



ABDER

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DOS DEPARTAMENTOS ESTADUAIS
DE ESTRADAS DE RODAGEM

NOTÍCIAS
www.abder.org.br

Mais fiscalização contra excesso de peso em 2009

Desde o primeiro dia do ano o limite para o excesso de peso dos veículos de transporte de carga e passageiro não pode ultrapassar a 5% do permitido nas rodovias brasileiras. Antes, a tolerância era de até 7,5%. Ou seja, um caminhão com capacidade para 20 toneladas poderá registrar até 21 toneladas em uma balança e ser liberado. Anteriormente, o limite seria de até 21,5 toneladas.

A medida é uma determinação da Resolução nº 258/07 do Contran e revoga as resoluções editadas em 1999, consideradas extremamente tolerantes pelos técnicos. As resoluções atendiam a reivindicações de caminhoneiros autônomos que chegaram a paralisar o país com uma greve de âmbito nacional à época. O movimento deu origem a vários Projetos de Lei no Congresso ampliando o limite de excesso de peso, entre eles o PL213/99 e o PL-665/99, já aprovados pela Comissão de Transporte da Câmara dos Deputados.

(continua na página central)



Balança fixa localizada na rodovia SP-270 km 647+430 no município de Presidente Epitácio.



ABDER

Comissão já prepara 14º ENACOR em Minas

O diretor geral do DER/MG, José Elcio Santos Monteze, já nomeou a comissão organizadora do 14º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR), o maior encontro de rodoviarismo da América Latina, previsto para ser realizado no segundo semestre de 25 a 27 de agosto, em Belo Horizonte.

A comissão é integrada pelos seguintes técnicos: João Afonso Baeta Costa Machado (presidente); Luiz Gonzaga Chaves Campos; Delson Chaves Campos; Eva Lansky; Mário Francisco Duarte Chrispim; Maria Aparecida Coelho; Solange Aparecida Pinto; e Paulo Sérgio da S. Souza, representante da ABDER.

Será a segunda vez que Minas organiza o ENACOR. Para mais informações pelo telefone (31) 3235-1453 ou pelo e-mail: enacor@der.mg.gov.br.

DNIT, com R\$ 8,6 bi para investir em 2009, exige mais celeridade nas obras rodoviárias

O Diretor Geral do DNIT, Luiz Antonio Pagot, no final de janeiro, convocou a Brasília a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias – Aneor, e a Associação Brasileira de Consultoras de Engenharia - ABCE, para exigir mais respeito das empresas ao cronograma de obras. Para negociar com as empresas, Pagot terá um orçamento de R\$ 8,6 bilhões em 2009, além de R\$ 9 bilhões de restos a pagar de obras realizadas em anos anteriores, totalizando R\$ 17,6 bilhões em investimentos.

O que incomoda Luiz Antonio Pagot é a mesma coisa que perturba o ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento: não conseguir gastar essa dinheiro toda neste ano e ter que devolver parte dela para o superávit primário. Quando isso acontece, o dinheiro em vez de gerar obras vai para o pagamento de dívida pública. Em 2008, de acordo com dados preliminares do Sistema de Administração Financeira (Siafi), sobrou R\$ 1,895 bilhão no caixa do PAC que foi parar no caixa do superávit. Desse total, R\$ 1,216 bilhão, ou seja, dois terços de recursos que sobraram do PAC, constava do orçamento do Ministério dos Transportes..

“Apesar de termos recursos disponibilizados, não conseguimos dar um andamento satisfatório para as obras. As empresas precisam aperfeiçoar a execução das obras para evitar o baixo rendimento e a lentidão dos trabalhos....É

preciso ter agilidade na elaboração de projetos, no empenho de recursos e, principalmente, na execução das obras. O DNIT está aberto para um amplo debate, mas precisa da ajuda das empresas para resolver todos os gargalos e adequar os projetos às novas metodologias”, admtiu Pagot.

