



J O R N A L ABDER - DEZEMBRO/JANEIRO 2006

Índice

[Transporte Aplica Apenas 30% Dos Recursos Previstos Em 2005](#)

[X ENACOR Conservar é Preciso](#)

[Recursos da CIDE](#)

[Aprovados](#)

[Agostinho pathus Defende Autonomia Aos Estados](#)

[XI ENACOR](#)

[Descentralização Começa em Casa](#)

[Transporte Aplica Apenas 30% Dos Recursos previstos Em 2005](#)

[ABDER Será Mais Política Em 2006](#)

[TCU Suspende Transferência de Estradas Federais](#)

[Fortaleza Sedia I Seminário de Gestão Rodoviária](#)

[Agetop Utiliza Tecnologia Européia no Interior de Goiás](#)

[Programa de Parceria Público Privada na MG 050](#)

[Sistema de Autorização Especiais de Trânsito - EAT da Soltplan/Poligraph](#)

[Agiliza processos e permite acompanhamento via internet](#)



O Ministério dos Transportes aplicou cerca de 30 por cento dos recursos originalmente previstos no orçamento da União para este ano de 2005. Antes do contingenciamento promovido em março pelo Ministro da Fazenda, Antônio Palocci, o MT tinha direito a R\$ 8,4 bilhões no orçamento. Depois do corte, o total caiu para R\$ 4,9 bilhões. Até o dia 12 de dezembro, porém, o Ministério dos Transportes havia aplicado apenas R\$ 2,6 bilhões.

[voltar](#)

X ENACOR: CONSERVAR É PRECISO

Não basta construir boas estradas, se elas não tiverem uma eficiente manutenção. Esse foi o tom do



X Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR), que reuniu, de 4 a 7 de outubro, em Joinville, cerca de 600 especialistas do setor: engenheiros, técnicos, estudiosos, autoridades, empresários e representantes de órgãos rodoviários federais, estaduais e municipais de todo o Brasil. Entre os temas de palestras e debates figuraram: fiscalização de obras públicas, segurança no trânsito, infra-estrutura, controle da conservação, excesso de peso nas rodovias, descentralização da malha rodoviária federal e falta de profissionais especializados em infra-estrutura rodoviária.

"O X ENACOR serviu para trocarmos experiências criativas e mais baratas para o sistema viário nacional", disse o anfitrião do evento, diretor-geral do Departamento de Infra-estrutura do Estado de Santa Catarina (DEINFRA) e presidente do X ENACOR, Romualdo França, informando que governo do

Estado já investiu mais de US\$ 250 milhões de dólares somente na pavimentação de 750 quilômetros de rodovias

Na noite de abertura, os congressistas assistiram ao espetáculo da Escola de balé do conceituado Teatro Bolshoi, cuja única filial fora da Rússia fica em Joinville. Paralelamente ao encontro, aconteceu a Feira de Negócio e Equipamentos, com empresas e instituições apresentando produtos e serviços.

[voltar](#)

Recursos da CIDE

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou, dia 7 de dezembro, o Projeto de Lei 1655/03, que destina 50% da arrecadação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico Incidente sobre os combustíveis (CIDE-combustível) à recuperação, manutenção, melhoria e expansão da malha rodoviária federal. A proposta, de autoria do deputado Carlos Alberto Leréia (PSDB-GO), foi aprovada na forma de um substitutivo apresentado pelo deputado Chico da Princesa (PL-PR). O texto prevê o repasse de 25% dos recursos da CIDE para o transporte público coletivo urbano e de 5% para as infra-estruturas aeronáutica e aeroportuária.

[voltar](#)

Aprovados

Com 32 votos a favor e 26 contra, o Senado Federal aprovou, no dia 14 de dezembro, o nome de Mauro Barbosa da Silva para exercer o cargo de Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infra-Estrutura - DNIT. O senadores aprovaram também Luiz Augusto Siqueira Bittencourt, para exercer o cargo de Diretor de Administração e Finanças do DNIT.

