



DUPLICAÇÃO DA BR-381 NORTE

Uma história que se arrasta por dez anos

Considerada a rodovia da morte, a BR-381 Norte é o retrato da carência da infraestrutura no País, do excesso de burocracia e da falta de projeto político de nossos governantes. A sua restauração e duplicação, prioridades para Minas Gerais, vêm se arrastando há mais de uma década. Confira nas páginas 3, 4 e 5 a situação em que se encontra e o que está sendo programado para esta rodovia.

9º Consenge

Regionais realizam os encontros preparatórios do congresso da Fisenge. Página 6

Uma outra Engenharia

Estudantes debatem possibilidades de uma Engenharia socialmente sustentável. Página 7

Negociações Coletivas

Sindicato avança nas negociações com datas-base no primeiro semestre. Página 8

BR-381: Rodovia do caos e da morte

A BR-381 Norte é um exemplo clássico do quanto a infraestrutura do País foi afetada pela estagnação econômica do final do século passado e início deste. Campeã em acidentes e nas estatísticas de mortos e feridos, mesmo assim, o processo de sua restauração e duplicação se transformou em uma autêntica novela. Além da burocracia, questões políticas, como a indecisão sobre o modelo de gestão – estatal ou privado, via concessão –, são responsáveis pela morosidade. A promessa, agora, é que as obras comecem no início de 2012. É pagar para ver, ou melhor, a sociedade se mobilizar e pressionar para que, enfim, aconteçam. O Senge Informa trata desta questão nas páginas 3, 4 e 5.

Em setembro, acontece o 9º Consenge – Congresso Nacional de Sindicato de Engenheiros – promovido pela Fisenge. Além de debater temas de interesse nacional, como a construção de cidades sustentáveis, integração da América Latina e Energia, Recursos Minerais e Desenvolvimento, os delegados vão eleger a nova diretoria da entidade. Para preparar a sua participação no evento, o Senge-MG está promovendo encontros regionais em que são debatidas as teses e eleitos os delegados que representarão a entidade no Congresso. Os detalhes estão na página 6.

As possibilidades de uma engenharia socialmente sustentável foram objeto do I Encontro Regional de Engenharia e Desenvolvimento Social (EREDS) da região Sudeste, realizado em João Monlevade e que contou com a presença de uma delegação do Senge Jovem. Os relatos deste Encontro e a participação do Senge Jovem em outros eventos estão na página 7.

Por fim, tratamos do desenvolvimento das negociações coletivas, principalmente as relativas às categorias que têm data-base no primeiro semestre de 2011. Na página 8, apresentamos um quadro sucinto destas negociações.

PBH apresenta proposta para a Sudecap e SLU

O presidente do Senge-MG, Raul Otávio Pereira participou de reunião com o Secretário de Planejamento da Prefeitura de Belo Horizonte, Paulo Bretas, no dia 8 de junho. Na ocasião, Bretas apresentou a proposta da PBH para as reivindicações dos engenheiros e arquitetos da Sudecap, estendendo-a, inclusive, à SLU. O secretário propôs fazer um acordo coletivo com duração de dois anos (2011/2013), estender a gratificação de desempenho de R\$1.000 (mil reais), ligada à produtividade, a todos os engenheiros, reajustar o vale-refeição para R\$12,50, a partir de julho e para R\$ 15,00 a partir de novembro de 2011 e um reajuste salarial de 13,92%, dividido em quatro parcelas (julho e novembro de 2011 e julho e novembro de 2012). A proposta está sendo avaliada pelos profissionais em assembleias e as negociações prosseguem.



Paulo Bretas apresenta ao presidente do Senge proposta de acordo para a Sudecap e SLU

Câmara de Contagem aprova gratificação

A Câmara Municipal aprovou a proposta de lei que institui uma gratificação por produtividade sobre os vencimentos dos engenheiros e arquitetos da Prefeitura de Contagem. Pelo texto, os profissionais terão direito a uma Gratificação por Atividade Técnica (GAT) de até 100% sobre o valor de R\$ 2.350,00, que é o vencimento básico da categoria. A cada 12 meses, 10% da gratificação serão incorporados aos vencimentos do servidor com produtividade média anual igual ou maior que 80%. A Lei, depois de sancionada, terá 60 dias para ser regulamentada. Enquanto não for regulamentada, os servidores receberão um abono correspondente a 50% do valor integral da GAT retroativo a abril deste ano.

Meio Ambiente é tema de Seminário em JF

O Senge-MG, por meio da sua Diretoria Regional Zona da Mata, juntamente com a Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) e a Companhia de Saneamento Municipal (Cesama), promovem o Seminário Saneamento e Meio Ambiente, no dia 30 de junho de 2011, na Faculdade de Engenharia da UFJF, a partir das 14h30. Entre os temas a serem debatidos estão o Transporte de Sedimentos Fluviais na Degradação dos Mananciais e Águas Pluviais e Meio Ambiente: Controlando a Poluição Difusa. Informações sobre o evento estão no site do Sindicato (www.sengemg.org.br) e as inscrições para o evento podem ser feitas pelo telefone (32) 3215-1325 ou pelo e-mail sengezm@sengemg.org.br.

Presidente visita a Helibrás

O Sindicato está abrindo um novo campo de atuação junto aos profissionais de engenharia que trabalham na Helibrás, empresa que fabrica helicópteros no Sul de Minas. Em maio, o presidente do Senge-MG, Raul Otávio Pereira, e o gerente do Sindicato, Tércio Casalechi, visitaram a empresa após fazer contatos com alguns engenheiros, que pediram a participação do Senge nas negociações com a empresa. Atualmente, os engenheiros são representados pelo Sindicato dos Metalúrgicos da região de Itajubá. A visita serviu para estreitar a relação entre o Senge-MG e a Helibrás, que considera importantes a atuação do Sindicato de Engenheiros na representação da categoria e a contribuição que o Senge pode dar às negociações.