Em benefício a Nascimento e a Pagot há de se ressaltar que a dificuldade metodológica para gastar os recursos previstos no orçamento não é de exclusividade do Ministério dos Transportes ou do DNIT. É um problema que atinge a todo o governo. Em 2008, o governo gastou apenas 22,5% dos recursos de investimentos previstos no Orçamento. De um total de R\$ 47,6 bilhões previstos na Lei Orçamentária, somente R\$ 10,7 bilhões foram efetivamente aplicados.

A notícia de que o Ministério dos Transportes gastou menos de 20% do orçamento para 2008 atraiu as críticas de federações e sindicatos de transportadores. O Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Paraná (Setcepar), Fernando Klein Nunes, protestou contra o que chamou de “total descaso com a situação das rodovias”. Segundo Klein, “investir o mínimo apenas do que era previsto chega a ser uma vergonha. Essa é nossa burocracia estatal, que tantos males causa ao desenvolvimento de nosso país. É uma triste realidade”.

De olho na balança para saúde das estradas



A boa notícia para o setor rodoviário neste início de ano é a entrada em vigor da Resolução 258/07 do Contran, que reduziu o limite do excesso de peso aferido nas balanças rodoviárias em todo o país. De agora em diante, caminhões e ônibus poderão ultrapassar em apenas 5% o peso permitido. Mas tão importante quanto a própria

medida em si foi a reação à implantação da nova regra: não houve polêmicas nem gritarias por parte de caminhoneiros autônomos ou transportadoras.

Decididamente avançamos ao reconhecer que não será liberando o excesso de carga para os caminhoneiros que iremos solucionar os problemas de transporte no país. Fazendo um paralelismo com a economia, defender a liberação do sobrepeso, como fizeram alguns transportadores no passado, seria a mesma coisa que defender a inflação. Hoje, até os postes instalados nas faixas de domínio sabem que inflação penaliza as classes mais desfavorecidas, assim como o excesso de peso provoca danos dispendiosos às rodovias, que serão custeados por toda a sociedade, inclusive pelas próprias transportadoras.

Até 1985, não havia tolerância para o excesso de peso. Se a balança registrasse um valor superior ao permitido, o veículo era imediatamente autuado. Mas, por pressão de transportadores e caminhoneiros, o Congresso aprovou a Lei 7.408/85, estabelecendo que o veículo que excedesse em 5% o peso bruto permitido não poderia ser autuado.

O principal argumento para a aprovação da Lei foi de que a diferença entre balanças poderia provocar uma aferição incorreta, com uma balança indicando o sobrepeso enquanto que outra balança não. Essa diferença entre pesagens de balanças diferentes fomentaria uma azeitada máfia de multas. Argumentou-se também que um pouco mais de carga nos caminhões seria uma solução à crise do petróleo deflagrada nos anos 70. Por esse raciocínio, mais carga por caminhão acarretaria em economia de combustível.

Depois de termos chegado a um estado calamitoso de nossas estradas, argumentos como esses parecem totalmente equivocados. O excesso de peso custa anualmente bilhões de reais aos cofres públicos em obras de recuperação e conservação de rodovias. Porém a maior perda para o país são as milhares de vidas ceifadas todos os anos em colisões causadas pela má conservação de nossas estradas.

Aumentar a fiscalização para combater o excesso de peso já é um passo para reduzirmos o número de mortes nas estradas, mas precisamos avançar ainda mais. Precisamos de uma legislação mais rigorosa e também de campanhas educativas para conscientizarmos a todos, especialmente aos transportadores, caminhoneiros autônomos e empresas, de que rodar sem sobrepeso é até mais econômico, já que os custos com o veículo diminuem. A sociedade toda precisa saber que o excesso de peso nos veículos de transporte de carga e de passageiros mata, que a má conservação das estradas mata, enfim, que a balança existe para o bem de todos e não para ser evitada em rotas de fuga.

