

10001865, Larissa Rachel Martins Rodrigues, 105.34, 2.
2.1.9 CARGO 11: PERITO CRIMINAL – ESPECIALIDADE: MEDICINA VETERINÁRIA
10002810, Barbara Leao da Fonseca, 113.70, 1.
2.1.10 CARGO 12: PERITO CRIMINAL – ESPECIALIDADE: FARMÁCIA
10007286, Ken Ichi Namba, 114.75, 1.
2.1.11 CARGO 13: PERITO MÉDICO-LEGISTA
10002176, Felipe dos Santos Porciuncula, 112.35, 2 / 10008037, Diogo Nilo Miranda Borba, 110.52, 3 / 10002697, Eduardo Yukishigue Nisiyama, 110.13, 4 / 10000378, Claudia Maria Voss Villanueva Chroniaris, 109.55, 5 / 10006874, Pluvia Cristalina de Gois e Melo, 104.93, 8 / 10008043, Jon Mark Praga Xavier de Brito, 104.13, 9.
2.1.11.1 Resultado final no concurso público dos candidatos sub judice, na seguinte ordem: cargo/especialidade, número de inscrição, nome do candidato em ordem alfabética, nota final e classificação final no concurso público.
10001651, Renata Brandao Leite, 115.60, 1 / 10002910, Jose Alves Costa Neto, 106.52, 6 / 10004352, Rosana Saskya Lima Houly, 106.38, 7 / 10002420, Marcelo de Brito Santos, 103.60, 10 / 10005272, Rafael Peterson Soares Santos, 102.47, 11.
2.1.12 CARGO 14: PAPILOSCOPISTA
10004220, Fabiana Torres Perez, 123.89, 1 / 10003167, Celina Cruz Soares Cristino, 123.45, 2 / 10005996, Alisson Lazaro Luiz Verissimo, 119.53, 3 / 10008097, Antonio Murilo Vieira Goes, 117.59, 5.
2.1.12.1 Resultado final no concurso público dos candidatos sub judice, na seguinte ordem: cargo/especialidade, número de inscrição, nome do candidato em ordem alfabética, nota final e classificação final no concurso público.
10005759, Ana Maria Macedo Vieira Leite, 117.96, 4 / 10005723, Bruna Peixoto Girard, 114.59, 6 / 10005532, Rafaela Barros da Rocha, 113.65, 7 / 10001906, Rodrigo Dantas Cavalcante, 111.02, 8 / 10006487, Felipe Vilela Fernandes, 106.35, 9.
2.2.13 CARGO 15: TÉCNICO FORENSE
10001804, Roberta da Silva, 90.96, 1 / 10006715, Sandra Sueli Arruda Cabral, 90.48, 2 / 10004089, Alessandra Tavares Moreira, 85.36, 3 / 10006819, Lourdes de Farias Ramires, 84.48, 5.
2.1.13.1 Resultado final no concurso público dos candidatos sub judice, na seguinte ordem: cargo/especialidade, número de inscrição, nome do candidato em ordem alfabética, nota final e classificação final no concurso público.
10001875, Daniele Omena dos Santos, 84.88, 4 / 10002329, Dayane Maria Moreira da Silva, 82.40, 6.
3 DAS DISPOSIÇÕES FINAIS
3.1 O resultado final no concurso fica devidamente homologado nesta data pelo Diretor Geral da Perícia Oficial de Alagoas.

João Alfredo Tenório Lins Guimarães
Diretor Geral da Perícia Oficial de Alagoas.

Secretaria de Estado da Infra Estrutura

PORTARIA N° 426 /2014

O SECRETARIO DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA, no uso de suas atribuições e prerrogativas legais, e de acordo com instrução do Processo Administrativo n° 3300-1334/2014, RESOLVE estabelecer a ESTRATÉGIA PARA O DESENVOLVIMENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS, DESTINADAS A PROMOVER A QUALIFICAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA ESTADUAL.

Art. 1°. A ESTRATÉGIA PARA O DESENVOLVIMENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS, DESTINADAS A PROMOVER A QUALIFICAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA ESTADUAL, será implantada segundo os seguintes objetivos:

I - Melhoria da malha estadual existente mediante a realização de serviços e obras de manutenção e conservação;

II - Redução do nível de acidentes rodoviários;

III - Redução do roubo de cargas;

IV - Suporte de infraestrutura ao desenvolvimento socioeconômico;

V - Melhoria da gestão dos processos de governança;

VI - Adoção de política de capacitação e desenvolvimento de pessoas;

VII - Fortalecimento e desenvolvimento institucional.

Parágrafo Único – A Estratégia referida nesse Art. 1° será implementada sob a ótica de duas ações interdependentes e complementares:

Implementação de um Plano Diretor de Transporte Rodoviário;

Realização de estudos institucionais.

Art. 2°. Os objetivos, as ações e os detalhamentos da Estratégia referida no Art. 1° se encontram no Anexo I desta portaria.

Art. 3°. Para a implementação da Estratégia proposta, além da execução de atividades inerentes a esta portaria, devem –se seguir cronograma constante do Anexo II desta portaria.

Art. 4°. Esta portaria entra em vigor a partir da data da sua publicação.

Dê-se ciência,
Publique-se e
Cumpra-se.
Maceió, 13 de junho de 2014.

MARCO ANTÔNIO CAVALCANTI VITAL
Secretário de Estado
-SEINFRA-

PROGRAMA DE CONSOLIDAÇÃO DO EQUILÍBRIO FISCAL PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DO ESTADO DE ALAGOAS (PROCONFIS/AL)

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES ESTRATÉGIAS PARA O ESTABELECIMENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DESTINADAS A PROMOVER QUALIFICAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA ESTADUAL

JUNHO/2014

CONSIDERAÇÕES E APRESENTAÇÃO DA ESTRATÉGIA PROPOSTA

O principal desafio que o Governo do Estado tem buscado vencer é o de fomentar o desenvolvimento e a melhoria dos indicadores que situam Alagoas como a segunda economia mais pobre entre os estados brasileiros, como um estado com uma inadequada distribuição de renda e com um dos piores Índice de Desenvolvimento Humano (IDH).

