



## J O R N A L ABDER - Maio / Junho 2008

### Índice

- 1º) 42,7% a menos da Cide para rodovias
- 2º) Reforma Tributária deve garantir recursos para infra-estrutura
- 3º) Mensagem do Presidente - Velhas batalhas contra velhos problemas
- 4º) 39ª RAPv/13º ENACOR - Os Caminhos da Integração
- 5º) Presidente entrega prêmio ao vencedor do Concurso de Marca da ABDER
- 6º) Grupos Técnicos - Segurança Rodoviária - Se beber, não dirija
- 7º) Autorização Especial de Trânsito - Informatização e padronização de processos interestaduais
- 8º) AGETOP-GO - Estradas Asfaltadas
- 9º) DER-MG - 50 novos acessos a municípios
- 10º) DER-ES - João Neiva e a BR 101
- 11º) DERBA-BA - Viadutos para o aeroporto
- 12º) SIDER - Gestão inteligente de obras de infra-estrutura.

### 42,7% a menos da Cide para rodovias



Com a redução da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide, adotada pelo Governo, no dia 2 de maio, os Estados terão uma redução de 42,7% dos recursos da Cide a que tinham direito até então. Essa é a conclusão de um estudo da ABDER, feito com base em dados da Agência Nacional do Petróleo – ANP e da Receita Federal. O Governo decidiu mexer na Cide para diminuir o impacto do aumento da gasolina (10%) e do diesel (15%) na inflação. O Ministério da Fazenda calcula que Estados e Municípios deixarão de receber R\$ 900 milhões por ano

com a redução. Se aplicarmos os cálculos da ABDER, as perdas podem passar de R\$ 1 bilhão. O Decreto nº 6.446, que reduziu as alíquotas da Cide (de R\$ 0,28 para R\$ 0,18 por litro de gasolina e de R\$ 0,07 para R\$ 0,03 por litro de diesel), foi o principal assunto debatido na Assembléia da ABDER realizada, 15 de maio, em Brasília. Os representantes dos órgãos rodoviários presentes\* divulgaram um manifesto defendendo que a conta da redução da Cide seja totalmente paga com os recursos da própria Cide destinados à União. Os Estados ressaltam que são responsáveis por uma malha rodoviária pavimentada duas vezes maior que a federal, e já planejaram cronogramas de atividades, inclusive, com organismos internacionais. Os Estados ficam com apenas, em números absolutos, 17,48% dos recursos arrecadados com a Cide. A Cide já era usada pelo Governo para resolver suas dificuldades. Um trabalho da Escola de Direito da FGV (Fundação Getúlio Vargas) assinala que, nos últimos sete anos, a Contribuição

vem servindo de caixa para a garantia do superávit primário e para financiar gastos que teriam sido realizados em desacordo com a lei que criou a Contribuição, em 2001. O estudo da FGV indica que, em 2007, o Governo arrecadou R\$ 7,937 bilhões com a Cide. Desse total, 20% foram desvinculados para investimentos do Governo Federal em outras áreas. O restante (R\$ 6,348 bilhões) deveria ter sido direcionado para as finalidades preestabelecidas pela lei da Cide.

Para garantir a aplicação dos recursos de acordo com a Lei, o TCU (Tribunal de Contas da União) acompanha os gastos do Governo com a Cide, desde 2005. Naquele ano, o TCU apurou, dentre as diversas irregularidades, pagamento de despesas alheias à destinação constitucional e a permanência do dinheiro da Cide nos cofres públicos. Como resultado, o TCU publicou um acórdão em que o Governo se compromete a cumprir as regras.

“Os recursos da Cide já eram insuficientes para os Estados cuidarem da manutenção, conservação e ampliação da malha rodoviária. Com o Decreto 6446, os serviços mais básicos de manutenção de rodovias ficarão comprometidos”, advertiu Inácio Bento de Moraes Júnior, presidente da ABDER e diretor do DER-PB. “Nós já estamos vivendo uma situação de apagão logístico. Nossa vantagem na produtividade se esgota toda no transporte dessa produção. Hoje temos custos de transporte muito altos. Com isso perdemos competitividade no mercado internacional; e a medida de reduzir a alíquota da Cide só irá agravar a situação”, disse Rubens Cahin, representante do DER-SP.

