REPORTE

MANTENIMIENTO VIAL

Enlace Electrónico Opcional 10

PROGRAMA EFICIENCIA LOGÍSTICA DE ESPIRITO SANTO

BR-I1524

ÍNDICE

1 ÍNDICE

1 ÍNDICE 2

2 APRESENTAÇÃO 4

3 ESTRUTURA DO DER-ES NA CONSERVAÇÃO 6

3.1 ORGANIZAÇÃO BÁSICA DO DER-ES 6

3.2 COMPETÊNCIAS E ATRIBUIÇÕES LIGADAS A ATIVIDADES DE CONSERVAÇÃO 8

3.2.1 Estrutura Organizacional do DER-ES 8

3.3 RECURSOS HUMANOS 8

3.4 MAPA DE LOCALIZAÇÃO DAS SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS 9

3.5 SISTEMA RODOVIÁRIO DO ESPÍRITO SANTO 10

4 SITUAÇÃO ATUAL DA MALHA RODOVIÁRIA ESTADUAL 13

4.1 ASPECTOS METODOLÓGICOS 13

4.2 SITUAÇÃO ATUAL 17

5 CONSERVAÇÃO ROTINEIRA DAS RODOVIAS 20

5.1 GASTOS REALIZADOS DE 2016 A 2018 20

5.1.1 Aspectos Metodológicos 20

5.1.2 Apuração dos Gastos Realizados 20

5.2 PREVISÃO DE GASTOS COM CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA ENTRE OS ANOS DE 2019 E 2020 21

5.2.1 Projeção de Orçamentos Estimados de Gastos com Conserva Rodoviária 21

6 REABILITAÇÃO DE RODOVIAS 23

6.1 GASTOS REALIZADOS DE 2016 A 2018 23

6.2 PREVISÃO DE GASTOS 2019 A 2020 COM REABILITAÇÃO DE RODOVIAS 24

7 FONTES DE RECURSOS PARA AS ATIVIDADES DE CONSERVAÇÃO 26

1. APRESENTAÇÃO

2 APRESENTAÇÃO

Este relatório tem o objetivo de atender à solicitação do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, quando da Missão de Identificação do Programa Eficiência Logística do Espírito Santo (BR-L1524) realizada em Vitória/ES de 18 a 21 de março de 2019. Para tanto, apresentamos o relatório sobre as atividades de conservação rodoviária, contendo dados históricos de orçamento e atividades de conservação realizadas de 2016 a 2018 e as projeções de orçamentos estimados de gastos em conserva e reabilitação rodoviária para o período 2019 a 2020.

Vitória, 06 de maio de 2019.