Apesar de todos os esforços empreendidos pelo poder público para vencer esse desafio, permanece ainda a necessidade de desenvolver ações que incentivem setores da economia com potencial de incremento na geração de emprego e renda, mantendo-se as bases de sustentação da economia alagoana, alicerçada na agroindústria do setor sucroenergético e no crescimento das atividades ligadas ao turismo, sem deixar de considerar a necessidade de diversificação das atividades econômicas.

Incentivar a economia importa em dotar o Estado de Alagoas de infraestrutura adequada. Um dos gargalos para o desenvolvimento de Alagoas, como ademais o é para o Brasil, são as deficiências na infraestrutura – transportes, saneamento, energia, etc.

Especificamente no que se refere à infraestrutura de transportes, a atual condição da malha rodoviária alagoana e a necessidade da sua qualificação (pavimentação, restauração e ampliação de capacidade) impactam negativamente no escoamento da produção agropecuária e da produção industrial, limitam o desenvolvimento de novos polos econômicos e restringem a acessibilidade a destinos turísticos, essencial para a consolidação deste setor prioritário para o desenvolvimento estadual.

A atuação do Governo do Estado tem se pautado em promover a articulação das ações desenvolvidas pelos diversos setores do poder público, procurando otimizar os investimentos em infraestrutura de transportes de forma a garantir desenvolvimento social e econômico equilibrado, em bases sustentáveis.

Exemplo disso é o estabelecimento de planos de desenvolvimento do setor turístico, com ações alinhadas a esse propósito no âmbito da infraestrutura de transportes. Prioridades apontadas pelo Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo de Alagoas 2013/2023 estão consideradas no elenco de obras destinadas a ampliação e qualificação da malha rodoviária estadual, com ações propostas ou já em execução pela Secretaria de Estado da Infraestrutura – SEINFRA e pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas – DER/AL, órgãos responsáveis pela infraestrutura de transportes.

Entretanto, apesar de estarem articuladas as ações entre os diversos setores do Governo do Estado, permanece a necessidade de atuar no sentido de aumentar a eficiência da gestão do setor de infraestrutura de transportes, principalmente no que se refere ao modal rodoviário, com a finalidade de promover adequada aplicação de recursos públicos, muitas vezes escassos e disputados por outros setores prioritários, tais como saúde, educação e segurança pública, entre outros.

Vale lembrar que até a década de 1970, os investimentos públicos no setor rodoviário brasileiro – principal modal de transportes, tanto no nível federal como no nível estadual – eram fundamentados basicamente em recursos tributários vinculados ao setor. Oriundos principalmente da arrecadação de impostos sobre o consumo de combustíveis e lubrificantes e sobre a propriedade de veículos automotores, esses recursos compunham o Fundo Rodoviário Nacional – FRN que se destinava, segundo critérios de proporcionalidade, aos órgãos rodoviários responsáveis por sua devida aplicação, tanto no nível federal quanto nos níveis estadual e municipal.

E, por estarem justos e acordes, assinam o presente em 03 (três) vias de igual teor e forma na presença das testemunhas, que igualmente o subscreve.

Maceió, 26 de junho de 2014.

Marcos Antônio Cavalcanti Vital
SECRETÁRIO DE ESTADO

Sérgio Antônio Tavares Cavalcanti
AMORIM BARRETO ENGENHARIA LTDA.

João Tude Maciel
DIRETOR PRESIDENTE - DER/AL

Newton Alves de Alcântara
SUPERINTENDENTE - DER/AL

ESTADO DE ALAGOAS
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA

SEGUNDO TERMO DE APOSTILA
CONTRATO Nº 08/2011 - CPL/AL
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 5501-2631/2013

APOSTILA DE MODIFICAÇÃO DO GESTOR DO CONTRATO Nº 08/2011 - CPL/AL, CELEBRADO ENTRE O ESTADO DE ALAGOAS, ATRAVÉS DA SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA, A EMPRESA AMORIM BARRETO ENGENHARIA LTDA E O DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGENS DO ESTADO DE ALAGOAS - DER/AL, COMO INTERVENIENTE, CUJO OBJETO É A EXECUÇÃO DAS OBRAS E SERVIÇOS DE RESTAURAÇÃO DA RODOVIA AL-465, TRECHO: ENTR. AL-105/460 (PORTO CALVO) - ENTR. AL-101 (JAPARATINGA), COM 19,70 KM DE EXTENSÃO.

Em atendimento ao pronunciamento e autorização do Diretor Presidente do DER/AL, tudo de conformidade com as instruções que integram o Processo Administrativo nº 5501-2631/2013, fica, por força deste instrumento, alterado a Cláusula Décima Quinta do contrato em referência, passando a ter a seguinte redação:

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA - DO GESTOR: A CONTRATANTE nomeia e constitui neste ato o Eng. Newton Alves de Alcântara, CPF: 002.704.744-04, Superintendente de Operações - DER/AL, Gestor deste contrato.

PARÁGRAFO ÚNICO: O Gestor deste contrato terá, entre outras, as seguintes atribuições: expedir Ordens de Início, Paralisação e Retomada de Serviço; acompanhar a fiscalização técnica feita pelo Fiscal dos Serviços; comunicar a CONTRATADA sobre o descumprimento do contrato e indicar os procedimentos necessários ao seu correto cumprimento; solicitar à Administração a aplicação de penalidades por descumprimento de cláusula contratual; fornecer atestados de capacidade técnica quando solicitados, desde que atendidas as obrigações contratuais; atestar as Notas Fiscais dos serviços para efeito de pagamentos, após o acatamento do visto da fiscalização nas respectivas Folhas de Medição.

E, por estarem justos e acordes, assinam o presente em 03 (três) vias de igual teor e forma na presença das testemunhas, que igualmente o subscreve.

Maceió, 26 de junho de 2014.

Marcos Antônio Cavalcanti Vital
SECRETÁRIO DE ESTADO

Sérgio Antônio Tavares Cavalcanti
AMORIM BARRETO ENGENHARIA LTDA.

