

Novo Modelo de Gestão da Infraestrutura Rodoviária de MT

Novembro/2015



GOVERNO DE
MATO GROSSO
ESTADO DE TRANSFORMAÇÃO



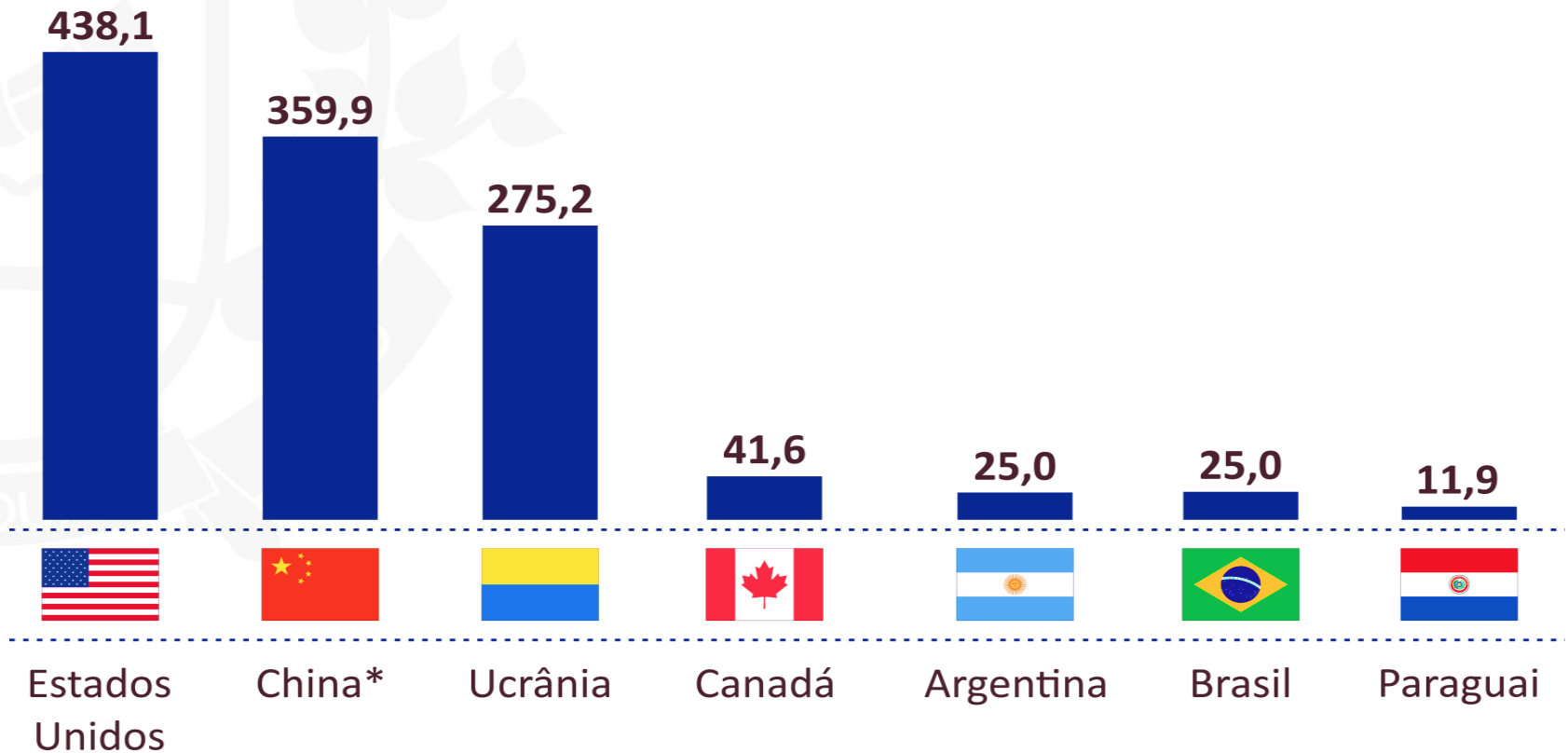
Rede de Controle
da Gestão Pública
de Mato Grosso



Diagnóstico Inicial da Situação

O Que Encontramos: O Brasil tem uma Pequena Quantidade de Rodovias Pavimentadas

Dens. Rodoviária - km de rodovias pavimentadas/1000 km² (Países Agrícolas)



*Embora não seja um dos principais exportadores mundiais de soja e milho, a China foi considerada por representar o principal comprador da soja brasileira.

Nota: a Índia não foi incluída nesse ranking.

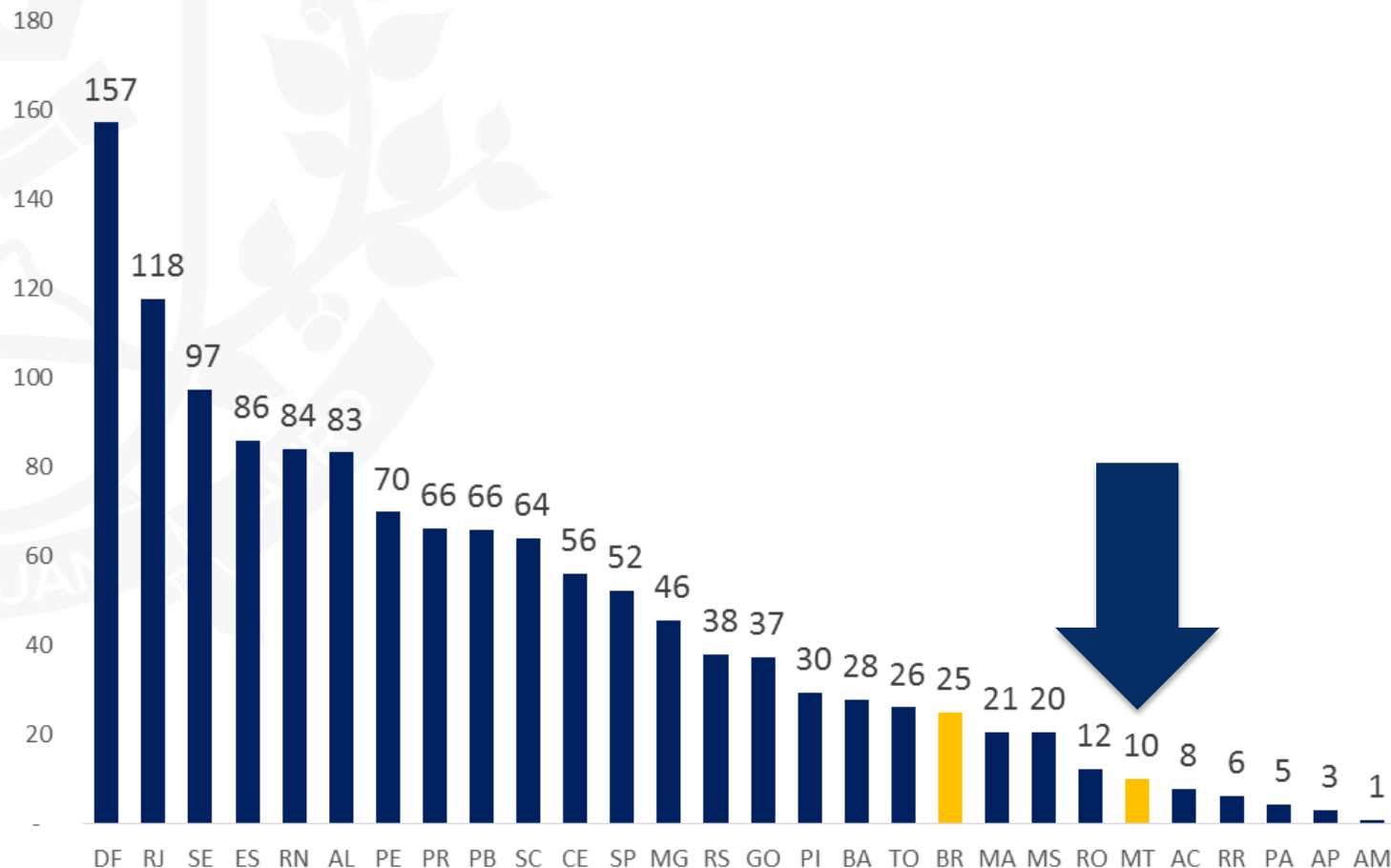
Fonte: Elaboração CNT com dados da CIA, IBGE E DNIT



