



ABDER ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DOS DEPARTAMENTOS ESTADUAIS
DE ESTRADAS DE RODAGEM

NOTÍCIAS
www.abder.org.br

Alterações no Código Florestal e na Lei de Crimes Ambientais



BR-163/PA - Ascom/DNIT

Instalada em setembro de 2009, a Comissão Especial da Câmara dos Deputados criada para analisar 11 projetos que alteram o Código Florestal (Lei 4.771/65) e a Lei de Crimes Ambientais (Lei 9.605/98) já contabiliza 40 reuniões, sendo mais de 30 audiências públicas realizadas em Brasília e em 23 cidades espalhadas por 17 estados.

O relator da Comissão, deputado Aldo Rebelo (PCdoB-SP), adiantou que seu parecer deverá flexibilizar a concessão de licenças ambientais, ampliando a autonomia dos estados para conceder as licenças. Ele destacou que deverá conservar os conceitos de reserva legal e área de proteção permanente – APP, mas salientou que essas áreas não são intocáveis e, sim, “locais para dar mais sustentabilidade à produção”.

A Comissão Especial tem sido palco de uma batalha aberta entre preservacionistas radicais de um lado e, do outro, defensores da flexibilização da legislação ambiental para permitir o crescimento do setor produtivo e a construção de obras de infraestrutura necessárias ao desenvolvimento econômico nacional. O fato de o Código Florestal ter 45 anos e ser anterior aos movimentos ambientalistas parece não ter importância alguma.

Dentre os defensores do setor produtivo, o ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Reinhold Stephanes, afirmou à Comissão, em dezembro passado, que a atual legislação ambiental coloca na ilegalidade cerca de 3,5 milhões de produtores rurais, o que corresponde à metade dos agricultores brasileiros.

Segundo Stephanes, se somarmos todas as unidades de conservação, as reservas indígenas e legais e as áreas de preservação permanente, atividades econômicas tradicionais seriam proibidas em 67% do território brasileiro. O ministro defendeu a descentralização da regulação ambiental, argumentando que a legislação ambiental não pode ser aplicada da mesma forma em todo o país.

O diretor geral do DNIT, Luiz Antônio Pagot, também defendeu perante a Comissão uma nova legislação ambiental que permita aos estados atuarem no controle ambiental de obras de rodovias federais. Atualmente, esse controle é realizado pelo Ibama — Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente.

(continua na página central)

Governo corta CIDE para conter alta da gasolina

O governo decidiu em fevereiro reduzir mais uma vez a Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico (Cide) incidente sobre combustíveis para conter uma possível alta da gasolina causada pelo corte do álcool em sua composição. A redução da alíquota da Cide cobrada sobre a gasolina de R\$ 0,23 por litro para R\$ 0,15 por litro deverá vigorar até 30/04. A desoneração significará corte de R\$ 91 milhões em relação à receita projetada para 2010.

Segundo monitoramento realizado pela ABDER, de 2002 a 2009, o governo arrecadou R\$ 58 bilhões com a Cide, mas, um estudo realizado pela CNT – Confederação Nacional dos Transportes, empregou apenas R\$ 23 bilhões no setor de transportes. No ano passado, a Cide arrecadou R\$ 4,9 bilhões, mas os estados ficaram apenas com R\$ 725 milhões.

Consumo de asfalto bate novo recorde em 2009

O consumo de asfalto no país bateu novo recorde em 2009, de acordo com a FIESP – Federação das Indústrias de São Paulo e o Sinicespe – Sindicato da Indústria da Construção Pesada de SP. O volume total consumido no ano passado foi de 2,2 milhões de toneladas. Em 2008, ano em que o Brasil superou a marca histórica de 1998, o país consumiu cerca de 2,1 milhões de toneladas. Segundo Manuel Rossitto, diretor do Sinicespe, com o aumento da construção de obras públicas, principalmente federais, o mercado espera crescimento de 15% do consumo de asfalto neste ano.

Controle de velocidade por radar nas federais

O DNIT iniciou pelo terceiro ano consecutivo processo licitatório para fiscalizar as estradas federais por meio de radares. Desde julho de 2007, o DNIT não fiscaliza as rodovias. Os contratos com empresas que instalavam os radares expiraram e não foram renovados. O edital prevê a contratação de empresas para instalar e operar sistemas de controle de velocidade em todo o país, no total de 2.696 pontos. Os aparelhos de fiscalização serão distribuídos em três áreas: 1.106 radares fixos para trechos rurais, 1.138 lombadas eletrônicas para trechos urbanos, e 452 máquinas de controle de avanço de sinal vermelho. Os contratos serão de cinco anos e custarão R\$ 1,4 bilhão.