[voltar](#)

Agostinho Patrus defende autonomia aos estados

O secretário de Transportes de Minas, Agostinho Patrus, defende autonomia aos estados para recuperar as estradas. Com a decisão do TCU de responsabilizar o governo federal pela recuperação das rodovias, Patrus afirma que não há mais desculpas para o Ministério do Transportes: "o governo federal não tem agilidade que os governos estaduais têm. Já falei com o presidente Lula, com o ministro Anderson Adauto, com o ministro Alfredo Nascimento, que deveria repassar os recursos para os estados fazerem a recuperação, como os outros governos fizeram. Essa lentidão do Ministério do Transportes não é agora só no governo Lula. É o órgão. Desde que acabaram com o DNER, o DNIT é um órgão incapaz de fazer a recuperação, construção de estradas. Faz, mas leva 10 anos pra fazer o que o estado faz em dois anos. Daí o movimento dentro da Câmara Federal, dentro do fórum de secretários, para que o governo federal prorrogue essa estadualização até 2009 e tenha mais quatro anos para que ele possa recuperar essas estradas no Brasil inteiro. Isso onera os produtos brasileiros, os transportadores, os passageiros, enfim, cria riscos. E pior ainda, causa perdas de vida, que são irrecuperáveis".

01/12/2005 - Jornal da Itatiaia (BH)

[voltar](#)

XI ENACOR

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 em Goiânia/GO o XI ENACOR e a 37ª RAPV - Reunião Anual de Pavimentação.

[voltar](#)



DESCENTRALIZAÇÃO COMEÇA EM CASA

A descentralização do transporte rodoviário do país, proposta pela ABDER é aplicada em casa. Essa decisão, colegiada, tornou possível imprimir à nossa Associação um ritmo em que os resultados já podem ser contabilizados.

As vice-presidências fortaleceram a mobilização regional da entidade e ampliaram o fórum de debates particularizando as características de cada uma delas. Os vice-presidentes atuam fortemente na coordenação dos grupos de trabalho e apresentam resultados. É assim com José Eufrânio Alves, de Roraima, na região Norte; Paulo César Pinho, do Ceará na região Nordeste; José Elcio Santos Monteze, de Minas Gerais na região Sudeste; Rogério Walbach Tizzot, do Paraná na região Sul e Brasil Américo Louly Campos do Distrito Federal na região Centro-Oeste.

Unidos, diretoria e vice-presidências, conseguimos focar cinco pontos básicos de atuação: Política Rodoviária Nacional; Novo Modelo de Gestão; Fonte de Receita; Revisão das Normas Brasileiras e Novas Tecnologias, Serviços e Materiais. Com a pauta definida, buscamos de forma eficiente a integração com setores ligados a área de transporte. Em momentos diferentes estreitamos o relacionamento com o Fórum de Secretários de Estado de Transportes e de Infra-estrutura, com a ABPv, NTC & Logística, ANEOR, CNT, ABCR, Comissões de Infra-estrutura do Senado e de Viação e Transportes da Câmara Federal.

Os contatos realizaram-se também na área internacional. Foi altamente promissor o encontro da ADBER com o FHWA - Federal Highway Administration, órgão responsável pelo setor rodoviário federal nos Estados Unidos. Representantes desse órgão, em visita a nossa entidade, propuseram cooperação técnica para a formação de mão-de-obra de técnicos brasileiros na área de pavimentação e transferência de novas tecnologias o que vai acontecer já no primeiro semestre de 2006.

A REDORE realizada em agosto, em São Paulo, serviu entre outros itens para consolidar a proposta da ABDER de descentralização da gestão das rodovias federais. Nossa entidade tem convicção de que precisamos repensar a matriz do transporte no Brasil. Não podemos nos omitir diante da situação das nossas rodovias federais, e não podemos concordar com a possibilidade eminente de falência do transporte rodoviário brasileiro.

Avançamos na discussão sobre o impasse da Medida Provisória 82/02 que versa sobre a estadualização de trechos de rodovias federais. O governo federal deverá publicar novo cronograma de transferência dos trechos estabelecidos pela referida MP.

A realização do X ENACOR em Joinville, Santa Catarina foi muito importante e determinante para a formatação do novo modelo de gestão para o transporte rodoviário do país. A unificação do discurso entre os Dirigentes dos Órgãos Rodoviários Estaduais pela descentralização das BRs e a criação urgente de fonte específica de recursos para a manutenção e melhoria do setor rodoviário mobilizou a todos e nos deu uma diretriz.

