



ABDER

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DOS DEPARTAMENTOS ESTADUAIS
DE ESTRADAS DE RODAGEM

NOTÍCIAS
www.abder.org.br

J O R N A L ABDER - Março / Abril 2009

Índice

- 1º) Rodovias estadualizadas pela MP 82/2002 receberão investimentos do DNIT até 2010
- 2º) Engº Romualdo é o novo presidente da ABDER
- 3º) Mensagem da ABDER - Exemplo de parceria entre Governo e Estados
- 4º) Grupo de Transporte Intermunicipal de Passageiros
- 5º) Encontros
- 6º) Grupos Técnicos - Autorização Especial de Trânsito – AET
- 7º) O Que vai pelos DERs
- 8º) DER/CE - Ponte no trecho Barbalha – Arajara
- 9º) DER/SP - Interdição da SP-332
- 10º) DER/PR - Obras em rodovias do Noroeste
- 11º) DAER/RS - Renovação dos sistemas dos pedágios
- 12º) AGETOP/GO - Pavimentação na região Sudeste
- 13º) SIDER - Gestão Integrada da Faixa de Domínio e Receitas
- 14º) Expediente

Rodovias estadualizadas pela MP 82/2002 receberão investimentos do DNIT até 2010



O Governo prorrogou até dezembro de 2010 o prazo para que o DNIT realize obras nas rodovias federais que foram estadualizadas pela MP 82, em 13 de dezembro de 2002. O prazo definido pela Lei 11.452/07 terminaria no fim de 2008, mas no dia 24 de dezembro, o Governo publicou a MP 452 com a prorrogação do prazo. A decisão do Governo só antecipou uma medida que o Congresso estava prestes a adotar: a Câmara já havia aprovado uma emenda incluindo a prorrogação do prazo no texto da MP 445 e faltava apenas a concordância do Senado. O novo prazo é mais um capítulo na longa

novela protagonizada pelo Governo Federal e 15 Estados, em torno da jurisdição de 14.801km de rodovias.

A mixórdia teve início com o que seria a solução para o ressarcimento aos Estados pelas obras que eles realizaram nas rodovias federais. A MP 82 deveria selar um acordo entre o Governo Federal, que transferiria as rodovias e recursos para conservá-las para a esfera estadual, e os Estados desistiriam de tentar receber na Justiça o ressarcimento pelas obras que haviam realizado nas rodovias federais. Para facilitar o processo de transferência, previsto para ser concluído em 2006, o Governo ofereceu aos Estados R\$ 130 mil por km. Com a MP 82, o Governo transferiu, juntamente com as rodovias, cerca de R\$ 1,8 bilhão aos Estados.

Com o caixa baixo, alguns Estados acabaram aplicando os recursos que deveriam ir para a conservação dessas rodovias em acertos monetários, para não incorrerem nas penas da Lei de Responsabilidade Fiscal. Mesmo assim, o dinheiro oferecido pelo Governo não cobriria um terço dos recursos necessários, tamanho o estrago provocado nas rodovias por anos sem um centavo federal investido em manutenção. E para complicar a situação, no dia 19 de maio de 2003, o recém instalado Governo Lula vetou integralmente o Projeto de Lei de Conversão da MP 82, editada ao apagar das luzes do Governo Fernando Henrique Cardoso.

De um dia para o outro, os 14.801 km de rodovias ficaram no limbo: enquanto o Governo teimava em dizer que eram estaduais, mesmo sem ter sido consumada a transferência, mas para os Estados elas continuavam na esfera federal. Alguns técnicos cogitaram a via jurídica para obrigar o Governo Federal a reassumir a responsabilidade das rodovias incluídas na MP 82, mas a alternativa foi logo descartada pelo grupo de Procuradores, Advogados e Assessores Jurídicos dos órgãos rodoviários estaduais e dos Estados, que se reuniu para debater o assunto, em 24 de fevereiro de 2005, na sede da ABDER. A consequência seria extremamente prejudicial aos usuários.

