



J O R N A L ABDER - Março / Abril 2007

Índice

Brasil perde US\$ 100 bilhões por ano por falta de logística

Licitação de concessões: novas regras

Workshop Internacional

PPP da MG-050

Reforço na estruturado DNIT

Mensagem do Presidente: Apagão Aéreo

Brasil perde US\$ 100 bi por ano por falta de logística - Veja a previsão de investimentos

Licitação de concessões: novas regras da Casa Civil

A guerra dos pneus reciclados

Fuga de pedágio mata irmãos no RS

AGETOP - Restauração garantida

DER/RJ - Obras causam transtorno

DER/PR - Licitação de ferry-boat

SIDER

Brasil perde US\$ 100 bilhões por ano por falta de logística



Enquanto o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado pelo Governo Federal no início do ano não decola, pesquisas vão desenhando os prejuízos do país com a falta de infra-estrutura.

Estudo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), divulgado em março, sob o título Projeto Brasil Competitivo, mostra que o país perde quase US\$ 100 bilhões (precisamente US\$ 99,2 bilhões) por ano devido à deficiência de logística. Isso representa 12,4% do Produto Interno Bruto, de US\$ 800 bilhões. Segundo a UFRJ, é possível

reduzir a perda em 36%, ou seja US\$ 36 bilhões. A economia de US\$ 16 bilhões viria do transporte de carga, US\$ 16,4 bilhões seriam cortados em estoque, US\$ 2 bilhões em armazenagem e US\$ 1,6 bilhão em administração.

A Federação das Empresas de Transportes do Espírito Santo (Fetransportes), numa pesquisa realizada em parceria com Companhia Vale do Rio Doce, calcula que a ineficiência logística nos Estados de Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo, provoca prejuízos anuais da ordem de R\$ 3 bilhões. De acordo com estimativa da Federação da Agricultura do Estado de Goiás (Faeg), o Estado deverá perder, em 2007, 5,5% dos 11,3 milhões de toneladas da safra, por falta de estradas. Ou seja, 621,5 mil toneladas de grãos de soja, feijão, milho e arroz, no valor aproximado de US\$ 12 milhões, ficarão no caminho. Cerca de 90% do transporte de carga utilizado pelos setores produtivo goianos empregam o modal rodoviário.

Voltar

Licitação de concessões: novas regras

A Casa Civil da Presidência da República anunciou, dia 13 de março, que a nova proposta de edital para a concessão de sete trechos rodoviários à iniciativa privada, incluindo a Régis Bittencourt e a Fernão Dias, terá mecanismos para evitar 'combinações' entre as empresas que vão disputar a concorrência. A nova proposta do edital foi elaborada por um grupo interministerial constituído em fevereiro, um mês após a Ministra Chefe da Casa Civil, Dilma Roussef, anunciar a suspensão das licitações, cujo edital fora elaborado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

[Voltar](#)

Workshop Internacional

Estabelecer um fórum internacional para apresentação e discussão das melhores práticas para seleção e dosagem de concreto, projeto de pavimentos, sua análise estrutural, sua construção e manutenção, para estradas, vias urbanas, pisos industriais, portos e aeroportos. Esse é o objetivo do Workshop Internacional Sobre as Melhores Práticas para Pavimentos de Concreto, que será promovido pelo Ibracon (Instituto Brasileiro de Concreto), em Recife, de 21 a 23 de Outubro de 2007. Participarão do workshop especialistas nacionais e estrangeiros, entre operadores públicos e privados de rodovias, acadêmicos, profissionais de projeto e de obras, e estudiosos do assunto. Mais informações no sítio do Ibracon, <http://www.ibracon.org.br/>.

[Voltar](#)

PPP da MG-050

O governo mineiro escolheu o consórcio liderado pelo grupo Equipav, de Campinas, para reconstruir a MG-050, que liga Belo Horizonte à região de Ribeirão Preto, interior paulista, com 372 quilômetros. A obra será realizada em parceria público-privada, primeira desse programa a ser executada no estado e no País, com valor R\$ 645 milhões. O resultado da licitação foi divulgado dia 17 de março. O grupo Equipav, de Campinas (SP), obteve o primeiro lugar, ao se dispor a executar a reforma da MG-050 com uma contrapartida do estado de R\$ 658,3 mil mensais. A MG-050 é uma das mais importantes rodovias estaduais mineiras. Ela passa por 50 municípios e garante acesso a uma população de 1,3 milhão de pessoas. A MG-050 vai até a divisa com São Paulo. A conexão, do lado paulista, é com SP-351.

