



J O R N A L ABDER - FEVEREIRO/MARÇO 2006

Índice

[RODOVIA FEDERAIS: UM BURACO DE R\\$ 30 BILHÕES](#)
[ESTADOS CRITICAM PLANO EMERGENCIAL DE R\\$ 440 MI PARA ESTRADAS CIDE PARA TV A CABO](#)
[MINISTRO EM CAMPANHA](#)
[MULTAS EM VIAS FEDERAIS](#)
[13ª REUNIÃO DE PAVIMENTAÇÃO URBANA](#)
[XI ENACOR E A 37ª RAPv](#)
[OUTRO MODELO](#)
[LUTA POLÍTICA](#)
[RODOVIAS FEDERAIS UM BURACO DE R\\$ 30 BILHÕES](#)
[ESTADOS CRITICAM PLANO EMERGENCIAL DE R\\$ 440 MI PARA ESTRADAS](#)
[TRANSPORTE REDUZ INVESTIMENTO APÓS CRIAÇÃO DA CIDE EM 2002](#)
[O TCU DEFENDE LICITAÇÕES](#)
[DER/SP INSTALA SENSORES EM ESTRADAS](#)
[DERT - CE COMEMORA 60 ANOS](#)
[AGETOP ENTREGA GRANDES OBRAS EM ARAGARÇAS](#)
[PARANÁ ACELERA RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS](#)
[SISTEMA INFORMATIZADOS AUXILIAM NO GERENCIAMENTO INTEGRADO DE CUSTOS, CONTRATOS E MEDIÇÕES DE OBRAS](#)

RODOVIA FEDERAIS: UM BURACO DE R\$ 30 BILHÕES



O Fórum Nacional dos Secretários de Estado de Transportes, em reunião no dia 11 de janeiro em São Paulo, com presença de representantes de 19 Estados, chegaram ao consenso: a solução para os problemas que afligem as rodovias federais é a estadualização. Os secretários de Transportes, porém, advertiram: os Estados só aceitam a transferência das estradas se elas forem totalmente recuperadas pelo Governo Federal e para as obras de recuperação apontaram os recursos: R\$ 30 bilhões arrecadados pelo Governo Federal com Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), desde 2002.

O Fórum espera que o Governo chame os Estados para discutir a parceria e enfrentar o problema das rodovias federais, ficando de fora do acordo os grandes eixos - estradas federais que cortam vários Estados. Os secretários rechaçaram a proposta do Governo que exige contra-partida financeira dos Estados de 30% nas obras de recuperação. Para a manutenção das estradas, os Estados reivindicam 55% dos recursos da CIDE. Atualmente, recebem 29%. Eles criticaram o Programa Emergencial de Tráfego-bilidade e Segurança nas Rodovias (Operação Tapa-Buracos) anunciado pelo Governo, em dezembro de 2005.

[voltar](#)

ESTADOS CRITICAM PLANO EMERGENCIAL DE R\$ 440 MI PARA ESTRADAS

O Governo Federal iniciou, dia 9 de janeiro, a operação tapa-buraco em 10,5 mil km de estradas com a criação de 120 frentes de trabalho em áreas definidas como prioritárias pelo DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes). A previsão do Governo é colocar nas estradas 600 frentes de operários nos próximos dias para concluir os serviços de tapa-buracos no prazo de 90 dias.

A operação, denominada Programa Emergencial de Trafegabilidade e Segurança nas Rodovias, deverá custar R\$ 440 milhões e o objetivo é tapar buracos em 26.441 km de rodovias, em 25 Estados. O Ministério dos Transportes informou que as obras começaram simultaneamente nos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Paraíba, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro, Maranhão, Pará, Bahia, Paraná, Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Pernambuco, Piauí, Ceará e Santa Catarina.

Os Secretários de Transportes consideram a operação tapa-buracos inadequada, ineficaz e inoportuna.