“Nos Estados dependentes dos recursos da Cide, como são os Estados do Nordeste, a paralisia dos serviços de manutenção e ampliação das rodovias tende a provocar danos em toda atividade econômica, com elevação de custos de exportação e importação, aumento de desemprego, etc. Nós estamos muito preocupados com a situação”, afirmou Jader Torres, vice-presidente da ABDER para região Nordeste e diretor do DER-RN.

Embora seja a 10ª economia mundial, o Brasil está em último lugar em termos de infraestrutura rodoviária entre as 20 maiores economias do globo, constata o doutor Geraldo Vianna, presidente por seis anos da Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística) e autor do livro “O Mito do Rodoviarismo Brasileiro”, que já virou referência aos estudiosos do setor de transportes. “Para tirar o atraso em relação aos competidores, não há dinheiro público suficiente no Brasil. Precisamos atrair investimentos privados e perder o medo de falar em concessões de rodovias e parcerias público-privadas (PPPs)”, defende Geraldo Vianna.

“Há uma pedra no caminho do desenvolvimento brasileiro, e ela se chama infra-estrutura. (.....) O custo do transporte rodoviário no Brasil aproxima-se de 20% do PIB. Nos EUA, esse custo é de 8%. Durante décadas, a malha ferroviária brasileira estacionou em 29 mil quilômetros e sua operação passou a ser deficitária. Em 1997, foram feitas concessões para o setor privado e a situação melhorou bastante. Os concessionários investiram R\$ 10 bilhões entre 1997 e 2005 e aumentaram a capacidade de transporte por ferrovia de 19% para 25% do total de cargas movimentadas. Ainda assim, há muito por ser feito”, incitou Márcio Artur Laurelli Cypriano, presidente do Bradesco, em artigo publicado na imprensa.

Em abril, antes portanto da edição do Decreto 6446, a Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados promoveu o 8º Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, que reuniu empresários, autoridades do Governo, e políticos. O diretor-executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Bruno Batista, avaliou que seriam necessários R\$ 23,4 bilhões, pouco mais da metade do que foi arrecadado com a Cide desde 2002 (R\$ 45,8 bilhões), para solucionar os problemas encontrados pela entidade nas principais rodovias brasileiras.

Na ocasião, o presidente da CVT, deputado Carlos Alberto Leréia (PSDB-GO), afirmou que as obras do PAC e os recursos da Cide “são o começo da solução dos problemas do setor de transportes”. Após a edição do Decreto 6446, Leréia apresentou requerimento para debater com urgência o assunto em audiência pública na Comissão. A audiência foi marcada para o dia 11 de junho. Entre os convidados, o presidente da ABDER Inácio Bento de Moraes Júnior.

\*Participaram a Assembléia Geral Ordinária (AGO) da ABDER: Ronaldo Pereira Lopes (DER-AL), Francisco Quintino Vieira Neto (DER-CE), Eduardo Antônio M. Gimenes (DER-ES), José Élcio Santos Monteze (DER-MG), Inácio Bento de Moraes Júnior (DER-PB), Eugênio Manoel do N. Moraes (DER-PE), Jader Torres (DER-RN), Gilberto Teixeira da Cunha (DAER-RS), Romualdo T. França Júnior (DEINFRA-SC), Rubens Cahin e Vânia Torquato Sobrado (DER-SP), Ézio Prata Faro

(DER-SE), Izacarias Maia (DERTINS-TO), Júlio Xavier Rangel e Paulo Sérgio da Silva Souza (ABDER).

