurança operacional.



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

**Rodrigo Flecha Ferreira Alves**, Superintendente de Regulação da Agência Nacional de Águas - ANA, mostrou que cabe à Agência a fiscalização e regulação das barragens de usos múltiplos e cumpre com as demais agências e órgãos de fiscalização (aproximadamente 43) o papel de articuladora. Há pouco foi concluído o relatório de 2016, que será encaminhado do Conselho Nacional de Recursos Hídricos, que depois encaminhará ao Congresso Nacional. Além disso, a ANA fiscaliza os rios nacionais de domínio da União.

No caso da manutenção, que é essencial, há necessidade de se prover os órgãos, como o DNOCS, de recursos adequados.