

## **Programação de Gestão de Projetos do Curso de Saneamento Salvador Professor – Engenheiro Civil Ubiratan Félix**

**I – A competência federativa na execução, fiscalização e operação das Políticas Públicas urbanas, de saúde e assistência social.**

**2- O Poder concedente do Município no setor de Saneamento Ambiental: Abastecimento de água, Esgotamento Sanitário, Manejo das águas pluviais, Resíduos sólidos, controle de vetores, de ruídos e poluição atmosférica.**

**3- Agências Reguladoras: ANTT, ANTAQ, ANA, AGERBA E Agência Estadual de regulação de Saneamento básico.**

**4- Gestão e operação pública dos serviços de saneamento**

- Autarquia municipal (SAAE'S);
- Consórcio Público (Lei 11.107/05 dos consórcios públicos);
- Empresa municipal; e
- Empresa Estadual.

**5- Gestão e operação privada dos serviços de saneamento**

- Concessão Privada;
- Permissão;
- Parceria Pública Privada (PPP'S);
- SPE – Sociedade de Propósito Específico; e
- Concessão X Privatização.

**6 – Política Nacional de Saneamento Básico**

- Plano nacional, estadual e municipal de saneamento básico; e
- Interface com a política nacional de saneamento básico, Plano de Bacia, Plano de Resíduos Sólidos, Plano de habitação de interesse social, Plano Diretor Municipal e Plano de Mobilidade Urbana e Plano Municipal de Meio Ambiente.

**Bibliografia complementar:**

- Cartilha Entendendo o Saneamento Ambiental – Ubiratan Félix

- Caderno do RECESA SOBRE CAPTAÇÃO DE RECURSOS NO SETOR DE SANEAMENTO AMBIENTAL, e
- Manual de Gestão de Resíduos sólidos



## **Aula 6 -PPP – Os contratos de Parceria Público - Privada**

### **1 – Apresentação**

O Projeto de lei das PPP'S foi enviado pelo poder executivo e aprovado pelo congresso nacional, tem o objetivo de "garantir recursos privados" para a execução e operação de atividades publicas ( saneamento, estradas e etc). Os argumentos desenvolvidos pelo governo na Exposição de Motivos (EM) que acompanhou o projeto de lei são de: ***"à falta de disponibilidade de recursos financeiros e aproveitamento da eficiência de gestão do setor privado". Além disso, a EM justifica o sistema PPP como "uma alternativa indispensável para o crescimento econômico..."***.

A principal justificativa apresentada pelo Governo Federal para a aprovação das PPP'S pelo Congresso nacional é a falta de recursos por parte do Estado Brasileiro para realizar investimentos em infra – estrutura. Ao nosso ver esta justificativa é irreal, os recursos existem, mas em grande parte são utilizados no pagamento dos juros da dívida interna e externa ou estão "esterilizados" no tesouro nacional para garantir o cumprimento da meta do superávit primário. Investir em infra – estrutura é contabilizado como gasto pelo F. M. I ocasionando o aumento do déficit público e descumprimento do acordo assinado entre o Brasil e este organismo (O FMI E O GOVERNO NÃO DIFERENCIA GASTOS DE INVESTIMENTOS).

Apesar do aparente discurso de racionalidade da atual política econômica, esta é baseada em sofismas e dogmas (que eu me atrevo chamar de religioso, pois não permitem nenhum tipo de questionamento a sua fé nos mecanismos de mercado) que não resistem a nenhuma avaliação racional e que demonstrou em diversos países (Argentina, Malásia etc) o aumento da vulnerabilidade, da miséria e o agravamento das condições sociais.

### **2-Objeto**

**Artigo 2º- Para os fins desta Lei, considera-se contrato de parceria público-privada o acordo firmado entre a administração pública e entes privados, que estabeleça vínculo jurídico para implantação ou gestão, no todo ou em parte, de serviços, empreendimentos e atividades de interesse público, em que o financiamento e a responsabilidade pelo investimento e pela exploração incumbem ao parceiro privado, observadas as seguintes diretrizes:**  
(...)

**III-indelegabilidade das funções de regulação, jurisdicional e do exercício do poder de polícia;**

...

**Artigo 3º- Podem ser objeto de parceria público-privada:**

- a)-a delegação, total ou parcial, da prestação ou exploração de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública;**
- b)-o desempenho de atividade de competência da administração pública, precedido ou não da execução de obra pública;**
- c)-a execução de obra para a administração pública;**
- d)-a execução de obra para sua alienação, locação ou arrendamento à administração pública**

“Regular, legislar e policiar” são os únicos domínios de responsabilidade governamental aos quais ficam interditados os PPP’s. As atividades estatais da produção e comercialização de bens e serviços de natureza pública e coletiva, da pesquisa e do desenvolvimento tecnológico, da defesa do meio ambiente, da conservação do patrimônio histórico e cultural e etc ficarão abertos à contratação de parceria público – privada.

### **3- Justificativa**

Os argumentos desenvolvidos pelo governo na Exposição de Motivos (EM) que acompanhou o projeto de lei são de: **“à falta de disponibilidade de recursos financeiros e aproveitamento da eficiência de gestão do setor privado”**. Além disso, a EM justifica o sistema PPP como **“uma alternativa indispensável para o crescimento econômico...”**.

A tese de fragilidade financeira do Estado é muito discutível, será que falta recursos financeiros em um governo que remunera os títulos de sua dívida com uma taxa real de juros que se situa entre as maiores do mundo?

O aumento da dívida pública de abril em consequência do aumento e manutenção da taxa de juros SELIC em patamares de 19% ( maior taxa de juros reais do mundo) em um ano é estimado em de R\$ 107 bilhões, valor muito maior do que as necessidades estimadas, pelo próprio governo, para investimento no setor produtivo.

Será que a gestão privada é mais eficiente do que a gestão pública ? Como explicar os sucessivos escândalos e fraudes contábeis -financeiras praticadas por grandes empresas do setor privado ( Parmalat e Enron cujo colapso "custou a investidores US\$ 68 bilhões em valor de mercado) .

Apesar do governo alegar falta de recursos para investimentos em infraestrutura, este apresenta-se ao setor privado, e à sociedade, como um parceiro que poderá assumir o resgate das dívidas contraídas pelo setor privado para operacionalização dos contratos de parceria.

#### **4- Financiamento e garantias dos contratos**

Embora financiados e explorados pela iniciativa privada, o projeto de lei admite que, no caso de concessões e permissões de serviço público, **o governo poderá arcar, total ou parcialmente, com os custos do investimento e com a remuneração esperada pelos investidores.**

Artigo 3º-

*Parágrafo 2º-Nas concessões e permissões de serviço público, a administração pública poderá oferecer ao parceiro privado contraprestação adicional à tarifa cobrada do usuário, ou, em casos justificados, arcar integralmente com sua remuneração.*

Art.5o – A contraprestação da AP nos contratos PPP poderá ser feita por:

- 1-pagamento em dinheiro
- 2-cessão de créditos não tributários (?)
- 3-outorga de direitos em face da AP
- 4-outorga de direitos sobre bens públicos; ou**
- 5-outros meios admitidos em lei
- (...)

*Par.2o- Os contratos previstos nesta Lei poderão ter prever o pagamento ao parceiro privado de **remuneração variável vinculada ao seu desempenho** na execução do contrato, conforme metas...*

Art.6o – Observadas a legislação pertinente e a responsabilidade fiscal, em particular, quando for o caso, o art 40 da Lei 101, fica a AP autorizada a conceder **garantias para o cumprimento das obrigações assumidas pelo parceiro privado** em decorrência de contratos PPP.

Art. 7o – O contrato poderá prever que os empenhos relativos às contraprestações devidas pela AP possam ser liquidados **em favor da instituição que financiou o objeto de parceria** como garantia do cumprimento das condições de financiamento.  
(...)

Art. 8o – Para o cumprimento das condições de pagamento originárias dos contratos administrativos decorrentes de PPP será admitida a **vinculação de receitas e instituição ou utilização de fundos especiais....**

Art. 9o – Para concessão de garantia adicional ao cumprimento das obrigações assumidas pela AP fica a União autorizada a integralizar recursos, na forma que dispuser ato do Poder Executivo, em Fundo Fiduciário de Incentivo às PPP criado por instituição financeira.

Par. 1o – A integralização poderá ser realizada com os seguintes recursos públicos:

- I-dotações e créditos adicionais
- II-transferência de ativos não financeiros; e
- III-transferência de bens móveis e imóveis, observado o disposto em lei

*Par. 2º – A integralização de recurso no Fundo Fiduciário mediante a transferência de ações de companhias estatais ou controladas AP, nos termos do inciso 2º, par. 1º, não poderá acarretar perda do controle acionário pela União.*

*Par. 3º – Estados, Municípios e o DF poderão, mediante lei específica, autorizar a integralização de fundos fiduciários com as características referidas neste artigo.*

Adicionalmente, as modalidades previstas para os pagamentos a cargo do governo são bastante elásticas. Além do dinheiro e da cessão de créditos não tributários, a contraprestação de responsabilidade do governo poderá envolver a outorga de direitos, abrindo ao mesmo tempo a perspectiva de uma remuneração variável para o parceiro privado.

O governo assumirá o risco dos compromissos firmados pelo setor privado. Em outras palavras, as Sociedades de Propósito Específico ( S.P.E) que serão constituídas para parceria com o governo poderão assumir empréstimos junto a instituições financeiras e repassar ao governo a responsabilidade pelo resgate dessas operações.

- O governo propõe a adoção de um Fundo Fiduciário constituído não apenas por recursos orçamentários, mas por títulos representativos de ativos de propriedade coletiva e/ou nacional, designados simplesmente por bens móveis e imóveis.
- Será que, efetivamente, o governo está oferecendo a possibilidade de garantir sua contraprestação nas parcerias não apenas em ações das empresas estatais, mas também com a transferência dos bens que a Constituição Federal considera como bens da União? Será esta uma possibilidade real aberta pelo projeto de lei no seu artigo 9º?
- Adoção de tribunais de arbitragem ( excluindo o poder judiciário nacional como arbitro dos contratos ) .

## **5 – Conclusão**

Estudo realizado pela ASSEMAE (Associação Nacional dos Serviços Municipais de Saneamento) demonstrou que o custo de realização de uma mesma obra por uma autarquia municipal é cerca de 48 % menor do que realizado no regime de parceria público privada e que as tarifas são 37% menores . A universalização dos serviços de saneamento ambiental tem impacto imediato na redução dos custos da saúde pública, adoção da Parceria Público Privada no setor de saneamento aumentará os dispêndios necessários para garantir a universalização ao contrário do que é propalado pelo Governo e pela mídia.

A PPP não trará recursos financeiros novos, vistos que os agentes privados tendem a competir pelos recursos do FGTS e do BNDES para os seus empreendimentos, como já acontece aonde este tipo de parceria foi

implantado. Além disso a sua adoção poderá aumentar a fragilidade fiscal do Estado Brasileiro, visto que as garantias oferecidas ao setor privado não estimula a competitividade e eficiência, pois garante de antemão o lucro do parceiro privado independente do resultado do empreendimento.