Eng.º Inácio Bento de Moraes Júnior
Diretor Superintendente do DER-PB e Presidente da ABDER

Mais fiscalização contra excesso de peso em 2009

A coordenadora do Grupo - AET e Secretária Geral da ABDER, Eng.ª Vânia Torquato que é Coordenadora do DER/SP, chama a atenção para o controle do excesso de peso de cargas líquidas nas rodovias brasileiras. Para ela, o controle desse tipo de carga no país é ruim, a exceção de São Paulo, que ela classifica como tendo um controle regular. "Existem estudos em andamento para efetivar o controle de veículos que transportam cargas líquidas, e, em especial, produtos perigosos, com equipamento para pesagem", informa Vânia.

Ela é favorável a alterações na legislação para tornar o controle do excesso de carga ainda mais rígido e, assim, aumentar a segurança nas estradas. "A segurança é um tripé: homem, veículo e via. Analisados separadamente, todos esses três pontos necessitam, periodicamente, de uma revisão. O homem precisa de reciclagem; o veículo de manutenção; e a via de intervenção, eventualmente, até com readequação estrutural e geométrica", diz Vânia Torquato.

Estudos já realizados indicam que a vida útil do pavimento prevista para 10 anos, com um aumento nos limites de carga de 5,0%, diminui para algo entre 7,8 e 8,4 anos. Com o aumento da tolerância para 7,5%, a previsão de vida útil cai para a faixa entre 6,5 a 7,0 anos. Conforme assinala João Fortini Albano, professor de Rodovias da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 5,0% de tolerância significa uma redução média de 19% da vida útil de uma estrada e, 7,5% na tolerância, uma redução média de até 32,0%.

De acordo com Albano, 20 a 30% dos caminhões brasileiros



Foto: Roosevelt Pinheiro/ABR

rodam com excesso de carga e esse sobrepeso é em média 25% superior ao máximo permitido. "Os recapamentos asfálticos ocorrem em média a cada 4 anos, condição que aponta uma rápida deterioração de nossas rodovias, contrastando com rodovias que possuem controle de peso por eixo, onde o ciclo de recapamento é três vezes maior", observa Albano.

O controle de peso nas estradas federais já vinha sendo cogitado desde os anos 50, com a instalação da indústria automobilística, mas foi somente em 18 de novembro de 1966 que o governo editou o Decreto-lei nº 49 instituindo limites federais de carga por eixo e peso bruto total dos ônibus e caminhões em todo o país. Mais conhecido como "a Lei da Balança", a norma só saiu do papel em 1974: a pesagem estática, com o caminhão estacionado sobre a balança. Em 1975, a dire-

toria de trânsito do então Dner, hoje Coordenação de Operações Rodoviárias, como parte do Plano Diretor de Pesagem, passou a identificar os pontos com maior fluxo de cargas nas rodovias brasileiras.

Este plano já incorporava a utilização de equipamentos de pesagem dinâmica - feita com o veículo em movimento. O primeiro posto de pesagem a entrar em operação nas rodovias federais foi construído na BR-277, em Cascavel, no Paraná, em outubro de 1979. De lá até 1994, entraram em funcionamento 33 postos de pesagem em todo o Brasil. A sobrecarga que em 1980 era em torno de cinco toneladas por eixo, baixou para cerca de 600 quilos a partir de 1991.

Porém, antes mesmo de ser totalmente implantado, o Plano Diretor de Pesagem sofreu reformulações devido à falta de recursos. Não havia verba suficiente

para a construção, operação e manutenção do sistema. Além disso, acabou ficando inadequado às necessidades em função das modificações dos fluxos de cargas e da evolução das tecnologias aplicadas na fabricação dos veículos transportadores.

Em 2006, o governo elaborou o Plano Diretor Nacional Estratégico de Pesagem - PDNEP. Mas somente em meados de 2008 é que o PDNEP começou a sair do papel. No dia 14 de julho, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT - finalmente começou a firmar os contratos com os consórcios vencedores das licitações para a recuperação e operacionalização de 78 postos de balança existentes nas rodovias federais. Os contratos, que variam entre 36 e 42 meses, totalizam os R\$ 261,4 milhões.