Além do vácuo jurídico gerado pelo veto presidencial, os Estados tinham outras questões, como a responsabilidade sobre possíveis ônus referentes às indenizações de áreas desapropriadas quando da construção das rodovias e que geraram um passivo de valores ainda não definidos. Eles também levantaram dúvidas sobre os contratos de exploração das faixas de domínio firmados com o DNIT e sobre o levantamento dos bens acessórios e benfeitorias que compunham o patrimônio transferido, inclusive imóveis sob responsabilidade de outros órgãos federais, não ligados ao DNIT ou Ministério dos Transportes, bem como os projetos de construção, manutenção recuperação ou restauração das rodovias e obras de arte especiais. Havia ainda a questão sobre a necessidade ou não de aprovação das transferências pelas respectivas Assembléias Legislativas Estaduais, do novo Sistema Rodoviário Estadual, incorporando os novos trechos e da Lei que reformula o Sistema Nacional de Viação, ainda em tramitação no Congresso Nacional, sem a reformulação desses trechos estadualizáveis. Sem falar na questão da metodologia utilizada pelo Governo para chegar ao cálculo de R\$ 130 mil por km.

Os Estados mais interessados nessas questões eram Minas Gerais, que havia recebido 40,5% do total das rodovias federais, 6.000 km, e R\$ 780 milhões para mantê-los; e o Rio Grande do Sul, que havia recebido 1.987 km e aproximadamente R\$ 260 milhões para conservá-los. Amazonas, Bahia, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Paraná, Rondônia, Roraima e Tocantins completavam o grupo dos 15. O então secretário de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais (2003-2006) e presidente do Fórum Nacional de Secretários, Agostinho Patrus, desafiou, na época, o Governo Federal a fazer uma auditoria para verificar se os recursos transferidos estavam ou não no caixa dos Estados. Ele garantia que o Governo iria achar até o último centavo.

“Foi um acordo assinado e sacramentado. No caso de Minas, o Estado aplicou cerca de R\$ 2 bilhões entre 1989 e 2001 na recuperação de rodovias federais, que estavam em péssimas condições. O governo federal disse: vai construindo e depois a gente acerta. Esse acerto, porém, nunca aconteceu”, afirmava Patrus, que faleceu em fevereiro deste ano, sem ver o

acerto se concretizar.

Em maio de 2005, no 54º Fórum Nacional de Secretários de Estado de Transportes, em Belo Horizonte, 19 secretários firmaram documento não reconhecendo os procedimentos de transferência de rodovias federais. E em setembro daquele ano, durante a realização do X ENACOR, a ABDER apresentou uma série de sugestões para solucionar o impasse, entre elas, a elevação dos recursos destinados aos Estados para recuperação e conservação; continuidade da aplicação de recursos federais em obras conveniadas; liberação de mais recursos da CIDE aos Estados para integral recuperação e preservação das rodovias transferidas; aplicação de recursos federais, enquanto não se concluísse as transferências, para manutenção das estradas estadualizadas e prorrogação da conclusão do plano de transferência de 2006 para 2009.

RODOVIAS TRANSFERIDAS - MP 82/02

ESTADO	EXTENSÃO (Km)
Amazonas.....	265,90
Bahia	1.411,20
Espírito Santo	292,80
Goiás	619,20
Maranhão	715,10
Minas Gerais	6.000,30
Mato Grosso do Sul	984,50
Paraíba	242,00
Pernambuco	350,50
Piauí	299,20
Paraná	945,00
Rondônia	115,00
Roraima.....	187,70
Rio Grande do Sul	1.987,80
Tocantins	388,90
TOTAL.....	14.805,10

As propostas chegaram a sensibilizar especialistas do Governo que reconheceram a dificuldade de alguns estados em assumir integralmente o plano de transferência previsto pela MP 82/02. Técnicos do Planejamento chegaram a prever a possibilidade de alocação de recursos no Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentária para que o Ministério dos Transportes oferecesse o esperado socorro aos Estados. Mas a Controladoria Geral da União (CGU) interpretou a intenção como ilegal, pois o teor original da MP 82/02, na visão da CGU, continuava em vigência e, portanto, a malha viária transferida não pertenceria mais à União, que estaria, assim, impedida de investir na recuperação de estradas que já não eram mais federais.

