

ABEETRANS

Soluções que dão mais segurança, agilidade e controle aos usuários de estradas e vias urbanas brasileiras.

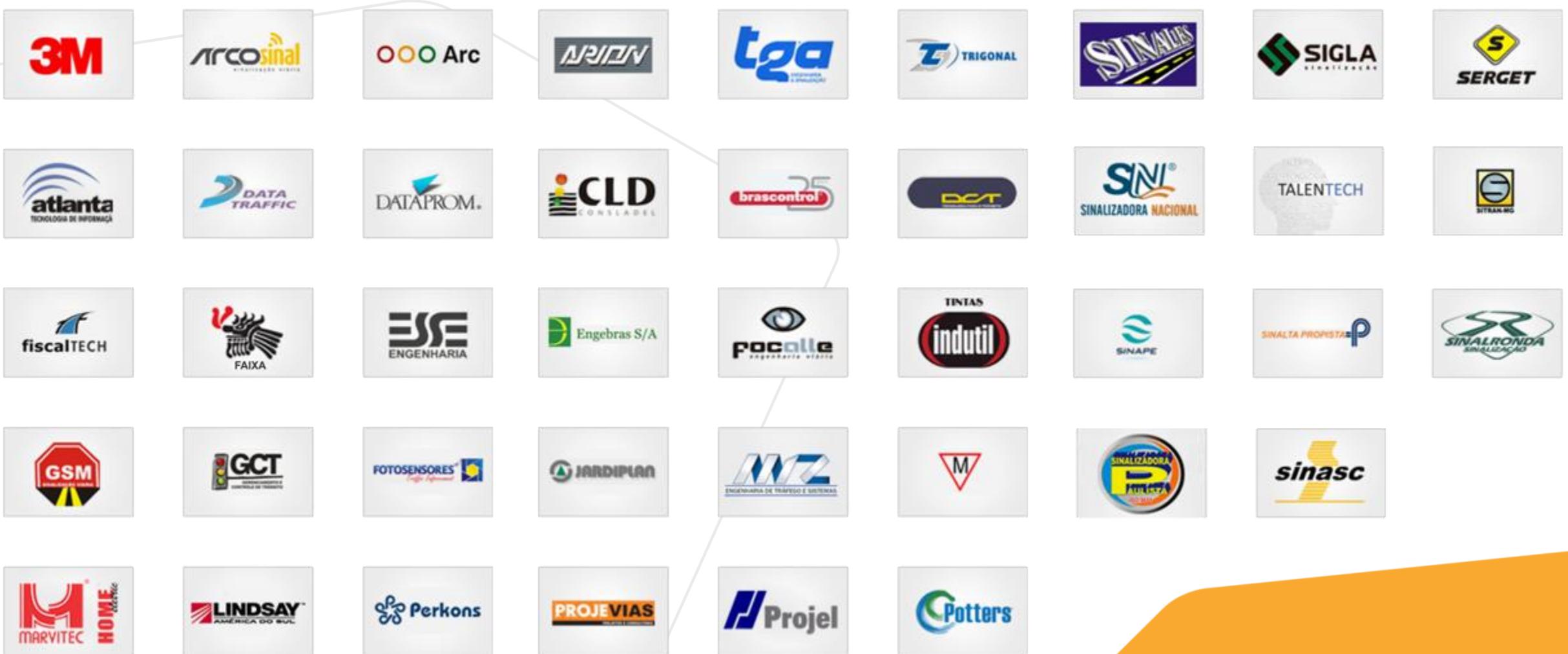
Quem Somos

Em 1999 nascem duas associações com o nome **ABRAMCET** e **ABETRANS**, com o mesmo objetivo de reunir as empresas brasileiras de monitoramento e controle eletrônico de trânsito.

Em 2011, as duas associações fundem-se, passando a se chamar **ABEETRANS**, ampliando o seu interesse pela mobilidade urbana e a segurança viária do país. Hoje, representa as principais empresas de engenharia de trânsito, sinalização, monitoramento eletrônico, além dos fabricantes de equipamentos e produtos para segurança viária.



