



Março/Abril - 2008
Ano XVIII - Nº 69

www.abder.org.br

Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem

ABDER

NOTÍCIAS

39.^a RAPv/13.^o ENACOR "Os Caminhos da Integração"

Foram alterados local e data do 13º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária - ENACOR, promovido pela ABDER, e da 39ª Reunião Anual de Pavimentação - RAPv, da Associação Brasileira de Pavimentação - ABPv. Anteriormente previsto para acontecer em Ipojuca, o evento ocorrerá no Centro de Convenções de Recife, Pernambuco, no período de 16 a 20 de setembro. Será a terceira vez que os dois tradicionais eventos do rodoviarismo brasileiro, ocorrerão conjuntamente, num evento intitulado de: "Os Caminhos da Integração", com patrocínio oficial da PETROBRAS. Acontecerá, paralelamente, a FICONS 2008 - VI Feira Internacional de Materiais, Equipamentos e Serviços da Construção, promovida pelo Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado de Pernambuco - SINDUSCON/PE. O dia 28 de abril é o prazo final para envio de trabalhos técnicos para serem apresentados em "Os Caminhos da Integração", cujo temário para este ano deverá abranger: 1. Pavimentação; 2. Manutenção; 3. Planejamento, Gestão Rodoviária e Gerência de Pavimentos; 4. Operação e Segurança Rodoviária; 5. Meio Ambiente; e, 6. Drenagem. Mais informações no site: www.oscaminhosdaintegracao.com.br

ABDER com nova marca

O designer Diogo Selzler Bettiga, de Curitiba-PR, foi o vencedor do Concurso de Marca da ABDER realizado no dia 20 de fevereiro, na sede da entidade. A Comissão Julgadora foi composta pelo Presidente Inácio Bento de Moraes Júnior, Júlio Xavier Rangel, Paulo Sérgio da Silva Souza e Maria Thais Pinheiro Holanda. O Concurso recebeu 22 propostas, do Distrito Federal e de nove Estados: Maranhão, Bahia, Ceará, Santa Catarina, Minas Gerais, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro, Goiás e Paraná. O lançamento oficial será realizado no dia 15 de maio, por ocasião da 1ª Assembléia Geral Ordinária de 2008, na sede da ABDER.

Calendário de Reuniões

Maio/Junho - 2008

Grupos Técnicos da ABDER

Autorização Especial de Trânsito
08 e 9/05/08

Assembléia Geral Ordinária
15/05/08

Segurança Rodoviária
29 e 30/05/08

Procuradores Jurídicos
05 e 06/06/08

Fontes de Receitas
12 e 13/06/08

Gestão de Pessoas
17 e 18/06/08

Aumento da frota de veículos e congestionamento nacional



Agência Brasil - Fábio Pozzebom

O ano de 2008 tem se mostrado o ano dos recordes: pela primeira vez na história, a frota mundial de veículos atingiu a marca de 1 bilhão de unidades; a frota nacional, 31 milhões e, somente na cidade de São Paulo, o número de veículos em circulação registrados ultrapassou os 6 milhões. A capacidade total de produção da indústria automotiva brasileira, que era de 3,5

milhões de unidades em 2007, passará este ano para 3,85 milhões, alcançando 4 milhões em 2009. A expectativa do setor é de que o Brasil alcance em 2008 a posição de sexto maior produtor de veículos do mundo. Em 2007, o País era o sétimo colocado, atrás de Japão (1º), Estados Unidos, China, Alemanha, Coreia do Sul e França.

(continua pág. central)

Engarrafamento de R\$ 528 milhões por ano

Os congestionamentos na cidade de São Paulo provocarão gastos adicionais de R\$ 528 milhões este ano. Em 1998, pesquisa feita pela Associação Nacional do Transporte Público (ANTP) calculou que os congestionamentos na cidade custaram algo em torno de R\$ 278 milhões. A estimativa para este ano tem como base a correção do valor no período pelo IPCA. O cálculo contabiliza os custos com a emissão de gases poluentes (doenças respiratórias), consumo de combustíveis,

impacto no sistema de transporte coletivo e tempo gasto nos engarrafamentos.