Em agosto de 2006, numa parceria inédita da ABDER com a ABPv - Associação Brasileira de Pavimentação, e sob a coordenação da AGETOP, serão promovidos em Goiânia/GO o XI ENACOR e a 37ª RAPV - Reunião Anual de Pavimentação, para dar continuidade às discussões técnicas e políticas, na busca de resultados proficientes para a construção, manutenção e conservação de nossas rodovias.

O projeto de comunicação estratégica que abrange o marketing, a assessoria de imprensa e a comunicação governamental, já apresentou muitos resultados implementando uma rede entre entidades e empresas parceiras da ABDER.

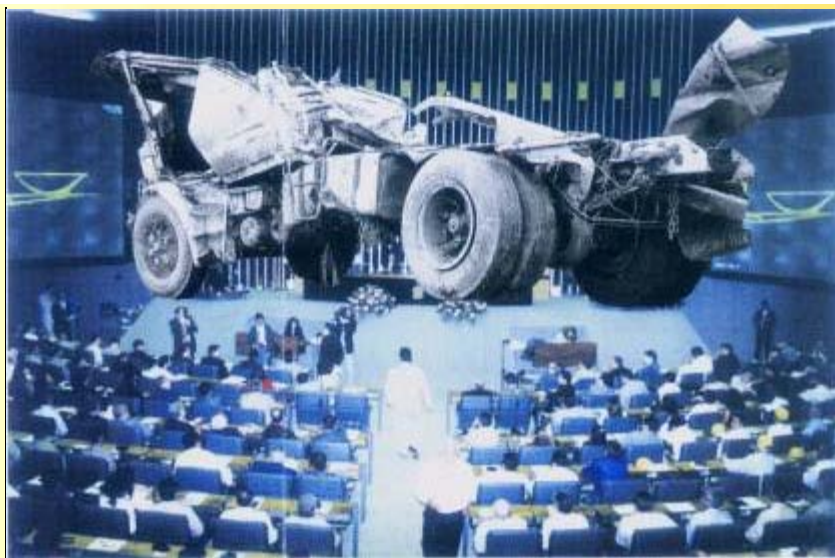
A celebração de uma parceria com Softplan/Poligraph para a implantação do Sistema de Acompanhamento da Malha Rodoviária - SISMAR. Disponível na página da ABDER, o serviço oferecerá, dentre outras, informações referentes à extensão da malha viária estadual brasileira, dados fundamentais para cálculo da distribuição dos recursos da CIDE.

Aprovamos um programa básico de atuação para 2006 com novas linhas de ações definidas pelos dirigentes rodoviários estaduais visando informar com clareza o importante trabalho que a ABDER realiza. Além do intercâmbio interno, ampliaremos o trabalho institucional com uma nova política, buscando integrar nossas ações com os governos federal e estaduais, Congresso Nacional, Ministério dos Transportes, DNIT, DENATRAN e demais órgãos e entidades, no sentido de mobilizá-los para uniformizar propostas no sentido de resolver os graves problemas do setor de transportes. Nós da ABDER temos desafios, mas estamos convictos que, com determinação, poderemos vencê-los.

[voltar](#)

TRANSPORTE APLICA APENAS 30% DOS RECURSOS PREVISTOS EM 2005

Apesar da gestão pífia, como classificou a Confederação Nacional da Indústria (CNI), o MT espera receber um aporte de R\$ 800 milhões do Governo Federal, que irá liberar R\$ 1 bilhão aos ministérios, nesse fim de ano. Técnicos do MT argumentam que os recursos são necessários para programas do Ministério considerados estratégicos ao desenvolvimento econômico do país: recuperação e duplicação de rodovias; ampliação do



sistema portuário e do sistema ferroviário. Segundo acordo firmado entre o governo brasileiro e o Fundo Monetário Internacional (FMI), aproximadamente R\$ 2,4 bilhões do orçamento pós-contingenciamento serviriam a investimentos, -não seriam contabilizados no cálculo do superávit primário (economia que o governo faz para pagar os juros da sua dívida)-. Do total autorizado no acordo, apenas R\$ 655 milhões (27% do total) foram efetivamente pagos até o início de novembro. Os gastos já efetivados na área de transportes em 2005 sobem para R\$ 2,6 bilhões se forem adicionados aos novos

investimentos -R\$ 1,8 bilhões- compromissos de R\$ 800 milhões assumidos em 2004 e só quitados nesse ano. "O programa acordado com o FMI, em que o dinheiro está disponível, é o melhor exemplo de que não adianta colocar mais recursos na área se não houver capacidade de alocação do dinheiro", disse José de Freitas Mascarenhas, presidente do Conselho de Infra-Estrutura da CNI.