A solução para impasse veio apenas com a MP 283, de fevereiro de 2006, que entre outras coisas definia a estrutura de alguns órgãos do Executivo, inclusive do DNIT. Durante a

tramitação da MP pelo Congresso, os parlamentares aprovaram alteração no texto original para permitir que o DNIT também realizasse, até 31 de dezembro daquele ano, obras nas rodovias estadualizadas. Semanas depois, os parlamentares aproveitaram a MP 328 para prorrogar o prazo das obras do DNIT até 31 de dezembro de 2008. Porém, para evitar um vácuo legal nos primeiros meses de 2007, pois o Congresso não conseguiria aprovar a medida antes de terminar 2006, o Governo editou a MP 340, no dia 29 de dezembro de 2006, prorrogando o prazo do DNIT por mais um ano, até 31 de dezembro de 2007.

A situação se repetiu no final do ano passado. O Congresso já estava prestes a aprovar uma emenda na MP 445 adiando o prazo para a conclusão das obras do DNIT até o fim de 2010. Mas para evitar um vácuo legal nos primeiros meses de 2009, o Governo Federal foi obrigado a baixar a MP 452/08 em dezembro de 2008 estendendo o prazo para a conclusão das obras do DNIT. E de fato a MP 445 só foi aprovada pelo Congresso no dia 31 de março. A diferença é que o Governo desta vez decidiu prorrogar o prazo para o término das obras do DNIT por dois anos, em vez de um só ano, como das outras vezes. Já é um avanço. Aguardemos os novos capítulos.

[Voltar](#)

Engº Romualdo é o novo presidente da ABDER



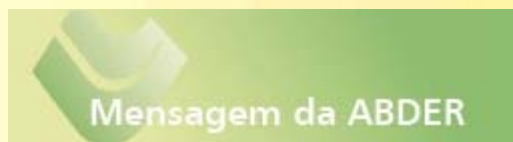
Desde o dia 4 de março, o Engº Romualdo Theophanes de França Junior acumula o cargo de presidente do DEINFRA/SC com o de presidente interino da ABDER. A entidade ele já conhece bem. Foi Diretor de Operações da ABDER na gestão do Presidente Rogério Wallbach Tizzot (2003 a 2005) e Diretor de Planejamento na última gestão do Presidente Inácio Bento de Moraes Júnior (2007 a 2009), a quem substituiu. A eleição do próximo presidente da ABDER ocorrerá no dia 13 de maio durante a realização da 1ª Assembléia Geral Ordinária.

Moraes Júnior deixou a presidência da ABDER por força do estatuto da entidade que permite somente presidentes de órgãos rodoviários exercerem a presidência da Associação. Moraes Júnior se afastou do cargo por não mais ser o Diretor Superintendente do DER/PB. Em sua despedida, agradeceu a colaboração dos colegas e especialmente do superintendente executivo da ABDER, Engº Júlio Rangel.

Ao tomar posse, Romualdo França elogiou Moraes Júnior pela abertura que sempre deu a todos os membros da diretoria e prometeu dar continuidade aos trabalhos da entidade em defesa da melhoria dos transportes no país. Ele disse sentir-se tranquilo em assumir o cargo, pois já "vivencia" ABDER desde 2003.

Estiveram presentes à reunião de transferência de cargo, a Secretária Geral Engª da ABDER, Vânia Torquato Sobrado do DER/SP; e o Eng. Manoel Jorge Lacerda Júnior, do DER/PR, representando o Eng. Rogério Tizzot, Diretor de Programas Especiais da ABDER.

[Voltar](#)



Exemplo de parceria entre Governo e Estados

O ABDER-Notícias traz nessa edição a história do longo e recente processo de amadurecimento institucional brasileiro, configurado na estadualização de quase 15 mil km de rodovias federais, que foi iniciado de maneira açodada em 2002.