Desenvolvimento e preservação do meio ambiente



Vários projetos de infraestrutura para o Brasil enfrentam hoje uma oposição tão radical quanto desastrosa para o desenvolvimento nacional. Aglomerados militantes de organizações não governamentais, abastecidos por recursos do exterior, acreditam ser, somente eles, os únicos protetores do meio ambiente no país.

Esses nefelibatas clamam ter o monopólio do discurso ambientalista e enaltecem os vários ecossistemas brasileiros, mas, paradoxalmente, defendem preservá-los de uma única forma: mantendo intocáveis os recursos naturais, longe de servirem às necessidades dos seres humanos e, portanto, impossíveis de ser explorados por nós brasileiros.

Felizmente essa turma começa a ser desmascarada e a sociedade brasileira vai percebendo que os ambientalistas radicais não são os donos da verdade. Prova disso foi a decisão da Câmara dos Deputados, em setembro do ano passado, de constituir Comissão Especial para analisar o PL nº 1.876/99, que revoga a Lei nº 4.771/65 - Código Florestal, e altera a Lei nº 9.605/98 - Lei de Crimes Ambientais.

Há de ressaltar que há mais de dez anos as alterações no Código Florestal e Ambiental estão em discussão na Câmara dos Deputados, mas que pressões exercidas por militantes ambientalistas radicais jamais deixaram o assunto realmente entrar na pauta de votações da Casa. Agora o cenário é diferente.

Em fevereiro passado, a Câmara promoveu seminário sobre a questão ambiental e os deputados presentes, de diferentes matizes partidárias, concordaram que é necessário alterar a legislação vigente sobre meio ambiente. O relator do Projeto na Comissão, Aldo Rebelo (PCdoB-SP), chegou a afirmar que a legislação ambiental brasileira é muito rigorosa com os agricultores, que têm dificuldades para cumpri-la. De acordo com o relator, muitas pessoas do campo não compreendem essa legislação e terminam sendo "expulsas" para a cidade.

Importante destacar que essas afirmações foram feitas por um militante do PCdoB, que nada tem a ver com a forte bancada ruralista na Câmara. Como relator, caberá ao deputado Aldo Rebelo elaborar parecer sobre as dez propostas que alteram o Código Florestal e/ou Ambiental. Cauteloso, Rebelo salientou que irá manter em seu relatório conceitos como reserva legal e área de preservação permanente.

O novo Código Florestal e Ambiental em elaboração pela Câmara não deverá definir porcentagens nacionais para o estabelecimento de reservas privadas. Acertadamente, os parlamentares caminham para dar maior flexibilidade aos Estados para estabelecerem parcelas das propriedades a serem preservadas.

Em Santa Catarina temos um Código Ambiental aprovado pela Assembleia Legislativa, com resultados muito positivos porque é uma legislação moderna e bastante adequada.

Somente com a estadualização combateremos a demora na concessão de licenças ambientais. Não é possível que um licenciamento (ambiental) demore 12 meses para ser aprovado. Se somarmos com o tempo de elaboração do projeto, temos um período que ultrapassa aos dois anos, o que dificulta a realização de obras por governos com mandatos de quatro anos.

O desenvolvimento e a preservação do meio ambiente não são antagônicos, mas, sim, duas faces de uma mesma moeda, e essa moeda é a qualidade de vida da população. E finalmente estamos chegando ao consenso de que, para melhorar essa qualidade de vida, é fundamental alterarmos a nossa legislação ambiental.

Engenheiro Romualdo Theophanes de França Júnior
Presidente do DEINFRA/SC e Presidente da ABDER

Alterações no Código Florestal e na Lei de Crimes Ambientais

Em novembro do ano passado, em audiência pública na Comissão da Câmara, Luiz Antonio Pagot afirmou que os órgãos ambientais estaduais são tão rigorosos quanto os órgãos federais de fiscalização, mas são mais ágeis porque estão mais próximos das obras. Na oportunidade, o diretor geral do DNIT propôs também a simplificação do licenciamento das rodovias federais.

A simplificação do licenciamento das rodovias federais já

levou o diretor geral do DNIT a trombar de frente com o presidente do Ibama, José Messias, em maio do ano passado, às vésperas da votação da MP 452/08 na Câmara. A simplificação foi objeto de emenda na MP 452, que originalmente alterava a Lei 11.887/08, que instituiu o Fundo Soberano, e ampliava o prazo o DNIT continuar investindo nas rodovias em processo de estadualização.