[voltar](#)

CIDE PARA TV A CABO

Jornais anunciaram que levantamento feito no Sistema Integrado de Administração Financeira (Siafi) mostrou que a Cide, em 2005, bancou despesas com assinatura de TV a cabo, eventos na área cultural, serviços de segurança, planos de saúde de servidores públicos, auxílio-refeição e outros gastos de custeio e com pessoal. Enquanto isso, o Ministério dos Transportes chegava ao fim do ano com R\$ 2,4 bilhões de investimentos contingenciados.

[voltar](#)

MINISTRO EM CAMPANHA

O ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento (PL-AM), que já foi prefeito de Manaus, anunciou no início de janeiro que deixará o cargo em março para se candidatar nas próximas eleições. "Eu gostaria de ser governador", confessou Nascimento, reconhecendo, porém, que poderá se candidatar ao Senado, caso não consiga articular sua candidatura ao governo do Estado.

[voltar](#)

MULTAS EM VIAS FEDERAIS

Os motoristas do Estado de São Paulo multados em rodovias federais voltaram a ser cobrados na hora de licenciar o veículo a partir das próximas semanas. As multas da Polícia Rodoviária Federal em estradas federais passaram novamente a ser lançadas pelo Detran (Departamento Estadual de Trânsito) paulista entre os débitos dos veículos, interrompendo uma situação de impunidade que se arrasta desde julho de 2004, por divergências burocráticas entre órgãos estaduais e federais. O problema se repete em outros Estados do país, onde a cobrança também deverá ser feita.

[voltar](#)

13ª REUNIÃO DE PAVIMENTAÇÃO URBANA



A ABPv - Associação Brasileira de Pavimentação - aguarda a participação de cerca de mil técnicos, entre secretários municipais, construtores, consultores, professores, engenheiros e estudantes de engenharia, na 13ª Reunião de Pavimentação Urbana, previsto para ocorrer de 05 a 07 de abril, em Maceió. Mais informações pelo site www.rpu.org.br.

[voltar](#)

XI ENACOR E A 37ª RAPv



De 8 a 11 de agosto de 2006, numa parceria inédita da ABDER com a ABPv - Associação Brasileira de Pavimentação, e sob a coordenação da AGETOP, serão promovidos, no Centro de Convenções de Goiânia/GO o XI ENACOR e a 37ª RAPv - Reunião Anual de Pavimentação.

[voltar](#)

OUTRO MODELO



O governo federal, finalmente, enxergou o óbvio e abriu os cofres para impedir que as crateras da deteriorada malha rodoviária levem todo esforço de desenvolvimento para o temível abismo do "apagão logístico". Setenta e dois por cento das estradas federais estão péssimos ou deficientes. O plano emergencial prevê a recuperação de 26 mil quilômetros, num prazo de seis meses. E depois? Como evitar que este investimento de emergência vá para o buraco?

Saída existe. Passa por três gargalos: a falta de investimentos, a política arcaica do setor e a gestão ineficiente da rede. Infelizmente, mesmo que todo o dinheiro fosse aplicado onde deve, nossas estradas ainda estariam esburacadas. O governo já demonstrou: não consegue administrar com eficiência os recursos previstos. Dos R\$ 5,3 bilhões garantidos pelo orçamento, em 2005, só foram aplicados R\$ 2 bilhões. A centralização da gestão da rede é um grande buraco do sistema. É preciso redefinir papéis, buscar novas formas de se administrar o sistema rodoviário. Por que ter apenas um órgão gerenciador em um país de dimensões continentais? Por que não

descentralizar, envolvendo os departamentos rodoviários estaduais, que vivenciam de perto os problemas?

Precisamos, urgentemente, criar um sistema que integre nossas rodovias, tornando a gestão mais rápida, eficiente e barata. Os órgãos rodoviários estaduais estão aptos a receber as rodovias federais. A eles caberia a gestão no âmbito estadual, enquanto o governo federal seguiria sendo o responsável pela política, o planejamento, a fiscalização e a distribuição de recursos do sistema rodoviário, a partir de sua visão do conjunto do país. Não podemos mais usar bitola, resolvendo só os problemas urgentes.