Durante quase quatro anos, de dezembro de 2002, quando foi editada a MP 82 estadualizando as rodovias, até julho de 2006, quando foi aprovada a Lei 11.314, que permitiu a aplicação de mais recursos federais nas estradas estaduaisizadas, Governo Federal e 15 Estados travaram um contencioso que só prejudicou o Brasil e os brasileiros. Foi um verdadeiro diálogo de surdo-mudo, em que cada uma das partes se julga detentora da razão, enquanto que a razão passa ao largo de toda a discussão. Estudos realizados em 1997, pelo então DNER, indicavam a necessidade de se transferir trechos de rodovias federais aos Estados. Foi elaborado um "Projeto de Restauração e Descentralização de Rodovias Federais", para um período de quatro anos, de 1997 a 2001, onde se previa transferir aos Estados 4.000 km. O Governo também

previa transferir a operação de rodovias com grande volume de tráfego para concessionárias privadas. Em harmonia com a Constituição de 1988 preparou o Projeto de Lei 1.176/95, com o objetivo de proceder essa transferência. Mas, de modo geral, os governos estaduais condicionaram seu apoio a essa medida à restauração dos trechos danificados que seriam transferidos. No entanto, em que pese terem sido alguns trechos, objeto de contratos de restauração, não foram completados os serviços em grande parte das rodovias constantes da MP 82. Fato que permanece sem solução até os dias atuais.

Com a indefinição até o presente momento e sem que as rodovias fossem recuperadas, elas chegaram a um estado crítico de degradação. Porém, bastou a união de todos para o sistema rodoviário começasse a se reestruturar.

É certo que ainda há muito para ser feito, afinal, conforme estudos já publicados em edições anteriores do ABDER - Notícias, o Brasil ocupa o último lugar entre os 20 países mais desenvolvidos em termos de infra-estrutura de transportes. Contudo, o estabelecimento de parcerias público-público, ou seja, parcerias entre o Governo Federal e Governos Estaduais, é fundamental para superarmos os obstáculos ao nosso desenvolvimento.

[Voltar](#)

Grupo de Transportes Intermunicipal de Passageiros

A situação das concessões de linhas intermunicipais de passageiros em cada Estado e as legislações específicas de cada localidade. Esses foram os principais temas abordados na reunião do Grupo de Transportes Intermunicipal de Passageiros (TIP) da ABDER, realizada nos dias 19 e 20 de março, na sede da Associação, em Brasília.

A reunião contou com a participação de representantes do Acre, Pernambuco, Santa Catarina, Paraná, Espírito Santo, Rondônia e Rio Grande do Norte.

O Grupo decidiu solicitar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que os Estados sejam consultados quando a Agência estabelecer linhas de transporte e passageiros, especialmente quanto os pontos inicial ou terminal estiverem próximos à divisa dos Estados.

O grupo também irá propor a padronização de convênios com entidades governamentais envolvidas na gestão do transporte em todos os níveis visando à melhoria da fiscalização. Os participantes da reunião decidiram ainda elaborar um documento sobre gratuidade e descontos, objetivando a adaptação desses benefícios à Constituição Federal e Estatutos em vigor, a título de recomendação a todos os Estados, como subsídio a revisão das respectivas legislações de transporte intermunicipal.

A ABDER deverá encaminhar, por decisão do Grupo de Transportes, carta aberta à ANTT solicitando mais fiscalização e controle dos serviços de fretamento sob jurisdição federal.

[Voltar](#)

ENCONTROS



IX Encuentro Latinoamericano de Unidades Ambientales del Sector Transporte.