João Tude Maciel
DIRETOR PRESIDENTE - DER/AL

Newton Alves de Alcântara
SUPERINTENDENTE - DER/AL

ESTADO DE ALAGOAS
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA

TERCEIRO TERMO DE APOSTILA
CONTRATO Nº 31/2011 - CPL/AL
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 3300-1146/2014

APOSTILA DE ALTERAÇÃO DOS RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS DO CONTRATO Nº 31/2011 - CPL/AL, CELEBRADO ENTRE O ESTADO DE ALAGOAS, ATRAVÉS DA SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E A EMPRESA FUJITA ENGENHARIA LTDA., PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS E SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - ABASTECIMENTO DE ÁGUA, DRENAGEM DE ÁGUAS PLUVIAIS E ESGOTAMENTO SANITÁRIO, EXTERNOS AOS CONJUNTOS RESIDENCIAIS NEWTON PEREIRA GONÇALVES E NOVA ESPERANÇA, EM UNIÃO DOS PALMARES / AL.

Em atendimento ao pronunciamento do Sr. Adalberon Alves dos Santos, Secretário Adjunto de Habitação, Saneamento e Urbanização / SEINFRA e devidamente autorizado pelo Secretário de Estado da Infraestrutura, Sr. Marcos Antônio Cavalcanti Vital, tudo de conformidade com as instruções que integram o Processo Administrativo nº 3300-1146/2014, fica, por força deste instrumento, alterado o §3º da Cláusula Segunda do contrato em referência, que passa a ter a seguinte redação: Programa de Trabalho: 17.512.0209.1214.0000 - Implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário do Estado, PI: 3394 - Todo o Estado, Programa de Trabalho: 17.512.0209.1162.0000 - Implantação da Infraestrutura de Abastecimento de Água do Estado, PI: 3395 - Todo o Estado, Elemento de Despesa: 44.90.51 (obras e instalações), Fonte: Governo Federal, conforme Lei Orçamentária nº 7.579, de 27.01.2014, compatível com PPA 2012/2015.

E, por estarem justos e acordes, assinam o presente em 03 (três) vias de igual teor e forma na presença das testemunhas, que igualmente o subscreve.

Maceió, 26 de junho de 2014.

Marcos Antônio Cavalcanti Vital
SECRETÁRIO DE ESTADO

Paulo Roberto Gomes
FUJITA ENGENHARIA LTDA.
PROCURADOR

ANEXO I

PROGRAMA DE CONSOLIDAÇÃO DO EQUILÍBRIO FISCAL PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DO ESTADO DE ALAGOAS (PROCONFIS/AL)

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES ESTRATÉGIAS PARA O ESTABELECIMENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DESTINADAS A PROMOVER QUALIFICAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA ESTADUAL

JUNHO/2014

CONSIDERAÇÕES E APRESENTAÇÃO DA ESTRATÉGIA PROPOSTA

O principal desafio que o Governo do Estado tem buscado vencer é o de fomentar o desenvolvimento e a melhoria dos indicadores que situam Alagoas como a segunda economia mais pobre entre os estados brasileiros, como um estado com uma inadequada distribuição de renda e com um dos piores índices de Desenvolvimento Humano (IDH).

Apesar de todos os esforços empreendidos pelo poder público para vencer esse desafio, permanece ainda a necessidade de desenvolver ações que incentivem setores da economia com potencial de incremento na geração de emprego e renda, mantendo-se as bases de sustentação da economia alagoana, alicerçada na agroindústria do setor sucroenergético e no crescimento das atividades ligadas ao turismo, sem deixar de considerar a necessidade de diversificação das atividades econômicas.

Incentivar a economia importa em dotar o Estado de Alagoas de infraestrutura adequada. Um dos gargalos para o desenvolvimento de Alagoas, como ademais o é para o Brasil, são as deficiências na infraestrutura - transportes, saneamento, energia, etc.

Especificamente no que se refere à infraestrutura de transportes, a atual condição da malha rodoviária alagoana e a necessidade da sua qualificação (pavimentação, restauração e ampliação de capacidade) impactam negativamente no escoamento da produção agropecuária e da produção industrial, limitam o desenvolvimento de novos polos econômicos e restringem a acessibilidade a destinos turísticos, essencial para a consolidação deste setor prioritário para o desenvolvimento estadual.

A atuação do Governo do Estado tem se pautado em promover a articulação das ações desenvolvidas pelos diversos setores do poder público, procurando otimizar os investimentos em infraestrutura de transportes de forma a garantir desenvolvimento social e econômico equilibrado, em bases sustentáveis.

Exemplo disso é o estabelecimento de planos de desenvolvimento do setor turístico, com ações alinhadas a esse propósito no âmbito da infraestrutura de transportes. Prioridades apontadas pelo Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo de Alagoas 2013/2023 estão consideradas no elenco de obras destinadas a ampliação e qualificação da malha rodoviária estadual, com ações propostas ou já em execução pela Secretaria de Estado da Infraestrutura - SEINFRA e pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas - DER/AL, órgãos responsáveis pela infraestrutura de transportes.

Entretanto, apesar de estarem articuladas as ações entre os diversos setores do Governo do Estado, permanece a necessidade de atuar no sentido de aumentar a eficiência da gestão do setor de infraestrutura de transportes, principalmente no que se refere ao modal rodoviário, com a finalidade de promover adequada aplicação de recursos públicos, muitas vezes escassos e disputados por outros setores prioritários, tais como saúde, educação e segurança pública, entre outros.

Vale lembrar que até a década de 1970, os investimentos públicos no setor rodoviário brasileiro – principal modal de transportes, tanto no nível federal como no nível estadual – eram fundamentados basicamente em recursos tributários vinculados ao setor. Oriundos principalmente da arrecadação de impostos sobre o consumo de combustíveis e lubrificantes e sobre a propriedade de veículos automotores, esses recursos compunham o Fundo Rodoviário Nacional – FRN que se destinava, segundo critérios de proporcionalidade, aos órgãos rodoviários responsáveis por sua devida aplicação, tanto no nível federal quanto nos níveis estadual e municipal.

Frente estável de recursos, o Fundo sustentou o desenvolvimento e a conservação do sistema rodoviário no país. Entretanto, com a Constituição de 1988, que vetou a vinculação de tributos nos moldes anteriormente praticados, o FRN foi na prática extinto.

Além de provocar a imediata redução na disponibilidade de recursos para investimentos na expansão e na conservação da infraestrutura rodoviária, essa carência resultou também na redução de investimentos em desenvolvimento tecnológico do setor rodoviário, incluindo-se a redução de investimentos em ferramentas de gestão e planejamento.