Diversos projetos de lei em análise pela Comissão Especial prevêem o ressarcimento aos proprietários de terra das despesas realizadas com reservas legais e APPs. O presidente e o relator da Comissão já se demonstraram favoráveis à idéia, falta saber de onde virão os recursos.

Há ainda a proposta de uma câmara de compensação, na qual estados mais desenvolvidos, com maior volume de emissão de poluentes, transfeririam recursos

para estados menos desenvolvidos, com menor volume de emissão. Uma espécie de pagamento de royalties para os estados com natureza mais preservada.

O assunto é polêmico e promete consumir outras várias reuniões e audiências públicas da Comissão Especial da Câmara. Há projetos em análise com mais de dez anos de tramitação na Casa. Espera-se que no Senado pelo menos a tramitação seja mais acelerada.

Câmara aprovou fim de licenças prévias em 2009

A Medida Provisória 452/08 contemplava dois objetivos do Palácio do Planalto: autorizava o Governo a emitir títulos para capitalizar o Fundo Soberano; e estendia o prazo para que o DNIT continuasse recuperando rodovias em processo de estadualização iniciado com a MP 82/02.

Durante a sua tramitação na Câmara, os deputados aprovaram o fim das licenças ambientais prévias para obras de pavimentação, melhoramento, adequação e ampliação de estradas federais. Com a medida, duplicações de rodovias poderiam ser feitas sem licença ambiental.

A Câmara definiu ainda prazos limites para que os órgãos ambientalistas analisassem solicitação de concessão de licenças para instalação de rodovias: 60 dias no máximo. Caso nesse prazo não fosse analisada a solicitação, as poderiam ser iniciadas sem licença.

O diretor Geral do DNIT, Luiz Antônio Pagot, lutou arduamente pela aprovação da mudança. Ele afirmou à época que o rigor da Legislação Ambiental e a morosidade do Ibama eram os responsáveis pelos atrasos nas obras do PAC - Programa de Aceleração do Crescimento, a cargo do DNIT.

Em duas estradas, de acordo com Luiz Pagot, a BR-163 (Cuiabá-Santarém) e o trecho catarinense da BR-101, os atrasos do IBAMA eram graves. Segundo Pagot, partes da BR-163 tinham autorização



para obras, mas elas não começavam sem que o Ibama licenciasse outros trechos. Na BR-101, a análise do Ibama obrigara o DNIT a rever o projeto original, porém, mesmo após o DNIT ter alterado o projeto original, o Ibama exigia que o pedido de licenciamento voltasse à estaca zero.

Os esforços do diretor geral do DNIT foram em vão. Aprovado na Câmara, o Projeto de Conversão da MP 452 foi arquivado pelo Senado em outubro de 2009.

PAC 2: R\$ 50,4 bilhões para rodovias até 2014

A nova etapa do Programa de Aceleração do Crescimento, chamada PAC 2, anunciada pelo Governo no último dia 29/03, prevê investimentos em transportes na ordem de R\$ 109 bilhões, sendo R\$ 104,5 bilhões até 2014 e de R\$ 4,5 bilhões depois. O modal rodoviário receberá R\$ 50,4 bilhões e o ferroviário receberá R\$ 46 bilhões.

No modal rodoviário estão previstos a construção, adequação e duplicação de 7,9 mil quilômetros de estradas e a manutenção de outros 55 mil quilômetros. Para a área de aeroportos, são estimados investimentos de R\$ 3 bilhões com objetivo de modernizar a infraestrutura aeroportuária das cidades que vão receber os jogos da Copa do Mundo de 2014. Na área de portos, os investimentos serão de R\$ 5,1 bilhões em 21 terminais. Para as hidrovias, o PAC 2 reservou R\$ 2,7 bilhões.



Brasília - Cerimônia de lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (Antonio CRUZ/ABR)

O total dos investimentos no PAC 2 atinge R\$ 1,59 trilhão de investimentos a serem desembolsados em duas fases. Na primeira, R\$ 958,9 bilhões serão gastos entre 2011 e 2014 e, na segunda, R\$ 631,6 bilhões serão investidos depois de 2014. A maior parte dos investimentos irá para geração e transmissão de energia (R\$ 1,092

trilhão). Apenas com petróleo e gás estão previstos gastos de R\$ 879 bilhões.

Na solenidade de lançamento do PAC 2 - Programa de Aceleração do Crescimento, em Brasília, 30 ministros e 18 governadores ouviram o presidente Luiz Inácio Lula da Silva admitir que o governo realizou menos obras do

que havia previsto na primeira fase do PAC.

