



J O R N A L ABDER - Outubro / Novembro 2006

Índice

Governo Federal vai implantar 220 balanças para controlar peso de veículos nas estradas

Juiz extingue exigência de AET

Divergência sobre pedágios

MT critica pesquisa da CNT

Mensagem do presidente (Vigilantes do peso)

Portaria do MT padroniza critérios para repasse da CIDE

Estudo revela custo de acidentes fatais

Grupo de Comunicação e Marketing prepara os 30 anos da ABDER

Brasil e EUA trocam experiências sobre transportes

Agtop: Negociações com BIRD em novembro

DER - RN (Restauração dos eixos rodoviários)

DEINFRA - SC (Novos veículos para assistência e fiscalização de obras)

DER - PR (Obras na BR-467)

DER - SP (R\$ 80 milhões para duplicar "rodovia da morte")

SIDE - Implantação com Sucesso no DERMG

Governo Federal vai implantar 220 balanças para controlar peso de veículos nas estradas



O Governo Federal irá implantar, em 2007, 220 novas balanças para controlar o excesso de peso dos veículos de carga e de passageiros nas rodovias federais. O objetivo é preservar o pavimento das rodovias e reduzir o número de acidentes registrado nas estradas. Pesquisas desenvolvidas comprovam que basta 10% de excesso de peso nos veículos de carga ou de passageiros para reduzir a vida útil de uma estrada pavimentada em até 40%. As estatísticas demonstram que pelo menos 77% dos caminhões transportam

cargas com excesso de peso por eixo.

Os novos postos contarão com sensores instalados no asfalto (verificação de velocidade), câmeras com leitores de OCR (captura automática de placas) e detectores de altura, que servirão ainda para conter e classificar os veículos, sem que haja a necessidade de interferência humana. Todos esses equipamentos permitirão a formação de um banco de dados atendendo a todas as atividades do DNIT

Para definição dos locais onde serão instalados os novos postos foram considerados os corredores de exportação, as áreas de origem/destino de cargas e as próprias rodovias. Alguns postos de pesagem estarão aptos a fazer a pesagem com veículos em movimento. Os investimentos no sistema de pesagem deverão atingir R\$ 1,5 bilhão. Atualmente, em toda a malha rodoviária federal existem 49 postos de pesagem operando normalmente, sendo 15 fixos e 34 móveis. Outros 20 postos estão em atualização tecnológica para operar até dezembro deste ano.

A implantação das balanças faz parte do Plano Diretor Nacional Estratégico de Pesagem (PDNEP), um dos projetos estruturantes do Centran (Centro de Excelência em Engenharia de Transportes), previsto para ser lançado no dia 19 de dezembro. O PDNEP começou a ser

desenhado em 2005, e sua coordenação está a cargo do próprio Centran, órgão que nasceu da parceria firmada entre o Ministério dos Transportes e o Ministério da Defesa.

Os outros projetos estruturantes do Centran são: o PNLT (Plano Nacional de Logística de Transportes), que tem como meta criar uma base de dados e instrumentos de análise, sob a ótica logística; o Sistema de Gestão Ambiental, que tem como objetivo adequar as novas obras de infra-estrutura às exigências legais de redução do impacto ambiental; a Produção de Agregados Artificiais de Argila Calcinada, criado com intuito de reduzir custos de construção de estradas, principalmente, na Região Norte, onde há escassez de brita para pavimentação asfáltica (a argila, abundante na Região Amazônica, substitui o uso da brita); o Sistema Nacional de Custos de Transportes, que pretende estabelecer custos regionalizados para o transporte, atendendo, assim, às recomendações do Tribunal de Contas da União; e a Fiscalização de Obras por Sensoriamento Remoto, que prevê o uso de satélites para o acompanhamento de obras de infra-estrutura.

Para a elaboração do PNLT, o Centran promoveu, entre julho e agosto deste ano, nove encontros regionais, nos quais foram colhidas sugestões. Neste ano, o Centran também realizou três workshops para debater o PNLT com diversos segmentos sociais. Um quarto workshop está previsto para ocorrer dia 8 de novembro, na sede do Ministério dos Transportes, em Brasília. Será um verdadeiro fórum sobre o setor de transporte, no qual serão apontados os gargalos do setor e se procurará encontrar soluções para que o transporte deixe de ser um peso no Custo Brasil.