Tela, Honduras,
del 22 al 26 de junio de 2009

La Gestión Ambiental y Social en el Sector Transporte: Los Retos del Nuevo Milenio

Maiores informações no site: <http://www.encuentro.sluat.org/>



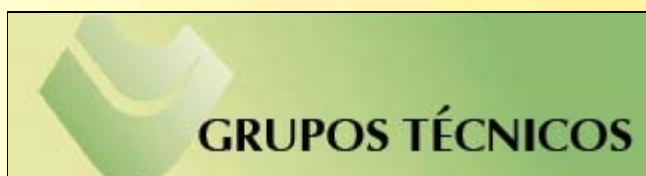
ABDER

14º ENACOR

A comissão organizadora do 14º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR), previsto para ser realizado nos dias 25 a 27 de agosto, em Belo Horizonte, já entrou na fase de indicação de temas e escolha dos palestrantes. Nomeada pelo diretor geral do DER/MG, José Elcio Santos Monteze, a comissão é integrada pelos por João Afonso Baeta Costa Machado (presidente); Luiz Gonzaga Chaves Campos; Delson Chaves Campos; Eva Lansky; Mário Francisco Duarte Chrispim; Maria Aparecida Coelho; Solange Aparecida Pinto; e Paulo Sérgio da S. Souza, representante da ABDER.

Será a segunda vez que Minas organiza o ENACOR. Mais informações pelo telefone (31) 3235-1453 ou pelo e-mail: enacor@der.mg.gov.br.

[Voltar](#)



Autorização Especial de Trânsito - AET



A reunião do grupo de AET, ocorrida em Brasília, nos dias 25 e 26 de março, teve como objetivo principal a regulamentação da circulação de guindastes, tanto os autopropelidos quanto os montados sobre chassis de caminhão.

“Queremos definir conceitos e regras específicas sobre o peso desses guindastes. Esses equipamentos tiveram um crescimento muito grande com a importação, principalmente da China, e a legislação atual pouco fala sobre esse tipo de veículo”, explicou a coordenadora de Pedágio do DER/SP, que acumula a coordenação do Grupo junto com a Secretária Geral da ABDER, Eng^o Vânia Torquato Sobrado.

O encontro contou com representantes dos Departamentos de Estradas de Rodagem dos estados de São Paulo, Rio Grande do Sul, Paraná, Minas Gerais, Tocantins, Espírito Santo, Alagoas, Pernambuco, Distrito Federal, Rio de Janeiro, e do DNIT.

O primeiro passo do grupo foi reunir informações sobre a forma de atuação de cada Estado representado em função do volume de AET fornecida para esse tipo de veículo, qual a legislação adotada, e se o Estado dispõe de legislação própria ou adota a portaria 11/2004 do DNIT. A exceção do DER/SP e DAER/RS, que confirmaram dispor de legislação própria para o fornecimento de AET em rodovias sob sua circunscrição, os demais estados informaram seguir a portaria do DNIT.

À tarde, um representante do Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais — SINDIPESA e um representante de uma empresa importadora de guindastes autopropelidos realizaram explicações sobre os tipos desses veículos.

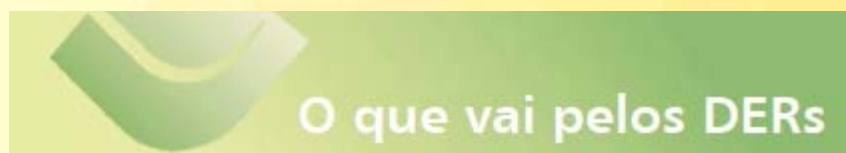
Em seguida, os representantes dos órgãos rodoviários discutiram as normas adotadas em cada

estado e buscaram um consenso para a elaboração da minuta de resolução para ser enviada ao DENATRAN, para estudo e publicação de Resolução do CONTRAN disciplinando o assunto em todo o Brasil.

“O DNIT tem uma regra, um conceito, São Paulo tem outra, Rio Grande do Sul e alguns estados tem as suas, mas a maioria não tem regras definidas. E o que acontece: esse veículo guindaste que trafega sai com uma autorização, um conceito federal, nas rodovias federais de São Paulo, quando entra em Minas tem outro conceito diferente para peso”, teoriza Vânia Sobrado.