CARLOS ROSEMBERG

presidente da

Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem e da Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop)

[voltar](#)

LUTA POLÍTICA

A precariedade das estradas brasileiras, com destaque negativo para as federais, transformou-se em tema inevitável da campanha eleitoral. Certamente o assunto freqüentaria os debates entre situação e oposição. Mas com a iniciativa do governo de deflagrar, com alarido, uma ampla operação tapa-buracos, logo identificada como manobra eleitoreira por oposicionistas, a questão ganhou mais peso político do que deveria.

Que as estradas precisam de manutenção é indiscutível. Os investimentos, que já escasseavam no final da gestão FH, quase desapareceram no governo Lula. Pois, ao lado da carga tributária, o corte dos investimentos públicos foi usado sem parcimônia para ajudar na obtenção dos necessários superávits primários nas contas da União.

Na era FH pelo menos não havia prevenção contra concessões e privatizações. A situação mudou no governo Lula. A falta de investimentos não foi compensada pela abertura de espaço para o setor privado. Some-se a isso a grande dificuldade que o governo do PT demonstra na área administrativa. Fazer acontecer não é o forte deste governo. E assim chegou-se a uma situação de efetiva calamidade em algumas estradas-chave, como em trechos da BR-101.

Qualquer ação para melhorar as condições das estradas seria bem-vinda. Mas as circunstâncias do anúncio da operação tapa-buracos tornaram o tema incandescente.

A liberação de R\$ 400 milhões para tapar buracos em 26 mil quilômetros de estradas foi interpretada como uma tentativa de Lula de procurar compensar, perante o eleitorado, os efeitos corrosivos da crise do valerioduto. Outro foco de problemas é a contratação de empreiteiras sem licitação. O Tribunal de Contas da União discorda dessa liberalidade, justificada pelo fato de a operação ter o caráter de emergência. O resultado é que já surgem denúncias de favorecimento de empreiteiros financiadores de campanhas petistas.

E assim uma medida imprescindível ganha ares de ato eleitoral, o que pode impedir ou atrapalhar o que importa: o conserto, para valer, das estradas. - Fonte O Globo de 21/01/2006

[voltar](#)

RODOVIAS FEDERAIS UM BURACO DE R\$ 30 BILHÕES

Estadualização



Dos 26.441 mil km de rodovias incluídos na Operação Tapa-Buraco, o Ministério do Transporte assinala que 5.732 km haviam sido transferidos aos Estados entre 2002 e 2004. Para os secretários de Estado de Transportes, a estadualização, que previa a transferência de 14.805 km de estradas federais aos Estados, no prazo de quatro anos não ocorreu. A Medida Provisória (MP) nº 82/02, que transfere parte da malha rodoviária federal aos Estados foi editada no final do governo Fernando Henrique Cardoso, e, posteriormente, vetada pelo presidente Lula em maio de 2003 através do Projeto de Lei de Conversão nº 03/2003. Antes do veto, entre dezembro de 2002 e maio de 2003, a União repassou, a 15 Estados que receberam a malha federal, R\$ 130 mil por quilômetro transferido, a título de cobrir as despesas de conservação, num total de R\$1,885 bilhão.

Reunidos em maio de 2005, em Belo Horizonte, 19 secretários estaduais de transporte emitiram documento afirmando que não reconheciam os procedimentos de transferência de rodovias federais, entre outras razões, porque o DNIT não havia adotado as providências necessárias, tais como: apresentação de critérios claros para o estabelecimento dos valores para recuperação das estradas; contabilização desses valores as indenizações a serem pagas pela União por desapropriações feitas na ocasião da construção dessas rodovias; definição dos contratos para exploração das faixas de domínio; planos de recuperação das estradas; e levantamento dos bens acessórios e benfeitorias que deveriam ser transferidos conjuntamente com as rodovias. Os secretários registraram ainda falta de anuência das Assembléias Legislativas para incorporação da malha transferida ao patrimônio dos Estados.

"As estradas estão em situação jurisdicional indefinida por causa do veto de Lula à MP 82", afirma o presidente da ABDER (Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem), Carlos Rosemberg. Enfatiza que essa indefinição tem

provocado rápida deterioração de alguns trechos da malha viária "estadualizada".