Cursos de qualificação têm nova estrutura

O Senge-MG montou uma moderna infraestrutura para oferecer cursos de qualificação em sua sede e nas diretorias regionais. São equipamentos de última geração, com softwares atualizados, que podem ser deslocados para outras cidades e permitem o acompanhamento dos conteúdos pelos profissionais inscritos. Dentro deste novo modelo, o Sindicato levou a Juiz de Fora, por meio da Diretoria Regional Zona da Mata, o curso MS-Project Básico e promoveu no início de junho, na Sede, o curso de Excel Avançado. Em parceria com a Treinar, foram realizados, também, cursos de AutoCad Básico e MS-Project Básico. Informações sobre a agenda de cursos do Sindicato no site www.sengemg.org.br.



SINDICATO DE ENGENHEIROS NO ESTADO DE MINAS GERAIS - Rua Araguari, 658 - Barro Preto - CEP 30190-110 - Belo Horizonte-MG - Tel.: (31) 3271.7355 - Fax: (31) 3546.5151 e-mail: sengemg@sengemg.org.br - site: www.sengemg.org.br - GESTÃO 2010/2013 - DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente: Raul Otávio da Silva Pereira; 1º Vice-Presidente: Krisdany Vinícius Santos de Magalhães Cavalcante; 2º Vice-presidente: Nilo Sérgio Gomes; 1º Tesoureiro: Antônio Iatosta; 2º Tesoureira: Gláucia Any Gonçalves Macedo; Secretário Geral: Rubens Martins Moreira; 1º Secretário: Fátima Regina Rêlo Costa DIRETORIAS DEPARTAMENTAIS: Diretor de Aposentados: Wanderley Acosta Rodrigues; Diretor de Ciência e Tecnologia: Anderson Silva de Aguiar; Diretor de Assuntos Comunitários: Anderson Luiz de Figueiredo; Diretor de Imprensa: Tércio de Sales Moraes; Diretor Administrativo: Cláudio Neto Fonseca; Diretora de Assuntos Jurídicos: Gabriele Rodrigues Cabral; Diretor Saúde e Segurança do Trabalhador: Gilmar Cortês Sálvio Santana; Diretor de Relações Intersindicais: José Flávio Gomes; Diretor Negociações Coletivas: Júlio César de Lima; Diretor de Interiorização: Pedrinho da Mata; Diretor Sócio-econômico: Sérgio Teixeira Soares; Diretor de Promoções Culturais: Antonio José Betel Ribeiro Gomes DIRETORIA REGIONAL NORTE NORDESTE: Diretor Administrativo: Antônio Carlos Souza; Diretores Regionais: Aníldes Lopes Evangelista, Guilherme Augusto Guimarães Oliveira, Jessé Joel de Lima, João Gilberto de Souza Ribeiro, Rômulo Buldrini Filogônio DIRETORIA REGIONAL SUL: Diretor Administrativo: Fernando de Barros Magalhães; Diretores Regionais: Antônio Azevedo, Arnaldo Rezende de Assis, Carlos José Rosa, Gladyston Rodrigues Carvalho, Nelson Gonçalves Filho, Nelson Benedito Franco, Ney Lopes Procópio, Robson Monte Raso Braga DIRETORIA REGIONAL ZONA DA MATA: Diretor Administrativo: João Vieira de Queiroz Neto; Diretores Regionais: Silvío Rogério Fernandes, Carlos Alberto de Oliveira Joppert, Eduardo Barbosa

Monteiro de Castro, Francisco de Paula Lima Netto, Maria Angélica Arantes de Aguiar Abreu, Paulo César de Lima DIRETORIA REGIONAL TRIÂNGULO: Diretor Administrativo: Elcio Barreto Borges; Diretores Regionais: Ismael Figueiredo Dias da Costa Cunha, Antônio Borges Resende, Jean Marcus Ribeiro, João Carlos Moreira Gomes, Marco Túlio Marques Machado, Luciano Lopes Veludo, Clóvis Scherner, Wilton Freitas Mendes, Norberto Carlos Nunes de Paula DIRETORIA REGIONAL VALE DO AÇO: Diretor Administrativo: José Couto Filho Diretores Regionais: Alberto Carlos da Silva Junior, Daniel Linhares Carlesso, Ildon José Pinto, Cláudio Luiz Maciel Junqueira DIRETORIA REGIONAL CAMPO DAS VERTENTES: Diretor Administrativo: Wilson Antônio Siqueira; Diretores Regionais: Nélon Henrique Nunes de Sousa, Domingos Palmeira Neto DIRETORIA REGIONAL CENTRO: Diretor Administrativo: Dorivaldo Damacena Diretores Regionais: Carlos Henrique Amaral Rossi, Cláudio Lúcio Fonseca, Francisco de Paula Mariano, Elder Gomes dos Reis, Éderson Bustamante, Evaldo de Souza Lima, Iocanem Pinheiro de Araújo Moreira, Jairo Ferreira Fraga Barrioni, José Maurício Andrade Ferreira, Júnia Márcia Bueno Neves, Antônio Lombardo, Antônio Cury, Luiz Antônio Lobo de Abreu, Marcelo dos Reis Lopes, Marcelo de Camargos Pereira, Marcelo Fernandes da Costa, Maria José Maciel Ribeiro, Mário Evaristo Borges, Maurício Fernandes da Costa, Orlando José Garcia Dangla, Paulo Roberto Magalhães, Teodomiro Matos Bicalho, Vicente de Paulo Alves Lopes Trindade, Adevaldo Rodrigues de Souza, Alfredo Marques Diniz, Arnaldo Alves de Oliveira, Clóvis Geraldo Barroso, Abelardo Ribeiro de Novaes Filho, Fernando Augusto Villaça Gomes, Hamilton Silva, Luiz Carlos Sperandio Nogueira, Waldyr Paulino Ribeiro Lima CONSELHO FISCAL: Augusto Cesar Santiago e Silva Pirassinunga, Getúlio Soares de Almeida, Ruy Lopes Teixeira Filho, José Tarcísio Caixeta, Lúcio Fernando Borges - Edição: Miguel Ângelo Teixeira Redação: Miguel Ângelo Teixeira, Luiza Nunes e Marcelo Costa Arte final: Viveiros Editoração Impressão: Imprimaset