Associados



Nossa Visão

Prover a melhoria contínua da qualidade e implantar no mercado padrões que representem o ‘estado da arte’ em produtos e serviços, contribuindo efetivamente na satisfação plena das expectativas da sociedade brasileira quanto a redução das perdas associadas a falta de organização e controle do fluxo veicular e aos acidentes de trânsito, aumentando a competitividade do país e a qualidade de vida de sua população.

NOSSA MISSÃO

Buscar a efetiva melhoria da qualidade de vida da sociedade Brasileira, criando mecanismos de intercâmbio e apoio às empresas nacionais e entidades relacionadas ao setor, gerando um ambiente adequado ao avanço tecnológico do país.

NOSSOS VALORES

Valorização da vida em todas as suas manifestações, ética, transparência, respeito ambiental e social, clareza de propósitos, defesa de um conceito abrangente de segurança, como fator de prosperidade, eficiência e proteção às gerações futuras.



Nosso Modelo de Organização

Segundo o Estatuto da
ABEETRANS

Órgão Maior

Assembleia Geral dos Associados

Órgão Deliberativo

Conselho de Administração

- Moises Moraes
- Julio Anotnio Marcello Boffa
- Abel Vivo Chaneton
- Pérsio Walter Bortolotto

Órgão Executivo

Presidente Executivo

Silvio Médici

Diretoria de Comunicação

Carlos Gilberto Bergamini da Cunha

Diretor de Sinalização e Serviço

Rodrigo Martire

Diretoria Administrativa e Financeira

Rodolfo Imbimbo

Diretor Técnico

Arnaldo Marçula Júnior

Diretor de Tecnologia da Informação

Newman José Divino Marques da Silva



Política de Integridade Empresarial **COMPLIANCE**

A ABEETRANS foi uma das primeiras associações empresarias brasileiras a exigir de seus associados e fornecedores um compromisso de COMPLIANCE ou Integridade Empresarial.

O COMPLIANCE é um compromisso das partes em cumprirem normas internas e externas das corporações e órgãos governamentais. Mesmo sem desenvolver atividades comerciais, a ABEETRANS acredita que ser adepta de um programa de integridade empresarial é ter uma posição clara contra a corrupção e a favor das boas práticas empresariais.

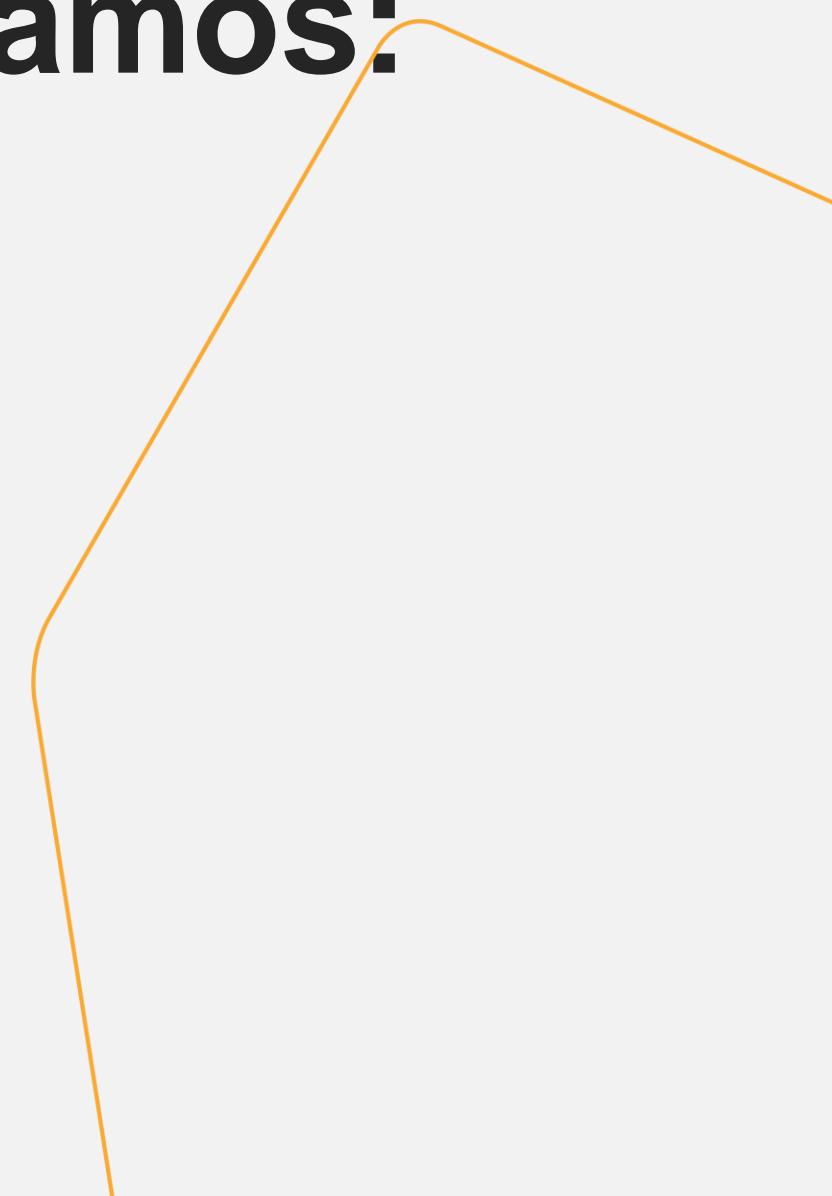
Institucional, onde estamos:

A **ABEETRANS** participa ativamente nas principais entidades reguladoras e normativas do setor em prol do desenvolvimento da tecnologia e da segurança viária do país:

CONTRAN - Câmara Temática de Engenharia de Trafego, da Sinalização da Via.

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas – CB 16.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Pùblicos.



Apoios Abeetrans

A ABEETRANS apoia todas as iniciativas em favor da segurança viária do país mantendo a décadas uma parceria com a ONG – TRANSITO AMIGO e com o ONSV – Observatório Nacional de Segurança Viária.



Programas na Área de Segurança Viária



PNP- Programa Nacional de Pesagem

HISTÓRICO

O DNER, antecessor do DNIT, foi pioneiro em nível global em pesagem dinâmica rodoviária punitiva. Elaborou, em 1975, o Plano Diretor de Pesagem e ajudou a criar legislação metrológica que permite a fiscalização de excesso de peso de veículos em movimento, que ainda hoje está na vanguarda mundial.

Planejou a instalação de 132 postos de pesagem, construiu 69 e colocou somente 32 em operação. Ainda assim logrou reduzir o excesso de peso médio por eixo de quase 5 toneladas em 1981 para pouco mais de $\frac{1}{2}$ tonelada em 1994.

Apesar da inconstância nos investimentos, o DNIT lidera a criação de tecnologia e expertise em pesagem em movimento no Brasil, até hoje na vanguarda mundial

Questões políticas e econômicas, como a greve dos caminhoneiros em 1999 e a extinção do DNER em 2001 levaram ao abandono do sistema, mesmo assim, a infraestrutura metrológica legal e o ecossistema de provedores de tecnologia, operadores e projetistas subsistiu, replicando o modelo nos Departamentos Rodoviários Estaduais, nas Concessionárias Privadas de Rodovias e até outros países.



IDEIA CENTRAL

O MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA/DNIT deve reassumir o papel de liderança que sempre teve perante o setor de pesagem rodoviária.

COMO

Destravando os projetos do novo modelo pesagem já contratados e contratando outros com modelo de operação consagrado, mais simples e mais barato.

PORQUE

O investimento em Pesagem, além de proporcionar arrecadação, salva vidas, economiza bilhões em manutenção de pavimento, ajuda a preservar o meio-ambiente e a lealdade concorrencial.

RETOMADA

O DNIT iniciou em 2004 a revitalização e modernização dos Postos de Pesagem em sua malha, incorporando sistemas digitais de fiscalização e auditoria ao controle de sobre peso. Em 2008 contratou a operação dos 44 postos fixos reativados e outros 33 móveis.

Em 2011 o DNIT lançou concorrência para dar continuidade à operação dos Postos de Pesagem e expandir a cobertura para 94 postos fixos e 67 móveis. Em paralelo, estudava o desenvolvimento de novo modelo de 10 % de sobre peso reduz vida útil do pavimento em 50%. Segundo a OCDE, o Excesso de peso custa 2% do PIB.