ENGº. GUSTAVO PERIN DE MEDEIROS TEIXEIRA

Unidade Gerenciadora do Programa - UGP

2. ESTRUTURA DO DER-ES NA CONSERVAÇÃO

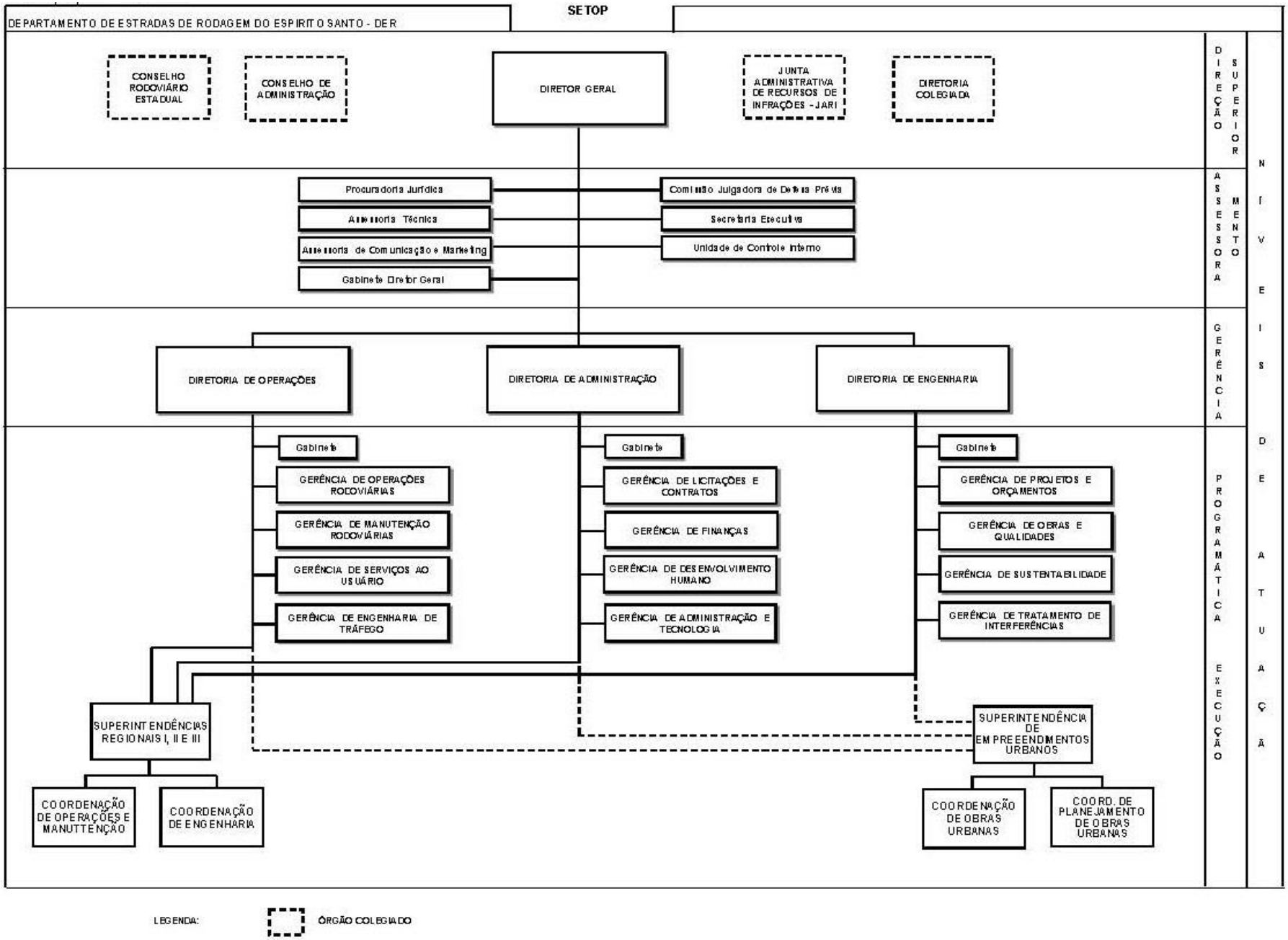
3 ESTRUTURA DO DER-ES NA CONSERVAÇÃO

3.1 Organização Básica do DER-ES

A estrutura organizacional básica do DER-ES, instituída pela Lei Complementar nº381 de 28/02/2007 e alterada pela Lei Complementar nº 578, de 07/01/2011, passou por uma reformulação conforme Decreto Nº4182-R de 12 de dezembro de 2017.

A mudança realizada foi a transformação da Unidade Gestora de Empreendimentos Metropolitanos em Superintendência de Empreendimentos Urbanos.

Segue abaixo novo organograma do DER-ES.


SETOP
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESPIRITO SANTO - DER
CONSELHO RODOVIÁRIO ESTADUAL
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
DIRETOR GERAL
JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE INFRAÇÕES - JARI
DIRETORIA COLEGIADA
DIREÇÃO SUPERIOR
Procuradoria Jurídica
Auditoria Técnica
Auditoria de Comunicação e Marketing
Gabinete Diretor Geral
Comissão Julgadora de Defesa Prévia
Secretaria Executiva
Unidade de Controle Interno
ASSESSORAMENTO
DIRETORIA DE OPERAÇÕES
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO
DIRETORIA DE ENGENHARIA
GERÊNCIA
Gabinete
GERÊNCIA DE OPERAÇÕES RODOVIÁRIAS
GERÊNCIA DE MANUTENÇÃO RODOVIÁRIAS
GERÊNCIA DE SERVIÇOS AO USUÁRIO
GERÊNCIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
Gabinete
GERÊNCIA DE LICITAÇÕES E CONTRATOS
GERÊNCIA DE FINANÇAS
GERÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO HUMANO
GERÊNCIA DE ADMINISTRAÇÃO E TECNOLOGIA
Gabinete
GERÊNCIA DE PROJETOS E ORÇAMENTOS
GERÊNCIA DE OBRAS E QUALIDADES
GERÊNCIA DE SUSTENTABILIDADE
GERÊNCIA DE TRATAMENTO DE INTERFERÊNCIAS
PROGRAMÁTICA
EXECUÇÃO
SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS I, II E III
COORDENAÇÃO DE OPERAÇÕES E MANUTTENÇÃO
COORDENAÇÃO DE ENGENHARIA
SUPERINTENDÊNCIA DE EMPREENDIMENTOS URBANOS
COORDENAÇÃO DE OBRAS URBANAS
COORD. DE PLANEJAMENTO DE OBRAS URBANAS
NÍVEIS DE ATUAÇÃO
LEGENDA:
ÓRGÃO COLEGIADO

3.2 Competências e Atribuições Ligadas a Atividades de Conservação

3.2.1 Estrutura Organizacional do DER-ES

O decreto Nº 3955-R de 21 de março de 2016, define as competências e atribuições, direta ou indiretamente relacionadas às atividades de manutenção e conservação de rodovias, para as seguintes unidades administrativas do DER-ES:

Diretoria de Engenharia (DIREN)

- *Programar e controlar a execução e gerenciar os contratos de construção;*
- *Gerenciar a construção e demais obras rodoviárias envolvendo as pistas de rolamento, obras de arte, acessos a sistemas de drenagem.*

Diretoria de Operações (DIROP)

- *Gerir e operar a malha rodoviária estadual, visando a coordenação e o controle da conservação;*
- *Elaborar planos e programas de intervenções na malha viária estadual visando a Melhorias em suas condições operacionais e na segurança dos usuários;*
- *Manter e conservar a malha rodoviária estadual, sinalização horizontal e vertical;*
- *Planejar investimento em adequações e manutenção da malha rodoviária estaduais, como acessibilidade, melhorias, modernizações.*

Gerência de Manutenção Rodoviária (GEMAN)

- *Efetivar o planejamento e à execução da manutenção, sinalização e fiscalização eletrônica das rodovias estaduais;*
- *Gerir e fiscalizar os contratos relacionados a suas atividades;*
- *Instituir mecanismos de controle adequados de cumprimento das atribuições da Gerência de Manutenção Rodoviária.*

Vinculada a essa Gerência o DER-ES tem em sua estrutura as equipes de trabalho que atuam nas Superintendências Regionais:

- ✓ *Equipe de Trabalho de Operações e Conservação 1 (SROS1)*
- ✓ *Equipe de Trabalho de Operações e Conservação 2 (SROS2)*
- ✓ *Equipe de Trabalho de Operações e Conservação 3 (SROS3)*
- ✓ *Equipe de Trabalho de Operações e Conservação 4 (SROS4)*

3.3 Recursos Humanos

O efetivo atual de pessoal do DER-ES apresenta a seguinte distribuição:

NÚMERO DE SERVIDORES				
Distribuição	**Nível Superior**	**Técnicos**	**Demais Servidores**	**Total**
Diretoria Geral – DG	27	05	10	**42**

NÚMERO DE SERVIDORES				
Diretoria de Engenharia – DIREN	15	09	01	**25**
Diretoria de Administração – DIRAD	14	09	16	**39**
Diretoria de Operações – DIROP	11	23	03	**37**
Superintendência de Empreendimentos Urbanos	04	02	00	**06**
Superintendência Regional 1	05	02	04	**11**
Superintendência Regional 2	06	02	04	**12**
Superintendência Regional 3	04	04	04	**12**
Total	**86**	**56**	**42**	**184**

Observações:

- O número de servidores da Diretoria Geral inclui os servidores da Assessoria Técnica, Procuradoria Jurídica, JARI – Junta Administrativa de Recursos Humanos, Assessoria de Comunicação e Marketing, Secretaria dos Órgão Colegiados, Gabinete, da Assessoria de Projetos Especiais e CPL – Comissão Permanente de Licitação.

- O número de servidores das demais diretorias inclui os servidores das Gerências vinculados à diretoria em questão.

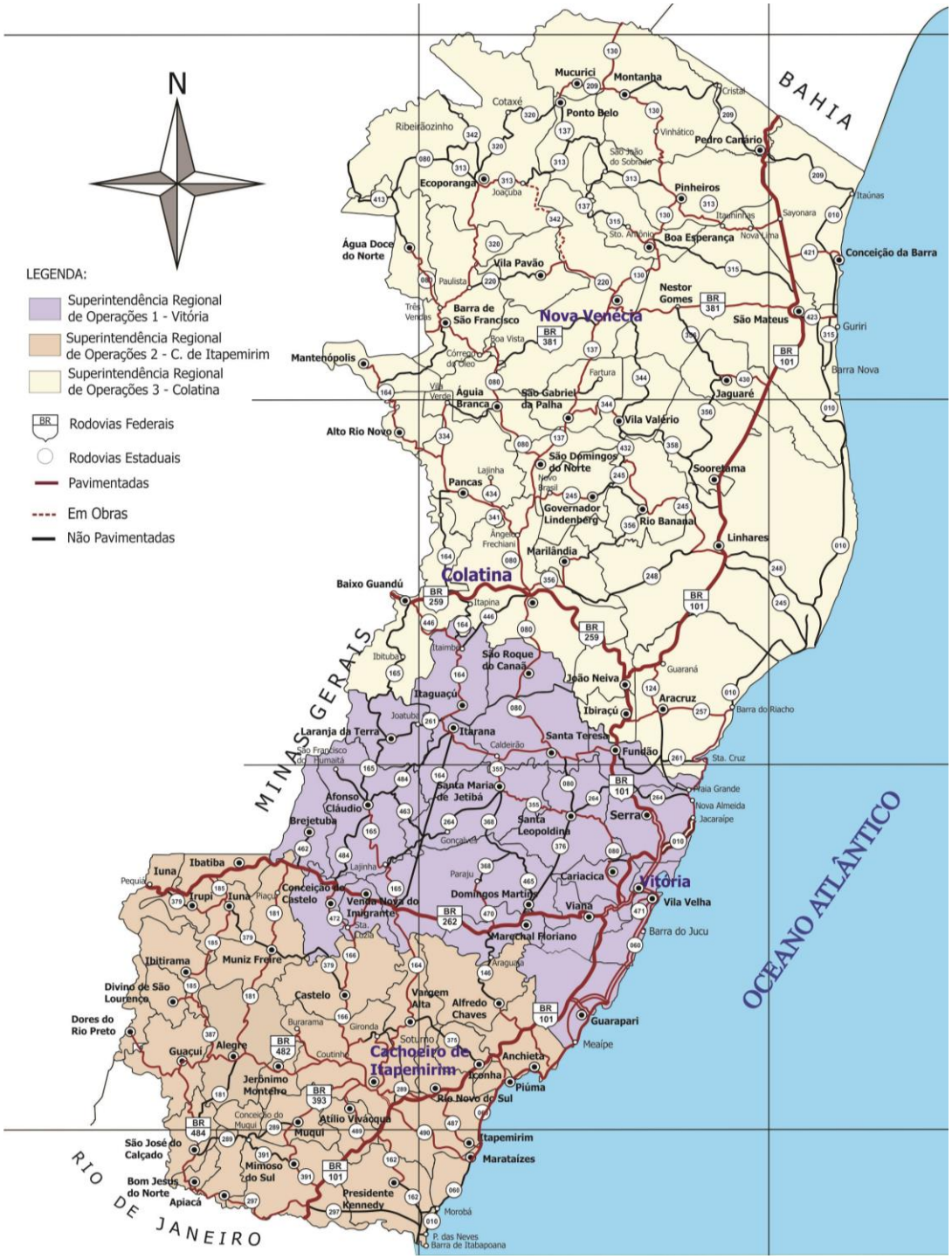
- Os servidores colocados a disposição de outros órgãos e os terceirizados não foram relacionados.