**Voltar**

### Reforma Tributária deve garantir recursos para infra-estrutura

O Fórum dos secretários estaduais de Transporte e Infra-Estrutura, reunido no dia 15 de maio, decidiu enviar ao Congresso Nacional sugestão de emenda à PEC 233/2008, a Reforma Tributária, em tramitação na Câmara, defendendo a vinculação de parte das receitas da União para investimentos no setor. Para os secretários, a grande vantagem do novo modelo é garantir na Constituição um mínimo de recursos para o setor de transportes e evitar a síndrome degenerativa de recursos que se abateu sobre a CIDE. O quadro ao lado apresenta algumas das reduções da CIDE em ordem cronológica e seus respectivos percentuais.

<b>CIDE</b> Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico	<b>LEI Nº</b> 10,636 / 02	<b>DECRETO Nº</b> 4,565 / 03	<b>DECRETO Nº</b> 5,060 / 04	<b>DECRETO Nº</b> 6,446 / 08
I – gasolina, por m <sup>3</sup>	R\$ 860,00	R\$ 541,10 (-37,1%)	R\$ 280,00 (-67,4%)	R\$ 180,00 (-79,1%)
II – diesel, por m <sup>3</sup> ;	R\$ 390,00	R\$ 218,00 (-44,1%)	R\$ 70,00 (-82,1%)	R\$ 30,00 (-92,3%)
III – querosene de aviação, por m <sup>3</sup>	R\$ 92,10	R\$ 65,30 (-29,1%)	R\$ 0,00 (-100 %)	R\$ 0,00 (-100%)
IV – outros querosenes, por m <sup>3</sup>	R\$ 92,10	R\$ 53,80 (-41,6%)	R\$ 0,00 (-100 %)	R\$ 0,00 (-100%)
V – óleos combustíveis com alto teor de enxofre, por t	R\$ 40,90	R\$ 29,70 (-17,4%)	R\$ 0,00 (-100 %)	R\$ 0,00 (-100%)
VI – óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, por t	R\$ 40,90	R\$ 40,90 (0%)	R\$ 0,00 (-100 %)	R\$ 0,00 (-100%)
VII – gás liquefeito de petróleo GLP, inclusive o derivado de gás natural e da nafta, por t;	R\$ 250,00	R\$ 167,60 (-33%)	R\$ 0,00 (-100 %)	R\$ 0,00 (-100%)
VIII – álcool etílico combustível, por m <sup>3</sup> ,	R\$ 37,20	R\$ 29,50 (-20,7%)	R\$ 0,00 (-100 %)	R\$ 0,00 (-100%)

Outra preocupação dos secretários é que a CIDE, juntamente com a Confins, PIS e o Salário Educação – que incide sobre a folha de pagamento das empresas– será fundida no IVA-F – Imposto sobre Valor Agregado Federal, com a Reforma Tributária. De acordo com a proposta encaminhada pelos secretários, 2,5% do preço do álcool combustível, gás natural e seus derivados do petróleo, servirão para projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás, e o financiamento de programa de infra-estrutura de transportes, sendo, no mínimo, 2% destinado exclusivamente à infra-estrutura de transportes.

Pelos cálculos dos secretários, o volume de recursos com a parte vinculada do novo imposto atingiria cerca de R\$ 8 bilhões. A CIDE arrecadou em 2007 aproximadamente R\$ 7,9 bilhões. Deste total, 20% correspondente à DRU – Desvinculação das Receitas da União—, o governo investiu em outros setores ou reservou no Caixa do Tesouro para garantir o superávit primário. Da mesma forma, a proposta dos secretários permite que 20% dos 2,5 do IVA para infra-estrutura possam ser aplicados em outros setores, além dos transportes e infra-estrutura.

Para os especialistas em transporte, a Reforma Tributária é a oportunidade de corrigir o lapso da Constituição de 88, que, por apenas três votos, não manteve o Fundo Rodoviário Nacional –

FRN, instituído em 1944, por Getúlio Vargas, via Decreto-Lei nº 8.463 — a Lei Joppert. O FRN previa receita proveniente da arrecadação do Imposto Único Federal incidente sobre combustíveis e lubrificantes especificamente para obras rodoviárias: 40% destinavam-se ao antigo DNER – hoje DNIT– e os 60% restantes eram divididos entre estados e municípios, assegurando, com essa vinculação de recursos, as condições para implementar as obras de construção da malha rodoviária em funcionamento no País.