Na audiência pública promovida pelo DNIT em setembro de 2006, a ideia do governo era lançar o Plano em dezembro daquele ano e firmar os contratos com as operadoras em fevereiro de 2007. O Informativo da ABDER, edição de outubro de 2006, publicou longa matéria sobre o Plano.

Em 1º de outubro de 2007, as balanças do DNIT, efetivamente, foram desativadas por causa do fim do prazo dos contratos do órgão com as antigas prestadoras de serviço. Na época, 49 postos de pesagem estavam funcionando em todo o país. Com a implantação do PDNEP, até o fim do ano haverá licitações para a construção de novos 160 postos de balança. Os investimentos no Plano Nacional de Pesagem previstos no PAC - Programa de Aceleração do Crescimento - são de R\$ 666 milhões até 2010.

Menos de 1% do PIB em infra-estrutura em 2008

O governo não conseguiu cumprir a meta de aplicar 1% do Produto Interno Bruto (PIB) em infra-estrutura em 2008. Após 40 meses de crescimento contínuo, os investimentos em obras e em aquisição de equipamentos sofreram drástica retração em dezembro passado. O objetivo da área econômica era chegar ao final de 2008 tendo aplicado cerca de R\$ 30 bilhões. Porém, o montante investido no ano foi de R\$ 26,5 bilhões (0,9% do PIB).

Esse número deve diferir do divulgado pelo Tesouro Nacional, porque esse órgão também inclui na conta gastos com inversões financeiras, como aquisição de imóveis para reforma agrária, que elevam a soma mais para perto do 1% do PIB. Os técnicos atribuem a desaceleração dos investimentos à queda na arrecadação em novembro e dezembro, que levou o governo a adotar uma postura mais cautelosa no desembolso de recursos.

Os técnicos observam, entretanto, que a queda nos investimentos não atingiu as obras diretamente executadas pelo governo federal, mas apenas os repasses para Estados e municípios. Os investimentos realizados pelo próprio governo chegaram a ter pequeno crescimento entre novembro e dezembro - o somatório de 12 meses cresceu de R\$ 13,8 bilhões para R\$ 14 bilhões em valores atualizados.

Entre dezembro de 2007 e

novembro de 2008, os repasses federais para investimentos de Estados, municípios e entidades sem fins lucrativos tinham crescido de R\$ 8,3 bilhões para R\$ 13,5 bilhões no valor acumulado em 12 meses. Em dezembro, entretanto, esse gasto caiu em R\$ 1 bilhão. Ou seja, com o impacto da crise na receita, o governo preservou seus próprios investimentos, mas começou a reduzir os repasses voluntários para governadores e prefeitos.

Autorização Especial de Trânsito - AET

O Grupo de Autorização Especial de Trânsito (AET) irá realizar a sua VIII Reunião, no dia 19 de março, das 14h00 às 18h00, e no dia 20 de março, das 08h30 às 12h00, na sede da ABDER, em Brasília. Na pauta, sugestões a serem apresentadas pelos órgãos rodoviários estaduais para alterações no Código Brasileiro de Trânsito, que está passando por uma revisão completa.

Para a reunião, a ABDER está convidando também técnicos do DNIT. A Executiva do grupo solicita a confirmação de presença por fax: (61) 3224-0541 ou e-mail: secretaria@abder.org.br.

Calendário de Reuniões 2009

Autorização Especial de Trânsito	25e26/03 - 6e7/08
Comunicação e Marketing	21e22/05 - 1e2/10
Custos Rodoviários	2e3/04 - 20e21/08
Fontes de Recita	16e17/04 - 27e28/08
Gestão da Conservação Rodoviária	7e8/05 - 15e16/10
Gestão de Pessoas	23e24/05 - 3e4/09
Procuradores Jurídicos	8e9/06 - 24e25/09
Segurança Rodoviária	4e5/06 - 17e18/09
Tecnologia da Informação	28e29/05 - 13e14/08
Transporte Interm. de Passageiros ...	19e20/03 - 10e11/09
Troca de Multas	18e19/06 - 22e23/10

Leilão de rodovias na Bahia

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou, dia 21 de janeiro, na BM&F BOVESPA, em São Paulo, o leilão de mais 680,6 quilômetros das rodovias no estado da Bahia: a BR-324 e a BR-116. Dois consórcios participaram da concorrência e a oferta vencedora, com a menor tarifa de pedágio, atingiu um deságio de 21%.