A situação é mais grave nos Estados com maior extensão de estradas transferidas, como Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. De acordo com o Ministério dos Transportes, Minas Gerais recebeu do Governo Federal 6 mil km de rodovias e R\$ 780 milhões para mantê-los. O Rio Grande do Sul recebeu 1.987 km e aproximadamente R\$ 260 milhões para conservá-los.

Recursos

O secretário de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais e presidente do Fórum Nacional de Secretários, Agostinho Patrus, disse que o Governo Federal, se fizer uma auditoria, vai encontrar no caixa dos Estados os recursos liberados no final de 2002. Patrus admitiu que alguns Estados usaram a verba em outras finalidades, como pagamento de salários dos servidores públicos, mas garantiu que o dinheiro foi reconstituído pelos Governos Estaduais. Segundo ele, dos R\$ 780 milhões liberados pelo Governo para Minas Gerais, R\$ 552 milhões tiveram outra destinação, mas, posteriormente, esse valor foi reposto.

"Pode fazer a auditoria. O Governo vai chegar nos Estados e ver que o dinheiro está lá. O que interessa é que estamos com os recursos à disposição", afirmou Patrus, explicando que os Estados estão, desde maio de 2003, impedidos de aplicar os recursos porque o veto do presidente Lula à MP um mês depois de o Congresso tê-la aprovado criou um vácuo normativo. "Com o veto, os Estados ficaram legalmente impossibilitados de usar o dinheiro", disse, ressaltando que, para a recuperação dos 14.805 km de rodovias federais a serem estadualizadas, o Governo Federal terá que investir pelo menos R\$ 5 bilhões.

Agostinho Patrus anunciou que os Estados estão dispostos a retomar as negociações, mas advertiu que, se o Governo insistir nas contrapartidas estaduais, os Estados voltarão a fazer as cobranças que faziam em 2002 acerca do ressarcimento dos valores aplicados por eles nos últimos anos na recuperação de rodovias federais. Ele lembrou que os Estados, em 2002, abriram mão de ir à Justiça cobrar o que o Governo lhes devia. "Foi um acordo assinado e sacramentado. No caso de Minas, o Estado aplicou cerca de R\$ 2 bilhões entre 1989 e 2001 na recuperação de rodovias federais, que estavam em péssimas condições. O governo disse: vai construindo e depois a gente acerta. Esse acerto, porém, nunca aconteceu", afirmou Patrus.

[voltar](#)

ESTADOS CRITICAM PLANO EMERGENCIAL DE R\$ 440 MI PARA ESTRADAS

O ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, informou que DNIT aproveitará contratos de manutenção em andamento para a aplicação direta dos recursos em cerca de 19 mil km, ou seja, nestes trechos as obras serão feitas sem licitação. O fato causou protestos no Congresso. "É um absurdo que obras como estas sejam feitas sem contratos de licitação", disse o senador Romeu Tuma (PFL-SP), que classificou o programa de "ação eleitoral".

De acordo com os 19 Secretários Estaduais de Transportes que se reuniram em São Paulo, dia 11 de janeiro, a operação tapa-buracos é inadequada, ineficaz e inoportuna, já que coincide com a época das chuvas, o que põe a perder as obras que estão sendo realizadas.

"Estão fazendo intervenções tópicas, epidérmicas, que não vão resolver os problemas", criticou o secretário dos Transportes do Paraná, Waldyr Pugliesi. "A operação tapa-buraco está abaixo da crítica. Se o Governo Federal quiser, pode deixar as rodovias com a gente que a gente resolve", completou o secretário de Transportes de São Paulo, Dario Rais Lopes, esclarecendo que os DERs estão mais capacitados a manter as rodovias que o Governo Federal.

Para alguns especialistas, os R\$ 440 milhões destinados à operação são insuficientes para a realização do serviço nos 26,4 mil km que o Governo quer atingir com o programa emergencial. Segundo o vice-presidente do Instituto de Engenharia de São Paulo, Edemar de Souza Amorim, para que a operação realize serviços classificados por ele como "quebra-galho" seriam necessários gastos de pelo menos R\$ 100 mil por quilômetro, em estrada de pista simples. Com a verba anunciada pelo governo, o cálculo dá R\$ 16,6 mil por quilômetro.