A implantação dos 35 PIAFs contratados – que já seria insuficiente – está atrasada em função da escassez de funcionários especializados para analisar os projetos multidisciplinares em Regime Diferenciado de Contratação (RDC).

Em consequência, desde meados de 2013, a malha rodoviária federal não concedida não é fiscalizada e está à mercê de transportadores que se valem do excesso de peso como arma concorrencial, destruindo o pavimento, poluindo e arriscando vidas. As dificuldades econômicas atuais, evidenciadas pela greve dos caminhoneiros em 2017 e a crise fiscal, só agravam a situação.

Em 2018 o DNIT contratou a operação de 61 balanças móveis, das quais 46 são estáticas, marcando grande retrocesso tecnológico e operacional, mas, permitindo implantar algum controle de sobre peso rapidamente.



O FUTURO

O PIAF é um conceito inovador que traz duas soluções fundamentais: o agente remoto para economizar mão de obra escassa e a notificação de infração automática, para poupar tempo do transportador. Traz também uma melhoria: o fluxo um pouco mais rápido dos veículos na área de pesagem. Embora menos importante, é justamente esta melhoria a grande responsável pelo maior custo do PIAF.

Não retroceder

É vital não repetir os erros do passado, como o desperdício de recursos públicos através do abandono de projetos anteriores. O DNIT deve remover seus óbices internos para que as empresas possam executar os cerca de R\$ 700 milhões distribuídos em 20 contratos para construção dos PIAFs.

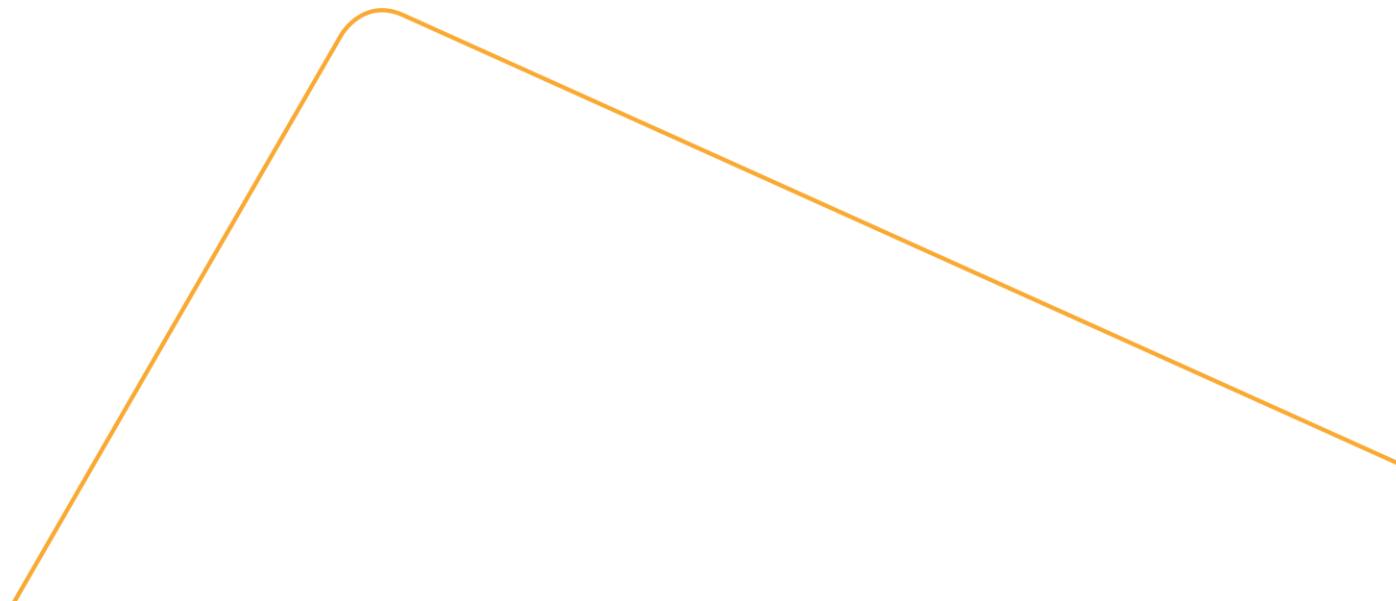
Acelerar

As rodovias sob responsabilidade do DNIT necessitam de fiscalização de excesso de peso muito mais abrangente do que a que será proporcionada pelos dois programas vigentes. Mesmo as rodovias que serão privatizadas merecem ser protegidas antes que isto ocorra, pois, os custos para recuperação do pavimento são imensamente maiores que para implantação de balanças e, de uma forma ou outra, recairão sobre os usuários/contribuintes.