Em 1998, os congestionamentos de São Paulo exigiram um gasto a mais de 198 milhões de litros de gasolina e 3,6 milhões de litros de diesel. O impacto no transporte de passageiros motivou um número maior de ônibus para manter a mesma oferta. E o cálculo para determinar o tempo perdido levou em conta uma matriz de salários médios. (continua pág. central)

Órgão Informativo da Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem

SCS - Quadra 1 - Ed. Central -
Conj.1002 a 1005 10º andar -
CEP 70304-900 - Brasília DF
Fones: (61) 3321.3109 e 3226.5575
Fax (61) 3224.0541
E-mail: abder@abder.org.br

IMPRESSO

Sinal vermelho nas rodovias



O governo enviou ao Congresso Nacional, em fevereiro, uma nova versão de Reforma Tributária, que começou a tramitar na Câmara como Proposta de Emenda Constitucional – PEC– 233/2008. A nova proposta de Reforma Tributária prevê a unificação de vários impostos para simplificar o caótico sistema tributário brasileiro mas não reduz em absolutamente nada a perversa

carga que pesa sobre nossos ombros.

Entre impostos e taxas a serem unificadas encontra-se a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE–, que, desde sua instituição tornou-se a principal fonte de financiamento do setor nacional de transporte. O setor, não podemos esquecer, chegou à beira da falência total por causa da falta recursos provocada pelo fim do Fundo Nacional de Transporte em 1988, com a nova Constituição.

Tempos difíceis aqueles, mas a CIDE também não trouxe o melhor dos mundos. Para se ter uma idéia, de 2002 a dezembro de 2007, o governo federal arrecadou R\$ 47,2 bilhões com a CIDE, mas repassou aos Estados apenas R\$ 5,2 bilhões. E mesmo assim porque foi obrigado por lei, a partir de 2004, a dividir a receita da Contribuição com os Estados, que recebem em torno de 22% dos recursos da CIDE, mas, considerando só o modal rodoviário, são obrigados a manter o dobro da malha federal. Essa é uma conta que não fecha. Pela falta de investimentos na infraestrutura de transportes pagamos um custo mais alto ainda do que a malfadada carga tributária atual na forma de atraso no desenvolvimento econômico e no sacrifício de milhares de vidas.

Entretanto, temos de admitir que a criação da CIDE foi um marco na história da recuperação do sistema nacional de transporte, praticamente abandonado por mais de 15 anos. O volume de recursos advindos com a CIDE, ainda que longe do ideal, representa para a maioria dos Estados a única fonte de receita para o setor rodoviário. Representa a possibilidade de um planejamento para uma lenta recuperação da malha e a retomada de investimento na pavimentação de novas rodovias. Um bom sistema de transportes é fundamental para qualquer país que almeje alcançar um nível mínimo de desenvolvimento social.

Agora, de acordo com a proposta de Reforma Tributária apresentada pelo governo, a CIDE, a COFINS, e o PIS serão substituídos pelo Imposto sobre o Valor Adicionado Federal (IVA-F). Precisamos estar alertas, mobilizando as bancadas estaduais no Congresso Nacional, para garantir os recursos necessários à continuidade dos investimentos no setor rodoviário para que a competitividade do país não seja novamente lançada no fundo do poço. Aliás, lutar por mais recursos para o sistema de transporte está na base da fundação da ABDER, é missão da nossa entidade. Seja qual for o novo modelo fiscal, haveremos de conquistar o espaço merecido que o setor de transportes deve ter na divisão do bolo tributário.

Engenheiro Inácio Bento de Moraes Júnior

Diretor Superintendente do DER-PB e Presidente da ABDER

Rodoanel com deságio de 61%

O consórcio Integração Oeste, composto pelo grupo CCR e pela Encalco Construções, ofereceu preço de pedágio de R\$ 1,1684 e venceu, 11 de março, o leilão do trecho oeste do anel rodoviário Mário Covas, que contornará a capital paulista, oferecendo deságio de 61 % com relação ao preço fixado pelo governo do Estado.