De acordo com projeções do vice-presidente da Associação Nacional dos Usuários de Transportes de Carga (Anut), José Ribamar Miranda Dias, seriam necessários investimentos anuais de mais R\$ 5 bilhões em 2006 e 2007 só na área de transporte rodoviário para equacionar os problemas atuais.

Para o pesquisador e professor da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, as estradas brasileiras exigem investimento de R\$ 12 bilhões por ano, durante cinco anos, para ficarem em boas condições de tráfego. "Uma boa estrutura rodoviária atrai investimentos. Mas no Brasil, onde de 68% a 70% da carga é transportada por rodovias, a péssima estrutura rodoviária obriga os empresários a reduzir as margens de lucro ou aumentar o preço final do produto para continuar no mercado", diz.

Segundo Resende, as estradas brasileiras aumentam em 30% o custo operacional dos negócios e reduzem em 40% a vida útil dos caminhões - além de fazerem do país o recordista mundial em acidentes com mortes envolvendo caminhões. O tempo médio do frete rodoviário aumentou 20% nos últimos dois anos.

Pesquisa da CNT (Confederação Nacional dos Transportes) mostrou neste ano que 72% das estradas administradas pelo Estado no Brasil estão deficientes, ruins ou péssimas. Em 2002, o percentual era de 59,1%. Dados da CNT revelam que o grosso do dinheiro da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), criada em 2001 para financiar os transportes, não é usado para este fim. Entre 2002 e 2005 (até setembro), a Cide arrecadou R\$ 28,1 bilhões. Só R\$ 6,7 bilhões (23,9%) foram destinados aos transportes. A maior parte do dinheiro foi para o superávit primário.

A ministra-chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff, afirmou que, em 2005 e em 2006, os investimentos do governo federal em rodovias (incluindo obras de recuperação, duplicação e ampliação) devem chegar a R\$ 8 bilhões. Se depender dos parlamentares, no entanto, os gastos com transporte serão bem maiores.

Durante a tramitação da Lei Orçamentária para 2006 no Congresso, o setor de infra-estrutura foi o maior beneficiado pelas emendas coletivas apresentadas. Foram 180 emendas, no valor de R\$ 18,2 bilhões - 16,7% do total de R\$ 77,4 bilhões. Só o Ministério dos Transportes recebeu um reforço de R\$ 15,9 bilhões. Senadores e deputados costumam super dimensionar os valores das emendas. Muitas delas não serão aprovadas integralmente. Mas o fato de haver tantas emendas coletivas para o setor demonstra que os parlamentares, em ano de eleição, estão demonstrando a insatisfação com o tratamento dispensado pelo governo Federal ao transporte.

Função	Dotação Autorizada	Empenhado	Pago	% Pago/ Autorizado
Transporte	8.483.619.301	4.916.190.689	2.619.056.883	30,87

[voltar](#)

ABDER SERÁ MAIS POLÍTICA EM 2006

A ABDER irá intensificar a atuação política em 2006, tanto em nível federal quanto nos Estados, com objetivo de garantir mais recursos para o setor transportes e promover a revisão do sistema rodoviário nacional. Conforme decidiram os diretores dos DERs reunidos na 2ª Assembléia Geral Ordinária da entidade de 2005, realizada dia 7 de dezembro, em Brasília, as ações da ABDER serão divididas em seis grupos de trabalho.

O primeiro grupo de trabalho, coordenado por Romualdo T. de França Júnior (DEINFRA-SC), será encarregado de elaborar uma nova proposta para Política Nacional de Transportes em termos rodoviários. O segundo grupo, coordenado por Paulo César Nunes Pinho (DERT-

CE), estudará alternativas para diferentes modelos de gestão da malha federal, baseadas na descentralização da gestão e da operação. Esse grupo, chamado Grupo de Gestão, deverá propor convênios com órgãos nacionais e internacionais, nas áreas de tecnologia, normas técnicas e capacitação de recursos humanos.