A sua implantação poderá limitar e/ou impedir a universalização dos serviços públicos essenciais e incentivar a focalização da ação governamental em programas assistenciais, destinados à população mais pobre e miserável. Visto que a sua adoção implicará no estabelecimento de uma divisão da sociedade brasileira, em dois pólos de decisão bastante diferenciados quanto ao seu poder político e quanto à sua capacidade econômico-financeira:

- O mercado (direcionado pelo grande capital nacional e internacional), que deverá se incumbir do atendimento das demandas dos segmentos médios e ricos.
- O Estado provedor de programas assistenciais direcionados a população de baixa renda.

Engenheiro Civil Ubiratan Félix  
Presidente do Sindicato dos Engenheiros da Bahia  
Diretor Executivo da Federação dos Sindicatos de Engenheiros e  
Professor do IFBA



## **A primeira PPP no País: um exemplo que deve ser combatido**

Luiz Roberto Santos Moraes<sup>1</sup>

Com um discurso de escassez de recursos públicos estaduais para novos investimentos em saneamento e o nível da capacidade de endividamento do Estado limitado à manutenção da garantia de ajuste fiscal, o Governo do Estado da Bahia considera a PPP-Parceria Público-Privada como uma opção para incorporar a iniciativa privada na prestação de serviços de natureza eminentemente pública, de forma a desonerar os entes públicos de um modo geral, pois a responsabilidade pela obtenção dos recursos passa a ser da iniciativa privada, que terá sua remuneração pela operação e manutenção dos equipamentos em função do seu desempenho. Desta forma, divulgou no País e no exterior que a “PPP foi a solução encontrada para dar aporte aos recursos para a continuidade às obras de esgotamento sanitário de Salvador, em especial a construção, operação e manutenção do segundo emissário submarino, denominado de Sistema de Dispersão Oceânica do Jaguaribe-SDO Jaguaribe”.

Empreendimento altamente questionado quanto à necessidade de sua implantação uma vez que a Revisão e Atualização do Plano Diretor de Esgotos de Salvador (1993-1995) elaborada pelo consórcio Geohidro-Higes-Hydros-Latin Consult para a Embasa, preconizava sua necessidade em 2014 e, mesmo assim, se a projeção da população e contribuição de esgotos sanitários viessem a se confirmar, o que não aconteceu. Como o Governo do Estado quando realizou as obras de ampliação do sistema de esgotamento sanitário de Salvador por meio do Programa Bahia Azul não priorizou a execução das ligações intradomiciliares previstas, conforme constata auditoria do Tribunal de Contas do Estado e, visando evitar que os esgotos sanitários não interligados ao sistema viessem a comprometer a balneabilidade das praias, acabou executando 150 “captações em tempo seco” conduzindo os esgotos lançados nos rios e suas vazões de base para interceptores, Estação de Condicionamento Prévio do Lucaia e emissário submarino do Rio Vermelho. Desta forma, tenta atualmente justificar a necessidade da implantação do SDO Jaguaribe. Porém, a sociedade reage, se mobiliza, realiza manifestações e luta contra a sua implantação. Surge então um primeiro questionamento: torna-se necessário mesmo a implantação imediata do SDO Jaguaribe?

Segundo o Governo do Estado da Bahia, os requisitos para a efetivação de uma PPP são: interesse público e caráter prioritário de execução da obra; vantagem econômica e operacional para o Estado; estudos de viabilidade do empreendimento; e compatibilidade com as leis Orçamentária Anual e de Diretrizes Orçamentárias e com o Plano Plurianual, e que a PPP teria como vantagens: recuperar parcialmente a defasagem entre os investimentos em infra-estrutura básica e as demandas da população; ampliar as áreas de investimento com as participações dos governos e instituições privadas; aumentar a eficiência na operação dos serviços; e possibilitar a participação da iniciativa privada na operação de equipamentos e serviços públicos, dentre eles, os de saneamento, permitindo ao governo concentrar sua atenção na regulamentação e controle dos serviços prestados.

Tem sido divulgado pela imprensa que a Caixa Econômica Federal disponibilizou R\$ 150 milhões, com prazo de pagamento de 17 anos e juros de 6,5% ao ano, para a implantação do SDO Jaguaribe, o que representaria 70% do total de investimento, limite estabelecido pela lei de PPP para o financiamento com recursos públicos sendo que os 30% restantes seria bancado pelo vencedor da licitação, resultando num investimento de R\$ 195 milhões. Tal valor é bastante diferente daquele encontrado na Revisão e Atualização do Plano Diretor de Esgotos de Salvador e Lauro de Freitas (2003-2004), elaborada pelas empresas Geohidro e Higesa para a Embasa: R\$ 450 milhões de investimentos; R\$ 341 milhões de investimento no primeiro quinquênio; e R\$ 601 milhões de investimentos e despesas operacionais, todos em valores presentes. Surge então uma segunda questão: qual é mesmo o investimento necessário à implantação do SDO Jaguaribe e qual o valor que o Parceiro Privado alocará para o empreendimento?

Torna-se também importante frisar que o processo de licenciamento ambiental (EIA/RIMA) do SDO Jaguaribe e a licença prévia emitida pelo IBAMA não observaram as diretrizes estabelecidas pela Resolução CONAMA 001/86, nos seus requerimentos metodológicos de avaliação de impactos e nos seus aspectos institucionais.

Após divulgação do edital com anexos e minuta de contrato de concessão administrativa para construção, operação e manutenção do SDO Jaguaribe, com período operacional de 18 anos, preço básico de R\$ 1,6 milhão por mês, orçado com bastante folga, e pagamento mediante cessão de recebíveis pela Embasa, foi realizada a licitação com recebimento das propostas em 19/06/06. Segundo matéria veiculada pelo jornal A TARDE, em 08/08/06, foram habilitadas e apresentaram propostas econômicas a Odebrecht Investimentos que fez oferta no valor de R\$ 4,3 milhões por mês e o consórcio Andrade Gutierrez/Christiani-Nielsen no valor de R\$ 5,3 milhões por mês, valores absurdamente elevados, representando 170% e 230% a mais do preço básico, respectivamente. É ainda informado na referida matéria que a Odebrecht Investimentos baixou sua proposta para R\$ 4,15 milhões por mês e que o

Governo do Estado insistiria em buscar uma melhor oferta, porém que representantes da empresa consideram pouco provável que isso ocorra. Ou seja, o lucro mensal em valor presente da empresa seria, no mínimo, de R\$ 2,55 milhões, o que resultaria durante os 18 anos de operação do SDO Jaguaribe num lucro total de R\$ 550,8 milhões. Trata-se de um "Negócio da China" do Poder Público com o Parceiro Privado cuja conta será paga pelo usuário da Embasa! Surge assim, uma terceira questão: qual a vantagem econômica e operacional desta PPP para o Estado e como ele foi desonerado?

Uma questão final: porque a Prefeitura Municipal de Salvador, titular e poder concedente dos serviços de saneamento no município, não se pronuncia sobre o empreendimento SDO Jaguaribe?

Fica claro o tipo de "parceria" entre o Poder Público e a iniciativa privada. A primeira PPP no País está sendo um exemplo vergonhoso de apropriação pelo Parceiro Privado de serviço público essencial e de recursos financeiros públicos que precisa ser duramente combatido pela sociedade baiana, senão ela pagará mais esta conta.

## **SALVADOR CARD E O TRANSPORTE PÚBLICO EM SALVADOR**

### **1 – CENÁRIO DO TRANSPORTE**

#### **NO MUNDO**

Nos Estados Unidos, Alemanha, França, Colômbia e China, países de diferentes concepções ideológicas e com graus diferenciados de desenvolvimento econômico e social, as metrópoles mantiveram a qualidade de sua mobilidade por meio de investimentos dos governos a fundo perdido, em sistemas estruturadores de transporte público integrados aos demais modos de deslocamento.

A solução adotada na Alemanha, na Colômbia e nos EUA, é do transporte individual aportar recursos para o transporte público por meio da taxaço sobre os combustíveis. Nestes países, o transporte público é fator de desenvolvimento e de inclusão social e, sendo assim, os custos dos transportes são, em grande medida financiados com recursos públicos e/ ou por toda a sociedade, cabendo ao usuário pagar, via tarifa, uma parcela menor dos custos do transporte que utiliza.

#### **NO BRASIL**

Dados da ANTP mostram que o transporte público funciona regularmente em 920 municípios com mais de 30 mil habitantes, onde moram 122 milhões de brasileiros, diariamente são realizadas cerca de 60 milhões de viagens. O setor arrecada 15 bilhões de reais por ano, e oferece aproximadamente 570 mil empregos diretos, formais, contribuindo para manter centenas de milhares de outros empregos numa extensa cadeia produtiva, que inclui setores como a indústria de chassis e montagem de ônibus, fabricantes de trens e metrô, as indústrias de pneus e de peças de reposição, o segmento de combustíveis e o setor construção de infra-estrutura e etc.

A garantia de recursos para a ampliação dos sistemas de transporte público gera impacto positivo sobre os índices de emprego, diminuindo uso do transporte individual e contribuindo para a qualidade ambiental em nossas

idades. Estudos recentes evidenciam que um passageiro de automóvel consome cerca de 10 vezes mais energia que um passageiro de ônibus e 25 vezes mais do que um passageiro de metrô, e que, em comparação com os ônibus, os carros são caros e ineficientes, pois gastam mais espaço nas vias, mais energia e poluem muito mais.

A partir da década de 60, o Brasil optou por um modelo de mobilidade centrado no uso do automóvel, transformando a via pública em um bem essencial financiado por toda a sociedade e apropriado em mais de 90% pelos automóveis. O transporte público foi entregue às regras de mercado, sendo financiado pelos usuários e pelos empregadores através do vale transporte.

A adoção deste modelo conduziu à diminuição progressiva do uso do transporte coletivo, no aumento da participação do transporte individual, na proliferação dos transportadores "clandestinos e/ ou irregulares" e na disseminação do uso de motocicletas. O caso mais dramático é o da Região Metropolitana de São Paulo, onde mais de 50% dos deslocamentos são realizados por transporte individual.

O Transporte Público de Qualidade para Todos é a garantia da democratização do acesso às oportunidades de emprego, renda e de integração social, permite que as nossas cidades tenham qualidade de vida e que a movimentação das pessoas aconteça de forma rápida e eficiente, permitindo que as empresas se tornem mais competitivas e que haja a efetiva inclusão social, criando condições propícias para o estabelecimento de um círculo virtuoso: mais desenvolvimento, mais emprego e mais renda.