GOVERNO DE
MATO GROSSO
ESTADO DE TRANSFORMAÇÃO

O Que Encontramos: Mato Grosso Tem Uma das Menores Malhas Rodoviárias do País

Densidade Rodoviária - km de rodovias pavimentadas para cada 1000 km²



Fonte: DNIT/ IBGE

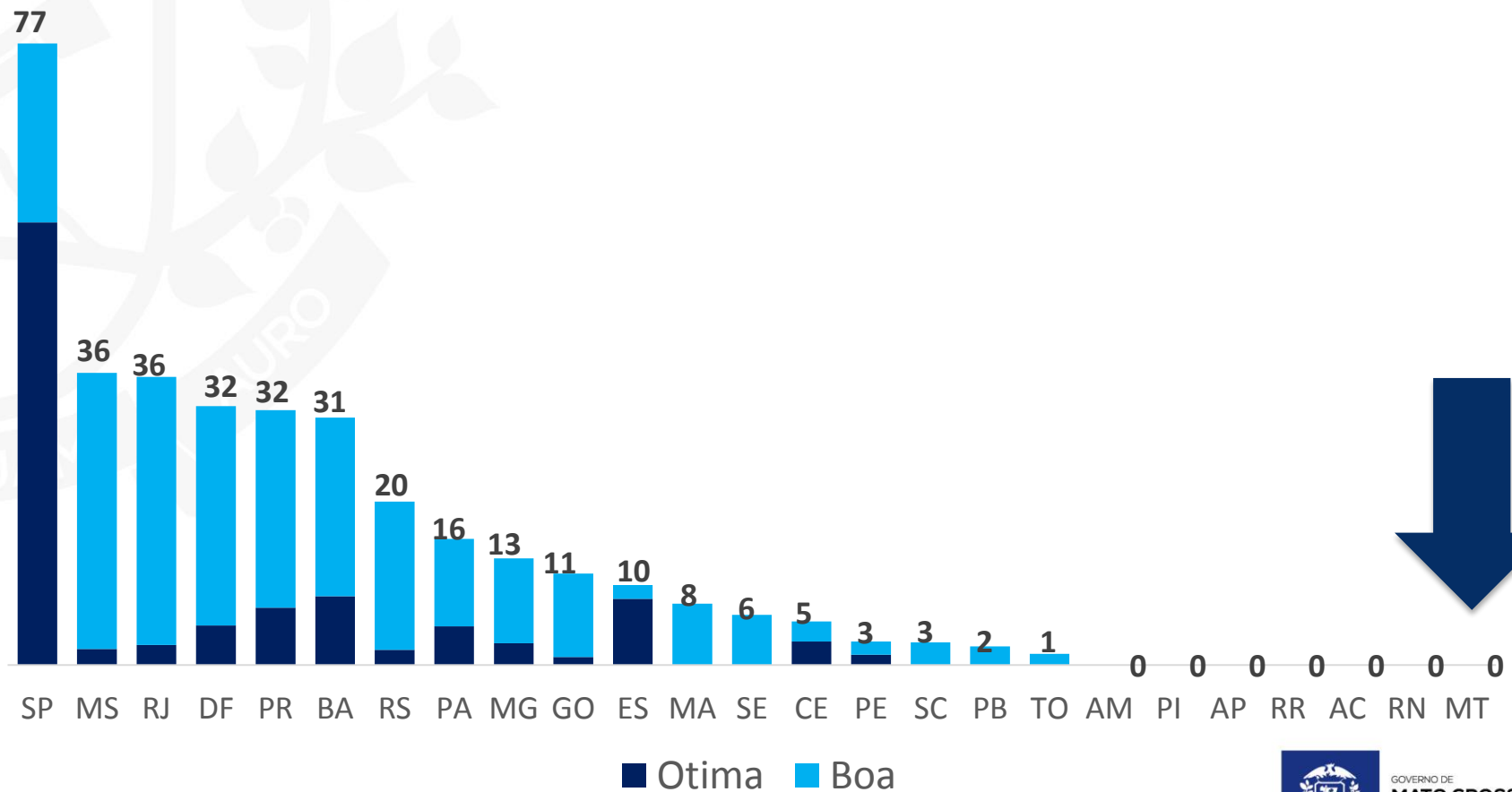
* Estradas pavimentadas estaduais e federais



GOVERNO DE
MATO GROSSO
ESTADO DE TRANSFORMAÇÃO

O Que Encontramos: A Pior Malha Rodoviária Estadual do País

Ranking Nacional das Estradas Estaduais Pavimentadas (% de Ótimas e Boas)



O Que Encontramos: Caos Logístico em MT e no Brasil

“Caos em Santos não é culpa da supersafra”, diz Cargill

Empresa diz que limite do terminal portuário foi atingido antes da colheita deste ano

Taís Laporta
www.ig.com

A supersafra da soja está sendo apontada injustamente como a origem do colapso do transporte de grãos ao porto de Santos, afirmou ontem o diretor de portos da Cargill, Clythio Buggenhout, que opera o terminal de grãos do Guarujá, no litoral paulista, que participou da Intermodal South America, evento que acontece em São Paulo.

“De total de caminhões que chegam para descarregar mercadorias no terminal, 30% transportam grãos e 70% outras commodities. Em 2011, tivemos 1 milhão de caminhões, 300 mil de grãos e 700 mil de outras commodities”, afirmou Buggenhout.



Imagem: Reuters/Contrasto

Caos logístico pode atrasar vendas da próxima safra

Produção recorde de grãos está a caminho dos portos e já se formam filas de caminhões

Com atraso para escoar a safra, frete sobe até 50%

Além dos problemas com a soja, demanda por milho e açúcar tende a agravar



Demora para escoar soja eleva em 50% valor do frete e afeta companhias

Além da soja, demanda por milho e açúcar tende a agravar problema e reduzir lucro das empresas

Caos logístico diminui ritmo das vendas de soja e reduz preços

Comercializadoras fecham menos negócios para evitar quebra de contratos de exportação

UMA SAFRA RECORDE, MAS À DERIVA

O estrangulamento nas estradas e portos fará com que os exportadores agrícolas brasileiros percam bilhões de dólares neste ano. Sem o incentivo ao investimento privado em transportes, o Brasil não se livra desse gargalo

BRASIL | agronegócio

COMO FUGIR DESSE SHOW DE HORROR

O espetáculo tenebroso dos gargalos para escoar a safra de grãos está de volta. Só escapa dele quem estoca a produção — uma parcela de apenas 16% dos agricultores

VLADIMIR BRANDÃO



Alívio para escoar safra só chega no ano que vem

No curto prazo, não há previsão de término de nenhuma obra importante de infraestrutura que ajude a desatar o nó logístico

Nó nos portos vai encarecer custo de nova safra

Para consultar, exportadores vão repassar para preços o gasto extra para escoar produção

está sendo bancado pelos exportadores (traders) que adquiriram o produto com antecedência. Esse custo extra, segundo Pessoa, será repassado depois para o processamento de produtos e vai acabar chegando aos consumidores nos preços das mercadorias finais.

Grãos Preocupados com o escoamento da produção, traders diminuem o ritmo das aquisições no Estado

Logística ruim trava venda de soja em MT

Uma espera interminável

estradas e armazéns da cidade, metrô

O Que Encontramos: Modelo de Gestão Deficiente



Planejamento



Projeto



Contratação
da Obra



Execução e
Fiscalização da
Obra



Manutenção e
Operação



Monitoramento
e Melhoria
Contínua



✓ **Projetos de Má
Qualidade**

✓ **Desvalorizaçã
o dos projetos**

✓ **Sem Arquivos
Digitais**

✓ **Área de
projetos sem
estrutura**

✓ **Processo de
licenciamento
Ambiental
falho**

✓ **Pouca
Transparência**

✓ **Número
grande de
fornecedores**

✓ **Termos de
referência
pouco
qualificados**

✓ **Obras de baixa
qualidade**

✓ **Controle
tecnológico
deficitário e
caro**

✓ **Atrasos nos
pagamentos e
paralisação de
obras**

✓ **Falhas nas
gestão dos
contratos**

✓ **Gestão
ambiental
inexistente**



GOVERNO DE
MATO GROSSO
ESTADO DE TRANSFORMAÇÃO



Estratégia de Atuação

Definição de Qualidade

“...produto ou serviço de qualidade é aquele que atende perfeitamente, de forma confiável, de forma acessível, de forma segura e no tempo certo, as necessidades do cliente.”

Vicente FALCONI (TQC Controle da Qualidade Total no Estilo Japonês, 9ª Ed, 2012)

Portanto:

- a) ...que atende perfeitamente = projeto perfeito
- b) ...de forma confiável = execução de acordo com projeto, sem defeitos
- c) ... de forma acessível = custo justo
- d) ... de forma segura = respeito ao trabalhador e ao ambiente
- e) ...no tempo certo = entrega no prazo
- f) **...cliente = cidadão mato-grossense**

O Que Estamos Fazendo: Novo Modelo de Gestão de Obras Rodoviárias



Planejamento



Projeto



Contratação
da Obra



Execução e
Fiscalização da
Obra



Manutenção e
Operação



Monitoramento
e Melhoria
Contínua



O Que Estamos Fazendo: Novo Modelo de Gestão de Obras Rodoviárias



Planejamento



Projeto



Contratação
da Obra



Execução e
Fiscalização da
Obra



Manutenção e
Operação



Monitoramento
e Melhoria
Contínua

- ✓ Georeferenciamento e cadastramento de toda a malha rodoviária
- ✓ Elaboração do Plano Diretor Rodoviário de Mato Grosso
- ✓ Implementação do Pró Estradas
- ✓ Divisão do Estado em 6 regiões de gestão de obras e manutenção rodoviária
- ✓ Fortalecimento do planejamento integrado, com Acordo de Gestão, PPA, PTA e LOA alinhados
- ✓ Planejamento em conjunto com BNDES e Banco Mundial para futuros investimentos no estado
- ✓ Reestruturação do FETHAB
- ✓ Obtenção de recursos financeiros de várias fontes
- ✓ Elaboração do Programa de Desenvolvimento Institucional Integrado (PDI), em parceria com TCE



MAPA ESTRATÉGICO SINFRA MT

MISSÃO: “Garantir um sistema de transporte seguro, confiável, integrado e efetivo, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável do Estado de Mato Grosso”.

Visão: Ser reconhecida nacionalmente pela excelência na gestão e evolução do sistema de transporte estadual.

Sociedade

1. Ampliar a malha rodoviária estadual pavimentada

2. Ampliar e integrar os modais rodoviário, ferroviário, aeroportuário e hidroviário do Estado

3. Melhorar a qualidade e segurança da malha rodoviária estadual

4. Melhorar a qualidade e segurança do sistema aeroportuário

5. Melhorar a qualidade e segurança do sistema intermunicipal de transporte de passageiros no Estado

Processos Internos

6. Aprimorar a disponibilidade, qualidade e integração das informações

7. Incentivar a cultura sócio ambiental

8. Assegurar a celeridade e qualidade dos processos

9. Consolidar a gestão orientada para resultados

10. Aprimorar a gestão física, financeira e qualidade das obras e serviços

11. Melhorar a qualidade dos estudos e projetos com ênfase na inovação, incorporando novas tecnologias

Aprendizado e Conhecimento

12. Assegurar competências gerenciais e profissionais, com quadro de pessoal dimensionado.

13. Assegurar a valorização e o reconhecimento dos servidores

14. Garantir o desempenho profissional e gerencial

Financeira

15. Elevar a capacidade de investimento.

16. Melhorar a qualidade dos gastos e aplicação de recursos

17. Assegurar o equilíbrio orçamentário e financeiro

MAPA ESTRATÉGICO SINFRA MT

MISSÃO: “Garantir um sistema de transporte seguro, confiável, integrado e efetivo, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável do Estado de Mato Grosso”.

Visão: Ser reconhecida nacionalmente pela excelência na gestão e evolução do sistema de transporte estadual.