O governo de São Paulo estabeleceu um modelo de licitação que inclui R\$ 2 bilhões pela concessão, com prazo previsto para pagamento da outorga de dois anos, obrigações de investimento de R\$ 804 milhões, sendo R\$ 280 milhões nos três primeiros anos. A tarifa teto para o pedágio foi fixada em R\$ 3,00s.

O vencedor vai operar um trecho de 32 quilômetros interligando as rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Castello Branco, Raposo Tavares e Regis Bittencourt. Passam por este trecho 145 mil veículos por dia, sendo: 78% carros de passeio, 21% caminhões e 1% ônibus.

Produção, frota e congestionamento nacional

REDE RODOVIÁRIA NACIONAL (Km)

RODOVIAS	PAVIMENTADAS	NÃO PAVIMENTADAS	TOTAL
Federais	58.152,0	14.857,0	73.009,0
Estaduais	115.392,2	117.088,3	232.480,5
Municipais	22.734,8	1.274.906,3	1.297.641,1
TOTAL	196.279,0	1.406.851,6	1.603.130,6

Fonte: DNIT 2000

tos, a consequência mais dramática da baixa relação de rodovia pavimentada por veículo em circulação é o número de vítimas fatais devido a acidentes de trânsito, perto de 35 mil por ano.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, em 2007, o Brasil perdeu R\$ 30,4 bilhões em acidentes de trânsito. “O Brasil vem perdendo muito dinheiro com essas ocorrências. Para se ter uma idéia, dos 30,4 bilhões de reais, 45% são custos de produção. Em resumo, a morte de uma pessoa em acidente de trânsito resulta em prejuízo de 291 mil reais”, explicou o pesquisador José Aroudo Mendonça.

O crescimento econômico só tende a agravar a situação. O fluxo de veículos nas rodovias está diretamente ligado à atividade econômica. Nas rodovias concedidas, por exemplo, vem subindo a meses. Em relação a fevereiro de 2007, o índice total de fevereiro de 2008 apresentou elevação de 7,9%. O fluxo de veículos leves cresceu 6,9% e o de pesados, 10,5%. Nos últimos doze meses

(acumulado de março de 2007 a fevereiro de 2008 sobre março de 2006 a fevereiro de 2007) o fluxo total teve alta de 6,8%. Considerando esta mesma base de comparação o fluxo de leves cresceu 7,0% e de pesados 6,3%. Este é o resultado do índice ABCR de Atividades, divulgado mensalmente pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias. Inácio Bento, Presidente da ABDER, afirma que “o Brasil precisa ampliar sua infraestrutura de transportes em todos os modais, para continuar a crescer economicamente”. Salientou que “é preciso investir não só em pavimentação, tendo em vista a nossa malha rodoviária pavimentada ser muito pequena em relação às dimensões de nosso país, como também na manutenção da malha existente”.

“A conclusão é clara: o Brasil precisa aumentar sua rede rodoviária pavimentada, se quiser evitar um apagão logístico, além de reduzir o apavorante número de mortes e acidentes nas rodovias”, diz Moacyr Sevilha Duarte, presi-

dente da Associação. Em seu livro, Vianna fez um alerta àqueles que não acreditam no possível apagão logístico: “A ameaça é concreta e o perigo imediato”.

A ABDER também mostra-se preocupada porque o propalado apagão logístico traz consigo inúmeros problemas. Como constatação imediata o aumento nos custos operacionais, tempo de viagem e, principalmente, elevação dos índices de acidentes, como fazem questão de ressaltar os Dirigentes dos órgãos Rodoviários Estaduais. Destacando, também, que a conservação não é, isoladamente, a preocupação atual, mas a pavimentação e construção de novos segmentos rodoviários para implementar o desenvolvimento econômico que o Brasil necessita.

É premente e extremamente relevante um planejamento adequado pelos Governos, em todas as esferas, para o setor rodoviário, tendo em vista de que há tendência de agravamento da situação pois o Brasil está batendo recorde na produção de veículos automotores. A indústria automotiva demonstra confiança na expansão do mercado. Segundo o presidente a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Jackson Schneider, os investimentos das montadoras neste ano devem somar U\$ 4,9 bilhões no País (cerca de R\$ 8,3 bilhões). É o maior investimento, em números absolutos, da história do setor no Brasil. Segundo ele, a maior parte destes recursos será destinada para o aumento da produção. Considerando a cadeia automotiva (montadoras e autopças), os investimentos devem somar U\$ 20 bilhões (R\$ 34 bilhões) entre 2008 e 2010.

Engarrafamento de R\$ 528 milhões por ano

Com 21,5 milhões de habitantes, 50 mil ônibus e 33 milhões de viagens/dia, a Cidade do México introduziu, dois anos atrás, o sistema expresso chamado de Metrobus, com ótimos resultados. A primeira linha, de 20 km, transporta hoje 220 mil passageiros/dia. Estão previstas mais dez linhas, totalizando 200 km, e a projeção é chegar a 570 km dentro de seis anos. “47 mil toneladas de CO2 foram eliminadas com o Metrobus. A cidade está reprojando seus bairros e áreas públicas”, conta a brasileira Adriana Lobo, diretora geral do Centro de Transporte Sustentável do México.

O inusitado é que o Brasil,

nos anos 80, descobriu como mover muita gente usando uma engenharia que acabou sendo referência internacional, mas internamente, no entanto, construiu somente 400 km de corredores de ônibus, sendo metade concentrada em São Paulo (100 km), Curitiba (72 km) e Porto Alegre (50 km). “Qualquer mudança exige uma pré-disposição do poder público e da sociedade. Privilegiar o transporte coletivo vai desagradar os usuários de carros”, afirma o pesquisador do IPEA, Alexandre Gomide.

O transporte coletivo atende hoje 30% da demanda total de viagens urbanas no Brasil, mas 60% das cidades com população

acima de 300 mil habitantes ainda não dedicaram prioridade a este tema. Vale lembrar que a Constituição de 88 definiu que o transporte coletivo é um serviço público essencial e que a responsabilidade é das prefeituras. O Brasil possui 42 cidades com mais de 500 mil habitantes. Bolívia, Venezuela e Chile têm quatro cada um, Argentina 6 e Colômbia 9.

“O centro de Porto Alegre é atualmente um grande terminal de ônibus. São 33 mil ônibus entrando e saindo por dia, e de 880 km de rede de ônibus apenas 6% são de corredores”, diz o diretor especialista e professor da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Luiz Lindau, lamentando

que o Brasil menospreza o uso de corredores. “Enquanto um corredor transporta 20 mil passageiros por hora, no mesmo trecho, os veículos transportam 1,5 mil pessoas”, assegura.

A questão está justamente aí: a redução de passageiros nos ônibus dos grandes centros urbanos. Em 1998, quase 35 milhões de passageiros utilizavam ônibus na cidade de São Paulo. Em 2006 (último dado disponível), foram pouco mais de 30 milhões. Isto significa mais carro nas ruas e facilidades à informalidade. Percorrer um trecho de 9 km em São Paulo demora 43 minutos se for de ônibus ou 16 minutos se for de carro, conforme cálculo feito pela ANTP.



Grupo de Tecnologia da Informação Esforço para informatizar DERs

As várias aplicações do mapa georreferenciado e a informatização dos sistemas de pesagem (balanças) e das atividades fim de cada área dos órgãos rodoviários estaduais. Esses foram os principais temas debatidos pelo Grupo de Tecnologia da Informação da ABDER, que reuniu, dias 27 e 28 de março, na sede da entidade, técnicos de órgãos rodoviários de 11 Estados e do DF: AC, BA, CE, ES, GO, MG, PR, RN, RO, SP e TO. Como convidados, também participaram representantes do DNIT, SERPRO e da empresa SOFTPLAN.

O Grupo observou que as áreas de tecnologia de informação dos DER's se apresentam em diferentes níveis de evolução. Os participantes do grupo decidiram elaborar uma relação das atividades possíveis de serem informatizadas em seu respectivos órgãos. Nas próximas reuniões serão realizadas as compilações dessas informações e a consistência dos dados para apresentação de um estudo dos melhores processos e dos softwares que possam tornar as atividades mais eficientes.

Em todos os seus debates o Grupo tem levado em consideração a possibilidade de utilização de software livre com o objetivo de redução de custos e implementação de conhecimento local, destacando o cunho de responsabilidade social. O Coordenador do Grupo, Paulo Roberto Lucas Viana, da Agência Goiana de Transporte e Obras – AGETOP, apresentou o portal <http://gti-abder.byinter.net/> onde todos os membros do Grupo poderão acessar e interagir de modo a ampliar o intercâmbio de conhecimentos e ferramentas.

No encontro, foram realizadas sete apresentações específicas sobre informatização de sistemas de pesagem e georreferenciamento: Osmar Quirino – DER/Brasília– e Reinaldo Barreto Almeida – DER/BA/Bahia falaram sobre a área de informática dos seus respectivos órgãos destacando a informatização dos sistemas de balanças; Célio Degam Furtado, do DER/Paraná, também ressaltou a informatização do sistema de pesagem; Matheus Fogli e Wallen Alexandre Medrado, do DER/Minas Gerais, salientaram as atuais parcerias para execução de software; José Roberto Cabral e Neurani Lima, do SERPRO/Brasília, fizeram um apanhado da rede de informática e serviços prestados pelo SERPRO aos órgãos públicos; Moacyr Antônio Marafon, da SOFTPLAN/Santa Catarina, apresentou o desenvolvimento do geoprocessamento do DER de Santa Catarina. Luiz Cláudio Varejão e Paulo Gonzalves, do DNIT/Brasília, apresentaram o sistema de operação de rodovias e a informatização e implantação em andamento das balanças nas rodovias Federais.

Os demais participantes apresentaram a situação atual em que se encontra sua unidade no contexto geral, procedimento este que já é rotina nas reuniões do grupo.

O que vai pelos DERs

DER-PB Liberado tráfego na estrada de Boqueirão

Com a abertura de um desvio, em caráter de emergência, o DER liberou o tráfego de veículos entre os municípios de Boqueirão e Queimadas, onde ocorreu o rompimento de uma ponte, em virtude das fortes chuvas caídas na região.

O superintendente do DER, Inácio Bento Moraes Filho, informou que o órgão está atendendo a recomendação do governador Cássio Cunha Lima, adotando todas as providências necessárias para evitar maiores prejuízos aos moradores dos dois municípios.

Bento disse que o tráfego no local, por enquanto, está sendo feito de forma precária, mas logo que o tempo melhorar será iniciada a recuperação da estrada para que tudo volte à normalidade. O rompimento da ponte que corta a rodovia PB-148, próximo à sede do município de Boqueirão, aconteceu na noite do dia vinte de março.

DER-PR Vândalos atingem balança

Além de roubo e depredação de placas nas estradas estaduais do Paraná, vândalos danificaram, em março, a plataforma de pesagem da PR-151 - entre São Mateus do Sul e Palmeira. A rodovia serve como rota de ligação entre as regiões Central e Sul do Estado, e chega a receber mais de 2 mil veículos por dia. Para coibir o excesso de peso e garantir maior vida útil para o pavimento da estrada, o Governo do Estado, recentemente, reformou a plataforma de pesagem com investimentos de R\$ 500 mil. Os vândalos tentaram impedir o funcionamento da estrutura concretando as áreas onde são encaixadas as balanças móveis. O vandalismo só não causou mais danos na plataforma devido à rápida atuação dos funcionários do DER da região, que chegaram ao local e fizeram a limpeza das áreas. A plataforma, inclusive, já está apta para ser utilizada novamente.