[Voltar](#)

Reforço na estruturado DNIT

O ministro do Planejamento, Paulo Bernardo, confirmou a nomeação de 365 candidatos aprovados em concurso realizado no ano de 2005 para o Departamento de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT). Pela decisão do ministro, foram chamados 100 analistas de infra-estrutura de transportes, 100 técnicos de suporte em infra-estrutura de transportes, 65 analistas administrativos e 100 técnicos administrativos.

[Voltar](#)

Mensagem do Presidente: Apagão Aéreo



Nesta oportunidade, vamos ocupar este espaço para tratar de um assunto que não diz respeito diretamente ao setor rodoviário, mas que interessa a todo cidadão brasileiro: o apagão aéreo. O caos verificado nesse setor é um alerta para o que pode vir a acontecer também no rodoviário.

O Brasil, que já não conta com rede rodoviária e ferroviária decentes, se defronta com mais um sério problema. Esse processo culminou com a suspensão total das decolagens no último dia 30 de março. Isso se constitui num verdadeiro absurdo, que chega às raias do inimaginável, da ficção! Um país de dimensões continentais com o setor aéreo completamente parado.

Enquanto isso o ministro da Defesa, Waldir Pires, ocupa o noticiário televisivo para pedir paciência ao povo brasileiro.

Ora senhores, há praticamente 180 dias nos debatemos com esse problema e o senhor ministro vem nos pedir paciência? A inoperância (ou seria incompetência?) do Governo para solucionar o problema - que veio à tona após o acidente que vitimou mais de 150 pessoas numa aeronave da GOL - é tamanha que conseguiram piorar o que já se apresentava ruim.

Os valores arrecadados com as altas taxas aeroportuárias cobradas dos usuários parecem que não têm sido utilizados para dotar o controle da navegação aérea de instrumentos modernos que dêem segurança aos que utilizam o sistema.

Nesse ponto há uma incrível semelhança com o que acontece com a CIDE, criada para melhorar a infra-estrutura do setor transportes, com foco principal nas rodovias pelo que representam no transporte de cargas e passageiros. O Governo Federal tem aplicado valores ínfimos na finalidade para a qual foi instituída.

Com efeito, de 2002 até março de 2006, o Governo Federal aplicou apenas 28,3% dos recursos arrecadados com a CIDE em transportes. Nada menos que 71,7% dos recursos da CIDE foram para a formação do superávit primário ou outras finalidades estranhas ao setor dos transportes. A divisão da CIDE com os Estados teve início apenas em 2004. Para se ter uma idéia, somente entre 2004 e 2006 a arrecadação foi de R\$ 23,3 bilhões. Desse total, foram repassados aos Estados apenas R\$ 3,8 bilhões, ou seja, 16,6%.

Voltando à crise aérea, destacamos que se deve somar à falta de investimentos oficiais a crescente quantidade de passageiros transportados, que entre 2000 e 2006 representou um aumento de 38%, associada a uma redução na frota de aviões de 37% no mesmo período, devido à falência da VARIG. São, sem dúvida, os ingredientes ideais para o colapso que ora assistimos.

É nesse quadro de caos aéreo e que representa um prenúncio do que pode vir a acontecer no nosso setor caso os investimentos necessários, e que são urgentes, não sejam feitos, que damos as BOAS-VINDAS aos novos dirigentes rodoviários do nosso país, que têm a responsabilidade e o desafio de conduzir o setor fundamental para dar suporte ao almejado crescimento econômico do país. Boa Sorte a todos!