Sociedade

1. Ampliar a malha rodoviária estadual pavimentada

2. Ampliar e integrar os modais rodoviário, ferroviário, aeroportuário e hidroviário do Estado

3. Melhorar a qualidade e segurança da malha rodoviária estadual

4. Melhorar a qualidade e segurança do sistema aeroportuário

5. Melhorar a qualidade e segurança do sistema intermunicipal de transporte de passageiros no Estado

Processos Internos

6. Aprimorar a disponibilidade, qualidade e integração das informações

7. Incentivar a cultura sócio ambiental

8. Assegurar a celeridade e qualidade dos processos

9. Consolidar a gestão orientada para resultados

10. Aprimorar a gestão física, financeira e qualidade das obras e serviços

11. Melhorar a qualidade dos estudos e projetos com ênfase na inovação, incorporando novas tecnologias

Aprendizado e Conhecimento

12. Assegurar competências gerenciais e profissionais, com quadro de pessoal dimensionado.

13. Assegurar a valorização e o reconhecimento dos servidores

14. Garantir o desempenho profissional e gerencial

Financeira

15. Elevar a capacidade de investimento.

16. Melhorar a qualidade dos gastos e aplicação de recursos

17. Assegurar o equilíbrio orçamentário e financeiro



PRÓ
ESTRADAS



CONSTRUÇÃO

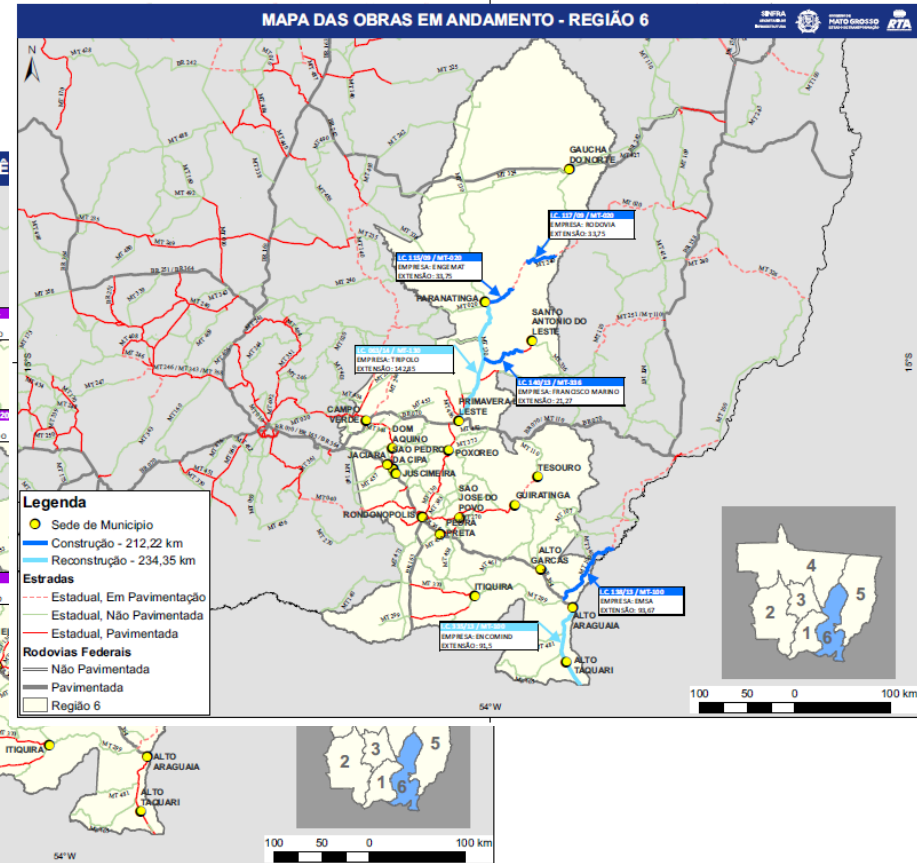
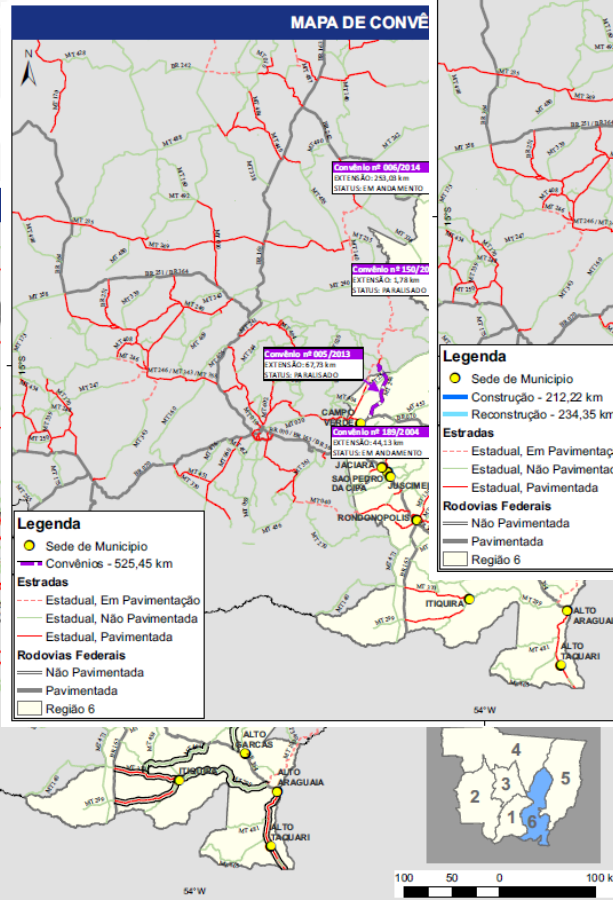
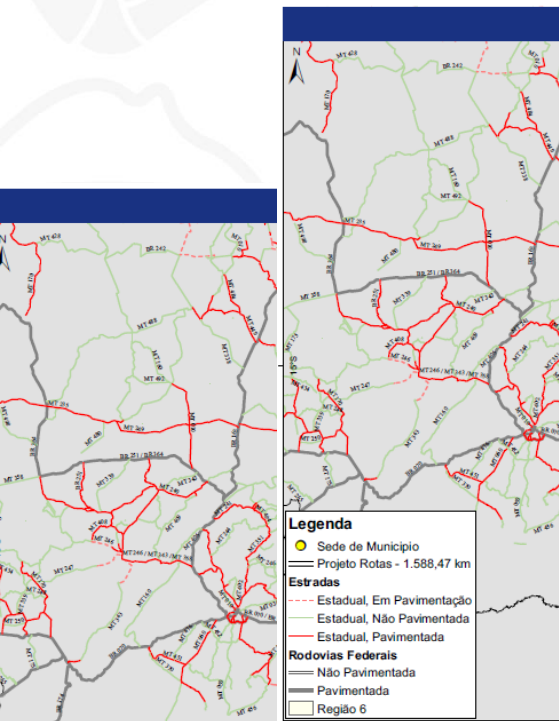


RECONSTRUÇÃO



MANUTENÇÃO

Plano Diretor Rodoviário de Mato Grosso Elaborado



O Que Estamos Fazendo: Novo Modelo de Gestão de Obras Rodoviárias



Planejamento



Projeto



Contratação
da Obra



Execução e
Fiscalização da
Obra



Manutenção e
Operação



Monitoramento
e Melhoria
Contínua

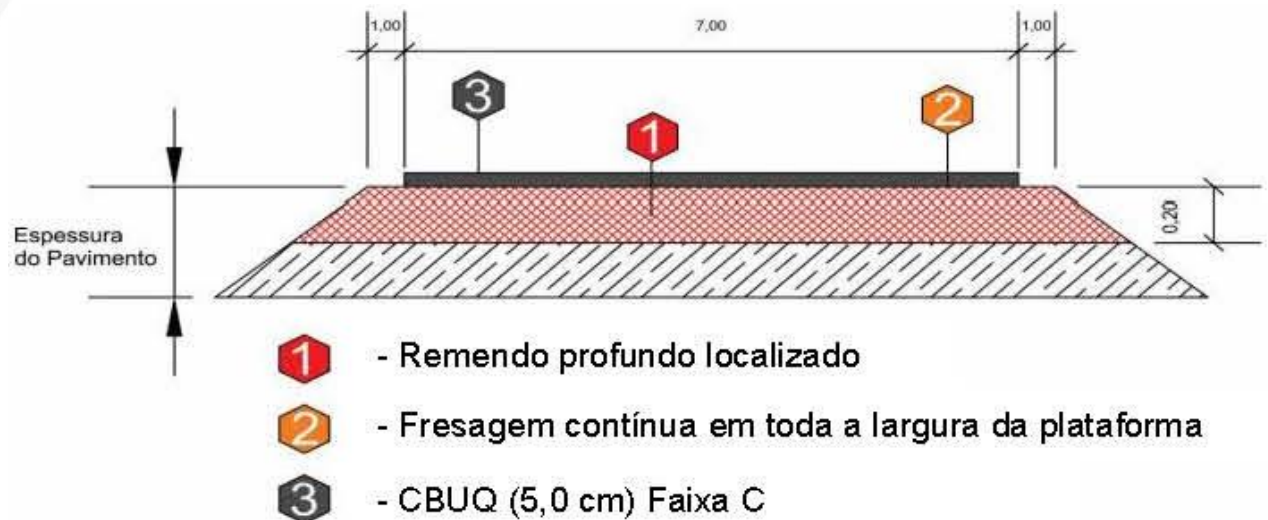
- ✓ Fortalecimento da Superintendência de Projetos
- ✓ Organização do banco de projetos
- ✓ Revisão de Todos os projetos de obras em andamento e a serem iniciadas
- ✓ Adoção de Plataforma BIM (*Building Information Modeling*)
- ✓ Implementação de Coordenadoria de Custos Rodoviários e Coordenadoria de Qualidade
- ✓ Capacitação do quadro técnico
- ✓ Contratação de empresa para elaboração e certificação de projetos para todo o estado
- ✓ Adoção de sistemática de custo total do empreendimento, incluindo o custo de construção, o de operação, conservação e manutenção da rodovia, ao longo de sua vida útil.

Cases Significativos de Revisão de Projetos em 2015



1) Projeto de Restauração da Rodovia MT-251

- Trecho: Trevo de Manso / Chapada dos Guimarães (44 km)
- Solução Inicial: Reciclagem de base com incorporação do revestimento asfáltico e adição de brita e execução de CBUQ (5,0 cm);
- Solução Equipe SINFRA: Fresagem do revestimento asfáltico e execução de CBUQ (5,0 cm)



- **Economia: R\$ 8,2 milhões**

Cases Significativos de Revisão de Projetos em 2015

2) Projetos de 127 Pontes de Concreto

- Das 127 pontes de concreto armado (PCA) analisadas, 33 podem ser substituídas por bueiros celulares.