De acordo com balanço feito pelo governo em fevereiro, o PAC completou três anos com 63,3% dos investimentos previstos executados, sendo R\$ 40,5 bilhões destinados para o setor de logística. No período, o Ministério dos Transportes destinou R\$ 27,7 bilhões para obras de adequação, manutenção, construção e duplicação de rodovias. Foram concluídos 1.634 quilômetros de estradas e mais 53 mil passam por manutenção.

Como informou o Ministério dos Transportes, atualmente, 4.916 quilômetros de rodovias estão tendo algum tipo de intervenção. Além disso, nos últimos três anos, o Programa de Concessão de Rodovias Federais licitou e concedeu à iniciativa privada 3.282 quilômetros de rodovias.

Tolerância máxima para caminhões tanque

O CONTRAN decidiu que os veículos ou combinações de veículos utilizados no transporte de cargas líquidas e gasosas, que apresentem excesso de até 5% (cinco por cento) nos limites de peso bruto total (PBT) ou peso bruto total combinado (PBTC) fixados pelas Resoluções do CONTRAN nos 210/06 e 211/06, e que tenham sido licenciados entre 01/01/2000 e 31/12/2007, poderão obter junto aos órgãos rodoviários de trânsito Autorização Específica (AE) anual para continuar utilizando este excesso.

De acordo com a Resolução do CONTRAN nº 341, de 25/02/10, ao solicitar a autorização, o proprietário deverá apresentar certificado emitido pelo INMETRO atestando a capacidade volumétrica do tanque. Se o veículo circula em rodovias pertencentes a mais de uma jurisdição, terá de ser solicitada a AE em cada uma delas.

Conforme explica o professor Neuto Gonçalves dos Reis, coordenador técnico da NTC&Logística e membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do Contran, "se a combinação tiver mais de 57 t de PBTC, a obtenção da AE não desobriga o proprietário de portar também a AET - Autorização Especial de Trânsito, exigida pela Resolução nº 211/06. Quando se tratar de reboques e semirreboques, o caminhão trator poderá ter data de licenciamento inicial posterior, ou seja, poderá ser novo".

O DENATRAN regulamentará, por meio de Portaria, os critérios para comprovação da incorporação da tolerância. Quem não comprovar que incorporou não terá direito à AE, informa Reis. Segundo ele, "a principal justificativa da medida é que as incorporações da tolerância realizadas entre 2000 e 2007 tinham base legal, pois a Resolução do CONTRAN nº 114/2000 estendeu a tolerância de 5% à Nota Fiscal. Esta tolerância na NF só deixou de existir a partir de final de 2007, após a edição da Resolução 258/07".

Fonte consulta: NTC&Logística

Obra de arte em Hong Kong

Uma das maiores obras de arte em construção atualmente no mundo é a ponte que ligará Hong Kong a Macau e à cidade de Zhuhai, na província de Guangdong, na China. O complexo de obras é composto por uma série de pontes e túneis no lado ocidental do Delta do Rio Pérola, totalizando 50 km, ao custo estimado US\$ 10,7 bilhões. A construção começou formalmente em 15 de dezembro de 2009 e deverá estar concluída em 2016.

Quando pronta, a ponte será maior do que a Lake Pontchartrain Causeway, de 38,4 km, situada no Estado de Louisiana, nos Estados Unidos.

(<http://www.youtube.com/watch?v=ayaQYLw5yU&NR0>)



Fonte: cctv.com

O que vai pelos DERs

DER/SE Ligação municipal

As obras de implantação e pavimentação da SE-226, que liga o município de Capela a BR-101, estão em andamento e avançam com os serviços de terraplanagem e drenagem. No projeto executivo consta uma rodovia com plataforma de 10,6 metros de largura, sendo que a pista de rolamento terá 6,6 metros e os acostamentos com 2 metros cada um. Estão sendo investidos mais de R\$ 9,4 milhões nos 16 quilômetros de rodovia.

DAER/RS Nova ponte sobre o Jacuí

O governo do Rio Grande do Sul irá construir em caráter emergencial uma ponte de aço de 420 metros na RSC-287, em Agudo, para substituir a que caiu na manhã do dia 5 de janeiro. A nova ponte sobre o rio Jacuí, na estrada que liga Santa Maria a Montenegro, deverá estar pronta até outubro. O investimento é orçado em R\$ 40 milhões.

DER/AL Sob nova direção

O economista Marcos Antônio Cavalcanti

Vital tomou posse como presidente do Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas – DER/AL, dia 17/03. Ele substituiu ao arquiteto Manoel Messias Ferreira da Costa que volta a assumir a Superintendência de Políticas de Transportes da Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra). Na solenidade, o secretário de Infraestrutura, Marco Fireman, destacou o perfil gestor do novo presidente do DER, que terá R\$ 300 milhões para investir em obras rodoviárias.