O ministro Alfredo Nascimento se defende afirmando que a recuperação das estradas foi uma preocupação desde o começo de seu mandato. "Agora

que conseguimos a liberação dos recursos, temos que aproveitar", disse ele, prometendo instituir uma Câmara Setorial de Transporte para que as próprias entidades do setor possam fiscalizar as realizações das obras. "Se a obra não estiver bem feita, não será paga", avisou o ministro.

[voltar](#)

TRANPORTE REDUZ INVESTIMENTO APÓS CRIAÇÃO DA CIDE EM 2002

Auditoria do Tribunal de Contas da União, realizada no final de 2005, constatou que o Ministério dos Transportes reduziu os investimentos na recuperação e conservação de rodovias após a instituição da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), em 2002. A auditoria do TCU concluiu o que as entidades ligadas ao rodoviarismo já sabiam: o Governo vem utilizando os recursos arrecadados com a CIDE para fazer superávit primário, pagar encargos da dívida externa, aposentadoria e benefícios assistenciais a servidores.

O TCU constatou que, em 2003 e 2004, os valores liquidados pelo Ministério dos Transportes foram menores que os pagos em 2001, quando a Cide não havia sido criada. No Orçamento da União de 2001, o ministério teve dotação de R\$ 8 bilhões e executou R\$ 6,4 bilhões. No ano seguinte, a dotação subiu para R\$ 10,8 bilhões, sendo R\$ 5,7 bilhões originários da Cide. A execução subiu para R\$ 7,4 bilhões. A partir de 2003, a dotação do orçamentária do Ministério foi crescendo, com o incremento dos recursos do "imposto da gasolina", mas os valores pagos caíram.

Em 2003, de uma dotação de R\$ 11,5 bilhões, R\$ 7,7 bilhões foram cobertos pela Cide. Mas o orçamento próprio do ministério foi reduzido para R\$ 3,8 bilhões. No período, o Governo executou apenas R\$ 4,5 bilhões. O quadro foi semelhante em 2004. O Ministério dos Transportes teve orçamento de R\$ 10,8 bilhões (R\$ 5,6 bilhões custeado pela Cide), mas liquidou apenas R\$ 5,6 bilhões.

O TCU também revelou que parcela dos recursos da Cide não tem sido aplicada. Aproximadamente 39% da receita de 2003 e 33% de 2004 foram direcionadas à reserva de contingência. Segundo a auditoria, a Cide arrecadou R\$ 22,2 bilhões de 2002 a 2004. O saldo dos recursos arrecadados e não utilizados é de R\$ 9 bilhões, o que corresponde a 41% do total.

O relator da auditoria do TCU, ministro Marcos Vileça, observou que foram utilizados recursos da Cide para efetuar pagamentos de despesas "bastantes questionáveis em relação aos fins almejados pela Constituição", como a cobertura de "apoio administrativo", onde se inclui a concessão de benefícios assistenciais a servidores. De 2002 a 2004, foram gastos R\$ 91 milhões com assistência médica e odontológica de funcionários do Ministério, R\$ 16 milhões com auxílio-transporte e R\$ 51 milhões com auxílio alimentação.

O TCU determinou à Secretaria de Orçamento Federal que, enquanto não for regulamentada a distribuição dos recursos da Cide, não reserve verbas da Contribuição para ações que não apresentem relação direta com programas finalísticos de transportes e meio ambiente, como prevê a Constituição.

[voltar](#)

O TCU DEFENDE LICITAÇÕES

Para o presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), ministro Adylson Motta, não há motivo para a dispensa de licitação nas obras da operação "tapa-buracos" lançada pelo governo Luiz Inácio Lula da Silva. "O que caracteriza a dispensa de licitação é a excepcionalidade ou a imprevisibilidade, como algum temporal ou uma chuva intensa. Não é o caso das estradas brasileiras. O problema foi conhecido com bastante antecedência. As estradas brasileiras foram abandonadas. O resultado era previsível: o caos do sistema viário brasileiro", disse o ministro.