## **EM SALVADOR**

Em Salvador 50 % utilizam o transporte público, 15 % utilizam bicicletas, e 25 % andam a pé e apenas 8 % utilizam o transporte individual. Isso significa, que o ônibus se transformou em um serviço inacessível para os mais pobres. Na prática, oferta-se um serviço público essencial por um preço incompatível com a capacidade de pagamento dos potenciais usuários. É preciso destacar que Salvador está perdendo mobilidade e qualidade de vida (hoje há engarrafamentos em qualquer hora e lugar).

## **2 – O SALVADOR CARD**

A bilhetagem eletrônica começou a ser implantado no Brasil em prefeituras democrático - populares (administradas e/ou hegemônicas pelo PT) com objetivo de:

- Combater as fraudes e diminuir a evasão de receitas do sistema;

- Aumentar a segurança nos ônibus;
- Combater o transporte clandestino;
- Permitir a monitoração das linhas, com melhor gerenciamento do sistema com ajustes nos horários, na quantidade veículos por linha e etc.

Enfim é o sistema tecnológico que permite aumentar a eficiência e um maior controle do concessionário público (no caso a Prefeitura) no gerenciamento do sistema de transporte público como todo e em particular dos ônibus do município.

A partir da bilhetagem eletrônica, a Prefeita Marta Suplicy PT - SP, pode implantar o bilhete único, que no caso de São Paulo permite que o passageiro durante duas horas use quantos ônibus for necessário para chegar ao seu destino pagando apenas uma passagem. Na gestão de José Serra PSDB -SP, foi implantado a integração ônibus - metro, através da bilhetagem eletrônica.

A implantação do bilhete único possibilitou de imediato um aumento de receita do sistema e de número de passageiros transportados, da velocidade efetiva dos ônibus, na diminuição do tempo gasto pelo trabalhador para realizar o percurso casa - trabalho - casa e redução do número carros em circulação, que teve como consequência a diminuição dos engarrafamentos e da poluição atmosférica e aumento da empregabilidade das pessoas que moram distantes.

A bilhetagem eletrônica é um avanço, pois permite ao concessionário público (no caso a Prefeitura) fiscalizar e monitorar a eficiência e lucratividade do sistema como um todo e por trajeto, permitindo assim definição de tarifas mais justas, o aumento oferta de transporte em nos horários de maior demanda e etc.

No caso específico da implantação do salvador card há algumas peculiaridades da nossa cidade que dificulta a sua implantação, a saber:

- A maioria dos trabalhadores é desempregada e/ou trabalham no mercado informal, logo não tem acesso ao vale transporte;
- Uma grande parte dos estudantes não têm como pagar a passagem antecipada;

Estes problemas são reais e factíveis, acho que facilitaria bastante a implantação da bilhetagem eletrônica se a Prefeitura sinalizasse desde de já a sua disposição política de implantar o bilhete único. Além disto é importante

que entre na pauta de discussão as seguintes medidas, que podem diminuir os impactos negativos da implantação da bilhetagem eletrônica:

- As passagens (recarga) podem ser compradas antecipadamente e não tem prazo de validade;
- Garantia de que os usuários poderão e efetuar a recarga do "salvador card" independente do número de passagens que queiram adquirir;
- Garantia dos postos de trabalho do cobrador de ônibus, que além de cobrar as passagens dos eventuais passageiros que não tenham cartões, deverão atuar como "auxiliares dos motoristas" e como orientador dos usuários do sistema;
- Implantação do bilhete único, ou seja, o usuário terá direito de utilizar quantos ônibus forem necessários para "chegar ao seu destino final" em prazo de duas horas;

Em São Paulo a implantação do bilhete único significou em alguns casos uma economia de 50 % no custo de transporte (beneficiando quem ganha menos e mora longe). Acho que os nossos vereadores fariam um grande serviço à nossa população se colocasse em pauta o bilhete único conjugado com a bilhetagem eletrônica.

### **3- CONCLUSÃO**

O transporte público deve ser entendido como fator de geração de empregos, desenvolvimento e inclusão social, já que os benefícios do transporte público de qualidade extrapolam os aspectos referentes à sua operação propriamente dita e têm influência amplamente positiva para as empresas, os governos e todos os setores da sociedade.

O retorno econômico e social obtido pelo transporte público é muito maior do que os investimentos nele feitos. Por exemplo, pelo fato de existir de e de realizar mais de 2,5 milhões de viagens por dia, o Metrô de São Paulo, gera economia anual de aproximadamente R\$ 3 bilhões em redução da poluição atmosférica, do consumo de combustíveis, do tempo perdido em deslocamentos, dos acidentes de trânsito e dos gastos de manutenção com a frota de ônibus.

Ubiratan Félix, Presidente do Sindicato dos Engenheiros da Bahia, Conselheiro Nacional das Cidades

## **O "Apagão" Rodoviário no Brasil**

### **1- Apresentação**

No início da década de 70 o Brasil investia 1,2 % do PIB em construção e recuperação de rodovias, no final do GOVERNO FHC o investimento era 0,2 % do PIB nacional, apesar de 74 % das cargas em circulação no Brasil utilizarem o modal rodoviário, o mesmo percentual da União Européia.

Na última década houve um grande crescimento do fluxo de mercadorias no Brasil, isto ocorreu devido à incorporação e expansão de novas áreas agrícolas (centro e norte), de uma maior distribuição dos empreendimentos industriais no território nacional: interiorização no centro – sul e implantação de novos pólos industriais e expansão do setor de serviços no norte e nordeste do Brasil.

Neste período o número de veículos cresceu em torno de 30% e houve um considerável aumento no volume de cargas transportadas nas rodovias. Porém este crescimento não foi acompanhado pelo aumento na produção de asfalto (que praticamente ficou estagnada), assim como da rede pavimentada por asfalto (que permaneceu em 10% da malha viária total).

Além disto às condições de trafegabilidade das nossas rodovias pioraram bastante, dos 171.000 km pavimentados, a CNT estima que 82.000 km encontra –se em estado de conservação ruim e/ou péssimo. Esta situação provoca prejuízos generalizados na cadeia produtiva, pois é responsável por aumento de acidentes, de roubo de cargas, perda do valor qualitativo e nutritivo dos produtos in natura e em casos extremos impossibilita o produtor colocar os seus produtos no mercado a preço competitivo. É bom lembrar que o custo de transporte de uma carga por rodovia não pavimentada é média quatro vezes maior do que aquele incorrido em uma rodovia pavimentada e com boa trafegabilidade.

Este quadro piorou bastante no Governo F.H.C que além de não investir na construção e recuperação das rodovias federais, contingenciou nos seus oito anos de mandato o orçamento do Ministério do Transporte e para completar o



seu descaso extinguiu o DNER, sem nenhuma discussão prévia com o setor de transporte e o congresso nacional. Para substituir o DNER foi criado o DNIT (Departamento Nacional de Infra – Estrutura de Transporte), que é responsável pela fiscalização e contratação de obras e projetos relacionados ao transportes: Rodoviário, Ferroviário e Aquaviário.

Apesar do DNIT ter mais atribuições do que o seu antecessor, o Governo F.H.C nunca se preocupou em organizar do ponto vista material e de recursos humanos o novo órgão. Durante todo este período não foi realizado nenhum concurso publico e implantado o Plano de Cargos e Salários. Muito pelo contrário houve uma grande perda de competentes quadros técnicos do antigo DNER para o setor privado e um grande número de aposentadorias precoce.

No Último ano do Governo F.H.C foi criado a CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), que corresponde atualmente a R\$ 0,28 por litro de gasolina. A CIDE foi criada com o objetivo de investir em infra – estrutura de transporte, foram arrecadados no primeiro ano de vigência, R\$ 10 bilhões de reais e nada foi aplicada em infra –estrutura de transporte e/ou rodovias.

O Governo Lula representou no setor rodoviário uma continuidade do governo FHC, até que no final 2005 aprovou o PCS (PLANO DE CARGOS E SALARIOS) do DNIT, aprovou a contratação através de concurso público de engenheiros e especialistas em transporte e lançou a operação tapa buraco no inicio de 2006. Esta medida tomada representa uma inflexão na política anterior, mas esta longe de representar uma mudança substancial que impeça o “apagão” da infra – estrutura rodoviária no Brasil.

## **2- A operação Tapa Buraco**

No dia 02 de janeiro de 2006, o Presidente Lula editou Medida Provisória ( M.P – 276) instituindo o Programa Emergencial de Trafegabilidade e Segurança nas Estradas, conhecido popularmente como *Operação Tapa Buraco*, que tem o objetivo de recuperar emergencialmente 26. 000 km de rodovias federais (trechos mais críticos) e que conta com recursos na ordem R\$ 440 milhões de reais.

Alvo de criticas dos técnicos ligados ao setor rodoviário, que questiona a falta de planejamento prévio, método construtivo, a fiscalização da execução pelo DNIT e a dispensa de licitação na contratação das empresas. Do ponto de vista técnico a pressa na execução deste programa atropela as boas regras de eficiência e transparência da coisa pública e pode comprometer o resultado e a qualidade das obras contratadas

## **3 - Conclusão**

Sugerimos que os Governos Federal e Estadual adote os seguintes procedimentos de planejamento das suas ações:

- Licitação para elaboração dos projetos executivos nas obras de recuperação e de construção de rodovias;
- Fiscalização e pesagem das cargas transportadas pelos caminhões e carretas nas rodovias Federais e Estaduais;
- Adoção da cultura da manutenção preventiva como parte da rotina executiva do DNIT e DER'S;
- Realização de Concurso Público para o DNIT e DER'S ;
- Realização de programas de capacitação entre o setor público, empresas privadas, entidades profissionais e Universidades e CEFET's;

UBIRATAN FELIX PEREIRA DOS SANTOS  
PRESIDENTE DO SINDICATO DOS ENGENHEIROS DA BAHIA  
PROFESSOR do IFBA

## **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador**

O Plano Diretor é uma lei aprovada na Câmara de Vereadores de cada município, com a participação ativa da comunidade. Mas do que isto, o Plano Diretor é um pacto estabelecido pelos administradores municipais com a população da cidade, após a discussão dos problemas e da explicitação dos interesses divergentes ou conflitantes, um pacto que tem por objetivo a construção de uma cidade melhor para gerações presente e futura. O Plano Diretor Municipal é um instrumento de :

- *Planejamento territorial;*
- *Gestão democrática;*
- *Desenvolvimento econômico social.*

A partir da constituição de 1988 e da aprovação do estatuto da Cidade em 2001 pelo Congresso Nacional foi determinado que todo município com mais 20.000 habitantes, localizados em regiões metropolitanas, de especial interesse turístico e integrantes de áreas influência de empreendimentos com significativo impacto ambiental, teriam até 10 de outubro de 2006 para aprovar o Plano Diretor, sendo que todos deveriam respeitar os princípios do Estatuto da Cidade e garantir a participação popular. O PDDU aprovado no final de 2002 pelo Prefeito Imbassay não atendia nenhum destes dois pressupostos básicos.

O Prefeito João Henrique foi eleito em 2004 apoiado em uma ampla coligação de Partidos de Progressistas e por arco de entidades do movimento popular e social de Salvador, em decorrência destes apoios o atual Prefeito obteve a maior votação absoluta e proporcional de toda história da nossa Cidade.