O primeiro grande passo dado pelo Centran para a elaboração do PNLT foi a Semana Nacional de Contagem de Tráfego, ocorrida entre os dias 26 de novembro e 2 de dezembro de 2005. Durante aquela semana, o órgão mobilizou 4,8 mil homens do Exército para fazer um levantamento do transporte terrestre no País. Há quase duas décadas não se fazia um levantamento de tal envergadura sobre o tráfego nas rodovias brasileiras. Foram contados mais de 5 milhões de veículos. O resultado da pesquisa serviu como base para todo Plano Nacional de Pesagem e para o sistema de informações georreferenciadas, uma base de dados que permitirá melhor planejamento do transportes em todo o País.

Em junho deste ano, o Centran promoveu, no Rio de Janeiro, um workshop exclusivo sobre "Tecnologias de Pesagem em Movimento", no qual várias empresas apresentaram o que há de mais moderno no mundo para pesagem de veículos. Entre os técnicos do Governo, chamou atenção a palestra do especialista Hélio Goltsman, do próprio CENTRAN, que alertou: "Pode chegar até 2% do PIB de um país o valor a ser dispendido por ano para reparar os danos do excesso de peso nas rodovias". Como o PIB brasileiro, em 2005, foi de US\$ 796 bilhões, pelas contas do técnico do Centran, o excesso de peso dos veículos em nossas estradas pode custar mais de US\$ 15 bilhões por ano.

Durante o workshop, os técnicos se defrontaram com antigos entraves para os problemas bem atuais das nossas rodovias: O Orçamento Geral da União (OGU) sempre insuficiente para construção, operação e manutenção dos postos de pesagem; dificuldades para a cobrança das multas expedidas, devido à inexistência de convênios com a maioria dos DETRANS (atualmente estão vigorando apenas 14 convênios); indefinição de responsabilidades de cada uma das empresas envolvidas em todo o processo de pesagem (várias empresas de operação, manutenção, supervisão e gerenciamento); indefinição quanto ao escopo de atuação do apoio da Polícia Rodoviária Federal - Ministério da Justiça; falhas na legislação de trânsito, principalmente no que diz respeito às Portarias, que necessitam de revisão para perfeita compatibilidade com os objetivos do controle de peso. Nesse último item, a Resolução 114/00 do Contran, que permitiu o excesso de peso nos veículos de carga de 5% em relação à nota fiscal, foi a mais criticada por todos.

A história do sistema de pesagem de veículos no País é, de fato, repleta de tribulações. A Lei da Balança, aprovada em 1960, começou a ser posta em prática somente em 1974, por meio de controle com pesagem estática. Em 1975, o então DNER iniciou o desenvolvimento do Plano Diretor de Pesagem, partindo da determinação de pontos estrategicamente localizados, de maneira a interceptar os principais fluxos de carga nas rodovias brasileiras.

A primeira etapa do Plano compreendia a instalação de 132 postos fixos, subdividida em duas fases: uma correspondente a implantação de 73 postos nas regiões Sul e Sudeste e a segunda, 50 postos nas regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste e mais 09 nas regiões Sul e Sudeste. Mas o Plano foi, com o passar dos anos, inteiramente reformulado devido à falta de

verbas. Hoje, apenas 49 balanças estão efetivamente em operação nas estradas federais.

[Voltar](#)

Juiz extingue exigência de AET

O juiz federal, Zenildo Bodnar decidiu por não julgar o mérito da Ação Civil Pública impetrada pela OAB de Santa Catarina, que pedia o fim da Resolução 164 do Contran. A Resolução 164 extinguiu a exigência da AET (Autorização Especial de Trânsito) para veículos com até 57 toneladas. A OAB entendeu que a medida traria prejuízos à malha rodoviária catarinense. Na sentença, o juízo disse "julgo o processo sem resolução do mérito nos termos do artigo 267 do Código de Processo Civil".

Com a decisão, tanto Deinfra como Dnit não podem mais exigir a AET, mas devem sinalizar as estradas. O Deinfra, no entanto já decidiu que só permite o tráfego desses veículos em alguns trechos das estradas estaduais. Em outros não é permitida a circulação, com ou sem AET, pois alega que as pontes não são adequadas para esse tipo de veículo. À decisão do juiz ainda cabe recurso.

[Voltar](#)

Divergência sobre pedágios

Técnicos do TCU (Tribunal de Contas da União) e do governo federal não conseguem chegar a um acordo sobre os estudos que servirão de base para a elaboração dos editais de concessão de rodovias federais para a iniciativa privada. O problema está na definição do nível de risco regulatório do investimento, do volume de recursos privados necessários para obras e na taxa de retorno.