Rodovia é o retrato da falta de investimentos em infraestrutura

A infraestrutura de transporte no Brasil se encontra em colapso, resultado de anos de estagnação econômica e de falta de investimentos. E o principal exemplo dessa situação em Minas Gerais é a BR-381. Nesta rodovia federal, o número de veículos que circula diariamente é muito superior à sua capacidade. O custo operacional, ou seja, de transporte nesse corredor é elevado em virtude das suas características técnicas – rampas acentuadas e raios de curvas pequenos – o que é economicamente desvantajoso, gerando o chamado “Custo Brasil”, conjunto de distorções existentes na economia brasileira, responsável pela baixa competitividade e ineficiência das empresas.

Porém, mais do que a situação desfavorável do ponto de vista econômico de transporte, o problema da BR-381 gera um custo muito mais alto: a perda de vidas humanas. Dados divulgados pela Polícia Rodoviária Federal no início de 2011 indicam esta rodovia como a que mais tirou vidas no país em 2010. Foram 334 mortes. A rodovia é campeã, também, em número de acidentes – 9.890 registros – e em número de leve e gravemente feridos – 3.823 e 1.231 pessoas, respectivamente.

Como mostram os dados acima, a situação chegou a um ponto tão caótico e insustentável que uma Organização Não Governamental (ONG) foi criada para lutar pela melhoria da rodovia e pela preservação da vida. Cansado de presenciar tantos acidentes e de ajudar a socorrer às vítimas enquanto fazia suas viagens semanais pela BR-381 Norte, o administrador e especialista em trânsito e assuntos urbanos, José Aparecido Ribeiro, criou, há seis anos, a ONG SOS Rodovias Federais. “Eu perguntava para as pessoas que se acidentavam, e que tinham condições de falar, o que tinha acontecido, e a maioria delas dizia que não estava cometendo imprudência. Assim, cheguei à conclusão de que os acidentes acontecem em virtude do modelo da rodovia, do traçado



Considerada a Rodovia da Morte, a 381 Norte foi a que mais tirou vidas em 2010: 334 pessoas morreram e cerca de 5 mil ficaram leve ou gravemente feridas

dela. Então, isso tudo me fez, como cidadão, tomar uma atitude”, explica José Aparecido.

Segundo Ribeiro, a BR-381 está completamente fora dos padrões minimamente aceitáveis de segurança para uma rodovia. “Ela é muito sinuosa, tem pista simples, sem barreira física de concreto ou de aço entre uma pista e outra. Noventa por cento dos acidentes com mortes acontecem por colisões frontais. Se as rodovias fossem duplicadas, praticamente 83% das mortes, e isso é um número da Polícia Rodoviária Federal, não aconteceriam. Isso, para mim, é muito grave, significa que a rodovia precisa ser reconstruída”, defende o criador da ONG. Ele lembra, ainda, que a rodovia opera muito acima de sua capacidade, uma vez que “a 381 foi construída originalmente para um tráfego de 900 veículos, em 1959, e hoje trafegam nela mais de 70 mil automóveis, entre eles, caminhões carregando bobinas de aço”.

Uma história que se arrasta por 10 anos

A história da duplicação da BR-381/MG Norte teve início com a duplicação da BR-381 Sul, também chamada de rodovia Fernão Dias, que liga Belo Horizonte a São Paulo. A duplicação desta rodovia durou 11 anos, tendo início em 1994 e terminando apenas em 2005 e foi realizada com recursos do programa de financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Para tanto, o BID determinou a necessidade de o governo brasileiro estudar a duplicação do corredor inteiro, que incluía a BR-381 Norte e estudasse o Anel Viário Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, para que houvesse a continuidade no corredor da 381.

Os primeiros estudos ambientais e preliminares (Plano Funcional) para a duplicação da BR-381 Norte e a construção do Anel Viário

Norte começaram em 2001. Com o fim do governo de Fernando Henrique Cardoso, o processo ficou parado até 2004, quando foi reiniciado. De 2004 a 2007, foram feitos o Plano Funcional e os Estudos de Impacto Ambiental e o Licenciamento Ambiental. A Licença Prévia (LP) foi conseguida em 19 de dezembro de 2007.

Em 2008, o governo Lula decidiu que a duplicação da BR-381 Norte seria feita através de concessão do trecho para a iniciativa privada. No entanto, em novembro de 2009, o governo federal voltou atrás, percebendo que o investimento era muito grande para ser feito via recursos de pedágio e reiniciou o processo, através da criação de uma comissão especial, em 20 de abril de 2010, para cuidar exclusivamente do assunto.

Obras de duplicação devem durar cerca de seis anos

Depois de idas e vindas, o governo federal, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), criou, oficialmente no dia 20 de abril de 2010, uma comissão especial para cuidar exclusivamente da BR-381. Presidida pelo engenheiro civil Carlos Rogério Caldeira de Lima, a comissão é responsável pelo desenvolvimento do projeto de duplicação da rodovia. Segundo Carlos Rogério, o problema da rodovia se resume ao fato de que "o volume de tráfego é incompatível com a capacidade da infraestrutura existente".