A tarifa teto estipulada no edital para o trecho concedido foi de R\$ 2,800 e o lance vencedor foi de R\$ 2,212, oferecido pelo consórcio Rodo Bahia, formado pelas empresas Engevix (Brasil), Encalso (Brasil) e Isolux-Corsan (Espanha). A segunda oferta foi de R\$ 2,517, feita pela corretora Brascam, representando as empresas Heleno e Fonseca Engenharia, LBR Engenharia e CRA Engenharia e Construções.

Após o leilão, o ministro interino dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, anunciou que até junho deste ano o Governo Federal deverá conceder mais 2.066 quilômetros de rodovias no estado de Minas Gerais (BR-116, BR-381 e BR-040) e mais 1.068 quilômetros previstos para novembro deste ano (BR-470-SC, BR-101-ES e BR-101-BA), elevando para quatro mil quilômetros as rodovias federais concedidas à iniciativa privada.

O próximo passo no processo da licitação será submeter o resultado do leilão à apreciação do Tribunal de Contas da União (TCU), que dispõe de prazo de 90 dias para se manifestar. Só então haverá a homologação do resultado pela Diretoria Colegiada da ANTT, seguida da publicação do Ato de Outorga e da Assinatura do Contrato de Concessão, prevista para o mês de maio.

O que vai pelos DERs

DER-PB

Parceria com municípios

Pavimentação de 240 quilômetros de estradas; duplicação de 46 quilômetros da BR-230, trecho Ingá/Café do Vento, e restauração de 486 quilômetros de rodovias, além de melhoramentos em estradas de terra e construção de pontes. Essas foram as principais atividades desenvolvidas pelo Departamento de Estradas e Rodagem da Paraíba – DER/PB, conforme balanço feito pelo diretor-superintendente do órgão, Inácio Bento de Moraes Júnior, durante encontro com prefeitos ocorrido em janeiro, em Campina Grande. Inácio Bento informou que o Governo do Estado está buscando financiamento para a pavimentação e restauração de mais mil quilômetros, e explicou como o DER/PB está realizando parcerias com municípios: o órgão oferece o equipamento enquanto que os municípios se encarregam do combustível e despesas com pessoal.

DER- MG

Manutenção permanente

O programa de recuperação e manutenção

de rodovias mineiras (ProMG) será ampliado em 2009 com a inclusão de aproximadamente quatro mil quilômetros da malha estadual, alcançando, assim, a marca de oito mil quilômetros com a garantia permanente de recuperação e manutenção. Os novos contratos abrangem as coordenadorias regionais do DER de Barbacena, Ubá, Itabira, Ponte Nova, Governador Valadares, Manhumirim e Coronel Fabriciano. Serão investidos pelo Governo de Minas R\$ 533 milhões. De toda a malha rodoviária pavimentada de Minas Gerais, num total de 24.994 km, 16.845km estão sob jurisdição estadual, o que corresponde a aproximadamente 68% das rodovias que cortam o estado. O restante está sob responsabilidade do Governo Federal. A previsão de investimento para o ProMG de 2009 a 2012 é de R\$1,5 bilhão.