*Engenheiro Inácio Bento de Moraes Júnior
Diretor- Geral do DER-PB e Presidente da ABDER*

Voltar

Brasil perde US\$ 100 bi por ano por falta de logística

Em Minas Gerais, no início de março, produtores agrícolas e usuários da BR-354 (também conhecida como Rodovia do Milho) interditaram a rodovia, em protesto à má

Previsão de Investimento em Transportes 2007-2010 (R\$ bilhões)	
REGIÃO	INVESTIMENTO TOTAL
Norte	6,2
Nordeste	7,3
Sudeste	6,1
Sul	3,9
Centro-Oeste	3,5
Projetos Especiais	28,4
TOTAL	55,4

condição de conservação da estrada. "Todos os anos é a mesma coisa. Após o período das chuvas o trecho de 143 quilômetros fica intra-fegável. Já nos prometeram desde a reforma da rodovia até a realização de operações tapa-buraco, mas até agora nada foi feito", critica a secretária-executiva da Associação Comercial e Industrial de Patrocínio (Acip), Maria José Mazzo.

As críticas não abalam o Governo. No dia 13 de março, num evento patrocinado pela ABRAMAT (Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Construção), o

presidente Luiz Inácio Lula da Silva, se mostrou confiante nos resultados do PAC. "O PAC é o mais importante projeto de desenvolvimento já feito neste país. Não tenho medo de dizer que é o mais importante, com cabeça, tronco e membro. Nós sabemos o que queremos, quando começar, quanto investir em cada área", disse o presidente.

A ministra Chefe do Gabinete Civil da Presidência, Dilma Roussef, tem se esforçado para explicar os números do PAC. O Programa deverá absorver investimentos de R\$ 503,9 bilhões até 2010. A maior parte destes investimentos virá das empresas estatais e do setor privado: R\$ 436,1 bilhões. O restante, R\$67,8 bilhões, do Orçamento da União. Somente em 2007 serão repassados R\$ 25,5 bilhões para investimentos oriundos do orçamento. Em exposição no Senado, dia 13 de março, a ministra informou que um relatório de acompanhamento das obras do PAC será disponibilizado ao final de cada mês pela Internet.

De acordo com o Ministério dos Transportes, as rodovias federais serão as que mais se beneficiarão, com R\$ 33,437 bilhões dos investimentos em transporte. Em seguida, vêm os projetos da Marinha Mercante, com R\$10,581 bilhões; as ferrovias, com R\$7,863 bilhões; os portos com R\$2,663 bilhões; os aeroportos, com R\$3,001 bilhões; e, por último, as hidrovias, com R\$735 milhões.

O governo selecionou 72 projetos prioritários nesse setor em todo o país. A Região Sudeste receberá, até 2010, investimentos da ordem de R\$ 7,9 bilhões em logística. Nordeste e Centro-Oeste empatam com um aporte de R\$ 7,4 bilhões. A Região Norte vem em seguida com recursos que somarão R\$ 6,3 bilhões, e o Sul, por último, com R\$ 4,5 bilhões.

Haverá a construção, adequação, duplicação e recuperação, em quatro anos, de 42 mil quilômetros de estradas, 2,5 mil quilômetros de ferrovias, além da ampliação e melhoria de 12 portos e 20 aeroportos.

Ministério dos Transportes detalhou os investimentos em Projetos Especiais no setor transportes até 2010 (veja quadro acima). As rodovias já definidas que receberão recursos pelo PAC são: Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, incluindo a BR 101-RJ; Rodoanel de São Paulo-Trecho Sul; BR 101-ES; BR 381-MG; BR 153-365-MG; BR 040-MG; BR 050-MG; BR 262-MG; BR 265-MG; BR 163-MT/PA; BR 158-MT; BR 319-AM; e BR 156-AP.

Mas o setor produtivo brasileiro tem pressa e critica a demora do Governo Federal em por as PPPs em ação. A Abdib (Associação Brasileira da Infra-estrutura e Indústrias de Base) propôs ao Ministério dos Transportes transferir para a iniciativa privada o investimento e a gestão de 15.600 quilômetros de rodovias federais. Batizado de Plano Nacional de Desenvolvimento Rodoviário, a proposta prevê um prazo de 30 meses para recuperar toda a extensão por meio de concessões e PPPs, incluindo investimentos em pavimento, sinalização e atendimento ao usuário.