RODOVIA	TRECHO	TRAVESSIA	OAE PROJETADA (PCA) (m)	OBRA REDIMENSIONADA (m)	ECONOMIA (R\$)
MT.175	Araputanga - Reserva do Cabaçal	Rio Taguaira	25,5	BDCC 3,00X3,00	R\$ 867.239,99
MT.246/339	Entr. MT 170 (Panorama) - Entr. MT 246	Córrego Goiabeira	30,5	BDCC 2,50X2,50	R\$ 1.151.727,35
MT.246/339	Entr. MT 170 (Panorama) - Entr. MT 246	Córrego Corgão	30,5	BDCC 2,00X2,00	R\$ 1.206.715,37
MT.247	Entr. MT 170 (Lambari) - Barra do Bugres	Córrego da Banana	30,5	BDCC 3,00X3,00	R\$ 1.169.078,26
MT.343	Porto Estrela - Cachoeirinha	Córrego Taquaral	30,5	BDCC 2,50X2,50	R\$ 1.532.084,79
MT.343	Porto Estrela - Cachoeirinha	Córrego Taquaralzinho	25,5	BDCC 2,50X2,50	R\$ 1.161.413,96
MT.343	Porto Estrela - Cachoeirinha	Córrego Guanandi	20,5	BSCC 3,00X3,00	R\$ 786.654,66
MT.247	Entr. MT 170 (Lambari) - Barra do Bugres	Rio Branco	75,6	BDCC 2,50X2,50	R\$ 2.062.285,64
MT.247	Entr. MT 170 (Lambari) - Barra do Bugres	Córrego Vermelho	40,55	BTCC 3,00X3,00	R\$ 1.559.566,23
MT.140	Ent. MT 240 - Ent. MT 235	Córrego Tira Calça	25,5	BDCC 2,50X2,50	R\$ 1.013.084,42
TOTAL:					R\$ 40.699.702,72

- Economia: R\$ 40,7 milhões**

Obs: Outras 100 pontes estão, no momento, sendo analisadas.

O Que Estamos Fazendo: Novo Modelo de Gestão de Obras Rodoviárias



Planejamento



Projeto



Contratação
da Obra



Execução e
Fiscalização da
Obra



Manutenção e
Operação



Monitoramento
e Melhoria
Contínua

- ✓ Publicação de editais no site da SINTRA (transparência)
- ✓ Aprovação de todos os procedimentos licitatórios no CONDES
- ✓ Adoção de procedimento para contratar com Projeto Executivo elaborado
- ✓ Recursos orçamentários sendo previstos com responsabilidade antes da licitação
- ✓ Adoção de um planejamento de contratações para diminuir número de contratações e aumentar velocidade de atendimento
- ✓ Adoção de procedimentos que comprovem as qualificações técnicas dos concorrentes estão compatíveis com a obra a ser contratada
- ✓ Capacitar equipe na elaboração de termos de referência
- ✓ Mudança de cultura: de aquisição baseada em oferta do setor privado para aquisição baseada em planejamento e necessidades da SINTRA.
- ✓ Revisar minuta de contrato de obras e serviços, contemplando cláusulas padrão DNIT



MATO GROSSO
ESTADO DE TRANSFORMAÇÃO

O Que Estamos Fazendo: Novo Modelo de Gestão de Obras Rodoviárias



Planejamento



Projeto



Contratação
da Obra



Execução e
Fiscalização da
Obra



Manutenção e
Operação



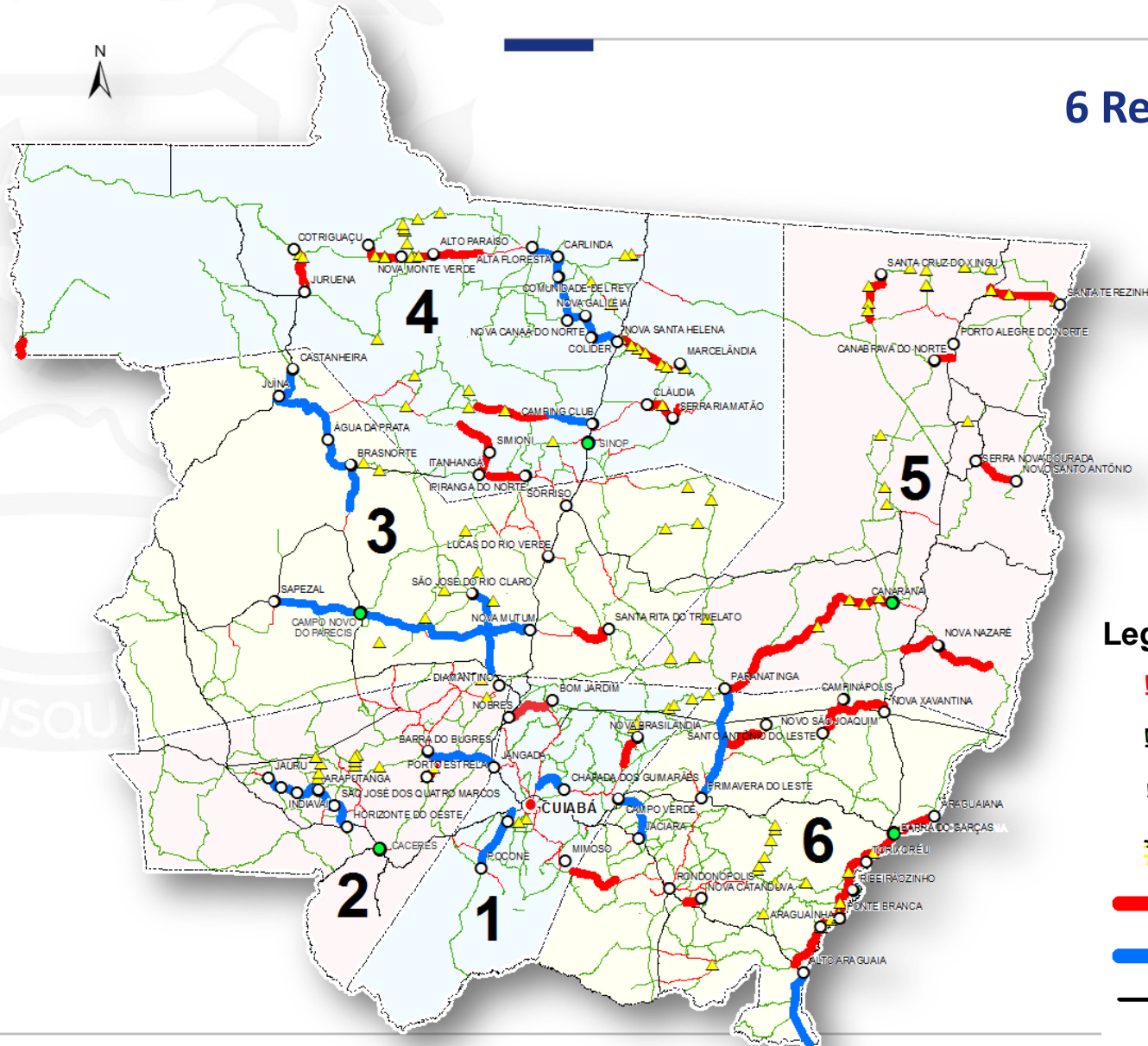
Monitoramento
e Melhoria
Contínua

- ✓ Novo modelo de gerenciamento e supervisão de obras, focado na melhoria da qualidade das obras através de contratos regionais de supervisão e contrato de gerenciamento
- ✓ Implementação de supervisão com controle tecnológico em TODAS as obras, incluindo reconstrução
- ✓ Implementação de gestão socioambiental integrada no contrato de supervisão
- ✓ Definição dos ensaios e verificações padrões a serem realizados pela empresa executora para cada serviço da obra
- ✓ Notificação e multa a empresas que apresentem inconformidades
- ✓ Agilização do processo de conferência de medições e pagamento
- ✓ Capacitação para fiscais e novo concurso público
- ✓ Reinauguração do laboratório da SINRA e aquisição de laboratório Móvel