DER-AL

Duplicação da AL-101 Sul

O consórcio entre as construtoras ARG/Ferreira Guedes começou a executar os serviços no primeiro trecho da obra de duplicação da AL-101 Sul. Na primeira etapa serão executados serviços como terraplenagem, drenagem, limpeza de terreno, marcação de área, sinalização

e outras ações para preparar a pista para a pavimentação. A obra, que deverá ser concluída em 2010, englobará a construção de 25,8 km de rodovia, a duplicação de quatro pontes e a construção de três viadutos. Do projeto ainda consta o plantio de mais de quatro mil mudas para compensar a área de mangue que será retirada. Orçada em R\$ 138 milhões, a obra já conta com R\$ 60 milhões empenhados, oriundos do Ministério do Turismo, emendas de bancada e contrapartida do Estado. Esses recursos garantem a execução de 50% da duplicação.

DER-PR

Estrada rural

O Governo do Paraná começa nas próximas semanas a recuperação de uma das principais vias rurais de Ponta Grossa. Com investimentos de R\$ 339 mil serão executadas obras de melhorias e cascalhamento, nos 34,5 quilômetros da PR-513, que liga os distritos de Passo do Pupo e Itaiacoca à Estrada do Cerne (PR-090). O secretário dos Transportes, Rogério W. Tizzot, destaca que a via é um movimentado caminho de transporte da produção agrícola, além de servir como acesso da população rural ao centro de Ponta Grossa. De acordo com técnicos do Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná – DER/PR, serão realizados serviços de drenagem, reparos e cascalhamento para melhorar a trafegabilidade e dar segurança aos motoristas.

Gestão integrada de contratos e obras



A utilização adequada de recursos de tecnologia da informação propicia a modernização do processo de gestão de contratos e obras nos órgãos de infraestrutura de transportes. A adoção de sistemas integrados de gestão, aliados a um banco de dados único, à padronização de procedimentos e à promoção do acesso descentralizado, com a alimentação dos dados na origem, resulta em um rico banco de dados a partir do qual podem ser realizadas consultas e emitidos relatórios com informações gerenciais fundamentais para o planejamento estratégico das instituições.

Esse é o propósito da Solução SIDER, a qual conta com inúmeros sistemas integrados, permitindo a sua implantação modular. Utilizados em treze departamentos estaduais de infraestrutura de transportes e obras, os sistemas integrados permitem a sistematização dos processos institucionais baseada em procedimentos consolidados e regulamentados (boas práticas administrativas e gerenciais e embasamento legal: Lei 8.666, Lei de Diretrizes Orçamentárias e Lei de Responsabilidade Fiscal).

Merecem destaque o SCD – Sistema de Composição de Custos e Orçamentos, o SMO – Sistema de Gestão de Contratos e Medições de Obras e o CQM – Sistema de Cálculo de Quantitativos de Medições.

Tais aplicativos têm se constituído em importantes ferramentas para promover transparência às administrações mediante a apresentação de cenários dinâmicos, com as informações sobre os contratos e o andamento das obras, disponíveis na Internet para que a sociedade possa acompanhar e fiscalizar a aplicação dos recursos públicos.



(48) 3027 8000 www.softplan.com.br

Presidente: Eng^o Inácio Bento de Moraes Júnior. DER/PB

Vice-Presidentes: Norte- Eng^o Jacques da Silva Albagli DER/RO - Nordeste- Eng^o Jader Torres DER/RN - Sudeste- Eng^o José Élcio S. Monteze DER/MG - Sul - Eng^o Gilberto Teixeira da Cunha DAER/RS- Centro-Oeste - Eng^o José Américo de Sousa AGETOP/GO - Dir. Planejamento: Eng^o Romualdo T. de França Júnior / Dir. Operações: Eng^o Eugênio Manoel N. Moraes / Dir. Apoio: Eng^o Francisco Quintino Vieira Neto / Programas Especiais: Eng^o Rogério Wallbach Tizzot / Secretária Geral: Eng^a Vânia Torquato Sobrado / Superintendente Exec. Eng^o Júlio Xavier Rangel / Eng^o da ABDER Paulo Sérgio da Silva Souza

■ Jornalista Responsável
■ Joaquim Nogales
■ Mtb 4871 DF
■ Edição e Projeto Gráfico:
■ Sílvio Ferigato - (61) 3381.7552
■ Comunicare@terra.com.br