

## TENDÊNCIAS PARA O MERCADO DE ENGENHARIA NO BRASIL

GUSTAVO LOIOLA\*  
MARIA ADILÉA QUARESMA DE ABREU\*\*

O momento atual do país, ímpar em sua história recente, sem dúvida alguma tem imposto uma carga severa ao mercado de engenharia de forma abrangente, demandando às empresas atuantes neste mercado uma mudança profunda na gestão de seus negócios e quebra de paradigmas.

É fato que o país, embora hoje tenha uma presença forte de grupos multinacionais de origem estrangeira em diversos segmentos da economia (automobilístico, farmacêutico, químico e outros), onde esta presença é vista como normal e parte de uma economia cada vez mais globalizada, o mesmo não se pode afirmar do senso comum no setor de serviços de engenharia.

Contudo, esta situação vem mudando gradativamente através de um movimento lento e contínuo iniciado alguns anos atrás, de cada vez mais grupos multinacionais atuando neste mercado no país, quer seja diretamente, através do estabelecimento de filiais próprias, ou de processos de aquisição de empresas brasileiras.

Ainda que alguns membros deste mercado tenham uma eventual resistência a esta nova tendência, é fato que a crescente demanda por participação de capital privado externo em demandas de projetos de infraestrutura tem sido um importante catalisador para este movimento, da mesma forma que para as questões puramente locais, seja inegável a capacidade técnica do capital humano em engenharia instalada no país hoje, fruto de décadas de investimento das empresas nacionais neste mercado, com uma base de conhecimento única das questões inerentes à realidade brasileira.

Grupos multinacionais de engenharia, ao tomarem decisão por investir no país, apesar de todas as suas dificuldades e particularidades envolvidas, de forma indireta vem contribuindo fortemente para o nivelamento das práticas de engenharia no país com as internacionalmente adotadas, permitindo assim uma maior sinergia entre nosso mercado local com tendências e experiências globais, possibilitando ofertar ao mercado local, cada vez mais demandante, produtos de padrão internacional com excelente conteúdo local, utilizando-se da ampla capacidade técnica de profissionais brasileiros como parte majoritária de seus quadros no país.

Além de uma maior uniformização de nossa engenharia com as melhores práticas internacionalmente adotadas, verifica-se também um movimento indireto de duas vias na ampliação da base de conhecimento local existente, através de experiências destas empresas em projetos em outros países resultando numa equação benéfica para todas as partes.

Todo este processo atual de “internacionalização” da engenharia brasileira tem capacidade de potencializar ainda mais o mercado local de exportação de serviços especializados de engenharia, com benefícios diretos e indiretos para estas empresas e seus empregados, uma vez que conseguem minimizar os efeitos cíclicos do mercado brasileiro na manutenção de seus quadros.

Por outro lado, cada vez mais se observa a necessidade do mercado em implantar empreendimentos com o mais alto grau de complexidade, com prazos e condições cada vez mais desafiadores e modelos de contratação compreendendo a responsabilidade global da implantação, como, por exemplo, os EPCs (Engineering, Procurement and Construction).

Nesse sentido, as melhores práticas de gestão internacionais, aplicadas em grandes obras de engenharia pelo mundo, possibili-

tarão, na ampla maioria dos casos, o desenvolvimento de projetos de sucesso nas mais diversas áreas: infraestrutura, energia e indústrias em geral.

Espera-se que o mercado volte a demandar esses projetos em médio prazo e que empresas estrangeiras sediadas no país possam contribuir para o desenvolvimento do setor.

\* Gustavo Loiola é engenheiro civil, diretor comercial da unidade de infraestrutura e transportes da Sener Engenharia e Sistemas no Brasil  
E-mail: gustavo.loiola@sener.com.br

\*\* Maria Adiléa Quaresma de Abreu é engenheira química, diretora da unidade estratégica de negócios de energia e processos da Sener Engenharia e Sistemas no Brasil  
E-mail: adilea.quaresma@sener.com.br

## PODEMOS SER OTIMISTAS

NEUTON SIGUEKI KARASSAWA\*

Da produção de grãos – soja (grãos e farelo) e milho –, safra de 2014/15 e 2015/16, com 211,392 e 214,460 milhões de toneladas, 48,4% e 47,6% se destinaram à exportação, concentrando-se 65% em quatro portos, Santos, Paranaguá, Rio Grande e São Francisco do Sul, para onde são encaminhados, principalmente por rodovias.

Esse desequilíbrio em favor do uso dos caminhões é uma irracionalidade que onera sensivelmente os custos das commodities para a exportação. Enquanto a produção e os custos totais se mostram, assim mesmo, competitivos o país vai exportando... Mas esse fato permite destacar, pelo menos, dois aspectos.

O valor recebido pelo produtor na fonte de produção nem sempre corresponde a uma remuneração que estimule a expansão dos negócios e modernização dos métodos de produção, colheita e beneficiamento, e o necessário investimento em infraestrutura de armazenagem, fundamental para regularização dos fluxos de escoamento e produção, extremamente sazonais.

Acrescente-se ainda a falta de investimentos nas interfaces das modalidades logísticas. Esses investimentos destinados à eficiência do sistema só seria viável com uma política de intervenção extraterritorial e não através de medidas paleativas de momento e de afogadilho, muito a gosto de nossos governos.

A preocupação pela eficiência, entretanto, é de longa data, 1965, quando o órgão federal de integração da política de transportes, Geipot, já estudava a rede de transporte integrado do país, com especial atenção ao sistema ferroviário.

O que se tem assistido, entretanto, é o verdadeiro abandono da modalidade e investimentos sempre voltados a infraestrutura rodoviária e assim mesmo, em permanente defasagem com as crescentes demandas, resultando em estado lastimável para a circulação dos veículos de carga, sobretudo em épocas de safra.

O que nos parece urgente, é a retomada do uso de um sistema intermodal racional para as condições do país e, principalmente, levando-se em conta a existência de uma rede ferroviária passível de ser aproveitada, através de investimentos de curto prazo para sua reativação em função dos vetores dos fluxos de carga efetivos. O que certamente estimulará o desenvolvimento de novas áreas e, principalmente, o melhor aproveitamento de áreas, ainda abaixo de sua produção possível. Essa política resultará em uma melhor operação dos portos, hoje travancados