Novo Modelo de Gerenciamento e Supervisão de Obras

6 Regiões de Supervisão



Legenda

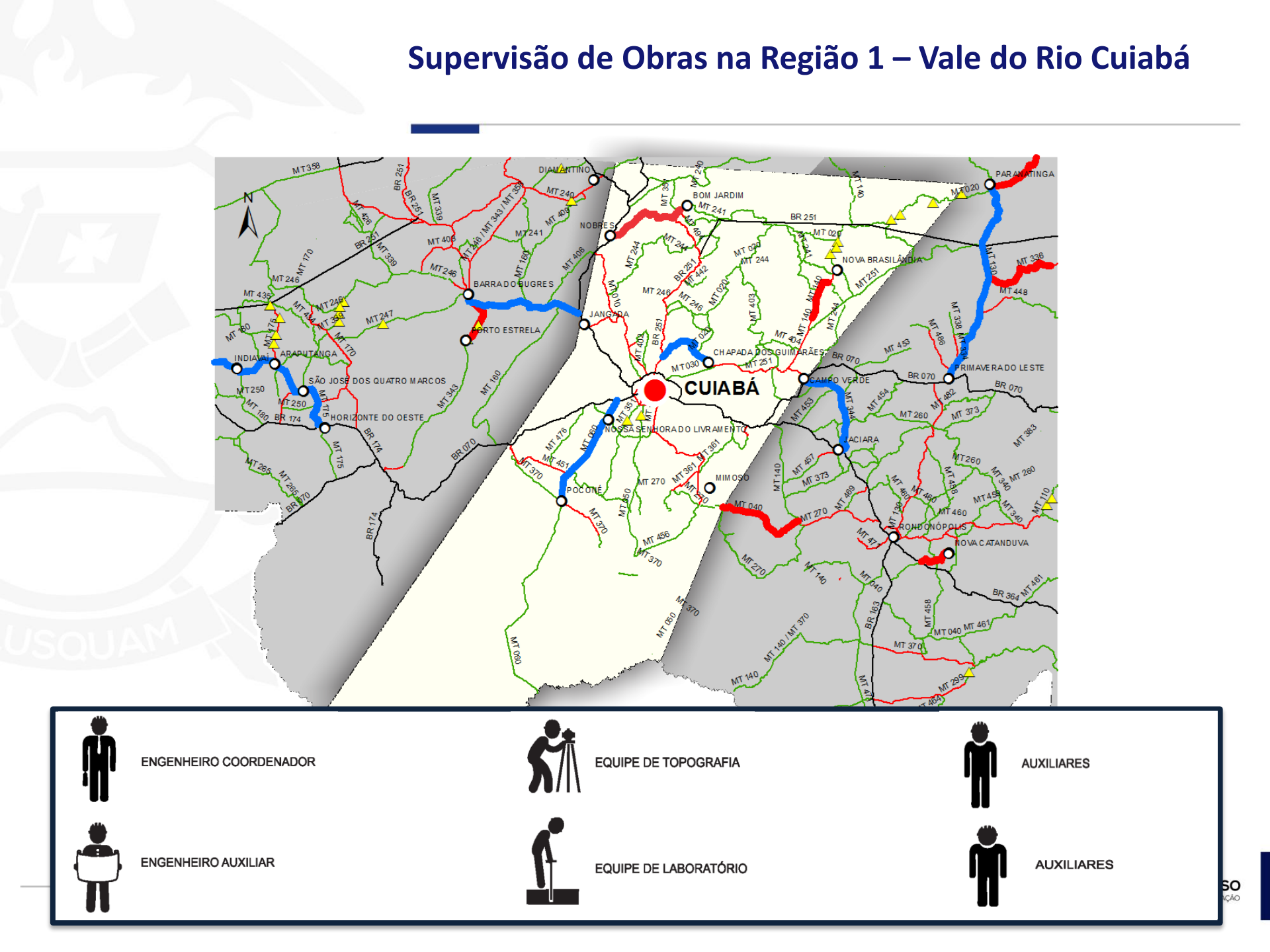
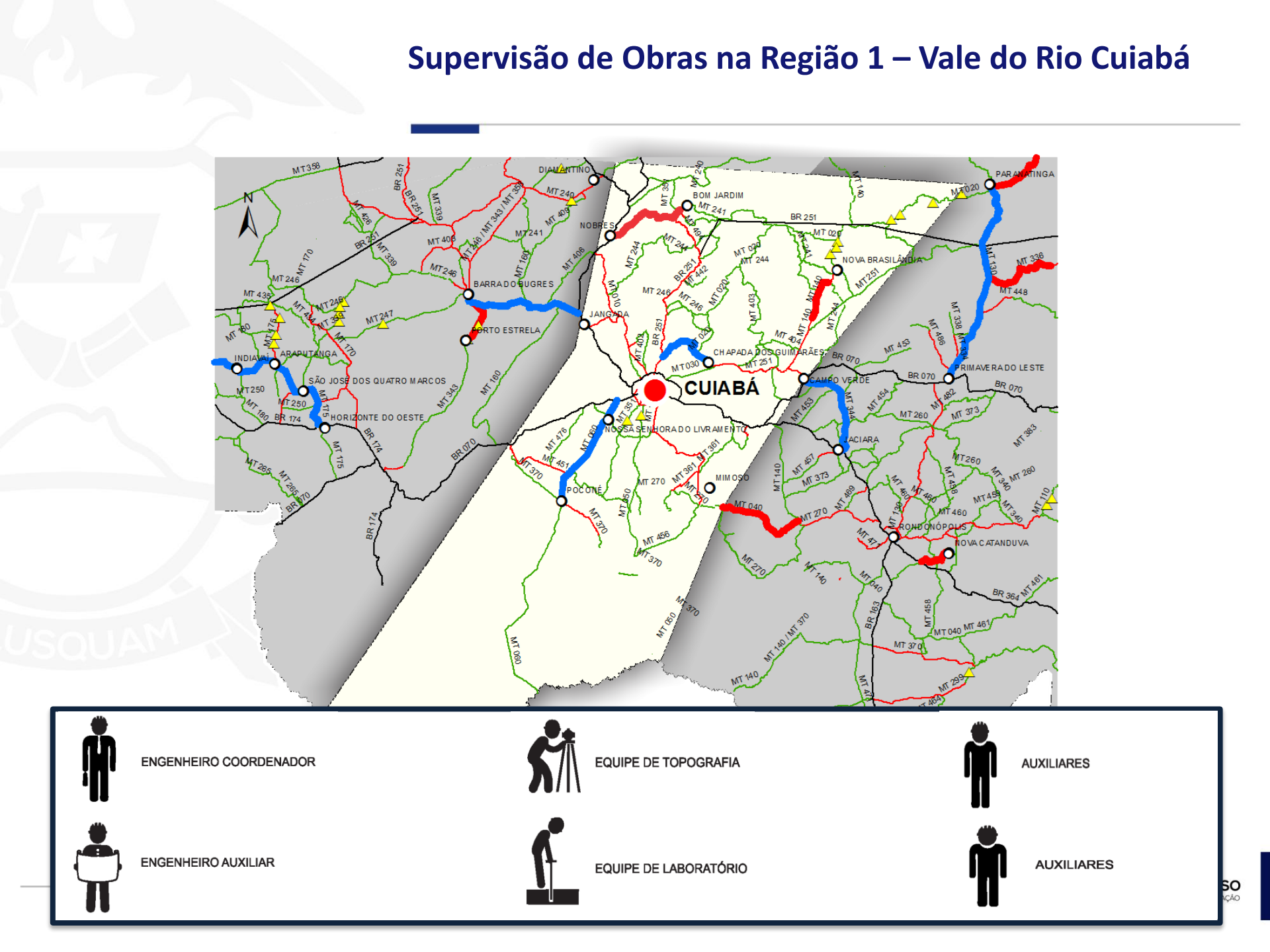
- ! CAPITAL
- ! SEDE REGIONAL
- ! LOCALIDADE
- *# PRÓ CONCRETO
- PRÓ ESTRADAS CONSTRUÇÃO
- PRÓ ESTRADAS RECONSTRUÇÃO
- RODOVIA FEDERAL PAVIMENTADA
- RODOVIA ESTADUAL PAVIMENTADA
- RODOVIA ESTADUAL NÃO PAVIMENTADA

Supervisão de Obras na Região 1 – Vale do Rio Cuiabá

Mapa da Região 1 – Vale do Rio Cuiabá, mostrando a localização de Cuiabá e as rotas de acesso. O mapa destaca as áreas de intervenção com cores: amarelo para a rodovia BR-174, verde para a rodovia MT-060 e vermelho para a rodovia MT-040. As rotas de acesso são indicadas por setas coloridas (verde, amarelo, vermelho) e as áreas de intervenção são delimitadas por linhas tracejadas. O mapa também mostra as localidades de Diamantino, Nobres, Jangadeia, Barrado Bugres, Porto Estrela, São José dos Quatro Marcos, Horizonte do Oeste, Indaiatuba, Araputanga, Chapada dos Guimarães, Campo Verde, Primavera do Leste, Nova Catanduva, Rondonópolis, Mimoso, Pocoté, Nossas Senhoras do Livramento, Acariara, Nova Brasília, Bom Jardim, Paranaíta e Primavera do Leste. A cidade de Cuiabá é marcada com um ponto vermelho central.

Legenda:

- ENGENHEIRO COORDENADOR
- ENGENHEIRO AUXILIAR
- EQUIPE DE TOPOGRAFIA
- EQUIPE DE LABORATÓRIO
- AUXILIARES
- AUXILIARES

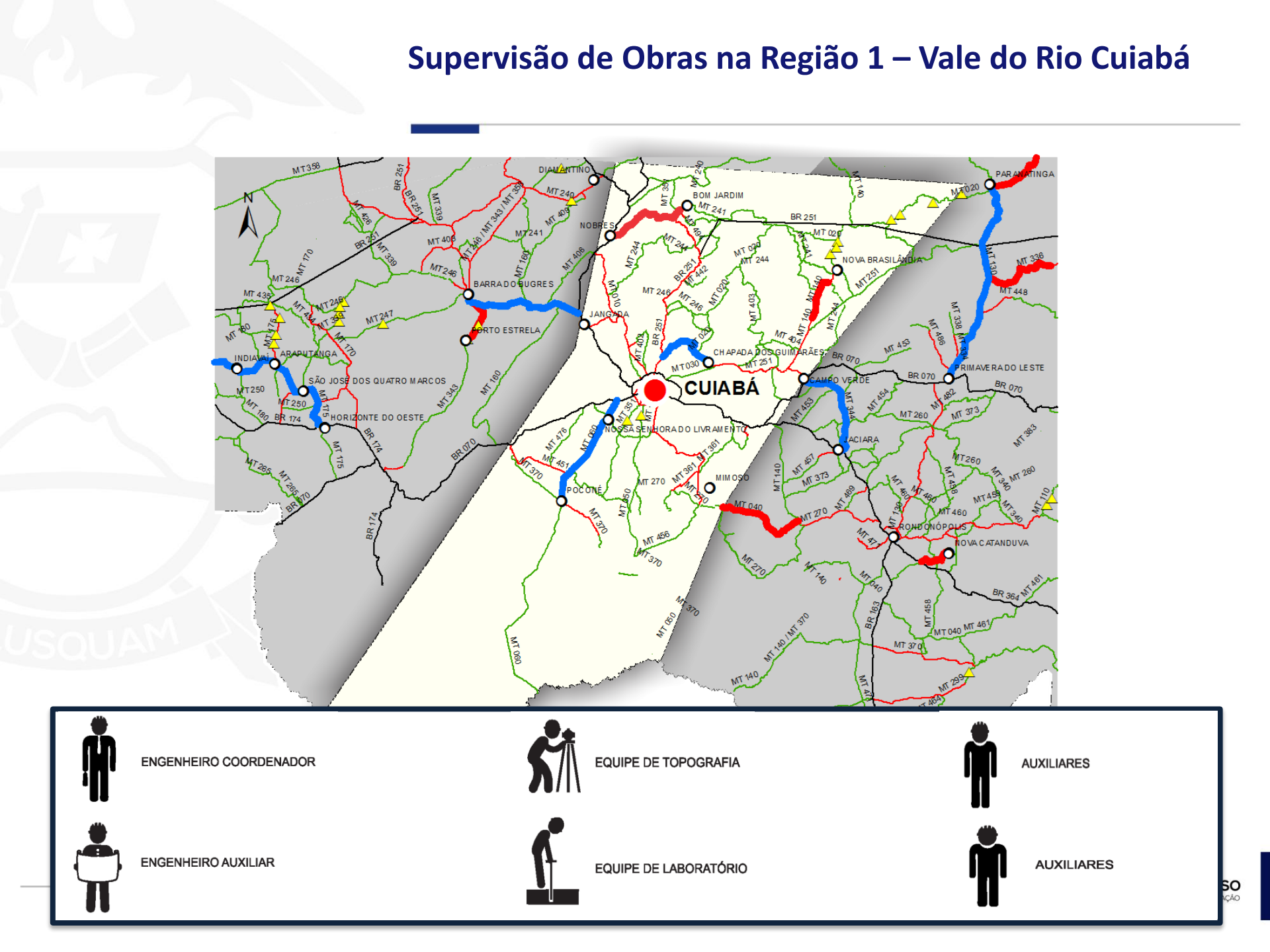


Supervisão de Obras na Região 1 – Vale do Rio Cuiabá

Mapa da Região 1 – Vale do Rio Cuiabá, mostrando a localização de Cuiabá e as principais rodovias (BR 174, BR 251, BR 070, BR 367) e municípios vizinhos (Diamantino, Nobres, Jangadeia, Barrado Bugres, Porto Estrela, Indaiatuba, Araputanga, São José dos Quatro Marcos, Horizonte do Oeste, POCOTÉ, Mimoso, Chapada dos Guimarães, Nova Brasília, Primavera do Leste, Nova Catanduva, Rondonópolis, Jaciara, Campo Verde, Nova Santa Rita, Paranaíta).

Legenda:

- ENGENHEIRO COORDENADOR
- ENGENHEIRO AUXILIAR
- EQUIPE DE TOPOGRAFIA
- EQUIPE DE LABORATÓRIO
- AUXILIARES
- AUXILIARES

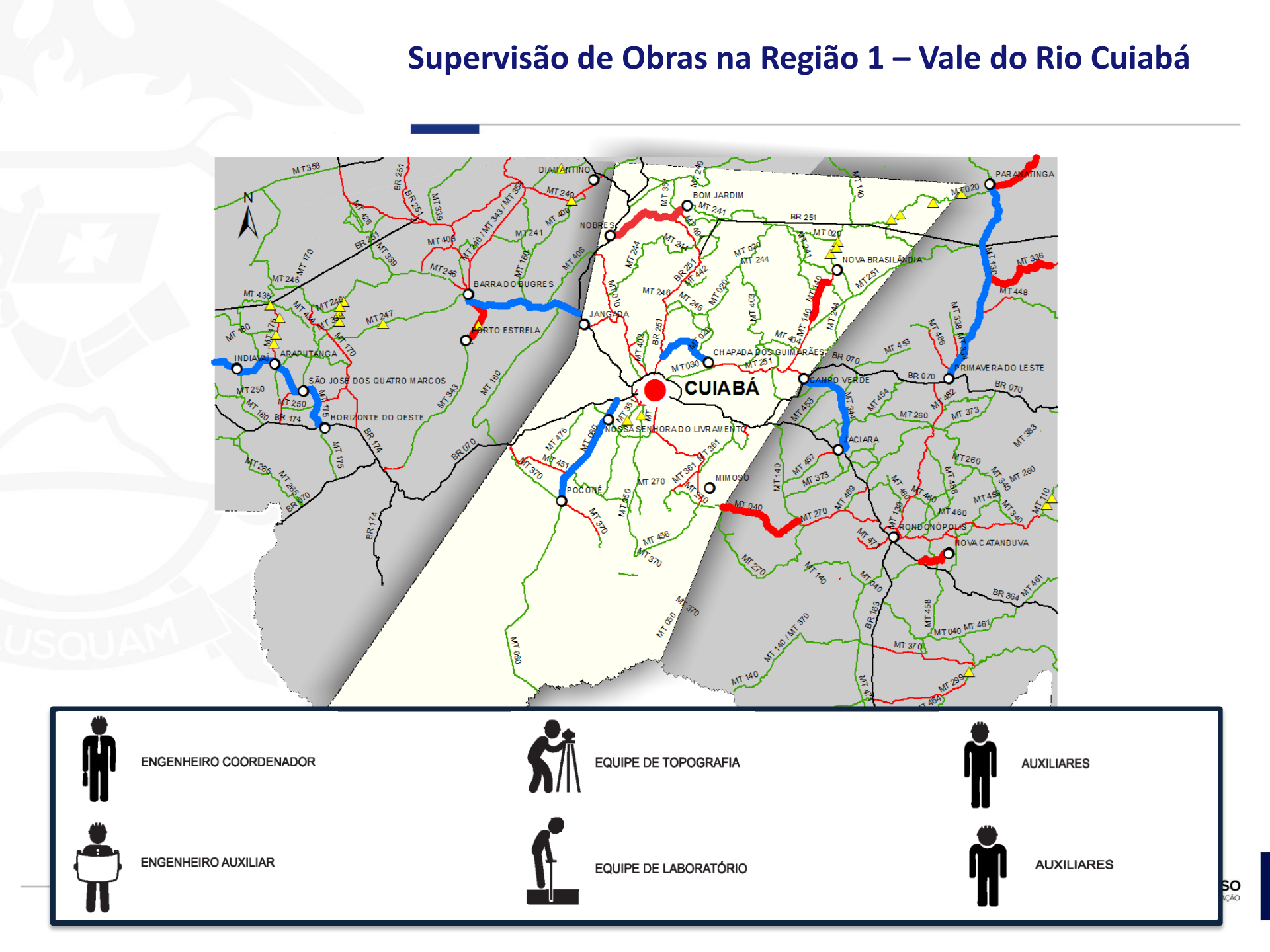


Supervisão de Obras na Região 1 – Vale do Rio Cuiabá

Mapa da Região 1 – Vale do Rio Cuiabá, mostrando a localização de Cuiabá e as principais rodovias (BR 174, BR 251, BR 070, BR 367) e municípios vizinhos (Diamantino, Nobres, Jangadeia, Barrado Bugres, Porto Estrela, Indaiatuba, Araputanga, São José dos Quatro Marcos, Horizonte do Oeste, POCOTÉ, Mimoso, Chapada dos Guimarães, Nova Brasília, Primavera do Leste, Nova Catanduva, Rondonópolis, Jaciara, Campo Verde, Nova Santa Rita, Paranaíta).

Legenda:

- ENGENHEIRO COORDENADOR
- ENGENHEIRO AUXILIAR
- EQUIPE DE TOPOGRAFIA
- EQUIPE DE LABORATÓRIO
- AUXILIARES
- AUXILIARES

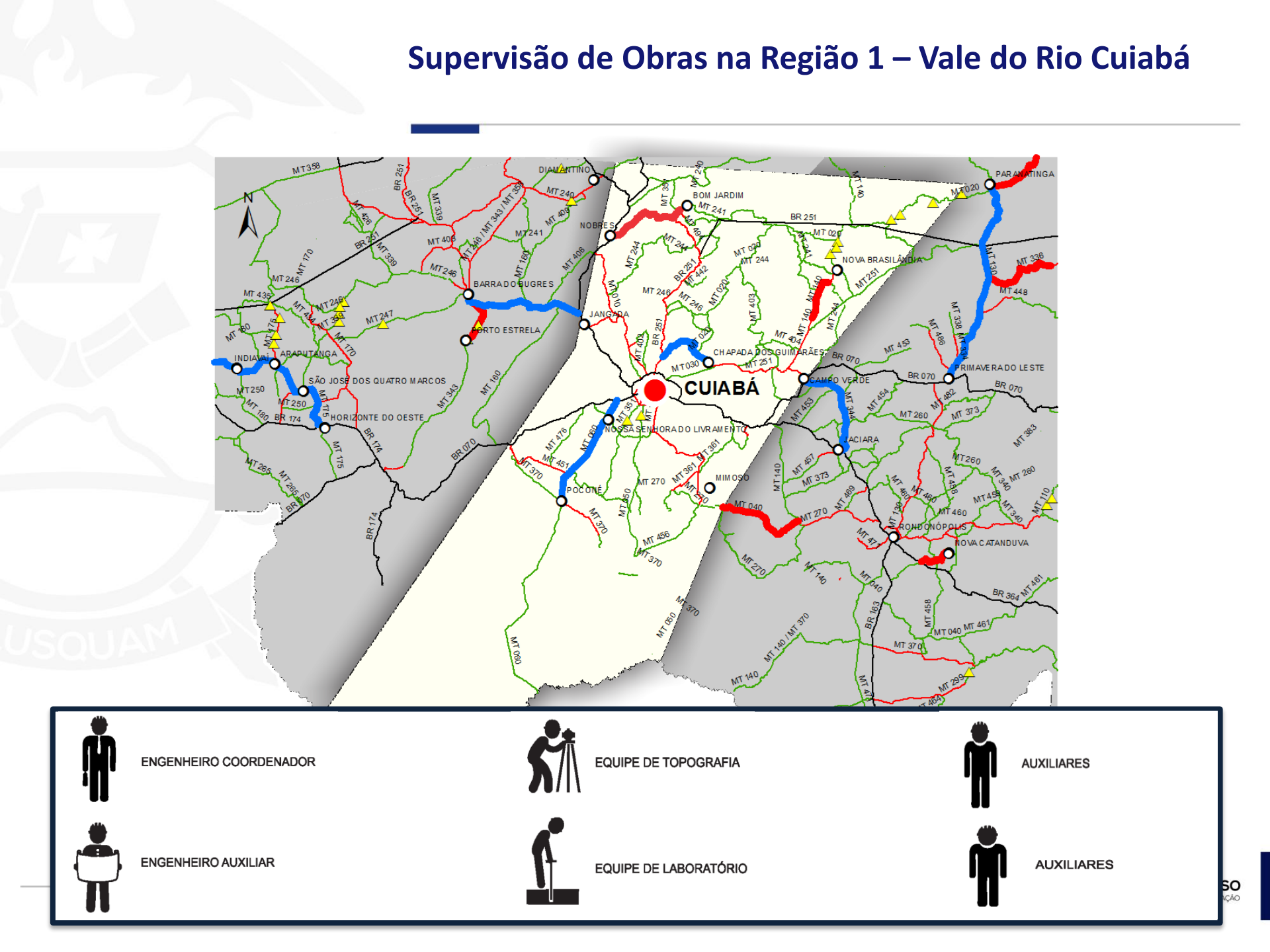


Supervisão de Obras na Região 1 – Vale do Rio Cuiabá

Mapa da Região 1 – Vale do Rio Cuiabá, mostrando a localização de Cuiabá e as principais rodovias (BR 174, BR 251, BR 070, BR 367) e municípios vizinhos (Diamantino, Nobres, Jangadeia, Barrado Bugres, Porto Estrela, Indaiatuba, Araputanga, São José dos Quatro Marcos, Horizonte do Oeste, POCOTÉ, Mimoso, Chapada dos Guimarães, Nova Brasília, Primavera do Leste, Nova Catanduva, Rondonópolis, Jaciara, Campo Verde, Nova Santa Rita, Paranaíta).