Mesmo os recursos da CIDE

Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) são tributos do tipo contribuição especial e de competência exclusiva da União; são tributos de natureza extrafiscal e de arrecadação vinculada. A CIDE dos combustíveis foi criada em 2001 e é incidente sobre a importação e a comercialização de gasolina, diesel e respectivas correntes, querosene de aviação e derivados, óleos combustíveis (fuel-oil), gás liquefeito de petróleo (GLP), inclusive o derivado de gás natural e de nafta, e álcool etílico combustível. Do total arrecadado, 71% vão para o orçamento da União, e os outros 29% são distribuídos entre os estados e o Distrito Federal, em cotas proporcionais à extensão da malha viária, ao consumo de combustíveis e à população.

² Plano Estratégico para a Melhoria Viária de Alagoas, aprovado pela Resolução CA/DER nº 01/2012, de 20/12/2012. Publicado no DOE de 21/12/2012

Nesse cenário, verifica-se a necessidade de fortalecimento institucional do DER/AL, segundo apontado no “Plano Estratégico para a Melhoria Viária de Alagoas”

Melhoria da malha estadual existente mediante a realização de serviços e obras de manutenção e conservação.

Redução do nível de acidentes rodoviários.

Redução do roubo de cargas.

Suporte de infraestrutura ao desenvolvimento socioeconômico.

Melhoria da gestão dos processos de governança.

Adoção de política de capacitação e desenvolvimento de pessoas.

Fortalecimento e desenvolvimento institucional.

O Governo do Estado reconhece a necessidade de investir no fortalecimento institucional do DER/AL, mediante a implementação de instrumentos e ferramentas de gestão que sejam baseadas em diagnósticos de situação atual e futura de todos os setores sociais e econômicos e que, em função das necessidades detectadas, permitam realizar um planejamento integrado estratégico que assegure o êxito de políticas definidas e possibilite que estas sejam sistematicamente avaliadas e reavaliadas.

Importante destacar que não se estabelecem políticas públicas sem que estas estejam alicerçadas em planejamento que considere cenários tendenciais e normativos de longo prazo, mesmo que com ações propostas para o curto e para o médio prazo. Princípios de planejamento de longo prazo devem ser criteriosamente avaliados e perseguidos, tendo em consideração o seu extraordinário papel no desenvolvimento socioeconômico de qualquer região.

Desenvolver e implementar um novo patamar para o planejamento e a articulação da cadeia logística que atenda aos imperativos de desenvolvimento do Estado de Alagoas, bem como atenda às necessidades e demandas da população e aos interesses da classe empresarial, em seus diferentes segmentos, é o objetivo a ser alcançado.

Assim, propõe-se que a atuação do poder público esteja pautada por ações de planejamento baseadas em instrumentos técnicos que permitam que decisões de intervenções na malha rodoviária sejam tomadas com base (i) na rentabilidade dos investimentos, (ii) na preservação do patrimônio, (iii) no desenvolvimento sustentável do Estado, (iv) em melhoramentos que conduzam a uma melhor segurança no trânsito, (v) em disposições e procedimentos ambientais adequados e (vi) em programas sustentáveis que possam facilitar o seu financiamento, quer através de recursos próprios quer através de outras fontes de financiamento.

É nesse contexto que se configura a necessidade da adoção de uma estratégia para o fortalecimento institucional do DER/AL, sob a ótica de duas ações interdependentes e complementares, a saber:

Implementação de um Plano Diretor de Transporte Rodoviário, que integre ferramentas de gestão e planejamento, necessárias para a definição de critérios de priorização de investimentos em projetos e obras, a elaboração de planos anuais e plurianuais de intervenções na malha, o acompanhamento e o monitoramento da operação e segurança na malha rodoviária, entre outros; e

Realização de estudos institucionais que definam ações para a reorganização do órgão e para a capacitação de seu quadro técnico de forma a operar sob um novo enfoque de gestão, com base em instrumentos e ferramentas de gestão e planejamento.

1 PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Como base de sustentação de uma política pública de modernização e eficiência da gestão da infraestrutura de transportes do Estado de Alagoas, propõe-se o desenvolvimento e a implantação no DER/AL de um Plano Diretor de Transporte Rodoviário que, juntamente com a análise da malha rodoviária no que se refere a sua capacidade e nível de serviço, possibilite a realização de análise e identificação de necessidades de ações e recursos para intervenções de manutenção na rede, de forma a qualificá-la e promover a segurança no trânsito.

Esse Plano, a ser desenvolvido tendo em vista horizontes de curto, médio e longo prazos, deverá assegurar o atendimento das demandas do tráfego, não somente em termos de seu volume, mas também propiciando as condições de segurança e conforto para os usuários, além da salvaguarda do patrimônio rodoviário.

No desenvolvimento do Plano Diretor deverão ser consideradas atividades interligadas com o objetivo de aprimorar a qualidade de vida dos cidadãos, particularmente nos aspectos relacionados ao funcionamento do sistema de transportes.

Sendo uma atividade contínua e de caráter sistêmico, deverá possibilitar tanto o acompanhamento da evolução da malha rodoviária quanto a natureza de seus problemas e a eficácia das soluções adotadas.

Sua implantação deve ser entendida como uma das etapas necessárias ao subsequente desenvolvimento de uma abordagem multimodal para o sistema de transportes do Estado de Alagoas, e como pressuposto para a integração das ações na esfera regional àquelas previstas na esfera nacional.

1.1 Componentes básicos do Plano Diretor de Transporte Rodoviário

Uma das principais funções do Plano Diretor de Transporte Rodoviário é a de fornecer elementos para a definição de políticas estaduais para o setor, mediante a elaboração de planos anuais e plurianuais de intervenção prioritizadas para a rede rodoviária.