3.4 Mapa de Localização das Superintendências Regionais

O DER-ES conta com 3 (três) Superintendências Regionais para o exercício de atividades locais do órgão em todo o território estadual e ao longo da malha rodoviária do Estado.

Dentro da estrutura interna do DER-ES, as Superintendências Regionais são responsáveis diretas pelo levantamento das necessidades relativas à conservação dos trechos rodoviários sob sua jurisdição e pelo acompanhamento e fiscalização dos serviços correspondentes.

No mapa a seguir é mostrada a divisão atual.



3.5 Sistema Rodoviário do Espírito Santo

A última atualização do SISTEMA RODOVIÁRIO ESTADUAL - SRE foi efetuada em 2018.

Os dados das rodovias federais foram retirados do Relatório Rede Rodoviária do SNV (Divisão Trechos 2019) atualizado em março/2019. Sendo consideradas as rodovias federais sob administração federal.

A rede rodoviária do Estado divide-se em rede Federal (sob responsabilidade do DNIT), Estadual (sob responsabilidade do DER-ES) e Municipal (sob responsabilidade das Prefeituras Municipais).

Sob a jurisdição do DER-ES, incluindo acessos e rodovias concessionadas (Rodosol), há 6.542,940 Km de rodovias, sendo que destas 703,928 Km de rodovias são ainda planejadas, chegando-se a 5.839,012 km de rodovias estaduais existentes.

Este relatório tem como foco avaliar o estado de conservação da malha pavimentada sob jurisdição do DER-ES, dessa forma temos um universo de 3.662,861(*) Km de rodovia do qual será retirada a amostra para o estudo do presente relatório.

(*) - Total de rodovias Pavimentadas retirando as rodovias concessionadas (Rodosol).

O resumo da rede rodoviária do Estado correspondente à última atualização é apresentado a seguir.

Órgão Responsável		Superintendência	Pavimentada	Leito Natural	Planejada	TOTAL
	DER-ES	SR 1	921,539	540,986	403,270	**1.865,795**
DER-ES		SR 2	1.118,652	398,697	193,204	**1.710,553**
		SR 3	1.622,670	1.165,794	107,454	**2.895,918**
	RODOSOL	SR 1	70,674	0,000	0,000	**70,674**
		Total (Km)	**3.733,535**	**2.105,477**	**703,928**	**6.542,94**
DNIT	DNIT	**Total (Km)**	**1.001,500**	**82,400**	**617,600**	**1.701,500**
TOTAL			**4.735,035**	**2.187,877**	**1.321,528**	**8.244,440**

3. SITUAÇÃO ATUAL DA MALHA RODOVIÁRIA ESTADUAL

4 SITUAÇÃO ATUAL DA MALHA RODOVIÁRIA ESTADUAL

4.1 Aspectos Metodológicos

O DER-ES utiliza os critérios definidos pelo SIB/SAR denominado Classificação Subjetiva – Índice de Condição do Pavimento (ICP), e uma classificação paralela da situação dos acostamentos, dos demais elementos do corpo estradal (canaletas, sarjetas, meio-fio, bueiros, capina, roçada, etc) e estado geral da sinalização, de modo a caracterizar o estado atual da rodovia em avaliação.

A esses quatro quesitos são atribuídas notas variando de 0 a 5, sendo que a nota final é calculada mediante a ponderação desses tópicos que são avaliados por uma pequena comissão composta de três engenheiros.

- **Critérios de Atribuição das Notas**

- Índice de Condição do Pavimento – ICP

CONCEITO	DESCRIÇÃO	ICP
EXCELENTE	Nenhuma medida de conservação ou restauração é necessária.	**4 – 5**
BOM	Aplicação de lama asfáltica ou TS (desgaste superficial, trincas não muito severas em áreas não muito extensas)	**3 – 4**
REGULAR	Correção de pontos localizados ou recapeamento (pavimento trincado, com "panelas" pouco frequentes e com irregularidade longitudinal e/ou transversal)	**2 – 3**
MAU	Recapeamento c/ correções prévias (defeitos generalizados com correções prévias em áreas localizadas - remendos superficiais ou profundo)	**1 – 2**
PÉSSIMO	Reconstrução (defeitos generalizados com correções prévias em toda a extensão. Deterioração do revestimento e demais camadas, infiltração de água e descompactação da base)	**0 – 1**

- Situação dos Acostamentos

CONCEITO	ACOSTAMENTOS COM LARG. IGUAL OU SUPERIOR A 2m	NOTA
BOM	Pavimento em Bom Estado	**4 – 5**
REGULAR	Pavimento em Mau Estado	**3 – 4**
MAU	Não Pavimentado	**1 – 3**

Para larguras inferiores a 2 m, considera-se que a faixa existente não atende a algumas das finalidades a que se destinam os acostamentos, como possibilitar a parada eventual e até mesmo o trânsito de veículos em situações de emergência. Nestes casos, convenciona-se que a nota máxima correspondente seria equivalente à largura do acostamento em metros.