Dentre muitos compromissos assumidos pelo atual mandatário estava a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano aprovado no final do Governo Imbassay na época filiado ao PFL, que contou com oposição dos principais partidos( PT, PC do B, PSB, PSDB ) que foram o sustentáculo da vitória de João Henrique no segundo turno.

A crítica que era feita pelos partidos de oposição da época com apoio do atual Prefeito era de que o Plano Diretor além de não planejar e organizar o

crescimento, piorava as condições de habitabilidade, mobilidade e ambiental da nossa cidade, privilegiando o setor imobiliário em detrimento da maioria da população.

No dia 28 de dezembro de 2007 o Prefeito João Henrique aprovou o PDDU em regime de urgência urgentíssima com objetivo de impedir a discussão dos danos que serão causados ao meio ambiente, ao trânsito, ao acesso às praias, à ventilação e à economia da nossa cidade.

O PDDU aprovado não define indicadores e metas que possibilitem a sociedade avaliar seus resultados, aprofunda segregação geográfica, racial e social, não estimula a integração da habitação às políticas públicas de: Educação, Saúde, Lazer, Trabalho, Emprego e Renda.

O PDDU privilegia o interesse de poucos (especulação imobiliária) em detrimento dos interesses de muitos (o povo de Salvador), incentiva a verticalização de alguns bairros (Patamares, Armação e etc), sem levar consideração os transtornos que serão gerados na rede viária (mais carros, ônibus e pessoas circulando nas mesmas vias), na rede de abastecimento de água e esgotamento sanitário.

O PDDU não protege as poucas áreas verdes da cidade e estimula a sua ocupação desenfreada e sem critérios por poucos privilegiados: Condomínios fechados e Edifícios de alto luxo, não conseguindo atender a demanda de "Casa" da população mais pobre, pois não prevê a "reserva de áreas" para habitação de interesse social.

O PDDU não define critérios de qualidade da habitação nos bairros populares e informais consolidados, de modo que seja gerado um aumento do investimento público e privado e uma melhoria na infra-estrutura urbana e social;

O PDDU não enfrenta a questão do trânsito e transporte em Salvador, ignorando o crescimento atual da frota de veículos (6%ano) e do transporte coletivo, que poderá em curto e médio prazo provocar um total estrangulamento da circulação de pessoas, veículos, mercadorias e etc, nas principais vias de ligação de Salvador ( Bonoco, Paralela, Suburbana, ACM e etc);

O PDDU não incentiva a geração de novos postos de trabalho e não potencializa o desenvolvimento da nossa cidade, aumenta o coeficiente de aproveitamento dos terrenos em 25% e incentiva a pulverização da rede de comércio e serviços ao longo das vias que já se encontram congestionadas (Orla, Paralela e etc).

E finalmente o PDDU aprovado a “toque de caixa” pelo Prefeito João Henrique não reconhece o direito à cidade, a função social da propriedade e a gestão democrática, tal como estabelecido no Estatuto da Cidade e o direito moradia reconhecido pela Constituição Brasileira como um direito humano em consonância com as resoluções da II Conferência do Habitat da ONU realizada em Istambul.

Engenheiro Civil Ubiratan Félix  
Presidente do Sindicato dos Engenheiros da Bahia  
Conselheiro Nacional das Cidades  
Professor do IFBA

## **A Construção cidadã**

O desafio está lançado. Entre os profissionais de engenharia de todo país, inicia-se uma espécie de maratona em prol do aumento dos gastos de investimento socialmente eficientes previstos no PAC. E isto implica numa ação de controle disciplinada sobre os gastos ineficientes, cortando os desperdícios e superposições, e evitando o acúmulo irrefletido de obrigações perdulárias que se projetem para o futuro. A implementação do PAC exigirá novos profissionais, elaboração de projetos e o surgimento de novas empresas. Infelizmente, este processo não é imediato, levará algum tempo para que possamos construir uma parte daquela que já foi uma das melhores engenharias consultivas e de obras do mundo. E, aos profissionais de engenharia na Bahia agrega-se a responsabilidade de fortalecer um sindicato que comemora este ano 70 anos.

Sem dúvida, temos pela frente um enorme desafio, porque também é hora de aprofundar a qualidade do esforço fiscal, no momento em que a continuidade da queda das taxas de juros economiza encargos e abre espaço para a racionalização e suavização da carga tributária. Isso é condição imprescindível para a execução do PAC e para o Brasil crescer, pondo em prática vários planos e anseios dos engenheiros devidamente comprometidos com o progresso sustentável das cidades e a divisão espacial do território. Não há dúvida que investimentos em infra-estrutura – prioritariamente energia e sistema viário - precisam ser acelerados. Para isso, além da poupança pública, é decisiva a participação do setor privado.

Para sanarmos o déficit de 6 (seis) milhões de moradias, energia e saneamento (abastecimento de água, esgotamento sanitário e lixo), é imprescindível a união entre os investimentos públicos e privados em habitação, que são setores que tem grande impacto no mercado de trabalho e renda. Este quadro provocará um aumento da demanda por profissionais qualificados, peça fundamental na elaboração de projetos consistentes e viáveis na área de infra – estrutura.

Neste ponto encontra-se uma das maiores dificuldades para implementação do PAC, pois nos últimos 25 anos o setor de Engenharia (principalmente na área de projetos) foi desmontado, diversas empresas fecharam, equipes foram desconstituídas, profissionais se aposentaram, alguns mudaram de ramo de atividades (Auditores Fiscais, Donos de Bar, Setor Financeiro, Taxistas, etc) e principalmente não houve renovação dos quadros técnicos.

No Brasil apenas 9% dos estudantes que são graduados nas universidades é da área tecnológica, na china é 66% e na Coréia do Sul 55%. Este quadro foi provocado pela política neoliberal que desmontou o Estado Brasileiro, na crença de que os investimentos de infra – estrutura seriam realizados apenas pelo setor privado.

É preciso entender que a inovação tecnológica é a mola propulsora da criação de dinamismo e de capacidade de competir dos sistemas nacionais. Por isso, a inovação no plano empresarial e público deve merecer estímulo e apoio sistêmico com empenho redobrado, como fazem os países desenvolvidos e os países em desenvolvimento que estão logrando dominar a 3a onda de progresso industrial e tecnológico. Isso exige olhar o futuro e divisar cenários de longo prazo que auxiliem a definição de rumos e permitam a formulação de estratégias.

As nossas bases empresariais e de engenharia, exibem excelência em certos campos e isso deve servir de ponto de apoio para a construção de sinergias e para a busca de especializações competitivas visando a captura das janelas de

oportunidade. Não é preciso dizer que esse desafio requer a intensificação da formação de engenheiros e de cientistas aplicados em várias esferas de conhecimento.

A importante cadeia da construção civil, que comanda um amplo conjunto de indústrias fornecedoras de materiais, estimula a indústria de mobiliário e movimenta uma extensa rede de serviços de comercialização, vendas e financiamento está iniciando um ciclo de expansão que tem tudo para ser duradouro. Desenvolvimento que precisa ser socialmente inclusivo, distribuído regionalmente, gerador de empregos crescentemente qualificados, gerador de oportunidades empresariais, gerador de renda e de canais de ascensão para os pobres e para os pequenos. Desenvolvimento que precisa ser social e ambientalmente responsável e regenerador das inaceitáveis mutilações de nosso patrimônio natural. Desenvolvimento que sinalize um horizonte promissor para a nossa juventude. Desenvolvimento que precisa ser culturalmente afirmativo e estimulador da extraordinária criatividade do povo brasileiro. Desenvolvimento que precisa ter, definitivamente, a inovação tecnológica e o avanço científico como eixos estratégicos. Desenvolvimento, enfim, que signifique, nas palavras do grande pensador Celso Furtado, a retomada da “construção interrompida” de uma nação soberana, próspera, mais fraterna e menos desigual com os seus filhos.

Engenheiro Civil Ubiratan Félix Pereira dos Santos  
Presidente do Sindicato de Engenheiros da Bahia

Conselheiro Nacional das Cidades



**Porque somos contra o PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano que o Prefeito João Henrique Barradas Carneiro aprovou no dia 28 de dezembro, dois dias após o Natal.**

1- **O Prefeito João Henrique, aprovou** o Plano Diretor em regime de urgência urgentíssima com objetivo de impedir que a Câmara de Vereadores discutisse e possa impedir os danos que serão causados ao meio ambiente, ao trânsito, ao acesso às praias, a ventilação e a economia da nossa cidade;

2- **O Prefeito João Henrique** revogou a lei 3.345/83 que regula o Processo de Planejamento e de Participação Comunitária, para impedir que o povo de Salvador participe do planejamento e da gestão democrática da cidade;

**Engenheiro Civil Ubiratan Félix Pereira dos Santos**

**Presidente do SENGE –BA**

**Conselheiro do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social**

**Conselheiro Nacional das Cidades**

## **A Política Nacional de Saneamento**

Depois de cerca de 20 anos sem um marco regulatório nacional que tratasse dos serviços de saneamento, foi sancionada no dia 5 janeiro de 2007, a Lei 11.445/07 que estabelece as diretrizes nacionais e a política federal para o saneamento básico.

A sua aprovação significou um avanço para o setor que, desde meados dos anos 1980, com o fim do Plano Nacional de Saneamento – PLANASA, não contava com uma política específica para o setor saneamento.

O texto aprovado é resultado de um acordo entre executivo e parlamentares, através da unificação dos vários projetos de leis que tramitavam no Congresso sobre a questão: o PL Nº 5.296/05 apresentado pelo Governo Federal, o PLS Nº 155/05 de autoria do Senador Gerson Camata e do PLC Nº 1.144/03 da Deputada Maria do Carmo Lara. O processo de elaboração do Projeto de lei , assim como a sua aprovação contou com a presença de diversos segmentos da sociedade dentre eles trabalhadores, operadores municipais e estaduais de saneamento, setor privado e movimentos sociais .

A questão da titularidade na prestação dos serviços em Regiões Metropolitanas foi uma das mais polemicas , entretanto esta questão ficou para ser resolvida no Supremo Tribunal Federal – STF esta julgando duas ações diretas de inconstitucionalidade sobre a questão da titularidade municipal dos serviços de saneamento em regiões Metropolitanas.

