

RODOVIAS & INFRA

CIRCULAÇÃO NACIONAL

EDIÇÃO 12/2024

COMUNICAÇÃO DE ENGENHARIA

PARAÍBA EM MOVIMENTO



Ministro Renan Filho e Senador Veneziano: Parceria Estratégica para o Desenvolvimento da Infraestrutura e Mobilidade no Nordeste



ANTÔNIO MONTEIRO
Superintendente do DNIT/PB



26º ENACOR – 49ª RAPV
Infraestrutura Rodoviária em Foco



AUGUSTO NARDES
Ministro do Tribunal de Contas da União



Terminais absorvedores de energia

O portfólio mais completo do mercado, com produtos de alta performance. Dispositivos certificados, eficientes e com desempenho superior às exigências normativas.

Produto 100% nacional



TK 100



DEFENSA NEO



SGET

- ✓ Com velocidade de impacto de até 110 km/h
- ✓ Fácil Manutenção
- ✓ Zero custo de manutenção
- ✓ Peças reutilizáveis
- ✓ A melhor relação custo-benefício do mercado
- 🏆 Atende a ABNT NBR 15.486
- 🏆 Testado e aprovado na Norma Europeia EN 1317

Lançamento no Brasil



Assista ao Crash Test



O RAIAR DO NOVO NORDESTE

Puxada tanto por iniciativas do governo Federal, quanto por ações locais, a região que, para muitos é símbolo e sinônimo do status brasileiro como patrimônio turístico de classe mundial, parece ter definido para si, mais do que uma participação estética nos avanços da infraestrutura nacional.

É verdade que as equipes de **RodoVias&Infra**, vêm já há algum tempo reunindo evidências de uma verdadeira “recondução” regional, à uma situação de protagonismo em termos de país, com grande destaque nas indústrias e nas rotas logísticas estratégicas para o comércio internacional.

Pioneira (e bem sucedida) em diversas programações, a Superintendência Regional do DNIT/PB, também neste contexto positivamente transformador, pode e deve ser considerada, portanto, um agente definidor desta nova fase, que não apenas beneficia o estado, mas a coloca em paridade com os bons desempenhos que vêm sendo alcançados pelos seus pares regionais.

Daí o minucioso estudo e direcionamento de recursos para empreendimentos que caracterizam a forma pela qual o estado se movimenta, como, por exemplo, as pesadas intervenções e melhoria técnicas, em segmentos da BR-230, as ampliações de capacidade e incrementos nos acessos ao porto de Cabedelo, e às regiões metropolitanas, tanto da Capital quanto de Campina Grande, amplamente cobertas e detalhadas nesta edição, em que todos os canteiros foram esquadrinhados.

Um processo que também teve esforços somados pela atuação robusta de uma bancada parlamentar, com grande destaque para as visões do senador Veneziano Vital do Rêgo, cujo conhecimento do estado, foi preponderante para a concepção de um plano ajustado às realidades nele encontradas.

Um movimento, que em linhas gerais, conta também, com o suporte de proponentes de uma nova relação de alinhamento entre o exercício da função pública e os resultados obtidos, como ficará evidente ao leitor na entrevista do ministro do TCU Augusto Nardes, cuja envergadura nas discussões (como a que ele fomentou, resultando no VIII Fórum) sobre governança e controle, são inquestionáveis e posicionam o Brasil como liderança nestas disciplinas.

E se por um lado, tangenciamos o evento do fórum, por outros não pudemos deixar de registrar o 26º Enacor e a 49ª RAPv, que após mais de uma década, voltaram a adotar como sede nesta edição, A capital de Sergipe, Aracaju, de certa forma corroborando as percepções aqui colocadas, com grande prevalência e primazia técnica, enquanto condutores de um progresso que, a este ponto, é um compromisso assumido e atendido pelos 9 estados nordestinos.

Boa leitura!

RodoVias&Infra
 @rodoviasinfra

Rua das Carmelitas, 586 - Sala 03
 Hauer - Curitiba - Paraná
 81610-070

Juliano Grosco
 Diretor Comercial
 juliano@rodoviasinfra.com
 41 98857 9249

Leandro Dvorak
 Diretor Institucional
 leandro@rodoviasinfra.com

Fábio Abreu
 Diretor de Jornalismo
 fabio@rodoviasinfra.com

Dagoberto Filho
 Fotógrafo / Design
 dagoberto@rodoviasinfra.com

João Marassi
 Jornalista Responsável
 RP: DTR-PR 7731

Jaqueline Rupp Karatchuck
 Diretora Financeira
 jaqueline@rodoviasinfra.com

Mari Iaciuk
 Relações Públicas
 mari@rodoviasinfra.com

Paulo Roberto Negreiros
 Diretor de Fotografia
 negreiros@rodoviasinfra.com

Ah! Comunicação
 Finalização Gráfica

FOTO CAPA:
 Geral: RodoVias&Infra

Ano 01 - Edição 04
 Setembro/2024
 Distribuição dirigida e gratuita
 Tiragem: 20 mil exemplares




EXCLUSIVA: VENEZIANO VITAL 7
Senador pelo estado da Paraíba



ENTREVISTA: ANTÔNIO MONTEIRO 40
Superintendente do DNIT/PB

MOBILIDADE PARAIBANA 46
Arco Metropolitano de João Pessoa



ENTREVISTA: AUGUSTO NARDES 48
Ministro do Tribunal de Contas da União



COALIZÃO TRANSVERSAL 54
VIII - Fórum Nacional de Controle



CAPACIDADE DE ATRAÇÃO 64
26º Enacor - 49ª RAPv

CAPA - FEDERAIS NA PARAÍBA 16

LEILÃO DA BR-381 76
Investimento Bilionário na Rodovia da Vida



SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO 80
Uma Vida, Responsabilidade de Todos



DO PESADELO, AO SONHO 87
DNIT/PI

RECORDES DO PIAUÍ 92
DER/PI - Obras em Andamento

NOVA CAPITAL - NOVACAP 96
1º Workshop de Pavimentação Urbana



MEGAOBRA 102
Transformando a Mobilidade Catarinense

NOTAS 107

ARTIGO
Luiz Tavolaro - Reforma Tributária 111
Gabriele Seffrin e Mariana Pirih - Sinalização Viária 112

O compromisso com a **EXCELÊNCIA**

Há mais de 30 anos, a **NOVATEC** se compromete com a qualidade e a excelência em cada detalhe.

Nossa equipe está sempre pronta para enfrentar qualquer desafio e entregar resultados surpreendentes.



ÁREAS DE ATUAÇÃO:
Rio Grande do Norte
Paraíba
Pernambuco
Alagoas
Sergipe
Bahia

A **NOVATEC** é referência em **Infraestrutura** e na **Construção Civil**.



Olá, em que posso ajudar?

ENTRE EM CONTATO com os nossos especialistas e vamos construir suas obras juntos!

(81) **3322-5522**



www.novatecltda.com.br

Rua Jose de Alencar, 916, SI-703 Ilha do Leite, Recife/PE.



VENEZIANO VITAL DO RÊGO

Senador pelo Estado da Paraíba

Lutando o bom combate

Homem de firmes opiniões, combativo, ao mesmo tempo em que não perde a elegância, o senador Veneziano Vital do Rêgo, é também um ávido defensor – advogado, tanto no sentido literal quanto em figura de linguagem – da sua nativa, ensolarada e orgulhosa Paraíba. Galgando todos os degraus da vida política, o experiente senador, que compõe os quadros da Comissão de Serviços de Infraestrutura da casa (CI), pode – e deve – ser considerado um dos mais importantes personagens articuladores que estão contribuindo para a modernização da região nordeste, injetando ânimo e dignidade, por meio da engenharia e das melhorias logísticas.



RVi: O senador possui bastante experiência com diversas administrações que passaram pelo comando do país. A partir desta vivência, como o senhor avalia os investimentos federais, atualmente, na Paraíba?

Sen. Veneziano V. do Rêgo: Os investimentos estão consideravelmente maiores do que o que nós tínhamos até finais de 2022. Em números, para facilitar e pedagogicamente embasar o que afirmo, resta dizer que em 2022, a Paraíba recebeu R\$ 93 milhões, ao passo que em 2023, foram repassados R\$ 200 milhões ao estado. Mais do que o dobro, portanto. E isso demonstra exatamente o comprometimento do Ministério dos Transportes, do Departamento nacional de Infraestrutura de Transportes, o DNIT e sua Superintendência no estado da Paraíba, em relação às nossas rodovias federais e em relação aos projetos, adjacentes, para sinalização, manutenção e execução de implantações, inclusive retomando obras que estavam paralisadas. Dentro deste contexto, nós temos dois grandes empreendimentos: a duplicação de Campina Grande à Farinha, com 34 Km e orçada em algo em torno de R\$ 530 milhões, e, a triplicação de Cabedelo ao Oitizeiro (ambos, segmentos da BR-230 no estado). Como filho de Campina Grande, posso aquilatar e dimensionar com bastante precisão a importância dessas obras na BR-230, de ampliação de capacidade, e dizer que é uma grande alegria. São obras que trarão uma grande repercussão para os motoristas, para nós, de fato, que nos deslocamos, seja de Campina, de nossa querida Capital João Pessoa, ou todas as outras cidades da região.

Os investimentos estão consideravelmente maiores do que o que nós tínhamos até finais de 2022. Em números, para facilitar e pedagogicamente embasar o que afirmo, resta dizer que em 2022, a Paraíba recebeu R\$ 93 milhões, ao passo que em 2023, foram repassados R\$ 200 milhões ao estado. Mais do que o dobro, portanto.



Obras grandes e em regiões muito desenvolvidas urbanisticamente falando.

Sim. São obras muito complexas. E nós precisamos reforçar isto com as pessoas, por que a compreensão da população não é, evidentemente a mesma de um técnico. Existem as dificuldades, em áreas residenciais, comerciais, nos adensamentos empresariais, com interferências de rede de saneamento, e infraestruturas instaladas, tubulações, dutos e coisas do tipo, que precisam ser readequados, reposicionados, reconfigurados. Mas, penso eu que mesmo com todas essas ocorrências, os trabalhos caminham a bom termo.

Por sinal, já houve a entrega de alguns trechos, não é mesmo?

Verdade, foi inaugurada a alça de acesso sudoeste. E aqui é preciso ressaltar que uma característica do governo federal, do presidente Lula, sempre chama atenção, por que a sua convivência com as instituições, independentemente de ser conduzidas por aliados ou não aliados, é a mesma. É de atenção, de investimentos. E com o DNIT, também temos este acesso. Então, quando tivemos que destravar esta obra, em relação à questionamentos feitos pelo Tribunal de Contas da União, quando tivemos que nos esforçar para isto, enquanto o DNIT, por outro lado, também teve que tratar com a CHESF, para realocar as redes de alta tensão, conversar com o setor aeronáutico, por conta da proximidade com o aeroporto de Campina Grande, o presidente João Suassuna, para solucionar entraves que eventualmente poderiam prejudicar o bom andamento das obras, houve diálogo, entendimento, e estes elementos foram pacificados, com uma razoável celeridade.

Como filho de Campina Grande, posso aquilatar e dimensionar com bastante precisão a importância dessas obras na BR-230, de ampliação de capacidade, e dizer que é uma grande alegria.

Veneziano Vital do Rêgo
Senador pelo estado da Paraíba

É preciso ressaltar que uma característica do governo federal, do presidente Lula, sempre chama atenção, por que a sua convivência com as instituições, independentemente de ser conduzidas por aliados ou não aliados, é a mesma. É de atenção, de investimentos. E com o DNIT, também temos este acesso.





O senhor é o primeiro vice-presidente constituído pelo Senado Federal, em uma perspectiva bastante madura desta posição na casa. Desta forma, qual o senhor considera ser a "assinatura" do conjunto da obra até aqui, e suas principais contribuições nesta inédita vice-presidência?

Tem sido uma experiência extraordinária. Especialmente para um parlamentar que acabara de chegar ao Senado, em termos práticos em seu terceiro ano, estar como senador vice-presidente, tendo a sua reeleição ao lado do presidente Rodrigo Pacheco, cuja convivência é muito enriquecedora, pelo seu perfil e aquilo que o caracteriza e pelo que ele é enquanto parlamentar, e acima de tudo como um democrata, é muito gratificante. Isto, dá-me condições de exercer as atribuições que nos são conferidas por força do cargo de vice-presidente, trazendo-me responsabilidades, como a que eu tive em relação aos fatos ocorridos no 8 de janeiro, entre outras experiências. E isto tem trazido um grande aprendizado à minha vida pública, uma trajetória aí de quase 30 anos de exercícios quase que ininterruptos de mandatos. Tem sido fundamental, e gerado muitas oportunidades, como a de estar presidindo a Comissão de Transição Energética, que também foi uma outra missão delegada a mim. Uma honra, estar à frente de uma posição que outrora fora ocupada pelo senador Jean Paul Prates, que é um grande conhecedor da matéria, que presidiu a Petrobras, e que apresentou-me à esta condição de novo presidente. É um tema atualíssimo, que nos toca e nos chama à responsabilidade, por que afinal de contas nós estamos em um processo de apresentar necessariamente, de forma eficiente e concreta, projetos e ações que descarbonizem a nossa atmosfera, diminuindo as emissões dos gases do efeito estufa. Esta é uma comissão que tem dado muitas contribuições. Entre elas, o Projeto de Lei 528/2020, que trata de "Combustíveis do futuro", uma discussão recentemente encerrada no Senado, muitíssimo importante para a atualidade, e que dará ao Brasil, condições novas de demonstrar às outras nações, o seu comprometimento com o processo de descarbonização atmosférica. Então, é o conjunto destas experiências em quase 6 anos de mandato plenamente exercido, que permitiu aprender muito para poder colaborar com o país e o nosso estado.



Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado



Foto: Geraldo Magela/Agência Senado



Foto: Ricardo Stuckert/PH

O Projeto de Lei 528/2020, que trata de 'Combustíveis do futuro', uma discussão recentemente encerrada no Senado, muitíssimo importante para a atualidade, e que dará ao Brasil, condições novas de demonstrar às outras nações, o seu comprometimento com o processo de descarbonização atmosférica.

Então eu sou um entusiasta do PAC. Por que quando você faz um recorte para os investimentos para mobilidade urbana, os investimentos rodoviários, vemos a sensibilidade de um governo para com o outro. Basta observar o que foi destinado, em termos de projetos de infraestrutura no governo anterior, frente ao que estamos tendo em quase dois anos de Lula. É incomparável.

O senhor é conhecido por ser um grande defensor do PAC. Como o senhor vê a evolução deste programa atualmente?

Eu sempre defendi, por que fui, enquanto gestor municipal da prefeitura de Campina Grande, beneficiado. Beneficiado, no sentido de a minha cidade ter podido receber alguns investimentos do PAC. À época, durante a segunda presidência de Lula, quem conduzia o Plano de Aceleração do Crescimento, era a então ministra Dilma. Em um segundo momento, este papel foi assumido pela ministra Miriam Belchior, uma figura altamente competente. E, nos 8 anos em que fiz parte da administração como prefeito, nós conseguimos investimentos importantes. Foram 3 projetos no âmbito do PAC, até chegarmos a um hiato, que somente teve fim quando o presidente Lula, de forma assertiva, feliz e sensível, decidiu retomar os investimentos, consideravelmente e necessariamente através do programa em todas as áreas e setores indistintamente. Então eu sou um entusiasta do PAC. Por que quando você faz um recorte para os investimentos para mobilidade urbana, os investimentos rodoviários, vemos a sensibilidade de um governo para com o outro. Basta observar o que foi destinado, em termos de projetos de infraestrutura no governo anterior, frente ao que estamos tendo em quase dois anos de Lula. É incomparável. Olhe, nós tínhamos, sob a gestão anterior, R\$ 6 bilhões para Transportes – em todos os modais. No Ministério dos Transportes, em 2023, somente nesta pasta, sob o ministro Renan, foram R\$ 23 bilhões. Isto conseqüentemente, dá condições ao Ministério, de tocar obras que estavam paralisadas e iniciar novos projetos. Isso é algo incontestável, mesmo frente aos opositores.



Recentemente, RodoVias&Infra, teve a oportunidade de conversar com o ministro do TCU Augusto Nardes, que vem defendendo um posicionamento voltado ao aperfeiçoamento e adoção de instrumentos de governança. Como o senhor vê, este esforço, e o contexto do Senado em relação ao tema?

O ministro Nardes é uma pessoa que se especializou, antes mesmo de chegar ao Tribunal de Contas, como legislador e deputado que foi. Então, ele, ao fazer-se presente na corte – que é um órgão auxiliar do Congresso, e de suma importância nestes acompanhamentos de contas públicas – tem promovido um ambiente de aperfeiçoamento, de qualificação. Tem feito também, pela via da governança, um trabalho de desburocratização, de mais transparência, mais hígidez, de mais segurança de que de fato aquilo que é público, esteja sendo convertido, de maneira eficaz e com eficiência de gastos. Esta preocupação do ministro Nardes, é muito pertinente, não apenas para o momento em que vivemos, mas também para o futuro. Nós, enquanto legisladores, temos que nos debruçar sobre este papel que nos cabe, enquanto produtores e proponentes de legislações, também atinentes a esta temática, ao mesmo passo em que temos que dar celeridade, uma vez que temos, tanto na Câmara quanto no Senado, algumas ideias em curso.



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado



Foto: Roque de Sá/Agência Senado

Ainda que tenham havido alguns cortes no geral...

Ainda assim se manteve o orçamento do DNIT. Nós sabemos o que significa, para o custo Brasil, termos rodovias em mau estado, projetos inacabados e obras paralisadas. Tudo isso exerce uma carga terrível sobre os custos, e que acaba sendo distribuída para todos nós. Logo, o estado da Paraíba tem essa compreensão. Por isso, temos projetos importantes e que estão no "radar" do ministro Renan, e que nós temos pedido, como a duplicação da BR-104, no trecho de Campina Grande, desde o município de Queimadas, à divisa com Pernambuco, ingressa no Brejo. Este processo licitatório já foi concluído e está sendo elaborado o projeto executivo. O trabalho que nós vamos ter, é para incluir-se no orçamento de 2025, os primeiros recursos para que possamos começar esta obra. Então, essa é a mensagem: de agradecimento, aos gestos e às atenções que nos são disponibilizadas, e sempre, contando conosco para cobrar a execução, que se façam bons projetos, por que somos filhos de um estado que tem o desejo de continuar melhorando.

Falamos um pouco antes, sobre a sua boa capacidade de articulação, um fato que ficou ainda mais evidente com a visita recente do ministro Renan Filho...

É uma visita que mostra o comprometimento do ministro para com as obrigações que ele assume de forma tão competente, que é acompanhar e fiscalizar o bom andamento das obras no Brasil por inteiro. Também é uma atitude que mostra o quão diferente tem sido a abordagem federal nos últimos 18 meses, com uma gestão que investe na retomada, nas obras, e que no governo anterior estavam paralisadas. Então, a visita do ministro Renan às obras da BR-230 na Paraíba, mostram essa face ativa, e que para nós é extremamente gratificante e importante. Esperamos que de fato isso continue, e que as obras caminhem dentro do cronograma que o próprio ministro, junto aos diretores do DNIT e a Superintendência, estipulou. Estamos com boas expectativas para que esses empreendimentos que somam mais de R\$ 500 milhões, sejam entregues já em 2026.

Como representante da Paraíba, que mensagem o senhor deixa para investidores dentro e fora do país? Por que o estado é uma opção viável e segura para aportar recursos?

Nós temos, em termos rodoviários, um bom atendimento, com boas condições e que está, dia após dia, claro, evidenciando-se a responsabilidade nacional tanto do DNIT, quanto do próprio governo, propiciando bom encaminhamento aos projetos que nós temos, fazendo-os seguir em frente, zelando pelas suas conclusões. O ministro Renan Filho não abre mão dos recursos reservados para o atual ano. Como ele disse a mim e à nossa bancada, há orçamento e há disponibilidade financeira. É importante que as obras avancem e que sejam adotadas medidas para isso, garantindo que os empenhos sejam, de fato, pagos, pois recursos existem. E isso é substancialmente importante. ■

A visita do ministro Renan às obras da BR-230 na Paraíba, mostram essa face ativa, e que para nós é extremamente gratificante e importante. Esperamos que de fato isso continue, e que as obras caminhem dentro do cronograma.



O ministro Renan Filho não abre mão dos recursos reservados para o atual ano. Como ele disse a mim e à nossa bancada, há orçamento e há disponibilidade financeira. É importante que as obras avancem e que sejam adotadas medidas para isso, garantindo que os empenhos sejam, de fato, pagos, pois recursos existem.

CONSTRUÇÃO CIVIL PESADA
É O NOSSO FORTE

Obras de Restauração de BR

Construindo
um futuro sólido
desde

1980

Área de atuação >

Rio Grande do Norte
Pernambuco
Alagoas
Paraíba
Sergipe
Ceará
Bahia





Há mais de **duas décadas**, a AGC se dedica a **transformar o cenário da construção civil pesada no Nordeste**, com um compromisso inabalável com a qualidade e a ética.

Nossos projetos de infraestrutura, pavimentação de rodovias e aeroportos, e obras de saneamento são reconhecidos pela excelência e durabilidade.

NOSSAS ESPECIALIDADES:



 diretoria@agcltda.com.br

 Entre em contato com os nossos especialistas. (81) 3322-5522



ACESSE O NOSSO SITE E SAIBA MAIS:

www.agcltda.com.br

Nossa qualidade, sua segurança



Celebrando meio século de apreço aos nossos clientes, fornecedores e à equipe de 1300 colaboradores



Grupo Jardiplan

Engenharia de Infraestrutura

Restauração Ambiental

Elementos de Segurança e Conservação Viária

Segurança e Sinalização Viária

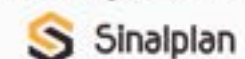
Unidade Básica de Atendimento ao Usuário

Preocupada em garantir a satisfação de nossos clientes e usuários, a responsabilidade do Grupo Jardiplan não termina na instalação e implantação de produtos e serviços, mas se prolonga na manutenção do trabalho executado.



As imagens deste anúncio foram capturadas na BR-101 Norte, em João Pessoa, Paraíba, onde o Grupo Jardiplan aplica toda sua expertise e tecnologia para transformar a região.

quatro empresas atuando em todo Brasil



contato@grujardiplan.com.br

Rua Flórida, 1.821, 2º andar • Brooklin • São Paulo/SP • CEP: 04565-001

Tel.: +55(11) 5105-2500





FEDERAIS NA PARAÍBA

*Escolhida de “caso pensado”, a máxima do eterno acadêmico e poeta da terra paraibana, sintetiza também à seu modo, uma das capacidades que a engenharia tem, de espantar a acomodação para passar à transformação, em um processo (alquímico, talvez?) de transmutação de ideias em realidade. Sonhos, afinal e por que não, que viram parte de uma nova dinâmica, até então intangível, mas que se materializa sob os pés, tomando a forma de novos caminhos e renovada conexão. É sobre esta capacidade de realização, portanto, que **RodoVias&Infra** versará nas próximas páginas, detalhando o “Plano DNIT”, para o estado que vê, além dos primeiros raios do sol continental, aumentar de forma consistente, o seu imenso potencial.*

“O sonho é que leva a gente para a frente. Se a gente for seguir a razão, fica aquietado, acomodado.”

Ariano Suassuna

A engenharia da Paraíba sempre foi muito diferenciada. Sempre teve rodovias de grande destaque a nível nacional, muito bem avaliadas quanto à sua qualidade e figurando sempre dentre as melhores do nordeste. Tem sido um grande desafio manter este padrão, mas o time do DNIT na Paraíba está muito motivado e unido no esforço comprometido para manter este nível de excelência.

Folclórico, diverso e tremendamente orgulhoso integrante da identidade brasileira, o estado da Paraíba, sempre foi caracterizado como um agente integrador e agregador. Na cultura, na estética, nas artes, incluindo aí a arte da engenharia. No caldo que compõe o Brasil, o estado é portanto, um ingrediente essencial. “A engenharia da Paraíba sempre foi muito diferenciada. Sempre teve rodovias de grande destaque a nível nacional, muito bem avaliadas quanto à sua qualidade e figurando sempre dentre as melhores do nordeste. Tem sido um grande desafio manter este padrão, mas o time do DNIT na Paraíba está muito motivado e unido no esforço comprometido para manter este nível de excelência”, sintetiza o Superintendente Regional do DNIT/PB, Antônio Monteiro Costa Filho. Uma visão que é compartilhada (e vivida diariamente) pelo coordenador de Engenharia do DNIT/PB, engenheiro Cacildo de Medeiros Brito Cavalcante: “É uma experiência muito gratificante a que temos tido na Superintendência, por que temos conseguido elevar o nível técnico e consequentemente, temos melhorado o nível de prestação de serviço no estado”, avaliou. “Estamos em um bom momento, conseguindo atender a antigas reivindicações, muito aguardadas pela população. São grandes obras, como a adequação de capacidade em Cabedelo,



Antônio Monteiro Costa Filho,
Superintendente Regional do DNIT/PB



Restauração da BR-230 - Farinha



com a implantação da terceira faixa, e a adequação de capacidade, na BR-230, na alça sudoeste, na altura de Campina Grande. Investimentos que somados, chegam a R\$ 1 bilhão e trazem uma visibilidade muito grande para o nosso estado, além é claro, de enormes ganhos para o setor produtivo. Então, é muito gratificante nós podermos fazer parte desse processo. Na verdade, tomando o DNIT como um todo, nós vemos que o Departamento sempre teve diante de si um desafio muito grande. E o Departamento, tem conseguido retomar seu protagonismo, conciliando multidisciplinas, ao manter o diálogo aberto com

vários parceiros. E como consequência, ele tem melhorado e aprimorado não apenas sua rede de relacionamentos, como seus procedimentos. Isto também se reflete em uma melhoria na qualificação dos seus próprios servidores, que ficam mais competentes no enfrentamento a esses desafios”, concluiu o coordenador, referindo-se a um ganho real que o departamento vem observando, retomando, com um reposicionamento de imagem, como de melhores práticas de transparência e mesmo, de práticas de engenharia, instituindo de forma não oficial, por exemplo, algo que no meio rodoviário, tornou parte do jargão para se referir a uma federal em boas condições, moderna e segura: “padrão DNIT”. E por assim dizer, a Paraíba é totalmente aderente às essas novas conceituações da autarquia.



Cacildo de M. Brito Cavalcante,
Coordenador de Engenharia do DNIT/PB

O Departamento, tem conseguido retomar seu protagonismo, conciliando multidisciplinas, ao manter o diálogo aberto com vários parceiros. E como consequência, ele tem melhorado e aprimorado não apenas sua rede de relacionamentos, como seus procedimentos. Isto também se reflete em uma melhoria na qualificação dos seus próprios servidores, que ficam mais competentes no enfrentamento a esses desafios.



BR-230 - Cabelo à João Pessoa

O ESTADO INTEIRO, UM CANTEIRO

Atualmente à frente de 3 empreendimentos correntes, e em vias de “fechar” o projeto de uma 4ª intervenção, o engenheiro Normando Lima de Oliveira Filho, chefe do serviço de Construção Terrestre do DNIT/PB, detalha: “Temos os remanescentes da BR-230, divididos em 2 lotes, com a implantação das vias marginais, implantação de terceira faixa, dois viadutos e mais 7 passarelas. Com esses viadutos, temos a intenção de melhorar a fluidez de quem deseja se dirigir ou sair da praia. No segundo lote, teremos uma contratação integrada, onde o projeto executivo ficará à cargo da empresa que assumir, tão logo concluirmos o processo licitatório. Essa é uma obra que concilia características tanto logísticas, quanto turísticas e de mobilidade urbana. É uma rota importante para Cabedelo e João Pessoa e que precisa de mais segurança, conforto e fluidez. Então nossa expectativa é de que até final do ano esse certame seja colocado na praça. Estamos nos trâmites

finais. Paralelamente, no Km 19 está sendo realizada uma contenção, uma demanda muito antiga, para combater um processo erosivo, em uma região geológica que tem como característica solo siltoso, muito propenso a esse tipo de problema. A ideia é eliminar escorregamentos recorrentes, que às vezes chegavam mesmo à bloquear a via, mesmo estando fora da faixa de domínio, e deve ser terminado em Dezembro deste ano. Já de Campina à Farinha, estamos atacando os segmentos 1, 2 e 4, contemplando o

Essa é uma obra que concilia características tanto logísticas, quanto turísticas e de mobilidade urbana. É uma rota importante para Cabedelo e João Pessoa e que precisa de mais segurança, conforto e fluidez. Então nossa expectativa é de que até final do ano esse certame seja colocado na praça.



Normando Lima de Oliveira Filho,
Chefe do serviço de Construção Terrestre



distrito industrial, no entroncamento com a BR-412. O lote 3 está em processo de elaboração do Estudo de Impactos Ambientais e Relatório de Impactos ao Meio Ambiente - EIA-RIMA, para a instalação das obras do Contorno de São José da Mata, com o lote número 5 constituindo intervenções de serviços para a conexão desse contorno com a malha urbana. São investimentos totais de R\$ 550 milhões, que estão garantidos. De acordo com o engenheiro Fiscal técnico da BR-230, e substituto da Unidade Local de João Pessoa, Rodrigo Ferreira Mendonça, o desafio tem como prioridade os viadutos e passarelas: "A ideia é entregar o mais rápido possível esses dispositivos e vias marginais da BR-230, até porque o VDM dela é bastante alto, com 20 mil veículos de todo o tipo de característica. No segundo viaduto, estamos trabalhando duro para superar as interferências com a rede eletrificada, junto com a concessionária Energisa, que está fazendo esse remanejamento para podermos atacar mais adequadamente a frente. Atualmente, estamos em fase de terraplenagem e

estrutura de base da pista marginal esquerda quase completa, do Km 12 ao 13,38. Foi uma obra muito castigada durante o período de inverno, o que nos está colocando para reabrir, refazer e pavimentar para aí podermos executar o desvio. Outro ponto importante que performamos, foi a implantação das drenagens, com cerca de 10 Km já realizados. É preciso lembrar que esta região de Cabedelo, é uma península, com mar de um lado e rio do outro, com a presença de lençóis freáticos muito altos. Então, esta é a função dessas drenagens mais robustas, com a parte de drenagem profunda já cerca de 95% concluída. Mas, como disse, a prioridade é implantar esses dispositivos para levarmos segurança às travessias e eliminar os conflitos entre tráfego de passagem, local e pedestres", finalizou.



Rodrigo Ferreira Mendonça,
Fiscal técnico das obras da BR-230

A ideia é entregar o mais rápido possível esses dispositivos e vias marginais da BR-230, até porque o VDM dela é bastante alto, com 20 mil veículos de todo o tipo de característica. No segundo viaduto, estamos trabalhando duro para superar as interferências com a rede eletrificada, junto com a concessionária Energisa, que está fazendo esse remanejamento para podermos atacar mais adequadamente a frente.

SALVAGUARDA DO PATRIMÔNIO

Dentre as premissas mais caras de qualquer instituição rodoviária funcional, o serviço de manutenção dos sistemas, dispositivos e conexões da malha já em utilização, constitui uma tarefa tão ou mais importante do que os passos estratégicos direcionados às novas intervenções obras e implantações. Um quesito que exige disciplina, método, dedicação e – nos casos mais bem sucedidos como o paraibano – além de recursos disponíveis, o olho "clínico", de técnicos bem preparados, experientes e conhecedores do ambiente onde se encontram. É o caso do chefe do Serviço de Manutenção Terrestre da Superintendência do DNIT na Paraíba, engenheiro

João Paulo: "A atenção dispensada pelo Ministro Renan Filho à área da infraestrutura é ímpar. Sua atuação, em conjunto com a Diretoria do DNIT, foi de grande importância para o montante destinado ao DNIT para os empreendimentos deste ano. Ainda, o trabalho realizado pela nossa Superintendência e Coordenação junto à nossa Diretoria foi determinante na disponibilidade dos recursos que foram destinados a serem empregados com diligência e zelo pela equipe que compõem esta Regional e nossas parceiras contratadas. É com base nesse trabalho conjunto que foi possível melhorar significativamente a qualidade e segurança de nossa malha, tal fato é comprovado pela evolução





constante em nosso Índice de Condição da Manutenção (ICM)”, exemplificou. Versando sobre a atualidade do serviço, o chefe pondera: “O ramo da engenharia rodoviária é sempre desafiador. O DNIT, desde nossa equipe nas Unidades Locais, passando pela Superintendência, Coordenações-Gerais e Diretoria, está constantemente atuando para enfrentar as situações de maneira responsável e com o olhar voltado para melhorar as condições de tráfego e segurança aos nossos usuários, que é nosso objetivo. Ainda, atuamos conjuntamente às nossas contratadas identificando, monitorando e

agindo sobre os riscos e desafios postos, alcançando tais objetivos. Assim, elas atuam de maneira diligente e célere para apresentar bons resultados no desempenho de suas atividades. A postura por elas adotadas é de verdadeira parceria junto ao DNIT na promoção de segurança e trafegabilidade aos nossos usuários. Com o apoio de nossas Unidades Locais (João Pessoa, Campina Grande e Patos) e de nossa Supervisora (Concremat Engenharia e Tecnologia S/A), atuamos no desenvolvimento de soluções para pontos críticos identificados em nossa malha, bem com o monitoramento constante das condições de segurança e trafegabilidade de nossas rodovias”, avaliou, especificando: “O grande foco deste Serviço é a constante atuação voltada à promoção de melhora na trafegabilidade e segurança rodoviária aos nossos usuários. Toda a equipe do Serviço de Manutenção Terrestre - SMT-PB, adota ações voltadas para tal, pois a condição das nossas rodovias interfere diretamente na economia e no cotidiano da população paraibana”, definiu o engenheiro chefe de serviço, que apontou conquistas significativas já alcançadas pelo SMT-PB e intervenções ponderáveis em andamento (veja Box – WORD SMT-PB).

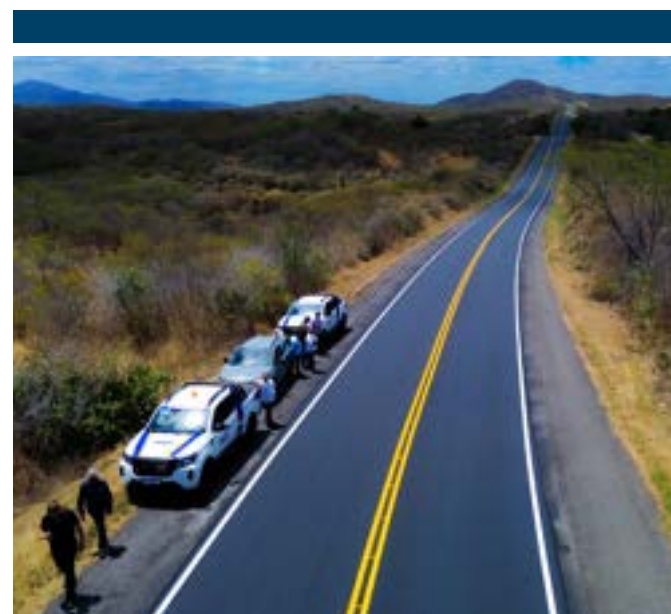


João Paulo,
Chefe do Serviço de Manutenção Terrestre

É com base nesse trabalho conjunto que foi possível melhorar significativamente a qualidade e segurança de nossa malha, tal fato é comprovado pela evolução constante em nosso Índice de Condição da Manutenção (ICM).

Essa inspiração vem desde nossa Diretoria de Infraestrutura Rodoviária e Coordenação-Geral de Conservação, Manutenção e Restauração Rodoviária, as quais desenvolveram diversos programas voltados para esta finalidade. Desta maneira, estão em desenvolvimento quatro lotes no âmbito do programa Revitaliza-BR.

João Paulo,
Chefe do Serviço de Manutenção Terrestre



PRÓXIMOS MOVIMENTOS DA SMT-PB

Voltados ao aprimoramento constante de qualidade e segurança das rodovias federais no estado da Paraíba, com vistas a um incremento de desempenho geral no estado, novas abordagens de projeto, já se encontram no horizonte, de acordo com o engenheiro João Claudio: “Essa inspiração vem desde nossa Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR e Coordenação-Geral de Conservação, Manutenção e Restauração Rodoviária – CGMRR, as quais desenvolveram diversos programas voltados para esta finalidade. Desta maneira, estão em desenvolvimento quatro lotes no âmbito do programa Revitaliza-BR, contemplando as rodovias BR-104/PB, 361/PB e 230/116/PB.

Juntamente à Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP, está em desenvolvimento intervenção, no âmbito do Programa CREMA, para o segmento da BR-230/PB compreendido entre o km 85,0 ao km 148,0. Ainda, no âmbito do DNIT Sede, está em andamento a licitação e contratação dos lotes do Programa BR-LEGAL 2, os quais englobam as malhas sob responsabilidade das Unidades Locais de João Pessoa, Campina Grande e Patos. Além disso, também com o apoio de nossa Sede, está em desenvolvimento a licitação de dois lotes no âmbito do Programa PROARTE, contemplando a restauração de seis Obras de Arte Especiais”, detalhou.

INVESTIMENTOS EM MELHORIAS NAS RODOVIAS FEDERAIS DA PARAÍBA - 2024

Unidade Local:	Campina Grande		Patos		João Pessoa	
	Área (m²)	Investimento (R\$)	Área (m²)	Investimento (R\$)	Área (m²)	Investimento (R\$)
Micro Revestimento Asfáltico	426.186,10	R\$ 7.116.179,27	1.374.892,67	R\$ 18.085.566,46		
Fresagem de Revestimento + Reciclagem com incorporação de revestimento + Recomposição do Pavimento Asfáltico	444.165,00	R\$ 22.946.208,40				
Fresagem de Revestimento + Recomposição do Pavimento Asfáltico			32.076,52	R\$ 3.060.960,84	266.074,87	R\$ 13.391.737,84
Recuperação Pavimento Rígido					14.197,43	R\$ 6.633.489,36
TOTAL (Área em m²)					2.557.592,58	
TOTAL (Investimento em R\$)					R\$ 71.234.142,17	



A malha federal paraibana sob jurisdição da Superintendência Regional do DNIT/PB é de 1.287,40 Km, distribuídos em 7,7 Km de rodovias não pavimentadas, 983,0 Km em rodovias pavimentadas em pista simples, 22,30 Km em Obras de Duplicação e 274,4 Km em Pista Dupla. Atualmente 100% da malha pavimentada desta Regional está coberta por 21 contratos, sendo: 3 Contratos PROARTE Manutenção, 1 Contrato do PROARTE Restauração, 1 Contrato de Supervisão, 1 Contrato de Restauração Rodoviária, 1 Contrato do CREMA (5 anos) e 14 Contratos de PATO.

OBRAS ENTREGUES:

- Reciclagem da BR-230/PB no contorno de Campina Grande; execução de fresagem e recomposição de revestimento na BR-104/PB no trecho urbano de Campina Grande e Queimadas.
- Fresagem e recomposição de revestimento no município de Esperança/PB; execução de Micro-revestimento na BR-104/PB, tanto ao norte quanto ao sul de Campina Grande – contemplando ao norte os municípios entre Cuité e Lagoa Seca, e ao sul os municípios de Alcantil até Queimadas.
- Reciclagem da BR-405/434/PB, atendendo pleito da população de Marizópolis, Uirauna, São João do Rio do Peixe e Joca Claudino.
- Execução de micro-revestimento nas BR-361/426/PB, atendendo a população do Vale do Piancó
- Execução de fresagem e recomposição de revestimento na BR-101/230/PB na região metropolitana de João Pessoa, contemplando os municípios de Santa Rita, Bayeux, João Pessoa e Conde.
- Finalização do CREMA (5 anos) no trecho compreendido entre o Km 35,0 ao Km 85,0 da BR-230/PB.
- Execução de fresagem e recomposição de revestimento em diversos segmentos da BR-101/PB compreendidos entre a Divisa com o Rio Grande do Norte e a Divisa com Pernambuco.

OBRAS EM ANDAMENTO:

- Execução da Restauração Rodoviária entre o Km 71,0 ao Km 85,0 da BR-230/PB;
- Execução de fresagem e recomposição de revestimento entre os municípios de Queimadas e Campina Grande/PB.
- Execução de Reciclagem e Recomposição de Revestimento na região do Distrito Industrial de João Pessoa.
- Recuperação das placas de concreto da BR-101/PB em diversos segmentos da BR-101/PB compreendidos entre a Divisa com o Rio Grande do Norte e a Divisa com Pernambuco.
- Desenvolvimento dos projetos de restauração das Obras de Arte Especiais: Ponte sobre o Rio Patú, Ponte sobre o Rio Cajá, Ponte sobre o Rio Piaba e Ponte sobre o Rio Piancó, sendo a Ponte sobre o Rio Piaba pleito importante da região de Remígio e Esperança, e a Ponte sobre o Rio Piancó um pleito histórico dos municípios que compõem o Vale do Piancó. As intervenções previstas são: recuperação, reforço e alargamento das OAEs mencionadas, promovendo reclassificação das mesmas em conformidade com os normativos atualmente vigentes no DNIT para geometria e capacidade de carga.



RENOVAURB
TECNOLOGIAS QUE SALVAM VIDAS

LEIA O ARTIGO COMPLETO:



Artigo de Fernando Cunha
Engenheiro Civil pela Escola Politécnica da USP
Especialista em Segurança Viária

QUAL O PREÇO DE UMA VIDA?

COLAPSIVIDADE



@renovaurb



www.renovaurb.com.br

POSTE DE AÇO PADRÃO

POSTE COLAPSÍVEL



■ DNIT “NAS PONTAS”: AS UNIDADES LOCAIS

Forças presentes e atuantes da Superintendência Regional, as 3 ULs paraibanas constituem um elemento garantidor das entregas do governo federal, e carregam experiência e engenharia, combinando estreita convivência e conhecimento para melhorar o dia a dia.



UNIDADE LOCAL
PATOS

Segundo o engenheiro Juraci Gomes Batista, analista de Infraestrutura da Unidade Local de Patos, a principal ação da UL “É a conservação que visa manter um bom nível de segurança e qualidade, com foco no usuário. Também, cuidando do nosso patrimônio, estamos também fazendo bom uso dos recursos públicos. Desta forma, conseguimos ser bem sucedidos nas nossas operações ‘Tapa Buracos’,

de roçagem e de revestimentos. Agora, temos a determinação de realizar o rejuvenescimento de toda a malha da UL de Patos. À medida em que os recursos chegam, vamos realizando os investimentos necessários, como o micro revestimento, que por meio de uma capa de 15 mm, proporciona uma impermeabilização da rodovia, trazendo mais conforto e segurança ao usuário”.

É a conservação que visa manter um bom nível de segurança e qualidade, com foco no usuário. Também, cuidando do nosso patrimônio, estamos também fazendo bom uso dos recursos públicos.



Juraci Gomes Batista,
Analista de Infraestrutura da UL de Patos





UNIDADE LOCAL
CAMPINA GRANDE

Com cerca de 600 Km de malha sob seus cuidados, a Unidade de Campina Grande, chefiada pelo engenheiro Leonardo Marinho do Monte Silva, atua em segmentos da BRs-230, 104, 412 e 110. “Temos contratos de manutenção, que estão em plena operação, cobrindo toda a nossa jurisdição, com destaque muito forte para o PROARTE, que recuperou todas as pontes e viadutos da nossa unidade. 2023 foi um bom ano, onde celebramos novos contratos para a recuperação funcional de toda a extensão, com execução completa, já em alguns casos, como a BR-104, que passou por intervenções como aplicação de micro revestimento e posterior sinalização. Também por meio de trabalhos na BR-104 Sul, estamos promovendo um ‘resgate’, onde

realizamos toda a travessia urbana de Campina Grande, historicamente excluída, com a recuperação de 4 Km de avenidas. Um trabalho complexo, com muita interferência de tráfegos, mas que está 100% entregue. Promovemos a reciclagem de mais 3 Km em pista dupla, onde a BR-104 coincide com a BR-230, com um viaduto já em fase de aterros, também um ambiente caracterizado pelo tráfego muito intenso”, explica o engenheiro chefe. “Temos também uma atuação forte na divisa com Pernambuco, com cerca de 40 Km de micro revestimento já executados, e, paralelamente a fresagem e recomposição, na travessia urbana Campina Grande – Queimadas, realizada no turno da noite, também por conta da intensidade do fluxo local, muito pesado. Já



BR-230/104



PROARTE - BR-104



“Temos contratos de manutenção, que estão em plena operação, cobrindo toda a nossa jurisdição, com destaque muito forte para o PROARTE, que recuperou todas as pontes e viadutos da nossa unidade.”

na BR-230, estamos iniciando a recuperação, com fresagem, recomposição e reciclagem no Km 85 ao 148, que conta já com um novo edital que substituirá o contrato existente. Quanto à BR-110, tivemos um trecho crítico, que foi absorvido pelo DNIT, em uma plataforma estreita, com tráfego pesado. Hoje nós efetuamos já o alargamento desse trecho todo, aumentando sua segurança. Já na BR-412, além de um viaduto que estamos em fase de conclusão, foram aprovados outros projetos de melhorias”, detalhou. “Com isso nós estamos conseguindo elevar os nossos índices de avaliação, em que pese ainda tenhamos trechos, como a pista decrescente em direção à João Pessoa, que já está com intervenções sendo planejadas. Falando em projetos, temos em um futuro próximo, o projeto de readequação de capacidade e mudança de traçado na BR-104 Norte (que integra um programa nacional de eixos estruturantes), entre os Km 89 e 120, que irá aliviar o tráfego trazendo mais segurança, acessando uma grande parte dos problemas e gargalos nessa região, como a duplicação à oeste, que contará com uma variante de contorno aos municípios na BR-230”, explicou o chefe, que revelou ainda estar com grande expectativa para os próximos desdobramentos do BR-Legal 2, que ele reputou como “fundamental” no envelope de segurança nas rodovias da UL.



Leonardo Marinho do Monte Silva,
Chefe da UL de Campina Grande





UNIDADE LOCAL
JOÃO PESSOA



Também à frente do esforço na emblemática BR-230, o engenheiro chefe de Serviço da Unidade Local de João Pessoa Dácio Vales Lacerda, e fiscal de obras da BR-230 neste segmento, explica: “Esta é uma duplicação que estamos fazendo do Km 152 ao 185. É uma obra dividida em 5 segmentos. Nosso segmento específico, vai de Cabedelo à Oitizeiro, fazendo a implantação de terceiras faixas, mais as marginais. É uma área muito adensada, que tem seus desafios, pois é feito com a rodovia em funcionamento. Para isso, nós nos utilizamos de expediente como uma sinalização bastante ostensiva e a adoção de determinadas intervenções em horários alternativos, para mitigar impactos ao tráfego. Este processo de ampliação e capacidade da BR-230, deve ter continuidade por meio de uma contratação integrada que estamos preparando,



BR-101 Norte



“Temos contratos de manutenção, que estão em plena operação, cobrindo toda a nossa jurisdição, com destaque muito forte para o PROARTE, que recuperou todas as pontes e viadutos da nossa unidade.”

cuja licitação deve ser realizada até o final do ano, e que continuará do Km 13,38 ao Km 28, que trará estas melhores características, com um investimento aproximado de R\$ 370 milhões”. Com uma malha de cerca de 215 Km de extensão e totalmente duplicada, a UL hoje tem concentrado seus esforços em conservação: “Atualmente estamos com 4 contratos de manutenção vigentes, 2 deles na BR-101 do Km 0 ao 80, no trecho que chamamos de BR-101 Norte, e do 80 ao 127, denominado como BR-101 Sul. Já na BR-230, somos responsáveis do KM 0 ao 28 e do Km 35 ao 85. Na BR-101 existe um serviço muito importante, pioneiro, que é o de remoção e reconstrução das placas de concreto. Para além destes contratos, temos ações de manutenção de obras de arte corrente, e um contrato de sinalização, completo. Outro ponto crítico que estamos contemplando, é a estabilização do talude no Km 19, na altura do Castelo Branco, que irá eliminar os transtornos causados pelos escorregamentos, que atormentavam a população nos períodos de chuva. Um investimento relativamente pequeno, mas de alto impacto positivo. Claro, contamos com apoio da prefeitura para viabilizar as desapropriações, para que a nossa parte, de obras, pudesse deslançar. É uma intervenção que não está completamente na nossa faixa de domínio e cuja manutenção ficará, quando finalizarmos à cargo da prefeitura”, disse.



Dácio Vales Lacerda,
Chefe da UL de João Pessoa



BR-101 Sul



“TIRANDO SONHOS DO PAPEL”: BR-230/PB

Com 5 vezes mais investimento do que vinha recebendo anteriormente, de acordo com declaração do ministro dos Transportes Renan Filho dada durante visitas técnicas às obras de Duplicação, Implantação de contorno, restauração e OAE's, na BR-230 (percorrendo cerca de 150 Km no processo), para avaliar os trechos entre Cabedelo e Oitizeiro, na região metropolitana de João Pessoa, e de duplicação no trecho que liga Campina Grande (entroncamento com a BR-104), ao município de Pocinhos (Comunidade Farinha), as ações do Governo Federal na Paraíba, levadas em frente pelo DNIT, não apenas foram retomadas, como estão em alta velocidade. “Serão destinados a essa

duplicação aproximadamente R\$ 100 milhões, de um total de R\$ 524,5 milhões. Estão assegurados todos os recursos, para dar o volume necessário ao cronograma físico-financeiro para estas obras. Este ano, nós medimos já 20% dos trabalhos realizados. Nós esperamos acelerar ainda mais os investimentos para que a gente possa entregar essa obra pronta até 2026. Esse é o desejo do presidente Lula e é por isso que eu estou aqui hoje ao lado do senador Veneziano e outros parlamentares. Vou aproveitar e conversar com o prefeito de Campina Grande, com o governador do estado. Os recursos do Novo PAC amparam o bom andamento do projeto, e com a bancada federal somando esforços, todo mundo ganha”, detalhou o ministro, que fez questão de relembrar a todos, o fato de que o mais ineficaz e caro projeto, é o que precisa ser refeito por conta de paralização nas obras: “Este é um projeto que foi feito a um tempo atrás. E do projeto, até a obra andar mesmo, com o retorno do presidente Lula, que pôs as coisas pra funcionar, a cidade de Campina Grande cresceu. Observem, o bairro Aluizio Campos, que tem 5 mil unidades habitacionais, quase 20 mil pessoas. Por este motivo, o senador Veneziano nos solicitou a inclusão de um acesso, para facilitar a vida desse pessoal”, exemplificou.



Renan Filho,
Ministro dos Transportes

Nós esperamos acelerar ainda mais os investimentos para que a gente possa entregar essa obra pronta até 2026. Esse é o desejo do presidente Lula e é por isso que eu estou aqui hoje ao lado do senador Veneziano e outros parlamentares.

Tachas de corpo Metálico

As tachas metálicas da Bandeirantes possuem um sistema inovador com garantia de fábrica no corpo metálico de 5 anos no solo, com 1 e 2 pinos, excelente fixação das lentes retrorrefletivas para manter a sinalização horizontal sempre em dia e garantir a segurança daqueles que transitam na via. Seu corpo monobloco garante maior resistência aos impactos de veículos, permitindo uma vida útil prolongada.



acesse nosso site:
www.BANDEIRANTESSINAIS.com.br



TIPO II

NBR - 14636-2021

Tacha metálica – Lente micro prismática com resinas especiais para proteção anti-abrasiva.

TIPO III

NBR - 14636-2021

Tacha metálica – Lente prismática com lâmina vítrea para proteção anti-abrasiva.



Há mais de seis décadas, a Indutil tem sido uma referência em qualidade na produção de tintas para sinalização viária, tanto no cenário nacional quanto internacional. A importância da campanha do Maio Amarelo é indiscutível, não apenas para as rodovias, mas também para as faixas dos motociclistas, ciclovias, pedestres, entre outros. A missão da Indutil sempre foi trazer ao Brasil as mais avançadas tecnologias de demarcação de vias, assegurando a segurança dos usuários e contribuindo para um trânsito mais seguro e organizado.

INOVADORA, CONFIÁVEL E AMBIENTALMENTE AMIGÁVEL



acesse nosso site:
www.INDUTIL.com.br





SUPERANDO DESAFIOS

À parte o hiato de investimentos sofrido pela Paraíba, e o novo ritmo imposto às obras, o ministro Renan, também acessou a situação atravessada pelas intervenções na BR-230/PB em João Pessoa: "Houve uma série de problemas. A empresa que inicialmente assumiu os trabalhos, quebrou por falta de pagamento. Em seguida, o Exército Brasileiro entrou, mas não conseguiu tocar a contento, devido ao baixo investimento que o governo federal fazia. Agora, temos uma construtora operante, mais condição de pagar, e a obra precisa andar. Só temo um entrave, que será resolvido, administrativamente, ou nos forçará a mover uma ação contra a empresa Energisa, para a retirada dos postes, que beiram e impedem a construção das vias marginais. Nós não podemos atrasar uma obra como essa, tão importante para o desenvolvimento do estado, por conta da não retirada da rede da Energisa. O DNIT não pode fazer isso sozinho, por que é um trabalho técnico, na alta tensão, onde não pode haver riscos, e quem tem que fazer

A BR-230 é a espinha dorsal do PIB paraibano, e muito influente para todo o nordeste. Além do fluxo de cargas do Porto de Cabelo, vai facilitar a mobilidade de quem reside na região e vai trazer mais força ao turismo, por que Cabedelo tem aí 10 Km de praia, a maioria, próxima de João Pessoa, como a Intermares, onde tem campeonatos de surfe. Então é uma obra que tem muita visibilidade nacional e até internacional.

isso é a empresa. Então, eu determinei que, mesmo que a gente tenha que pagar, para depois cobrar da empresa na justiça, nós o faremos. Mas, nós vamos realizar os últimos diálogos com a empresa, pra deixar claro que nós solicitaremos à justiça que determine – no curto prazo – a remoção desses postes. Até por que isto, significa defender o cidadão, que perde horas a fio no trânsito. É defender segurança para as pessoas, é defender o progresso do estado da Paraíba, e eu tenho certeza de que de um modo ou de outro isto será solucionado. Acredito que, em 30, 40 dias, uma vez que seja definida, a remoção aconteça, e aí poderemos medir, este ano, entre R\$77 a 80 milhões nesta obra, concluindo em 2025 este trecho que está em andamento", frisou o ministro assertivamente,



Carlos Barros,
Diretor Executivo do DNIT



Cacildo de M. Brito Cavalcante,
Coordenador de Engenharia do DNIT/PB

acrescentando: em outubro, nós publicaremos a licitação para o restante do trecho, mais 14 Km, para a parte dentro de João Pessoa, com novos viadutos, ponte adicional, alargamento de viadutos existentes, e a construção de cicloviás. E posso assegurar que não faltam recursos. O presidente Lula garantiu. E por isso temos que resolver essas questões. Logo mais, encontrarei além da bancada federal, junto com o senador Veneziano, o governador João Azevêdo, para pedir o apoio do estado, e a sensibilização do judiciário, para que a gente finalmente resolva a retirada dos postes e a obra possa andar. Esta é uma remoção necessária para que nós possamos trabalhar aqui sem interrupção de tráfego. Não há nem como pensar em parar o trânsito aqui", reiterou

o ministro. Sempre robustamente assessorado tecnicamente, a comitiva do ministro também foi integrada pelo diretor Executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Carlos Barros, que explicou: "A BR-230 é a espinha dorsal do PIB paraibano, e muito influente para todo o nordeste. Além do fluxo de cargas do Porto de Cabelo, vai facilitar a mobilidade de quem reside na região e vai trazer mais força ao turismo, por que Cabedelo tem aí 10 Km de praia, a maioria, próxima de João Pessoa, como a Intermares, onde tem campeonatos de surfe. Então é uma obra que tem muita visibilidade nacional e até internacional", disse. Já Cacildo Cavalcante, coordenador de engenharia do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes na Paraíba, apresentou detalhes deste projeto ao ministro Renan Filho e demais presentes à vistoria: "A rodovia está sendo ampliada, do km 2 ao km 13,38, com uma faixa a mais para cada sentido. Também estão sendo construídas vias marginais com mais duas faixas, totalizando cinco pistas, mais duas OAEs e 7 passarelas, que estão inclusive com os serviços de metalurgia iniciados. Todo o trecho urbano terá ciclovia, calçadas e iluminação", especificou.

A rodovia está sendo ampliada, do km 2 ao km 13,38, com uma faixa a mais para cada sentido. Também estão sendo construídas vias marginais com mais duas faixas, totalizando cinco pistas, mais duas OAEs e 7 passarelas, que estão inclusive com os serviços de metalurgia iniciados. Todo o trecho urbano terá ciclovia, calçadas e iluminação.



Veneziano Vital do Rêgo,
Senador da Paraíba

PRESENÇA ILUSTRE

Também presente às vistorias técnicas, às quais atenderam o superintendente do DNIT na Paraíba Antônio Monteiro Costa Filho, o senador Veneziano Vital do Rêgo, ladeado pelo ministro Renan, comemorou, em mensagem ao chefe do executivo brasileiro: “Esta figura que nós é tão cara, que é o ministro Renan Filho tem se dedicado a cumprir este cronograma estabelecido pelo senhor, presidente Lula, que é a inclusão da duplicação da BR-230, de Campina Grande até Farinha e, a Triplicação de Cabedelo até Oitizeiro, então só nos resta agradecer, enquanto paraibanos, ao senhor e à este parceiro competentíssimo, ministro Renan”, frisou o parlamentar, que vem atuando fortemente em prol da destinação dos recursos ao estado, é corresponsável por este novo momento vivido, e, que detalha melhor suas ações em entrevista que o leitor pode conferir na presente edição de RodoVias&Infra. ■

Esta figura que nós é tão cara, que é o ministro Renan Filho tem se dedicado a cumprir este cronograma estabelecido pelo senhor, presidente Lula, que é a inclusão da duplicação da BR-230, de Campina Grande até Farinha e, a Triplicação de Cabedelo até Oitizeiro, então só nos resta agradecer, enquanto paraibanos, ao senhor e à este parceiro competentíssimo, ministro Renan.



SINALISA
SEGURANÇA VIÁRIA

QUALIDADE, INOVAÇÃO E EXPERIÊNCIA
SALVANDO VIDAS

SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

HÁ 5 DÉCADAS CONTRIBUINDO PARA O AUMENTO DA SEGURANÇA VIÁRIA



DEFENSAS METÁLICAS



TACHAS METÁLICAS
TIPOS II E III



SINALIZAÇÃO VERTICAL



RUA PRESIDENTE BARÃO DE GUAJARÁ, 266
CEP: 03107-030 - SÃO PAULO/SP

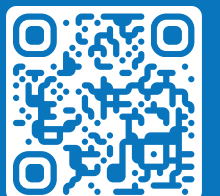


TEL: (11)2813-3900



WWW.SINALISA.COM.BR

acesse nosso site:



Avenida Dom Luis, 300 • Sala 925 • Aldeota • Fortaleza - CE • 60160-196 - (85) 3122-0490



**CONSTRUINDO O
MELHOR CAMINHO
PARA VOCÊ**

CSR

CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS RODOVIÁRIOS

ATUANDO NO NORTE, NORDESTE E CENTRO-OESTE



ENGENHARIA DE ALTA PERFORMANCE. COMPROMISSO. INTELIGÊNCIA.
EFICIÊNCIA. CONFORMIDADE. TUDO EM UM ÚNICO PACOTE, SOB A MARCA
QUE ESTÁ CONQUISTANDO UM ESPAÇO DE REFERÊNCIA EM OBRAS PESADAS.

BR - 014 / CAMPINA GRANDE





MELHORIA CONTÍNUA

Experimentado na política (foi vereador e secretário no município de Esperança-PB) e na alta gestão executiva, tendo atuado como diretor da Superintendência de Administração do Meio Ambiente (Sudema), órgão de estado voltado à preservação e políticas sustentáveis na Paraíba, o hoje superintendente Regional do DNIT paraibano, advogado e especialista em administração pública Antônio Monteiro Costa Filho, encontra em um perfil moderado, a medida para levar em frente os trabalhos promovidos pelo Departamento, logo no início da reorganização promovida pelo ministro dos Transportes Renan Filho. Com obras emblemáticas diante de si, a superintendência foca em promover entregas e solucionar pendências, para não apenas manter, como aumentar o já alto desempenho da instituição no âmbito de qualidade e segurança das rodovias federais, por onde “brilha a luz primeira” do Brasil.

RodoVias&Infra: O senhor assume recentemente a superintendência, dentro de um cenário de trabalhos já bem estruturados. Como se deu este contexto?

Antônio Monteiro: Aceitei com alegria este novo desafio a convite do senador Vital do Rêgo, ciente já que que estava diante de uma responsabilidade grande, de dar continuidade aos grandes projetos planejados para o estado. Você falou em trabalhos bem estruturados, a gente pode dizer que de uma forma geral a Paraíba é bem estruturada. Tem uma conformação estratégica dentro de uma lógica que faz sentido. Então, agora nós estamos em um momento de promover melhorias na nossa malha, que visem uma adequação. O estado cresceu. A economia cresceu. Agora, como acontece em qualquer estado pujante, a infraestrutura precisa acompanhar esse crescimento. E é para isso que estamos aqui. Estamos tocando as melhorias e adequações de capacidade nas principais rodovias federais, BR-230, 101, 104, 412, por este motivo. Especificando um pouco a BR-230: estamos com obras de adequação de capacidade do Km 2 ao 13,38, que inclui o remanescente de obra do Exército e os dois viadutos do Bairro do Bessa (em João Pessoa), tudo com recursos já garantidos, investimentos aí da ordem de R\$ 150 milhões, dentro do cronograma, prevendo a entrega para o ano que vem. Este inclusive, é um empreendimento que foi fracionado para melhorar a nossa abordagem.

Pra facilitar o ataque às frentes...

Isso. Originalmente, esta obra no PAC estava constando do Km 0 ao 28, mas vimos a necessidade de fragmentá-la da seguinte forma: do Km 0 ao 2, do 2 ao 13,38 e deste ao 28. A inclusão do 0 ao 2, se deu por conta de uma solicitação da população de Cabedelo, para que pudéssemos estudar uma solução melhor ali nesta área bastante confinada e urbanizada. Já do 2 ao 13,38 estamos em obras, como disse, e daí ao 28, estamos nos preparando para montar a licitação em RDCi, estimando um investimento de R\$ 280 milhões, para ser posto na praça ainda este ano. Posteriormente, ainda na BR-230, queremos fazer mais um segmento, adiante do Km 28 indo ao 34, continuando a adequação com as vias marginais chegando à travessia urbana de Bayeux, que na verdade é um remanescente da época da duplicação da BR-101. Nós não estamos pensando apenas nas entregas, em concluir e entregar o empreendimento agora. Estamos pensando também no que é necessário para no futuro, para termos um sistema que realmente funcione bem. Claro, isso inclui os nossos contratos do CREMA, que estão sendo tocados em Queimadas, com fresagens, recapes e restaurações e manutenções de conservação mais pesadas, que são necessárias pra cuidarmos do nosso patrimônio já existente, como estamos fazendo, por exemplo, na BR-104, que passa em sua maior parte por intervenções que visam a manutenção de suas condições. Há ainda micro revestimentos sendo executados nas BR-110, já terminada e sinalizada, na altura de Santa Luzia, devendo seguir até Patos. Também este procedimento é adotado na BR-361, até Piancó, indo à Itaporã descendo até a 426.

Nós estamos em um momento de promover melhorias na nossa malha, que visem uma adequação. O estado cresceu. A economia cresceu. Agora, como acontece em qualquer estado pujante, a infraestrutura precisa acompanhar esse crescimento.



Não estamos pensando apenas nas entregas, em concluir e entregar o empreendimento agora. Estamos pensando também no que é necessário para no futuro, para termos um sistema que realmente funcione bem.



Com isso, o nosso ICM – Índice de Condição de Manutenção na malha viária é de 81%, um crescimento bastante significativo.

Dentro desta estratégia, existe alguma região específica do estado que esteja com trabalhos mais concentrados?

Todas as nossas 3 Unidades Locais estão com um ritmo bastante intenso de trabalho. Na região do sertão, nós ampliamos a nossa presença, colocando aí um acréscimo que chega a perto de R\$ 40 milhões em investimentos, graças aos aportes feitos pelo governo federal. Em linhas gerais, nós quase dobramos os investimentos totais no estado, em relação à administração federal anterior. Com isso, o nosso ICM – Índice de Condição de Manutenção na malha viária é de 81%, um crescimento bastante significativo.

O DNIT também tem investido em suas instalações, o que representa também, consequentemente uma melhoria produtiva. Quais foram as ações tomadas?

É verdade. Nós fizemos reformas, restauramos a UL de Campina Grande, que está atualmente em ótimas condições. Também estamos já com os projetos para realizar essas reformas na UL de Patos, que estão em fase de preparação. É uma forma de valorizar o bem estar do nosso servidor. E sim, também melhorar o atendimento para a população.

Todas as nossas 3 Unidades Locais estão com um ritmo bastante intenso de trabalho. Na região do sertão, nós ampliamos a nossa presença, colocando aí um acréscimo que chega a perto de R\$ 40 milhões em investimentos, graças aos aportes feitos pelo governo federal.

BR-101 Norte



BR-230 - Obra de Contenção



BR-101 Sul



BR-101 Norte



BR-101 Sul



BR-101 Norte

Dentro da relação de complementaridade, entre os diversos troncos rodoviários, como está a relação com o governo estadual, e mais especificamente o seu braço rodoviário, o DER/PB?

É uma relação boa, totalmente baseada na técnica, respeitando as naturezas das obras e as diretrizes que cada um executa. O DER tem uma capilaridade, trata muito com as municipalidades, com obras de características distintas das do DNIT, que normalmente são trechos de maiores dimensões. Mas é uma relação bastante cordial, cooperativa e que se desenvolve tanto de nossa parte, quanto por parte deles, no absoluto foco nos interesses do estado. É um objetivo comum, e isso facilita o entendimento.

E com relação às instituições ambientais e órgãos de controle?

O DNIT, desde Brasília, tem uma orientação, não é mesmo? O DNIT está em linha com práticas de transparência, compliance, passa por auditorias. E nós temos esse modo de conduzir as coisas nas Superintendências, da mesma forma, dentro das realidades dos locais, com muita tranquilidade. Na parte ambiental também, nós tomamos as medidas indicadas. Das maiores intervenções às menores. Temos aí, por exemplo, uma pequena obra, de cerca de 500 m, e que conta com o cuidado ambiental exigido pelas modernas práticas do Departamento. Vale lembrar que nós temos obras do DNIT, que são de natureza eminentemente rodoviária, mas que também estão tendo em seus projetos, componentes de mobilidade urbana, daí os investimentos em vias marginais, pra segregar o tráfego local do de passagem, como estamos vendo em Cabedelo, e até mesmo com previsão de implantação de ciclovias, como no projeto da obra em Campina Grande.



Parceria na BR-230 Viaduto executado pelo DER/PB

O DER tem uma capilaridade, trata muito com as municipalidades, com obras de características distintas das do DNIT, que normalmente são trechos de maiores dimensões. Mas é uma relação bastante cordial, cooperativa e que se desenvolve tanto de nossa parte, quanto por parte deles, no absoluto foco nos interesses do estado.



BR-230 - Região de Pombal

Falando um pouco de segurança viária, controle de peso e velocidade, como está essa dinâmica nas federais paraibanas?

Nós estamos contemplando novos contratos para controle de pesagem que estão em fase final de elaboração na sede em Brasília, e que devem sair em breve. Já com relação aos elementos de controle de velocidade, já temos um novo contrato que vai ampliar as faixas monitoradas, saindo de 260 para 380, justamente para aumentar a abrangência de acordo com o crescimento e a necessidade da malha. Já quanto ao BR-Legal, estamos aguardando a fase de projeto, já com a parte estrutural aprovada, e que deve ter seu edital lançado em novembro, conforme a previsão. Estamos passando por estas intervenções de obra agora, para deixarmos a malha em uma condição muito boa, para que ano que vem, a gente possa entrar ostensivamente com estes novos contratos e ações do BR-Legal 2. É um programa que nós temos um histórico muito bom, e temos boas expectativas. A Paraíba por sinal, foi o primeiro estado a implantar a primeira versão desse programa que sempre foi muito bem avaliado. ■

Estamos passando por estas intervenções de obra agora, para deixarmos a malha em uma condição muito boa, para que ano que vem, a gente possa entrar ostensivamente com estes novos contratos e ações do BR-Legal 2.



Foto: Luiz Siqueira/MTransportes



PAVING
EXPO 2024
7ª EDIÇÃO

OUT 22 > 24
EXPO CENTER NORTE

Conectando pessoas,
construindo oportunidades.



CONECTE-SE NA MAIS COMPLETA PLATAFORMA DE NEGÓCIOS EM INFRAESTRUTURA VIÁRIA E RODOVIÁRIA.

03 DIAS DE MUITO CONHECIMENTO E NEGÓCIOS.

paving.com.br
@paving.expo



+55 11 2501-2688
info@stofeiras.com.br



MOBILIDADE PARAIBANA

Maiores obra urbana da gestão João Azevêdo, o Arco Metropolitano de João Pessoa, tocado com recursos do governo do estado pelo Departamento de Estradas de Rodagem da Paraíba – DER/PB, toma novo impulso com a diminuição do ritmo das chuvas. Aproximando-se aceleradamente a cada dia de sua entrega - inicialmente prevista para dezembro de 2026, mas que eventualmente, a depender das evoluções climáticas, pode até ser antecipada, de acordo com, seus gestores em até um ano – encerrando assim um ciclo iniciado em 2019, por meio de uma intensa articulação feita pelo estado e a bancada paraibana, junto ao governo federal.

De quando em quando, visitar antigos alfarrábios, pode representar mais do que um mero exercício para aperfeiçoamento lexical, ou ganho em erudição. Tal reconexão, por vezes, consiste em um reencontro ou uma nova visão sobre uma perspectiva – às vezes fugidia – acerca de um fato ou história, especialmente quando é emoldurada e sintetizada pelas capacidades de uma personalidade ou autoridade. Durante suas pesquisas, sobre o tema Arco Metropolitano de João Pessoa, na ampla base de dados digital mundial **RodoVias&Infra** se deparou com a seguinte e inequívoca explicação, tomada em fonte primária e primeira mão, do governador João Azevêdo, há pouco mais de um ano atrás: “Essa é uma obra, que apesar de ter o nome de ‘Arco Metropolitano de João Pessoa’, é uma obra da Paraíba. Vai beneficiar a Paraíba. Por que, a Mobilidade urbana, da Região Metropolitana, carece de investimentos para se resolver problemas muito sérios. Nós sabemos que existe, no trecho entre as Três Lagoas e o Hospital Metropolitano, uma sobreposição rodoviária, com o encontro de duas rodovias, uma situação

complicada, com um número de acidentes muito grande, engarrafamentos constantes, e nós vamos definitivamente, com essa obra, resolver esta questão. E essa é uma questão que vai verdadeiramente melhorar o tráfego para todos, para quem vem do interior, ou quem vem de Natal e vai à Pernambuco. É uma intervenção na Região Metropolitana de João Pessoa, mas que terá ação, alcance efetivamente, Estadual”. O trecho? Um complexo de obras que beneficiará diretamente, em números estimados, perto de 1,3 milhão de habitantes em João Pessoa, Bayeux, Santa Rita, Conde, Cicerolândia, Odilândia, Água Mineral, até à altura do Planalto de Santa Rita, por volta da estadual PB-016, serpenteando por 18,7 Km, desviando o tráfego de toda a região Metropolitana, sobre as interseções com as BR’s 101 e 230, com um investimento total de R\$R\$ 218,5 milhões, com recursos do Tesouro Estadual. Em tempo, as obras seguem em velocidade, pelas mãos das três construtoras que formam o Consórcio – Construtora Luiz Costa LTDA., Construtora Rocha Cavalcante LTDA. e Cosampa Construções LTDA.



João Azevêdo,
Governador da Paraíba

EVOLUÇÕES

De acordo com o gestor do contrato, o engenheiro Antônio Marcos Gouveia, é possível que a obra, após entregue, seja repassada ao governo federal, por constituir uma ligação de alto padrão, entre duas BR’s. De acordo com ele, o momento do Arco Metropolitano, é de intensa movimentação por conta de terraplanagens e aterros: “Estamos executando ainda, dois viadutos no entroncamento com as duas BR’s, duas pontes de 40 m cada, uma sobre o Rio Gramame e outra sobre o Mumbaba, uma passarela para atendimento à comunidade de Cicerolândia, duas passagens inferiores, por que se trata de melhorar o fluxo para as cargas canaveiras, típicas da região, 49 bueiros simples duplos e triplos. Atualmente, temos pouco mais de 25% do cronograma orçamentário executado. Devido à fase das obras, que entrará na parte mais cara e rápida, com a pavimentação, o avanço deve ocorrer em uma velocidade ainda maior.”, antevê o gestor, apontando ainda que, o segmento sobre a BR-101 representou um desafio, por conta de um linhão de transmissão presente na faixa de domínio. “O processo de privatização da CHESF, acabou criando muita burocracia e custos que já não compensavam para retirada das linhas. Isso nos levou, a modificar a concepção de dispositivo, adotando uma outra

Atualmente, temos pouco mais de 25% do cronograma orçamentário executado. Devido à fase das obras, que entrará na parte mais cara e rápida, com a pavimentação, o avanço deve ocorrer em uma velocidade ainda maior.



Essa é uma obra, que apesar de ter o nome de ‘Arco Metropolitano de João Pessoa’, é uma obra da Paraíba. Vai beneficiar a Paraíba.

abordagem, por baixo da BR-101”, detalhou o gestor. A grande plataforma, terá pistas duplas com acostamento de 2 m, faixas de rolamento de 3,6 m e uma faixa de segurança para o canteiro central de 1 m. “O Arco Metropolitano será, em termos técnicos, um trecho multi-funcional e também, muito funcional, por que nós nos utilizamos dos mesmos padrões que os apresentados por ambas as BR’s, que são duplicadas, a BR-101, de João Pessoa à Recife, e a BR-230, de João Pessoa à Campina Grande”, avaliou. “O DNIT demonstrou interesse, algo que vemos nas nossas reuniões mensais. Então é um trabalho muito bem feito e bem cuidado, para, eventualmente quando formos relatar o “as built”, tudo esteja rigorosamente dentro das normas e do padrão DNIT. O pavimento será uma sub-base estabilizada, com camada de BGTC com 15 cm, tratamento superficial duplo, e duas camadas de CBUQ, sendo um binder de faixa “B”, e uma fixa de capa “C”, com 10 cm de revestimento asfáltico no total”, revelou o engenheiro. ■



Antônio Marcos Gouveia,
Gestor do DER/PB de contrato



O GRANDE PERITO DA NAÇÃO

Augusto Nardes, Ministro do Tribunal de Contas da União

Personalidade de destaque, e em boa monta, formadora do moderno perfil do Tribunal de Contas da União, o ministro Augusto Nardes, orgulhosamente gaúcho, e ainda mais orgulhosamente da região das Missões, é também um corresponsável pelo processo que culminou na alta especialização técnica alcançada da casa. Ex-parlamentar, ex-presidente do próprio Tribunal e primeiro presidente brasileiro do Olacefs Organização Latino-Americana e do Caribe de Entidades Fiscalizadoras Superiores, o homem de fala moderada e firme, expõe suas visões de Brasil. Não apenas enquanto um país que precisa buscar os meios para se resolver, mas de resolver, em definitivo, qual será o seu papel, nos próximos desenhos da organização mundial.

O Tribunal de Contas da União, desempenhou papéis decisivos na moderna história democrática brasileira. Coerente, consistente e robusta, a trajetória recente da corte se confunde com a sua, em um perfil de abordagem eminentemente técnica, marcadamente quando o tema é infraestrutura, fio condutor desta conversa. Com base nisso, que análise o senhor faz da atuação do TCU hoje no país?

O Tribunal de Contas da União é, por princípio, o grande normatizador de toda a administração pública brasileira. É um órgão que fiscaliza todos os poderes da República e cuja principal missão é emitir um parecer técnico recomendando a aprovação - ou não - das contas da República. Então, todos os anos, é enviado ao Congresso Nacional este parecer para apreciação e consequente tomada de decisão. O TCU atua como o grande perito da nação, pela constituição Federal. É a instituição que faz, em nome do estado brasileiro, esse escrutínio, as peritagens e perícias. Foi justamente visando essa capacidade de aperfeiçoamento que em 2013, quando por oportunidade de minha presidência, criei secretarias especializadas, como na área de infraestrutura, com competência para avaliar rodovias, ferrovias, hidrovias, aerovias, todas as disciplinas concernentes à infraestrutura, com um corpo técnico que supera 200 profissionais, concursados, entre arquitetos, engenheiros, que elaboram os seus pareceres sobre estas questões. Especialmente na parte construtiva de obras do interesse do estado, indo além, avaliando a política de infraestrutura, de plataformas, empresas públicas e de toda infraestrutura do estado federal. Dentro deste esforço por aperfeiçoamento e especialização, foram reposicionados cerca de 500 auditores, que puderam optar pelas suas áreas de maior interesse. Paralelamente, firmamos um acordo com a OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), a instituição mais avançada do planeta em termos de governança, para que pudéssemos promover um intercâmbio de boas práticas com eles e, para que nos possibilitasse implementar indicadores de governança em todo o país. São indicadores (Liderança, Estratégia e Controle) e que abrangem desde a governança de pessoas, à

governança de TI, passando pela governança de compras - por que o estado brasileiro compra R\$ 1,3 trilhões anualmente - governança financeira, organizacional e outros avanços no Brasil todo. Nesse aspecto, por exemplo, nós promovemos a alteração na lei 14.133/21 que estabelece a governança de compras. A ideia aí, é que haja um planejamento de compras, e que se permita avaliar se o estado está adequadamente preparado para isso. Então nós temos instrumentos para realizar uma avaliação completa da gestão pública em temas centrais. Tomando a governança de pessoas, torna-se importante treinar essas pessoas para que elas possam entregar bons resultados. Neste aspecto, avaliamos essa governança de pessoas, em 381 instituições diferentes. Este é um método importante, para cada pasta do executivo, por que oferece uma métrica que estima a entrega - ou não - de resultados, se há falhas e onde elas estão ocorrendo. Isto para cada ministério e cada estatal, incluindo a Petrobras e as Agências Reguladoras. Aliás, o primeiro levantamento sobre a situação da governança no país foi realizado por nós, ainda quando do estabelecimento do acordo com a OCDE em que consignamos mais 3 países também neste esforço. Também elaboramos manuais para auxiliar nesta implementação, que incluem, por exemplo, avaliação de riscos, imprescindível para o segmento de infraestrutura.

O TCU atua como o grande perito da nação, pela constituição Federal. É a instituição que faz, em nome do estado brasileiro, esse escrutínio, as peritagens e perícias



Sede do TCU em Brasília



Especificamente falando de infraestrutura, o Brasil é deficitário. De que forma a governança se coloca como um elemento que pode contribuir para sanar esta carência?

Eu levantei alguns números, que inseri em uma de minhas palestras, onde estima-se que para vencer esse déficit seria preciso investir R\$ 350 bilhões em infraestrutura até 2038, o que representa cerca de 4% do PIB nacional, se quisermos estar entre as 20 melhores economias globais no quesito infraestrutura. Ponto em perspectiva, o Brasil investe hoje, 1,5% do PIB em Infraestrutura. A China investe 8% e a Índia 5%. Neste contexto, toda a instrumentação que nós promovemos, demonstrou, tanto para municípios, estados e a união, que para ter bons resultados, é preciso ter boa governança, que acaba influenciando nas áreas estratégicas e de liderança, pois uma não anda sem a outra. Também foi feito um acórdão, determinando a implantação desses elementos de governança em todo o país, existindo até um Projeto de Lei (PL, já aprovado pela Câmara, mas que ainda precisa passar no Senado) baseado nisso. Nós conseguimos convencer o executivo, à época o presidente Michel Temer, e mesmo seus ministros, como o próprio Henrique Meirelles, a estabelecer uma política, que resultou em um decreto assinado por ele, em 2017, com as regras de governança. Uma política que até então o país não tinha. De fato, tudo isso colocou o Brasil em uma posição de destaque, por que o projeto de governança montado para o país, também teve

seu análogo desenvolvido em termos de América Latina, que está em fase de implantação. Criamos uma rede de governança na Argentina, devendo expandir para outros países. Nós temos atuado muito também em termos globais, como por exemplo na "governança para o clima", e aí, nós chegamos às novas abordagens que se fazem necessárias para acessar essas mudanças que a governança de infraestrutura no país tem que incorporar, para responder à altura dos novos desafios climáticos. É preciso nos preparar para enfrentar de modo mais adequado à esses eventos cada vez mais extremos, como por exemplo, o que aconteceu no Rio Grande do Sul. Estamos cientes de que este é um fenômeno mundial, e por isso é que eu estou propondo uma nova auditoria de classe global, com 127 países já incluídos nesse contexto. Nós convencemos o planeta a olhar esse tema, e assim, puxamos esta agenda para a Organização das Nações Unidas (ONU). Também montamos um Clever Scanner, um mapa mundi que aponta os caminhos para a governança de infraestrutura. Apoiado em 3 itens: Governança, Financiamentos e Políticas Públicas. Tudo com vistas a aprimorar a governança de infraestrutura.

Nós convencemos o planeta a olhar esse tema, e assim, puxamos esta agenda para a Organização das Nações Unidas.

Nós conseguimos convencer o executivo, à época o presidente Michel Temer, e mesmo seus ministros, como o próprio Henrique Meirelles, a estabelecer uma política, que resultou em um decreto assinado por ele, em 2017, com as regras de governança.



A grande intenção deste 8º Fórum Nacional de Controle, foi criar uma transversalidade. Falta essa transversalidade entre municípios, estados e a União. E o que acontece na infraestrutura, é que o que foi planejado em nível nacional, acaba não acontecendo 'na ponta', justamente por falta dela.

E todo este conjunto, presumivelmente, com vistas a uma adoção a curto prazo...

Exato, no curto prazo. Estamos com isso em vista. Tanto que tivemos o "8º Fórum Nacional de Controle", do Tribunal de Contas da União, para o qual convidamos autoridades importantes, como o vice-presidente Geraldo Alckmin, o ministro dos Transportes Renan Filho, as principais autoridades do país, nosso presidente do Tribunal, ministro Bruno Dantas, bem como auditores de nível mundial, que tive oportunidade de convidar em um recente encontro em Paris, no qual fui realizar uma palestra. A grande intenção deste 8º Fórum, Nacional de Controle, foi criar uma transversalidade. Falta essa transversalidade entre municípios, estados e a União. E o que acontece na infraestrutura, é que o que foi planejado em nível nacional, acaba não acontecendo "na ponta", justamente por falta dela. E, a consequência disto é a falta de entrega de produtos adequados, também por falta dessa dialética. Então, nossa intenção é estreitar essas relações, melhorando a qualidade dos planejamentos elaborados. Em última análise, é também um esforço que busca trazer mais eficiência à atuação da União, enquanto um protagonista das principais infraestruturas de transportes do país, mas que às vezes não conversam com as políticas adotadas pelos estados onde serão construídas. Em meio à tudo isso, nós estamos em um processo de publicar os caminhos que percorremos e as diretrizes de nosso trabalho, em livros para que fiquem à disposição dos que desejem se aprofundar nos seus estudos de governança, como fizemos por exemplo, no título "Centro de Governo" (o qual, junto à um exemplar de "Da Governança à Esperança", foi gentilmente presenteado pelo ilustre ministro à Redação Jornalística de RodoVias&Infra).



“Credibilidade nada mais é do que a confiança no crescimento do país. E em grande monta é essa insegurança quanto ao desempenho do Brasil, que refreia a chegada destes investimentos externos.”

Dado o nosso déficit em infraestrutura nos últimos 20 anos, que não acompanhou o crescimento do setor produtivo, como você vê o PAC como uma movimentação importante nesse cenário?

O PAC é uma carta de intenções, mas não está estruturado adequadamente e, o estado brasileiro atual, não tem capacidade financeira para implementá-lo seja à médio ou longo prazo. No curto prazo, o Programa consegue desenvolver algumas ações, mas não consegue estabelecer uma prioridade sobre os temas centrais. Por exemplo: as Ferrovias somente poderão vir a acontecer se houver uma participação da iniciativa privada, via participação da iniciativa privada nas concessões para que se tenha uma diminuição em seu custo. O mesmo se repete nas rodovias, bem como os aeroportos e nas hidrovias, que são um modal muito tímido no país. De fato, a governança é um instrumento que atua estrategicamente, também necessariamente para repensar o desenho da matriz nacional de transportes, tornando-a mais competitiva, com maior participação deste modais sub aproveitados. Falando nesta utilização muito aquém do nosso potencial hidroviário, este é o motivo pelo qual eu liberei a construção dasclusas de Tucuruí. Há 15 anos é um processo que esbarra ainda em questões ambientais, de jurisprudência ambiental, de falta de capacidade organizacional do estado brasileiro, e, por questões financeiras. Veja o Pedral do Lourenço: não foi feito o derrocamento, por que não se obteve uma licença e, com isso, ao longo do tempo que perdemos, perdeu-se também competitividade, o que inviabiliza a alternativa Norte, que poderia ser uma virada de jogo importante para o Agro. Este, aliás, é um dos pontos importantes que queremos levantar precisamente no 8º Fórum Nacional de Controle, o da promoção de uma discussão para estabelecer uma situação de melhoria geral da competitividade dos transportes do país incluindo neste quesito, um novo desenho de aumento de participação dos Portos e Hidrovias.

O ministro tocou no ponto de capacidade financeira. E isto nos leva às concessões, e portanto, à atração de investidores de fora do país. Por conseguinte, chegamos à uma questão essencial para isto, que é a segurança jurídica.

Não temos capacidade financeira. Por que? Por que não estamos conseguindo aumentar o PIB. O investidor externo não vê credibilidade no crescimento do PIB brasileiro. E isso atrapalha a atração de investimentos. Temos um crescimento tímido e isso puxa um crescimento igualmente tímido na área de infraestrutura. Como consequência, há players interessados, mas os projetos e a falta de estrutura do estado, não oferecem as garantias de retorno à curto prazo. Credibilidade nada mais é do que a confiança no crescimento do país. E em grande monta é essa insegurança quanto ao desempenho do Brasil, que refreia a chegada destes investimentos externos. A consequência disso, é que como nós não somos superavitários, dependemos desses recursos externos, que somente aportarão por aqui, a partir do momento em que tenhamos projetos atrativos. Que deem retorno. Então, vejo que o maior risco que esses investidores potenciais externos percebem, é o risco de falta de crescimento adequado. Além da falta de projetos bem estruturados.

Um pouco antes, o senhor se referiu à ocorrências climáticas e aos eventos devastadores ocorridos no Rio Grande do Sul, do qual o senhor é relator dos recursos destinados à defesa de catástrofes no estado, inclusive alertando para a perda de protagonismo deste, frente ao governo Federal. Porém, percebemos ainda que existe um descompasso muito grande entre a questão de valores de insumos, que “dispararam” e chegam a prejudicar o esforço de reconstrução. Como o Tribunal tem encarado esta, digamos, “nova realidade” que impacta profundamente as obras e seus custos?

Nós avançamos recentemente, no sentido de buscar uma tentativa de consenso para desamararr os projetos e processos que estão na casa. É uma nova ferramenta, que está sendo utilizada e que tem o objetivo de destravar as questões mais polêmicas que nós temos em mãos. É uma movimentação que ainda está em estágios iniciais, ainda não está completamente amadurecida, mas, é uma porta que pode vir a trazer maior celeridade para os projetos de infraestrutura. Seria algo muito próximo de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), acelerado, para buscarmos uma situação mais dinâmica.

E quanto ao reequilíbrio desses contratos impactados?

É preciso avaliar e buscar um consenso. Depende muito de como esses contratos foram firmados. Depende da capacidade de diálogo e conversa entre as partes interessadas, tanto por parte do estado, suas agências reguladoras. Esse entendimento pode encaminhar ao reequilíbrio. Outra alternativa para buscar o entendimento para o reequilíbrio de contratos, é a Secretaria de Consenso (Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos - SecexConsenso), onde nós estamos tentando iniciar um processo mais dinâmico, que era baseado mais em relação à uma jurisprudência, mais conservadora em relação a esse tema.

Continuando neste tema do reequilíbrio, mas falando um pouco do DNIT. Temos percebido esses problemas que o mercado tem enfrentado com os insumos, em especial o asfalto, que é o item mais caro nas obras, com preços voláteis, normalmente mais caros a cada ajuste. Evidente que isto também impacta os contratos. Assim, o Departamento levantou a possibilidade – junto ao próprio TCU - de ele próprio adquirir o CAP, não mais ficando esta incumbência para as empresas. Como o senhor vê esta proposta?

Este processo do DNIT deve passar por uma análise técnica, e o encaminhamento próprio dentro da casa. Mas, de novo, uma alternativa mais flexível, pode estar na SecexConsenso. Um caminho. O reequilíbrio, muitas vezes, pode ser feito até com base do que está estabelecido no próprio contrato original. Muitos deles, oferecem vantagens para as concessionárias neste sentido, porém, muitas vezes essas empresas entendem que estas vantagens previstas são insuficientes, e aí deixam de realizar investimentos ou acabam não os realizando por de fato ficarem descapitalizadas. E é por isso que eu acredito que a Secretaria de Consenso possa ser viável nessas soluções. ■

“Outra alternativa para buscar o entendimento para o reequilíbrio de contratos, é a Secretaria de Consenso (Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos - SecexConsenso), onde nós estamos tentando iniciar um processo mais dinâmico, que era baseado mais em relação à uma jurisprudência, mais conservadora em relação a esse tema.”



Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado



Foto: AS/COM/TCU

COALIZÃO TRANSVERSAL

Promovido pelo Tribunal de Contas da União – TCU o 8º Fórum Nacional de Controle, com foco na “Governança de Infraestrutura: Planejamento, Financiamento e Impactos Climáticos”, mirou em “fomentar um debate produtivo que possa resultar em ações concretas e políticas públicas eficazes, visando uma infraestrutura de transportes que sustentem o desenvolvimento econômico e social do Brasil”.



Fotos: Samuel Figueira/TCUoficial

Obtendo êxito em aproximar - e concentrar - diversos atores e diferentes vozes que têm como objetivo final o “destravamento de empreendimentos”, bem como a promoção de “infraestruturas resilientes”, ações amplamente defendidas por seu mentor, o ministro Augusto Nardes, o Fórum, também cumpriu um papel didático, ao expor novos conceitos e metodologias capazes de trazer maior convergência entre agentes públicos e privados, necessariamente, afinando uma sintonia que, afinal, tem a condição de trazer uma prestação de serviços mais eficiente, melhor e mais inteligente no aproveitamento de recursos.



Confiamos na boa fé, confiamos na boa técnica e nas interações que temos com o Ministério dos Transportes e a Infra S.A., que tem sido extraordinárias.

Setor de Administração Federal Sul – SAFS, Quadra 4, Lote 1, Rua dos Anexos Sul, Esplanada dos Ministérios, Brasília, Distrito Federal, Brasil. O espaço encontra o tempo, no início de setembro, pelas mãos da instituição que faz da higidez o perfil de execução de sua tarefa máxima, centrada no controle externo. Respeitada e inquestionavelmente atuante, a perspectiva atual do Tribunal de Contas da União, é uma que está associada ao protagonismo brasileiro, na vanguarda entre as instituições congêneres ao redor do mundo civilizado. É verdade que, ainda que o Brasil oscile entre períodos de maior ou menor projeção internacional – algo natural aos sabores das democracias e seus alinhamentos – o TCU, tem se mostrado, não apenas entre blocos e comunidades internacionais, uma “figura de proa”, bastante singular, proeminente e referencial em termos de novos conceitos e abordagens concernentes à natureza da própria atividade. Da adoção por um viés conciliador, apoiado em premissas estritamente técnicas, e com características menos punitivas e muito mais educativas, a evolução institucional da corte, colhe hoje bons frutos, ao tornar-se na materialização física de um ambiente aberto à discussões e inovações. Uma alta cúpula, resultado de uma visão funcional do estado, enquanto agente de entregas necessárias às demandas da sociedade. É que portanto,

VIII - FÓRUM NACIONAL DE CONTROLE



Bruno Dantas,
Presidente do Tribunal de Contas da União

possui a prerrogativa de atrair as atenções e os interesses daqueles que desejam avançar em realizações de forma coerente, sem contudo, desconstruir o progresso já construído. Entre pares heterogêneos, fazendo convergir os diferentes e buscando alternativas em comum, a casa tem oferecido, afinal um equilíbrio real, para além do simbolismo presente no fiel de uma balança, por meio de suas recomendações e em inúmeros casos – aconselhamentos. Tal contextualização, ainda que estendida, se faz justificada, a partir do momento em que é preciso compreender a moderação que permeia as mais recentes edições dos Fóruns promovidos pela corte, extrapolando a esfera mais restrita à auditores e profissionais de área, expandindo-a para outros públicos, autoridades, representantes de governo e classe empresarial, refletindo um desejo dos próprios ministros, que ao conduzir a corte à novos e sofisticados instrumentos de governança e transparência, têm induzido ao aperfeiçoamento ou mesmo a adoção destes processos, por parte de outras autarquias e instituições,

Nós entendemos, a importância dos temas abordados neste fórum, em especial a governança, como objeto que traz resultados. Ela que é o somatório do fortalecimento da democracia, com a própria gestão pública, e que significa coisas simples: gerir o serviço público com ética, transparência ativa, proximidade à população e responsabilidade.



Renan Filho,
Ministro dos Transportes



para além da esfera de influência natural Federal. “Confiamos na boa fé, confiamos na boa técnica e nas interações que temos com o Ministério dos Transportes e a Infra S.A., que tem sido extraordinárias”, disse em seu discurso de abertura o Presidente do Tribunal de Contas da União, ministro Bruno Dantas, exemplificando um entre os vários ganhos em diálogo que a corte tem conseguido empreender, em especial, no sentido de prevenir o “Apagão das canetas” (como o próprio ministro Dantas colocou), uma vez que o TCU tem buscado maior previsibilidade, consolidando e quando necessário, atualizando entendimentos, ultrapassando um papel de mero aplicador de jurisprudências, um fato reconhecido por parte do atual executivo Federal, como externado pelo ministro dos Transportes Renan Filho, que se referiu à uma inovação do próprio Tribunal, como uma potente ferramenta para mitigação de divergências: a SecexConsenso (Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos), que, de acordo com o ministro “está conseguindo de fato, e não apenas em teoria, reduzir conflitos”, afirmou. “Nós entendemos, a importância dos temas abordados neste fórum, em especial a governança, como

objeto que traz resultados. Ela que é o somatório do fortalecimento da democracia, com a própria gestão pública, e que significa coisas simples: gerir o serviço público com ética, transparência ativa, proximidade à população e responsabilidade”, registrou o ministro dos Transportes, diante de presenças ilustres como o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, do ministro das Minas e Energia Alexandre Silveira, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o ministro da Controladoria-Geral da União, Vinicius de Carvalho e o ministro do Tribunal de Contas da União, Jorge Oliveira, que mediou a palestra “Desafios e perspectivas para a construção de infraestruturas resilientes a impactos climáticos”, após o inaugural e emblemático debate “Governança com enfoque na infraestrutura”, não por acaso, a pauta defendida intransigentemente pelo Ministro do Tribunal de Contas da União, Augusto Nardes, que em suas boas vindas, frisou: “É preciso sincronizar o Brasil. É preciso haver uma transversalidade com os estados. Falta conversa, falta debate. As instituições precisam dialogar melhor. É importante nós termos essa capacidade de trabalharmos juntos e tecnicamente. Precisamos destravar o estado brasileiro”.



Augusto Nardes,
Ministro do Tribunal de Contas da União

É preciso sincronizar o Brasil. É preciso haver uma transversalidade com os estados. Falta conversa, falta debate. As instituições precisam dialogar melhor. É importante nós termos essa capacidade de trabalharmos juntos e tecnicamente. Precisamos destravar o estado brasileiro.

“ O Ministério dos Transportes, hoje, tem uma agenda de sustentabilidade e governança institucionalizada. Para nós, falar destes temas, é falar de premissas de projeto. Não é um conceito, ou uma área que se vincula em uma tentativa de viés político, vestida de inovação. É uma realidade.



Cloves Eduardo Benevides,
Subsecretário de Sustentabilidade do Min. Transportes

LIDERANÇA PELO EXEMPLO

No radar das pastas e instituições mais dinâmicas do executivo e dos poderes, as políticas e compromissos de compliance, elaboração e adoção de políticas ESG, com destaque para as sustentabilidades e a governança, mais do que um foco de estudo e de demonstração de como estes conhecimentos vem sendo absorvidos, é uma pauta que se encontra – até de forma positivamente surpreendente – muito evoluída. Ao menos no que tange à alta gestão federal, de acordo com algumas exposições, como a que foi proferida de forma bastante objetiva pelo Cloves Eduardo Benevides, subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, dá uma boa ideia de como o país já pode ser considerado um ponteiro no tier de países mais efetivos em transformar discurso em realidade: “O Ministério dos Transportes, hoje, tem uma agenda de sustentabilidade e governança institucionalizada. Para nós, falar destes temas, é falar de premissas de

projeto. Não é um conceito, ou uma área que se vincula em uma tentativa de viés político, vestida de inovação. É uma realidade”. Para atingir este objetivo, que ele classificou como um “reposicionamento institucional” do MT, o subsecretário explicou que o MT adotou duas medidas principais neste sentido, inicialmente: o estabelecimento do COSUST – Comitê de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos (em conjunto com o Ministérios de Portos e Aeroportos), e a ampliação dos espaços de participação social, colocando como prioritária a participação dos processos de escutas e consultas populares. Pautas de início, que afinal, tem a função de manter o Ministério em “constante nivelamento com o momento mundial e brasileiro da pauta climática, estabelecendo também para isso, coordenações setoriais, a CDRI – Coalizão sobre Infraestrutura Resiliente a Desastres e acordos internacionais neste sentido.





REDUÇÃO DE RISCO DE DESASTRES

Em linha com as temáticas que orbitam a governança, e painéis de extrema relevância para ocorrências recentes no Brasil (que se por um lado, em um período do ano sofreu com pesadas chuvas e a catastrófica enchente no Rio Grande do Sul, e agora padece com a seca generalizada), como o “Desafios e Perspectivas para a Construção de Infraestruturas Resilientes a Impactos Climáticos”, a coordenadora no Brasil do Escritório das Nações Unidas para Redução de Riscos de Desastres – UNDRR, Adriana Campelo Santana, vê no acordo de Sendai, um passo importante e além do viés reativo ao desastres: “Temos que trabalhar com

elementos além do fator climático, apoiando países para que criem suas políticas para a gestão de riscos. Isto passa necessariamente pela construção de resiliência e infraestruturas resilientes e a incorporação da redução de risco de desastres no planejamento e governança da infraestrutura”. Inserido no acordo global, está o Sendai Framework, que objetiva a redução de riscos e perdas de vidas; de meios de subsistência e saúde; de ativos econômicos, físicos, sociais, culturais e ambientais, com horizonte até 2030, constituindo o primeiro grande acordo global pós 2015.

“Temos que trabalhar com elementos além do fator climático, apoiando países para que criem suas políticas para a gestão de riscos. Isto passa necessariamente pela construção de resiliência e infraestruturas resilientes e a incorporação da redução de risco de desastres no planejamento e governança da infraestrutura.”



Adriana Campelo Santana,
Coordenadora no Brasil do UNDRR

Construção e Mineração em Movimento

Um show totalmente dinâmico

Jaguariúna | SP

Garanta o melhor espaço

BRAZIL EQUIPO SHOW
03 > 06 JUNHO 2025

beshow.com.br
[@equiposhow](https://twitter.com/equiposhow)

+ 55 11 2501-2688
info@stofeiras.com.br



“O oportuno evento, reforçou a importância das soluções jurídicas e do processo competitivo, além de enfatizar o impacto positivo das melhorias na infraestrutura para os usuários das rodovias.

■ PERSPECTIVAS

Com andamento em painéis técnicos, é preciso registrar que o magnetismo do evento foi capaz de atrair e fomentar debates em alto nível, também em segmentos mais específicos, como opinou o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Rafael Vitale: “Foram discutidas questões centrais na governança da infraestrutura, especialmente considerando os desafios e soluções relacionadas às concessões rodoviárias. Algumas concessões rodoviárias têm enfrentado desafios para atingir as metas de investimentos e garantir a prestação de serviços adequados, o que reforça a necessidade de soluções jurídicas criativas que assegurem o sucesso desses contratos. O oportuno evento, reforçou a importância das soluções jurídicas e do processo competitivo, além de enfatizar o impacto positivo das melhorias na infraestrutura para os usuários das rodovias”, sintetizou após sua preleção no bloco de debates “Maturidade em Projetos de infraestrutura: exemplos e boas práticas”, em uma visão muito similar à do diretor-presidente da Associação Brasileira de Concessionária de Rodovias – ABCR, Marco Aurélio Barcelos: “Este é um evento expoente da governança, de controle, e dá uma dimensão muito boa do que é essa nova visão da administração pública”, que foi um dos integrantes do módulo

“Este é um evento expoente da governança, de controle, e dá uma dimensão muito boa do que é essa nova visão da administração pública.



Rafael Vitale,
Diretor-geral da ANTT

Foto: Jeff D'Avila/ANTT

“Concessões em Foco: Segurança Jurídica na Renegociação de Contratos”. Ex-diretor do DNIT e atual coordenador de Infraestrutura e Logística - Instituto Pensar Agro, Luiz Pagot, por outro lado, defendeu, além de além de investimentos de longo prazo: “É preciso melhoria efetiva na malha rodoviária Federal, em especial dos acessos portuários, de forma imediata, com a criação de vias expressas para estes terminais. Em um momento em que se fala tanto de sustentabilidade, e ESG, nada melhor do que acabar com o desperdício de tempo e o volume de emissões causados por esses gargalos, que também ferem a competitividade”, disse. Representando o “Movimento da Infraestrutura” a CEO do MoveInfra, Natália Marcassa, durante o painel “Planejamento integrado: o futuro dos transportes no Brasil” destacou: “Precisamos iniciar esse debate de como linkar planejamento e investimento. As PPPs são um caminho, mas ainda exige contraprestação do poder público.



Marco Aurélio Barcelos,
Diretor-presidente da ABCR

Foto: Jeff D'Avila/ANTT



Luiz Pagot,
Coordenador de Infraestrutura e Logística do IPA

O arcabouço legal do setor de infraestrutura melhorou muito nos últimos 30 anos, trazendo segurança jurídica ao país, mas podemos avançar mais”, instou executiva, que alertou: “Infraestrutura e política pública precisam de previsibilidade de longo prazo”, frisou.



Natália Marcassa,
CEO do MoveInfra

“Em um momento em que se fala tanto de sustentabilidade, e ESG, nada melhor do que acabar com o desperdício de tempo e o volume de emissões causados por esses gargalos, que também ferem a competitividade.

■ EM SUMA

Com a adesão maciça de participantes e autoridade de todo o território Nacional, o VIII Fórum Nacional de Controle, obteve êxito em, como aludiu seu criador no início de sua fala, ressaltar a “importância da governança eficaz e resiliente na infraestrutura nacional”. Além da participação física, a adesão do público por meio remoto, também reunindo algumas centenas de profissionais e interessados na temática (assim como alguns integrantes da redação de **RodoVias&Infra** que não puderam ir pessoalmente), está disponível na íntegra, em mais de 10h de debates, divididos nos seus 5 painéis: “Desafios e perspectivas para a construção de infraestruturas resilientes a impactos climáticos”; “Investimentos para manutenção e ampliação da malha logística em tempos de escassez de recursos”; “Planejamento integrado: o futuro dos transportes no Brasil” ; “Concessões em foco: segurança jurídica na renegociação de contratos”, e “Maturidade em projetos de infraestrutura: exemplos e boas práticas”, restando disponível ao público no canal do YouTube da instituição no endereço: <https://www.youtube.com/@TCUoficial> – cuja recomendação de acesso este periódico considera absolutamente recomendável, para a compreensão do que existe de mais atualizado, moderno e contemporâneo acerca dos temas expostos. ■

“O arcabouço legal do setor de infraestrutura melhorou muito nos últimos 30 anos, trazendo segurança jurídica ao país, mas podemos avançar mais.

A Strata Engenharia possui o maior Arsenal Tecnológico da América do Sul, resultado da política de investimentos, aliado ao arrojo técnico-científico no desenvolvimento de equipamentos e softwares específicos para cada cliente e região.

S



TRAFFIC SPEED DEFLECTOMETER



MULTIFUNCTION VEHICLE



FALLING WEIGHT DEFLECTOMETER



LASER CRACK MEASUREMENT SYSTEM

HEAVY WEIGHT DEFLECTOMETER

+ DE 30 ANOS INOVANDO COM TECNOLOGIA



Escaneie o QrCode e saiba mais sobre os melhores e mais modernos equipamentos de engenharia rodoviária do mundo que estão a sua disposição.

..strata..
ENGENHARIA



PEGASUS TWO



CAPACIDADE DE ATRAÇÃO

Tradicional, aguardados e reconduzidos, após um longo hiato de pouco mais de uma década, à uma de suas mais bonitas “casas”, em Aracaju (mais precisamente no Centro de Convenções AM Malls Sergipe, local eleito pelo anfitrião, o Departamento Estadual de Infraestrutura Rodoviária de Sergipe – DER/SE) o 26º ENACOR – Encontro Nacional de Conservação Rodoviária, e a 49ª RAPV – Reunião Anual de Pavimentação, juntamente com a feira temática “ExpoEnacor”, atualmente em sua 5ª edição, novamente não desapontaram as altas expectativas criadas em torno dos seus 4 dias de duração.



Fábio Mitidieri
Governador do estado de Sergipe

Definidores para a área técnica e essenciais para a divulgação de novos equipamentos e tecnologias, os eventos que congregam a grande comunidade do rodoviarismo brasileiro todos os anos, consistem uma efeméride que além da união, denota a força de um segmento que está sempre pronto – e ávido – por inovação.

Sempre um sucesso de crítica, e definitivamente um sucesso de público (via de regra, altamente qualificado, com representantes das mais elevadas instâncias do rodoviarismo brasileiro), o grande encontro da comunidade estradeira do Brasil, tem também sido cada vez mais, uma ocasião de convergência para as forças políticas. E não apenas delas. Presenças do executivo, legislativo e do judiciário, de diversos estados do Brasil, mostram com clareza, que o binômio ENACOR-RAPV, está extrapolando e ampliando as discussões mais críticas para o modal, fazendo-as “subir” na pauta de prioridades de governos e instituições, devolvendo-lhe o status de ativo crucial para qualquer estratégia minimamente séria de evolução que culmine em um incremento econômico e social perene. E, de certa forma, Aracaju, confirma esta percepção: “Trazer tantos profissionais da engenharia aqui é uma honra. É um momento especial para nós. Durante toda a semana, Sergipe será a capital da engenharia, e hoje destacamos o papel do Enacor e dos engenheiros no desenvolvimento do nosso estado. Eu não tenho dúvidas de que, durante toda a semana, através das palestras, das apresentações e das inovações, vamos fortalecer ainda mais a nossa equipe de engenharia e o setor de desenvolvimento do estado. Essas trocas de experiências e inovações vêm para serem incorporadas, com o intuito de fortalecer a nossa

Trazer tantos profissionais da engenharia aqui é uma honra. É um momento especial para nós. Durante toda a semana, Sergipe será a capital da engenharia, e hoje destacamos o papel do Enacor e dos engenheiros no desenvolvimento do nosso estado.





infraestrutura e os nossos órgãos de engenharia, como a SEDURBI (Secretaria e Estado do Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura)”, afirmou o governador do estado de Sergipe, Fábio Mitidieri, ainda na abertura do encontro, lembrando a todos, a opção feita pelo estado, em direção – literalmente – à novos caminhos: os investimentos em infraestrutura, com R\$ 1,6 bilhão alocado para melhorias, sendo que, apenas em agosto e setembro, cerca de R\$ 550 milhões devem ser investidos em rodovias. “Isso demonstra o compromisso do governo com a recuperação das rodovias e com a melhoria da segurança do conforto para a população”, finalizou, sinalizando os objetivos que vêm sendo alcançados paulatinamente, quilômetro a quilômetro, pelo DER/SE, sob a secretaria. Também presente ao evento, o secretário de Estado do Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura, Igor Albuquerque, ele mesmo um egresso do DER/SE e um entusiasta do rodoviarismo, por sua vez, destacou: “É grande



a importância desse encontro, para melhorar e refinar a capacidade técnica de planejamento e execução, que, incrementam a qualidade e eficiência das entregas promovidas por nós, como em programas como o Pró Rodovias (atualmente em sua fase 3). São Investimentos para a população que está presente em todo o estado, com serviços de implantação e pavimentação, junto à investimentos em obras grandes, como o complexo rodoviário Tancredo Neves – Coroa do Meio e a própria Ponte Aracaju – Barra dos Coqueiros. Então, o evento também contribui para a divulgação de trabalhos, para um grande número de pessoas do Brasil todo”. Destacada a presença de visitantes, o Enacor foi encarado pela alta gestão sergipana, justificadamente, como um ponto alto para destacar também, os esforços do estado pelo viés do turismo, como explicou o secretário de estado do Turismo, Marcos Franco, à frente da SETUR: “É um evento qualificado, no qual o DER/SE veio trabalhando há mais de



Igor Albuquerque
Secretário de Estado do
Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura

“É grande a importância desse encontro, para melhorar e refinar a capacidade técnica de planejamento e execução, que, incrementam a qualidade e eficiência das entregas promovidas por nós, como em programas como o Pró Rodovias.”

“É um evento qualificado, no qual o DER/SE veio trabalhando há mais de um ano e que mostra a transversalidade de nossa pasta, que tem que conversar bem com todos os setores para o benefício do estado, especialmente com a infraestrutura.”



Marcos Franco
Secretário de estado do Turismo



um ano e que mostra a transversalidade de nossa pasta, que tem que conversar bem com todos os setores para o benefício do estado, especialmente com a infraestrutura. Nós temos estudos aí que apontam que, quando se investe adequadamente em infraestrutura, multiplica-se por dois a potencialidade turística de atração. Então o Enacor, é o maior acontecimento técnico desta natureza em nosso estado, com um número recordista de participantes e que nos deixa muito contentes com esse resultado que vem de um trabalho à várias mãos”, registrou. Representando o mais importante órgão rodoviário de Sergipe, e portanto, na qualidade de anfitrião e chefe da comissão organizadora do evento, que trabalhou intensamente para sua realização, o diretor Presidente do DER/SE Anderson das Neves, avaliou “Estamos muito felizes de ter tido esta oportunidade de sediar esse evento tão importante para as rodovias de todos os estados do Brasil. É um motivo de muito orgulho pra nós, porque nós queríamos mostrar que Sergipe, apesar de ser pequeno em dimensões, tem feito grandes esforços para fazer as melhorias, fazer o caminho melhor. Fazer a criança chegar na escola sem ter que passar na estrada de terra.

Estamos muito felizes de ter tido esta oportunidade de sediar esse evento tão importante para as rodovias de todos os estados do Brasil. É um motivo de muito orgulho pra nós, porque nós queríamos mostrar que Sergipe, apesar de ser pequeno em dimensões, tem feito grandes esforços para fazer as melhorias.



Anderson das Neves
Diretor Presidente do DER/SE



A ambulância chegar onde precisa, e as pessoas terem certeza de que vão sair e vão voltar. São coisas que parecem pequenas, mas que fazem a diferença para a população e, que sabemos, são o principal motivo de estarmos aqui com quase 2 mil pessoas presentes, que se dedicam para que isso se torne uma realidade sempre que possível no país todo. Passamos do sonho à realidade, com este evento que é uma honra e uma responsabilidade, pois é o maior do país e da América do Sul”, disse o diretor. De fato, se tradicionalmente o ENACOR e o RAPV têm, ao longo de sua história, constituído um

elemento aglutinador entre as instituições estaduais rodoviárias nacionais, é bem verdade também, que eles têm ganhado dimensões que ultrapassam as fronteiras verde e amarelas, e mesmo geracionais, como destacou o presidente da ABDER, Fauzi Nacfur Junior: “É um prazer a gente estar aqui em Sergipe, com um governador que tem um interesse enorme na infraestrutura viária. Isso demonstra a preocupação que ele tem com a infraestrutura viária e, com isso, está favorecendo saúde, educação. A importância de um evento deste é congrega pessoas de todos os estados do país e até pessoas de fora. A gente tem empresas hoje de Portugal, da Bélgica, da América Latina trazendo novidades, reciclando, trazendo pessoas experientes que vivenciaram 30, 40 anos de rodoviarismo e podem compartilhar com um estudante ou um recém-formado”, explicou o presidente, chamando atenção para um diferencial importante do evento.



Fauzi Nacfur Junior
Presidente da ABDER

É um prazer a gente estar aqui em Sergipe, com um governador que tem um interesse enorme na infraestrutura viária. Isso demonstra a preocupação que ele tem com a infraestrutura viária e, com isso, está favorecendo saúde, educação.



Luciana Nogueira
Presidente da ABPv

REFERÊNCIAS

Representando a Associação Brasileira de Pavimentação - ABPv, sua presidente Luciana Nogueira, como tradicionalmente o faz para ilustrar sua fala, desta feita buscou inspiração na obra “La vie devant soi”, ou, “a vida à sua frente”, de Émile Ajar, pseudônimo do Romancista, Piloto, diretor e diplomata lituano Roman Kacew, mais conhecido em sua obra como Romain Gary, que conta a história de uma relação fraternal entre madame Rosa e seu filho adotivo mais velho, Momo. Na passagem elencada pela presidente, alude-se à capacidade de sonhar, “para a frente”, independente da idade, um fato lembrado para registrar que, neste ano, junto aos 75 anos do DER/SE, também a ABPv cumpre seus 65 anos, sonhando sempre com o progresso. “A ABPv vem contribuir para este evento, também com sua capacidade de sonhar, tanto para trás, lembrando com orgulho o seu passado, quanto para a frente, com um futuro melhor para as nossas rodovias, discutindo aqui temas atuais, de grande relevância técnica, sem perder de vista a sustentabilidade. São mini cursos, palestras e materiais que enriqueceram esses 4 dias, com esse verdadeiro caldeirão de informações”, disseram a presidente.

É uma alegria para nós sediar este evento nesta cidade extraordinária, uma das primeiras capitais planejadas do Brasil. Uma capital pujante, que nasce pela engenharia.

A ABPv vem contribuir para este evento, também com sua capacidade de sonhar, tanto para trás, lembrando com orgulho o seu passado, quanto para a frente, com um futuro melhor para as nossas rodovias.

OS ARCOS E O SOL

Presente à ocasião, o prefeito de Aracaju, Edvaldo Nogueira, destacou: “É uma alegria para nós sediar este evento nesta cidade extraordinária, uma das primeiras capitais planejadas do Brasil. Uma capital pujante, que nasce pela engenharia. A mesma engenharia presente neste evento, que contribui, ao cuidar de nossas estradas, com o desenvolvimento econômico e social do Brasil. Quando falamos de pavimentação e rodovias, estamos falando dos caminhos para o progresso. Com sustentabilidade, por meio de infraestruturas capazes de fazer frente aos novos desafios climáticos. Eu fiquei muito bem impressionado com as pautas a serem discutidas no ENACOR e no RAPV, por que vejo que elas vêm de encontro à essas necessidades, com muita eficiência. Então, é preciso enaltecer e parabenizar essa iniciativa, que nos orgulha muito, por ser realizada aqui em Aracaju”, disse, convidando ainda, aos presentes a desfrutar, em seu tempo vago, das belezas e sabores da capital sergipana, tão peculiar, colorida e acolhedora.



Edvaldo Nogueira
Prefeito de Aracaju

ESCALA FEDERAL

Parceiro de primeira mão dos departamentos estaduais em suas atividades em diversas unidades federativas, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, braço executivo do Ministério dos Transportes, sob o ministro Renan Filho, também foi uma das instituições ativamente representadas no encontro, detalhando investimentos importantes, como a Ponte Interestadual entre Neópolis (SE) e Penedo (AL), bem como procedimentos estratégicos como a federalização do trecho rodoviário que servirá à este propósito, demonstrando a disposição ao diálogo e o perfil de agente conciliador de interesses de infraestrutura da autarquia, dentro de uma política logística mais ampla para o Brasil, como colocou o diretor-executivo do DNIT, Carlos Antônio Rocha de Barros: “Estamos reunidos aqui para discutir, aprender e trocar conhecimentos sobre os desafios e as inovações na infraestrutura dos modais de transporte, logística, tecnologia e trânsito. Neste contexto, nós entendemos que esta edição do evento, também representa um passo interessante para maior integração da região Nordeste do Brasil às suas outras regiões. O ministério dos Transportes tem esse objetivo de integração, que é trazido também, para os esforços de reconstrução no Rio Grande do Sul, capitaneados pelo Superintendente do DNIT no Rio Grande do Sul, Hiratan Pinheiro da Silva, que, com sua equipe, têm feito a diferença no restabelecimento das infraestruturas essenciais, atuando de forma rápida, facilitando o acesso de socorro e serviços aos locais atingidos”, lembrou.



Carlos Antônio Rocha de Barros
Diretor-executivo do DNIT



Superintendente do DNIT/RS, Hiratan Pinheiro, é homenageado na cerimônia de abertura pelas contribuições às obras de recuperação após as enchentes deste ano



Estamos reunidos aqui para discutir, aprender e trocar conhecimentos sobre os desafios e as inovações na infraestrutura dos modais de transporte, logística, tecnologia e trânsito.

RECONHECIMENTO

“Este foi um evento de muito sucesso, batendo um recorde de inscitos e participantes. Um evento composto de diversas palestras técnicas, com mesas redondas em um conteúdo muito informativo e relevante para toda a comunidade e que mesmo após o encerramento, continuarão disponíveis para consulta livre. Nós também aproveitamos para agradecer ao nosso ex-presidente e ex-diretor de planejamento, um dos preceptores do Enacor e fundador do evento, Riumar dos Santos, por sua persistência e suas enormes contribuições, desde o DER-GO, AGETOP, DNIT-GO, GOINFRA e a própria ABDER, e que segue agora, para encarar novos desafios, em uma nova fase”, afirmou o superintendente executivo da ABDER, Rui Corrêa Vieira. Presidente da comissão organizadora, para o ENACOR-RAPV em Sergipe, estabelecida já nos estertores da edição realizada em Foz do Iguaçu (PR), o procurador Jurídico do DER/SE, Frederico Galindo, registrou: “Realizar um evento desta natureza e dimensões, não é fácil. Contamos com muito apoio dos integrantes, não apenas do nosso Departamento, mas também de outros Departamentos, e, claro às amizades perenes, que se formaram com base na confiança. É um evento de infraestrutura de transportes que agora segue para Minas Gerais, que certamente irá fazer um belíssimo trabalho, dentro desta competição sadia que temos entre nós, de um querer fazer melhor e mais bonito que o outro”, declarou.



Rui Corrêa Vieira
Superintendente executivo da ABDER



Este foi um evento de muito sucesso, batendo um recorde de inscitos e participantes. Um evento composto de diversas palestras técnicas, com mesas redondas em um conteúdo muito informativo e relevante para toda a comunidade.

É um evento de infraestrutura de transportes que agora segue para Minas Gerais, que certamente irá fazer um belíssimo trabalho, dentro desta competição sadia que temos entre nós, de um querer fazer melhor e mais bonito que o outro.

ORDEM DO MÉRITO RODOVIÁRIO ABDER

Inovação trazida para esta edição, a “Ordem do Mérito Rodoviário”, enaltece as pessoas físicas e jurídicas que contribuíram fortemente, nas diversas áreas e disciplinas, tanto para a prática rodoviária, quanto para o engrandecimento institucional da ABDER. A nova ordem do mérito, contempla profissionais e técnicos em diversas categorias, sendo estabelecida sob critérios estritos, pela diretoria da ABDER, e, portanto, conferida somente às mais altas personalidades da engenharia rodoviária do país. Entre os diplomados, já no primeiro nome, uma escolha incontestável: o pioneiro brasileiro em diagnose de pavimentos, orgulhosamente mineiro e persona arquetípica da engenharia rodoviária nacional, professor doutor Paulo Gontijo, presidente da Strata Engenharia, um reconhecimento à toda uma vida, carreira e trajetória, dedicados à vanguarda técnica, internacionalmente reconhecida. Também na ocasião, foram diplomados, o engenheiro e professor Denis Biokino de Souza Pereira pelo seu desempenho na GOINFRA; o engenheiro José Beraldo Fortuna Soares, por sua atuação no DER/RJ; o engenheiro Maurício Marques, por seu trabalho no DER/DF; a engenheira Carolina Machado Mendonça e Silva, pelos serviços prestados no DER/MG; engenheiro Mauro Flávio Cardoso, pelo distinto trabalho na Direção Regional de São Paulo do DER/SP, e a engenheira Isabella Cristina Fernandes da Silva, pela sua dedicação ao DER/DF.



Frederico Galindo
Procurador Jurídico do DER/SE

PRÊMIO ENGENHEIRO MARIO KABALEM RESTOM, DA ABPV

Criado em homenagem ao engenheiro que foi o precursor da Associação que no início dos anos 1950, estabeleceu as bases de uma missão com rigor científico e técnico, e que acabou por se tornar sinônimo das modernas práticas e aperfeiçoamentos na pavimentação rodoviária do país, o prêmio engenheiro Mario Kabalem Restom, apontado pela diretoria da ABPv, foi conferido ao engenheiro Osvaldo Tuchumantel Júnior,

profissional com mais de 40 anos de experiência em pavimentação; ao engenheiro e professor do IME – Instituto Militar de Engenharia, Antonio Carlos Rodrigues Guimarães; ao engenheiro Hiratan Pinheiro da Silva, superintendente Regional do DNIT/RS; ao engenheiro João Vicente Falabella Fabrício, diretor Financeiro da ABPv; e para o engenheiro e professor Joelson Hora Costa, ex-diretor Presidente do DER/SE.



ENCONTRO MARCADO

Anfitriões do Enacor 2025, o diretor Geral do DER-MG, Rodrigo Rodrigues Tavares, concordou: “Este é sem dúvida o maior Enacor já realizado, e nós temos esse desafio, de atender as grandes expectativas que ele gera, e agora estão depositadas sobre nós. É a difusão do conhecimento, da engenharia rodoviária brasileira, que expõe sua qualidade técnica e que se traduz, em melhorias nas rodovias para a população. Então, sabemos que o ‘sarrafo subiu’ o nível, e podem esperar, com certeza, muito empenho de nossas equipes para superar esse novo patamar”, declarou ele, que ainda destacou que, a maior comitiva mineira já presente ao Enacor, constitui um sinal desta disposição em fazer mais e melhor em 2025, no 27º Enacor e na 50ª RAPV. ■



Rodrigo Rodrigues Tavares
Diretor Geral do DER-MG

Este é sem dúvida o maior Enacor já realizado, e nós temos esse desafio, de atender as grandes expectativas que ele gera, e agora estão depositadas sobre nós. É a difusão do conhecimento, da engenharia rodoviária brasileira, que expõe sua qualidade técnica e que se traduz, em melhorias nas rodovias para a população.





Fotos: Marcelo Ferreira/Mtransportes

BR-381: INVESTIMENTO BILIONÁRIO NA RODOVIA DA VIDA

Investimentos de R\$ 9,34 bilhões transformarão a BR-381/MG em um corredor seguro e eficiente, beneficiando milhões de usuários e impulsionando o desenvolvimento em Minas Gerais.



Renan Filho,
Ministro dos Transportes

A conclusão do leilão da BR-381/MG marca um novo e promissor ciclo para uma das estradas mais perigosas do país. Com a concessão de 296,3 km de extensão entre Belo Horizonte e Governador Valadares, a 4UM FIP em Infraestrutura de Responsabilidade Ltda. assumirá a administração da rodovia por 30 anos, prometendo investimentos robustos que devem alcançar R\$ 9,34 bilhões.

“O projeto está bem estruturado. Eu defendo que o projeto seja exequível. Não adianta leilão com super desconto e depois não ter a obra entregue para as pessoas. Viveremos no Brasil o maior ciclo de leilões de infraestrutura, tanto rodoviária quanto ferroviária, da história”, ressaltou o ministro dos Transportes, Renan Filho, durante o evento de assinatura.

A concessão trará benefícios amplos à região, como a duplicação de 106 km de rodovia, construção de 83 km de faixas adicionais e 23 passarelas, além da instalação de Pontos de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros. Essas medidas são estratégicas para elevar a segurança e eficiência do tráfego na BR-381/MG, que serve como um importante corredor logístico entre Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo.

O projeto está bem estruturado. Eu defendo que o projeto seja exequível. Não adianta leilão com super desconto e depois não ter a obra entregue para as pessoas. Viveremos no Brasil o maior ciclo de leilões de infraestrutura, tanto rodoviária quanto ferroviária, da história.



Leonardo Boguszewski,
Presidente da 4UM Investimentos

Fonte e Arte: Mtransportes



O sucesso do leilão é uma batalha vencida em parceria e sinergia com o Governo Federal, Ministério dos Transportes e Infra S.A..

RODOVIA DA VIDA

Quero firmar aqui um compromisso. Eu sou um cidadão paranaense, a 4UM é paranaense, mas sou fã do povo mineiro e a gente quer é, a partir de agora, fazer com que a BR-381 seja chamada de rodovia da vida.

UM COMPROMISSO COM A VIDA

Leonardo Boguszewski, presidente da 4UM Investimentos, destacou o compromisso do consórcio em transformar a BR-381/MG. “Quero firmar aqui um compromisso. Eu sou um cidadão paranaense, a 4UM é paranaense, mas sou fã do povo mineiro e a gente quer é, a partir de agora, fazer com que a BR-381 seja chamada de rodovia da vida”, afirmou, garantindo que os esforços serão concentrados em proporcionar mais segurança e desenvolvimento à região.

Essa transformação vai muito além de melhorias estruturais. A expectativa é que as obras reduzam drasticamente o número de acidentes, que atualmente assola a BR-381/MG, conhecida como “Rodovia da Morte”. Rafael Vitale, diretor-geral da ANTT, enfatizou que o leilão marca o início de um novo capítulo: “O sucesso do leilão é uma batalha vencida em parceria e sinergia com o Governo Federal, Ministério dos Transportes e Infra S.A.”



Rafael Vitale,
Diretor-geral da ANTT



GERAÇÃO DE EMPREGOS: UM IMPULSO À ECONOMIA REGIONAL

Além da segurança e modernização da infraestrutura, a concessão da BR-381/MG trará um impacto direto na geração de empregos, tanto durante a fase de obras quanto na operação e manutenção da rodovia. Estima-se que 80.879 postos de trabalho sejam criados, distribuídos entre empregos diretos, indiretos e aqueles provenientes do efeito-renda gerado pela obra. Esse número reflete a importância do investimento na rodovia para a revitalização econômica de Minas Gerais.

“Esse projeto vai gerar empregos em todas as regiões impactadas pela rodovia. São milhares de famílias que serão beneficiadas direta e indiretamente pelas oportunidades de trabalho, seja nas obras, nos serviços de suporte, ou no comércio local que será impulsionado pelo aumento do tráfego e pela melhoria da estrada”, explicou Jorge Bastos, diretor-presidente da Infra S.A.

A previsão é de que o pico de empregabilidade ocorra nos primeiros sete anos, período em que

as grandes obras de duplicação e modernização estarão em andamento. Com o avanço da infraestrutura, as cidades ao longo do corredor logístico, como Ipatinga, João Monlevade e Coronel Fabriciano, também deverão sentir os reflexos positivos no comércio local, com mais circulação de bens e serviços.

Além disso, o aumento de empregos também contribuirá para o desenvolvimento social e econômico das comunidades ao longo da BR-381/MG. A melhoria nas condições da rodovia permitirá um escoamento mais ágil da produção industrial e agrícola da região, estimulando novos investimentos e o fortalecimento de cadeias produtivas locais.



Jorge Bastos,
Diretor-presidente da Infra S.A.

Esse projeto vai gerar empregos em todas as regiões impactadas pela rodovia. São milhares de famílias que serão beneficiadas direta e indiretamente pelas oportunidades de trabalho, seja nas obras, nos serviços de suporte, ou no comércio local que será impulsionado pelo aumento do tráfego e pela melhoria da estrada.

BENEFÍCIOS ECONÔMICOS E SOCIAIS

Com o início das obras previstas para 2024, a concessão deve gerar empregos, além de beneficiar 3,7 milhões de pessoas que vivem nas cidades à margem da rodovia. O ministro Alexandre Silveira, que acompanhou o leilão, classificou o dia como “histórico para Minas Gerais”. “Aqui, como mineiro, além da mais importante e histórica realização de Minas que é duplicar a BR-381, eu agradeço ao Ministério dos Transportes pelo empenho em restabelecer a trafegabilidade em todas as rodovias mineiras”, celebrou.

Com um planejamento estruturado e investimentos garantidos, a BR-381/MG se prepara para encerrar o ciclo de abandono e negligência. Nos próximos anos, o compromisso é claro: entregar uma rodovia mais segura, moderna e eficiente, refletindo os anseios do povo mineiro e promovendo o desenvolvimento regional. ■



Alexandre Silveira,
Ministro de Minas e Energia



Aqui, como mineiro, além da mais importante e histórica realização de Minas que é duplicar a BR-381, eu agradeço ao Ministério dos Transportes pelo empenho em restabelecer a trafegabilidade em todas as rodovias mineiras.

UMA VIDA, RESPONSABILIDADE DE TODOS

Comemorada anualmente entre os dias 18 e 25 de setembro, e implicando necessariamente em ações mais ostensivas, durante a "Semana Nacional de Trânsito", promovida pelo Ministério dos Transportes por meio da Secretaria Nacional de Trânsito - Senatran, entidades e instituições de trânsito brasileiros, unem-se em um esforço renovado de educação, fiscalização e engenharia, para a construção de um ecossistema de trânsito, mais seguro e ambientalmente sustentável.

Fotos: Eduardo Cysne/Mtransportes

Em paralelo, também é realizada a Semana Nacional da Mobilidade, que propõe uma reflexão sobre a forma com que acontecem os deslocamentos pelas cidades e a discussão de alternativas mais eficientes, e assim também, aderente às premissas do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - Pnatrans. Nestes termos, portanto a ocasião fica marcada por um convite à mobilização social por mais harmonia, pacificação, zelo, respeito e cuidado com os elementos mais vulneráveis deste ecossistema, do qual, afinal, todos fazemos parte.

Sob o tema "A paz no Trânsito começa por você", a Semana Nacional de Trânsito 2024, conforme estipulado no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, evento anual que congrega esforços deliberados e generalizados de autoridades e agentes integrantes do Sistema anual de Trânsito, teve sua cerimônia de início em Brasília, marcando extensa presença de técnicos e profissionais oriundos de todas as partes do Brasil, superando as expectativas iniciais de adesão. Na pauta, educação, fiscalização e engenharia, reuniram-se para chamar a atenção às responsabilidades compartilhadas entre todos os que compõem o ambiente de trânsito, seja

nas estradas, rodovias e vias urbanas, com "adotar comportamentos que promovam um trânsito mais pacífico, consciente e seguro". Dentro da proposta deste ano, "As principais ações alinhadas ao Pnatrans", previstas, constituem também, "a proteção aos mais vulneráveis, o acalmamento do tráfego, acessibilidade e sustentabilidade, reforçando a importância de um Trânsito mais humano e seguro".



SEMANA DO TRÂNSITO 2025

Curiosamente "começando pelo fim", e, ao mesmo tempo evidenciando o cuidar e o preparo que uma estratégia de comunicação nacional deve ter, a diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento Souza detalhou o processo de escolha do "mote" da campanha do próximo ano, relembrou iniciativas anteriores que obtiveram êxito em mudanças – ou a adoção – de comportamentos benéficos para a redução de acidentes, como as campanhas nacionais realizadas pelo Sistema Nacional de Trânsito, para o combate ao consumo de bebidas alcoólicas pelos motoristas, e o uso do cinto de segurança: "O processo de escolha, foi construído por meio de uma votação. Nosso secretário, Adrualdo Catão, nos incumbiu de chegar a um denominador, em reuniões estabelecidas com vários parceiros, para elencar qual o fator de risco que mais causa acidentes de trânsito. E para isso, usamos as premissas de cases de sucesso, como o uso do cinto de segurança e as bebidas alcoólicas ao volante. Assim, reunimos representantes do SNT,

técnicos, Detrans e representantes da Sociedade Civil. E destas extensas conversas, concluímos que o fator mais premente é a velocidade. Foram elaboradas mais de 100 frases, que foram passando por uma triagem, até que restassem 10, que foram encaminhadas à câmara temática de educação no trânsito e de onde, afinal, foram eleitas 3. A ideia deste processo de elaboração e escolha de frases, além de democrática, tem a função de tornar tudo mais participativo e envolvente, em um tema que é tão importante para a redução de sinistros e mortes, incluindo aí esta inovação, que foi a votação pública, que contou com votação aberta e com participação de mais de 1 milhão de pessoas, na qual saiu vencedor o mote: "Desacelere, seu bem maior é a vida", falou a diretora, revelando a escolha, que está alinhada tanto com as definições da ONU quanto do Pnatrans para enfrentar o excesso de velocidade, que "Contribui significativamente para a gravidade dos sinistros", definindo esta gestão como prioridade nas campanhas.

A ideia deste processo de elaboração e escolha de frases, além de democrática, tem a função de tornar tudo mais participativo e envolvente, em um tema que é tão importante para a redução de sinistros e mortes, incluindo aí esta inovação, que foi a votação pública, que contou com votação aberta e com participação de mais de 1 milhão de pessoas, na qual saiu vencedor o mote: 'Desacelere, seu bem maior é a vida'.



**Maria Alice Nascimento Souza,
Diretora do Departamento de Segurança no
Trânsito da Senatran**



ARTICULAÇÃO ENTRE AUTORIDADES

Dando seguimento aos pronunciamentos, o presidente do Instituto Brasileiro de Direito no Trânsito - IBDTrânsito, entidade parceira da Senatran e vinculada à Ordem dos Advogados do Brasil – OAB, Danilo Oliveira Costa, defendeu a importância da abordagem sistêmica como um instrumento fundamental para gerar “engajamento”, dentro de um objetivo também por ele apoiado, o “Visão Zero”. Na sequência, o superintendente Executivo da Associação Brasileira de Departamentos de Estradas de Rodagem – ABDER, Rui Corrêa Vieira, ressaltou os esforços da Associação, presidida pelo engenheiro Fauzi Nacfur Junior, também presidente do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF, para a diminuição do número de sinistros nas rodovias estaduais do país, destacando a interface com as entidades federais e forças de segurança que atuam, inúmeras vezes em ações conjuntas: “A ABDER tem envidado esforços, junto a seus associados, como fez recentemente no ENACOR, realizado em Aracaju, em prol da Segurança Viária nas rodovias.

Neste sentido, temos participado também, tanto de ações da Senatran, quanto de iniciativas dos DER’s em seus estados. Entendemos que é preciso ir além das discussões sobre infraestruturas mais seguras e fiscalização, avançando também pela educação, que consideramos absolutamente importante, fomentando trabalhos como o que é realizado pelo DER-DF, em sua “Escola Vivencial de Trânsito”, que é voltada à educação das crianças, tornando-as agentes multiplicadores de atitudes responsáveis e conscientes no Trânsito”, apontou. Seguido por Regina Maria Duarte, presidente do Conselho Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul, CETRAN-MS, e diretora Regional Centro Oeste do Fórum Nacional dos Conselhos Estaduais de Trânsito – FOCOTRAN, avaliou a necessidade de manter a integração e sintonia entre as entidades do SNT, “reforçando o diálogo e a cooperação”, para “cumprir o objetivo de salvar vidas”. Por sua vez, Givaldo Vieira, presidente da Associação Nacional dos Detrans – AND, lembrou os compromissos do Brasil para o atendimento às metas da segunda

“É preciso ir além das discussões sobre infraestruturas mais seguras e fiscalização, avançando também pela educação, que consideramos absolutamente importante, fomentando trabalhos como o que é realizado pelo DER-DF, em sua “Escola Vivencial de Trânsito”, que é voltada à educação das crianças, tornando-as agentes multiplicadores de atitudes responsáveis e conscientes no Trânsito.



Rui Corrêa Vieira,
Superintendente Executivo da ABDER

“ Como uma empresa de planejamento e logística, voltada ao país, nós temos contribuído com informações, por meio do ONTL, que oferece uma visão geral de todas as ocorrências relacionadas à logística no país, incluindo sinistros, e temos muita satisfação em subsidiar os esforços que tem feito o nosso secretário Nacional de trânsito, Aduardo Catão, para auxiliá-lo na elaboração das políticas de trânsito com dados confiáveis.



Jorge Bastos,
Presidente da Infra S.A.

década, destacando o papel da tecnologia no controle de velocidade, “inclusive, como um começo de debate, levando-se em conta a velocidade média”, clamando por um trânsito mais humano. Presente à cerimônia, o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, declarou: “Como uma empresa de planejamento e logística, voltada ao país, nós temos contribuído com informações, por meio do Observatório Nacional de Transportes e Logística - ONTL, que oferece uma visão geral de todas as ocorrências relacionadas à logística no país, incluindo sinistros, e temos muita satisfação, em subsidiar os esforços que tem feito o nosso secretário Nacional de trânsito, Aduardo Catão, para auxiliá-lo na elaboração das políticas de

trânsito com dados confiáveis. Contem sempre conosco”, reiterou o presidente. Representando a nacionalmente reconhecida e atuante Polícia Rodoviária Federal, o diretor Executivo da PRF, Alberto Raposo Neto, reforçou a grande necessidade de estreitamento e comunicação entre as esferas do executivo, as organizações civis e militares, dentro de um objetivo de incrementar a capacidade de fiscalização, que de acordo com ele, tem rendido bons frutos. “Nós costumamos ouvir falar muito de guerras, conflitos, mas esquecemos que a rotina do nosso trânsito, costuma ser mais letal e onerosa do que muitos conflitos armados”, ponderou “Então é com essa rotina que nós temos que cuidar, e nós temos tido muito comprometimento com isso. A diretoria tem atuado incansavelmente em planejamentos e ações para reduzir esses números de sinistros e mortes. O nosso recado, para a sociedade é, pense na volta pra casa. Não existe pressa, imprudência que tenha mais valor do que voltar para sua família”, finalizou o oficial, que apelou ainda à consciência dos presentes, para o que ele classificou como ações de “transformação social”.



Alberto Raposo Neto,
Diretor Executivo da PRF

“ Nós costumamos ouvir falar muito de guerras, conflitos, mas esquecemos que a rotina do nosso trânsito, costuma ser mais letal e onerosa do que muitos conflitos armados.



LIDERANÇA

Diante de um auditório repleto, o secretário Nacional de Trânsito, Aduardo Catão, ressaltou o processo de coordenação exercido pela Senatran, somente possível, pela presença fundamental das autoridades de trânsito estaduais e municipais, Conselhos de Trânsito – Cetrans e Departamentos de Trânsito – Detrans, que efetivamente “constituem a linha de frente” para os esforços e implementações de sucesso. “Nós estamos diante de um momento em que estamos vendo uma mudança significativa, que demonstram um aumento de registros de ocorrências, próximas às manchas urbanas. E isso reforça a nossa percepção estratégica de municipalização, de maior capilaridade das nossas ações”, explicou o secretário, que adicionou: “É por este motivo que há tantos projetos e obras no Ministério de Transportes, relacionados à acessos e contornos, justamente para desviar o tráfego de passagem,

do tráfego local, diminuindo os conflitos. E neste sentido, os Cetrans e os Detrans são instrumentais. Hoje, nós assinaremos uma portaria que institucionaliza essa relação entre a Senatran e os Cetrans, no âmbito do Pnatrans, tornando-os agentes mais contribuintes e aderentes à política nacional de trânsito, alimentando o Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito – RENAEST, que está sendo reformulado por nós e que terá uma participação muito forte das informações municipais coletadas pelos conselhos”, revelou o secretário Nacional de Trânsito, que, bem ao seu estilo prático, procedeu imediatamente à assinatura do documento, junto aos representantes presentes.



Aduardo Catão,
Secretário Nacional de Trânsito

“Nós estamos diante de um momento em que estamos vendo uma mudança significativa, que demonstram um aumento de registros de ocorrências, próximas às manchas urbanas. E isso reforça a nossa percepção estratégica de municipalização, de maior capilaridade das nossas ações.”

EDUCAÇÃO ORIENTAL

Conferindo peso internacional à Semana de Trânsito, a presença de representantes da Japan Automobile Manufacturers Association (Associação de Fabricantes de Automotores do Japão, em tradução livre) – JAMA, na figura dos senhores Koji Maehara e Kazuyoshi Koroki, atendendo ao convite do Senatran, e que promoveram uma verdadeira aula de história acerca dos desafios do trânsito japonês no passado, mais especificamente ao final dos anos 1960 (próximo à data de estabelecimento da JAMA em 1967), em um contexto chamado pelos japoneses de “Guerra no Trânsito”, com a palestra intitulada Road Safety na Traffic Education in Japan (Segurança Rodoviária e Educação no Trânsito no Japão), expondo cases de sucesso na terra do Sol Nascente, através da cobertura de pautas como Abordagem de Segurança Rodoviária, e o estudo de casos relativos à Fiscalização; Infraestrutura; Sistema de Concessão de habilitações e Educação de Segurança para o Público. Elementos que juntos, literalmente “mudaram o jogo”, resultando hoje, no Japão, como um exemplo de trânsito seguro e civilizado, e, em termos práticos, um grande exemplo a ser seguido, com valiosíssimas lições a serem melhor compreendidas e aplicadas pelo Brasil. Sensei-kata, arigatō go zaimashita!



LANÇAMENTO

A ocasião da Semana no Trânsito, também contou com a première da coleção de Manuais, uma iniciativa da Senatran, apresentados por Daniel Mariz, coordenador Geral de Segurança Viária da Senatran, e Bruno Rizzon, coordenador de Planejamento da Mobilidade na WRI Brasil. Constituída por diferentes publicações técnicas, designada “Coleção de Boas Práticas em Segurança no Trânsito”, contando atualmente com 9 volumes, constituindo um “resgate” das publicações técnicas de origem Senatran. Como destaques da nova coleção, está o Guia de Medidas de Moderação de Tráfego. Gravado em vídeo, a íntegra da cerimônia de abertura, bem como dos assuntos aqui explorados, pode ser acessada pelo canal do Ministério dos Transportes no youtube.com/@mintransportes. ■





EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO

SOLUÇÃO EM SEGURANÇA VIÁRIA

A MAIS COMPLETA LINHA DE EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO VIÁRIA DO BRASIL



TTMA - ATENUADOR DE IMPACTO MÓVEL



ATENUADOR DE IMPACTO BIG SANDY



LAMELA ANTI OFUSCANTE



BALIZADOR DE ALTA PERFORMANCE



PAINEL VERTICAL REFLETIVO



CILINDRO CANALIZADOR

GRELHA ECOLÓGICA



SOLUÇÃO ECOLÓGICA DE ALTO DESEMPENHO

- Ecologicamente correto, fabricado com material plástico 100% reciclado.*
- Inibe furtos, evitando que veículos, pessoas e animais caíam no buraco.*
- Muito mais leve e fácil de manusear, reduzindo o risco de lesões aos funcionários e também menor custo de transporte.*
- Resistente a produtos químicos e corrosão por ferrugem, não contamina a água e o solo.*

RVI FEDERAIS

Foto: ASCOM/DNIT

DNIT/PI

DO PESADELO AO SONHO

A exemplo de outros componentes de sua região, o Piauí vem sendo contemplado, ao longo do desenvolvimento da atual gestão do executivo Federal, por uma renovada onda de investimentos. Notavelmente, os realizados pelo o Ministério de Transportes, por meio da Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e sua Superintendência Regional sob a liderança do engenheiro Ribamar Bastos.

Indicadores para cima, obras com pé “embaixo”, o Piauí supera um período atravessado a duras penas, consolidando-se neste momento, como principal ator nordestino no quesito de Índice de Condição de Manutenção – ICM, fortíssimo termômetro rodoviário, chegando a estratosféricos 85% de malha em Ótimas condições, o critério máximo da escala.

Em um contexto muito característico para a região, onde a malha rodoviária se comporta de uma maneira absolutamente complementar e interdependente, a corajosa estratégia adotada pelo ministro dos Transportes Renan Filho, ao fazer uma opção em corrigir anos de níveis baixos de investimento no viário federal do Nordeste, tem surtido efeitos importantes para esta populações. A começar pela auto estima, até mesmo dos

próprios representantes ligados à pasta: “Para minha alegria, nossa realidade é incrível! Com o trabalho incansável da nossa equipe, o DNIT Piauí agora lidera no Nordeste (o ICM), com 85% das rodovias em ótimas condições!”, manifestou-se o superintendente Ribamar, sem esconder o entusiasmo, em suas redes sociais. Mas, nem somente deste trabalho mais abrangente – permanente – e por natureza, dispendioso, responde pela amplitude das ações promovidas pelo DNIT e sua superintendência. Afinal, não é segredo que a característica de grande parte das obras tocadas pelo DNIT, como já apontado por alguns profissionais da própria autarquia, têm assumido características urbanizadas. E neste sentido, a atenção do Ministério e do Departamento, têm sido essenciais para a solução de conflitos

VISITE NOSSO SITE:



Canais de atendimento:

- +55 (11) 4233 - 4500
- www.worldcenter.com.br
- +55 (11) 96189 - 2510
- vendas@worldcenter.com.br



locais, como as intervenções na BR-343/PI em Teresina, no segmento conhecido como “Ladeira do Uruguai”, constituindo o “principal ponto de estrangulamento” da rodovia. O complexo, também previu uma trincheira em conexão à Avenida João XXIII, promovendo travessias em desnível. Presente à cerimônia de inauguração destas intervenções que reconfiguraram este ponto, o ministro Renan Filho, destacou: “Essa obra ajudou a gerar emprego e vai ajudar a acelerar a vida das pessoas, o que significa mais tempo para o lazer, para o trabalho produtivo e isso ajuda o Brasil a avançar. O nordeste brasileiro dá bons

exemplos ao país. O Piauí cresce mais do que a média nordestina e demonstra que a gente pode ir mais longe. O governo do presidente Lula investe aqui e vê os resultados, junto com o governo estadual do Rafael Fonteles”, disse. “Temos na verdade 3 conjuntos importantes de obras no estado. As melhorias urbanas da BR-343, esses 5,2 Km e faremos a duplicação deles. Construiremos 5 viadutos, inclusive uma nova ponte, essa é uma obra de R\$150 milhões. A terceira obra importante é a duplicação de Teresina até Altos, 27 Km, também incluída no Novo PAC. Projeto pronto, e publicaremos o edital ainda dentro do mês de setembro, uma obra de R\$290 milhões de reais”, explicou. Também presente ao evento de inauguração, o diretor Geral do DNIT, Fabrício Galvão, informou: “Essa é uma obra estratégica, que aplicou investimentos de R\$ 46 milhões, além de desafogar o tráfego local, diminuir tempos de viagem, vai melhorar a comunicação com o estado do Ceará”.

O nordeste brasileiro dá bons exemplos ao país. O Piauí cresce mais do que a média nordestina e demonstra que a gente pode ir mais longe. O governo do presidente Lula investe aqui e vê os resultados, junto com o governo estadual do Rafael Fonteles.

■ DETALHES TÉCNICOS

Conforme apurado junto ao MT, a trincheira inaugurada pelo ministro, tem extensão total de pouco mais de 1 Km, sendo que destes, 420 m estão sob uma rotatória (motivo pelo qual, alguns classificam, a obra como “rebaixamento” de via), “onde será composta de duas pistas, cada uma com 7,20m de largura, separadas por uma barreira New Jersey, faixas de segurança com 0,50m e acostamentos com 1,50m; entre o acostamento e o muro existe a previsão de um refúgio/guardarodas com largura de 0,40m”. Ainda, de acordo com as informações, “Integrado ao Contorno Rodoviário de Teresina, o empreendimento inclui os viadutos do Mercado do Peixe e do Dirceu, a duplicação de um trecho da BR-343 entre a Ladeira do Uruguai e a ponte sobre o rio Poti, no Conjunto Tancredo Neves. O projeto desenvolvido pelo DNIT disciplina o tráfego na confluência das BR-343 (Av. João XXIII) Timon – Altos, com melhoria nas alças que dão sentido a BR-316/PI (através da BR-343/PI) e Avenida Zequinha Freire”.

Essa é uma obra estratégica, que aplicou investimentos de R\$ 46 milhões, além de desafogar o tráfego local, diminuir tempos de viagem, vai melhorar a comunicação com o estado do Ceará.



Renan Filho,
Ministro dos Transportes



Fabrício Galvão,
Diretor Geral do DNIT

■ IMPLANTAÇÃO

Ainda, de acordo com informações da pasta, o Piauí tem em curso a ponte que “fará a ligação entre os municípios de Santa Filomena, no Piauí, e Tasso Fragoso, no Maranhão. A obra faz parte do projeto de implantação da BR-330/PI e deve ser uma importante ligação para facilitar o escoamento da produção de grãos da região, conectando os municípios do sul piauiense à região produtora de Balsas/MA. Nas próximas semanas, a autarquia deve licitar obras de duplicação nas BRs 343/PI e 316/PI, que trarão impactos positivos para a mobilidade urbana da capital Teresina”. Segundo o superintendente Ribamar Bastos, “Estivemos na BR-330/PI, vistoriando as obras da ponte sobre o Rio Parnaíba, de Ribeiro Gonçalves (PI) a Tasso Fragoso (MA).

Com 98% da obra concluída, estamos cada vez mais perto de entregar essa importante ligação entre os dois estados. Essa é mais uma obra inserida no novo PAC do presidente Lula, com investimentos de R\$ 32 milhões que impulsionarão a infraestrutura e o desenvolvimento da região”, disse o engenheiro que vê um futuro breve ainda mais promissor: “Sinto muito orgulho de fazer parte desse avanço para o Piauí! Agradeço ao ministro Renan Filho, pelas palavras e pelo reconhecimento do trabalho do DNIT/PI. E vem aí mais quase R\$ 1,5 bilhão em investimentos para o nosso estado! Nossa equipe segue trabalhando para garantir rodovias seguras e o desenvolvimento do nosso estado”, finalizou.

Sinto muito orgulho de fazer parte desse avanço para o Piauí! Agradeço ao ministro Renan Filho, pelas palavras e pelo reconhecimento do trabalho do DNIT/PI. E vem aí mais quase R\$ 1,5 bilhão em investimentos para o nosso estado.

■ PIAUÍ RECEBE R\$ 1 BILHÃO EM OBRAS

O governador Rafael Fonteles ressaltou a importância dos investimentos públicos para o crescimento econômico do estado. “Quero agradecer ao presidente Lula, na figura dos ministros, porque são muitas obras para entregar e iniciar. Só do Ministério dos Transportes, temos mais de R\$ 1 bilhão em investimentos”, afirmou.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, destacou que uma combinação de fatores, como uma equipe qualificada, capacidade técnica e equilíbrio financeiro, tem possibilitado a realização de importantes entregas no Piauí. Ele também mencionou o crescimento do PIB brasileiro em 3% e o fato de 85% das rodovias piauienses estarem em boas condições. “Temos mais três obras



Ribamar Bastos,
Superintendente do DNIT/PI



Rafael Fonteles,
Governador do Piauí

importantes: faremos a duplicação de 5,2 km no trecho entre a Ladeira do Uruguai até a rodoviária de Teresina, construiremos cinco viadutos e uma nova ponte, investimento de R\$ 150 milhões. Teremos a continuidade da duplicação de Demerval Lobão até Monsenhor Gil, com edital em setembro. Serão outros R\$ 190 milhões. A terceira será a duplicação de Teresina até Altos, R\$ 290 milhões. No Cerrado, tem a BR-330, com obra executada pelo Governo



Wellington Dias,
Ministro do Desenvolvimento Social

Quero agradecer ao presidente Lula, na figura dos ministros, porque são muitas obras para entregar e iniciar. Só do Ministério dos Transportes, temos mais de R\$ 1 bilhão em investimentos.

Estadual. Todas essas obras no Piauí somam R\$ 1 bilhão em investimentos”, explicou o ministro.

O ministro do Desenvolvimento Social, Wellington Dias, elogiou o trabalho conjunto da bancada federal para garantir recursos e a entrega das obras. “Também destaco nossa equipe do DNIT. Foi um trabalho unido para fazer o Piauí crescer. Estradas boas e transporte público significam mais desenvolvimento, gerando emprego. O que está acontecendo é desenvolvimento social e econômico. Da Ladeira do Uruguai até a Rodoviária, vai ser toda duplicada. Com essa obra de hoje, somos uma cidade moderna e com mais qualidade de vida”, avaliou. ■

Também destaco nossa equipe do DNIT. Foi um trabalho unido para fazer o Piauí crescer. Estradas boas e transporte público significam mais desenvolvimento, gerando emprego. O que está acontecendo é desenvolvimento social e econômico. Da Ladeira do Uruguai até a Rodoviária, vai ser toda duplicada.



Fotos: Agência do Governo do Estado do Piauí

DER/PI OBRAS EM ANDAMENTO

Governo do Piauí já recuperou 5 mil quilômetros de rodovias estaduais, o governador Rafael Fonteles visitou as obras de recuperação da estrada de que liga Campinas do Piauí a Floresta do Piauí.

Este texto é do release oficial do Governo do Piauí - Por: Bruno Pinheiro e Lucrécio Arrais



O governador Rafael Fonteles realizou, na tarde desta segunda-feira (23), uma visita às obras de recuperação do asfalto da PI-242, localizada no entroncamento com a PI-241, uma importante via de conexão entre os municípios de Campinas do Piauí e Floresta do Piauí. As intervenções na rodovia estão em ritmo acelerado e a previsão é que sejam 100% concluídas em até 30 dias, beneficiando diretamente o trânsito da região. A recuperação desta estrada faz parte de um projeto mais amplo de revitalização, que já atingiu mais de 5 mil quilômetros de rodovias estaduais, proporcionando melhores condições de trafegabilidade para os motoristas e aumentando a segurança no transporte de mercadorias e pessoas.

Durante a visita, o governador Rafael Fonteles ressaltou a importância do esforço contínuo para melhorar a infraestrutura rodoviária do Piauí. "Estamos realizando várias ações para recuperar as estradas em todo o estado. No ano passado, entregamos a rodovia que liga Simplício Mendes a Campinas do Piauí, completamente restaurada e em excelente estado de conservação e sinalização. Agora, estamos próximos de concluir mais um trecho importante, o que representa um grande avanço para a mobilidade e o desenvolvimento da região", destacou o governador, reforçando o compromisso de seu governo com a melhoria das estradas e o impacto positivo que essas obras têm sobre a economia local.

A conclusão dessa obra é aguardada com expectativa por caminhoneiros, agricultores e moradores da região, que dependem dessas rodovias para o escoamento de produtos e para facilitar o deslocamento diário, o que reforça a relevância desse investimento para a comunidade local.



Rafael Fonteles, Governador do Piauí

UM PASSO À FRENTE

O secretário da Defesa Civil, José Icemar Lavôr Neri, mais conhecido como Nerinho, destaca a importância da malha viária estadual do Piauí no contexto regional e nacional. Ele explica que o estado possui uma infraestrutura rodoviária predominantemente formada por rodovias estaduais. "O Piauí tem 7.500 km de PIs, de estradas de asfalto, enquanto que em BRs são pouco mais de 3.000 km. Então, o Piauí tem mais do dobro de estradas sob sua responsabilidade e mais de 5.000 km já foram totalmente recuperadas", contabiliza o secretário, reforçando o compromisso do governo estadual com a manutenção e recuperação das estradas que são vitais para a economia local.

Nerinho também destaca que essa recuperação é parte de um esforço contínuo e essencial para garantir a segurança e o fluxo eficiente de veículos, especialmente em áreas mais remotas, onde as estradas estaduais são a principal via de transporte.

A melhoria dessas vias não apenas facilita o trânsito, mas também tem um impacto direto

O Piauí tem 7.500 km de PIs, de estradas de asfalto, enquanto que em BRs são pouco mais de 3.000 km. Então, o Piauí tem mais do dobro de estradas sob sua responsabilidade e mais de 5.000 km já foram totalmente recuperadas.



José Icemar Lavôr Neri (Nerinho), Secretário da Defesa Civil

no desenvolvimento econômico e na qualidade de vida das populações que dependem dessas estradas para o escoamento de produção e para acessar serviços essenciais.

A intervenção, que corresponde a um trecho de 24,5 km, está sendo realizada com um investimento significativo de R\$ 11.904.557,37. A obra é de responsabilidade da Secretaria de Estado da Defesa Civil (Sedec) e faz parte de um esforço mais amplo de recuperação da infraestrutura viária estadual, proporcionando melhores condições de tráfego, reduzindo o tempo de deslocamento e aumentando a segurança dos motoristas e passageiros que dependem dessa rota. A expectativa é que essa revitalização traga um impacto duradouro para a economia e o bem-estar da população local.



ASFALTO NAS CIDADES

Entrega a pavimentação asfáltica de ruas em três comunidades da zona leste de Teresina.

Os bairros contemplados são a Vila Santa Vitória, Morada do Sol e Bairro Tabajara. O Governo do Estado entregou, nesta segunda-feira (23), a pavimentação asfáltica de ruas executada por meio Orçamento Popular Participativo (OPA), nas comunidades Vila Santa Vitória, Morada do Sol e Bairro Tabajara, na zona leste de Teresina. Ao todo, 147 mil m² receberam novo pavimento, além de sinalização horizontal e vertical adequada para trechos urbanos. O valor investido na melhoria das ruas foi da ordem de R\$ 12,9 milhões.

As obras foram executadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Piauí (DER). Na Vila Santa Vitória, as ruas que receberam melhorias foram Santa Luzia, Engenheiro José Costa Filho e Gabriel Barbosa. No bairro Morada do Sol receberam novo asfalto as ruas José Alto de Abreu e Mundinho Ferraz. Já no bairro Tabajara, as ruas contempladas foram Santa Teresinha e Avenida Guarujá.

"O OPA leva obras para a comunidade e é claro que ficamos muito orgulhosos e felizes pela

oportunidade de fazer parte de um projeto que é justo, pois aqui, as entregas foram escolhas feitas pela comunidade. Com isso, temos a certeza de estar entregando melhorias que eram o desejo da comunidade. Esse projeto é a certeza de que as ações do poder público se transformam em mais qualidade de vida", diz Leonardo Sobral, diretor-geral do DER.

"Nós sabemos que uma das temáticas mais votadas pela população por meio do OPA incluem obras de mobilidade urbana. E o DER participa dessa louvável iniciativa do Governo do Estado que tem como marca a participação popular e a transparência. Portanto, celebramos hoje, aqui, a entrega de serviços de pavimentação com qualidade, padrão DER e agora a população da zona leste terá acessos seguros", finaliza o gestor.



Leonardo Sobral,
Diretor-geral do DER

Fazer parte de um projeto que é justo, pois aqui, as entregas foram escolhas feitas pela comunidade. Com isso, temos a certeza de estar entregando melhorias que eram o desejo da comunidade. Esse projeto é a certeza de que as ações do poder público se transformam em mais qualidade de vida.



MELHORIAS NA PI-262 CELEBRADAS

Caminhoneiros e produtores comemoram melhor trafegabilidade da PI-262 na Serra do Quilombo. A pavimentação da via contribuiu com a redução no número de acidentes e permitiu que a produção agrícola da região seja transportada com mais agilidade e segurança.

Carreiros que circulam pela PI-262 e empresários do agronegócio comemoram as novas condições de trafegabilidade da estrada e sobretudo no trecho do rebaixamento da Serra do Quilombo, na região de Bom Jesus, no cerrado piauiense. O Governo do Piauí, por meio da Secretaria dos Transportes (Setrans), inaugurou no ano passado as obras de implantação e pavimentação asfáltica de um trecho viário na Serra do Quilombo. A intervenção contribuiu com a redução no número de acidentes e permitiu que a produção agrícola da região seja transportada com mais agilidade e segurança.

A pavimentação asfáltica do trecho da PI-262 foi feita em uma extensão de 1,7 km e liga a BR-135 (Palestina) ao entroncamento com a BR-397 (Transcerrados). Na obra, foram investidos cerca de R\$ 18,9 milhões, sendo R\$ 9,5 milhões provenientes do Orçamento Geral da União (OGU), por meio do

Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional (MIDR), e R\$ 9,4 milhões do Tesouro Estadual.

Pela importância que tem para o carregamento de grãos, não só de Bom Jesus, mas de toda a região do Gurguéia, a obra era bastante aguardada e agora gera resultados positivos, contribuindo para o desenvolvimento da região com o escoamento mais seguro da produção de grãos e de outros produtos. A circulação de veículos de passeio, de ônibus e de pessoas também foi facilitada.

O empresário Gleiber Faria, do setor de insumos agrícolas, afirmou que o Governo do Piauí proporcionou uma melhoria muito significativa para a região do cerrado piauiense com a pavimentação da rodovia e rebaixamento do trecho na Serra do Quilombo. "A questão da logística melhorou bastante, o que também aconteceu na segurança das cargas. Hoje você tem uma certeza que vai sair com suas cargas e elas vão chegar na hora certa nas fazendas. Aquela ladeira era muito complicada, teve várias situações de caminhões quebrarem na subida", frisa o produtor.

Ele destacou que antes os produtores tinham prejuízo porque não conseguia aplicar o que precisava em tempo hábil. ■



NOVA CAPITAL

Empresa símbolo de um sonho, e uma das protagonistas atuais de um novo ciclo de grandes empreendimentos na Cidade de Brasília, promovidos pelo Governo do Distrito Federal – GDF. Renovada, tecnológica, e ainda tradicional.

** Realizado com a colaboração da, Juliane Fortes, chefe da Divisão de Obras Diretas e Pavimentação Asfáltica.*

A Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, em comemoração aos seus 68 anos de serviços, completados este ano, estabeleceu um ciclo de eventos comemorativos, e entre eles, o Workshop de Pavimentação Urbana.

Cobrindo uma diversidade de temas os quais a companhia possui amplo domínio, como engenharia urbana, evolução dos pavimentos de concreto, serviços de drenagem pluvial urbana, licenciamento ambiental, avaliação de pavimentos e inovações tecnológicas, a ocasião, marca mais uma bem sucedida atividade desenvolvida pela empresa: a propagação de conhecimento técnico. Gratuito, e voltado a engenheiros, arquitetos acadêmicos e profissionais do segmento construtivo em geral, o primeiro Workshop promovido pela Novacap, foi responsável por juntar, no Espaço Rubens Rezende (Macarrão), dentro do complexo que sedia a companhia, um público de cerca de 400

pessoas. Entusiasta de primeira mão das grandes discussões técnicas, tecnológicas e dos avanços das engenharias, o presidente da Novacap, Fernando Leite, saudando os presentes, aproveitou para sinalizar que a iniciativa, deverá tornar-se um formato perene durante as celebrações: “A partir de agora, a gente começa a se preparar para a edição 2025”, afirmou, adicionando ainda que “Nesta ocasião, estamos fazendo um evento de grande importância para a engenharia, é uma oportunidade que estamos dando aos nossos funcionários, demais empresas do DF, do GDF, para que se interessem e conheçam o que está acontecendo nas demais empresas de ponta do país. Nós já somos referência em pavimentação urbana, mas queremos consolidar, buscar aquilo que há de mais moderno em tecnologia e gestão”. Entre os 8 principais temas abordados por palestrantes durante toda a programação, o engenheiro Fauzi Nacfur Junior, presidente do DER/DF, apostou no conhecimento reunido pelo Departamento, ao partir para uma preleção com foco na “evolução do pavimento de concreto no Distrito Federal, destacando inovações econômicas”,

Nesta ocasião, estamos fazendo um evento de grande importância para a engenharia, é uma oportunidade que estamos dando aos nossos funcionários, demais empresas do DF, do GDF, para que se inteirem e conheçam o que está acontecendo nas demais empresas de ponta do país.



Fernando Leite,
Presidente da Novacap

A experiência de fazer o whitetopping, em 26 km com uma espessura de 21 cm, em uma obra que foi entregue à população, teve muito sucesso.

com grande evidência para o case de sucesso do DER-DF, na execução da “Via Estrutural”: “a experiência de fazer o whitetopping, em 26 km com uma espessura de 21 cm, em uma obra que foi entregue à população, teve muito sucesso. Foram 13 quilômetros na pista sul, que faz o sentido Taguatinga-Plano Piloto, e mais 13 quilômetros na pista norte, no sentido Plano Piloto-Taguatinga. Há muito tempo fazíamos intervenções pontuais, paliativas e emergenciais na Estrutural, que não cabiam mais. O pavimento estava com a vida útil avançada, bastante deteriorado. Precisávamos fazer uma reconstrução. O novo pavimento terá vida útil prevista de 20 anos. Os buracos e as irregularidades na rodovia deram espaço para um tapete de concreto estruturado”, explicou Fauzi. Já o secretário de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal, Valter Casimiro, em seu depoimento frisa a importância de eventos como este “É uma grande satisfação estar aqui hoje participando deste evento, e quero compartilhar uma situação um tanto inusitada de como fiquei sabendo deste workshop. Há cerca de 30 dias, nós enfrentamos uma situação em que precisávamos realizar uma intervenção emergencial. Tivemos que cancelar um dos nossos contratos e solicitar o apoio da Novacap e do DER/DF para concluir a pavimentação da Avenida Hélio Prates, que estava aberta há mais de um ano. Graças às



Valter Casimiro,
Secretário de Obras e Infraestrutura do DF

1º WORKSHOP DE PAVIMENTAÇÃO URBANA



Fauzi Nacfur Junior,
Presidente do DER/DF

equipes valorosas da Novacap e do DER/DF, conseguimos concluir essa obra e pavimentar a avenida. Foi durante esse processo que a equipe da Novacap mencionou que teríamos este workshop em comemoração ao aniversário da instituição. Fiquei muito feliz em saber, pois sei da competência das equipes tanto do DER/DF quanto da Novacap para darem respostas rápidas e eficazes às demandas do governo e da população. O trabalho que essas duas instituições entregam é sempre de excelência e qualidade, e é com muito orgulho que participo desta abertura. Temos aqui profissionais especializados, não apenas do DER e da Novacap, mas também da Secretaria de Obras. Momentos como este, de reciclagem e atualização de tecnologias, são fundamentais para que possamos continuar a dar respostas eficientes e de alta qualidade aos nossos gestores, como o governador Ibanês e a vice-governadora Celina, que nos desafiam a sempre entregar uma cidade melhor para nossa comunidade. Parabéns à Novacap pela iniciativa, e desejo um excelente workshop para todos nós.” finalizou, Casimiro.

O trabalho que essas duas instituições entregam é sempre de excelência e qualidade, e é com muito orgulho que participo desta abertura. Temos aqui profissionais especializados, não apenas do DER e da Novacap, mas também da Secretaria de Obras.



Acesse o resumo do Workshop, e fique por dentro:



1º WORKSHOP DE PAVIMENTAÇÃO URBANA

Confira a lista de palestras e temas abordados:

Iniciando o ciclo de palestras com a apresentação da engenheira de carreira da Novacap Juliane Fortes e a arquiteta Juliana Borin Grapeggia Facó – Assessora da Diretoria de Urbanização da Novacap, com o Tema: “Novacap – Quem Te Conhece Não Esquece Jamais” (história e dados estatísticos).

2ª Palestra: proferida pelo engenheiro da Novacap, José Augusto Fázio com o tema: “Engenharia Urbana E Suas Nuances”.

3ª Palestra: proferida pelo presidente do DER/DF e também Engenheiro de carreira da Novacap, Fauzi Nacfur junior, com o tema: “A Evolução Do Pavimento De Concreto No Distrito Federal – Inovando Para Economizar”.

4ª Palestra: proferida pelo engenheiro Hídrico da Novacap, Hiltton Antônio Domingos Moreira com o tema: “Prognóstico E Perspectivas Dos Serviços De Drenagem Pluvial Urbana No Âmbito Do Distrito Federal”.

5ª Palestra: proferida pelo engenheiro Ambiental Gabriel Klein, com o tema: “Licenciamento Ambiental Na Pavimentação E Drenagem Urbana”.

6ª Palestra: proferida pelo engenheiro Civil da Secretaria de Obras, Bruno Almeida, com o tema: “Construção do Túnel de Taguatinga – Um Desafio Possível”.

7ª Palestra: proferida pelo administrador de Negócios, Frank Hauber, gerente de produtos na J. Rettenmaier Latinoamericana Ltda – JRS, com o tema: “Introdução ao SMA - Stone Matrix Asphalt: Conceitos Básicos e Aplicações”.

8ª Palestra: proferida pelo engenheiro Civil e gerente Comercial responsável pela Espanha e Portugal da J. Rettenmaier Latinoamericana Ltda – JRS, Ruy Núñez, com o tema: “Inovação em Pavimentação: Experiências Práticas do SMA na Espanha e Portugal”.

9ª Palestra: proferida pelo engenheiro Civil Daniel Rotilli Brugali, gerente de Negócios da empresa J. Rettenmaier Latinoamericana Ltda – JRS com o tema: “Evolução do SMA no Brasil: Casos de Sucesso e Desafios Atuais”.

10ª Palestra: proferida pelo engenheiro Civil, Professor e Doutor, Paulo Gontijo, diretor- Presidente da STRATA Engenharia, com o tema: “Avaliação Integrada e Multifuncional de Pavimentos Viários”.



Paulo Gontijo,
Diretor Presidente da STRATA

Contando também com diversos representantes de empresas de primeira linha em termos nacionais (e que possuem estofo de envergadura relevante em escala mundial) houve apresentações (talvez o correto seria dizer aula magna) como a do diretor Presidente da STRATA Engenharia, Paulo Gontijo, versando sobre diversos temas técnicos, de domínio próprio da empresa como: Projetos com Tecnologias; Tráfego com Machine Learning; Captura da Realidade em 3D – Topografia à Laser; Projetos em BIM; Sistemas de Desapropriação com Geotecnologias; Gerenciamento Estruturado de Obras, além de avanços e perspectivas na área de Concessões Rodoviárias. No que tange aos Sistemas de Pavimentos, foram apresentados os métodos inovadores de Auscultação, congregados com a Metodologia PARAGÓN, desenvolvida pelo próprio engenheiro Paulo Gontijo, e largamente utilizada nos projetos da empresa, com resultados comprovados em milhares de quilômetros.

Foram apresentados também aquisições do arsenal tecnológico da empresa, como o Curviâmetro; o RSVS – Road Video Survey Vehicle; o Orthogonal Pavement Recorder; o extremamente bem sucedido FWD – Falling Weight Deflectometer, no qual a empresa foi pioneira; o GPR – Ground Penetrating Radar, e

Pensamos cada detalhe para entregar o melhor conteúdo a quem estivesse aqui. Acredito que atingimos nossos objetivos. Agora, é repensar e buscar novidades para a segunda edição.



A missão da STRATA é trabalhar de maneira ética, legal, transparente e rentável junto aos clientes, parceiros, acionistas, fornecedores, colaboradores, comunidades e órgãos competentes.

o AMS – Automated Mark System, entre muitos outros dispositivos, equipamentos e até mesmo sistemas, como Sondas Rotativas; Contagem de tráfego IA; Drone VANT eBEE X; Mobile Mapping Scanner System – Pegasus-Two e Ultimate, da Leica. Mentor de muitas gerações de engenheiros especialistas em diagnose e dimensionamento de pavimentos, o notável professor, encerrou sua apresentação, de forma tipicamente impactante, frisando que “A missão da STRATA é trabalhar de maneira ética, legal, transparente e rentável junto aos clientes, parceiros, acionistas, fornecedores, colaboradores, comunidades e órgãos competentes”.



Juliane Fortes,
chefe da DIOD - NOVACAP

RECEPTIVIDADE

Se por um lado, a adesão de profissionais de todas as partes do Brasil, técnicos da Novacap e autoridades como o Secretário de Estado de Obras e Infraestrutura Valter Casimiro; o Presidente do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF Fauzi Nacfur; o Comandante do Batalhão da Guarda Presidencial, Coronel Nélio Moura Bertolino; a Secretária Geral da NOVACAP, Cleuza Ramos; o Diretor de Urbanização da NOVACAP, André Vaz; o Diretor de Edificações da NOVACAP, Carlos Spies; a Diretora jurídica da NOVACAP, Daniella Corado e o Diretor Administrativo da NOVACAP, Elie Issa El Chidiac. conferiu alto nível técnico, por outro, ficou evidente uma vocação de peso internacional, com a presença (e apresentações) de engenheiros europeus, o gerente de produtos Frank Hauber, da Alemanha, e o engenheiro civil Ruy Núñez Pawlowsky, da Espanha. Um feito e tanto, que coroa os esforços da Divisão de Obras Diretas e Pavimentação Asfáltica – Diod, cuja chefe, Juliane Fortes, foi uma das idealizadoras do evento. De acordo com ela: Pensamos cada detalhe para entregar o melhor conteúdo a quem estivesse aqui. Acredito que atingimos nossos objetivos. Agora, é repensar e buscar novidades para a segunda edição”. Em linha com o que disse o presidente, da companhia. Desta forma, já existe uma forte expectativa quanto ao 2º Workshop de Pavimentação Urbana da Novacap, que certamente, ilustrará as páginas de RodoVias&Infra, em comemoração aos 69 anos, quando o tempo chegar.



NOVACAP CULTURAL

Como sinalizamos anteriormente, a companhia não poupou esforços ao se preparar para as celebrações deste ano. Sob o tema geral "Construção", de acordo com informações da empresa, foi montada: "a exposição fotográfica Lentes da Modernidade: a Novacap e o Distrito Federal", que "destaca a atuação da Novacap no desenvolvimento de todo o Distrito Federal. As obras são fruto do trabalho diário e especializado do fotojornalista Kiko Paz e da fotógrafa Drica Ponce", ficando "instalada nos arredores do Espaço Macarrão e traz painéis que ilustram o progresso das obras de construção civil, reformas, revitalizações e manutenções da companhia nas regiões, incluindo projetos de pavimentação, drenagem, edificação, manutenção, arborização e paisagismo, todos fundamentais para o crescimento sustentável das cidades". Ainda, a companhia divulgou que "Complementando a exposição, o projeto 'Jornada 68 Anos' conta a história da Novacap ao longo das décadas por meio de fotos, vídeos e documentos históricos", com obras, "dispostas em formato de túnel do tempo, de forma que o espectador pode acompanhar a evolução da história enquanto segue o caminho".



Ramon Castro,
Assessor da DICOR - NOVACAP



Essa modernização visa melhorar a qualidade de vida da cidade e responder às demandas urbanas de forma mais eficiente.



AUMENTO DE CAPACIDADE

Também aproveitando o ensejo de seu cumprimento de anos, a empresa – de forma bastante justificada por sinal – "se deu" um presente. De acordo com a Novacap, "Com um investimento de aproximadamente R\$ 800 mil, a fábrica de artefatos de concreto foi (...) totalmente modernizada para ampliar sua capacidade de produção de bloquetes e meios-fios", sendo inaugurada, também na semana das comemorações. A companhia acrescenta ainda que "A nova estrutura conta com equipamentos reformulados e permite um aumento significativo na produção. Segundo Ramon Castro, assessor da Divisão de Conservação e Reparos da Companhia (Dicor), 'essa modernização visa melhorar a qualidade de vida da cidade e responder às demandas urbanas de forma mais eficiente'. A expectativa é que, em até 12 meses, a fábrica equalize a curva de atendimento tanto das demandas represadas quanto das diárias. Com a capacidade de produção aumentada, a fábrica pode produzir até 6 mil blocos de 10 cm, 4 mil blocos de 15 cm e 3 mil blocos de 20 cm em um único dia de trabalho. Além disso, a produção diária de bloquetes de pavimentação poderá chegar a 200 m². Segundo a Novacap, eles são fundamentais em áreas onde o uso de asfalto é inviável, como zonas de proteção ambiental e regiões próximas a córregos, devido ao custo mais baixo e à rapidez na instalação. Pedro Isaac, chefe da Divisão de Conservação e Reparos (Dicor) da



companhia, ressalta o impacto da modernização: "Hoje a gente produz artesanalmente, então ficou obsoleto esse método de produção. Com o maquinário novo, aumentaremos a produção em mais de 600%. O que produzimos em um mês, produziremos em um dia. A demanda que levaria 10 anos para ser atendida, em 2 anos, recuperaremos o tempo perdido". Também a Novacap considera o passo importante, sobre outros prismas: "A fábrica também tem um impacto social relevante, empregando 30 funcionários do sistema prisional, responsáveis pela fabricação de meios-fios, bloquetes, bancos para praças e tampas de bueiros. A produção, que estava paralisada devido ao desgaste dos antigos equipamentos, será retomada em larga escala, permitindo um atendimento mais ágil às necessidades da cidade. 'Estamos aqui concretizando um sonho, inaugurando o núcleo de produção de artefatos no pátio da Novacap. Com isso, aumentaremos a produção, reduziremos custos e atenderemos à demanda da empresa. Tudo isso faz parte do nosso esforço para reintroduzir a Novacap como a melhor empresa de obras públicas de infraestrutura urbana do país', disse o diretor-presidente da Novacap, Fernando Leite. Com a nova fábrica entrando em operação a partir dos próximos dias, a Novacap já desenvolve um plano de ação para atender todas as áreas do Distrito Federal, aproveitando a capacidade ampliada e os novos métodos industriais", divulgaram as fontes.



Com o maquinário novo, aumentaremos a produção em mais de 600%. O que produzimos em um mês, produziremos em um dia.

1º WORKSHOP DE PAVIMENTAÇÃO URBANA



SOBRE A NOVACAP

Ainda que dispense maiores apresentações para os entusiastas da história brasileira e da engenharia construtiva pesada em geral, a Novacap registrou: "Fundada quatro anos antes da capital federal, justamente para erguer a cidade, a empresa é tida por muitos como a mãe de Brasília. A companhia foi criada por meio de lei, em 19 de setembro de 1956, pelo então presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek de Oliveira. A finalidade única era gerenciar e coordenar a construção da nova capital do Brasil. Em 21 de abril de 1960 Brasília foi inaugurada. Entretanto, muita coisa ainda deveria ser feita para que a cidade tivesse condições de ser a capital do país, efetivamente. Com este objetivo, a Novacap continua existindo, como uma empresa pública, tendo como sócios a União e o Governo do Distrito Federal (GDF), com 43,33% e 56,67% de ações, respectivamente. Por ser uma empresa do GDF, a Novacap é o principal braço executor das obras de interesse do estado".



Pedro Isaac,
Chefe da DICOR - NOVACAP

MEGA OBRA TRANSFORMA MOBILIDADE CATARINENSE

Governo Federal entrega Contorno Viário da Grande Florianópolis: a maior obra de infraestrutura terrestre do Brasil, com investimento de R\$ 3,9 bilhões e 50 km de extensão, o Contorno Viário da Grande Florianópolis é um marco na mobilidade urbana e promete revolucionar o tráfego na região.

Um Marco na Mobilidade de Santa Catarina, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva entregou oficialmente o Contorno Viário da Grande Florianópolis, considerado a maior obra de infraestrutura rodoviária do Brasil. O projeto, que integra a carteira do Novo PAC, foi executado por meio de uma concessão privada e demandou um investimento total de R\$ 3,9 bilhões. Com seus



Luiz Inácio Lula da Silva,
Presidente do Brasil

50 km de pistas duplicadas, o contorno surge como uma solução definitiva para o tráfego saturado da BR-101 na região metropolitana de Florianópolis.

"O Brasil precisa inaugurar muitas estradas como essa para escoar o que produzimos, reduzir custos e fomentar o desenvolvimento. Em 18 meses, conseguimos concluir 40% dessa obra, que é um marco para o estado de Santa Catarina", afirmou o presidente Lula durante a cerimônia de inauguração.

O empreendimento, aguardado há mais de uma década, vai desviar cerca de 30 mil veículos por dia dos trechos urbanos da BR-101, reduzindo o tempo de travessia na região em até 1 hora e 20 minutos nos horários de pico. "Eu sei da importância dessa obra para Santa Catarina. Ela será um ponto turístico pela sua beleza e qualidade", destacou Lula, ao se referir aos quatro túneis duplos e sete pontes construídos no trecho.

O Brasil precisa inaugurar muitas estradas como essa para escoar o que produzimos, reduzir custos e fomentar o desenvolvimento. Em 18 meses, conseguimos concluir 40% dessa obra, que é um marco para o estado de Santa Catarina.

Foto: Marcio Ferreira / MTransportes



Renan Filho,
Ministro dos Transportes

INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A obra, que faz parte do chamado Corredor do Mercosul, visa também otimizar o transporte de cargas, especialmente de caminhões que circulam diariamente pela BR-101. Além de melhorar o tráfego e a logística na região, a execução do projeto trouxe inovações tecnológicas e um forte compromisso ambiental. Foram implementados 13 programas ambientais que, entre outras iniciativas, resultaram no plantio de mais de 14 mil mudas nativas e na recuperação de 166 hectares de áreas de proteção ambiental.

"O Contorno Viário da Grande Florianópolis é um símbolo do que podemos fazer quando combinamos inovação, engenharia avançada e cuidado com o meio ambiente. Esta obra mostra o compromisso do governo com o desenvolvimento sustentável, ao mesmo tempo em que atende às necessidades urgentes de mobilidade e logística", disse o ministro dos Transportes, Renan Filho, durante o evento.

Este contorno é mais do que uma obra rodoviária; é um exemplo do que podemos alcançar quando há investimentos públicos e privados alinhados com o desenvolvimento econômico e social.

É um símbolo do que podemos fazer quando combinamos inovação, engenharia avançada e cuidado com o meio ambiente. Esta obra mostra o compromisso do governo com o desenvolvimento sustentável, ao mesmo tempo em que atende às necessidades urgentes de mobilidade e logística.

Além das questões ambientais, a obra utilizou tecnologia de ponta em sua construção. Os túneis foram equipados com sistemas de ventilação, monitoramento por câmeras e sinalização inteligente, o que garante um controle mais seguro e eficiente do tráfego de veículos.

A obra também contou com o apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Segundo Aloisio Mercadante, presidente do BNDES, o banco desempenhou um papel fundamental no financiamento da obra e continuará apoiando grandes projetos de infraestrutura no Brasil. "Este contorno é mais do que uma obra rodoviária; é um exemplo do que podemos alcançar quando há investimentos públicos e privados alinhados com o desenvolvimento econômico e social. O BNDES está comprometido em financiar projetos que transformam realidades e geram empregos."

Foto: Ricardo Stuckert / PR



Aloisio Mercadante,
Presidente do BNDES



Foto: Arterisbr



Foto: Marcio Ferreira / MTransportes



Foto: Arterisbr

IMPACTO NO TRANSPORTE DE CARGAS

Além de beneficiar o tráfego local e a mobilidade urbana, o Contorno Viário da Grande Florianópolis tem um papel crucial no escoamento da produção e na integração logística do estado de Santa Catarina. A nova rodovia, parte do Corredor do Mercosul, será fundamental para o transporte de cargas, especialmente para os portos de Itajaí e Imbituba, que movimentam boa parte das exportações do estado.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou a importância do contorno viário para a logística nacional. "A nova rodovia não apenas reduz o tempo de deslocamento, mas também diminui os custos operacionais das transportadoras e facilita o acesso aos portos catarinenses, que são estratégicos para o comércio exterior do Brasil.

A nova rodovia não apenas reduz o tempo de deslocamento, mas também diminui os custos operacionais das transportadoras e facilita o acesso aos portos catarinenses, que são estratégicos para o comércio exterior do Brasil. Isso garante maior competitividade aos nossos produtos e melhora a eficiência do setor portuário.

Isso garante maior competitividade aos nossos produtos e melhora a eficiência do setor portuário", afirmou.

Com uma previsão de atender a 18 mil caminhoneiros diariamente, o contorno viário promete reduzir significativamente os gargalos no tráfego de longa distância na BR-101. Equipado com tecnologia avançada, o novo trecho foi projetado para oferecer uma velocidade operacional de 100 km/h, com curvas suaves e inclinações leves, garantindo maior segurança para motoristas e otimizando o fluxo de mercadorias.



Foto: Ricardo Stuckert / PR

Silvio Costa Filho,
Ministro de Portos e Aeroportos

Fotos: Ricardo Stuckert / PR



PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

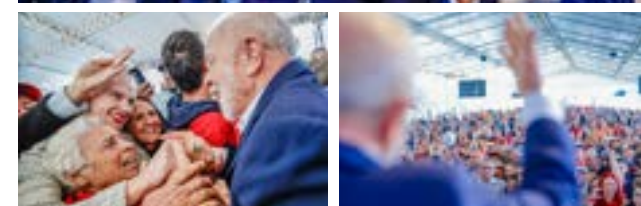
A entrega do Contorno Viário da Grande Florianópolis é parte de um planejamento mais amplo de infraestrutura e desenvolvimento para Santa Catarina e o Brasil. O projeto foi executado como parte do Novo PAC, um programa de investimentos de R\$ 1,7 trilhão que busca transformar a logística e a infraestrutura do país, promovendo desenvolvimento econômico e social.

Durante o evento, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, destacou a importância de um planejamento coordenado entre as esferas de governo para que obras como esta saiam do papel. "Nós construímos um PAC através do diálogo com os estados e municípios, e para Santa Catarina o presidente Lula destinou R\$ 22 bilhões", afirmou Rui Costa, enfatizando o compromisso do governo em garantir o desenvolvimento equilibrado em todo o país.

A obra gerou mais de 3.200 empregos diretos durante sua construção e terá impacto positivo sobre 1,1 milhão de pessoas que residem ou trabalham na região. A expectativa é que o contorno viário fomente ainda mais o desenvolvimento econômico, atraindo novos investimentos e melhorando a qualidade de vida dos habitantes da Grande Florianópolis.



Foto: Ricardo Stuckert / PR



UM LEGADO PARA O FUTURO

Com a conclusão do Contorno Viário de Florianópolis, o governo federal reafirma seu compromisso com a infraestrutura e o desenvolvimento do país. A obra oferece não apenas uma solução para o tráfego de veículos, mas também um legado de inovação, sustentabilidade e impacto social. Como ressaltou o ministro Renan Filho: "Este projeto é um legado para o futuro, que não apenas melhora a mobilidade urbana, mas também impulsiona o desenvolvimento econômico da região."

O presidente Lula destacou, durante a cerimônia, que esta é apenas uma das várias obras que o Novo PAC está viabilizando em todo o país. "Com o Novo PAC, vamos transformar a logística do país e levar desenvolvimento para todas as regiões", concluiu Lula, reforçando a importância de continuar investindo em infraestrutura para garantir o crescimento e a competitividade do Brasil no cenário global.

Nós construímos um PAC através do diálogo com os estados e municípios, e para Santa Catarina o presidente Lula destinou R\$ 22 bilhões.



Foto: Ailton Fernandes / CC

Rui Costa,
Ministro da Casa Civil

UMA OBRA QUE MARCA O FUTURO DA INFRAESTRUTURA NO BRASIL

A entrega do Contorno Viário da Grande Florianópolis representa um passo decisivo para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira, conectando mais eficientemente regiões estratégicas e impulsionando o crescimento econômico. Além de aliviar o tráfego nas principais rodovias de Santa Catarina, a obra proporciona uma rota mais rápida e segura para o transporte de cargas, o que favorece tanto o comércio interno quanto as exportações. Com investimentos expressivos e foco em sustentabilidade, o Contorno Viário se posiciona como um

exemplo do que o Brasil pode alcançar com planejamento integrado e ações coordenadas entre o governo e a iniciativa privada.

Este é apenas o início de um novo ciclo de desenvolvimento no país. À medida que o Novo PAC avança, mais obras como esta irão transformar a realidade de regiões inteiras, promovendo maior mobilidade, segurança e oportunidades econômicas. O Contorno Viário da Grande Florianópolis, inaugurado em meio a grandes expectativas, será lembrado não apenas como uma solução de infraestrutura, mas como um legado que molda o futuro do Brasil. ■



Foto: Arterisbr



Foto: Arterisbr



Foto: Marcio Ferreira / MTransportes

17,7% CONCLUÍDA, OBRA DA PONTE DE GUARATUBA PODE SER ACOMPANHADA EM TEMPO REAL

Dois câmeras transmitem imagens em um site que proporciona à população a oportunidade de acompanhar ao vivo o canteiro de obras da construção no Litoral. Com isso, a construção passa a ter uma integração direta, supervisionada no dia a dia também aos olhos dos paranaenses.

As obras na Ponte de Guaratuba, que chegam a 17,7% de conclusão, passaram a contar com câmeras de monitoramento. São duas câmeras, as quais proporcionam à população a oportunidade de acompanhar em tempo real o canteiro de obras da construção. Com isso, a obra passa a ter uma integração direta, supervisionada no dia a dia também aos olhos dos paranaenses. A etapa das obras pode ser acompanhada via câmeras de monitoramento em tempo real por esse link do QR CODE.

De acordo com a engenheira do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), Larissa Vieira, a instalação das câmeras na obra da Ponte de Guaratuba ressalta o processo de transparência com a população.

“As câmeras de monitoramento instaladas na obra da ponte de Guaratuba proporcionam à população paranaense a oportunidade de acompanhar de perto o progresso de uma das construções mais esperadas do estado. Além de promover a transparência do processo construtivo, essa tecnologia aproxima a comunidade do empreendimento, permitindo que todos possam visualizar o desenvolvimento de cada etapa, desde a fundação até a conclusão, reforçando o compromisso com a qualidade e o cumprimento dos prazos”, destaca a engenheira. ■



Accesse as câmeras em tempo real:



Larissa Vieira, Engenheira e Fiscal do DER/PR

PROGRESSO DA OBRA

Segundo o levantamento de engenharia, até o final do mês de agosto, a obra está com avanço de 17,7%. Até o momento, foram concretadas 16 estacas, 12 vigas longarinas pré-moldadas e 2 vigas travessas.

A Ponte de Guaratuba terá 1.244 metros de extensão, com quatro faixas de tráfego, duas faixas de segurança, barreiras rígidas em concreto, calçadas com ciclovia e guarda-corpo nas extremidades.

A obra é administrada e fiscalizada pelo DER/PR, autarquia da Secretaria de Infraestrutura e Logística.

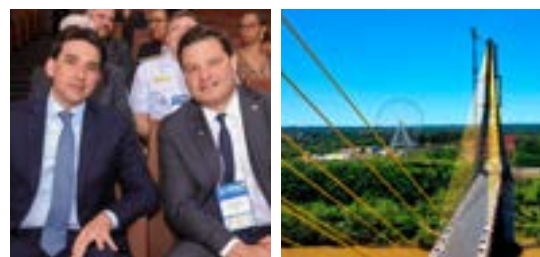
O Governo do Paraná, por meio da Secretaria de Estado da Fazenda, já garantiu quase metade do valor estimado para a construção da Ponte de Guaratuba, liberando R\$ 178 milhões para a obra. Isso representa cerca de 46% dos R\$ 386,9 milhões orçados para criar a tão esperada ligação entre as cidades de Matinhos e Guaratuba, no Litoral do Estado. Desse valor, o DER já empenhou mais de R\$ 108 milhões para a obra apenas em 2024. Os empenhos correspondem à reserva de dinheiro do orçamento destinada para o pagamento de bens e serviços contratados. Na prática, isso significa que parte dos custos totais da obra já está separada e deve ser liberada à medida que os trabalhos avancem.



Foto e Fonte: ASCOM SEL - Rodrigo Felix

MELHOR EMPREENDIMENTO PÚBLICO: PONTE DA INTEGRAÇÃO BRASIL-PARAGUAI VENCE VOTAÇÃO POPULAR

Obra executada em parceria entre o Governo do Estado, governo federal e Itaipu Binacional foi a vencedora do Troféu PAINEL 2024 na categoria Empreendimento Público.



A Ponte da Integração Brasil-Paraguai, fruto de uma colaboração entre o Governo do Estado do Paraná, o governo federal e a Itaipu Binacional, conquistou o Troféu PAINEL 2024 na categoria Empreendimento Público. Com 1.397 votos, o projeto paranaense recebeu o apoio de 45% dos participantes da votação, superando o Contorno de Florianópolis, que obteve 44%.

O prêmio, concedido pelo Instituto Besc de Humanidades e Economia, de Belo Horizonte, destaca o trabalho de profissionais, empresas e órgãos governamentais em projetos de infraestrutura de energia, transporte e logística no Brasil. A cerimônia de entrega ocorreu em 17 de setembro na sede da Confederação Nacional da Indústria (CNI), em Brasília, durante o seminário PAINEL 2024 – Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística.

A Ponte da Integração, que conecta Foz do Iguaçu, no Oeste do Paraná, à cidade paraguaia de Presidente Franco, foi desenvolvida pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), com projeto do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e um investimento de R\$ 238 milhões pela Itaipu Binacional.

O processo de indicação ao prêmio é realizado pelo Conselho Técnico e Empresarial do seminário, enquanto a votação dos vencedores é feita pelo público através do site do instituto, com a votação deste ano ocorrendo entre 1º e 15 de julho.

■ PONTE DA INTEGRAÇÃO

Finalizada em 2023, a construção da Ponte da Integração Brasil-Paraguai está agora completando as obras nas rodovias de acesso. A ponte possui 760 metros de comprimento e 19,2 metros de largura, sustentada por duas torres de 124 metros de altura. Com um vão-livre de 470 metros, ela detém o título de maior da América Latina.

O projeto visa aliviar o tráfego pesado de caminhões, direcionando-o para a nova ponte e, assim, reduzir o fluxo na Ponte da Amizade, que liga Foz do Iguaçu a Ciudad del Este. ■



BUSINESS MEETING IMPULSIONA RELAÇÕES GLOBAIS

O evento reuniu empresários e representantes internacionais para promover a internacionalização e gerar novas oportunidades de negócios.

O Business Meeting, realizado no auditório do edifício ION em Brasília, marcou um importante momento de interação entre governos estrangeiros e empresários brasileiros de diversos setores. O evento, promovido pela ANETRAMS, sob a presidência de Luciana Dutra, e pela Câmara Brasil-Portugal/SC, reuniu mais de 70 participantes, incluindo embaixadores, chefes de seções econômicas, empresários e representantes do setor público e privado, provenientes de 30 países e 3 continentes.

Durante o encontro, foram discutidas oportunidades estratégicas de exportação de serviços e promovidas conexões internacionais, com foco na inovação e no financiamento de projetos em diferentes áreas. O Business Meeting, mais do que uma simples ocasião para networking, consolidou-se como um ecossistema de negócios que facilitou a troca de conhecimentos, experiências e tendências em setores fundamentais como:

- **Agronegócio: commodities e maquinário;**
- **Tecnologia: cidades inteligentes;**
- **Infraestrutura: construção civil, transporte e energias renováveis;**
- **Indústria de alimentos.**

O evento foi uma plataforma para empresas e profissionais se conectarem, promoverem a internacionalização de seus negócios e explorarem novas possibilidades no mercado global. Além de destacar a excelência da Engenharia Brasileira e outros serviços oferecidos pelas empresas presentes, o Business Meeting abriu caminhos para a concretização de negócios, reforçando o papel do Brasil no cenário internacional.

Em um ambiente propício para o diálogo e a troca de experiências, o encontro representou uma oportunidade singular para o fortalecimento das relações comerciais e de investimento, promovendo a colaboração entre empresários brasileiros e investidores estrangeiros. O sucesso desta edição confirma o potencial do evento como um impulsionador da inovação e do desenvolvimento nos mercados local e global. ■



DUPLICAÇÃO AUTORIZADA

Este texto é do release oficial do Ministério dos Transportes

Em Alagoas, Governo Federal autoriza início das obras da duplicação de diferentes trechos da BR-101/AL, As obras estão contempladas no novo PAC e somam cerca de R\$ 207,6 milhões.

O Governo Federal deu um passo significativo para o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária de Alagoas. Durante cerimônia no Palácio República dos Palmares, foram assinadas, pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, pelo diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão, e pelo superintendente regional do DNIT em Alagoas, André Paes, duas ordens de serviço para a duplicação dos lotes 2 e 6 da BR-101/AL. Participaram ainda da solenidade de assinatura o representante das Associações Indígenas (Wassu Cocal, Karapotó Terra Nova, Praki-ô e Kariri-Xocó), Igor Hebert, e o governador de Alagoas, Paulo Dantas.

As obras contempladas no novo PAC e somam cerca de R\$ 207,6 milhões em investimentos. A primeira Ordem de Serviço assinada abrange a duplicação do lote 2 da BR-101/AL, que vai do município de Joaquim Gomes, na área da reserva indígena Wassu Cocal, até o km 30,5 da rodovia. "Me orgulho de participar desse momento de assinar essa ordem de serviço e conciliar a questão indígena com a questão de obra e sustentabilidade. É um avanço a gente finalmente conseguir entregar essa obra duplicada no estado de Alagoas", destacou o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão.

Esta obra do lote 2 inclui a duplicação da pista existente, além da construção de duas novas pontes e passarelas. O investimento total para este trecho projeto é de aproximadamente R\$ 109,9 milhões. O prazo para conclusão é de 18 meses após o início das obras, com um prazo de seis meses para a elaboração dos projetos de engenharia.

Já a segunda Ordem de Serviço refere-se à duplicação do lote 6 da BR-101/AL, abrangendo os municípios de Teotônio Vilela, Junqueiro e São Sebastião. Para este segmento está prevista a duplicação de cerca de 14 quilômetros de rodovia. Com orçamento aproximado de R\$ 97,6 milhões, investimento também contemplado no novo PAC, o projeto terá um prazo de execução de 18 meses, sendo seis meses para a elaboração do projeto.

A BR-101/AL é uma rodovia vital para a integração regional e o desenvolvimento econômico, ligando importantes cidades e facilitando o acesso aos mercados locais e nacionais. As melhorias vão beneficiar diretamente cerca de 100 mil pessoas, entre elas 2 mil famílias indígenas, que vivem na região por onde a rodovia passa. As melhorias dão continuidade ao Termo de Ajuste de Conduta (TAC) firmado com os povos indígenas da região em agosto de 2023. ■



■ SOBRE A RODOVIA:

A BR-101 é uma rodovia longitudinal brasileira, que inicia no Rio Grande do Norte e segue até o Rio Grande do Sul, sendo um dos principais eixos rodoviários do país. A rodovia é um importante impulsionador para o crescimento econômico e desenvolvimento do país, pois atua como rota de distribuição para as produções e transporte de cargas de diversas áreas.

Me orgulho de participar desse momento de assinar essa ordem de serviço e conciliar a questão indígena com a questão de obra e sustentabilidade. É um avanço a gente finalmente conseguir entregar essa obra duplicada no estado de Alagoas.



Fabrício Galvão,
Diretor-geral do DNIT



REFORMA TRIBUTÁRIA:

O FUTURO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA, O QUE ESTÁ REALMENTE EM JOGO

Reforma Tributária: Uma Visão Equilibrada e os Impactos no Segmento de Infraestrutura

A recente aprovação da Emenda Constitucional nº 132/23, que dá início à reforma tributária no Brasil, marca um divisor de águas na história econômica do país. Trata-se de uma das mais ambiciosas e complexas mudanças fiscais em décadas, com o potencial de transformar a maneira como as empresas e o governo lidam com a arrecadação de tributos. No entanto, é fundamental que essa análise se distancie das paixões e busque uma visão mais racional e pragmática, especialmente ao se avaliar os impactos no setor de infraestrutura - um dos pilares essenciais para o crescimento e a competitividade do Brasil.

O Fim da Burocracia Labiríntica: Um Alívio para o Setor de Infraestrutura

O coração da reforma é a simplificação do sistema tributário, que há muito tempo se tornou uma selva burocrática para empresas e cidadãos. A substituição dos tributos federais (PIS, Cofins, IPI), estaduais (ICMS) e municipais (ISS) pelo IVA (Imposto sobre Valor Agregado), dividido em Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), promete ser um alívio sem precedentes para o setor de infraestrutura, historicamente pressionado pela complexidade e ineficiência do atual sistema.

Empresas de infraestrutura, envolvidas em projetos de longa duração e de alto custo, frequentemente enfrentam enormes desafios em suas operações devido à insegurança tributária. O custo de conformidade com diferentes regras em cada estado, município e na União, muitas vezes, desanima os investidores e compromete a viabilidade de projetos estratégicos, como rodovias, portos e ferrovias. Com um sistema tributário mais uniforme e previsível, o planejamento de longo prazo e a segurança jurídica poderão ganhar um novo fôlego, trazendo de volta a confiança necessária para grandes investimentos no setor.

O Lado Oculto da Simplificação: Novos Desafios para o Segmento de Infraestrutura

Contudo, nem tudo é um caminho sem obstáculos. A reforma, ao unificar tributos em um IVA nacional, impõe um desafio significativo para setores que dependem intensamente de serviços, como o de infraestrutura. Tradicionalmente, a infraestrutura é altamente intensiva em mão de obra e em serviços terceirizados, e uma alíquota única mais alta pode significar um aumento da carga tributária sobre esses insumos.

Empresas de construção, engenharia e logística podem enfrentar um custo de operação mais elevado, o que, conseqüentemente, pode ser repassado aos preços finais dos projetos. Isso poderá gerar uma perda de competitividade para o setor privado e elevar o custo de obras públicas financiadas pelo governo. Nesse contexto, a busca por soluções inovadoras, como parcerias público-privadas (PPPs) e maior eficiência operacional, será vital para que o setor mantenha seu ritmo de crescimento e desenvolvimento.

Transição Longa, Incerteza Curta: A Coexistência de Dois Sistemas Tributários

Outro ponto crucial é o longo período de transição previsto pela reforma, que se estenderá até 2033. Durante essa fase, os dois sistemas - o atual e o novo modelo de IVA - coexistirão, criando um ambiente de incerteza para as empresas de infraestrutura. Essa "zona cinzenta" na transição exigirá que as empresas invistam pesadamente em tecnologia e consultoria para adaptar seus sistemas de gestão tributária. Mais do que nunca, a governança fiscal será um diferencial competitivo para aqueles que souberem se adaptar mais rapidamente.

A complexidade dessa transição não deve ser subestimada. A capacidade de gerenciar o impacto fiscal de projetos longos e multijurisdicionais, sem comprometer a rentabilidade e a viabilidade financeira, será um fator decisivo para o sucesso das empresas do setor.

Oportunidades Verdes: O Imposto Seletivo e a Infraestrutura Sustentável

Uma novidade que merece destaque é a criação do Imposto Seletivo Federal, que incidirá sobre produtos considerados nocivos à saúde e ao meio ambiente. Para o setor de infraestrutura, essa medida pode abrir uma janela de oportunidades valiosa. Com a crescente demanda por projetos de infraestrutura sustentável - rodovias ecológicas, sistemas de transporte de baixo impacto ambiental e energia limpa - o Imposto Seletivo pode se tornar um catalisador para a transição para práticas mais verdes, atendendo às exigências de ESG (Environmental, Social and Governance).

Investidores globais, cada vez mais atentos às práticas ambientais, sociais e de governança, enxergam com bons olhos países que caminham para uma infraestrutura mais sustentável. Nesse sentido, a reforma tributária pode ajudar o Brasil a se posicionar como um destino atraente para capital internacional voltado à sustentabilidade.

Equilíbrio Federativo: Recursos e Desafios para a Infraestrutura Regional

A descentralização de receitas e a criação de comitês gestores para o IBS trazem um novo modelo de distribuição de recursos entre União, estados e municípios. Para o setor de infraestrutura, isso pode ser uma faca de dois gumes. De um lado, o aumento da autonomia dos entes federativos pode permitir que regiões invistam de maneira mais estratégica em obras locais, como estradas e sistemas de saneamento. Por outro lado, essa redistribuição de receitas pode gerar descompassos no financiamento de grandes projetos que envolvem múltiplas regiões e dependem de uma coordenação eficaz entre os entes federativos.

A necessidade de uma governança robusta, que integre o setor público e privado, será essencial para garantir que os investimentos em infraestrutura regional não sejam sufocados pela falta de recursos ou de coordenação entre os diferentes níveis de governo.

Conclusão: Uma Reforma para o Futuro, Mas com Passos Cautelosos

A reforma tributária é, sem dúvida, um marco na busca por um sistema mais moderno, transparente e eficiente no Brasil. Para o setor de infraestrutura, ela traz grandes promessas de simplificação e previsibilidade, o que é extremamente positivo. No entanto, o caminho não será isento de obstáculos. A transição será longa e os impactos sobre a carga tributária, especialmente em serviços, precisarão ser monitorados de perto.

O Brasil está em uma encruzilhada: com uma infraestrutura deficiente e um sistema tributário arcaico, a reforma surge como uma oportunidade única de modernizar o país e colocá-lo em uma rota de crescimento sustentável. No entanto, o sucesso dessa empreitada dependerá da capacidade do governo e das empresas em se adaptarem de forma inteligente às novas regras e exigências que surgirão. No final, a reforma será tão boa quanto a maneira como ela for implementada e gerida.

O futuro da infraestrutura brasileira está em jogo — e é hora de nos prepararmos para os desafios e as oportunidades que se avizinham. ■

O PAGAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL E CANTEIRO DE OBRAS DE FORMA PROPORCIONAL AO ANDAMENTO DOS SERVIÇOS DE SINALIZAÇÃO VIÁRIA

As licitações públicas realizadas pelos órgãos da Administração Pública para contratação de obras ou serviços de construção civil incluem, em seus editais, a “Administração Local” e o “Canteiro de Obras” para englobar os custos que não estão relacionados diretamente à execução das obras e dos serviços de engenharia em si, mas são necessários para o correto funcionamento e andamento da atividade.

A Norma Regulamentadora n. 18 do Ministério do Trabalho e Emprego define canteiro de obras como o conjunto de áreas destinadas à execução e apoio dos trabalhadores da indústria da construção”. Já o Volume 08 do Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes do DNIT estabelece que “A administração local compreende o conjunto de gastos com pessoal, materiais e equipamentos incorridos pelo executor no local do empreendimento e indispensáveis ao apoio e à condução da obra”.

Atualmente, discute-se muito o modo pelo qual essas parcelas devem ser liquidadas e pagas ao contratado. Em análise a um caso concreto de uma obra de construção civil, o Tribunal de Contas da União, no Acórdão TCU 2.449/2021 – Plenário, apresentou posicionamento desfavorável ao pagamento de uma parcela fixa mensal para tais itens, indicando que, naquele caso em que o atraso se deu por culpa do contratado, os encargos deveriam “estar atrelados ao andamento da obra e medidos de forma proporcional à execução financeira”.

Pautados em tal posicionamento, a Administração Pública, a tratar da “Administração Local” e do “Canteiro de Obras” nos editais, vem estabelecendo, de forma geral, que o pagamento do item Administração Local deve ser promovido de acordo com a evolução do contrato, sem, entretanto, fazer qualquer diferenciação em relação ao objeto contratado e também sem qualquer ressalva acerca do motivo do atraso.

Inicialmente, cumpre tecer um breve esclarecimento entre obra e serviço de engenharia. A obra de engenharia está usualmente atrelada a um projeto de engenharia e cronograma para execução de cada etapa do empreendimento, sem que a fase subsequente possa ser realizada sem a conclusão da anterior. Já o serviço de engenharia pode ser realizado de forma independente a outras fases e que, embora devesse estar atrelado a um projeto de engenharia, não é o que ocorre usualmente.

No que tange especificamente à **sinalização viária**, trata-se de um serviço de engenharia que é usualmente licitado através da contratação de quantitativos que o órgão licitante acredita que irão suprir as necessidades existentes durante a vigência do contrato, cuja execução depende diretamente de solicitações segregadas realizadas pelo contratante. Ou seja, a licitação do serviço

de sinalização viária não engloba, na grande maioria das vezes, um projeto de engenharia de segurança viária para a entrega de um empreendimento completo, através de etapas específicas e pré-definidas em cronograma e que independem de solicitação do contratante, não sendo sequer obrigatório que o objeto seja integralmente executado, tal como contratado.

Portanto, diferente da obra de engenharia, o serviço – em especial o de sinalização viária – contrata quantidades que podem ser executados de forma independente, de acordo com as solicitações do contratante, ressaltando-se que, ao final do negócio jurídico, caso não seja utilizado todo o quantitativo contratado, não há qualquer ônus ao contratante, arcando o contratado com o prejuízo financeiro daquela parcela que deixou de implementar por motivo alheio à sua vontade.

Feitas as breves considerações acima, sabe-se que há diversos fatores que podem levar à inexecução ou atrasos da execução do objeto contratual: falta de insumos e/ou mão de obra, incapacidade do contratado, mora nas desapropriações e licenças ambientais, ausência ou retardamento na disponibilização de projetos, ausência ou demora na emissão de ordens serviço, desconhecimento do gestor do contrato das necessidades das vias ou dos materiais inseridos em edital, adiamento de pagamentos, falta de empenho, condições climáticas, entre outras. De forma mais simplificada, podemos diferenciar as causas da seguinte forma: atrasos por culpa da Administração Pública; atrasos por culpa do contratado; e atrasos por fatores alheios à vontade das partes.

Em uma primeira análise, parece ser razoável e até justo que o pagamento efetuado pela Administração Pública ocorra de acordo com o andamento da obra ou serviço. No entanto, tal conclusão somente pode ser adotada quando a execução independe de solicitação do contratante e/ou, ainda, quando o atraso na execução ou a inexecução do objeto contratual seja injustificado, decorrendo de uma conduta desidiosa do próprio contratado, evitando-se o enriquecimento ilícito e o dano ao erário.

Sob ótica reversa, a questão demanda maior zelo quando a execução do serviço depende diretamente de solicitações segregadas do contratante, que não segue um planejamento completo e pré-definido de concretização – tal como ocorre no serviço de sinalização viária –, e quando o atraso na execução ou a inexecução da obra ou serviço decorra de fatores externos e alheios à vontade do contratado.

Conforme já mencionado acima, as empresas contratadas para execução do serviço de sinalização viária acabam dependendo diretamente de solicitações



realizadas de forma segregada pela fiscalização dos contratos, para execução de determinados quantitativos de sinalização vertical, horizontal e/ou dispositivos de segurança, sendo obrigadas a permanecer à disposição para executar os serviços quando lhes for solicitado.

Nesse interim, cumpre observar que, independentemente do quantitativo solicitado pelo órgão contratante para execução em determinado período – 10 m² (dez metros quadrados) ou 1.000 m² (mil metros quadrados) de pintura; 5 m² (cinco metros quadrados) ou 500 m² (quinhentos metros quadrados) de placas; e 20 m (vinte metros) ou 200 m (duzentos metros) de defensas metálicas –, **o custo da Administração Local e do canteiro de obras será o mesmo, pois, como dito acima, o contratado é obrigado a permanecer à disposição do contratante quando ele decidir “pedir” o serviço, mantendo toda a estrutura necessária (profissionais, equipamentos, pessoal, materiais e espaço físico) para promover tal atendimento.**

Para elucidar tal cenário, imagine-se um contrato no valor total de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), para execução durante 2 (dois) anos. Para viabilizar a execução da integralidade do objeto contratado, a empresa contrata o seguro no valor total do contrato, contrata mão de obra – entre eles, um engenheiro e um técnico de segurança do trabalho –, aluga espaço para escritório e armazenamento dos materiais e alojamentos para permanência das equipes por 2 (dois) anos, compra materiais, insumos e equipamentos de proteção, entre outros diversos custos envolvidos. Durante tal período, o órgão contratante solicita a execução de, apenas, R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais). Neste caso então, o contrato não foi integralmente executado por falta de solicitação do contratante. **Considerando que houve a inexecução de 70% (setenta por cento) do objeto - inobstante à manutenção de toda a estrutura para atendimento da integralidade do quantitativo contratado durante toda a vigência contratual -, como deve ser feito o pagamento da Administração Local e canteiro de obras nesse caso?**

Parece razoável que, em tal cenário, **o contratado** – que arcou com os custos da Administração Local e canteiro de obras, permanecendo com toda a estrutura à disposição do contratante durante o período fixado no contrato – **receba integralmente tal parcela**, pois se estruturou para atender integralmente o objeto e, no entanto, deixou de fazê-lo por motivo alheio

A Administração Local e o canteiro de obras são custos que nem sempre dependem da evolução do objeto, motivo pelo qual não podem estar diretamente ligados apenas ao ritmo do serviço.

a sua vontade, sem qualquer indenização pelo que deixou de executar.

Não por outro motivo, a Nova Lei de Licitações, em uma de suas inovações, trouxe a análise de riscos como etapa obrigatória na fase de preparação do processo licitatório, englobando a identificação, avaliação, tratamento, controle e monitoramento de eventos que possam comprometer o sucesso da licitação e da boa execução contratual – artigo 8º, inciso X, da Lei n. 14.133/2021.

Para viabilizar o atendimento de tal inovação, é necessário implementar Matriz de Responsabilidade na estrutura dos órgãos públicos, a fim de que os servidores públicos responsáveis pela elaboração de editais e pelo acompanhamento e fiscalização dos contratos sejam responsabilizados por suas ações e/ou omissões, pois, atualmente, os contratados acabam sendo os únicos penalizados, levando consigo prejuízos financeiros que, por vezes, comprometem a saúde e o prosseguimento das empresas.

Tal revés financeiro é ainda mais **grave** quando se vincula o pagamento da Administração Local e do canteiro de obras proporcional à execução do objeto quando o empreendimento não foi executado integralmente porque o contratante não se organizou para solicitar, durante a vigência do contrato, a execução integral dos quantitativos contratados.

Logo, a Administração Local e o canteiro de obras são custos que nem sempre dependem da evolução do objeto, motivo pelo qual não podem estar diretamente ligados apenas ao ritmo do serviço, quando a execução depende diretamente de solicitação do contratante.

Portanto, a problemática acerca do pagamento da Administração Local e do Canteiro de Obras é muito mais profunda do que apenas definir um parâmetro objetivo para o pagamento dos referidos itens, uma vez que a quitação das parcelas não pode estar apenas relacionada à evolução da execução da obra ou serviço que, na grande maioria das vezes, independe da vontade dos contratados.

Logo, o posicionamento do Tribunal de Contas da União, acima mencionado, deve ser aplicado com parcimônia, de acordo com a circunstância de cada caso e não ser utilizado como regra geral para contratos de engenharia como um todo. ■



Dragonlux[®]
MICROESFERAS DE VIDRO

Maior Visibilidade e Durabilidade

Microesferas de vidro reconhecidas pela elevada transparência e retrorrefletância.



Produto em conformidade com ABNT NBR 16184:2021.

CANAIS DE ATENDIMENTO

- +55 48 3341.4077 ou +55 48 2106.3035 (televendas)
- +55 48 98839.6690 (WhatsApp)
- comercial@icdvias.com.br ou icdvias@icdvias.com.br
- lojaviaria.com.br (vendas online e varejo)
- icdvias.com.br (vendas online)



O FUTURO DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA SE CONSTRÓI COM INOVAÇÃO E QUALIDADE!



ICD VIAS.com.br



Soluções em sinais viários de última geração, desenvolvidas com alta tecnologia.

CANAIS DE ATENDIMENTO

- +55 48 3341.4077 ou +55 48 2106.3035 (televendas)
- +55 48 98839.6690 (WhatsApp)
- comercial@icdvias.com.br ou icdvias@icdvias.com.br
- lojaviaria.com.br (vendas online e varejo)
- icdvias.com.br (vendas online)



 lojaviária

Os melhores
produtos para
sinalização
viária na ponta
de seus dedos.

Confira tudo em nosso site

www.lojaviaria.com.br



+55 (41) 98785-4715



@lojaviaria



/lojaviaria



vendas@lojaviaria.com.br

Rua Marcos Geovane Strapasson, 482, Bonança Sítios de Recreio, Campina Grande do Sul, PR - 83430-000