- Estado de Conservação dos Demais Elementos

CONCEITO	DESCRIÇÃO	NOTA
EXCELENTE	Trecho com todos elementos limpos, em funcionamento e em ótimo estado de conservação (capina, roçada, limpeza geral executada a contento) sem risco á Segurança do usuário.	**4 – 5**
BOM	Elementos conservados em funcionamento, em bom estado de conservação, intervenções leves de manutenção e sem risco a segurança do usuário.	**3 – 4**
REGULAR	Estado geral regular sem comprometimento dos dispositivos, necessidade de intervenção de conserva rotineira, sem risco iminente ao usuário.	**2 – 3**
MAU	Estado geral ruim, comprometimento parcial dos dispositivos, problemas graves localizados, necessidade de intervenção reparadora e risco à segurança do usuário.	**1 – 2**
PÉSSIMO	Estado geral ruim com comprometimento do funcionamento dos dispositivos, necessidade de reparos significativos, risco à segurança do usuário e intervenções de conservação urgentes	**0 – 1**

- Estado Geral de Sinalização

CONCEITO	DESCRIÇÃO	NOTA
EXCELENTE	Sinalização horizontal e vertical, atendendo plenamente às necessidades de informação e segurança do usuário.	**4 – 5**
BOM	Sinalização horizontal em bom estado, vertical conservada, atendimento às condições de segurança do usuário, mas com necessidade de alguma melhoria.	**3 – 4**
REGULAR	Sinalização horizontal com algum comprometimento, sinalização vertical insuficiente e necessidade próxima de intervenção restauradora.	**2 – 3**
MAU	Sinalização horizontal ruim com comprometimento das condições de segurança, sinalização vertical precária, necessidade de intervenção urgente.	**1 – 2**
PÉSSIMO	Ausência de sinalização que permita o mínimo de segurança, risco ao usuário e necessidade de intervenção urgente.	**0 – 1**

No levantamento da avaliação do estado de conservação do pavimento, além dos critérios recomendados nas tabelas acima, o avaliador deve considerar:

- ✓ Não devem ser considerados na avaliação os segmentos considerados de característica urbana;
- ✓ A avaliação deverá ser realizada por no mínimo 3 engenheiros rodoviários;

A seguir é apresentado o modelo da Ficha de Campo a ser utilizada durante as inspeções aos trechos, sendo considerado importante o fato que a inspeção deve envolver três engenheiros rodoviários, observando cada trecho sob o ponto de vista do usuário.

AVALIAÇÃO SUBJETIVA DO ESTADO DAS RODOVIAS

Rodovia	Trecho	Extensão (Km)	ICP	Acostamentos	Sinalização	Demais Elementos	Observações

Avaliador: _____ Data: _____/_____/_____ Dia da semana: _____

Início do Serviço: _____ h:_____min Final do Serviço: _____ h:_____min Tempo: Bom Chuvoso

- **Processamento dos Dados**

Após a etapa de campo, as notas são processadas em escritório e o resultado deverá permitir uma avaliação crítica da situação encontrada e uma sugestão sobre que medidas deverão ser tomadas para a solução dos problemas encontrados no decorrer do próximo exercício.

A comparação com os gastos apurados deverá mostrar, ao longo dos próximos períodos, se haverá necessidade ou não que sejam adotadas medidas para o aporte de maiores recursos. Se a análise demonstrar a suficiência dos gastos, haverá a possibilidade de que sejam estudadas medidas para a otimização dos recursos recebidos e/ou a utilizar nos exercícios seguintes.

É atribuído para cada quesito, um peso de acordo com o critério abaixo:

Índice de Condição do Pavimento – ICP = 5

Acostamento = 1

Sinalização = 1,5

Demais Elementos = 2,5

A nota final para cada trecho avaliado será obtida através da seguinte formula:

$$NF = \frac{5.N_{ICP} + 1.N_{acos} + 1{,}5 \,.\, N_{sin} + 2{,}5.N_{DE}}{10}$$

Onde,

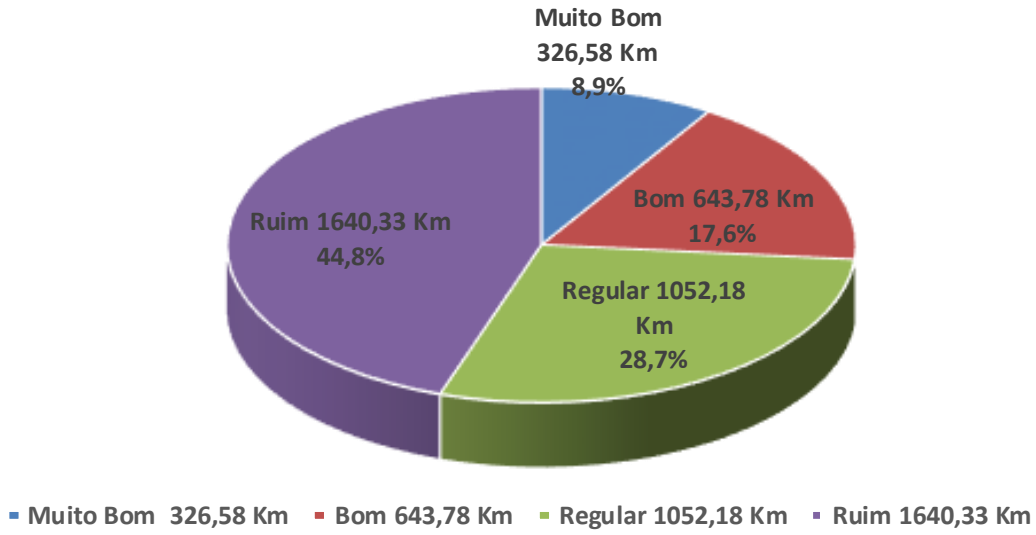
NF – Nota Final do Trecho;
N_{ICP} – Média das Notas do ICP dadas pelos três avaliadores;
N_{acos} – Média das Notas do Acostamento dadas pelos três avaliadores;
N_{sin} – Média das Notas de Sinalização dadas pelos três avaliadores;
N_{DE} – Media das Notas de Demais Elementos dadas pelos três avaliadores.
A avaliação final de cada trecho terá a seguinte conceituação:

CONCEITO	AVALIAÇÃO	NOTA
MUITO BOM	Trecho em boas condições de trafegabilidade (diurna e noturna)	**4 – 5**
BOM	Trecho em boas condições de trafegabilidade com pequenas restrições	**3 – 4**
REGULAR	Trecho com necessidade de intervenções de conservação	**2 – 3**
RUIM	Trecho com trafegabilidade comprometida (conserva urgente)	**0 – 2**

4.2 Situação Atual

Segundo dados do Relatório de Conservação 2019 (Referente às informações de 2018), têm que 8,9% da malha estadual encontra-se em estado "*muito bom*" de conservação, 17,6% em estado *"bom"*, 28,7% em estado "*regular*" e 44,8% em estado "*ruim"*.

Nota: No Relatório de Conservação 2019 foram percorridos 3.564,54 Km de rodovias o que corresponde a um total de 97,3% da malha estadual pavimentada.



Aa condições das rodovias estaduais estão bem críticas, conforme demostrado no gráfico acima 73,5% da malha encontra-se na condição de regular a ruim. O Estado a partir de 2012, devido a diversos fatores econômicos, passou a investir cada vez menos na conserva de suas rodovias o que ocasionou nesse elevado número de rodovias em condições regulares e ruins.

Evidente que a piora nas condições das rodovias não está somente associada aos valores investidos em conserva, deve-se levar em consideração outros fatores, como a idade dos pavimentos, volume de carga e o crescimento do trafego.

Em estudo realizado no DER-ES, temos que 54% da malha pavimentada do Estado foi construída a mais de 30 anos e não sofreu nenhum tipo de intervenção de restauração ou recuperação funcional desde sua construção, além disso o crescimento do trafego no Estado, de acordo com dados do DETRAN-ES (Departamento Estadual de Transito do Estado do Espirito Santo) passou de 1.052.155 veículos em 2008, para 1.936.862 em 2018.

A diminuição do investimento em conserva associada a idade avançada dos pavimentos estaduais, associada ao crescimento do tráfego e da ação cada vez mais intensa das

cargas, têm levado os pavimentos da malha rodoviária estadual a um acelerado processo de deterioração.

Diante desse cenário, o Estado visando a manutenção do seu patrimônio, está em fase de montagem do novo Programa junto ao BID (já aprovado pela COFIEX), cujo principal foco é a recuperação funcional aliada a conserva por desempenho de aproximadamente 700 Km da malha o que irá acarretar numa melhora significativa nas condições das rodovias Estaduais.

4. CONSERVAÇÃO ROTINEIRA DAS RODOVIAS

5 CONSERVAÇÃO ROTINEIRA DAS RODOVIAS

5.1 Gastos Realizados de 2016 a 2018

5.1.1 Aspectos Metodológicos

Os gastos com manutenção da malha rodoviária estadual nos anos de 2016 a 2018 foram apurados mediante um levantamento dos diversos contratos firmados entre o DER-ES e os empreiteiros de obras rodoviárias, tendo como data de referência a do faturamento de cada medição procedida. Considerou-se que os itens medidos correspondem a um conjunto de serviços efetivamente concluídos.

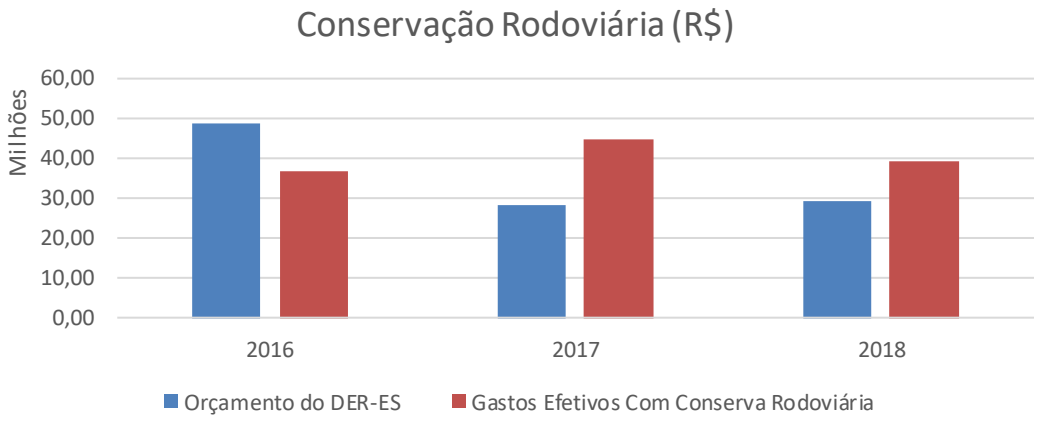
5.1.2 Apuração dos Gastos Realizados

No quadro a seguir são resumidos os gastos e orçamento do Estado relativos aos serviços de conservação corretiva e para aos exercícios de 2016 a 2018.

	2016	**2017**	**2018**
Orçamento do DER-ES	48.635,507,00	28.023.755,00	29.218.597,00
Gastos Efetivos Com Conserva Rodoviária	36.872.143,27	44.852.262,05	39.437.388,76

Podemos notar pelo gráfico a seguir que o orçamento do Estado e os gastos para a conservação rodoviária mantiveram praticamente constante entre os anos de 2016 a 2018.