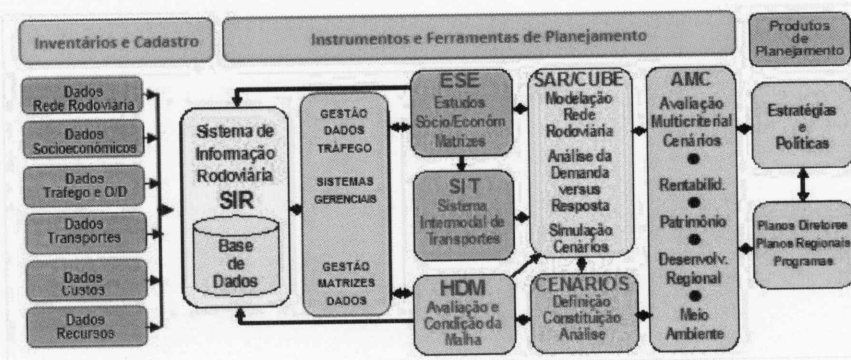
Além do subsídio à definição de políticas públicas para o setor, o Plano deve fornecer informações de interesse imediato para as atividades técnicas e administrativas, tais como: (i) sistema de georreferenciamento da rede rodoviária federal e estadual do Estado; (ii) mapas rodoviários e temáticos; (iii) indicação de linhas de desejo; (iv) localização de pontos críticos; (v) estudos de rotas; (vi) tráfego na rede; (vii) taxas de crescimento do tráfego; e (viii) classificação funcional e classificação geométrica da rede rodoviária estadual, entre outros.

Para atender a estes requisitos deverão ser desenvolvidos sistemas e instrumentos de planejamento rodoviário, dentre eles:

Sistema de informação rodoviária, constituindo um banco de dados que elementos referentes à caracterização da rede rodoviária, preferencialmente em formato georeferenciado, dados socioeconômicos, dados de tráfego e de pesquisas de origem/destino, dados de transportes, dados de custos, e informações sobre previsões de investimentos e recursos;
Sistema de gestão dos dados de tráfego na malha rodoviária;
Sistemas gerenciais, tais como sistemas de administração da manutenção, de gestão de pavimentos, de gestão de obras de arte especial, de monitoramento de acidentes de trânsito, dentre outros;
Sistema intermodal de transportes, que se acople às informações do sistema de informação rodoviária;
Sistemas para a consolidação e manipulação de dados de estudos socioeconômicos e de matrizes de dados, considerada a possibilidade de estabelecimento de cenários tendenciais e normativos;
Sistema para avaliações de condição de malha e de viabilidade de alternativas de intervenções;
Sistema de modelagem para a análise de rede e previsões de demanda.

Esse conjunto de sistemas deve compreender ferramentas computacionais integradas, baseadas em metodologias e processos de utilização dinâmica, mantidos constantemente atualizados.

Embora essa sistemática de planejamento demande ferramentas computacionais (softwares) é também necessário dispor de um conjunto de rotinas, processos e modelos implantados e validados. Diversos processos, normas ou estudos que gradualmente venham a ser desenvolvidos deverão passar a constituir instrumentos a adotar, com eventuais ajustes ou adaptações, em outros estudos que o DER/AL venha a elaborar. Dessa forma, essas ferramentas passarão a constituir o Plano Diretor de Transporte Rodoviário, cuja configuração geral está exemplificada no fluxograma modelo da figura a seguir.



Fluxograma modelo de interligação de ferramentas de planejamento

Quando da determinação das características e requisitos do Plano Diretor de Transporte Rodoviário, a ser implementado, deverão ser consideradas ferramentas que possibilitem ao máximo a automatização da atualização de informações e a integração entre os diversos sistemas gerenciais. Por exemplo, é recomendável que para a obtenção de dados de tráfego o DER/AL adote uma sistemática de contagens automáticas, baseada em equipamentos mantidos em pontos estratégicos da malha rodoviária estadual.

1.2 Etapas para a consolidação do Plano Diretor de Transporte Rodoviário

Concomitantemente ao desenvolvimento, implantação e operação dos sistemas essenciais para a operação do Plano Diretor de Transporte Rodoviário, deverão ter início estudos socioeconômicos e de análise dos vários modais do sistema de transportes que atendem o estado, os quais irão permitir a elaboração de um diagnóstico sobre o funcionamento de sua infraestrutura.

Esse diagnóstico deve abranger toda a rede rodoviária integrante do Sistema Rodoviário Estadual, nos seus mais variados aspectos. Com base nele e através da realização de estudos e projeções da demanda sobre a rede será possível prever intervenções necessárias para manter um nível de serviço adequado.

É desejável que a análise da rede rodoviária e a previsão da demanda futura sejam realizadas com base em ferramentas de gestão do comportamento da rede rodoviária, utilizando dados georeferenciados, que funcione de forma integrada com outros softwares capazes de prever o estado da rede nos anos futuros e avaliar técnica e economicamente suas diversas necessidades de intervenções.

Como base para os estudos da rede rodoviária deve ser realizado um completo cadastro rodoviário, com os levantamentos das informações técnicas de rodovias estaduais, federais e municipais, e determinado o volume de tráfego nos diversos trechos.

Os estudos deverão ser realizados considerando as ferramentas técnicas existentes e as desenvolvidas no âmbito do Plano Diretor de Transporte Rodoviário, garantindo-se a atualização periódica dos dados básicos e dos próprios produtos originados pela operação dos sistemas e seus instrumentos.

De forma geral, a estruturação do Plano Diretor de Transporte Rodoviário deverá ser realizada em atividades interrelacionadas, cuja configuração básica lhe atribua características de funcionalidade, flexibilidade e utilidade, não somente para as atividades de planejamento, mas também para os diferentes setores do DER/AL, fornecendo dados e ferramentas úteis para o desenvolvimento das atividades técnicas e administrativa a seu encargo.