Legenda:

- ENGENHEIRO COORDENADOR
- ENGENHEIRO AUXILIAR
- EQUIPE DE TOPOGRAFIA
- EQUIPE DE LABORATÓRIO
- AUXILIARES
- AUXILIARES

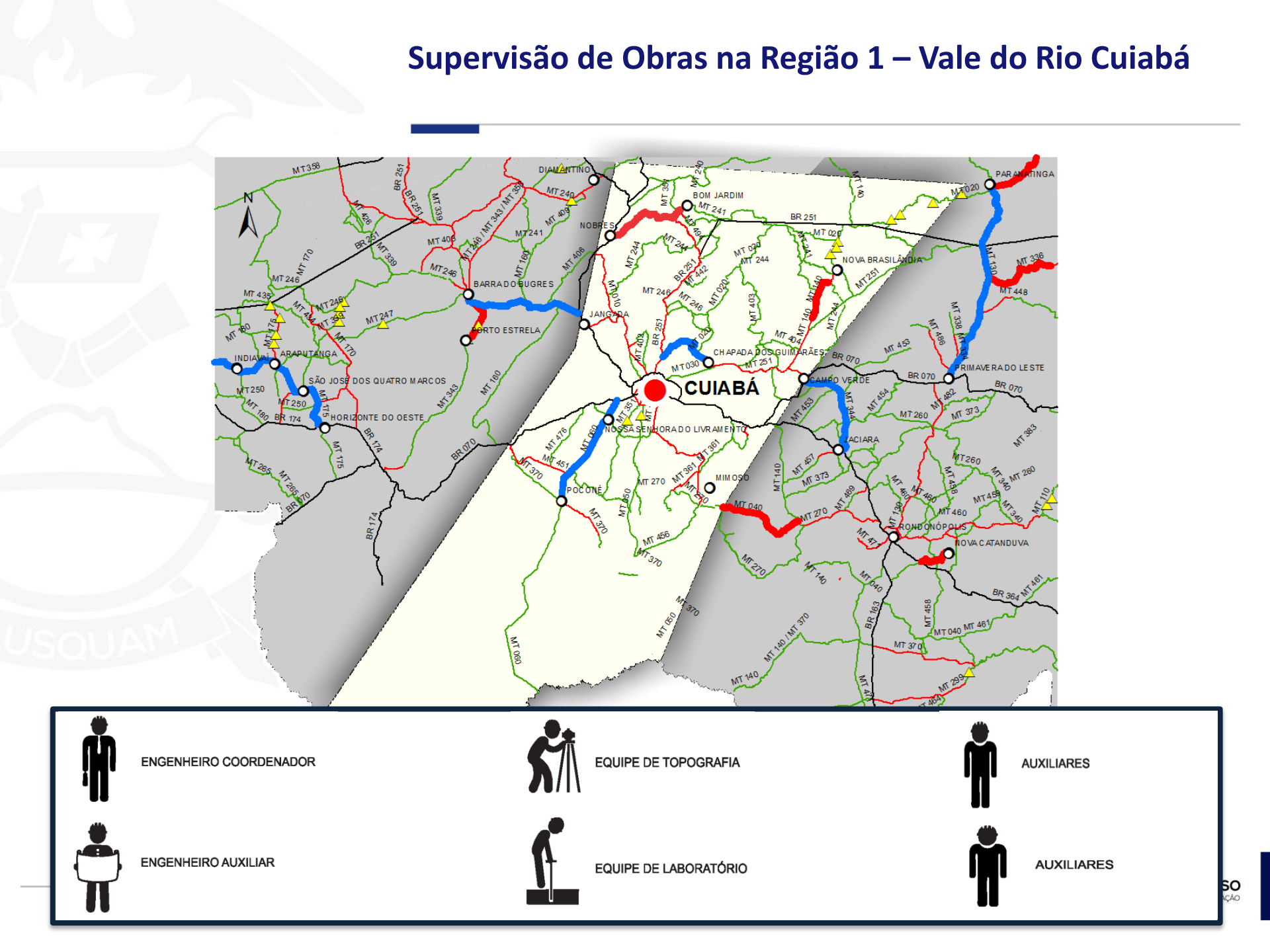


Supervisão de Obras na Região 1 – Vale do Rio Cuiabá

Mapa da Região 1 – Vale do Rio Cuiabá, mostrando a localização de Cuiabá e as principais rodovias (BR 174, BR 251, BR 070, BR 367) e municípios vizinhos (Diamantino, Nobres, Jangada, Barrado Bugres, Porto Estrela, São José dos Quatro Marcos, Horizonte do Oeste, Indaiá, Araputanga, Chapada dos Guimarães, Campo Verde, Primavera do Leste, Nova Catanduva, Rondonópolis, Mimoso, Pocoté, Nossas Senhoras do Livramento, Aciará, Nova Brasília, Paranaíta).

Legenda:

- ENGENHEIRO COORDENADOR
- ENGENHEIRO AUXILIAR
- EQUIPE DE TOPOGRAFIA
- EQUIPE DE LABORATÓRIO
- AUXILIARES
- AUXILIARES

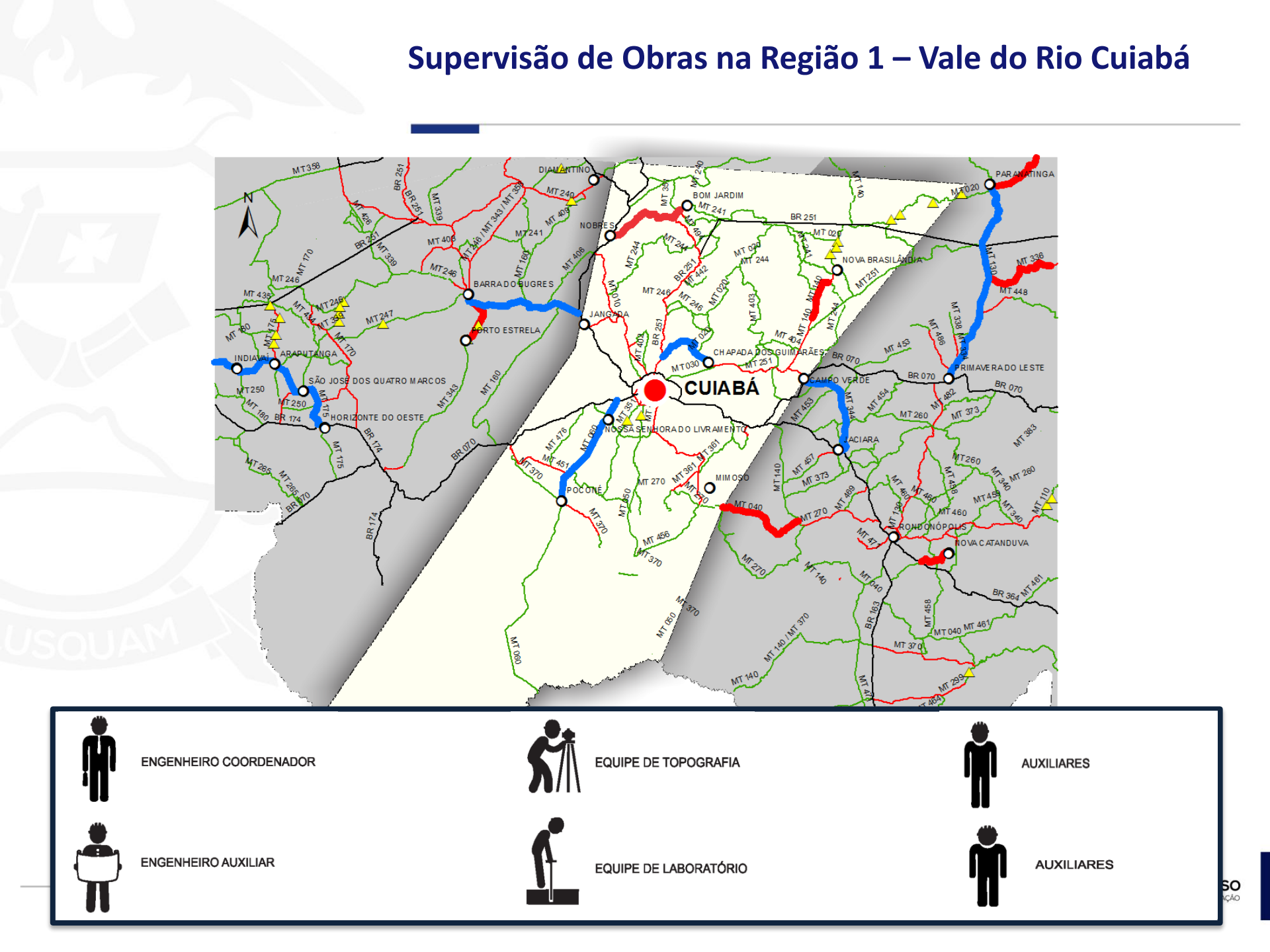


Supervisão de Obras na Região 1 – Vale do Rio Cuiabá

Mapa da Região 1 – Vale do Rio Cuiabá, mostrando a localização de Cuiabá e as principais rodovias (BR 174, BR 251, BR 070, BR 367) e municípios vizinhos (Diamantino, Nobres, Jangadeia, Chapada dos Guimarães, Primavera do Leste, Rondonópolis, Nova Catanduva, Nova Brasília, São José dos Quatro Marcos, Horizonte do Oeste, Indaiatuba, Araputanga, Barra do Bugres, Póço, Mimoso, Nova Olímpia, Paranaíta).

