



J O R N A L ABDER - Janeiro / Fevereiro 2007

Índice

[FHWA ajudará ABDER desenvolver Centro de Tecnologia e enviará Laboratório Móvel](#)
[TCU calcula a CIDE](#)
[9ª Conferência Internacional de Estradas de Baixo-Volume](#)
[Prejuízo por km](#)
[Mudar é preciso](#)
[Estados e municípios terão que elaborar planos de paisagem](#)
[Geração de empregos municipais](#)
[Concessões de rodovias: pedágio 20% mais barato](#)
[PPA de 2004-2007 ainda não decolou](#)
[DERTINS - Prevenção de acidentes](#)
[DER/PR - Novas máquinas](#)
[DER/SP - Rotatórias na Mogi-Bertioga](#)
[AGETOP - R\\$ 15 mi em manutenção](#)
[SIDER](#)

FHWA ajudará ABDER desenvolver Centro de Tecnologia e enviará Laboratório Móvel



A Federal Highway Administration (FHWA), que é o Departamento Nacional de Estradas do Governo dos Estados Unidos, ajudará a ABDER desenvolver um Centro de Transferência de Tecnologia (T2) Rodoviária nos próximos meses.

Em outubro, os norte-americanos irão trazer equipamentos do laboratório móvel de pavimento rígido (concreto de cimento

Portland) para o encontro do Ibracon (Instituto Brasileiro de Concreto), que será realizado em outubro deste ano em Recife, Pernambuco. O Centro de T2 Rodoviária e o Equipamento de Laboratório Móvel de pavimento rígido fazem parte do acordo de cooperação técnica para o setor rodoviário entre o Brasil e os Estados Unidos, que vem sendo costurado desde março do ano passado, por iniciativa da ABDER. O anúncio do Centro de Transferência de Tecnologia Rodoviária foi feito pelo presidente da ABDER, que participou, entre 21 e 25 de janeiro, da 86ª TRB, Transportation Research Board, o maior encontro sobre transporte do mundo, que acontece anualmente em Washington, Estados Unidos.

Outro ponto marcante desta viagem aos EUA foi o encontro com John Horsley, Diretor Executivo da AASHTO (Association of State Highway and Transportation Officials), onde se discutiu o interesse de ambas as associações de ter a ABDER como representante exclusiva da AASHTO no Brasil.

[Voltar](#)

[TCU calcula a CIDE](#)

O Tribunal de Contas da União (TCU) já recebeu do DNIT os dados referentes às extensões da malha rodoviária pavimentada (federal e estaduais) para o cálculo do percentual que cada Estado terá direito dos recursos da CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), em 2007. Conforme estabelecem a Lei nº 10.866/04, a Portaria do MT nº 197/06 e o Roteiro Básico para Sistema Rodoviário Estadual editado pelo DNIT, os Estados deveriam ter encaminhado ao DNIT os seus SREs (Sistemas Rodoviários Estaduais) atualizados até 31/10/2006. A penalidade para os faltosos é a contabilização da malha viária estadual apresentada pelo DNIT ao TCU em 2004, quando da edição da Lei 10.866. Até meados de fevereiro, o TCU irá editar uma Decisão Normativa com os percentuais da CIDE para cada Estado. Passados 15 dias, se não houver contestação dos valores, o Tribunal editará a instrução definitiva.

[Voltar](#)

9ª Conferência Internacional de Estradas de Baixo-Volume

A 9ª Conferência Internacional de Estradas de Baixo-Volume (9th International Conference on Low-Volume Roads) será realizada do dia 24-27 de Junho de 2007 no Austin, TX - EUA. A conferência vai examinar novas tecnologias de planejamento, desenho, construção, operação, manutenção, e administração de estradas de baixo-volume, fornecendo uma oportunidade única para engenheiros, planejadores, administradores, e pesquisadores para trocar informação e explorar benefícios de pesquisas recentes e estudos de caso práticos sobre o assunto.

Organizada pela TRB (Transportation Research Board) e patrocinada pelo Comitê de Estradas de Baixo-Volume, a conferência é apoiada pelo Centro de Pesquisa de Transporte (CTR) na Universidade do Texas-Austin.

O registro da conferência pode ser pela Internet: www.TRB.org/Conferences/9LVR/

[Voltar](#)

Prejuízo por km

Um estudo realizado pela Esalq (Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz), da USP (Universidade de São Paulo) de Piracicaba, aponta que as empresas transportadoras de carga arcam com um prejuízo de pelo menos R\$ 34 por 100 quilômetros rodados em estradas mal conservadas do País. O custo extra envolve manutenção, tempo desperdiçado na viagem e aumento no consumo de combustível. Em boas condições, as estradas permitiriam uma economia de 4,8% no combustível e 4,5% na emissão de gás carbônico.

[Voltar](#)

Mudar é preciso



A grande discussão gerada após o anúncio do Programa de Aceleração do Crescimento evidencia que o Brasil urge por investimentos em sua infraestrutura para consecução do crescimento econômico que necessita. No caso particular do setor rodoviário, a precariedade das nossas estradas denota o grande ralo por onde se esvai a produtividade do país. Mais que um grande investimento na infra-estrutura rodoviária é necessário uma mudança de atitude dos governantes para com o setor visando prepará-lo para atender o sonhado espetáculo do crescimento.

É nesse sentido que chamamos a atenção para alguns fatos.

Iniciemos pelo anúncio de resultados práticos do acordo de cooperação técnica entre o Brasil e os Estados Unidos, que começou a ser alinhavado há quase um ano por iniciativa da própria ABDER. Neste ano de 2007, a Federal Highway Administration (FHWA) irá colaborar para que a ABDER constitua um Centro de Transferência de Tecnologia Rodoviária e enviará partes de um laboratório móvel de pavimento rígido para treinamento. Outro ponto é que estamos discutindo junto a American Association of States Highway and Transportation (AASHTO) a viabilização de representá-la no Brasil.

Uma mudança que merece enfoque e tem impacto direto na vida útil das rodovias brasileiras é a implantação, agora em 2007, do Plano Nacional Estratégico de Pesagem- PNEP, a cargo do DNIT. Embora ressaltemos que o Governo Federal tenha deixado de lado a sua obrigação de um planejador nacional ao alijar os órgãos rodoviários estaduais das discussões para definição do referido Plano.

De acordo com o Coordenador Geral de Operações Rodoviárias do DNIT, Luiz Cláudio Varejão, o órgão não tem condições de evitar que os veículos com sobrecarga fujam das estradas federais para as rodovias estaduais e municipais. E efetivamente não tem, no entanto pode e deve dar atenção especial no sentido de fechar os pontos de fuga, já identificados, durante a implantação do PNEP.

Sabemos que as rodovias e obras d'arte especiais sob responsabilidade dos estados e municípios não irão suportar por muito tempo o tráfego oriundo das rodovias federais e sempre com excesso de peso, o grande vilão da deterioração precoce das nossas rodovias. Os transportadores também precisam, urgentemente, mudar de postura. Será que lhes falta a consciência de que a sobrecarga leva a degradação do pavimento, danifica obras d'arte e compromete ainda, a capacidade de transporte de suas empresas aumentando o custo dos fretes e prejudicando toda a cadeia produtiva de um país?

Com o PNEP, Estados e Municípios terão que adotar uma nova postura, pois terão que implantar seus próprios Planos de Pesagem e, portanto, cabe a indagação: como os Estados irão prover todas suas rodovias com balanças? De onde sairão os financiamentos?

No caso das rodovias estaduais, essa reconquista do poder de investimento passa por mais recursos da CIDE. Aliás, a distribuição dos recursos da CIDE tem, necessariamente que ser alterada. Não é possível que uma contribuição instituída para determinado fim seja desviada para outras finalidades. Muito menos que os Estados, detentores do dobro da malha rodoviária pavimentada federal, possam receber apenas 17,2% da CIDE.

Uma outra mudança de atitude é como pode ser encarado o anúncio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), pois pela primeira vez o atual Governo reconhece que o País não alcançará o almejado desenvolvimento econômico sem investimentos em infra-estrutura. Hoje, atingimos o consenso na sociedade e no Governo: nosso baixo crescimento econômico, bem abaixo dos registrados pelos demais países emergentes, se deve em grande parte à falta de investimentos em infra-estrutura.

Claro que muitas outras mudanças de atitude ainda são necessárias para o país crescer de forma sustentável e com justiça social. Mas de uma coisa é certa: mudar é preciso. E rápido!

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

[Voltar](#)

Estados e municípios terão que elaborar planos de pesagem

O Plano Nacional Estratégico de Pesagem prevê investimentos na recuperação, reforma e construção de postos de pesagem, além de treinamento de pessoal e aquisição de softwares e equipamentos. Os recursos



previstos são da ordem de R\$ 666 mi, até 2010. Este ano, o Governo Federal irá investir R\$ 106 milhões na construção, reforma e operacionalização de 143 novos postos de pesagem (96 postos fixos e 47 móveis). O objetivo é ter 206 postos de pesagem em operação (69 já estão funcionando) até o fim do ano. Segundo o coordenador geral de Operações Rodoviárias do

DNIT, Luiz Cláudio Varejão, os primeiros postos de pesagem móveis entram em operação a partir de março. Em 2008, entrarão em operação 110 novos postos de pesagem (50 fixos e 60 móveis).

"Vamos privilegiar os investimentos em tecnologia, como forma de diminuir custos com pessoal e aumentar o número de postos de pesagem. O objetivo é que haja menor necessidade de interferência do pessoal técnico no controle da pesagem. O modelo seguirá o mesmo do sistema de controle de velocidade. Para isso, estamos investindo em postos mais simples e em sistemas de pré-pesagem, nos quais apenas os veículos suspeitos de sobrecarga, que já tenham sido avaliados ao trafegarem pela própria rodovia, sejam encaminhados para as balanças fixas", explicou Varejão.

De acordo com o coordenador geral de Operações Rodoviárias do DNIT, as câmeras dos postos de pesagem serão monitoradas pelo software OCR, que permite a leitura de caracteres nas imagens captadas. "O OCR permite que se leia a placa dos veículos. Dessa forma, o técnico, ao fiscalizar um veículo, já terá todo o histórico do veículo, pois o OCR já terá identificado a placa do veículo e terá mostrado, na tela do computador disponível para o técnico, todas as informações sobre aquele determinado veículo", informou Luiz Varejão.

"Hoje, a tecnologia de pesagem em movimento e o OCR viraram febre nas rodovias européias. É o que há de mais moderno no setor", ressaltou.

O coordenador geral de Operações Rodoviárias do DNIT destacou a tecnologia também empregada na emissão de AET (Autorização Especial de Trânsito). "Atualmente, as AETs são concedidas de modo totalmente informatizado. Pela Internet, o motorista do caminhão escolhe a rota, que pode passar por vários estados, recolhe a taxa e emite o documento, a própria AET. Assim, além de facilitar a vida do cidadão, estamos evitando fraudes que eram muito comuns no sistema anterior e ampliando a eficiência da fiscalização".

Luiz Cláudio Varejão criticou resoluções do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) editadas no fim de 2006, que estabeleceram metragens e quantidade máxima de carga por veículo.

"Com a decisão do Contran, os bitrens tornaram-se veículos de carga comuns. Cada veículo terá que ser medido com fita métrica para saber se está irregular ou não", criticou Varejão, acrescentando que a decisão do Contran implicará na reformulação do projeto de sinalização do DNIT e poderá provocar danos às pontes. Varejão informou que, em 2006, o DNIT investiu R\$ 137 milhões na sinalização de 22 mil km de estradas federais e, em 2007, estão previstos R\$ 160 milhões.

Para Varejão, os órgãos técnicos do setor rodoviário (esferas Federal, Estadual e Municipal) deveriam estabelecer uma pauta única de reivindicações a ser encaminhada ao Contran. "Os órgãos rodoviários, hoje, são administradores de crises. Não temos planejamento integrado de operações. É fundamental definirmos uma política de maior intercâmbio não só entre os próprios órgãos rodoviários, mas também com outros países, para absorvermos tecnologia", disse Varejão citando como exemplo o programa de monitoramento de pontes desenvolvido pela comunidade européia.

[Voltar](#)

Geração de empregos municipais

"As rodovias federais poderiam ser fonte de emprego direto para trabalhadores das cidades por onde elas passam. Esses trabalhadores organizados em cooperativa poderiam firmar contrato de prestação de serviço diretamente com o DNIT para serviços simples como de roçado das margens das próprias rodovias ou desentupimento de bueiros. Além de baratear os custos de manutenção das rodovias, estaríamos gerando empregos e fixando os trabalhadores nos municípios do interior".

A idéia é do coordenador geral de Operações Rodoviárias do DNIT, Luiz Cláudio Varejão, que faz questão de esclarecer: "Não se trata de política do DNIT ou do governo, nem que será implementada um dia. É apenas uma idéia que tenho para ajudar o País a criar mais empregos no interior", disse Luiz Varejão.

Em relação ao próprio DNIT, Varejão informou que o órgão promoveu o treinamento de cerca de 500 técnicos, em 2006, para implementar o Plano Nacional Estratégico de Pesagem. Ele disse que o DNIT deverá promover novo concurso para preenchimento de vagas para pessoal especializado até 2009. Segundo Luiz Varejão, sob sua coordenação trabalham cerca de 120 técnicos, a maioria terceirizada. "Temos muito poucos servidores. Conseguimos contratar por concurso, no ano passado, apenas oito técnicos. Deste total, cinco de nível superior: quatro engenheiros e um administrador. Não tínhamos nenhum engenheiro no quadro de pessoal da Coordenação", afirmou Varejão.

[Voltar](#)

Concessões de rodovias: pedágio 20% mais barato

O ministro do Transportes, Paulo Sérgio Passos, depois de se reunir com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no dia 1º de fevereiro, garantiu que os editais para novas concessões de rodovias deverão ser divulgados ainda neste primeiro semestre. Ele informou que os estudos indicam uma redução de 20% nas tarifas de pedágio, como consequência da queda na taxa de retorno das empresas responsáveis.

De acordo com a assessoria do Ministério dos Transportes, o pedágio da rodovia Regis Bittencourt (São Paulo-Paraná), que está entre as estradas a serem administradas pela iniciativa privada, deve cair de R\$ 3,36 para R\$ 2,69. Na Fernão Dias (São Paulo-Minas Gerais), a queda deverá ser de R\$ 4,00 para R\$, 3,20. "A taxa de retorno será menor que 12,8% como consequência da revisão de parâmetros de risco e esta redução será bastante razoável" afirmou Passos.

As explicações do ministro tinham objetivo de acalmar os ânimos da iniciativa privada, que criticou a suspensão do processo de concessões de rodovias. A suspensão foi anunciada pela ministra Chefe do Gabinete Civil, Dilma Roussef, no início de Janeiro, com argumento de que a queda das taxas de juros e a desoneração de PIS e Cofins, prevista no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), podem mudar o cálculo da taxa de retorno das empresas e, com isso, baratear os pedágios.

Os ânimos ficaram ainda mais exaltados quando o subprocurador-geral da República Aurélio Virgílio Veiga Rios, na reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social sobre infra-estrutura, realizada dia 13 de janeiro, disse que "o lucro das concessões [de rodovias] só se compara ao tráfico internacional de drogas" e defendeu a "redefinição dos contratos".

Presente à reunião, o presidente da Abdib (Associação Brasileira da Infra-estrutura e Indústrias de Base), Paulo Godoy, ficou indignado: "É brincadeira essa comparação. É desconhecer completamente a realidade daquilo que está sendo realizado no país", afirmou.

O ministro Augusto Nardes, do Tribunal de Contas da União (TCU), explicou que se o Governo decidir alterar o valor das tarifas de pedágio e a taxa interna de retorno (TIR) prevista para os futuros concessionários, terá que reenviar a minuta de edital ao TCU, para análise do órgão de fiscalização.

[Voltar](#)

PPA de 2004-2007 ainda não decolou

O governo começou o último ano de execução do Plano Plurianual 2004-2007 sem ter cumprido ou mesmo iniciado as principais obras previstas.

Elaborado em 2003 com ampla participação do setor produtivo, o plano previa, por exemplo, a construção da Ferrovia Transnordestina e de ramais da Ferrovia Norte-Sul, O asfaltamento da BR-163, a ampliação do Porto de Santos e a construção do Ferroanel de São Paulo. Nada disso foi feito.

O argumento do governo de que faltam verbas é contestado pelos recursos que sobram do Projeto Piloto de Investimentos (PPI), criado em 2005 para contornar o contingenciamento de recursos. Apenas 51% da verba do PPI foi gasta em 2006, e 37% em 2005. Sobram R\$ 2 bilhões.

"A gestão está amarrada institucionalmente. O Governo tem o dinheiro, mas não consegue gastar", diz o presidente da Associação Brasileira de Infra-Estrutura e Indústria de Base (Abdib), Paulo Godoy.

O PPA previa investimentos em transportes de R\$ 31,8 bilhões, entre recursos privados e públicos. De 2004 até mês passado, foram usados R\$ 12,6 milhões, incluindo os recursos do PPI. O governo não sabe quanto a iniciativa privada gastou no período.

Mesmo as verbas não contingenciadas não são executadas. Até dezembro de 2006, de um total de R\$ 3,9 bilhões, apenas R\$ 2 bilhões haviam sido gastos.

[Voltar](#)

DETTINS - Prevenção de acidentes

"Não abra para o seu rebanho, melhor preso que solto nas rodovias". Esse é o tema da campanha educativa lançada pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Tocantins (Dertins) com o objetivo de evitar a incidência de animais nas rodovias estaduais e, assim, prevenir acidentes. A campanha prevê distribuição e veiculação de material informativo na mídia estadual, além de palestras sobre os Códigos de Trânsito, Civil, Penal e sobre a Lei Estadual que trata das taxas de recolhimento e remoção de animais apreendidos. Somente entre os meses de janeiro e outubro de 2006, animais provocaram 185 acidentes com 17 vítimas fatais. Um levantamento do IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - mostrou que em 2004 o Tocantins teve um custo de mais de 170 milhões de reais com acidentes no trânsito.

[Voltar](#)

DER/PR - Novas máquinas

Sem fazer investimentos na aquisição de maquinário desde a década de 80, o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER-PR) deve desembolsar em 2007 aproximadamente R\$ 13 milhões para adquirir cerca de 110 novas máquinas. A compra dos equipamentos será feita através de pregão eletrônico e deve ocorrer ainda no primeiro trimestre deste ano. Serão adquiridos carregadeiras, motoniveladoras, retroescava-deiras, caminhões e escavadeiras. "A renovação da frota de máquinas e equipamentos vai trazer mais economia e qualidade aos serviços executados pelo próprio DER nas nossas rodovias", destacou o secretário dos Transportes, Rogério Tizzot. "Já há programação para a realização de uma nova compra de máquinas e equipamentos para o ano que vem", acrescentou.

[Voltar](#)

DER/SP - Rotatórias na Mogi-Bertioga

O superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo (DER/SP), Delson José Amador, garantiu que irá buscar uma saída legal para garantir a finalização das obras de construção de quatro rotatórias na rodovia Mogi-Bertioga (SP-98). A obra estava orçada originalmente em R\$ 1 milhão, mas, devido a problemas no solo onde as obras estão sendo executadas, o custo das rotatórias saltou para R\$ 1,7 milhão.

Segundo o secretário de Obras Mogi das Cruzes, Otacílio Garcia Leme, "após a realização de vários testes, como deflectometria e CBR, foi constatado que o solo nas rotatórias da Porteira Preta e Petrom possui capacidade de suporte menor do que a necessária para a execução da pavimentação e posterior tráfego. Conforme os parâmetros indicados nos próprios projetos do DER, existe a necessidade de uma troca de solo maior do que a prevista inicialmente, o que acabou encarecendo a construção". As rotatórias estão sendo construídas nos quilômetros 57,3 (no bairro Porteira Preta), 60,5 (bairro Santa Rita), 68,2 (no Boa Vista) e 69 (em Biritiba Ussu).

[Voltar](#)

AGETOP - R\$ 15 mi em manutenção

O presidente da Agência Goiana de Transporte e Obras (Agetop), José Américo, anunciou que a Agência irá investir, até o final de março deste ano, R\$ 15 milhões na manutenção rotineira das rodovias no Estado. Onze empresas de engenharia já estão contratadas para a segunda fase do Programa Terceira Via. Outras nove firmas estão prestando serviço em caráter emergencial em todo o Estado, até que o processo de contratação definitivo seja aprovado pela Gerência Jurídica da Agetop.

[Voltar](#)



SIDER
SOLUÇÕES INTEGRADAS

Gestão eficiente para
Departamentos de Infra-Estrutura



A Softplan/Poligraph é conhecedora dos desafios que os órgãos de infra-estrutura de transportes e obras enfrentam na busca pelo êxito de suas ações em prol do desenvolvimento do rodoviário em seus estados, fator imperativo para a promoção do crescimento. Por essa razão, vem há 16 anos evoluindo a Solução SIDER, um software de gestão destinado a atender especificamente as necessidades dos órgãos desse segmento. Hoje, o SIDER auxilia na gestão e informatização de mais de dez departamentos de infra-estrutura em todo o País, entre eles DEINFRA/SC, DERBA, AGETOP, DERTES, DERPE, DERDF, DERPR e DERMG, além de Superintendências Regionais do DNIT.

Os mais de 30 sistemas que compõem a Solução SIDER informatizam inúmeras atividades e procedimentos, englobando as áreas de:

-  Gestão Financeira
-  Gestão da Malha
-  Gestão de Contratos
-  Gestão Administrativa
-  Gestão de Receitas e Faixa de Domínio

Merece destaque a gestão de faixa de domínio e de receitas, que possibilitam um aumento considerável no recolhimento de recursos próprios possibilitando dessa forma o reinvestimento em novas obras e projetos.

A imagem da tangerina caracteriza o SIDER - Soluções Integradas para a Gestão de Transportes e Obras, o qual adota a filosofia dos sistemas modulares e integrados e que, associado ao uso de ferramentas de geoprocessamento e business intelligence, permite o acesso rápido às informações, tornando as decisões mais rápidas, seguras e eficazes, uma vez que são baseadas em informações agregadas, confiáveis e disponíveis no momento certo.



Voltar