Apesar dos limites e de polêmicas não plenamente resolvidas, entendemos que houve avanços significativos, tais como:

- Universalização do acesso aos serviços de saneamento básico, através da ampliação progressiva da oferta de saneamento a todos os domicílios ocupados;
- Abastecimento de água, esgotamento sanitário, limpeza urbana e manejo dos resíduos sólidos realizados de formas adequadas à saúde pública e à proteção do meio ambiente;
- Articulação com as políticas de desenvolvimento urbano e regional, de habitação, de combate à pobreza e de sua erradicação, de proteção ambiental, de promoção da saúde e outras de relevante interesse social voltadas para a melhoria da qualidade de vida, para as quais o saneamento básico seja fator determinante;

- Adoção de métodos, técnicas e processos que considerem as peculiaridades locais e regionais;
- Utilização de tecnologias apropriadas, considerando a capacidade de pagamento dos usuários;
- Transparência das ações, baseada em sistemas de informações e processos decisórios institucionalizados, controle social, entre outros;
- Exigência do plano de saneamento básico (a ser revisado no máximo a cada 4 anos), e de planos de investimentos e projetos compatíveis com o respectivo plano de saneamento;
- Compatibilidade dos planos de saneamento básico com os planos das bacias hidrográficas em que estiverem inseridos;
- Viabilização de política de subsídios, como instrumento econômico de política social para garantia da universalização do acesso ao saneamento básico, especialmente para populações e localidades de baixa renda;
- Os titulares dos serviços públicos de saneamento básico poderão delegar a organização, a regulação, a fiscalização e a prestação desses serviços;
- A realização prévia de audiência e de consulta públicas sobre o edital de licitação, no caso de concessão, e sobre a minuta do contrato é uma das exigências para a validade de contratos que tenham como objeto a prestação de serviços públicos de saneamento básico;
- Definição, pela União, de parâmetros mínimos para a potabilidade da água;
- Elaboração e instituição pela União, respectivamente, do Plano Nacional de Saneamento Básico - PNSB – e do Sistema Nacional de Informações em Saneamento Básico – SINISA.

Além disto, a Lei 11.445/07 em seu artigo 10 afirma que “a prestação dos serviços públicos de saneamento básico por entidade que não integre a administração do titular depende de celebração de contrato, sendo vedada a sua disciplina mediante convênios, termos de parceria ou outros instrumentos de natureza precária”.

Essa orientação é importante porque obriga as empresas estaduais de saneamento do País a operarem somente mediante contrato. Vale lembrar que boa parte das cidades brasileiras não tem nenhum instrumento contratual que discipline a relação entre as partes, fragilizando a gestão, e criando instabilidade aos trabalhadores, usuários, município e a própria operadora. Capitais como São Paulo e Salvador se encontram nessa situação.

No capítulo referente à regulação, é garantido ao usuário, “amplo acesso a informações sobre os serviços prestados, prévio conhecimento de seus direitos e deveres e das penalidades a que pode estar sujeito e ainda ter acesso a relatório periódico sobre a qualidade da prestação dos serviços”. Porém não fica explícito que a relação prestadora / usuário será regulamentada tomando

com base o Código de Defesa do Consumidor, assim como uma há uma "dubiedade" no artigo que trata do corte por inadimplência (que dá margem a interpretações, que já estão sendo defendidas, de que o corte é permitido, bastando avisar previamente, mesmo em se tratando de consumidores de baixa renda, hospitais, escolas e instituições de internação coletiva).

A Lei aprovada prevê a participação de órgãos colegiados no controle social de caráter consultivo que contarão com a presença dos "titulares dos serviços, órgãos governamentais relacionados ao setor de saneamento básico, usuários de serviços, entidades técnicas, organizações da sociedade civil e de defesa do consumidor, também relacionadas ao setor de saneamento básico".

Com relação ao controle social, a proposta dos trabalhadores, movimentos sociais, e outras entidades era que esses instrumentos tivessem caráter deliberativo e não apenas consultivo, no entanto, houve grande resistência com relação a isso, principalmente do setor privado.

A Lei prevê ainda, que as concessionárias estaduais de saneamento básico, terão o ressarcimento dos investimentos realizados para execução e operação dos serviços pelo titular, caso este resolva retomar a operação dos serviços.

Para finalizar é necessário o quanto antes que seja regulamentada a Lei 11.445/07, a Lei 11.107/05 (que trata de Consórcios Públicos), que o Conselho Nacional das Cidades indique os conteúdos mínimos para elaboração dos planos de saneamento básico, assim como o movimento social organizado "pressiona" o STF - Supremo Tribunal Federal para que esta agilize a definição da titularidade nas regiões metropolitanas.

Ubiratan Félix Pereira dos Santos  
Presidente do Sindicato dos Engenheiros da Bahia  
Conselheiro Nacional das Cidades  
Professor do IFBA

## **A QUESTÃO FEDERATIVA NA DEFINIÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICAS URBANAS NO BRASIL**

### **1 – O PACTO FEDERATIVO E A QUESTÃO FISCAL**

As dificuldades oriundas do federalismo brasileiro vêm ganhando cada vez mais espaço na mídia, as relações entre os governos estaduais e municipais com o governo federal atravessam período de tensão permanente, que têm a sua face mais visível na chamada guerra fiscal e na dificuldade do congresso nacional em implementar a reforma tributária.

A maior parte das reclamações dos governos estaduais e municipais são relativas ao peso do serviço das suas dívidas, da limitação da capacidade de endividamento e na divisão " desigual " das receitas tributárias.

A reclamação dos estados federados e dos municípios tem algum sentido, visto que nos últimos anos o governo federal elevou a sua participação na receita tributária através de aumento e criação de contribuições e impostos que não são repartidos com os demais entes federados ( CONFINS, CPMF e etc) e por outro lado concedeu isenções ou manteve inalterado as alíquotas de impostos que são repartidos com os municípios e estados ou que são cobrados diretamente por estes ( ICMS NAS EXPORTAÇÕES, TABELA DO IMPOSTO DE RENDA E ETC).

A resposta do governo federal a estes pleitos via de regra são evasivas ( a solução para inverter a queda de receita dos estados e municípios é o crescimento econômico ) e que o arrocho fiscal nos entes federados é condição fundamental para a criação de um ambiente propício a retomada dos investimentos públicos e privados que provocará um ciclo de crescimento virtuoso da nossa economia. Em outros momentos quando a pressão dos governadores e prefeitos ameaça a estabilidade política do governo, este oferece soluções paliativas e pontuais que atende a um pequeno número de estados e municípios, e que não provoca nenhuma mudança substantiva na relação fiscal entre os entes federativos e que em muitos casos acaba elevando a carga fiscal dos contribuintes.

É importante ressaltar que este estado da " arte " faz com que os estados e municípios realizem um jogo de barganha política com o governo federal em busca de recursos, onde é reservado aos estados e municípios o papel de

eterno demandantes e ao governo federal o papel de concedente dos recursos públicos.

A reforma tributária originalmente enviada ao congresso nacional tentava resolver estes impasses através da simplificação dos impostos, fim da guerra fiscal ( através da unificação das alíquotas do ICMS) e não o aumento da carga tributária.

Como sabemos a reforma tributária efetivada pelo governo federal não atingiu nenhum destes três objetivos e encontrou grande resistência dos entes federativos que temiam a perda de receita com a sua aprovação e adoção.

Em vista disto achamos que é preciso evitar a tentação de adoção de medidas pontuais e conjunturais que a médio e longo prazo tende a debilitar o nosso pacto federativo e aumentar o sacrifício dos cidadãos.

## *2. O PACTO FEDERATIVO E AS POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS*

Durante 460 anos o Brasil foi um país essencialmente rural e agrícola, em 1960, 55% dos brasileiros moravam na zona rural, já no censo do ano de 2000 constatava-se uma completa inversão desta realidade com 81% da população residindo nas cidades.

Este processo de urbanização acelerada se iniciou na década de 30 do século XX, com a industrialização brasileira que foi baseada na estratégia de substituição gradual das importações, inicialmente bens de consumo e posteriormente de bens de capital.

O modelo de desenvolvimento industrial brasileiro adotado naquele momento teve como principal característica a concentração espacial das fábricas e indústrias em poucas cidades, principalmente localizadas nas regiões centro-sul, e mais recentemente em algumas capitais e cidades das regiões metropolitanas do nordeste brasileiro, notadamente Salvador, Recife e Fortaleza.

A não realização da Reforma Agrária, a concentração espacial dos empreendimentos industriais e a inexistência de uma política urbana resultaram em um processo de urbanização acelerado e caótico, porém coerente com o modelo de desenvolvimento implantado a partir de 1930, que excluiu sistematicamente a maioria da população do acesso a bens, serviços e direitos.

Assim, as cidades brasileiras se constituíram em importantes mecanismos de reprodução e acumulação do capital. A forma como estão (des) organizadas e (des) ordenadas se converte em um meio de segregação espacial e social, onde a violência e a ausência do Estado através dos serviços públicos essenciais estão intrinsecamente ligadas.

A dificuldade de acesso à moradia de amplos setores populacionais é a principal ameaça a sustentabilidade das cidades brasileiras já que, em razão da exclusão de grande parte da população do mercado imobiliário formal, cresce o *déficit* habitacional e as formas de ocupação irregular em áreas de riscos, de proteção ambiental e mananciais.

Apesar de todos os problemas, a cidade é um espaço privilegiado para a construção de uma nova ordem social mais justa, igualitária e inclusiva. Na diversidade e multiplicidade próprias à cidade reside um enorme potencial transformador e democrático.

Neste sentido, é importante afirmar que tivemos avanços significativos com a aprovação do Estatuto da Cidade que é um reconhecimento legal da função social da cidade e da propriedade imobiliária, oferecendo uma oportunidade única para que os gestores públicos locais possam reverter o quadro de insustentabilidade econômica, social e ambiental das nossas cidades.

Em vista desse cenário, é necessário superarmos a visão setoriolizada como as cidades vêm sendo tratadas e buscar a integração das políticas urbanas na perspectiva da construção de cidades sustentáveis, que deve ser entendida como a garantia do acesso à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, à mobilidade (trânsito, transporte urbano e acessibilidade), aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações.

É importante que, além da integralidade e da complementaridade das ações entre os entes federativos, esteja sempre presente a preocupação com a eficácia, a sustentabilidade social e ambiental na aplicação das políticas públicas de: habitação, energia, transporte, mobilidade, trânsito, acessibilidade e saneamento ambiental.

### **3 – AS COMPETÊNCIAS E ATRIBUIÇÕES DOS ENTES FEDERATIVOS NA FORMULAÇÃO E EXECUÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS**

A Constituição Federal de 1988 estabeleceu que cada um dos entes federados possuem competências e atribuições exclusivas e que não podem ser invadidas ou usurpadas pelos demais.

Nessa estrutura complexa de competências e atribuições comuns, concorrentes e complementares entre entes federados, a cooperação e a coordenação intergovernamentais ganham uma importância fundamental, especialmente nas bacias hidrográficas, nas microrregiões pouco dinâmicas, nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas, onde os problemas urbanos desconhecem os limites e a capacidade de cada município e que as soluções dependem cada vez mais de gestão compartilhada e cooperação administrativa dos entes federados.

A definição e gestão das regiões metropolitanas, foram delegadas pela Constituição de 1988 para os estados, sem estabelecimento de diretrizes nacionais. Assim, estados passaram a legislar sobre o tema adotando critérios totalmente diferenciados, havendo grandes distorções entre os aglomerados urbanos hoje definidos legalmente como regiões metropolitanas, em vista disto é necessário o estabelecimento de leis complementares que possam definir competências dos diversos entes federados na gestão do território urbano.