Legenda:

- ENGENHEIRO COORDENADOR
- ENGENHEIRO AUXILIAR
- EQUIPE DE TOPOGRAFIA
- EQUIPE DE LABORATÓRIO
- AUXILIARES
- AUXILIARES

[illegible]

Laboratórios de Controle de Qualidade de Obras

Reinauguração do Laboratório René Oliveira Neuenschwander



Laboratórios de Controle de Qualidade de Obras

Laboratório Móvel de Controle de Qualidade



O Que Estamos Fazendo: Novo Modelo de Gestão de Obras Rodoviárias



Planejamento



Projeto



Contratação
da Obra



Execução e
Fiscalização da
Obra



Manutenção e
Operação



Monitoramento
e Melhoria
Contínua

- ✓ Implantação das Equipes SINFRA (8 equipes de manutenção de rodovias pavimentadas)
- ✓ Reativação da Usina de PMF em Cuiabá
- ✓ Padronização das rotinas das equipes de manutenção
- ✓ Cancelamento das 4 concessões realizadas em 2014
- ✓ Estudo para elaboração de estratégia estadual de PPPs e Concessões
- ✓ Pedágios Comunitários (parcerias com associações)
- ✓ Parceria com prefeituras e associações para manutenção de rodovias não pavimentadas
- ✓ Criação de Secretaria Adjunta Executiva com foco em operações e segurança viária
- ✓ Implantação de contratos de manutenção regionais com remuneração por desempenho



MANUTENÇÃO

Pró-Estradas MANUTENÇÃO - Manutenção de Rodovias



GOVERNO DE
MATO GROSSO
ESTADO DE TRANSFORMAÇÃO

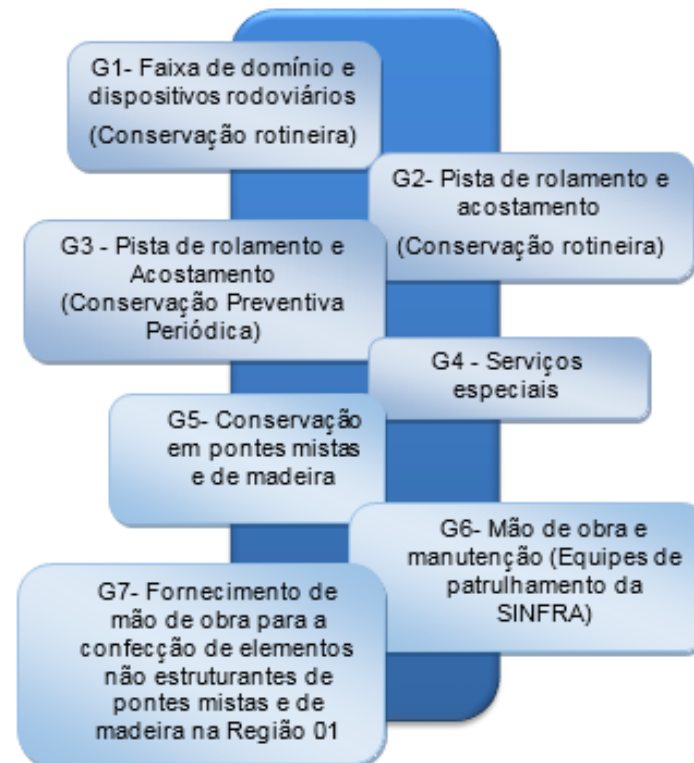


MANUTENÇÃO

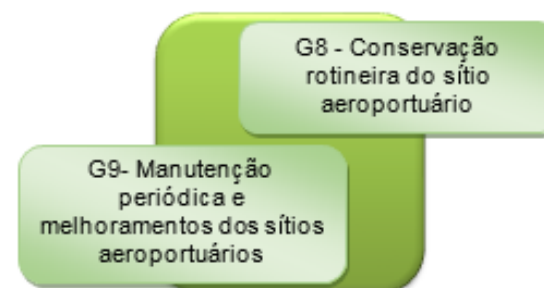
Pró-Estradas MANUTENÇÃO – Futuro Contrato de Manutenção Baseado em Desempenho



Conservação rodoviária



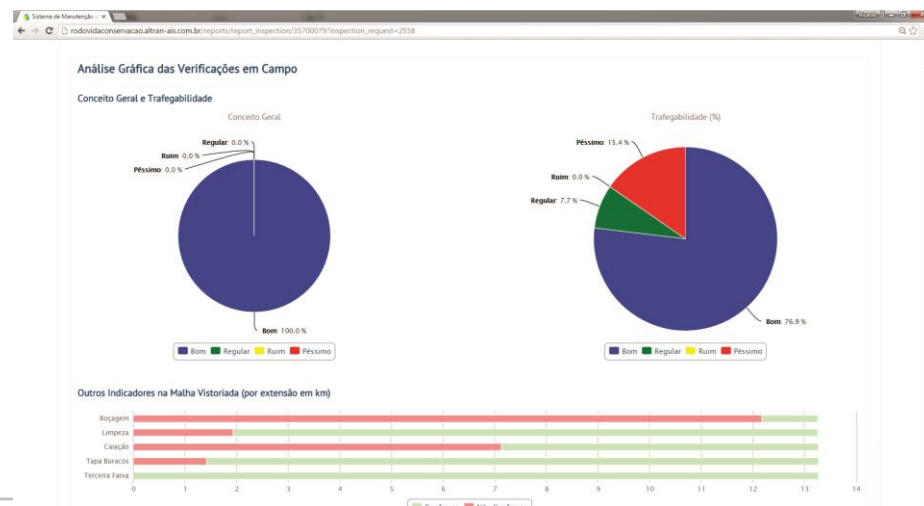
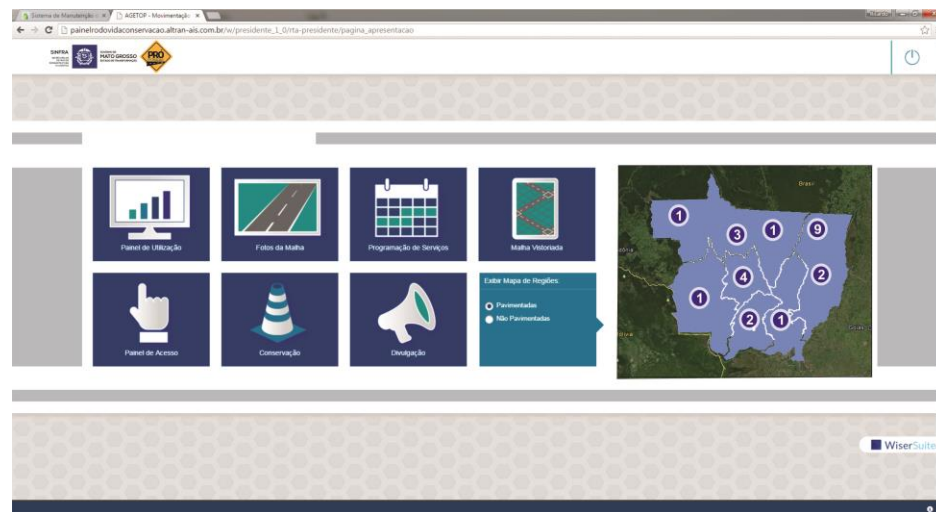
Conservação aeroviária





MANUTENÇÃO

Pró-Estradas MANUTENÇÃO – Futuro Contrato de Manutenção Baseado em Desempenho



ESTADO DE TRANSFORMAÇÃO



Pró-Estradas MANUTENÇÃO – Futuro Contrato de Manutenção Baseado em Desempenho

MANUTENÇÃO



Tabela 3: Redução de custos de contratos baseados em desempenho versus contratos tradicionais em alguns países

País	Redução de custos
Noruega	Por volta de 20%–40%
Suécia	Por volta de 30%
Finlândia	Por volta de 30%–35%
Holanda	30%–40%
Estônia	20%–40%
Inglaterra	10% no mínimo
Austrália	10%–40%
Nova Zelândia	Por volta de 20%–30%
Estados Unidos	10%–15%
Ontario, Canadá	Por volta de 10%
Alberta, Canadá	Por volta de 20%
British Columbia, Canadá	Da ordem de 10%

Fonte: PAKKALA (2005, citado por STANKEVICH; QURESHI; QUEIROZ, 2005).



MT-249 Sendo Reconstruída: Falta de Manutenção

MANUTENÇÃO



O Que Estamos Fazendo: Novo Modelo de Gestão de Obras Rodoviárias



Planejamento



Projeto



Contratação
da Obra



Execução e
Fiscalização da
Obra



Manutenção e
Operação



Monitoramento
e Melhoria
Contínua

- ✓ Implementação da Ouvidoria Sinfra
- ✓ Desenvolvimento de sistemas voltados ao acompanhamento total das atividades finalísticas da Sinfra
- ✓ Implementação de relatórios de acompanhamento online, com ferramenta ArchGis Online
- ✓ Contagem de tráfego
- ✓ Parceria com Universidades
- ✓ Monitoramento de indicadores de segurança e a satisfação do usuário
- ✓ Teste de novas tecnologias
- ✓ Benchmarking com outros estados



Frentes de Serviço SINFRA 2015

Rodovias Pavimentadas	
Programa	Quantidade
Pró-Estradas Construção	41
Pró-Estradas Construção (Dup)	2
Pró-Estradas Reconstrução	9
Pontes de Concreto/ Metálicas	8
TCTs com Prefeituras	4
Equipes SINFRA	8
Total	72
Rodovias Não Pavimentadas	
Patrulhas Rodoviárias	21
TCTs com Prefeituras	100
Total	121
TOTAL	
Frentes de Serviço SINFRA	193

Fonte: SINFRA

* Atualizado em Nov/2015



Pra seguir em frente....

Pra Seguir em Frente...

- Qualidade não se faz por decreto, é preciso parceria
- Qualidade exige mudança cultural, portanto não se faz da noite para o dia
- Para transformar a qualidade de nossas rodovias é preciso determinação política





GOVERNO DE
MATO GROSSO
ESTADO DE TRANSFORMAÇÃO

FONES: (065) 3613.4100 / 3613.4121 / 3613.4122 / 3613.4129 | FAX: 3613.4120

PALÁCIO PAIAGUÁS - CENTRO POLÍTICO ADMINISTRATIVO - CPA - 78050-970 - CUIABÁ - MATO GROSSO