A entidade já conversou com a Casa Civil, com o presidente da República e com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). De acordo com o plano, 6.100 quilômetros seriam recuperados por concessões e 9.500 quilômetros por PPP. "Com a arrecadação proveniente do pagamento de impostos e de outorgas, o poder público teria recursos para manter outros 40.000 quilômetros em condições adequadas de rodagem", disse Paulo Godoy, presidente da

Abdib.

Ao longo de 25 anos, prazo médio de duração das concessões, a arrecadação prevista é de R\$ 33 bilhões na esfera federal e mais R\$ 9,6 bilhões na municipal. "Ao mesmo tempo, haveria 15.600 quilô-metros permanentemente em boas condições de rodagem", concluiu Godoy.

Voltar

Licitação de concessões: novas regras da Casa Civil

A idéia do governo é aumentar a concorrência para reduzir o preço do pedágio. Para isso, pretende diminuir as exigências contidas nos editais de licitação das rodovias federais para estimular a participação de empresas estrangeiras, bancos e fundos de pensão nos leilões. Segundo técnicos da Casa Civil, o edital elaborado pela ANTT permitia a concentração da gestão das estradas nas mãos de poucas empresas.

De acordo com as novas regras pensadas pela Casa Civil, a formação de consórcios deverá ficar mais restrita e a própria dinâmica do leilão poderá mudar. Em vez de licitar os sete lotes de estradas separadamente, embora no mesmo dia, o leilão tende a ocorrer de forma simultânea.

Cada consórcio poderá entrar na licitação de quantos lotes achar conveniente, mas seus integrantes ficarão proibidos de ter participações "cruzadas", ou seja, não poderão fazer parte de mais de um consórcio. A nova proposta de edital deverá excluir a exigência do atestado técnico-operacional e flexibilizar o atestado técnico-profissional, facilitando a participação às empresas nacionais ou estrangeiras que apresentem apenas um pré-contrato com consultorias na área de engenharia. A regra já está sendo adotada na preparação do edital da primeira PPP federal, da BR-116 e BR-324, na Bahia.

Para o professor Luiz Afonso Senna, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), e autor do livro "Rodovias Auto-sustentadas: O Desafio para o Século XXI", a demora na licitação dos lotes de rodovias federais envia sinais A contraditórios ao mercado. Ele critica a idéia de o próprio Governo pedaggiar as rodovias.

"Criar estruturas estatais pesadas significa a introdução de elementos de ineficiência: requer a expansão da máquina pública e dificulta a fiscalização, uma vez que a mesma se dá em relação a um organismo do próprio governo. A experiência mostra também que, neste formato, não há o compromisso claramente estabelecido entre a receita obtida na cobrança e as obras necessárias, com cronograma claramente definidos", disse o professor Senna, citando como exemplo o modelo de pedágio comunitário implantado no Rio Grande do Sul.

Voltar

A guerra dos pneus reciclados

O Governo Brasileiro tem até o dia 20 de julho para recorrer da decisão da Organização Mundial de Comércio (OMC), que condenou o país por criar obstáculos à importação de pneu reciclado da União Européia (UE). Para o Itamaraty, mais do que abrir o mercado nacional para pneus reciclados, a derrota brasileira pode transformar o País em lixeira dos países desenvolvidos.

O Brasil proíbe, desde 1991, a importação de qualquer produto de consumo usado. Em 2000, entretanto, decisão do Mercosul permitiu ao Uruguai exportar pneus reformados ao Brasil. As regras que vetam as importações não derivam de lei, mas de portarias ou resoluções. A precariedade normativa favorece os fabricantes nacionais de pneus reformados. O segmento alega que não consegue obter matéria-prima no mercado doméstico, dependendo das importações de carcaças.

Com esse argumento, obtêm liminares na Justiça para comprar de fornecedores estrangeiros.

Ano passado, decisões judiciais garantiram a importação de 7,5 milhões de carcaças de pneus. Em 2005, 10,5 milhões de unidades desembarcaram no País. A cada ano, 65 milhões de pneus são lançados no mercado nacional por empresas com atuação no Brasil. São 50 milhões de pneus novos produzidos em território nacional, nove milhões de reformados e seis milhões de originais importados. Segundo o setor, a oferta atende à demanda.