Para dar bases legais e institucionais mais sólidas para a cooperação entre entes federados, o Congresso Nacional aprovou o Projeto de Lei dos Consórcios Públicos (PL 3.884/04), elaborado em conjunto com entidades representativas de governos municipais e estaduais, que regulamenta o artigo 281 da Constituição Federal.

O Consórcio Público fortalece a cooperação federativa e dá novos formatos institucionais às parcerias entre municípios, estados e União para a gestão de serviços públicos como destinação de lixo, tratamento de esgotos, destinação de resíduos sólidos, transporte público, entre outros temas.

Depois de 16 anos da promulgação da Constituição Federal, há que se reconhecer que ainda há muito a fazer em matéria de cooperação federativa para o desenvolvimento urbano. A seguir apresentamos um quadro sucinto onde são apresentadas as principais políticas públicas e qual o responsável constitucional ( competência) pela sua execução e/ou elaboração.

<b>POLITICA PÚBLICAS</b>	<b>COMPETÊNCIA MUNICIPAL</b>	<b>COMPETÊNCIA ESTADUAL</b>	<b>COMPETÊNCIA FEDERAL</b>
<b>1-Saneamento ambiental</b>			
Drenagem urbana	X	complementar	Complementar
Abastecimento e tratamento de água.	X	complementar	Complementar
Coleta e tratamento de esgotamento sanitário	X		
Coleta e tratamento de lixo.	X		
<b>2 – Transportes</b>			
Urbanos	X		
Metropolitano		X	
Intermunicipal		X	
Interestadual			X
<b>3 – Habitação</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>4-Política de desenvolvimento urbano.</b>			
Regularização fundiária.	X	Complementar:Propor diretrizes e apoiar os municípios	Propor diretrizes e apoiar os municípios e estados
Plano diretor municipal	X	Complementar: Propor diretrizes e apoiar os municípios	Propor diretrizes e apoiar os municípios e estados
<b>5- Educação*</b>			



Ensino fundamental	X		
Ensino médio		X	
Ensino universitário			X

\* Prioritariamente

UBIRATAN FELIX PEREIRA DOS SANTOS  
CONSELHEIRO NACIONAL DAS CIDADES  
Presidente do SENGE – BA  
Professor do IFBA

## PLANO DIRETOR MUNICIPAL

### **1 – O QUE É ?**

O Plano Diretor é uma lei aprovada na Câmara de Vereadores de cada município, com a participação ativa da comunidade. Mas do que isto, o Plano Diretor é um pacto estabelecido pelos administradores municipais com a população da cidade, após a discussão dos problemas e da explicitação dos interesses divergentes ou conflitantes, um pacto que tem por objetivo a construção de uma cidade melhor para gerações presente e futura. O Plano Diretor Municipal é um instrumento de :

- *Planejamento territorial;*
- *Gestão democrática;*
- *Desenvolvimento econômico sócia.*

### **2 – QUEM É OBRIGADO A FAZER ?**

- *Municípios com mais de 20.000 habitantes;*
- *Municípios em regiões metropolitanas;*
- *Municípios de especial interesse turístico;*
- *Municípios integrantes de áreas influência de empreendimentos com significativo impacto ambiental;*

Atenção : Os municípios acima citados que não tiverem Plano Diretor , têm até 10 de Outubro de 2006 para aprová -lo, e os que já tiverem deverão adapta - los às REGRAS DO ESTATUTO DA CIDADE.

### **3 - COMO FAZER ?**

Inicialmente, precisamos realizar um diagnóstico do Município, e para isto, temos de OUVIR, VER e REFLETIR sobre esse espaço dinâmico onde moramos e nos movimentamos para o trabalho, escola, parques e para compras.

Nós, moradores da cidade, temos que decidir se queremos manter os espaços das festas, pontos de encontro, parques, jardins, as nascentes, as águas não poluídas e as edificações que contam a nossa história, se queremos mudar o trânsito lento e engarrafado, que provoca estresse e encurta o tempo do descanso, aumenta a poluição e a degradação ambiental.

Temos, ainda, que garantir o acesso de todos ao saneamento ambiental, as ruas pavimentadas, a acessibilidade, a mobilidade, ao transporte urbano e a utilização dos terrenos vazios e sub – utilizados para atividades econômicas (geradora de empregos) e para fins de moradia.

Em seguida, é preciso aplicar os “remédios adequados” para corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos para o meio ambiente e para qualidade de vida dos moradores. É necessário utilizar os instrumentos de Política Urbana e Regularização Fundiária contidos no ESTATUTO DA CIDADE.

#### **4 –QUAIS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA DO ESTATUTO DA CIDADE ?**

- ***Parcelamento e edificação compulsória de áreas e imóveis urbanos***

Este instrumento permite que o Poder Público efetive o parcelamento em áreas ociosas urbanas existentes no Município.

- ***IPTU progressivo***

Permite a progressividade do imposto, tendo como variantes o tempo de não utilização efetiva, a finalidade e o valor venal do imóvel.

- ***Desapropriação para fins da reforma urbana***

Permite a desapropriação a preço justo, com títulos da dívida pública dos os imóveis urbanos ociosos.

- ***Direito Preempção***

Confere ao Poder Público o direito de preferência na aquisição de imóvel urbano, esta norma será aplicada toda vez que o Município precisar de áreas para a construção de programas habitacionais de interesse social, criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes.

- ***Outorga Onerosa do Direito de Construir***

Consiste na possibilidade do Município estabelecer determinado coeficiente máximo de utilização de terrenos, a partir do qual o direito de construir excedente deve ser adquirido do poder público.

- ***Operações Urbanas Consorciadas***

Permitem um conjunto de intervenções e medidas consorciadas entre o poder público e a iniciativa privada com vista a produzir transformações urbanas.

- ***Estudo de Impacto de Vizinhança***

Para todo empreendimento de grande porte, a ser executado, deverá ser elaborado estudo de impacto referente à geração de tráfego, à demanda de transporte, ao uso e ocupação do solo e à valorização imobiliária.

## **5 –QUAIS OS INSTRUMENTOS DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA DO ESTATUTO DA CIDADE ?**

- ***Usucapião Urbano***

As populações de baixa renda que ocupem ininterruptamente, para fins de moradia , áreas urbanas com mais de 250 m2 , poderão Ter o direito de propriedade reconhecido , desde que os requerentes não sejam proprietários de outro imóvel urbano e rural.

- ***Concessão do Direito Real de Uso***

Permite que os imóveis públicos ocupados a mais de cinco anos , sem oposição, tenham a sua posse regularizada.

- ***Zonas Especiais de Interesse Social***

São áreas “ gravadas” através de DECRETO , ou lei aprovada pela Câmara de Vereadores, onde o Poder Público Municipal, com o objetivo de viabilizar a regularização e/ou urbanização, adotará parâmetros urbanísticos diferentes dos previstos pelo Plano Diretor para aquela região da cidade.

## **6 –QUAIS OS INSTRUMENTOS DE GESTÃO DEMOCRÁTICA ?**

- ***Audiências e Consultas Públicas;***

- ***Conferências das Cidades;***

- ***Orçamento Participativo;***

- ***Conselho das Cidade e/ou desenvolvimento urbano;***

## **7 – O QUE OS PLANOS DIRETORES NÃO PODEM SER ?**

- Marcados por uma visão tecnocrática no seu processo de elaboração;
- Construídos com baixa legitimidade social e política;
- Excessivamente normativos;

- Visão de uma cidade idealizada;

## **8 – QUAL O PAPEL DE CADA UM NA ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO DO PLANO DIRETOR? DO GOVERNO FEDERAL**

- Apoiar o fortalecimento da capacidade de planejamento dos Municípios;
- Apoiar a adoção de processos democráticos e participativos no planejamento e de gestão;
- Apoiar a adoção do planejamento integrado das políticas urbanas: habitação, saneamento ambiental, regularização fundiária, transporte, mobilidade e acessibilidade;
- Incentivar a criação de rede de universalização de apoio técnico aos municípios;
- Financiar, através de recursos da Orçamento OGU ( Orçamento Geral da União) e da Caixa Econômica Federal, os municípios prioritários na elaboração e revisão dos Planos Diretores Municipais.

### ***DO PREFEITO***

- Coordenar e elaboração do Plano Diretor Municipal;
- Criar condições para que os técnicos da Prefeitura Municipal e/ou consultores contratados possam elaborar o diagnóstico e as proposições;
- Incentivar e criar condições que facilitem a participação popular na elaboração do plano diretor;
- Convocar as audiências públicas,
- Encaminhar a Câmara de vereadores o projeto de lei do plano diretor e as adaptações necessárias na lei de uso e ocupação do solo, código ambiental, código posturas e obras do município;

### ***DOS VEREADORES***

- Discutir, elaborar emendas e aprovar o projeto de lei do Plano Diretor Municipal;
- Participar das audiências públicas convocadas pelo Prefeito;
- Convocar audiências públicas ;
- Aprovar as adaptações necessárias na lei de uso e ocupação do solo, código ambiental, código posturas e obras do município;
- Garantir que a Lei de Diretrizes Orçamentárias ( LDO ) e orçamento municipal sejam compatíveis com o Plano Diretor Municipal.

### ***DOS JUIZES***

- Garantir o cumprimento das disposições contidas no Plano Diretor Municipal, na lei orgânica e da constituições estadual e federal;

### ***DO PROMOTOR PÚBLICO***

- Fiscalizar o cumprimento das disposições contidas no Plano Diretor Municipal , na lei orgânica e na constituição estadual e federal;
- Atuar na defesa da Sociedade;

### ***DA POPULAÇÃO***

- Participar das Audiências Públicas;
- Propor modificações ( baseados na sua experiência de morador) a proposta de Plano Diretor Municipal elaborada pelos técnicos da Prefeitura;

### **DOS ENGENHEIROS, ARQUITETOS E AGRONOMOS**

- Sensibilizar o poder público e a população para a importância de pensar o presente e o futuro do seu município;
- Propor soluções técnicas que assegurem o desenvolvimento urbano compatível com os limites ambientais e econômicos do município;
- Produzir textos, organizar cursos para capacitação comunitária sobre Plano Diretor e Estatuto da Cidade;
- Propor a criação de Programas Assistência técnica gratuita de Engenharia, Arquitetura e Agronomia.

UBIRATAN FELIX PEREIRA DOS SANTOS  
PRESIDENTE DO SINDICATO DOS ENGENHEIROS DA BAHIA  
CONSELHEIRO NACIONAL DAS CIDADES  
PROFESSOR do IFBA

## **A HORA E A VEZ DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL**

PEÇO LICENÇA AOS AMIGOS  
PRA LHEM FALAR, NESSE INSTANTE,  
DO TAL PLANO DIRETOR  
MUNICIPAL, IMPORTANTE.