[Voltar](#)

## Mensagem do Presidente - Velhas batalhas contra velhos problemas



O Governo Federal editou o Decreto nº 6.446, no dia 2 de maio, reduzindo as alíquotas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE incidentes sobre a importação e a comercialização de gasolina e diesel. A medida, segundo o próprio Governo, teve como objetivo reduzir o impacto inflacionário causado justamente pelo aumento dos valores da gasolina e do diesel. A idéia de reduzir as alíquotas da CIDE já havia sido efetuada por técnicos do Governo anteriormente, mas agora a sua efetiva implementação irá provocar um terremoto no setor de transportes e logística nacional.

A redução da CIDE surpreendeu os órgãos rodoviários estaduais. A ABDER estava concentrada nos debates sobre a Reforma Tributária, no Congresso Nacional. Por meio da nossa Associação, estamos defendendo, legitimamente, no Congresso um mínimo de recursos do novo imposto, o IVA-F – Imposto sobre Valor Agregado Federal, vinculado à conservação, manutenção e ampliação de rodovias. Com a Reforma, o IVA-F substituirá a CIDE e outros três impostos federais. Em suma, no Congresso travamos a mesma batalha que já travávamos para a criação da própria CIDE, no início da década. Agora teremos que reiniciar uma outra luta: pela restauração das antigas alíquotas da CIDE.

O roteiro de frear a inflação com redução de investimento em infra-estrutura também é antigo. Já vimos esse filme antes e já sabemos como será o final da história: apagão logístico nacional, com perda de bilhões de dólares por falta de meio de escoamento de safras agrícolas, aumento do desemprego e do déficit da Previdência, falência dos sistemas de saúde e educação, elevação do número de mortos nas estradas etc.

Na última edição do nosso Informativo, demonstramos como o Brasil é carente em infra-estrutura. Entre as 20 maiores economias do mundo, o Brasil, apesar de ser a 10ª economia, está em último lugar em termos de malha rodoviária, segundo o livro "O Mito do Rodoviarismo Brasileiro", de autoria do doutor Geraldo Vianna. Com 159,3 veículos por quilômetro, só perdemos da Coreia do Sul e do México. A consequência dessa baixa relação de rodovia pavimentada por veículo em circulação é o número de vítimas fatais devido a colisões de trânsito, perto de 35 mil por ano. Somente com esses acidentes, em 2007, o Brasil perdeu R\$ 30,4 bilhões, de acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Se somarmos a esse valor os custos de transporte de safras e produtos industrializados, incluindo os custos de manutenção de veículos, as perdas do Brasil por falta de infra-estrutura chegam a mais de US\$ 150 bilhões por ano.

Com números tão impressionantes, tanto em termos de valores monetários quanto em termos de vidas humanas, não podemos aceitar a redução dos recursos destinados à conservação e ampliação da malha rodoviária nacional. A reação contrária ao Decreto 6446 deveria ser semelhante à que está ocorrendo em favor da regulamentação da Emenda 29, que ampliará os recursos para a Saúde. As autoridades do Governo precisam reconhecer que nossa falta de infra-estrutura sobrecarrega, além do setor produtivo, todos os outros serviços e sistemas nacionais, como o próprio sistema de saúde. Essa história, nós conhecemos.