Esses três fatores influenciam diretamente a tarifa de pedágio que será cobrada dos usuários. Enquanto a discussão prossegue, o edital não sai. Entre as rodovias a serem concedidas estão a Régis Bittencourt (SP-Curitiba) e a Fernão Dias (SP-Belo Horizonte), que figuram no ranking das que mais matam no país.

[Voltar](#)

MT critica pesquisa da CNT

Os resultados da Pesquisa Rodoviário 2006, divulgada em setembro pela CNT (Confederação Nacional do Transporte) foram recebidos com críticas pelo Ministério dos Transportes. A pesquisa, realizada em julho, verificou as condições de 84.382 quilômetros de rodovias brasileiras, incluindo as concedidas à iniciativa privada, e concluiu que 75% dessa malha apresentam algum tipo de deficiência. Uma das principais críticas do Ministério refere-se ao fato da pesquisa retratar apenas uma parte da malha e, por ter sido feita em julho, não incluir as melhorias nas rodovias realizadas pelo governo, por meio de programas como o conhecido tapa-buracos.

[Voltar](#)

Mensagem do presidente (Vigilantes do peso)

O Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), que deverá ser lançado oficialmente em 19 de dezembro, vem em muito boa hora. Com ele, virá também o Plano Diretor Nacional Estratégico de Pesagem



(PDNEP), ambos coordenados pelo Centran (Centro de Excelência em Engenharia de Transportes), órgão instituído pela parceria do Ministério dos Transportes com o Ministério da Defesa, em março de 2005. No âmbito do Plano de Pesagem, o Governo Federal anuncia a implantação de 220 novas balanças com intuito de preservar as nossas rodovias federais e, talvez o mais importante, evitar acidentes que tantas vidas ceifam, anualmente, em nossas estradas.

Realmente, coibir o excesso de peso dos veículos de carga poupa vidas e economiza recursos. Pesquisas indicam que 10% de excesso no peso de um veículo de carga podem reduzir a vida útil de uma estrada em até 40%. Um país pode gastar até 2% de seu PIB -Produto Interno Bruto- na recuperação de suas rodovias, danificadas pelo excesso de peso dos veículos de carga. No caso do Brasil, essa quantia pode ultrapassar a casa dos US\$ 15 bilhões por ano. Louvável também é o processo de elaboração dos dois planos. Tanto o PNLT quanto do PDNEP têm sido debatidos com os órgãos do setor e outros segmentos da sociedade, sejam usuários, concessionários, técnicos ou gestores do setor de transportes.

Porém, é preciso externar aqui algumas questões de ordem bem prática: 1) como ocorrerá a integração entre funcionários do DNIT e os Policiais Rodoviários Federais, já que estes têm competência para expedir multas mas não para operar balanças, enquanto que aqueles têm competência para operar balanças mas não para expedir multas? 2) como se evitar que os veículos de carga, receosos das balanças nas rodovias federais, não desviem suas rotas para as rodovias estaduais ou municipais, sobrecarregando-as? 3) como coordenar as várias empresas que atuarão no sistema de pesagem de veículos? 4) como e em quanto tempo reordenaremos a legislação sobre pesagem, que hoje é confusa e contraditória, o que permite ações judiciais díspares e também contraditórias?

Essas são algumas dúvidas de fácil solução, basta vontade política, celeridade administrativa e poder de decisão. Mas ainda há outras questões que teimam em não calar: haverá recursos para a implantação de ambos os planos? Será que esses planos sairão do papel, que tudo aceita e nada rejeita? Será que ocorrerá com eles o mesmo que ocorreu com a CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, que foi instituída para financiar os transportes mas acabou tendo mais de 70% de seus recursos desviados para outros fins? Para essas questões nem mesmos os técnicos do Centran, dos Ministérios dos Transportes ou da Defesa, tem uma resposta certa. Será preciso consultar os donos das chaves do cofre. Não desejamos aqui fazer o papel de advogado do diabo, que é sábio porque é velho e já viu tantos planos morrerem nas boas intenções dos técnicos. Queremos deixar claro que o Brasil precisa e nós estamos dispostos a nos tornar, todos nós, vigilantes do peso.