O terceiro grupo, denominado Serviços e Materiais, será coordenado por: José Elcio Santos Monteze (DER-MG), e terá como objetivo buscar a redução de custos de materiais e serviços, principalmente dos produtos asfálticos. O quarto grupo, de Normatização, será coordenado por Rogério Wallbach Tizzot (DER-PR), e terá como objetivo fortalecer a uniformização dos elementos técnicos (meio ambiente, projetos, orçamentos etc).

O quinto grupo, Fontes de Recursos, será coordenado por Brasil Américo Louly Campos (DER-DF), e terá como função apresentar critérios para aplicações da CIDE no plano federal (71%), bem como a sua distribuição entre os Estados (29%). O grupo deverá ainda fornecer subsídios para a criação e a otimização dos Fundos Estaduais e apresentar alternativa para diferentes formas de uniformização da legislação de uso e exploração da faixa de domínio.

Serão definidos líderes que terão como função aperfeiçoar a comunicação institucional da ABDER com os Poderes Executivo, Judiciário e Legislativo, além de entidades e empresas nacionais e internacionais. Esse inter-relacionamento terá papel decisivo no acompanhamento de matérias de interesse do setor rodoviário no Congresso e encaminhamento com as entidades parceiras.

A Assembléia decidiu ainda iniciar os estudos para a implantação de um sistema de vídeo-conferência que possibilitará maior integração entre os técnicos dos diversos órgãos associados, bem como uma troca mais frequente de informações entre os membros da diretoria da entidade.

Veja, no site da ABDER, a Programação 2006 na íntegra

[voltar](#)

TCU SUSPENDE TRANSFERÊNCIA DE ESTRADAS FEDERAIS

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, por unanimidade, no final de novembro, medida cautelar que suspende o processo de transferência de oito trechos de rodovias federais ao Estado de Minas Gerais, além de determinar que o governo federal adote medidas urgentes para realizar obras de recuperação dessas estradas.

Em outubro o TCU já havia concedido cautelar semelhante, determinando que a União realizasse obras em trechos de rodovias federais estadualizadas no Rio Grande do Sul e no Paraná. Em Minas Gerais, a medida do TCU vai abranger cerca de 2 mil quilômetros de estradas que estavam em pior estado de conservação.

No dia 15 de dezembro, o TCU autorizou a publicação dos editais de licitação da segunda etapa do Programa de Concessões Rodoviárias para concessão de oito trechos de rodovias federais, entre os quais a Rodovia Fernão Dias e a Régis Bitencourt, desde que corrigidas inconsistências nos estudos de viabilidade. Os estudos de viabilidade definem os principais parâmetros para outorga das concessões rodoviárias, os quais influenciam diretamente no valor máximo do pedágio a ser estabelecido na licitação. Entre os problemas a serem ajustados estão inclusão dos custos relativos ao passivo ambiental preexistente, superestimativas de valores orçados a título de investimentos e de preços e incorreções dos cronogramas físico-financeiros.

[voltar](#)

FORTALEZA SEDIA I SEMINÁRIO DE GESTÃO RODOVIÁRIA

Como parte da comemoração dos seus 59 anos, o Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes (DERT), realizou, de 19 a 21 de outubro, em Fortaleza, o I Seminário de Gestão Rodoviária. O evento foi organizado em parceria com a Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem (ABDER). Paralelamente ao Seminário, ocorreu a Reunião dos Dirigentes de órgãos rodoviários estaduais da Região Nordeste, promovida pela ABDER Regional Nordeste e DERT/CE.

Durante a abertura do Seminário, o presidente da ABDER, Carlos Rosemberg falou sobre "Descentralização da Malha Rodoviária - Visão da ABDER. Dessa forma, os estados (DERs) conseguem gerenciar melhor as suas redes rodoviárias", salientou. Rosemberg destacou também a descentralização da ABDER, com a criação de vice-presidências regionais: Norte, Nordeste, Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

O Estado do Ceará, disse Rosemberg, saiu na frente na inovação e na modernização do planejamento e da gestão rodoviárias. O Vice-Governador do Estado do Ceará, Maia Júnior, ao falar sobre "Planejamento de Infra-estrutura e Gestão Rodoviária do Estado do Ceará", destacou que o fortalecimento do DERT é uma das metas do plano de governo. "O DERT mantém um padrão internacional de conservação e manutenção rodoviária", frisou Maria Júnior.

[voltar](#)

Agetop utiliza tecnologia européia no interior de Goiás

A Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop) está concluindo a construção da orla fluvial de Aragarças, na Avenida Beira Rio. Ao

remodelar a via pública, que sofria com problemas de assoreamento e erosão, a Agetop empregou tecnologia pouco difundida no país, a contenção do aterro da orla fluvial. A obra passou a ser mais um cartão postal para a cidade de Aragarças, município que já tem nas praias do Rio Araguaia seu maior atrativo turístico.

A tecnologia usada na contenção do aterro da Avenida Beira Rio é chamada de Vertical Green Wall, vinda da Europa e propriedade da empresa Vertical Green do Brasil, com larga experiência no campo da Engenharia Naturalística e na aplicação de materiais geossintéticos para o tratamento e recuperação de impactos ambientais e obras de reforço de solo.

A tecnologia empregada na obra de Aragarças não impermeabiliza o solo, dando ao lençol freático a possibilidade de se realimentar. As maiores vantagens ambientais dessa técnica ecologicamente correta são o controle da erosão e a redução do impacto e da proporção das inundações, já que a água infiltra no solo, e a beleza que a obra confere ao ambiente, dando um aspecto mais natural à intervenção feita.

[voltar](#)

Programa de Parceria Público Privada na MG 050

O Governador do Estado de Minas Gerais, Aécio Neves, lançou no último dia 23, as diretrizes que servirão para iniciar o processo de licitação da Parceria Público Privada da rodovia MG-050.

A implantação do programa de Parceria Público Privada na MG-050, que será gerenciada pelo DER/MG, é uma iniciativa pioneira no país e um marco na relação entre o setor público e a iniciativa privada, e atinge uma área de influência que abrange 371 quilômetros de extensão, envolvendo 50 municípios, que somam 1,3 milhão de habitantes e por onde circulam 7,7 % do produto interno bruto mineiro.

A partir do momento que a empresa vencedora da licitação começar seus trabalhos, a MG-050, numa primeira etapa, passará por obras de revitalização do pavimento, antes que seja iniciada a cobrança de pedágio.

Ao longo dos anos que vigorar o contrato para exploração da rodovia pela iniciativa privada, a empresa responsável deverá executar a duplicação de alguns segmentos, ampliação de outros, manutenção e operação da estrada.

Na PPP da MG 050, o Governo Mineiro e as empresas privadas se associarão em empreendimentos públicos, compartilhando riscos e proporcionando um maior retorno social. Com isto, o cidadão passa a ter eficiência e o aperfeiçoamento da qualidade na prestação do serviço público, tendo em vista o emprego das competências do setor privado.

Durante o período de vigência do contrato de PPP, são estipulados investimentos contínuos pela iniciativa privada para que o padrão de qualidade da obra ou do serviço prestado seja de alto nível.

[voltar](#)

Sistema de Autorizações Especiais de Trânsito - AET da Softplan/Poligraph agiliza processos e permite acompanhamento via internet



A AET é o documento expedido pela autoridade com jurisdição sobre a via, para o transporte de carga especial ou indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e/ou dimensões estabelecidos nas resoluções do CONTRAN, com prazo certo e válido para cada viagem, conforme o Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Com a finalidade de sistematizar o processo de análise e emissão de Autorizações Especiais, a Softplan/Poligraph desenvolveu o Sistema AET. Atualmente implantado em vários Departamentos de Infra-Estrutura de Transportes, este sistema permite agilizar o processo e o atendimento de autorizações especiais de trânsito por disponibilizar, inclusive, funcionalidades que permitem aos requerentes preencherem a solicitação e acompanharem seus trâmites através da Internet.

Além disso, o sistema auxilia no processo de validação da solicitação, no qual são analisados cuidadosamente os itens envolvidos, como trechos e rotas a percorrer, obras de arte especiais localizadas no trajeto através da visualização sobre o mapa rodoviário,



Exemplo: visualização da rota e análise de OAs no percurso,

dimensões da carga e do veículo e distribuição do peso bruto total por eixo.

Conheça o Sistema de Autorizações Especiais de Trânsito - AET e obtenha maior celeridade e segurança no processo de análise e emissão de uma autorização.

[voltar](#)