É O PLANO DIRETOR  
A LEI QUE APÓS APROVADA,  
PELO SEU VEREADOR,  
VAI PODER SER APLICADA.

SEU VALOR É MUITO GRANDE  
PRA MELHORAR A CIDADE,  
POIS TODA A POPULAÇÃO  
QUER TER DIREITO E VONTADE.

TRATANDO O PLANEJAMENTO  
DO USO DO TERRITÓRIO,  
NELE A GESTÃO DEMOCRÁTICA  
TEM LUGAR BEM MERITÓRIO.

E UMA TERCEIRA COISA  
QUE O PLANO TRATA LEGAL  
É O DESENVOLVIMENTO  
ECONÔMICO E SOCIAL.

E ISSO TUDO AÍ VALE  
PARA TODO CIDADÃO  
QUE MORA NO MUNICÍPIO  
E QUER VER SUA PROMOÇÃO.

O PREFEITO É IMPORTANTE  
PARA POR SUA LIDERANÇA  
A SERVIÇO DESSE PLANO  
QUE SÓ QUER TRAZER BONANÇA.

TAMBÉM O VEREADOR  
QUE BEM REPRESENTA O POVO  
PRECISA ESTAR ATENTO  
PRA FAZER UM PLANO NOVO.

O JUIZ VEM GARANTIR  
QUE TODOS CUMPRAM O PLANO  
PRA DAR DIREITO A TODOS,  
SEJA FULANO OU SICRANO.  
O PROMOTOR DÁ AJUDA  
GARANTINDO O CUMPRIMENTO,  
FAZENDO COM QUE A LEI  
SEJA DA PAZ INSTRUMENTO.

E TODA A POPULAÇÃO  
À QUAL A LEI SE DIRIGE,  
DEVE FICAR SEMPRE ATENTA  
PRA ACONTECER O QUE EXIGE.

ENGENHEIROS, ARQUITETOS,  
AGRÔNOMOS E OUTROS MIAS,  
NO PLANO PÕEM SUA TÉCNICA,  
PRA MELHORIAS REAIS.

O GOVERNO FEDERAL  
QUER QUE O PLANO DÊ CERTO,  
PRA QUE TENHA O MUNICÍPIO  
UM CRESCIMENTO CORRETO.

MAS COMO É QUE SE DÁ  
A CONSTRUÇÃO DO PROCESSO  
VISANDO QUE ESSE PLANO  
TRAGA PRA TODOS PROGRESSO?

É NA GESTÃO DEMOCRÁTICA,  
NEGÓCIO MUITO DIREITO:  
AUDIÊNCIAS E CONSULTAS  
PÚBLICAS, TUDO BEM FEITO.

CONFERÊNCIAS DAS CIDADES,  
POVO FAZENDO ORÇAMENTO:  
TODOS PONDO A MÃO EM TUDO,  
É DO PLANO O FUNDAMENTO.

A POLÍTICA URBANA,  
COM A REGULAÇÃO DAS TERRAS, SÃO ALGUMAS COISAS BOAS  
QUE O NOSSO PLANO ENCERRA.

O TRANSPORTE E O TRÂNSITO  
A ÁGUA E O SANEAMENTO  
O EMPREGO E A MORADIA  
NO PLANO TÊM BOM ALENTO



APROVAR UM PLANO DESSES  
AGORA É OBRIGAÇÃO  
PROS MUNICÍPIOS MAIORES  
DESTA QUERIDA NAÇÃO.

PROS COM MAIS DE VINTE MIL  
HABITANTES, SE EXIGE  
E OS DE INTERESSE TURÍSTICO  
A LEI TAMBÉM NÃO TRANSIGE.

REGIÕES METROPOLITANAS  
COM SEUS VÁRIOS MUNICÍPIOS  
TAMBÉM TEM DE TER O PLANO  
APROVADO, POR PRINCÍPIO.

OUTROS MUNICÍPIOS MAIS  
QUE SÃO ÁREAS DE INFLUÊNCIA  
DE IMPACTO AMBIENTAL  
CAEM TAMBÉM NA EXIGÊNCIA.

POR FIM, CABE AQUI DIZER  
QUE UM PRAZO LIMITE HÁ  
PROS NOSSOS VEREADORES,  
NA CÂMARA, O PLANO APROVAR

AQUI JÁ VOU TERMINANDO  
ESSA GOSTOSA CONVERSA,  
RIMANDO PARA OS AMIGOS  
SOBRE UM PLANO QUE INTERESSA.

INTERESSA PRO SENHOR  
E TAMBÉM PARA A SENHORA  
PRA SEUS FILHOS, PRA SEUS NETOS  
POIS TODOS QUEREM MELHORA.

João Augusto de Lima Rocha

Professor de Resistência dos Materiais e o atual Chefe do Departamento de  
Construção e Estruturas da Escola Politécnica da UFBA..

Este cordel foi baseado no TEXTO PLANO DIRETOR MUNICIPAL do Engenheiro Civil Ubiratan Félix Pereira dos Santos , Presidente do SENGE -BA - SINDICATO DOS ENGENHEIROS DA BAHIA, CONSELHEIRO NACIONAL DAS CIDADES, DIRETOR DA FISENGE - FEDERAÇÃO DE SINDICATOS DE ENGENHEIROS E PROFESSOR DO CEFET -BA - CENTRO FEDERAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA DA BAHIA.

## **II Conferencia Nacional das Cidades – Um Balanço Necessário**

Nos últimos anos o movimento popular e sindical organizados no Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU) teve uma atuação fundamental na aprovação do Estatuto da Cidade, na luta pela universalização do Saneamento Ambiental, na Capacitação do Movimento Social, na criação do Ministério das Cidades e na articulação de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano.

A atuação do FNRU como espaço de articulação do movimento popular, sindical e com as organizações não governamentais em prol da reforma urbana é amplamente reconhecida, isto pode ser comprovado pela eleição da quase a totalidade das entidades da coordenação para compor o Conselho Nacional das Cidades.

É importante destacar também a atuação marcante das entidades sindicais e profissionais do Sistema CONFEA – CREA na criação e consolidação do Conselho Nacional das Cidades e do próprio Ministério das Cidades; Assim como na Coordenação da Campanha Nacional dos Planos Diretores Participativos, na elaboração e discussão do Projeto de Lei que regulamenta o Saneamento Ambiental, na nova Lei de parcelamento do solo urbano, na criação do fundo e do conselho gestor de moradia de interesse social e etc.

A atuação das nossas entidades (FISENGE, FNE, FNA, ABEA, ABES, IAB E AGB) no conselho nacional das cidades, no FNRU e na Frente Nacional de Saneamento Ambiental, proporcionou uma maior aproximação das entidades profissionais com as entidades representativas dos movimentos de moradia. As entidades profissionais passaram a compreender que não é possível pensar a elaboração e implantação das políticas pública de habitação, saneamento ambiental, regularização fundiária e transporte, mobilidade e acessibilidade sem a efetiva participação da sociedade e que as soluções técnicas para os problemas urbanos não podem ser dissociadas dos aspectos políticos, sociais e culturais de cada comunidade.

Por outro lado às entidades do movimento de moradia passaram compreender que as soluções dos problemas urbanos não podem ser efetivadas sem a participação dos profissionais de engenharia, arquitetura e agronomia. Que o Direito a Cidade só será realizado plenamente quando for garantido a todos o acesso a engenharia e arquitetura pública.

A II Conferencia Nacional das Cidades que contou com a presença de delegados de 3.800 municípios brasileiros, foi um momento privilegiado para o aprofundamento e discussão com amplos setores da sociedade (empresários, trabalhadores, entidades profissionais e acadêmicas, movimento popular,

gestores públicos municipais, estaduais e federal) de um Projeto Nacional de inclusão social através de investimentos (públicos e /ou privados) na habitação, saneamento ambiental, transporte, mobilidade e acessibilidade, que poderá realizar a inclusão social em duas vias:

- Garantia do Direito a Cidade (habitação, transporte, saneamento, saúde, educação, trabalho e renda) a todos.
- Inserção no mercado de trabalho profissional e trabalhadores que se encontram desempregados.

A II Conferencia Nacional das Cidades, elegeu um novo Conselho Nacional das Cidades e começou a estabelecer um embrião para implantação de um futuro Sistema Nacional de Cidades que deverá estabelecer:

- A competência e o papel de cada unidade Federativa na execução e elaboração das políticas publicas urbanas;
- Controle Social através da criação dos conselhos das cidades no âmbito municipal e estadual;
- Garantia dos recursos necessários através da do estabelecimento dos fundos de Desenvolvimento Urbano (habitação, transporte e saneamento ambiental) a nível municipal, estadual e nacional;
- Elaboração e execução das políticas públicas de forma integrada, superando a tentação (sempre presente) de trabalhar de forma dissociada.
- Integralidade e complementaridade das ações entre os entes federativos e entre secretarias e /ou órgãos do mesmo nível federativo.

A Federação de Sindicatos de Engenheiros (FISENGE) acha que além da garantia formal da participação popular nos conselhos é importante garantir o amplo acesso às informações e capacitar a sociedade Civil de modo que a sua presença nos processos de participação popular (conselhos, conferencias e etc) não seja apenas para "constar" e sim para realizar o efetivo controle da aplicação e o retorno social das políticas públicas.

Ubiratan Félix Pereira dos Santos  
Presidente do Sindicato dos Engenheiros da Bahia  
Conselheiro Nacional das Cidades

# **ENGENHARIA E ARQUITETURA PÚBLICA – UMA VISÃO SISTÊMICA DA POLÍTICA NACIONAL DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA A HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL.**

## **1- Apresentação**

A Constituição de 1988, denominada pelo saudoso Deputado Ulisses Guimarães de “Constituição Cidadã”, garantiu pela primeira vez na nossa História as condições para universalização do acesso a saúde, educação e previdência social.

Antes da constituição de 1988, o acesso à saúde pública, estava restrito aos servidores públicos e trabalhadores de “carteira assinada” através do INAMPS e aos trabalhadores rurais (sindicalizados), através do FUNRURAL. Em um país cuja principal característica do mercado é informalidade, este modelo “deixava de fora” a maioria da população brasileira. A criação e implantação do SUS – Sistema Único de Saúde, permitiu que milhares de Brasileiros tivessem acesso algum tipo de assistência médica preventiva e curativa.

Assim como a saúde, a previdência social era restrita aos trabalhadores de carteira assinada, aos servidores públicos e aos contribuintes autônomos que eram obrigados a recolher a contribuição do empregador e do empregado, sendo que os trabalhadores rurais percebiam 50 % do salário mínimo vigente. A partir da Constituição Cidadã foi garantida uma renda mínima para os trabalhadores rurais e idosos acima de 65 anos e foram criados diversos mecanismos legais que incorporavam os setores oriundos do mercado de trabalho informal.