Adylson Motta lembrou que o TCU apontou o péssimo estado das estradas em seguidas auditorias. Ele disse ter avisado a representantes do Governo Federal que tivessem "cautela" nas dispensas de licitações, observando os preços praticados pelas empreiteiras e a qualidade técnica das obras. Motta garantiu que o TCU irá acompanhar de perto a realização da operação tapa-buracos.

DNIT- O diretor-geral do DNIT, Mauro Barbosa, afirmou que as empresas contratadas para o Plano Emergencial de Recuperação das Rodovias continuarão a prestação de serviços, até que a legislação as impeça. Segundo Barbosa, ainda que auditorias do Tribunal de Contas da União (TCU) tenham apontado indícios de "irregularidades graves" em contratos de algumas das empreiteiras envolvidas no programa, todas estão aptas.

Ele informou que, dentro de seis meses, um novo programa de licitações deverá pôr em obras os trechos que estão sem concorrência pública. "Os recursos da CIDE começaram a chegar. Então, no ano de 2006, deveremos ter investimentos, pelo DNIT, da ordem de R\$ 9 bilhões", afirmou Barbosa.

[voltar](#)

DER/SP INSTALA SENSORES EM ESTRADA

Com o objetivo de dimensionar o número de veículos que trafegam pelas rodovias estaduais, o DER-SP implantou 35 sensores de veículos nas 186 rodovias que estão sob sua administração, num total de 18 mil quilômetros. O Governo do Estado está investindo R\$ 4,4 milhões no levantamento do volume diário médio de veículos, considerado fundamental para se planejar que tipo de melhorias serão necessárias fazer nas rodovias como conservação, manutenção e operação.

Iniciado em julho de 2005, o estudo conta com o apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, que está financiando o programa de recuperação e ampliação das rodovias paulistas.

O DER-SP anunciou que o número de vítimas fatais durante os feriados de fim de ano caiu 17,24% em relação ao réveillon de 2004/2005. Entre os dias 30 de dezembro e 01 de janeiro de 2006, foram registradas 24 mortes, contra 29 no mesmo período do ano passado. O número total de acidentes também apresentou decréscimo de 0,75%, registrando 797 ocorrências neste ano contra 803 no ano passado.

[voltar](#)

DERT- CE COMEMORA 60 ANOS

O Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes (DERT/CE) lançou, dia 13 de janeiro, em Fortaleza, a programação comemorativa dos seus 60 anos. Presente ao evento, o secretário de infra-estrutura do Estado do Ceará - SEINFRA, Luiz Eduardo Barbosa de Moraes, destacou: "Ações como o planejamento da rede aeroportuária do Estado, a administração de aeroportos regionais, além de projetar e executar, para todas as instâncias do poder público estadual suas edificações, fazem do DERT um órgão vital para a administração pública".

[voltar](#)

AGETOP ENTREGA GRANDES OBRAS EM ARAGARÇAS

O governador Goiás, Marconi Perillo, inaugurou, dia 6 de janeiro, o novo cartão postal do município de Aragarças: a Avenida Beira Rio totalmente revitalizada com a construção da orla fluvial. As obras foram realizadas pela Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop). O trabalho incluiu também a duplicação da via pública, substituição da pavimentação antiga, construção de um calçadão com pedras portuguesas, arborização e paisagismo, com plantação de palmeiras, ipês e outras espécies do cerrado. O investimento feito na recuperação e revitalização da avenida foi de R\$ 5,2 milhões.

Perillo inaugurou ainda, em Aragarças, benfeitorias no aeroporto da cidade (custo de R\$ 367 mil) e uma creche para 100 crianças (custo de R\$ 207 mil). As duas obras também foram realizadas pela Agetop.

Conforme explicou o presidente da Agência, Carlos Rosemberg, para remodelar a Avenida Beira Rio, que sofria com problemas de assoreamento e erosão, a Agetop empregou pela primeira vez em Goiás a tecnologia italiana Vertical Green Wall, que dispensa a impermeabilização do solo, e permite ao lençol freático se realimentar.