[Voltar](#)

## 39ª RAPv/13º ENACOR - Os Caminhos da Integração



13º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária ENACOR, e a 39ª Reunião Anual de Pavimentação RAPv, evento intitulado “Os Caminhos da Integração” promovido pela ABDER e pela Associação Brasileira de Pavimentação ABPv, foi confirmado para acontecer entre 16 e 20 de setembro, em Recife, Pernambuco. Os eventos, que ocorrem conjuntamente desde 2006, estavam previstos para Porto de Galinhas, mas a economia levou-os para a capital do Estado. Com a mudança, o prazo para entrega de trabalhos também foi adiado. Agora a data final para envio dos trabalhos selecionados ficou em 16 de junho e o prazo para o parecer final da Comissão técnico científica do parecer sobre os trabalhos ficou para 7 de julho.

“Estamos dando preferência á apresentação de trabalhos práticos neste ano”, disse Eugênio Moraes, diretor do DER-PE, anfitrião do encontro. Mais informações no site: [www.oscaminhosdaintegração.com.br](http://www.oscaminhosdaintegração.com.br)

[Voltar](#)

## Presidente entrega prêmio ao vencedor do Concurso de Marca da ABDER



O designer Diogo Selzler Bettega, de Curitiba-PR, vencedor do Concurso de Marca da ABDER, recebeu a premiação no dia 15 de maio durante reunião da AGO, com os cumprimentos do presidente da ABDER.

O Concurso de Marca da ABDER, realizado no dia 20 de fevereiro, na sede da entidade, teve como Comissão Julgadora: o Presidente Inácio Bento de Moraes Júnior, Júlio Xavier Rangel, Paulo Sérgio da Silva Souza e Maria Thais Pinheiro Holanda. O Concurso recebeu 22 propostas oriundas do Distrito Federal e mais 09 Estados.

[Voltar](#)

## Grupos Técnicos - Segurança Rodoviária - Se beber, não dirija



Representantes de oito órgãos rodoviários participaram da reunião do Grupo Técnico da ABDER de Segurança Rodoviária, em Brasília, nos dias 29 e 30 de maio: Bahia, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Pernambuco, Paraná e São Paulo. Foi a oitava reunião do grupo. Na pauta, debate sobre o Plano Nacional de

Segurança Viária, cujas diretrizes gerais constam da Política Nacional de Trânsito, instituída pela Resolução nº 166/04 do CONTRAN.

Criado em 2003, o grupo tem se aprofundado no tema: como transformar nossas rodovias mais seguras. Segurança é um dos fatores que implicam diretamente nos altos índices de acidentes automobilísticos registrados anualmente no País. Segundo estudo do IPEA, o Brasil perde cerca de R\$ 22 bilhões a cada ano por causa do número de acidentes nas estradas e rodovias federais, estaduais e municipais.

Da reunião também participaram, Dr. Milton Vargas, representando a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET, que demonstrou como a ingestão de álcool por parte dos motoristas agrava esta precariedade da segurança viária, e o Eng. José Oka, representando o Centro de Experimentação e Segurança Viária – CESVI, que se apresentou como um potencial parceiro em pesquisas na área de segurança rodoviária.

[Voltar](#)

## Autorização Especial de Trânsito - Informatização e padronização de processos interestaduais



Três resoluções do Contran e uma portaria formaram a pauta de discussões da reunião do Grupo Técnico da ABDER Autorização Especial de Trânsito – AET, realizada dias 8 e 9 de maio, em Brasília. As resoluções foram: 210/2006, que estabelece limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres; 211/2006, que define requisitos necessários à circulação de veículos de carga – CVC em rodovias; e a 258/2007, que determina a

metodologia de aferição de peso de veículos, e estabelece percentuais de tolerância. A portaria foi 86/2006, que regulamenta a resolução 211 e detalha quais veículos de carga necessitam portar AET.

A reunião contou com a participação de representantes dos órgãos rodoviários dos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Tocantins, Bahia, Espírito Santo, Alagoas, Pernambuco, Distrito Federal e do DNIT. Por motivos de saúde, a coordenadora do grupo, Eng<sup>a</sup> Vânia Torquato Sobrado, do DER/SP, não pode comparecer. A coordenação ficou a cargo do Eng<sup>o</sup> Emir Jose Masiero, do DAER/RS.