Em relação à educação, o modelo existente era muito semelhante aos descritos anteriormente: a educação pública existia, mais o seu acesso era dificultado por um número reduzido de unidades escolares (principalmente no interior e na periferia das grandes cidades) e por falta de recursos. A criação do FUNDEB, a garantia da merenda e transporte escolar, a distribuição dos livros didáticos e a criação de um sistema nacional de educação definiram claramente as atribuições dos entes federativos, permitindo que o Brasil em 20 anos universalizasse o acesso à educação básica, apesar da existência de problemas sérios na qualidade do ensino ministrado.

Para que o Estado Brasileiro pudesse avançar na implementação destes direitos sociais foi necessário o estabelecimento de uma política nacional que definisse de forma clara as competências dos entes federativos, garantisse recursos constitucionais permanentes (através dos fundos constitucionais), implantasse uma rede de infra-estrutura pública (equipamentos, servidores e etc), a exemplo do Sistema Único de Saúde (SUS) e das Redes Municipais,

Estaduais e Federais de Educação, e que tem a sua atuação complementada pelo setor privado e entidades filantrópicas e/ou sem fins lucrativos.

No entanto apesar da moradia ter sido reconhecido com um direito através da emenda constitucional 26/2000, foi apenas em 2002 com a criação do Ministério das Cidades que o Estado Brasileiro começou a construir o embrião de uma política pública de habitação através da criação do Conselho e do Fundo Gestor de Habitação de Interesse Social.

A universalização do direito moradia no Brasil tem, como um dos seus pilares, o apoio e o atendimento financeiro, material e técnico as experiências de auto-construção e gestão da população de baixa renda organizada ou não, em cooperativas e movimentos de moradia.

A inexistência de uma rede de assistência técnica estatal dificulta e impede o acesso de milhares de brasileiros a moradia digna. A maioria dos municípios brasileiros não tem em seu quadro, profissionais da área de Desenvolvimento Urbano e/ou serviços de apoio à moradia popular, sendo que na maioria dos casos a prestação de assistência técnica é marcada por ações pontuais e setoriais através de Escritórios Públicos, ONG'S e Escritórios Modelos das Universidades que priorizam o atendimento individual e o fornecimento do Projeto Arquitetônico.

## **2 - Proposições**

Em vista das experiências exitosas na construção do Sistema Público de Saúde (SUS), de Assistência Social (SUAS) e de Educação, estamos propondo o estabelecimento de uma Política Nacional Sistêmica de Assistência Técnica que defina claramente as competências da União, do Estado e do Município, assim como o papel que deverá ser desempenhado pelo setor privado, entidades filantrópicas e/ou sem fins lucrativos, que do nosso ponto de vista deve ser complementar a ação Estatal. A seguir apresentamos de forma sucinta o papel que deverá ser desempenhado pelo setor estatal, privado e das entidades filantrópicas e sem fins lucrativos na implantação do Sistema Nacional de Assistência Técnica (S.N.A.T).

### **Setor Estatal**

Foco Principal - Ações Estruturantes e de Regulação

#### 1- Governo Federal

- Financiamento dos Entes Federativos;

- Estabelecimento das diretrizes da Política Nacional de Assistência Técnica em consonância com Política de Desenvolvimento Urbano e de Habitação de Interesse Social;

## 2- Governo Estadual

- Capacitação dos técnicos municipais;
- Apoio à gestão municipal;
- Estabelecimento das diretrizes da Política Estadual de Assistência Técnica em consonância com Política de Desenvolvimento Urbano e com Plano Estadual de Habitação de Interesse Social;

## 3 - Governo Municipal

- Atendimento do cidadão de forma coletiva e/ou individualizada;
- Implantação de Escritórios Públicos de Engenharia e Arquitetura;
- Estabelecer convênios com instituições públicas, privadas e entidades filantrópicas para atendimento individual e/ou coletivo para habitação de interesse social;
- Estabelecimento das diretrizes da Política de Assistência Técnica em consonância com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e com Plano Municipal de Habitação de Interesse Social;

## **Setor Privado**

### *1- Entidades Filantrópicas e/ou sem fins lucrativos*

Foco Principal - Atendimento individualizado e/ou coletivo das famílias de baixa renda, protagonizando ações de Filantropia, Extensão Universitária, Voluntariado e Fiscalização e Manutenção dos Equipamentos Públicos e Privados de Uso Coletivo.

Exemplos:

- Escritórios Modelos;
- Empresas Junior;
- Entidades Profissionais;
- ONG'S e etc;
- F.P.I (FPI's do sistema CONFEA - CREA)

### *2 - Mercado Popular de Engenharia e Arquitetura*

Foco Principal – Incentivar a criação de mecanismos que permita a população de baixa renda contratar profissional para elaboração e implantação do projeto da habitação de interesse social;

Exemplos:

- “Casar” o financiamento do material construção a mão de obra técnica;
- Criar financiamentos para contratação de projeto e acompanhamento de obra;
- O setor privado de material construção pode “fornecer o projeto” quando o indivíduo adquirir o material de construção em determinado estabelecimento;
- Incentivar empreendimentos de “Escritórios Populares de Engenharia”;
- Estabelecimento do mercado de engenharia popular;

### **3 - Conclusão**

A garantia do direito à cidade sustentável, entendido como o direito a terra, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra – estrutura, mobilidade (trânsito e transporte) e aos serviços públicos, ao trabalho e lazer, para as presentes e futuras gerações, só poderá ser viabilizado com a implantação de uma política nacional de assistência técnica que articule as ações do poder público federal, estadual e municipal.

**Engenheiro Civil Ubiratan Félix Pereira dos Santos**

**Presidente do SENGE –BA**

**Conselheiro Nacional das Cidades**

**Professor do IFBA**

## ANEXOS

Tabela 1 - População e renda per capita em alguns estados do Brasil

Estado	População (em milhões) (1)	Renda per capita (R\$) (2)
São Paulo	37.032.403	11.356
Minas Gerais	17.891.494	6.775
Rio de Janeiro	14.391.282	11.459
Rio Grande do Sul	10.187.798	9.958
Paraná	9.563.458	8.241
Pernambuco	7.918.344	4.482
Pará	6.192.307	3.887
Maranhão	5.651.475	1.949
Goiás	5.003.228	5.921
Paraíba	3.443.825	3.311
Piauí	2.843.278	2.113
Distrito Federal	2.051.146	16.361

Fonte: IBGE - CENSO 2002.

Tabela 2 - Percentual de apropriação da renda bruta

Período	Renda apropriada por 50% mais pobres	Renda apropriada por 10% mais ricos
1976	11,58	51,04
1986	13,02	46,95
1996	12,09	47,52
2002	12,98	47,02

Fonte: Série baseada na PNDA (Pesquisa Anual por Amostra de Domicílios) do IBGE

Tabela 3 - Percentual de Indigência e Pobreza (% da população total)

Período	Pessoas abaixo da Linha da Indigência	Pessoas abaixo da Linha da Pobreza
1976	23,12	48,23
1986	8,83	26,45
1996	15,63	34,72
1997	15,58	35,18
1998	14,52	33,97
1999	15,03	35,26
2000	-	-
2001	15,25	35,13
2002	12,16	31,27

Fonte: Séries baseadas na PNDA do IBGE.



Tabela 4 - Domicílios com instalações elétricas

Regiões	1970	1980	1991	2000
Centro-Oeste	257.416	863.652	1.958.883	3.020.373
Norte	163.995	499.413	1.314.182	2.290.675
Nordeste	1.199.435	2.942.406	6.464.093	9.996.236
Sul	1.331.137	2.990.580	5.282.282	7.057.199
Sudeste	5.432.011	9.973.424	15.160.695	19.967.331

Fonte: PNDA do IBGE

Tabela 5 - Domicílios com instalações sanitárias - rede geral

Regiões	1970	1.980	1.991	2.000
Centro-Oeste	67.936	193.521	612.875	1.049.403
Norte	9.189	47.792	257.712	270.868
Nordeste	118.610	357.293	798.341	2.862.907
Sul	224.334	476.033	776.834	2.129.902
Sudeste	1.898.333	5.424.996	10.020.595	14.847.655

Fonte: PNDA do IBGE

Tabela 6 - Evolução do percentual de domicílios com Telefone (Fixo ou Celular)

	2001	2002	2003
Brasil	58,9	61,6	62,0
Norte urbana	53,4	52,9	53,9
Nordeste	35,9	37,4	37,3
Sudeste	70,6	72,6	72,0
Sul	64,9	71,1	73,9
Centro Oeste	59,9	64,8	67,1

Fonte: PNDA do IBGE

## O Sistema Nacional das Cidades

A partir da criação do Mcidades em 2002 e da realização da I conferência nacional em 2003, se iniciou o processo de gestação de um sistema nacional das políticas públicas urbanas de **habitação, saneamento ambiental, mobilidade e transporte urbano**.

Com a instalação do Conselho Nacional das Cidades em 2004, se iniciaram no âmbito de cada secretaria nacional e dos comitês técnicos a discussão e elaboração de forma autônoma das políticas urbanas de responsabilidade do MCIDADES.

Toda a política discutida e aprovada tem a mesma concepção: Controle Social, Criação de Fundos setoriais e de um sistema nacional articulado na adesão voluntária com a participação dos Municípios e Estados.

Nota –se, contudo, a falta de articulação das políticas setoriais com uma política nacional de desenvolvimento urbano, assim como em diversos “momentos” a visão particularista parece sobrepor a articulação da política urbana como um todo, quando, por exemplo, cada setor propõe um fundo setorial em contraposição ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano e/ou Cidades.

No nosso entendimento faltou a equipe inicial do MCIDADES o ímpeto de pautar a discussão da política de Desenvolvimento Urbano antecedendo as políticas setoriais, além da imposição da agenda política governamental que acabou pautando as discussões das políticas de saneamento e de habitação de interesse social desvinculada de uma proposta de política de desenvolvimento urbano nacional. Isto pode ser notado, por exemplo, na continuação da desvinculação dos recursos PSH do FNHIS - Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social.

Para finalizar, gostaríamos de enfatizar que a discussão sobre o sistema nacional das cidades é de fundamental importância neste momento histórico, a ausência deste ponto na discussão dos setores ligados à reforma urbana pode consolidar uma política nacional de desenvolvimento urbano que seja uma colcha de retalhos e/ou somatório das políticas setoriais. Acredito que apenas o movimento social organizado (principalmente o movimento popular) tem capacidade de pautar este tema com capacidade de superar os corporativismo sindical e setorial.

O nosso desafio é conceber um sistema nacional de cidades que consiga articular as políticas de desenvolvimento urbano forma integrada no âmbito federativo e setorial. É preciso lembrar que ao contrario da saúde e educação que são serviços, o sistema nacional das cidades esta assentada em serviços (assistência técnica, regularização fundiária e etc) e em produção física de cidades (lotes urbanizados, sistemas de esgotamento sanitário, água, resíduos sólidos e etc).

Engenheiro Civil Ubiratan Félix Pereira dos Santos  
Presidente do SENGE - BA  
Conselheiro Nacional das Cidades

Professor do IFBA