A divergência entre Executivo e Judiciário do Brasil enfraquece a defesa do País. No Congresso, o Governo se mantém neutro com relação ao projeto de um parlamentar do PT, o senador paranaense Flávio Arns, que legaliza a importação.

A disputa na OMC começou em janeiro de 2006. A decisão final da organização deve ser divulgada em 21 de maio. Só então as partes terão até 60 dias para recorrer ao órgão de apelação.

Por outro lado, pneus velhos que permaneceriam durante 400 anos em decomposição podem ser utilizados no asfalto ecológico, experiência que há seis anos vem sendo desenvolvida no Rio Grande do Sul. No 8º Enacor, realizado no Rio Grande do Sul, em setembro de 2003, técnicos do DAER-RS mostraram as vantagens do asfalto-borracha, que foi testado no quilômetro 28 da RS122.

Segundo os técnicos, além de aumentar a vida útil da rodovia em 43%, a nova tecnologia pode ser a solução para resolver o problema do descarte de pneus. Como cada quilômetro de asfalto-borracha demanda mil pneus, a cobertura de 10% da malha rodoviária do país consumiria 16 milhões de pneus. De 2001 até hoje, o asfalto ecológico já foi aplicado em 263,2 quilômetros de estradas.

[Voltar](#)

Fuga de pedágio mata irmãos no RS

Para evitar o pagamento de R\$ 9,90 do pedágio de Vila Cristina, na BR-116 (Porto Alegre-Serra), o caminhoneiro Alan Daniel da Silveira, 28 anos, e sua irmã, Laís Ângela da Silveira, 18 anos, moradores de Caxias do Sul, arriscaram colocar o Mercedes-Benz carregado com 15 toneladas de cal num desvio de aproximadamente 500 metros de estrada de chão. Eram 7h da manhã do dia 14 de março. Pretendiam entregar a carga em Curitiba, no dia 19. Mas, após uma curva de 90 graus, Alan perdeu o controle do veículo e tombou na ponte sobre o Arroio Pinhal. Morreram na hora.

O uso de estradas estaduais e municipais como rotas alternativas às rodovias federais pedagiadas deve crescer ainda mais com a implantação do Plano Nacional Estratégico de Pesagem, conforme advertiu o coordenador geral de Operações Rodoviárias do DNIT, Luiz Cláudio Varejão, em entrevista exclusiva ao Informe ABDER, na edição de janeiro deste ano. O PNEP prevê a implantação de 220 postos de pesagem espalhados por 45 mil quilômetros de estradas federais até o fim deste ano.

"Os Estados e os Municípios também terão que elaborar seus planos de pesagem para evitar que veículos irregulares trafeguem por suas rodovias", disse Varejão, ressaltando que 77% dos caminhões que hoje trafegam nas estradas brasileiras estão com carga acima do permitido. O coordenador de Operações do DNIT enfatizou que o órgão não tem condições de evitar o uso de rotas alternativas.

[Voltar](#)

AGETOP - Restauração garantida

A continuação das obras de restauração e pavimentação de rodovias estaduais dentro do Programa de Gerenciamento e Melhoramento da Malha Rodoviária Estadual (Pró-Melhor) está garantida. De acordo com o presidente da Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop), José Américo de Sousa, até o final deste ano a Agetop finalizará as reabilitações iniciadas dentro da primeira fase do programa, que conta com apoio do Banco Mundial (BIRD), para recuperação e ampliação das estradas goianas. A segunda fase começa em 2008.

Na primeira quinzena de março, técnicos do BIRD e da Agetop estiveram acertando os detalhes da parceria. O presidente da Agetop explicou que na segunda fase do Pró-Melhor

serão priorizados as seguintes ações: reabilitação de estradas; implantação e pavimentação de novos trechos rodoviários; e modernização de diversos órgãos e secretarias do Estado. Essa modernização envolve financiamento de consultores, de equipamentos de informática e também implementação de reformas que visem à modernização da gestão. A segunda fase do Pró-Melhor custará 130 milhões de dólares, sendo que o Banco Mundial financiará 50% desse valor e o Tesouro Estadual o restante.