“Nos debates buscamos o entendimento uniforme da norma e sua aplicação nas características estruturais e operacionais da rede rodoviária de cada DER e também focamos a uniformização dos procedimentos de forma a agilizar a análise da solicitação da AET pelos gestores das rodovias estaduais e o fornecimento do documento no menor tempo possível, minimizando as dificuldades dos transportadores de cargas excedentes e excepcionais sejam eles pessoa física ou jurídica”,

disse Emir Masiero.

De acordo com ele, "o grupo constatou que para melhorar o atendimento dessa atividade (transportadores de cargas excedentes) a informatização das rotinas é de fundamental importância, levando em conta que dos DER's presentes, em alguns o volume de documentos expedidos não chegam a 30 AETs por mês, ao passo que outros como DAER/RS emite 30 AETs por dia, e o DER/SP expede em média 400 AETs por dia".

O DNIT, através de seu Coordenador Geral de Operações Rodoviárias, Luiz Cláudio Varejão, apresentou o Sistema de Gerenciamento de Autorização Especial de Trânsito – SIAET, voltado para agilizar o processo de emissão de AETs pela internet, facilitando o processo tanto para os transportadores quanto para o próprio DNIT.

Masiero informou que nas próximas reuniões do grupo, os representantes estaduais pretendem estabelecer procedimentos básicos semelhantes. "Desde a solicitação do AET, passando pelas taxas para fornecimento de documentos, até agilizar o seu fornecimento, visando a melhoria desse serviço prestado pelos DER's, tendo o DNIT como parceiro nesse processo", salientou Emir.

[Voltar](#)

## **AGETOP-GO - Estradas Asfaltadas**

O governador Alcides Rodrigues e o presidente da Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop), José Américo de Sousa, lançaram no dia 29 de maio, em Goiânia, o Programa de Recuperação das Estradas Asfaltadas – PREA. O programa prevê a troca do pavimento antigo em vários trechos e inclui ainda a retomada das obras de restauração que estavam paralisadas. As obras vão contemplar, segundo José Américo, todas as regiões estratégicas para o desenvolvimento do Estado. De acordo com o presidente da Agetop, serão reabilitados ou restaurados 1.502 quilômetros de estradas em pontos específicos de rodovias prioritárias e, assim, reduzir o volume de serviços de tapa-buracos, que consome uma grande parte dos recursos do Estado e não resolve o problema por completo. Serão investidos no total R\$ 166 milhões. Os recursos são do Tesouro Estadual e da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico).

[Voltar](#)

## **DER-MG - 50 novos acessos a municípios**

O governador Aécio Neves autorizou abertura de licitação para asfaltamento de 50 novos trechos de rodovias dentro do programa de pavimentação de acessos rodoviários, Processo. Os novos trechos, localizados em várias regiões do Estado, terão investimento de R\$ 803 milhões para o asfaltamento de 1.606 km de rodovias. Com este conjunto de obras, o Governo de Minas completa 217 acessos rodoviários em andamento, o que representa 96,9% do programa em execução. A meta do Proacesso é pavimentar, até 2010, acessos de 225 cidades mineiras que ainda dispõem de estradas de terra, permitindo o crescimento da economia e melhorias na qualidade de vida da população. O trecho de Miravânia, que dependia de avaliação de impacto

socioambiental, foi autorizado no início da tarde. Até o momento, foram investidos no programa R\$ 932 milhões incluindo recursos do Tesouro do Estado e de financiamentos externos com o Banco Mundial (US\$ 100 milhões) e o JBIC (US\$ 50 milhões). Já foram pavimentados 1.711 km de estradas. Até o fim de 2010, todos os acessos estarão concluídos, totalizando 5.515 km de extensão de rodovias e beneficiando diretamente mais de 1,5 milhão de pessoas. Em todo o programa serão investidos R\$ 2,8 bilhões. Dos trechos já autorizados, 81 estão concluídos e 76 em andamento. Outros 11 trechos estão com obras em licitação. Restarão apenas 7 trechos a serem autorizados, sendo que sete são rodovias federais, sob jurisdição do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT).

[Voltar](#)

### **DER-ES - João Neiva e a BR 101**

O Departamento de Estradas de Rodagem do Espírito Santo (DER-ES), deu início às obras de pavimentação da via que liga a sede do município de João Neiva à BR 101. O trecho totaliza 1,7 quilômetro de extensão. A obra representará uma nova alternativa de tráfego, principalmente para os moradores da região, que passarão a contar com mais conforto e segurança naquele trecho. Com as obras de pavimentação, será implantada uma pista de multiuso, que permitirá que os usuários façam caminhadas ou passeiem de bicicleta, sem precisar dividir espaço com os veículos na pista. Além disso, será construída uma calçada para pedestres.

[Voltar](#)

### **DERBA-BA - Viadutos para o aeroporto**

Iniciadas em dezembro do ano passado, as obras no sistema viário de acesso ao Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães, em Salvador, que incluem a construção de três viadutos, estão bem adiantadas, com cerca de 17% do trabalho concluído. A previsão para a conclusão total da obra é dezembro deste ano, conforme convênio firmado entre a Secretaria Estadual de Infra-estrutura (Seinfra) e a Infraero, no valor de R\$ 33,4 milhões – sendo 90% provenientes da Infraero e 10% oriundos dos cofres do Estado.

[Voltar](#)

### **SIDER - Gestão inteligente de obras de infra-estrutura**

## SIDER – Gestão inteligente de obras de infra-estrutura.



Os resultados gerados pelas ações dos órgãos de infra-estrutura são a base para o desenvolvimento de qualquer sistema econômico.

Não é a toa que este é o principal foco do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal. De forma similar, os Governos Estaduais e Municipais também buscam recuperar e desenvolver suas infra-estruturas, tornando o Brasil um verdadeiro canteiro de obras.

Porém, para que este aceleração econômica seja efetivo, é necessária uma gestão ágil e responsável. É dentro deste contexto que os mais de 30 sistemas integrados da solução SIDER vêm agregar e otimizar de maneira completa a administração dos recursos em logística de transportes.

Entre os destaques estão o SCO (Sistema de Composição de Custos e Orçamento), o SMO (Sistema de Gestão de Contratos e Medições de Obras), o CQM (Sistema de Cálculo de Quantitativos de Medições) e o SGF (Sistema de Gestão Financeira e Orçamentária).

Além de auxiliarem nas atividades de controle e gerenciamento das obras, os aplicativos disponibilizam informações no site do órgão, promovendo a transparência e possibilitando a participação da sociedade.

Conheça as soluções SIDER e obtenha os melhores resultados para os seus projetos e para o Brasil.

### Principais vantagens dos sistemas de gestão de obras (SCO, SMO, CQM e SGF):

- **Permite a composição dos serviços de obras** a fim de obter orçamentos estimativos, possibilitando inclusive a realização de simulações do custo total da obra em função de alternativas técnicas.
- **Acompanhamento dos contratos** incluindo a gestão de datas, saldos, quantitativos de serviços contratados, previsão e controle de alterações contratuais e acompanhamento de cronogramas.
- **Elaboração do cálculo dos quantitativos dos serviços**, classificação dos volumes a partir das áreas das seções dos cortes e aterros e cálculo das distâncias médias de transportes, possibilitando a geração automatizada das medições a preços iniciais e de reajuste.
- **Gerenciamento do andamento físico das obras** em execução e emissão de atestados de capacidade técnica (certidão).
- **Gestão financeira e orçamentária** do Órgão, disponibilizando relatórios gerenciais para acompanhamento de montantes pagos, dívida existente e consolidação de cronogramas de desembolso com saldos orçamentários.
- **Importação de dados** do Sistema Financeiro e Contábil do Estado, permitindo a consolidação de informações contratuais, financeiras e orçamentárias, o que possibilita uma gestão inteligente das obras de infra-estrutura.



[Voltar](#)