O empreendimento de aumento da capacidade da BR-381 prevê a mudança da classe da rodovia. Atualmente, a 381 Norte é uma rodovia que se enquadra na Classe I (pista simples, rampas acentuadas e raios de curvas pequenos – em torno de 100 metros de raio mínimo). O projeto que está sendo desenvolvido prevê a transformação da BR-381 em uma rodovia Classe I A (pista dupla, separador central, acessos em dois níveis, rampas mais suaves e raios de curvas maiores – em

torno de 230 metros de raio mínimo). Além disso, o projeto de duplicação prevê a mudança de traçado da rodovia. Em alguns segmentos, essa mudança chega até a 95% em relação ao traçado original. Por se tratar de uma região montanhosa, a mudança de traçado exige a construção de pontes, viadutos e, neste caso, até de túneis.

O projeto encontra-se em fase de conclusão e a previsão é de que as obras devem ser iniciadas no primeiro semestre de 2012. "Em termos otimistas, acreditamos que as obras devem se iniciar no começo de 2012 e devem durar cerca de seis anos para se completar todas as intervenções no corredor Governador Valadares - Belo Horizonte", informa Carlos Rogério. Ele explica que as obras rodoviárias levam mais tempo para serem concluídas porque "o processo é complexo e demorado. E soma-se a isso o fato de que este empreendimento é especialmente difícil em razão de seu tamanho, da sua localização e das condições locais de sua implantação".


Empreendimento significa vagas para engenheiros

De acordo com levantamento feito com empreiteiras, em um trecho de 50 km de obras rodoviárias de duplicação em região montanhosa, como é o caso da BR-381, são necessários, em média, um engenheiro civil chefe de obra, um engenheiro civil de planejamento, um engenheiro mecânico, um engenheiro civil de medição, um engenheiro de meio ambiente e três engenheiros de produção. Assim, cada 50 km de rodovia duplicada gera, no mínimo, oito vagas para os profissionais da engenharia.

A remuneração dos profissionais que trabalham nessa área pode chegar a R\$25.000 mensais, para um engenheiro que tenha experiência mínima de dez anos nesse tipo de atividade (Sênior). Já o menor salário, pago aos engenheiros de produção com experiência mínima de

cinco anos, fica em torno de R\$15.000 mensais.

A geração de empregos, no caso da BR-381, no entanto, começou bem antes do início das obras. Jayme Dicker, engenheiro civil que atua no setor de consultoria, afirma que o estudo preliminar, do trecho entre Belo Horizonte e Governador Valadares, envolveu uma extensão de 350km. "O estudo foi conduzido com a participação de 35 engenheiros de várias especialidades. Então, pode-se dizer que a média foi de um engenheiro para cada 10 km de rodovia", afirma. Sobre a remuneração, Dicker informa que as empresas de consultoria remuneram seus engenheiros com um valor mensal entre R\$ 4.600,00 até o máximo de R\$ 20.000,00 e valor geral médio em torno de R\$ 6.000,00/mês.



Duplicação da BR-381/MG Norte

O Empreendimento

O empreendimento de duplicação da BR-381 Norte, mais do que a duplicação de alguns trechos da rodovia entre Belo Horizonte e Governador Valadares, prevê também outras intervenções, como restauração, duplicação de vias urbanas e modificações de traçado em pontos específicos. Veja, abaixo, dados detalhados do projeto:

Trecho:
Belo Horizonte – Governador Valadares (303 Km) + Variante Santa Bárbara (44km)

Objetivo:
Transformação da rodovia de Classe I para Classe IA

Rodovia Classe I: pista simples, sem barreira divisória, rampas acentuadas e raios de curvas pequenos (cerca de 100 metros de raio mínimo)

Rodovia Classe IA: pista dupla, separador central, acesso em dois níveis, rampas mais suaves e raios de curvas maiores (cerca de 230 metros de raio mínimo)

Cronograma das obras:
Início das obras: 2012
Previsão de duração: 6 anos

Obras previstas:
Duplicação = 176,5 km
Restauração + Melhoramentos de Traçado + Duplicação de Traçado Urbano = 126,5 km
Construção e pavimentação da variante Santa Bárbara, ligando Nova Era a Ribeirão Una = 44 km

Detalhamento das intervenções:

- Governador Valadares – Belo Oriente (72,8 km) = restauração, duplicação das travessias urbanas e modificações localizadas de traçado em pontos específicos
- Belo Oriente – acesso a Jaguarapu (60,2km) = duplicação
- Acesso a Jaguarapu – Ribeirão Prainha (28,6km) = duplicação
- Ribeirão Prainha – Nova Era (18,8km) = duplicação
- Nova Era – João Monlevade (20,7km) = restauração e modificações localizadas de traçado, duplicação de travessias urbanas
- João Monlevade – Ribeirão Una (33km) = duplicação das travessias urbanas, melhoramentos e modificação de traçado e restauração da pista existente.
- Ribeirão Una – Av. Cristiano Machado – Linha Verde, acesso a Confins (68,9km) = duplicação

Burocracia e falta de mão de obra qualificada atrasam processo

O processo para se executar uma obra no setor público no Brasil é uma odisséia. Carlos Rogério Caldeira de Lima, engenheiro do DNIT responsável pelo projeto de duplicação da BR-381 Norte explica as etapas necessárias para que uma obra rodoviária possa ser realizada. "As obras se iniciam com a realização de um conjunto de estudos conhecidos como 'Estudo de Viabilidade Técnica e Ambiental' (EVTA). Nesta etapa é desenvolvido um Plano Funcional do empreendimento sucedido por um estudo de impacto ambiental que dará suporte ao licenciamento prévio do empreendimento (obtenção da LP)". Carlos Rogério esclarece que o licenciamento prévio apresentará ao DNIT as condicionantes ambientais impostas pelo órgão licenciador, que condicionarão o escopo do projeto de

engenharia a ser desenvolvido na próxima etapa.