[voltar](#)

PARANÁ ACELERA RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

O DER-PR está acelerando as obras de recuperação do Contorno Norte de Curitiba, que estão divididas em três lotes. O primeiro lote, com 5 km, da BR-277 até a Avenida Manoel Ribas, foi concluído recentemente. O terceiro lote, com 7 quilômetros, da Rodovia dos Minérios (PR-092) até a Rodovia da Uva (PR-417), está com os trabalhos de recuperação do pavimento adiantados. Segundo o secretário dos Transportes, Waldyr Pugliesi, os dois lotes serão concluídos nas próximas semanas, com o custo de R\$ 1,86 milhão.

Em relação ao lote 2, Pugliesi as obras que estavam em andamento há quase duas décadas. Ele informou que o Governo do Paraná investiu R\$ 9 milhões nas obras de pavimentação de 2 km e na construção de mais 3 km de rodovias que formam as alças de acesso ao viaduto da Rodovia dos Minérios. "Retiramos do tráfego urbano diário mais de 12 mil veículos, beneficiando os moradores de diversos bairros da capital e dos municípios de Almirante Tamandaré e Colombo", disse Pugliesi.

O secretário informou ainda que o governo do Estado está recuperando uma das mais importantes rodovias do Norte Pioneiro do Paraná. As obras nos 31 quilômetros entre Quatiguá e a BR-153, município de Santo Antônio da Platina (PR-092), estão em fase final.

[voltar](#)

Sistemas informatizados auxiliam no gerenciamento integrado de custos, contratos e medições de obras



Sistemas integrados, quando adotados como ferramentas em unidades operacionais, promovem a cooperação entre as áreas envolvidas e compõem um banco de dados que permite consultas e emissão de relatórios gerenciais para auxílio na tomada de decisão dos gestores do órgão. Além disso, reduzem o retrabalho e os erros provenientes da duplicidade de digitação de dados.

Os mais de 30 sistemas que compõem a Solução Integrada SIDER são utilizados em 11 departamentos estaduais de infra-estrutura de transportes e obras. Damos destaque ao SCO - Sistema de Composição de Custos e Orçamento, o SMO - Sistema de Gestão de Contratos e Medições de Obras e o CQM - Sistema de Cálculo de Quantitativos de Medições.

As atividades têm início com o SCO, que permite fazer simulações da composição dos serviços de obras a fim de obter orçamentos estimativos mais próximos possíveis à realidade de cada obra a ser licitada.

Com o SMO então é possível realizar a gestão dos contratos de obras rodoviárias através do acompanhamento de datas e saldos contratuais, gerenciamento da planilha de serviços, controle e cálculo das medições a preços iniciais e de reajuste, além da previsão e do controle das alterações contratuais, acompanhamento de cronogramas, gerenciamento do andamento físico das obras em execução e emissão de atestados de capacidade técnica (certidão). O SMO contempla também o controle de contratos por índice de qualidade (CREMA).

Também integrado ao SMO, o CQM facilita a elaboração detalhada da medição em campo. A partir das áreas das seções dos cortes e aterros, elabora o cálculo dos quantitativos dos serviços, classifica os volumes e através da distribuição dos materiais, elabora o cálculo automático da distância média de transporte.

Tais aplicativos, além de auxiliarem nas atividades de controle e gerenciamento das obras, disponibilizam informações no site do órgão, promovendo a transparência, a participação e fiscalização da sociedade no que se refere à aplicação dos recursos públicos.

The screenshot displays the 'Obras Rodoviárias do Governo de Santa Catarina' web application. It features a map with various road project locations marked. A sidebar on the left shows filters for 'Situação atual' (Andamento, Concluído, Paralisado, A Iniciar, Paralisado, Outras) and a search bar. Below the map, there is a table with the following data:

Trecho ou obra	Extensão	Tipo de contrato	Obração	Data início	Data término	W. Contrato	Processo
113702	40.370 KM	Resbilitação / Restauração - Obras Rodoviárias		18/02/2002	05/07/2004	10.677.000,00	

Veja o exemplo da utilização do Sider: as informações das obras Executadas pelo DEINFRA/SC podem ser obtidas acessando www.deinfra.sc.gov.br

[voltar](#)