DER/SP Entre Santos e Guarujá

O governo de São Paulo anunciou, 09/03, o projeto de ligação entre Santos e Guarujá por 4,6 km rodovia, sendo 1 km de ponte estaiada. Hoje 24 mil veículos que passam diariamente pelas balsas entre os dois municípios. As obras, estimadas em cerca de R\$ 700 milhões, com previsão para 30 meses até sua conclusão, irá beneficiar os cerca de um milhão de pessoas que vivem em Santos, São Vicente e Guarujá. No período de férias, esse contingente praticamente dobra, quando 1,3 milhão de pessoas segue com destino a toda Baixada Santista. Em feriados e no verão, as balsas chegam a transportar mais de 30 mil carros por dia.

DER/PR Recuperação de 45,5 Km

O DER/PR iniciou este mês recuperação de 45,5 quilômetros de rodovias na região Sudoeste do Paraná. Com investimentos de R\$ 7,8 milhões, o Governo do Paraná vai recuperar o pavimento da PR-182 entre Realeza e o distrito de Marmelândia, nas proximidades do Rio Iguaçu, e da PRC-163 de Barracão a Santo Antônio do Sudoeste. O secretário dos Transportes e diretor-geral do DER, Rogério W. Tizzot, destacou que são duas importantes rodovias da região, e recebem diariamente um tráfego intenso e pesado. A primeira é uma das principais ligações entre os municípios do Sudoeste, e a segunda, PRC-163, serve para o escoamento da produção local de Santa Catarina e Rio Grande do Sul e, ainda, de cargas vindas da Argentina em direção ao Porto de Paranaguá.

AGETOP/GO Obras em Itajá e Itarumã

O governo de Goiás inaugurou no início de março a nova ponte sobre o Rio Corrente, na GO-178. A ponte havia sido destruída em 2008 devido ao rompimento da Barragem da Hidrelétrica Espora, localizada a 20 km do distrito de Itumirim, perto dos municípios de Itajá e Itarumã, no Sul goiano. A Agência Goiana de Transportes e Obras (Agetop) também recuperou e pavimentou trechos da GO-178/206, de Itarumã à divisa com Mato Grosso do Sul (MS).

Gestão eficiente de obras para Copa do Mundo e Olimpíadas



Copa do Mundo em 2014, Olimpíadas em 2016. Eventos que vão aquecer o mercado da construção civil no Brasil. Possuir um controle eficiente e eficaz da aplicação dos recursos públicos de forma transparente à sociedade, pautado em precisos mecanismos de planejamento e controle de obras, é fundamental para os gestores públicos.

A adoção do SIDER, já utilizado em treze departamentos estaduais de infraestrutura de transportes e obras, aliado a um banco de dados único, à padronização de procedimentos e à promoção do acesso descentralizado com a alimentação dos dados na origem, permite aos gestores controles eficazes de prazos e custos.

Com o SIDER, o processo inicia com a elaboração do orçamento da obra, realizado pelo sistema de custos e orçamentos. Logo após, com o uso do sistema de licitações, é possível gerenciar todos os passos do processo licitatório e, na etapa seguinte, pode-se realizar a gestão dos contratos de obras e consultoria, integrados aos sistemas financeiros e orçamentários corporativos dos estados. Na sequência, com o uso do sistema de medições, acompanha-se a execução dos contratos e também o andamento físico da obra, antevendo-se possíveis desvios dos cronogramas e quantitativos. Por fim, com o resultado deste controle, informações gerenciais são geradas automaticamente,

auxiliando a tomada de decisão dos gestores, além da divulgação de informações concisas sobre as obras, em cenários georreferenciados (mapa vivo de obras), possibilitando que a população possa acompanhar e fiscalizar a aplicação dos recursos.

PROCESSO DE CONTROLE E GESTÃO DE OBRAS



(48) 3027 8000

www.softplan.com.br

Presidente: Engº Romualdo T. de França Júnior DEINFRA/SC

Vice-Presidentes: Norte- Engº Cândido Araújo Filho DTT/PA - Nordeste- (vago) Sudeste- Engº José Élcio S. Monteze DER/MG - Sul - Engº Rogério Wallbach Tizzot DAER/PR- Centro-Oeste - Engº José Américo de Sousa AGETOP/GO - **Dir. Planejamento:** (vago) **Dir. Operações:** Engº Raimundo Josino Pontes / **Dir. Apoio:** Engº Rubens Cahin/ **Programas Especiais:** (vago) - **Secretária Geral:** Engª Vânia Torquato Sobrado / **Superintendente Exec.** Engº Júlio Xavier Rangel

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