Em termos de execução orçamentária, pode-se dizer que as metas iniciais, com exceção do ano de 2016, os valores previstos nos Orçamentos do DER-ES entre 2017 e 2018, foram integralmente cumpridas, sendo necessária, inclusive, suplementação orçamentária nos anos de 2017 e 2018.



5.2 Previsão de Gastos com Conservação Rodoviária entre os Anos de 2019 e 2020

5.2.1 Projeção de Orçamentos Estimados de Gastos com Conserva Rodoviária

O DER-ES em 2018 contava com 9 contratos de apoio a conserva, sendo que desses 9 apenas 1 contrato era remunerado por desempenho, os demais eram remunerados por preço unitário.

O DER-ES no final de 2018 realizou a contratação de 8 novos contratos, sendo todos os contratos remunerados por desempenho. Assim sendo em 2019 o DER-ES irá realizar os serviços de conservação rodoviária com 9 contratos, sendo todos remunerados por desempenho.

Os novos contratos são divididos em dois grupos básicos de serviços, que são: Conservação Corretiva Rotineira por Desempenho (abrange somente rodovias pavimentadas) e Conservação Corretiva por Demanda. Para efeito de previsão orçamentaria será levado em consideração o grupo de Conservação Rotineira por Desempenho.

Os serviços inclusos nessa conserva por desempenho são:

- ✓ Limpeza e desobstrução de dispositivos de drenagem;
- ✓ Limpeza e pintura de guarda-corpo;
- ✓ Limpeza de acostamento;
- ✓ Caiação de meio fios, sarjetas, etc
- ✓ Capina manual;
- ✓ Roçada manual;
- ✓ Remoção manual de barreira em solo;
- ✓ Recomposição manual de aterro;
- ✓ Obturação de buracos com CBUQ, utilizando brita graduada esp.= 20cm (tudo incluído);
- ✓ Remendo com massa asfáltica quente;
- ✓ Remoção mecânica de barreiras com DMT de 10 A 15 KM;
- ✓ Desobstrução manual de valetas; e
- ✓ Limpeza da Sinalização Vertical.

Para as projeções de gastos entre os anos de 2019 a 2020 iremos considerar a previsão de faturamento para os 9 contratos em andamento no DER-ES.

	2019	**2020**
Orçamento do DER-ES	50.050.617,00	-
Gastos Efetivos Com Conserva Rodoviária	61.937.718,44	49.000.000,00

5. REABILITAÇÃO DE RODOVIAS

6 REABILITAÇÃO DE RODOVIAS

6.1 Gastos Realizados de 2016 a 2018

Os gastos com reabilitação de rodovias nos anos de 2006 a 2008 foram apurados mediante um levantamento dos diversos contratos firmados entre o DER-ES e os empreiteiros de obras rodoviárias, tendo como data de referência a do faturamento de cada medição procedida.

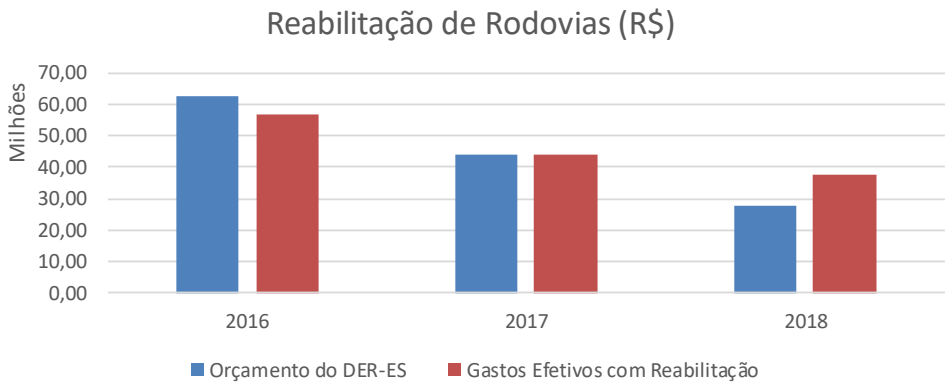
Considerou-se que os itens medidos correspondem a um conjunto de serviços efetivamente concluídos.

No quadro a seguir são resumidos os gastos e orçamento do Estado relativos aos serviços de reabilitação de rodovias para aos exercícios de 2016 a 2018.

	2016	**2017**	**2018**
Orçamento do DER-ES	62.842.000,00	43.914.000,00	27.460.754,00
Gastos Efetivos com Reabilitação	56.839.489,23	43.865.485,43	37.525.662,91

Podemos notar pelo gráfico abaixo que o orçamento do Estado para reabilitação de rodovias teve um decréscimo de liberação de orçamento desde 2016, em grande parte devido a situação financeira do Estado. Os gastos com reabilitação em 2016 e 2017 foram basicamente as obras do Programa PRES III, somente em 2018 o DER-ES realizou a restauração de alguns trechos da malha rodoviária estadual, mas grande parte do investimento em 2018 foi destinado a pavimentação de novas vias (R$ 75,6 milhões) devendo ser entregue entre 2019 a 2020 aproximadamente 200 Km de novas rodovias, sendo que entre 2016 e 2017 foram finalizados aproximadamente 149 Km de novas rodovias.

Em termos de execução orçamentária, pode-se dizer que os gastos nos anos de 2016, 2017 ficaram abaixo do previsto, sendo integralmente cumprida a meta somente em 2018, onde inclusive se necessitou de suplementação orçamentária.