O modelo tradicional, aperfeiçoado com sistemas eletrônicos para autuação por agente remoto e notificação automática de infração, proporcionaria praticamente os mesmos benefícios do PIAF a um custo significativamente menor. PIAFs adicionais podem ser reservados aos corredores logísticos principais, caso haja disponibilidade de orçamento.

Assim, além de otimizar a aplicação dos recursos públicos sob sua gestão, o Ministério da Infraestrutura, voltaria a nortear todo o setor, em particular agências reguladoras, que ultimamente passaram a demandar da iniciativa privada sistemas mal especificados e baseados em conceitos nunca testados.



PNCV – Programa Nacional de Controle de Velocidade

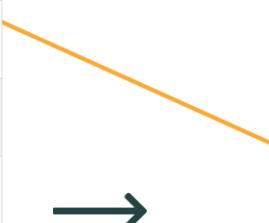
COMPOSIÇÃO DOS EQUIPAMENTOS:

- **3.614** Faixas de Fixo (CEV);
- **4.005** Faixas de Lombadas (REV) e,
- **396** Faixas de Avanço Semaforico (CEM)
- Totalizando **8.015** Faixas (Cerca de 4.000 equipamentos)



PNCV - COMPOSIÇÃO POR SUPERINTENDENCIAS ESTADUAIS

LOTE	SR	FIXO (CEV)	LOMBADA(R EV)	AVANÇO (CEM)	TOTAL	%
9	DF / GO	251	302		553	6,9%
15	MT	234	279	22	535	6,7%
2-3	RS	178	328		506	6,3%
23	MG	214	249		463	5,8%
19	RB	229	136	77	442	5,5%
7	BA	201	187	6	394	4,9%
6	BA	113	265	5	383	4,8%
4	PB	72	299	10	381	4,8%
8	CE	135	206	24	365	4,6%
17	MA	157	189	4	350	4,4%
22	MG	168	170		338	4,2%
12	SC	174	158		332	4,1%
24	MG	209	122		331	4,1%



LOTE	SR	FIXO (CEV)	LOMBADA(R EV)	AVANÇO (CEM)	TOTAL	%
1	RJ / SP	146	163		309	3,9%
5	PE	109	191		300	3,7%
18	PI / TO	128	129	24	281	3,5%
21	ES	131	63	86	280	3,5%
20	PR	185	59	35	279	3,5%
14	SE / AL	105	150	22	277	3,5%
16	MS	194	53	17	264	3,3%
13	SC	118	138		256	3,2%
11	AM/RR/PA/AP	74	102	64	240	3,0%
10	AC / RO	89	67		156	1,9%
TOTALS		3614	4005	396	8015	100,0%

	Em Instalação				Em Operação					
LOTE	CEV	REV	CEM	TOTAL	CEV	VER	CEM	Paralisadas	TOTAL	TOTAL GERAL
1 – RJ-SP	7	42		49					0	49
2 – RS	22	126		148					0	148
3 – RS	31	66		97					0	97
4 – PB	16	89	2	107		38	1		39	146
6 – BA	2	38		40	72		5		77	117
7 – BA	72	19		91				90	90	181
8 – CE	11	6		17					0	17
11 – AM-RR	10	20		30					0	30
14 – SE-AL	33	9	6	48	50	109	7		166	214
18 – PI-TO	44	49	20	113	4		9		13	126
19 – PA-AP	12	4	4	20					0	20
20 – RN	108	45	32	185	16		9		25	210
22 – ES	79		29	108	41		3	28	72	180
24 – MG	11	26		37					0	37
TOTAIS	458	539	93	1.090	183	156	25	118	482	1.572

A wide-angle photograph of a multi-lane highway curving through a forested area. In the distance, a large city skyline with numerous skyscrapers is visible under a cloudy sky. A white diagonal line starts from the top left and points towards the center of the highway.

Obrigado.