DAER-RS Duplicação da RS-118

O secretário estadual de Infra-estrutura e Logística, Daniel Andrade, depois de vistoriar as obras de duplicação da RS-118, em Gravataí, confirmou o prazo de 30 de junho para entrega ao tráfego dos dois primeiros quilômetros sinalizados de duplicação da rodovia. Outros dois quilômetros serão entregues até o fim do ano. A primeira parte do empreendimento é composta por seis quilômetros, do total de 20 até Sapucaia do Sul. O custo da etapa inicial chega a R\$ 26 milhões, não-incluídos no valor do orçamento de três viadutos nas avenidas Itacolomi, Dorival de Oliveira e no distrito industrial, que ainda serão licitados. "A maior dificuldade é a remoção de 190 famílias que vivem na faixa de domínio da RS-118, na área urbana de Gravataí", explica Andrade. O secretário da Habitação, Marco Alba, discute a desocupação da área com a prefeitura do município. A duplicação incluirá ainda a construção de ruas laterais e a recuperação da pista

antiga. A RS-118 é considerada a quinta estrada que mais provoca mortes no país.

AGETOP-GO R\$ 120 milhões para recuperação da malha

O presidente da Agência Goiana de Transportes e Obras — Agetop, José Américo de Sousa, informou que o governo goiano irá investir R\$ 120 milhões na recuperação de 9,7 mil km de rodovias estaduais até o fim deste ano. Ele explicou que 8 mil km receberão serviços de conserva rotineira, basicamente, operação tapa-buracos e demais serviços de manutenção; nos 1,7 mil km restantes o pavimento receberá outros tipos de intervenções, que variam de Tratamentos Superficiais Simples, Duplos, Recapeamento até a Reconstrução total do pavimento. As obras fazem parte do Programa de Recuperação de Rodovias Pavimentadas do Governo do Estado.

Sider – integração e melhores resultados na gestão de Departamentos de Infra-Estrutura



SIDER
BY SOFTPLAN / POLIGRAPH



Integração, modularidade, cooperação e inteligência na gestão. Os gomos da tangerina representam, de forma harmoniosa, a modularidade e a integração total dos sistemas da Solução SIDER.

Voltado especialmente para atender às necessidades dos departamentos de infra-estrutura, transportes e obras, o conjunto de sistemas da Solução SIDER garante agilidade às rotinas de trabalho, promove a cooperação entre os diversos setores do Órgão e evita o retrabalho. A tomada de decisão é baseada em informações seguras, proporcionando um salto estratégico na gestão, a otimização na aplicação dos recursos e a melhoria dos serviços prestados à sociedade.



O SIDER é uma solução já consolidada, com mais de 17 anos de experiência no mercado e clientes por todo o País, em destaque: DER-PE, DER-RN, DER-SE, DER-BA, DER-MG, AGETOP, DER-DF, DER-ES, DER-PR, DEINFRA/SC e DNIT.

(48) 3027 8000

www.softplan.com.br



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

Vice-Presidentes: Norte- Eng^o Jacques da Silva Albagli DER/RO - Nordeste- Eng^o Jader Torres DER/RN - Sudeste- Eng^o José Elcio S. Monteze DER/MG - Sul - Eng^o Gilberto Teixeira da Cunha DAER/RS- Centro-Oeste- Eng^o José

Américo de Souza AGETOP/GO Dir. Planejamento: Eng^o Romualdo T. de França Junior/ Dir. Operações: Eng^o Eugênio Manoel N. Moraes / Dir. Apoio: Eng^o José Maria Braga Costa / Programas Especiais: Eng^o Rogério Wallbach Tizzot/ Secretária Geral: Eng^o 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:
■ Silvio Ferigato - (61) 3381.7552
■ Comunicare@terra.com.br