6.2 Previsão de Gastos 2019 a 2020 com Reabilitação de Rodovias

6. FONTES DE RECURSOS PARA AS ATIVIDADES DE CONSERVAÇÃO

7 FONTES DE RECURSOS PARA AS ATIVIDADES DE CONSERVAÇÃO

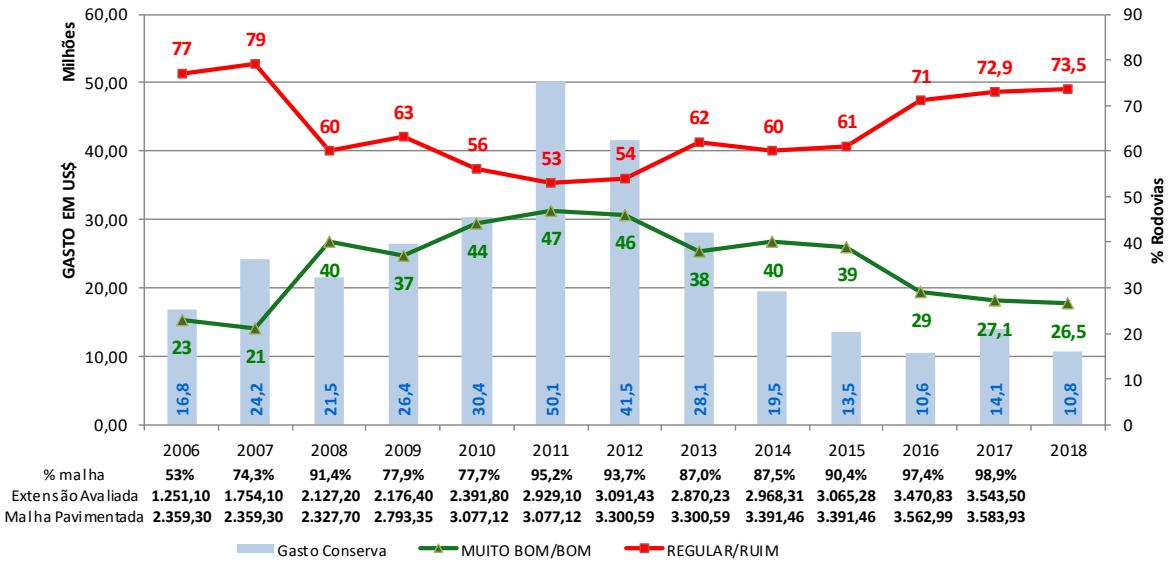
O Estado do Espírito Santo encontra-se em uma nova dinâmica na distribuição regional dos investimentos produtivos. Conforme consta como meta do Plano de Desenvolvimento do Espirito Santo 2030 espera-se que o Estado estruture seis plataformas logísticas, situadas nos municípios de Aracruz, Colatina, Linhares, São Mateus, Grande Vitória e na região Sul, nas proximidades dos municípios de Cachoeiro de Itapemirim e Presidente Kennedy. Esse esforço para interiorização irá gerar uma demanda cada vez mais crescente de investimentos em infraestrutura rodoviária.

O Estado do Espírito Santo faz uma programação de investimento através do Plano Plurianual, a última programação foi para o quadriênio 2016-2019.

A elaboração do PPA 2016-2019 procurou traduzir em estratégias de médio prazo e em programas e ações efetivas os desafios registrados no Plano de Desenvolvimento do Espírito Santo 2030.

Para a manutenção da rede rodoviária estadual – Conservação Corretiva e Rotineira das Rodovias Estaduais entre os anos de 2016-2019 está previsto um investimento de R$ 187,1 milhões (até 2018 foram investidos R$109,4 milhões), o que está baixo do total previsto pelo quadriênio anterior de 2012 - 2015 cujo investimento previsto foi da ordem de R$ 222,9 milhões, sendo efetivamente gastos R$ 172,9 milhões. Podemos notar uma diminuição nos investimentos em conserva das rodovias estaduais.

Conforme dados extraídos dos Relatórios de Conservação apresentados ao BID anualmente, podemos dizer que os investimentos cada vez menores em conserva das rodovias têm se refletido na piora nas condições de trafegabilidade das rodovias, como visto no gráfico abaixo:



O Plano 2030 tem como indicador a “Avaliação do Estado Geral das Rodovias Capixabas – ótimo/bom”, o objetivo para 2020 é que o Estado tenha 40% da malha pavimentada em condição ótima/bom, chegando em 2030 ao índice de 80%.

Uma das ações que o Estado está implementando, para buscar alcançar esse índice é o aumento do investimento, nos próximos anos, através do financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento que pretende investir em restauração e conservação um montante de R$ 523,8 milhões em 6 anos.

Para a recuperação da malha rodoviária estadual – Reabilitação de Rodovias está previsto um investimento entre os anos de 2016-2019 de R$ 77,9 milhões (já gastos até 2018 R$ 138,2 milhões), o que nos leva a concluir que a demanda por investimento em reabilitação das rodovias está maior que o previsto inicialmente.

Diante desse quadro apresentado, podemos concluir que o Estado está passando por uma situação de grande deterioração de suas rodovias, não conseguindo manter sua malha rodoviária em boas condições de trafegabilidade. Com a expectativa dos investimentos nos próximos anos em conservação rodoviária, esperamos que o Estado até o ano de 2030 venha a obter um quadro de excelência em suas rodovias.