"Antes de realizar os projetos, o DNIT licita e contrata as empresas de engenharia que desenvolverão o Plano Funcional e criarão os projetos básicos e posteriormente os executivos. Uma vez elaborados os projetos de engenharia, o DNIT elabora os Projetos Básicos Ambientais (PBA), que têm por objetivo minimizar ou eliminar os impactos ambientais negativos advindos da obra e também potencializar os impactos positivos", elucida o engenheiro civil. Os PBAs vão permitir que o DNIT realize o processo de Licenciamento de Instalação (LI) das obras, documento que permitirá o início das mesmas. "Com os projetos prontos e a LI em mãos, o DNIT licita as obras, contrata os serviços e a obra é executada. Finalmente, completamos o processo de licen-

ciamento ambiental através da obtenção da Licença de Operação (LO) e, então, o processo se encerra", finaliza Carlos Rogério.

Além do longo processo burocrático, o engenheiro do DNIT aponta outro empecilho para a demora no andamento do empreendimento da BR-381 Norte. Segundo ele, as empresas que estão elaborando os projetos estão encontrando grande dificuldade para isso. "O principal motivo para este fato é a situação atual da engenharia consultiva no País, que se encontra desaparelhada em termos de recursos humanos e mesmo materiais. O Brasil ficou cerca de vinte anos sem construir nada e hoje o mercado não encontra material humano em quantidade e qualidade compatíveis com as necessidades de crescimento do País", acredita.



Para Carlos Rogério Caldeira de Lima, engenheiro do DNIT, executar uma obra no setor público no Brasil é uma odisséia

ONG cobra medidas emergenciais

Previstas para começarem no início de 2012 e terminarem em 2018, as intervenções na BR-381 ainda vão demorar a dar resultado no que diz respeito ao aumento da capacidade da via e à diminuição do número de mortes e acidentes. José Aparecido Ribeiro, criador da ONG SOS Rodovias Federais, não está muito otimista com relação ao início dos trabalhos. "O quanto antes a obra começar, melhor, porque mais cedo ela vai terminar. Mas isso é, se a obra começar. Porque eu já ouvi falar que ela ia começar umas dez vezes nesses últimos vinte anos", se exalta.

José Aparecido afirma que a população tem levado outras reivindicações à ONG, para tentar garantir mais segurança aos motoristas, pedestres e moradores das cidades que ficam nas imediações da rodovia, enquanto a duplicação não sai. "Precisamos de um plano de emergência. A cada cinco quilôme-

tros da BR-381 tem que ter a presença de alguma coisa que iniba a velocidade e que sirva de alerta para que as pessoas cumpram as obrigações, sabendo que a maioria não vai cumprir. Tem que ter sinalização especial, quebra-molas para diminuir a velocidade, para que o cara entre devagar nas curvas. Um plano de emergência, com vários itens: socorristas 24 horas, áreas de escape, iluminação nos trechos urbanos, sinalização com cones nas retas que antecedem as curvas para diminuir a velocidade, o triplo da fiscalização que já tem", enumera.

O engenheiro Carlos Rogério Caldeira de Lima, presidente da comissão responsável pelo projeto da duplicação da BR-381 diz que redutores eletrônicos de velocidade já foram instalados nos pontos críticos da rodovia e que não há outras medidas planejadas. Carlos Rogério afirma que a implantação de quebra-molas não é solução. "A

BR-381 Norte já está subdimensionada para o tráfego que suporta. Implantar quebra-molas seria instalar obstáculos que apenas diminuiriam ainda mais a capacidade da rodovia, gerando congestionamentos ainda maiores e aumentando o perigo", analisa.

O criador da SOS Rodovias Federais ressalta o papel das entidades na luta contra essa situação. "Entidades como o Senge têm como obrigação se engajar nessa luta. Essa é uma luta de cidadania, não é uma luta de uma entidade só, entende? Senge, Crea, OAB. Todas essas entidades têm uma responsabilidade muito grande, porque elas congregam as pessoas de bem do País. Porque a nossa política está na mão de marginais, de indivíduos da pior espécie. As entidades têm que atuar, mostrando tecnicamente que isso é necessário. Para que a Justiça tome providências", finaliza.



José Aparecido Ribeiro, da ONG SOS Rodovias Federais, não está muito otimista com relação ao início dos trabalhos



**AO PREENCHER A ART, NO
CAMPO ENTIDADE DE CLASSE, COLOQUE
SEMPRE O CÓDIGO 060 - SENGE-MG**

senge
MINAS GERAIS
CREA-MG

Sindicato sorteia seis iPads e um Macbook entre os sócios em dia

O Sindicato de Engenheiros no Estado de Minas Gerais, dentro da sua política de fortalecimento da instituição e de valorização profissional da categoria, realiza, mais uma vez, a campanha Anuidade Social Premiada. Todos os sócios quites com o Sindicato e que tenham pago a anuidade social de 2011 estarão concorrendo a seis iPads e um Macbook que serão sorteados durante a promoção.

O objetivo da campanha é ampliar o número de associados quites com as obrigações sindicais e, desta forma, fortalecer a instituição na sua representação da categoria. A organização sindical, livre e independente, é uma das principais conquistas da classe trabalhadora. É por meio de seus sindicatos que os trabalhadores podem encaminhar as suas lutas e conquistar melhores condições de trabalho e vida.

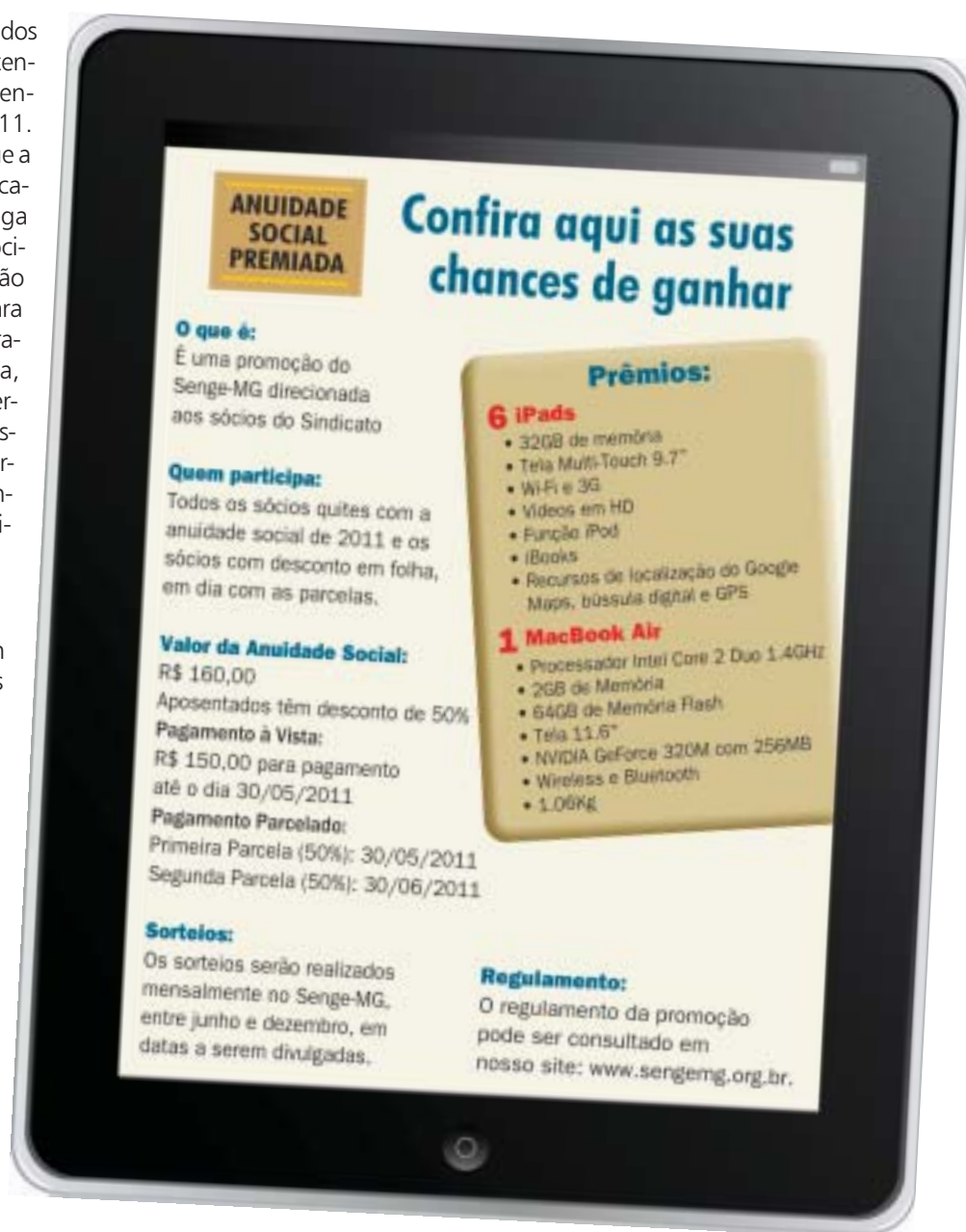
No Senge-MG, a anuidade vigente tem o valor de R\$ 160,00 e os aposentados têm desconto de 50%. Os engenheiros desempregados ficam isentos da mensalidade até que retomem as suas atividades. Em maio, o Sindicato enviou a todos os sócios um folder com informações sobre a promoção e o boleto bancário para o pagamento à vista ou da primeira parcela que venceram no dia 30 daquele mês. Quem, por acaso, não recebeu a correspondência deve entrar em contato com o Sin-

dicato para a reprogramação dos pagamentos. É bom estar atento, pois a segunda parcela vence no dia 30 de junho de 2011.

É importante destacar que a Anuidade Social não possui caráter de imposto, sendo paga apenas pelos engenheiros sócios do Sindicato. A sua quitação em dia significa contribuir para garantir à categoria direitos trabalhistas, assistência jurídica, cursos de atualização e aperfeiçoamento profissional, acesso ao plano de saúde e diversos convênios médicos e odontológicos que estão à disposição dos associados.

Fique em dia

Os sócios que estão em débito com as anuidades dos anos anteriores a 2011 têm uma excelente oportunidade para ficar em dia com o Sindicato. Os débitos anteriores a 2008 foram anistiados e as anuidades de 2008 a 2010 têm o valor de R\$ 150,00 para cada ano e podem ser pagos em até três vezes. Para pagamento à vista, as anuidades referentes aos anos de 2008 e 2009 têm desconto de 50%. Esta é uma excelente oportunidade para você ficar em dia com as suas obrigações com o seu sindicato e desfrutar de todos os seus benefícios.



Senge debate teses e elege delegados para o 9º Consenge



O Sindicato de Engenheiros no Estado de Minas Gerais (Senge-MG) iniciou, no mês de maio, os preparativos para o 9º Congresso Nacional de Sindicatos de Engenheiros (Consenge), que vai acontecer entre os dias 7 e 10 de setembro, em Porto Velho, Rondônia. O even-

to tem como objetivo pautar o papel da engenharia no desenvolvimento sustentável do País e definir as ações da Federação Interestadual de Sindicatos de Engenheiros (Fisenge) e dos sindicatos de engenheiros filiados, nas áreas de política tecnológica e de ensino de engenharia.

Para preparar a sua participação, o Senge-MG está realizando reuniões preparatórias com o objetivo de aprovar as propostas e eleger os delegados que representarão o Sindicato na nona edição do Congresso. Até o momento já foram realizadas duas reuniões: uma na Diretoria Regional

Zona da Mata, em Juiz de Fora e a outra na Diretoria Regional Vale do Aço, em Ipatinga.

As próximas reuniões serão realizadas pela Diretoria Regional Sul, no dia 27 de junho, às 19 horas, em Pouso Alegre, na sede da Inspeção do Crea-MG (Av. Dr. João Beraldo, 370 - Centro); pela Diretoria Regional Triângulo, no dia 29 de junho, às 19 horas, em Araxá, na Associação Comercial (Av. Getúlio Vargas, 365 - Centro); pela Diretoria Regional Norte, dia 30 de junho, às 19 horas, em Montes Claros, na Sede da Inspeção do Crea-MG (Av. Norival Guilherme Vieira, 70 - Ibituruna); e pelas diretorias regionais Campos das Vertentes e Centro, nos dias 1º de julho às 15 horas, e dia 2 de julho às 9 horas, ambas na sede do Sindicato. A participação é aberta a todos os engenheiros e engenheiras, sócios ou não do Sindicato.

UMA OUTRA ENGENHARIA É POSSÍVEL

Estudantes debatem tecnologias socialmente sustentáveis

A construção de uma Engenharia sustentável, preocupada com os aspectos sociais e ambientais, permeou todas as discussões do I Encontro Regional de Engenharia e Desenvolvimento Social (EREDS) da região Sudeste. O evento — realizado na Universidade Federal de Ouro Preto, campus João Monlevade, nos dias 13 e 14 de maio — reuniu cerca de 550 estudantes. O EREDS é preparatório para o encontro nacional (ENEDS), que está marcado para agosto, entre os dias 15 e 17, em Ouro Preto. O Senge Jovem esteve presente no evento representando o Sindicato de Engenheiros no Estado de Minas Gerais (Senge-MG).

Os debates e oficinas focaram na troca de experiências e discussões sobre como criar tecnologias sociais, ou seja, produtos, técnicas e metodologias desenvolvidas a partir da interação com a comunidade e que representem efetivas soluções de transformação social. No debate sobre “A organização da produção na região”, o pesquisador e professor da Fiocruz Marcelo Firpo disse que a carga dos danos ambientais geralmente é colocada sobre populações tradicionais ou economicamente vulneráveis: é a injustiça ambiental. E, parafraseando o ex-presidente Lula, criticou as injustiças ambientais cometidas em seu governo. “Nunca se deu licenciamento ambiental tão rapidamente como agora.”

Mas sua crítica mais aguda foi aos problemas gerados pelo modelo de desenvolvimento capitalista no mundo inteiro. “É extremamente importante que tenhamos engenheiros florestais que pensem em alternativas à monocultura e ao tipo de desenvolvimento vigente.” Segundo ele, é preciso um pensamento alternativo e crítico que resulte em formas de desenvolvimentos justas e sustentáveis.

Economia solidária e tecnologia social

A economia solidária e implementação de tecnologias sociais dominaram o segundo dia de debates do EREDS. Pela manhã, estudantes e pesquisadores apresen-

taram suas experiências de extensão em economia solidária e tecnologia social. Estiveram presentes o Núcleo de Solidariedade Técnica (Soltec-UFRJ), alunos e professores da Universidade Federal de Itajubá (Unifei-campus Itabira), a empresa júnior dos alunos de Engenharia de Produção da UFOP e o Fórum Brasileiro de Economia Solidária.

A mesa-redonda “Tecnologias sociais e economia solidária para um desenvolvimento sócio-ambiental” fechou os debates do EREDS. O assessor da Associação Nacional de Trabalhadores e Empresas de Autogestão (Anteag), Luigi Verardo, alertou para a necessidade de se mudar a mentalidade das pessoas para a construção de um novo modo de produção que seja coletivo, inclusivo e não explore mão-de-obra. *Para ver todas as fotos do EREDS, adicione o Senge no Facebook: www.facebook.com/Senge.MG*

“Existe vida além do lucro”

O professor e engenheiro civil Sidney Lianza, coordenador do Soltec/UFRJ, fez uma defesa firme da Engenharia voltada para a busca de soluções para os problemas da sociedade, e não apenas para a acumulação de capital. “Existe vida além do lucro”, enfatizou Sidney Lianza. “O engenheiro tem que estar preparado para lidar com problemas sociais e ambientais”, diz. “A pessoa tem que ter limite ético. Esse engenheiro tem que ser formado para ser um ser humano”, completa. Ele defende que os projetos pedagógicos das escolas de engenharia tratem da resolução de problemas sociais como saneamento, favelização e poluição. “Quando o jovem entra na faculdade de Engenharia, ele quer fazer estágio numa grande empresa. Ele não pode fazer estágio numa prefeitura ou numa ONG?”, questiona Lianza.



Pesquisadores e estudantes apresentam experiências de economia solidária e tecnologia social

Senge Jovem participa de encontros no interior



Os integrantes do Senge Jovem tiveram atividade intensa no mês de maio. Além do I Encontro Regional de Engenharia e Desenvolvimento Social (EREDS) na UFOP-Campus João Monlevade, eles participaram do I Congresso Regional de Engenharia em Teófilo Otoni. Na opinião dos futuros engenheiros, as experiências foram muito positivas. “O papel do engenheiro na sociedade e o desenvolvimento focado no social tem muito a ver com o Senge Jovem”, disse Júlio César Soares, estudante de Engenharia de

Integrantes do Senge Jovem que participaram do EREDS, em João Monlevade, e do Congresso Regional em Teófilo Otoni

Controle e Automação. Presente nos encontros de João Monlevade e Teófilo Otoni, a estudante de Engenharia de Produção Amélia Macedo ressaltou o grande interesse dos estudantes e disse que o Senge Jovem foi muito bem recebido nas duas cidades. “Conseguimos muitos sócios. Fiquei muito feliz.”