Dentre as atividades a serem realizadas para a implantação do Plano, além do desenvolvimento dos sistemas e instrumentos de planejamento rodoviário relacionados anteriormente, se destacam:

Estudos Socioeconômicos, que compreenderão a determinação das zonas de tráfego internas e externas, assim como a análise das principais variáveis que influenciam no crescimento da demanda de transporte do Estado e dos fluxos de produção requeridos para os estudos de projeção de demanda, entre outros;

Diagnóstico dos Sistemas de Transportes, que compreenderá os trabalhos e atividades relacionadas com a análise dos sistemas de transportes no Estado e com a elaboração do diagnóstico sobre o setor transportes, com ênfase no transporte rodoviário;

Estudos de Demanda, que envolverão o levantamento dos dados de tráfego preferencialmente consolidados no sistema de gestão dos dados de tráfego, considerando a realização de contagens adicionais de tráfego e a obtenção de dados de tráfego eventualmente disponíveis; nos estudos de tráfego deverá estar considerada a realização de pesquisas de origem/destino (pesquisas O/D);

Estudos de Acidentes, abrangendo a análise das estatísticas de acidentes nas rodovias estaduais, com o objetivo de fornecer elementos para a definição de pontos críticos, bem como para a realização de avaliações econômicas e financeiras das intervenções necessárias, além da realização de diagnóstico objetivando previsão de recomendações para melhoramentos da sistemática de levantamento e registro de ocorrências;

Cadastro Rodoviário, que deve envolver os levantamentos e registros dos dados e informações cadastrais e georreferenciadas da rede rodoviária federal e estadual, incluindo as informações relativas à condição da malha rodoviária para subsidiar os sistemas de gerenciamento de manutenção, de gerenciamento de pavimentos e de gerenciamento das obras de arte especiais, que respaldarão o desenvolvimento das diversas fases dos estudos técnicos do Plano Diretor de Transporte Rodoviário;

Estudos da Rede Rodoviária, necessários à definição da rede básica e suas classificações funcionais e geométricas, a esquematização da rede matemática e a determinação da rede futura;

Estudo de Custos, com vistas à determinação dos custos econômicos e financeiros dos diversos tipos de intervenções na rede rodoviária, bem como os custos de operação e do tempo de viagem por tipo de veículo;

Avaliação Econômica e Financeira, objetivando a avaliação dos benefícios e custos das intervenções, e o estabelecimento de prioridades diante das disponibilidades financeiras do estado;

Programação das Intervenções, envolvendo o estabelecimento dos programas anuais e plurianuais durante os períodos de análise.

Estas atividades se constituem basicamente em estudos técnicos, levantamentos de campo e de escritório, sendo destinados a alimentar os sistemas e instrumentos de planejamento rodoviário, sendo portanto sua realização programada para ocorrer de forma concomitante.

Alinham-se na estruturação de um Plano Diretor Rodoviário desejável, os aspectos relacionados com o desenvolvimento de atividades de natureza projetiva e de natureza prospectiva.

Entende-se como aspectos de natureza projetiva aqueles relacionados a linhas de desejo, mapas temáticos, identificação de rotas, identificação de pontos críticos, indicadores de avaliação, otimização e priorização.

Entende-se como aspectos de natureza prospectiva aqueles relacionados à avaliação de estado da rede, simulação de cenários, impactos de intervenções, ocupação territorial e análise de acessibilidade.

1.3 Produtos esperados do Plano Diretor de Transporte Rodoviário

É esperado que, com a implantação do Plano Diretor de Transporte Rodoviário, o DER/AL passe a dispor de planejamento de nível tático e de planejamento de nível estratégico.

O planejamento de nível tático, que tem cunho finalístico, com horizontes de aplicação de curto e médio prazos, deverá subsidiar as instâncias técnicas e administrativas do órgão com elementos para, dentre outros, viabilizar a elaboração de proposições orçamentárias, a programação da elaboração de projetos e a programação da execução de serviços, obras, intervenções e demais investimentos.

Já o planejamento de nível estratégico, esse de cunho prospectivo, com horizontes de aplicação de médio e longo prazo, deverá subsidiar as instâncias da administração superior com elementos para o estabelecimento de políticas públicas para, dentre outros, viabilizar a elaboração de planos de investimentos plurianuais, estabelecimento de estratégias organizacionais e políticas de hierarquização de intervenções e investimentos.

Explicitam-se, em especial, como resultados esperados do planejamento de nível estratégico a priorização de investimentos em projetos estruturantes, a preparação de planos anuais e plurianuais de intervenções na malha (manutenção, melhoramentos e ampliação de capacidade) e o acompanhamento e monitoramento da operação e da segurança na malha rodoviária.

1.3.1 Priorização de investimentos em projetos estruturantes

Da apropriação das ferramentas de planejamento associadas ao Plano Diretor de Transporte Rodoviário estarão disponíveis elementos para estudos de simulação e de avaliação de cenários da malha rodoviária, possibilitando a análise do comportamento dos trechos que integram frente a alternativas de intervenções definidas pelo DER/AL para os horizontes de planejamento desejáveis, usualmente para 5, 10, 15, 20 e 25 anos.

Incluídos no âmbito dos estudos de simulação e avaliação de cenários devem estar consideradas informações sobre disponibilidade de recursos orçamentários e alternativas de intervenções previstas, para fins de avaliação econômica e financeira de investimentos - indicadores de avaliação por critérios de rentabilidade econômica (B-C, B/C e TIR).

Dentre os principais benefícios considerados para fins de priorização deverão estar os oriundos da redução do custo operacional dos veículos, da redução tempo de viagem, da redução dos custos dos acidentes, bem como os resultantes de redução (ou aumento) dos impactos ambientais. Do confronto desses benefícios com os custos associados aos investimentos das intervenções resultarão os indicadores de avaliação, que não deverão se limitar unicamente aos expressos em termos monetários; são de extrema relevância a consideração também de critérios que reflitam o grau de atendimento aos objetivos e necessidades de desenvolvimento socioeconômico da área ou região afetada, em termos de aspectos positivos e negativos decorrentes dos empreendimentos - ou seja, a consideração de avaliação multicriterial.

Os estudos de simulação e avaliação de cenários possibilitarão a priorização de investimentos e a consequente programação de intervenções, de forma a permitir a definição dos programas anuais e plurianuais de investimentos. Ressalta-se que estes programas e planos devem incluir tanto os investimentos prioritários referentes às intervenções de manutenção (conservação de rotina e periódica), quanto os referentes ao melhoramento e ampliação (construção e pavimentação) da rede.

Espera-se, com a utilização dessa metodologia, a consolidação de um sistema de prioridades que resulte no longo prazo na maximização dos benefícios esperados à luz dos recursos orçamentários disponíveis ou programados.

1.3.2 Preparação de planos anuais e plurianuais de intervenções na malha

Os planos plurianuais de intervenções na malha serão elaborados com base nos estudos realizados por meio do Plano Diretor de Transporte Rodoviário proposto, considerando a priorização de investimento realizada. Sua apresentação deverá se dar através de relações de rodovias ou trechos objetos de intervenção, devidamente hierarquizadas por períodos de tempo, possibilitando definições e reavaliações dos Planos Plurianuais (PPAs) requeridos da administração pública.