[Voltar](#)

DER/RJ - Obras causam transtorno

O Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro está realizando obras em aproximadamente 40 trechos das estradas do estado, o que tem provocado trânsito lento em vários pontos das rodovias. Segundo o DER-RJ, um dos pontos mais críticos fica na Baixada Litorânea, entre Casimiro de Abreu e Cabo Frio. As obras na região, que incluem reforço na ponte sobre o Rio São João, que liga os dois municípios, começaram em dezembro passado. O cronograma inicial de término, início de maio, está mantido.

Porém a obra considerada mais importante está parada desde novembro de 2006: a da RJ-140 (entre São Pedro D'Aldeia e Cabo Frio), na Região dos Lagos. Orçada em R\$ 141 milhões, a obra prevê a construção de uma ponte sobre o Canal do Itajuru e a duplicação da rodovia. O presidente do DER-RJ, Henrique Ribeiro, garantiu a retomada da obra. "Em quatro ou cinco meses vamos concluir essa obra toda", disse Ribeiro.

[Voltar](#)

DER/PR - Licitação de ferry-boat

Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER-PR) vai realizar licitação para a Concessão da Exploração do Serviço Público de Transporte Coletivo Aquaviário de Veículos e Passageiros, na Travessia da baía de Guaratuba.

[Voltar](#)

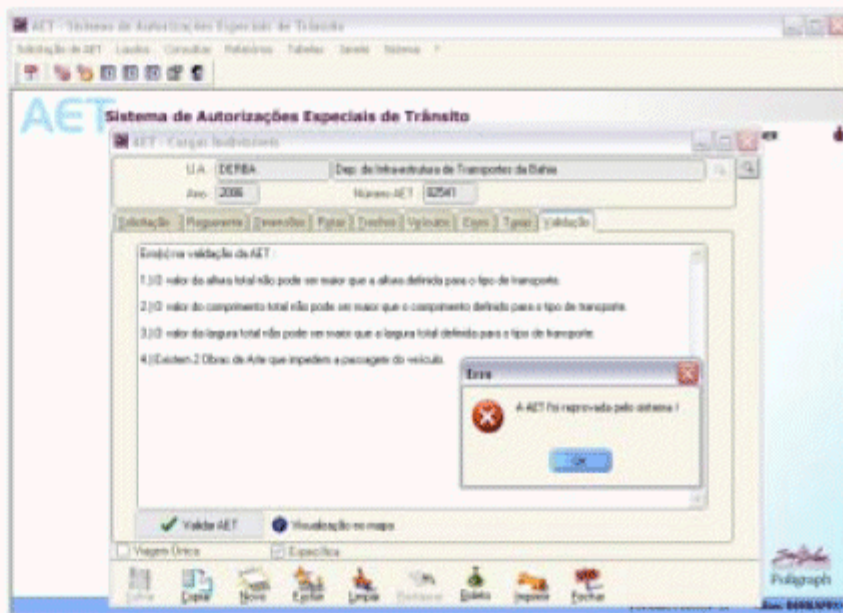
Sistema AET facilita as Solicitações e Análises para Cargas Especiais



Os veículos que transportam cargas indivisíveis com excesso de peso e/ou dimensões devem trafegar portando uma Autorização Especial de Trânsito, documento expedido pela autoridade com jurisdição sobre a via em conformidade com a legislação vigente. Com a finalidade de apoiar os setores responsáveis pela análise e emissão dessas autorizações, a Softplan/Poligraph desenvolveu o Sistema de Autorizações Especiais de Trânsito - AET.

O AET auxilia no processo de validação da solicitação, no qual são analisados cuidadosamente itens envolvidos, como trechos e rotas a percorrer, viabilidade das obras de artes especiais, dimensões da carga e do veículo e distribuição do peso bruto total por eixo.

Permite também agilizar o processo e o atendimento às AETs por possibilitar aos requerentes fazer a solicitação, o acompanhamento de seus trâmites, a impressão das guias de recolhimento e da própria AET pela Internet, com baixa automática das quitações das referidas guias mediante convênio com Instituição Bancária.



▲ Cadastro de Autorização Especial de Trânsito

DERBA, DEINFRA, DER/PR e AGETOP são clientes da Softplan/Poligraph e já dispõem das facilidades que o Sistema AET proporciona.

[Voltar](#)