NEGOCIAÇÕES COLETIVAS

Copasa nega reivindicações e categoria pode entrar em greve

Em Assembleia Geral Extraordinária (AGE) conjunta, realizada pelo Senge-MG, Sindágua-MG e Saemg no dia 14 de junho, os mais de 500 trabalhadores presentes rejeitaram a contraproposta apresentada pela Copasa e entraram em estado de greve. Na ocasião, os trabalhadores também definiram um calendário para as próximas ações nas negociações coletivas de 2011, que dá o prazo de 30 de junho para que a empresa apresente nova proposta e marca uma AGE para o dia 4 de julho. Se até então as reivindicações dos trabalhadores não tiverem sido atendidas, estes entrarão em greve.

O resultado da AGE foi uma resposta à postura da Copasa, que endureceu as negociações na última reunião realizada no dia 2 de junho. Nesta reunião, a Comissão de negociação da Copasa informou que a empresa teria uma proposta de Plano de Cargos, Carreiras e Salários (PCCS), que seria levada ao Conselho de Administração, até o dia 29 de julho de 2011. No entanto, a comissão informou que não haveria a possibilidade de dar conhecimento da proposta aos sindicatos antes de ser avaliada pelo Conselho. Além disso, a empresa rejeitou as principais reivindicações da categoria

como o reajuste salarial (dobro do INPC + ganho real de 5,46%) e a incidência da GDI sobre o salário

base + complementação para os profissionais regidos pela lei 4.950-A/66.



As negociações pouco avançaram na Copasa e os trabalhadores estão mobilizados para defenderem a pauta de reivindicações da categoria

Veja aqui como anda a negociação de sua categoria

Acordo fechado em Juiz de Fora

As negociações entre o Senge-MG Diretoria Regional Zona da Mata e a Prefeitura de Juiz de Fora chegaram ao fim, em reunião realizada no dia 30 de maio. Na ocasião foi informado que o reajuste salarial dos servidores da PJJ será de 8,85%. Esse valor não significa que os trabalhadores terão aumento real. Do percentual apresentando, 6,51% são correspondentes ao IPCA acumulado entre maio de 2010 e abril de 2011. Os 2,34% restantes representam parte da recomposição das perdas salariais acordadas no ano passado com os sindicatos, referentes a 2009, quando a administração municipal não concedeu reajuste linear aos servidores. Os 2,34% serão divididos em duas parcelas – 1,34% em maio de 2011 e mais 1% em novembro.

Cemig debate Saúde e Segurança

O debate sobre Saúde e Segurança no Trabalho finalmente teve início na Cemig, com reunião do Grupo de Trabalho, no dia 31 de maio. Para tanto, foi necessária uma semana de manifestações dos eletricitários, no mês de maio, em protesto pela morte de trabalhadores em acidentes de trabalho (só em 2011, cinco profissionais já foram vítimas de acidentes fatais) e pela derubada da Instrução Pessoal (IP 8.3), conhecida pelos empregados da empresa como "IP das penalidades". Para Nilo Sérgio Gomes, diretor do Senge-MG, se a empresa apostar verdadeiramente no debate, o GT de Saúde e Segurança pode inaugurar uma relação de confiança entre Cemig e categoria.

Consultoria propõe INPC mais 0,5%

As negociações com as empresas de engenharia e arquitetura consultiva de Minas Gerais prosseguem sem avanços significativos. Nas reuniões realizadas até o momento foram discutidas as reivindicações dos empregados que pediram, entre outros pontos, um reajuste salarial de 12%. Além disso, os trabalhadores reivindicam um vale-refeição de R\$15,00, a manutenção dos pisos salariais dos engenheiros e arquitetos e a criação de um piso para a categoria dos técnicos. A contraproposta oficial do Sinaenco, por enquanto, é de reajuste salarial e das demais cláusulas econômicas em 0,5% acima do INPC. Uma terceira reunião deve ser agendada para o final do mês de junho.

Engenheiros da Sudecap e SLU debatem proposta

Os engenheiros da Sudecap e SLU aprovaram parcialmente a proposta da Prefeitura de BH para a categoria, em AGE realizada no dia 16 de junho, pelo Senge-MG. Os profissionais reunidos decidiram aceitar o reajuste de 13,92% e a gratificação de desempenho de R\$ 1.000 (mil reais), desde que ela não seja incorporada ao salário. Sobre o vale-refeição, os servidores da SLU concordam com o aumento para R\$ 15 (quinze reais) desde que seja pago a partir de julho, e não em novembro, como quer a PBH. Os profissionais decidiram, também, usar um adesivo exigindo respeito ao pagamento do Salário Mínimo Profissional pela PBH e acrescentaram novas reivindicações à pauta.

Em Furnas, mobilização e paralisações

Os trabalhadores do Sistema Eletrobrás, que inclui a usina Furnas Centrais Elétricas, realizaram sua segunda paralisação por conta da campanha salarial de 2011, nos dias 6 e 7 de junho. A primeira paralisação foi feita no dia 23 de maio e, assim como a segunda, contou com grande adesão por parte dos trabalhadores. As paralisações foram a forma encontrada para protestar contra os rumos da negociação de 2011. Em reunião realizada no dia 15 de junho com o presidente da Eletrobrás, foi fechado um acordo para o pagamento da PLR de 2010, faltando apenas definir uma data concreta para o pagamento. Entretanto, não evoluíram os demais pontos da negociação e novas paralisações podem acontecer.

Na Urbel, ACT de dois anos é rejeitado

Em AGE realizada dia 16 de junho, os trabalhadores da empresa rejeitaram a contraproposta apresentada pela Urbel. A empresa propôs o fechamento de um ACT de dois anos e reajuste salarial, pelo INPC acumulado, em maio de 2011 e 2012, e concordou com apenas meia hora de flexibilidade na entrada, a ser compensada na saída, sem flexibilidade na hora do almoço. Os trabalhadores rejeitaram o acordo por dois anos e insistiram no aumento real (50% do PIB de 2010). Além disso, foram contra o congelamento dos benefícios. Com relação ao PCCS, os trabalhadores querem que este seja discutido e aprovado concomitantemente ao ACT e querem, ainda, que a empresa justifique os itens negados.