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

[Voltar](#)

Portaria do MT padroniza critérios para repasse da CIDE

O Ministério dos Transportes editou, no dia 19 de setembro passado, a Portaria nº197, padronizando os critérios e procedimentos para os levantamentos estatísticos relativos à extensão da malha viária estadual e federal pavimentada. Os levantamentos estatísticos constituem variável que integra o cálculo dos coeficientes de participação dos Estados na arrecadação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE.

A Portaria, além dos critérios e procedimentos, estabelece prazos e define pavimentos a serem contabilizados. De acordo com a Portaria, tratamentos da superfície do terreno natural, tais como o tratamento contra pó e o revestimento primário, não serão considerados como pavimento. A Portaria determina que os órgãos rodoviários estaduais deverão encaminhar ao

DNIT o "Sistema Rodoviário Estadual - SRE", até o último dia útil de novembro.

O texto da Portaria é incisivo: "a Unidade da Federação que não enviar o "Sistema Rodoviário Estadual - SRE" na data prevista, terá a extensão da sua malha informada com base nos valores constantes do Anexo da Lei nº 10.886/2004."

Em relação aos procedimentos, a Portaria do MT detalha: 1) O "Sistema Rodoviário Estadual - SRE" deverá ser enviado em meio magnético, acompanhado de cópia impressa, com a aprovação do órgão rodoviário responsável; 2) na divisão em trechos da rede rodoviária, deverá ser informado o "tipo de revestimento" utilizado; 3) a inclusão de novos trechos na malha rodoviária deverá ser acompanhada de justificativa fundamentada.

O DNIT, através do IPR, editou novo Roteiro Básico para SRE, e a ABDER o encaminhou por email para todos os associados e também disponibilizará em sua página de internet.

[Voltar](#)

Estudo revela custo de acidentes fatais

O custo total dos acidentes, nos anos de 2004 e 2005, nas rodovias brasileiras foi de R\$ 24,6 bilhões, R\$ 8,1 bilhões nas rodovias federais e R\$ 16,5 bilhões nas estaduais, sendo que nestas, apenas SP, SC, RS, DF, CE, ES e PR dispõem de bancos de dados efetivos. O cálculo faz parte do estudo "Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras", divulgada no dia 3 de outubro pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

De acordo com o estudo, que contou com apoio da NTC&Logística, o número de acidentes caiu 2,4% de 2004 (112.457) para 2005 (109.745). Também caiu em 3,3% o número de feridos no mesmo período (de 87.722, em 2004; para 84.813, em 2005). Mas o número de mortos aumentou 2,3% (passou de 10.192, em 2004; para 10.422, em 2005). O estudo foi feito com base em dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e das Polícias Rodoviárias Estaduais.

Segundo dados da PRF, em 2005 morreram 6.352 pessoas em acidentes nas estradas federais brasileiras, mas este total refere-se às mortes no local e o estudo do Ipea constatou que outras 4.073 pessoas que estiveram envolvidas nesses mesmos acidentes vieram a falecer, posteriormente, em decorrência do acidente, o que elevou o número de vítimas fatais para só nas rodovias federais para a 10.422.

O custo médio por acidente com vítimas fatais nas rodovias chega a R\$ 421 mil e em R\$ 90 mil se houver apenas feridos. Tais custos referem-se a custos de perda de produção, cuidados com a saúde (pré-hospitalar, hospitalar e pós-hospitalar), remoção e traslado. Quanto à categoria de veículo, o estudo concluiu que o custo médio por acidente com envolvimento de caminhões é R\$ 21.177,00 - prejuízo com danos materiais, perda de carga e remoções entre outros.

[Voltar](#)

Grupo de Comunicação e Marketing prepara os 30 anos da ABDER

O Grupo de Comunicação e Marketing da ABDER em sua 4ª Reunião Nacional, realizada nos dias 26 e 27 de setembro, em Brasília, teve como pauta principal os eventos comemorativos da Associação que, em 2007, completará 30 anos de fundação.

Na programação ficou definido o lançamento do concurso da nova marca da entidade, confecção de um portfólio e banners comemorativos dos órgãos associados, revitalização da biblioteca técnica e criação da biblioteca virtual, dentre outros.

A coordenadora do grupo, Thais Pinheiro Holanda (DERT-CE), destacou que "a importância do momento se dá, não somente pelo registro desses 30 anos, em que a nossa Associação vem congregando, divulgando e orientando os órgãos rodoviários estaduais de todo o Brasil, mas também pela renovação de sua imagem institucional enquanto comunicação e marketing

mesmo, permeando desde a reestruturação do layout da sua sede até a mudança de sua nomenclatura".