Indica-se que os planos plurianuais elaborados sejam balizadores dos planos anuais de investimentos, sendo estes utilizados na elaboração dos orçamentos anuais de obras e também de serviços de manutenção e conservação da malha rodoviária.

O plano anual poderá compor o Programa Rodoviário Anual do DER/AL, levando em conta as disponibilidades orçamentárias do exercício. Seus propósitos serão os de definir condições desejáveis para as rodovias mediante estimativas de obras e serviços requeridos, com o desejável detalhamento de custos unitários e totais dos investimentos propostos, bem como as eventuais considerações sobre taxas de retorno de investimentos.

Com a implementação dessa sistemática de trabalho, amparada na operação do Plano Diretor de Transporte Rodoviário, pretende-se oferecer à administração pública condições para o estabelecimento de planos de metas que assegurem que o estado geral da malha rodoviária seja progressivamente melhorado.

1.3.3 Acompanhamento e monitoramento da operação e segurança viária

No escopo do Plano Diretor de Transporte Rodoviário a ser implementado estão considerados estudos de acidentes, com a realização de levantamento de registros, a obtenção de informações e a verificação dos procedimentos adotados no âmbito do DER/AL e dos competentes órgãos de fiscalização de trânsito.

Estes estudos, a serem consolidados através do sistema de monitoramento de acidentes, comporão as bases para o acompanhamento e o monitoramento da operação e segurança rodoviária de forma a possibilitar o adequado tratamento, a crítica, a validação, o registro e a manutenção das informações relativas às ocorrências e também as ações adotadas para sua prevenção.

Com esses recursos o DER/AL disporá dos elementos para planejar e definir as ações relativas às atividades de segurança e de gerenciamento, com respeito às ocorrências de acidentes nas rodovias, à educação para

o trânsito, à fiscalização do trânsito e ações de engenharia correlatas, tanto no nível preventivo (subsídios à elaboração de projetos) quanto no nível corretivo (correção de defeitos na infraestrutura ou outras situações que afetem os usuários).

Com a consolidação dessa sistemática, o Estado de Alagoas disporá de elementos para atuar no médio e longo prazo no estabelecimento de políticas públicas que busquem minimizar os impactos e os altos custos sociais e econômicos decorrentes de acidentes de trânsito.

2 ESTUDOS INSTITUCIONAIS E ESTABELECIMENTO DE PLANO REORGANIZAÇÃO E DE CAPACITAÇÃO TÉCNICA DO DER/AL

O sucesso da implantação do Plano Diretor de Transporte Rodoviário e a desejada consolidação de uma gestão eficiente do setor pressupõe a reorganização do DER/AL e a capacitação de seus técnicos. É necessária uma estrutura organizacional adequada e composta por técnicos capacitados a operar e gerenciar os novos instrumentos para que se estabeleça um novo patamar de ação para o poder público.

Os objetivos pretendidos com a reorganização e a capacitação técnica do DER/AL estão propostos com vistas a propiciar condições para preparar um órgão com características empreendedoras para a gestão da malha rodoviária estadual.

Para atingir esse objetivo deverão ser realizados estudos institucionais que, a partir de um diagnóstico fundamentado da situação atual, apresente proposições de transformações orgânicas, capacitação dos recursos humanos, maior investimento em equipamento de informática, em material de controle de tráfego e de operação das rodovias, dentre outros.

Pode-se antever que, a reorganização proposta para o DER/AL permitirá ao órgão melhorar progressivamente a sua capacidade de atuação, principalmente no sentido de obter redução de custos - através de um planejamento mais racional das intervenções na malha rodoviária - no sentido de exercer com maior qualidade suas atividades com eficácia e eficiência em termos de gestão e administração do patrimônio público.

Assim, listam-se como objetivos gerais:

Implementação gradativa de um programa de qualidade e produtividade que torne o órgão mais eficiente nos aspectos administrativo, técnico e financeiro;
Capacitação do corpo técnico para operar o sistema de planejamento rodoviário proposto, de forma a estabelecer um processo contínuo e permanente, sustentado no conhecimento das demandas de transportes e sua relação com a economia regional e estadual;
Promoção de reciclagem e treinamento pessoal, com incentivos para a redução de efetivos nas áreas onde a terceirização tende a aumentar por questões de economicidade, e para o remanejamento de pessoal qualificado para funções definidas como prioritárias;
Estruturação das unidades responsáveis pela normatização, elaboração e acompanhamento de projetos, pelo acompanhamento ambiental de obras e intervenções e pela operação e segurança viária;
Aprimoramento dos processos de terceirização de serviços e obras, nas áreas em que se determinar que esta contratação resulte em critérios de economicidade para o Estado.

No processo de reorganização do DER/AL atenção especial deve ser dispensada ao esforço de melhor adequar a estrutura orgânica à sua função, à implementação de novas tecnologias nas diversas áreas de atuação e a qualidade dos serviços prestados pelo órgão.

Para tanto, deverão ser analisadas e validadas estratégias, que no âmbito dos estudos institucionais, amparados por uma estrutura reorganizada e por técnicos capacitados, possibilitem a ampliação e a qualificação do órgão, conforme algumas diretrizes apresentadas a seguir.

Diretrizes relacionadas à administração e de recursos humanos:

Melhoramento dos aspectos administrativos e organizacionais, de modo a aumentar a sua eficiência e produtividade, considerando a futura implementação de sistemas de controle de contratos, fluxos de transição de documentos, dentre outros;
Formação e reciclagem do pessoal, a ser realizada com base em critérios bem definidos, através de ações de treinamento, intercâmbio técnico, cursos, estágios, congressos e conferências;
Estudos e proposição de sistema de incentivos que possa motivar os técnicos do órgão a exercerem as suas atividades com entusiasmo e dedicação, de forma a poder-se implementar com sucesso a reestruturação dos serviços do órgão em todos os níveis.

Diretrizes relacionadas à área de planejamento, estudos e projetos:

Aumentar, através da padronização de normas e procedimentos, o nível técnico dos estudos e projetos elaborados, diminuindo eventuais impactos decorrentes de situações excepcionais verificadas nas fases de execução de obras;
Elaborar normas, procedimentos e instruções de serviços que atendam ao adequado dimensionamento das rodovias à sua função específica na rede, prevendo a sua possível evolução no sistema.