“Isso é conceito relativo a peso, porque também alguns guindastes importados da Alemanha têm uma carga que eles denominam carga de viagem, a carga que ele pode circular. Já os veículos chineses, o catálogo deles não se refere à carga de viagem. Então eles carregam mais acessórios, vão agregando peso e cria-se uma divergência entre o peso especificado no catálogo e o peso real, aquele quando se pesa o veículo na rodovia. Então temos a diferença entre o peso do veículo no catálogo e o peso de viagem, com o qual ele está circulando nas rodovias”, afirma Vânia Sobrado.

[Voltar](#)



DER/CE **Ponte no trecho Barbalha – Arajara**

O governo do Ceará autorizou, dia 9 de março, o início das obras construção da ponte no trecho da rodovia CE-293, entre Barbalha e Arajara, com vão de 16 metros sobre o rio São Francisco. A obra deverá demorar 90 dias. Os investimentos previstos são de R\$ 308 mil, recursos próprios do Estado. As obras ficarão sob responsabilidade do Departamento de Edificações e Rodovias (DER). A ponte faz parte do projeto de restauração do trecho Barbalha-Arajara, que se encontra em processo de licitação. O investimento previsto na restauração da rodovia é de R\$ 2,1 milhões.

[Voltar](#)

DER/SP **Interdição da SP-332**

O Departamento de Estradas de Rodagem – DER interditou, dia 20 de março, a rodovia SP-332 (Visconde de Porto Seguro), que liga Campinas a Valinhos. A interrupção no trecho do quilômetro 99 a 101,4 deverá durar cerca de 60 dias. Conforme explicou o DER-SP, a interdição é necessária para a realização de obras de reparos na galeria de água existente no trecho. Como alternativa, o motorista que segue no sentido Campinas-Valinhos deverá fazer um desvio no quilômetro 102, onde poderá acessar a SP-91 e trafegar entre os dois municípios. No sentido contrário, Valinhos-Campinas, o desvio é feito no quilômetro 98.

[Voltar](#)

DER/PR

Obras em rodovias do Noroeste

Mais R\$ 35,7 milhões serão aplicados em obras de recuperação de 278 quilômetros de rodovias estaduais na região Noroeste do Paraná. As obras devem iniciar nas próximas semanas e vão abranger 12 trechos de rodovias na região que terão seus pavimentos completamente recuperados. “São serviços que seguem até 2010. A ordem das intervenções vai respeitar levantamentos técnicos realizados pelos engenheiros do DER”, explicou o secretário dos Transportes e diretor do DER-PR, Rogério W. Tizzot. Ele enfatizou que obras semelhantes estão em andamento ou programadas para iniciar em outras regiões do Estado. “Somente com este tipo de intervenção, vamos atuar em mais de 1,7 mil quilômetros de rodovias. Os serviços têm características semelhantes com obras realizadas com sucesso entre 2003 e 2006”.

[Voltar](#)

DAER/RS

Renovação dos sistemas dos pedágios

O Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer), por intermédio da Central de Licitações do Estado (CELIC), está realizando concorrência para contratar empresa que fornecerá e instalará os equipamentos necessários à operação e controle da arrecadação de tarifas dos pedágios administrados diretamente pelo Daer, nas praças de Campo Bom (RS/239), Portão (RS 122/240) e Coxilha (RS/135). Os equipamentos são constituídos de softwares e hardwares para supervisão e controle do sistema (inclusive com captura de imagens dos veículos passantes em cada cabine); detectores de massa metálica, de eixo, e de rodagem dupla para registrar o tipo de veículo passante e indicador de tarifa; emissão de recibos da tarifa arrecadada; semáforos de liberação do veículo com cancelas automáticas; e semáforos de marquise para indicar as cabines que estão em operação.

[Voltar](#)

AGETOP/GO

Pavimentação na região Sudeste

O governador Alcides Rodrigues e o presidente da Agência Goiana de Transportes e Obras – Agetop, José Américo de Sousa, inauguram a pavimentação da GO-309, trecho Pires do Rio e Caldas Novas, na região Sudeste do Estado. A região abriga um dos principais pólos turísticos de Goiás, as águas termais de Caldas Novas. O presidente da Agetop ressaltou que a obra também é importante para o escoamento da safra agrícola e agropecuária. Os recursos para a pavimentação total do trecho são oriundos do Tesouro Estadual, com investimento de mais de R\$ 31 milhões.

[Voltar](#)

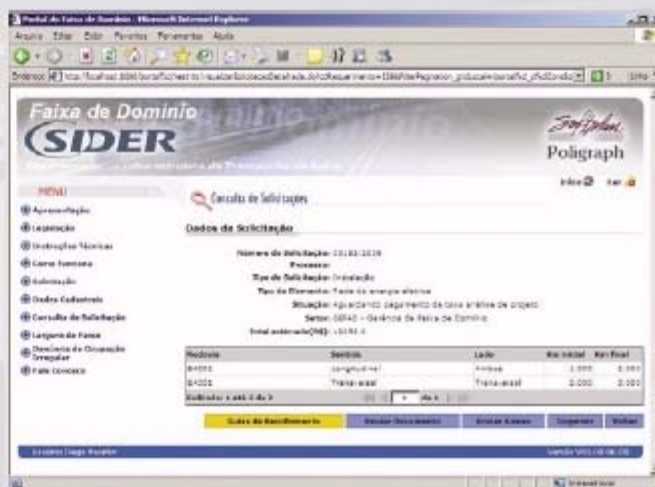
Gestão Integrada da Faixa de Domínio e Receitas



O Sistema de Gestão da Faixa de Domínio - GFD, desenvolvido com exclusividade pela Softplan/Poligraph, vem atender às necessidades prementes dos órgãos rodoviários de todo País de gerenciar adequadamente a utilização e exploração das faixas nobres de áreas que margeiam as vias públicas. Além de aumentar a segurança das rodovias, é uma oportunidade para os órgãos gestores de incrementarem sua receita pela cessão de uso dessas áreas e reinvestirem na malha rodoviária.

O GFD conta com funcionalidades diferenciadas, como o cálculo dos valores a serem cobrados, a visualização e as consultas a partir do mapa rodoviário e diagrama unifilar, com representação gráfica dos elementos e sua localização ao longo da rodovia. O módulo de receitas possibilita o gerenciamento dos contratos de uso permissivo, fornecendo ao órgão recursos informatizados para identificar e registrar as cobranças das empresas permissionárias, e a obtenção do total controle das receitas geradas com os contratos de cessão.

Utilizado em vários órgãos em todo País - DEINFRA/SC, DER/PR, DER/ES, DER/MG, DNIT e AGETOP - o GFD proporciona maior agilidade para os usuários que necessitam elaborar e acompanhar solicitações, que podem ser feitas pela Internet, e propicia maior controle às atividades do Órgão.



[Voltar](#)

Presidente: Eng^o Romualdo T. de França Júnior DEINFRA/SC

Vice-Presidentes: Norte- Eng^o Jacques da Silva Albagli DER/RO - Nordeste- Eng^o Jader Torres DER/RN - Sudeste- Eng^o José Élcio S. Montez DER/MG - Sul - Eng^o Gilberto Teixeira da Cunha DAER/RS- Centro-Oeste - Eng^o José Américo de Sousa AGETOP/GO - Dir. Planejamento: Eng^o Romualdo T. de França Júnior / Dir. Operações: Eng^o Eugênio Manoel N. Moraes / Dir. Apoio: Eng^o Francisco Quintino Vieira Neto / Programas Especiais: Eng^o Rogério Wallbach Tizzot / Secretária Geral: Eng^a Vânia Torquato Sobrado / Superintendente Exec. Eng^o Júlio Xavier Rangel / Eng^o da ABDER Paulo Sérgio da Silva Souza

■ Jornalista Responsável
 ■ Joaquim Nogales
 ■ Mtb 4871 DF
 ■ Edição e Projeto Gráfico:
 ■ Silvio Ferigato - (61) 3381.7552
 ■ Comunicare@terra.com.br

[Voltar](#)