A reunião contou com representantes dos órgãos rodoviários estaduais do Ceará, Distrito Federal, Goiás, Rio Grande do Norte e da própria ABDER.

[Voltar](#)

Brasil e EUA trocam experiências sobre transportes

Os governos brasileiro e norte-americano irão realizar, no próximo dia 7 de novembro, mais uma webconferência entre os dois países para troca de tecnologias aplicadas ao setor de transportes. O tema principal será sobre a Visão do Modelo Institucional dos EUA sobre Gestão de Rodovias. Pelo lado brasileiro, participarão representantes do Ministério dos Transportes, do DNIT e da ABDER. Pelo lado norte-americano, representantes da Federal Highway Administration (FHWA), do National Highway Institute (NHI), da American Association of State Highway and Transportation (AASHTO) e do Virginia Department of Transportation (VDOT).

O evento é mais um passo para a assinatura de um convênio entre os dois países, a ser firmado nos próximos meses, para o intercâmbio de conhecimentos no setor de transportes. O convênio começou a ser traçado em março, quando uma missão da ABDER, chefiada pelo então presidente da entidade, Carlos Rosemberg, foi aos Estados Unidos conhecer de perto o sistema norte-americano de rodovias. De lá para cá, as conversações se intensificaram e os norte-americanos enviaram ao Brasil um especialista em transportes formado na Michigan Technological University (MTU), Fernando de Melo, que é brasileiro de nascimento.

"O sistema rodoviário dos EUA é bastante complexo devido à independência administrativa dos estados, mas claro que há um sistema federal do qual todos os estados fazem parte. Michigan, por exemplo, tem a 7ª maior rede rodoviária dos EUA, mas de seus 192.000 Km, somente 15.500 Km são de responsabilidade do Departamento Estadual de Transporte. O restante é de responsabilidade dos Condados e dos Municípios", afirmou Fernando, explicando que o sistema rodoviário é financiado, principalmente, por dois impostos nos combustíveis, um federal e outro estadual.

[Voltar](#)

O QUE VAI PELOS DERs



Agetop: Negociações com BIRD em novembro

O presidente da Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop), José Américo de Sousa, deve retomar as negociações do contrato da segunda fase do Programa de Gerenciamento e Melhoramento da Malha Rodoviária de Goiás (Pró-Melhor) com Banco Mundial (Bird), em novembro, quando uma missão do Banco desembarca em Goiânia.

Na primeira fase do Pró-Melhor, a Agetop, com financiamento do BIRD, reabilitou cerca de 1.600 km. Cada uma de suas fases envolve investimentos de 130 milhões de dólares.

[Voltar](#)

DER - RN (Restauração dos eixos rodoviários)

O Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Norte (DER/RN) deverá concluir, até março de 2007, a restauração de 1.131 km de rodovias. Os investimentos chegarão a R\$ 119 milhões. É o maior programa de restauração de rodovias já feito no Estado.

Iniciado em novembro de 2005, o programa deverá atingir 1000 km restaurados até dezembro deste ano. De acordo com a diretoria do órgão, foram priorizadas as estradas com maior movimento tanto no transporte de cargas quanto de passageiros.

[Voltar](#)

DEINFRA - SC (Novos veículos para assistência e fiscalização de obras)

O Governo de Santa Catarina entregou ao Departamento Estadual de Infra-estrutura (Deinfra), no final de setembro, 16 novos veículos para ajudar na fiscalização de obras em todo o Estado. Os novos carros vão reduzir em até 40% as despesas com manutenção da frota, permitindo que os recursos sejam destinados a uma melhor qualidade dos trabalhos. "Estávamos com uma deficiência muito grande na nossa frota que já passava de 20 anos, isto significa gastos acima do normal com combustível e manutenção", afirmou o presidente do DEINFRA, eng. Romualdo T. de França Júnior. Ele também frisou a importância dos veículos 4x4 que vão ajudar na fiscalização direta das obras, "especialmente as novas implantações que são inúmeras em todas as regiões do estado".

[Voltar](#)

DER - PR (Obras na BR-467)

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) entregou em setembro o primeiro trecho das obras de duplicação da rodovia que liga Cascavel a Toledo (BR-467), na Região Oeste.

Participam da cerimônia o governador em exercício, Hermas Brandão, e o secretário dos Transportes, Rogério Tizzot. Para garantir a obra, o DER está investindo R\$ 70 milhões na duplicação dos 45 quilômetros da rodovia. Só nos 16 quilômetros a serem liberados, desde o trevo da Avenida Parigot de Souza, em Toledo, até o distrito de Alvorada, em Cascavel, os investimentos chegam a R\$ 13 milhões.

[Voltar](#)

DER - SP (R\$ 80 milhões para duplicar "rodovia da morte")

A Rodovia Engenheiro Cons-tâncio Cintra, no interior de São Paulo, deverá ser duplicada em 2007. Segundo a Secretaria de Transportes do Estado, os recursos para os trabalhos, orçados em R\$ 80 milhões, devem entrar no orçamento do próximo ano. A Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra liga os municípios de Jundiá e Itatiba.

De acordo a Secretaria, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) deverá iniciar as obras de duplicação no trecho entre Jundiá e a Rodovia Dom Pedro I. Devido ao alto fluxo de veículos pesados, a via registra altos índices de acidentes e é conhecida por motoristas da região como "rodovia da morte",

[Voltar](#)

Sistema de Gestão da Faixa de Domínio via Internet - GFD Implantação com sucesso no DERMG

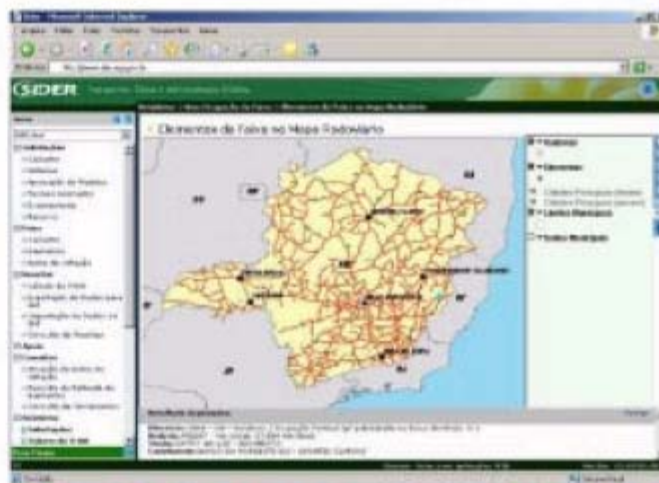


Há tempos, a questão da faixa de domínio é objeto de discussão dos profissionais de órgãos rodoviários de todo o País. A crescente ocupação desordenada das margens das rodovias - com comércio informal, publicidade, abertura de acessos irregulares, entre outros - começou a comprometer a segurança dos usuários. O gerenciamento adequado da 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. Com esse objetivo, a SoftplanPoligraph criou o Sistema de Gestão de Faixa de Domínio - GFD.

A implantação do Aplicativo no Departamento de Estradas de Rodagens de Minas Gerais - DERMG vem atender às necessidades do Órgão de controlar a utilização e exploração das faixas de domínio, gerenciando as concessões e cessões da faixa fornecidas a terceiros por meio da regulamentação da ocupação e da manutenção do cadastro dos elementos nela instalados.

"O GFD auxilia na uniformização dos procedimentos para solicitações e análise de novas ocupações bem como para o gerenciamento dos elementos instalados", afirma o Eng.º Arnaldo Rodrigues, Coordenador do Grupo Permanente da Faixa de Domínio do DERMG. O Sistema permite ainda a visualização e consultas a partir do mapa rodoviário e diagrama unifilar, com representação gráfica dos elementos e sua localização ao longo da rodovia.

Merece destaque a integração ao Sistema de Gestão de Receitas - REC, também um produto exclusivo da Solução SIDER, o que possibilita o gerenciamento dos contratos de uso permissivo, fornecendo recursos informatizados para o total controle das receitas do Órgão.



▲ Consulta de elementos rodoviários visualizados sobre o mapa

As funcionalidades do GFD são minuciosamente adequadas para as necessidades e realidades de cada cliente, como na implantação do Sistema no DERPR e DERTES, e na AGETOP e Superintendência Regional do DNIT em SC, além do DERMG. O profundo conhecimento dos profissionais da SoftplanPoligraph no contexto da faixa de domínio e adicionalmente o trabalho de constante pesquisa também na área tecnológica, revertem-se na alta especialização e em valor agregado aos serviços oferecidos pela Empresa aos clientes.

[Voltar](#)