Diretrizes relacionadas à área de meio ambiente:

Incrementar a integração dos aspectos ambientais na concepção, nos estudos, na execução e na conservação de obras rodoviárias, criando e ajustando os procedimentos internos necessários;
Melhorar e incentivar o acompanhamento da execução das obras rodoviárias para que o cumprimento de diretrizes ambientais sejam atendidas;
Estruturar e capacitar área responsável pelo tratamento de questões ambientais no DER/AL.

Diretrizes relacionadas à área de fiscalização e controle de qualidade das obras:

Desenvolver e aprimorar sistemas de gerenciamento e acompanhamento de obras, que amplie o rigor dispensado ao tratamento de aspectos técnicos e de cumprimento de prazos na execução dos trabalhos rodoviários.

Diretrizes relacionadas à área operacional e de manutenção:

Priorizar a segurança rodoviária através da preparação dos agentes públicos para atuar em campanhas de sensibilização, vigilância, controle de veículos e motoristas, etc.;
Capacitar agentes públicos para que estes se apropriem das ferramentas propostas no Plano Diretor de Transporte Rodoviário no que se refere a sistemas de operação e controle eletrônico nos trechos rodoviários, principalmente aqueles de alto volume de tráfego.

3 CRONOGRAMA PARA IMPLEMENTAÇÃO DO FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL PROPOSTO PARA O DER/AL

Para a implementação da estratégia proposta, além da execução de atividades inerentes e de responsabilidade dos próprios órgãos envolvidos, entende-se necessária a eventual contratação de consultoria técnica especializada para o desenvolvimento de sistemas computacionais e demais ferramentas relacionada ao Plano Diretor de Transporte Rodoviário, bem como alguns dos estudos requeridos.

Assim, determina-se a necessidade de realização de uma etapa preliminar destinada a definir demandas, atribuir responsabilidades e estabelecer critérios a serem aplicados na composição de futuros termos de referência para contratações, levando em conta os princípios básicos expressos no presente documento.

A realização dessa primeira etapa preliminar deverá ocupar um período estimado de quatro meses, no qual os trabalhos previstos para as etapas posteriores deverão estar validados com todos os atores envolvidos nas suas diversas instâncias.

Ultrapassada essa etapa preliminar, estima-se em dois anos a implantação do Plano Diretor de Transporte Rodoviário e também a realização dos Estudos Institucionais, para fins de reorganização e capacitação técnica do DER/AL.

O cronograma apresentado a seguir ilustra o tempo estimado para o desenvolvimento da estratégia proposta no presente documento.

ANEXO II

ATIVIDADES	ANO1			ANO2			ANO3		
	1º Quadrimestre	2º Quadrimestre	3º Quadrimestre	1º Quadrimestre	2º Quadrimestre	3º Quadrimestre	1º Quadrimestre	2º Quadrimestre	3º Quadrimestre
Definição de demandas, atribuições de responsabilidades e estabelecimentos de critério a serem aplicados na composição de eventuais futuros termos de referência para contratações	X								
Implantação de Plano Diretor de Transporte Rodoviário		X	X	X	X	X		X	
Desenvolvimento de sistemas e instrumentos de planejamento rodoviário	X	X		X	X	X			
Realização de estudos, coletas de dados e outros	X	X		X	X	X			
Testes, implantação, validação dos resultados e treinamentos								X	
Estudos institucionais e estabelecimento de plano de reorganização e realização de capacitação técnica do DER/AL	X	X		X	X	X		X	

Observação: O Ano 1 do cronograma proposto deverá ter início no segundo semestre do ano de 2014

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM

JOÃO TUDE MACIEL
DIRETOR PRESIDENTE

CARLOS ALBERTO MENDONÇA MELRO
CHEFE DE GABINETE

JAMILSON LESSA CASTRO
SUPERINTENDENTE TÉCNICO DE PLANEJAMENTO E ACOMPANHAMENTO

NILTON ALCÂNTARA
SUPERINTENDENTE TÉCNICO DE OPERAÇÃO, IMPLANTAÇÃO, RESTAURAÇÃO E CONSERVAÇÃO

ZEFERINO JOSÉ ALENCAR BEZERRA
SUPERINTENDENTE TÉCNICO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

*Replicado por incorreção

Secretaria de Estado da Mulher, da Cidadania e dos Direitos Humanos

RESULTADO DA LICITAÇÃO

PREGÃO ELETRÔNICO Nº SEMCDH-20019/2014

PROCESSO Nº 20106-432/2013

Objeto: Aquisição de Plataforma Aplicacional de Automação com Georreferenciamento, incluindo sua respectiva implantação e treinamento de agentes, destinada à SEMCDH/AL.

PROPOSTA VENCEDORA

ITEM ÚNICO:
EMPRESA
VOYAGER SOLUÇÕES CORPORATIVAS EM TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO
CNPJ: 04.528.676/0001-03

VALOR GLOBAL DO ITEM:
R\$ 1.890.000,00 (um milhão, oitocentos e noventa mil reais)

VALOR GLOBAL DA PROPOSTA:
R\$1.890.000,00 (um milhão, oitocentos e noventa mil reais)

VALOR TOTAL ADJUDICADO: R\$1.890.000,00 (um milhão oitocentos e noventa mil reais).

Maceió, 30 de junho de 2014.

Julieth MariaFerreira Cerqueira
Pregoeira

Secretaria de Estado da Saúde

Portaria Conjunta nº. 05, de 11 de junho de 2014.

OS SECRETÁRIOS DE ESTADO DA SAÚDE e MUNICIPAL DE SAÚDE DE MACEIÓ, no uso de suas atribuições legais,

CONSIDERANDO a Portaria Conjunta nº. 02, de 17 de setembro de 2013 que instituiu o Núcleo Interinstitucional de Judicialização da Saúde – NIJUS, ambas publicadas no Diário Oficial do Estado e no Oficial do Município em data de 19 de setembro de 2013, resolvem:

Art. 1º Revogar a Portaria Conjunta nº. 04, de 17 de março de 2014 e Designar os representantes das instituições abaixo relacionadas, para comporem o Núcleo Interinstitucional de Judicialização da Saúde – NIJUS: