

Mais: A experiência nacional, aplicada à gestão do Departamento, pelo governo do estado

RODOVIAS & INFRA

CIRCULAÇÃO NACIONAL

COMUNICAÇÃO DE ENGENHARIA

90 ANOS

DER/SP NA FRENTE

Os legados e os próximos passos da infraestrutura paulista



Liderança e Inovação: Sup. Sergio Codelo e os 14 Diretores Regionais do DER-SP Transformando as Estradas do Estado

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

Atenuador ZM Zero Manutenção



- ✓ 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



OS GIROS AO REDOR DO SOL

A inexorabilidade do tempo, sentida, vivida, discutida e até mesmo questionada, é implacável. Pois é dentro dele que a existência realiza as suas opções. As mudanças geracionais da natureza humana, por fim, sob outras lentes, ditarão opiniões, percepções e julgamentos acerca destas opções, que formam linhas rígidas, em um conjunto emaranhado que conhecemos como história. E afinal, é por isso que se diz tanto – e sabiamente – que “poucas coisas suportam o peso do tempo”.

Portanto, para falar objetivamente dos 90 giros cumpridos pelo DER-SP, é preciso apoiar os pés sobre uma verdade inquebrantável: o Departamento de Estradas de Rodagem do estado de São Paulo, é, antes de tudo, um sobrevivente. Ele mesmo um resiliente, em uma época em que se fala que até as infraestruturas, precisam ser elas mesmas, resilientes. E esta primeira lição que o departamento nos ensina, não é a de que ele é “à prova do tempo”. Ao contrário: o DER-SP flui com ele.

E já que o tempo é o contorno intangível que ornamenta esses arremedos de pensamento aqui dispostos, o que dizer a respeito dos homens e mulheres que fizeram a máxima escolha dentre as opções, que foi a de doar o seu próprio, em prol do ideário proposto pelo departamento? Um ponto de tangência importante entre o engenheiro que pegou seu Ford ou Chevrolet em 1934 para dar expediente, e os profissionais que hoje pegam seus Hyundais e BYD's para deixar suas digitais nos novos caminhos da autarquia: a vontade de servir ao objetivo maior de fazer a diferença.

O tempo passou, o mundo mudou, mas o DER-SP permanece íntegro e fiel à sua essência. Desde sua infância, o departamento que abraçou a inovação, vê na alvorada, não a incerteza, mas a oportunidade de fazer mais, fazer melhor, com a confiança de que, mesmo que a adversidade fortuitamente vença, deixará pistas para o aprendizado. Ainda que o tempo – sempre ele – tenha mostrado poucos equívocos e uma estrondosa maioria de acertos em sua trajetória.

Desta forma, o time editorial da **RodoVias&Infra**, reverencia e parabeniza esta entidade de valor, que possui em sua medula, o espírito seminal do que hoje podemos definir com orgulho, como “rodoviarismo brasileiro”. Uma verdadeira tradição, e que em inúmeros exemplos que o leitor irá ver nesta edição, é passada literalmente de pai para filho.

Boa leitura!

Rodovias&Infra
@rodoviaseinfra

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

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

Leandro Dvorak
Diretor Institucional
leandro@rodoviaseinfra.com

Fábio Abreu
Diretor de Jornalismo
fabio@rodoviaseinfra.com

Dagoberto Filho
Fotógrafo / Design
dagoberto@rodoviaseinfra.com

João Marassi
Jornalista Responsável
RP: DTR-PR 7731

Ah! Comunicação
Finalização Gráfica

Igor F. Dranka
Diagramador



EXCLUSIVA: SERGIO CODELO 9

Superintendente do DER-SP



TROCA DE MÃOS 106

Atualização



ENTREVISTAS - DIRETORES 40

Gestores do DER-SP



MARCA HISTÓRICA 114

Cerimônia de Celebração



RELATOS REGIONAIS 70

Dedicação e Compromisso

HOMENAGENS 122

90 Anos do DER-SP

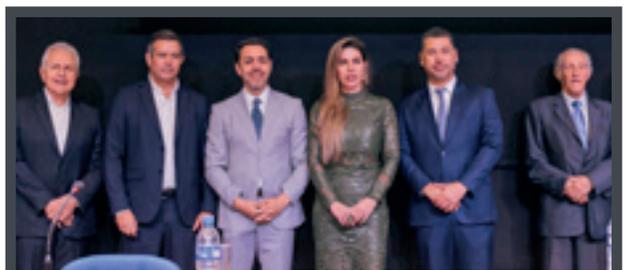
BODAS DE PRATA 126

Evento ABEETRANS



RELATOS DA FORÇA 102

Comandante da BPMRv-SP



PORTO DE SANTOS 130

Investimento e segurança

ENTREVISTA: JÚLIO URZA 136

Diretor Global de Projetos do iRAP

ARTIGOS

Carlos Eduardo Lima Jorge - Presidente APEOP 140

Mariana Pirih Peres da Silva - Especialista em Direito 142

**70 anos de excelência
em construção:**

**Construtora Misorelli Palmieri,
construindo o futuro
com qualidade e confiança.**





70 **MP**

anos

CONSTRUTORA
MISORELLI PALMIERI

MP

EXPERIÊNCIA • CREDIBILIDADE • COMPETÊNCIA



SOUZA COMPEC
ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES LTDA.



Rodovias
Vias Urbanas
Ferrovias
Macro-drenagem
Saneamento

**NADA
ACONTECE
POR ACASO**

São Paulo tem a melhor malha rodoviária do Brasil, resultado da dedicação do governo estadual e de milhares de trabalhadores rodoviários durante vários anos.

Na oportunidade do **90º aniversário** de fundação do DER/SP, a direção da **SOUZA COMPEC ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES LTDA**, expressa sua gratidão e admiração pelo brilhante resultado do competente trabalho de todos.

Contem conosco para ajudar nessa tarefa tão dignificante.

Rua Amaro Cavalheiro, 366 - 2º andar - Pinheiros
São Paulo - SP CEP 05425-011
Tel. (11) 3030 0000
souzacompec@souzacompec.com.br



SERGIO HENRIQUE CODELO

Superintendente do DER-SP

O Pilar do Rodoviarismo Nacional

Dono de uma extensa e profícua carreira nas fileiras do Exército Brasileiro, o engenheiro formado pela prestigiosa Academia Militar das Agulhas Negras, Sergio Henrique Codele Nascimento, versado nos ensinamentos superiores da estratégia, é o homem de estado atualmente à frente do mais tradicional, antigo e perene símbolo do rodoviarismo nacional. Gestor de grande influência, sua atuação como superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes – DNIT, no Pará, e no Amapá e São Paulo, bem como a presença determinante nos trabalhos da BR-163 no estado do Mato Grosso do Sul, conferiram-lhe uma noção ainda maior da eficiência enquanto fator crítico para o êxito. Foi com este senso objetivo, de quem não “tergiversa”, que ele recebeu Rodovias&Infra para detalhar suas percepções e os próximos passos de sua condução pelos novos caminhos que a instituição está a percorrer.



“Posso dizer que foi o maior desafio da minha vida. Trabalhar com rodovias, um ativo essencial para o estado mais pujante do país, literalmente com as melhores rodovias do Brasil. Na verdade, um duplo desafio, pois a chefia imediata, além do próprio governador é constituída pela secretária Natália Resende, ambos técnicos de altíssimo nível.



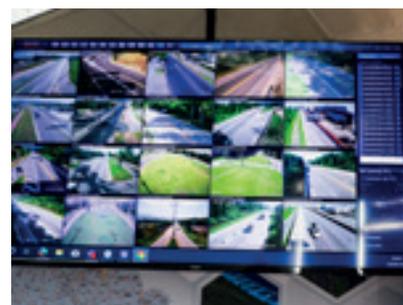
Foto: ASCOM/DER-SP

Quando o governador Tarcísio foi eleito em São Paulo, prontamente chamou o senhor para assumir o emblemático Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo, uma entidade que está para além do tempo no dia a dia do mais rico ente federado do país. Como foi esse processo?

Logo que nós concluímos as obras na BR-163, um compromisso que assumi pelo DNIT, o Ministério de Infraestrutura (atual Ministério dos Transportes - MT, à época comandado pelo então ministro Tarcísio), abriu um processo seletivo, no qual obtive score no qual fui selecionado para assumir a Superintendência Regional do DNIT no estado de São Paulo. Isso se deu bem no início da Pandemia do Coronavírus, começo de 2020 até o final da gestão Federal, quando pedi exoneração do DNIT e em seguida, já fui convidado para assumir a direção do DER-SP.



Sergio Henrique Codelo
Superintendente do DER-SP



Sem dúvida um grande desafio por si só, como é fácil presumir, mas que também teve adicionado um fator de que, logo no início da sua gestão ocorreram chuvas muito acima da média no estado de São Paulo principalmente no litoral norte. Como foram arquitetadas essas ações rápidas na reconstrução?

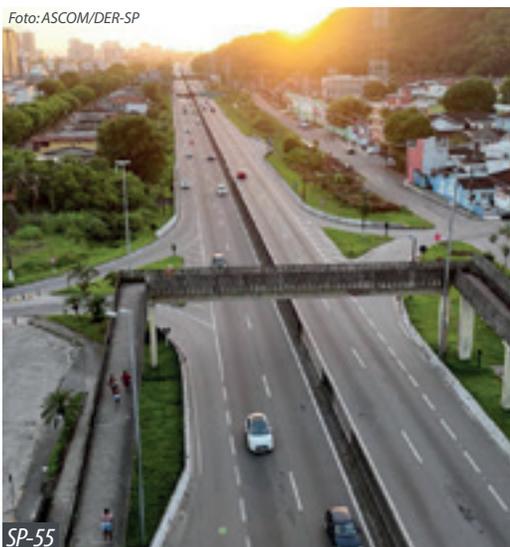
Bem colocado. Realmente um grande desafio. Posso dizer que foi o maior desafio da minha vida. Trabalhar com rodovias, um ativo essencial para o estado mais pujante do país, literalmente com as melhores rodovias do Brasil. Na verdade, um duplo desafio, pois a chefia imediata, além do próprio governador é constituída pela secretária Natália Resende, ambos técnicos de altíssimo nível. Isso implica – necessariamente – em um altíssimo nível também, de exigência, já na origem, e que obrigatoriamente é cobrado na qualidade do que se entrega à população. Assim, também como mencionado, nós tivemos já no começo, na nossa chegada esta situação que, surpreendeu mesmo os mais experimentados engenheiros, tamanha a criticidade do volume de chuvas e suas consequências. Nós não tivemos sequer uma morte nas rodovias de São Paulo, por ocasiões das chuvas e dos incidentes decorrentes delas, por que diferentemente de outras instituições, o DER-SP, opera a rodovia. E o fato de termos as UBAs, nos deu uma vantagem de poder lidar taticamente, com agilidade, nos bloqueios e ações preventivas. Foram ações imediatas de controle. E esse foi um aspecto decisivo. Outro fator, que é mérito do governo do Estado, foi a presença do governador, já no dia seguinte das ocorrências, aos locais afetados. Claro, isso junto à atuação das empresas construtoras, que prontamente se mobilizaram e às concessionárias lideradas pela ABCR, que tiveram um senso muito apurado da urgência da situação desde o dia 1 primeiro dia. Então, houve uma grande união pelo estado, com essas companhias privadas prontamente se colocando à disposição e o fazendo por princípios, sem cobrar sequer R\$ 1,00. Então, foi um momento muito marcante. Também não podemos deixar de registrar a atuação das forças de segurança, das polícias, dos bombeiros, defesa civil e as prefeituras, cujos colaboradores, muitas vezes se colocaram em situação de risco alto.

“Nós não tivemos sequer uma morte nas rodovias de São Paulo, por ocasiões das chuvas e dos incidentes decorrentes delas, por que diferentemente de outras instituições, o DER-SP, opera a rodovia. E o fato de termos as UBAs, nos deu uma vantagem de poder lidar taticamente, com agilidade, nos bloqueios e ações preventivas. Foram ações imediatas de controle.”





Foto: ASCOM/DER-SP



O senhor está no cargo há quase 2 anos. Qual balaço o senhor faz da gestão até o momento?

Eu, vindo do DNIT, me surpreendi com o tamanho do DER-SP. Vimos que o Departamento tem uma capacidade de trabalho elevada e uma importância muito grande, por que existe um contato muito grande, direto com os municípios. São 645. Então nós tivemos que aprender a dosar muito bem a necessidade de rodagem de cada rodovia e buscamos as melhores maneiras de atender essas necessidades. Claro, também aí, temos que entender que os próprios municípios têm suas carências, suas demandas de melhorias de acessos, dispositivos, pavimentações de rodovias municipais, que acabam sendo um grande desejo dessas populações, e inclusive têm um programa dedicado por parte do DER-SP. Além disso, existe a preocupação com a qualidade. Nós vimos na pesquisa da CNT de 2023, que dentre as 6 melhores rodovias do Brasil, 4 estão em São Paulo, sendo que dentro dessas 4, 2 não são concedidas. É um padrão de entrega de rodovia muito elevado. E isso nos faz querer puxar as demais rodovias para um nível de serviço superior, mais próximo desses indicativos, mesmo não tendo condições de competir em todas, com o padrão concessionado. Nosso foco hoje, é tirar cerca de 1200 Km que têm a pior avaliação, para elevá-los a um nível bom ou muito bom. Queremos erradicar os índices “ruins” e “piores” do nosso vocabulário. Dentro deste raciocínio, temos planejado, para lançamento neste ano ainda, vários programas. Basicamente, este um ano e meio, foi um tempo que nós usamos para conhecer, planejar, entender. Claro, existiu uma preparação, uma transição. Nós nos preparamos para receber o DER-SP.

“ Me surpreendi com o tamanho do DER-SP. Vimos que o Departamento tem uma capacidade de trabalho elevada e uma importância muito grande, por que existe um contato muito grande, direto com os municípios.



Sergio Henrique Codelo
Superintendente do DER-SP

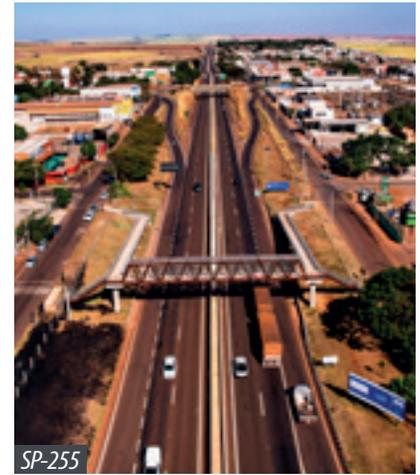


Foto: ASCOM/DER-SP

E no que consistem esses programas?

São Programas de melhoria. Temos um que visa a eliminação dos pontos críticos de sinistros no estado de São Paulo, nas pistas não concessionadas. Queremos acabar, por exemplo, com as rótulas vazadas, que representam um risco. Queremos sanar os problemas de geometria nas nossas rodovias. Implantar passa faunas. Para essa programação de eliminação de pontos críticos, estamos elencando e atribuindo prioridades para começar a atacar esses pontos críticos, dentro do que as “manchas de calor” mostram. Além deste, há programas tanto de municipalização quanto de estadualização de rodovias, que é muito interessante, por que de um lado, nós temos municípios que podem assumir trechos, desonerando o estado e, por outro lado, municípios que não têm condições de cuidar de um segmento e, que com a presença do estado por meio do DER-SP atuando lá, passarão a ser melhor atendidos. É o caso do projeto pioneiro, de uma SPI que foi estadualizada em Campinas e era uma vicinal. Uma obra, que por sinal ficou muito bem feita. Uma demanda de anos, nesse caso. Quando falei de municípios não terem condições de gerenciar o patrimônio adequadamente, há outras situações também, em que a via em questão, possui claramente uma “vocação”, um volume, a conformação de uma pista de padrão estadual, de SP mesmo. E é aí que nós avaliamos e estudamos a possibilidade de torná-la uma SPI (Interligação com outras rodovias) ou uma SPA (Acesso aos municípios). Esse é um trabalho que envolve também as assembleias, a própria população, outras instituições e todo uma burocracia. Também estamos desenvolvendo a emissão de LO para as SPs, que em sua maioria, não as possuem. Junto com as estadualizaç es, voltando um pouco, temos um programa de pavimentação de rodovias em leito natural. Atualmente, São Paulo tem cerca de 950 Km de SP’s nesta situação. A ideia é reduzir este número o máximo possível. E estamos reduzindo. São pavimentações em vários trechos de implantação. Neste momento estamos já com 40 Km em andamento. Falando em rodovias municipais, nós entregamos 1300 Km de obras. Somente em projetos, são mais de 1 mil Km, com investimentos de R\$ 2 bilhões em investimentos.

“ Nós vimos na pesquisa da CNT de 2023, que dentre as 6 melhores rodovias do Brasil, 4 estão em São Paulo, sendo que dentro dessas 4, 2 não são concedidas.   um padrão de entrega de rodovia muito elevado. E isso nos faz querer puxar as demais rodovias para um nível de serviço superior, mais próximo desses indicativos, mesmo não tendo condições de competir em todas, com o padrão concessionado.

Foto: Gilberto Marques / Governo do Estado de SP



Foto: Gilberto Marques / Governo do Estado de SP



Foto: Gilberto Marques / Governo do Estado de SP



Entrega das obras de pavimentação da Estrada Municipal Mário Alves Pereira - Estrada do Serrote

Foto: Celio Messias / Governo do Estado de SP



Inauguração da Pavimentação de Trecho da Vicinal da Aroeira - Luiza Antonia Luizon

Foto: Celio Messias / Governo do Estado de SP



Entrega da Estrada Vicinal MTO-010/PRA-050

O senhor falou de programações, vale destacar que o departamento também lançou campanhas de conscientização pública para educar motoristas e pedestres sobre as práticas de segurança no trânsito, correto?

Esse tipo de ação também integra a nossa área de planejamento voltado para a redução de acidentes, e constitui um objetivo nosso, sem dúvida. Em 2023, nós tivemos 744 mortes nas pistas não concessionadas. Ainda que em relação à 2022 tenha havido uma queda, nós entendemos que é preciso, mais do que nunca baixar esses números, até por que o desafio, firmado em compromisso, é reduzir em 50% as fatalidades até 2030. Para isso, também já lançamos o nosso Plano de Segurança Viária, e dentro deste plano estamos traçando quais as medidas mais adequadas para mitigar os sinistros e as ocorrências. E nesse contexto, agir na conscientização

Agir na conscientização dos motoristas é essencial. No DER-SP nós não podemos nos restringir ao Maio Amarelo. Aqui a gente precisa do Ano Amarelo, da Década Amarela."

dos motoristas é essencial. No DER-SP nós não podemos nos restringir ao "Maio Amarelo". Aqui a gente precisa do "Ano Amarelo", da "Década Amarela", de um esforço contínuo e consistente". São esforços em várias frentes, na melhoria física das rodovias, na educação para o trânsito, na sinalização, entre outros. Tudo isso tem que vir dentro de algo que nós já tínhamos, tanto do DNIT, quanto no Ministério da Infraestrutura, do que são, afinal, os passos para

a chamada "Visão Zero" e o conceito de rodovias que perdoam. Mais do que isso, queremos um conjunto efetivo, para além do discurso. Não pode ficar só no discurso. Tem que fazer acontecer.

Nesta disciplina que salva vidas, o DER-SP, desenvolveu e disponibilizou para livre consulta, o seu moderno "Manual de Segurança Viária", que até já inspirou departamentos análogos em outras unidades federativas à também desenvolverem seus trabalhos neste sentido. Por sinal, como é a relação com os demais DER's do país e o intercâmbio com eles?

Nós temos na ABDER, um local muito importante de troca de informações, e que deve manter o seu protagonismo. Tivemos muitas atividades por intermédio dela, tanto na sede, quanto em outros estados, como neste ano, em Pernambuco e Tocantins. Naturalmente, existe uma boa afinidade do DER-SP com os outros DER's do Brasil, que olham os sucessos uns dos outros com entusiasmo, e trocam informações entre si, com a divulgação e o estudo de cases de sucesso e melhores práticas. Esse relacionamento, também entra como um reforço na Segurança Viária.



São Paulo, é o primeiro estado do Brasil a ter um iRAP seu. Nós temos o iRAP Brazil, onde os estados também são servidos, mas nós fizemos um convênio direto. Isto está inserido no contexto do nosso programa de Segurança Viária. Vai ser a nossa base para agir e nortear soluções de pavimento e outras estratégias para reduzir sinistros.

Também no sentido da segurança viária, o departamento, que aderiu à moderna conceituação da metodologia iRAP, no BrazilRAP São Paulo. Quais são as perspectivas deste desdobramento importante?

Na verdade, nós trouxemos 2 apoios internacionais muito importantes. Um, do Google, com a plataforma Waze, e o outro, o iRAP. São Paulo, é o primeiro estado do Brasil a ter um iRAP seu. Nós temos o iRAP Brazil, onde os estados também são servidos, mas nós fizemos um convênio direto. Isto está inserido no contexto do nosso programa de Segurança Viária. Vai ser a nossa base para agir e nortear soluções de pavimento e outras estratégias para reduzir sinistros. É algo novo, estamos em fase de levantamento e estudo, com a Strata Engenharia performando esses movimentos. Então, logo nós devemos já começar a ter as nossas ações. Temos ainda outros sistemas, como o Sistema de Gestão de Pavimentos, de Conservação, de Obras de Arte, ferramentas em que estamos mergulhando de cabeça. Acredito que também por intermédio deles, nós possamos oferecer um novo nível de serviço para o estado.



Foto: Sergio Barzaghi / Governo do Estado de SP

Entrega da Estrada Vicinal Elias Alves da Costa - Vargem Grande Paulista - SP



Foto: Celio Mestias / Governo do Estado de SP

Marília e Assis Entrega da Duplicação da SP 333

Já que estamos falando de inovações e a implementação de uma postura mais contemporânea, não podemos deixar de falar do alinhamento que o DER-SP tem buscado às práticas de ESG.

Realmente temos uma política forte quanto a isso, implementada no âmbito da SEMIL (Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística). A aplicação se desenvolve por alguns eixos, sendo que o primeiro deles é a parte de meio ambiente e preservação da fauna. O DER-SP já vinha fazendo passagens de fauna e dispositivos assim, mas, sabemos que é preciso avançar. E por isso nós trouxemos uma equipe de profissionais especialistas que estão profundamente comprometidos em dar esse próximo passo adiante. Estamos fazendo a manutenção e limpeza de todas as nossas passagens, a catalogação delas, aplicação de radares em regiões específicas, cercamento de parques e das próprias rampas de entrada e saída para direcionar esses animais diretamente para a mata. Novamente, estamos querendo mais do que o discurso, queremos ações. Paralelamente, estamos contratando 2 mil Km de monitoramento de fauna, para que tenhamos as condições de montar um plano adequado de mitigação de acidentes com esse elemento. Por outro lado, na nossa próxima licitação de rotina, inserimos uma cláusula de compromisso com a preservação ambiental, especialmente a questão da poluição difusa. Futuramente nós vamos adentrar outras questões, com muita pesquisa, para que o DER-SP adote soluções eficazes neste sentido. Nós estamos inclusive, atentos à utilização de materiais menos agressivos, incluindo aí a utilização de pavimento rígido, que oferece algumas vantagens neste sentido. Para isso, estamos mais próximos da ABCP para aplicação dessa solução, com o projeto, por exemplo, da SP-425 que é um segmento importante não apenas para o estado, mas para o Brasil sob o prisma logístico de praticamente todos os pontos cardeais, estamos aventando a possibilidade de execução do whitetopping. Até pelas características do tráfego. E como fazer isso? Por meio de um financiamento do BID, que soma mais de US\$ 500 milhões, o que possibilitaria, executar as duplicações em perímetros urbanos desta rodovia com este método. Isto está sendo contemplado também para intervenções na SP-222 e na SP-123.



Assinatura de autorização para celebração de convênio entre a SEMIL e a São Paulo Road Assessment Programme

Foto: Mônica Andrade/Governo do Estado de SP



Foto: ASCOM/DER-SP

Sergio Henrique Codelo
Superintendente do DER-SP



Foto: ASCOM/DER-SP



Foto: ASCOM/DER-SP



O DER-SP ao longo do tempo se modernizou, e inclusive passou a dar mais ênfase a outros ramos de atividade adicionais que originalmente não eram de sua responsabilidade. Como o senhor vê essas demandas sendo absorvidas?

Com naturalidade. Veja só, o DER-SP nasce como um órgão primordialmente construtivo, mas em um ponto de sua história, ele passa – e com muita propriedade – à operação das suas rodovias. Ainda, o DER-SP também é o órgão normativo. Esta, uma característica, que inclusive foi retomada na gestão do governador Tarcísio. O Departamento retomou a parte de produção técnica. De produção científica. Estamos incentivando nossos servidores à desenvolverem artigos acadêmicos e os nossos manuais, disponíveis gratuitamente online, são um bom exemplo disso, elaborados por pessoal da casa. E essa produção técnica, deve aumentar. Esperamos por isso. Já que tocamos em modernização, o DER-SP saiu em definitivo do papel. Mesmo nas licitações, que agora são feitas eletronicamente, e isso colocou o Departamento no mesmo patamar de agilidade do governo federal. O resultado é que os prazos caíram, fizemos uma concorrência, por exemplo, que entre sua abertura e sua assinatura da Ordem de Serviço, levou apenas 60 dias, que é o novo prazo nosso. Para termos uma ideia, existem lotes da 9ª fase do Novas Vicinais, de 2022 que nós ainda não conseguimos analisar. Por conta de todos os documentos – e nunca são poucos documentos – serem físicos. Então, temos muito mais celeridade. E a perspectiva, é que nós tenhamos um aumento ponderável de obras em andamento acrescentadas no nosso portfolio.

Estamos incentivando nossos servidores à desenvolverem artigos acadêmicos e os nossos manuais, disponíveis gratuitamente online, são um bom exemplo disso, elaborados por pessoal da casa.



Foto: ASCOM/DER-SP



E como estão as relações com as entidades representativas do setor, como SINICESP e APEOP?

É uma relação muito próxima, franca e de muito diálogo. Uma relação aberta. Nós recebemos não apenas as entidades, como as empresas que têm contratos conosco, quando estas nos procuram. Nossas portas estão abertas. Todos são bem vindos. E nós temos recebido e avaliado as demandas, dentro do que é pertinente. O governador Tarcísio, recebeu muitas obras em andamento e, nenhuma delas foi paralisada por falta de recursos. Tivemos sim paralisações por conta de problemas na execução, empresas que não performaram – e aí houve rescisão unilateral de contrato – ou, paralisações por problemas de projeto. Não temos empresas aguardando medições, nem atrasos em pagamentos. Até onde eu sei, portanto, as empresas que cumprem o contrato, observam bem o que foi acordado, não tem tido problemas.

“**O Servidor do DER-SP se doa muito, não tem medo do novo, não se acovarda, e compra a briga. Então, mais do que reconhecer, é necessário agradecer a esta atitude ousada, de assumir junto conosco esse compromisso de oferecer um padrão superior de rodovias para São Paulo, com todo o esforço extra que isso exige.**”

O senhor deixa quais palavras para a posteridade nesta ocasião especial de celebração dos 90 anos do DER-SP?

Eu me dirijo com muito reconhecimento para o servidor do DER-SP. Um servidor que está fazendo frente às mudanças, que está evoluindo, se atualizando e que está sempre apoiando, ombro à ombro com a direção da instituição. Mais do que isso, vejo que eles acreditam em nós e no espírito que o Departamento tem. O Servidor do DER-SP se doa muito, não tem medo do novo, não se acovarda, e “compra a briga”. Então, mais do que reconhecer, é necessário agradecer a esta atitude ousada, de assumir junto conosco esse compromisso de oferecer um padrão superior de rodovias para São Paulo, com todo o esforço extra que isso exige. Essa atitude pró ativa, esta cultura de trabalho, este comprometimento, este amor e esta garra, não nos surpreendeu, por que era algo que nós ouvíamos falar e que nós confirmamos, porém, nem por isso deixa de ser um fato impressionante. Vejo neles o desejo de perpetuar esse departamento tão importante, o desejo de que ele não comemore apenas seus 90 anos, mas a vontade de prepara-lo para quem sabe, comemorar os seus 180 anos, talvez. Existe um futuro promissor para o DER-SP. ■



COPLAN

CONSTRUIMOS ESTRADAS QUE SE CONECTAM NA VIDA REAL

COPLAN E DER-SP:
ALTO NÍVEL DE CONECTIVIDADE.

AS HISTÓRIAS E AS ESTRADAS
EXISTEM PARA SE CONECTAR.
PASSADO, PRESENTE E FUTURO
PARA JUNTAR.
CONECTAR.
CONECTAR PESSOAS,
CONECTAR CIDADES,
CONECTAR VONTADES.

*HÁ 90 ANOS O DER-SP É PERITO NESSA
ATIVIDADE. E HÁ 46 ANOS O GRUPO COPLAN,
CONTRIBUI COM A AUTARQUIA, A
TRANSFORMAR ESTES CAMINHOS E SONHOS
EM REALIDADE.*

**PARABÉNS DER-SP. 90 ANOS ININTERRUPTOS
DE SERVIÇOS À SOCIEDADE.**



Assista ao nosso institucional apontando
a câmera do seu celular para o QR CODE



ENTRE EM CONTATO
(17) 2139 8888

contato@coplan.com.br



Av João Neves nº 5000
São José do Rio Preto – SP



..strata..

ENGENHARIA

A **Strata Engenharia** parabeniza o **Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER/SP)**, pelos consagrados **90 anos** de pujança técnica, reconhecidos pela excelência nos padrões de qualidade.

Nos orgulhamos de contribuir com muitas realizações, dentre elas, a aplicação da metodologia internacional **iRAP (International Road Assessment Programme)** nos **26.000 km** de rodovias sob a responsabilidade do **Governo do Estado**, por meio do programa **BrazilRap São Paulo**.

Mais uma vez o **DER/SP** é pioneiro, ratificando o seu **legado e compromisso** com a **inovação e segurança** das estradas, notadamente através de **parcerias técnicas e tecnológicas**.



INOVANDO COM TECNOLOGIA





- 1
- 2
- 3 ROAD VIDEO SURVEY SYSTEM
- 4 LONGITUDINAL LASER PROFILER
- 5 TRANSVERSE LASER PROFILER

STRATA IRAP SURVEY SYSTEM



A CASA DE MÁQUINAS DA LOCOMOTIVA DO BRASIL

O estado de São Paulo, é uma das regiões econômica e culturalmente mais significativas do país. Conhecida por sua metrópole movimentada, a cidade de São Paulo e pelo extenso interior, sua infraestrutura é crucial para apoiar sua economia vibrante e sua grande população. No centro dessa infraestrutura, há 90 anos, está o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER-SP), verdadeiro motor da engenharia e órgão responsável pelo planejamento, construção e manutenção e mesmo em alguns casos, operação da malha rodoviária estadual paulista. Ao examinar o contexto histórico do DER-SP, podemos apreciar melhor as complexidades e conquistas desta instituição vital. Esta viagem no tempo destacará como o departamento navegou por vários desafios e oportunidades, transformando as estradas de São Paulo nas artérias vitais que são hoje. Ao fazê-lo, exploraremos as implicações mais amplas do desenvolvimento de infraestruturas rodoviárias na urbanização, no crescimento econômico e na mudança social.



O DER-SP tem desempenhado um papel fundamental na transformação do cenário de transportes de São Paulo, em uma trajetória que remonta à sua criação. Desde a abordagem dos primeiros desafios logísticos de um estado em crescimento, até a adoção dos avanços tecnológicos modernos, a história do DER-SP é uma história de progresso e inovação. Antes da criação do DER-SP, a infraestrutura de transporte de São Paulo era rudimentar, caracterizada por estradas não pavimentadas e conectividade limitada. O artigo de novembro de 1901 do notável engenheiro e escritor Euclides da Cunha, intitulado “Ao longo de uma estrada”, escrito nos bordos do “caminho do Taboadó”, dá uma ideia de como as coisas eram à este tempo: “trecho medonho de estrada, tortuoso e estreito, invadido de mato, rolando em aclives vivos, afundando em grotões, enfiando, feito em túnel, pelos tabocais que o cobrem, ou diluindo-se, impraticável, em tremendais extensos: - um picadão malgradado, de dezenas de léguas, atravessando o estado de São Paulo até o Mato Grosso”, assinalou desapontado com a situação, registrado no saboroso livro “Pau-de-Tinta”, de Eduardo Almeida Reis, que marca que tal estrada “podia ser considerada, pelo seu traçado, a mais importante do Brasil”. Não obstante, Euclides via na infraestrutura a solução, inclusive, buscando com paralelos já existentes no

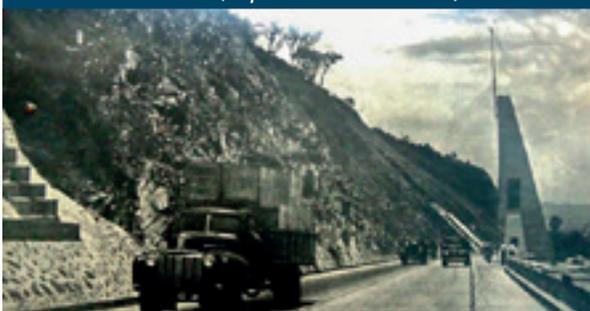
“Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; Governar é, pois, fazer estradas!”
Washington Luís

próprio país, como “a única estrada de rodagem” nacional à época, a “União e Indústria”: “... esta admirável avenida, macadamizada de feldspato e quartzo, que outrora faria inveja às melhores ruas das nossas capitais, é uma grande lição”. Uma lição que não passou despercebida ao “Presidente do Estado de São Paulo”, Washington Luís, “o estradeiro”, que cunhou a lapidar frase “Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; Governar é, pois, fazer estradas!”, delimitando uma política de estado, capaz de atender ao rápido crescimento econômico no início do século XX, impulsionado pelas plantações de café e pela expansão industrial, que destacou a necessidade de uma rede rodoviária mais robusta e organizada. O estado afinal, reconheceu a necessidade de melhorar as rotas de transporte para facilitar a circulação de bens e pessoas, o que era fundamental para sustentar sua economia e o desenvolvimento urbano.

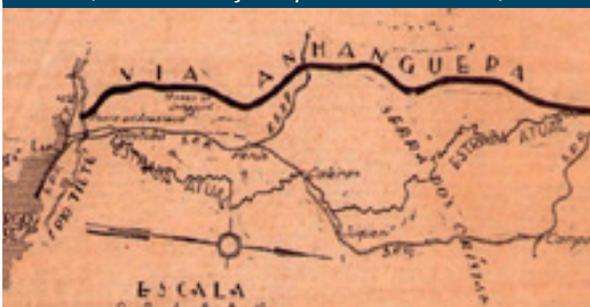
Fotos: ASCOM/DER-SP



Técnica de troncos de árvores utilizada na abertura de estradas em 1934 (arquivo Biblioteca do DER)



Marco Comemorativo da Inauguração da Via Anchieta - 1947 (foto Avelino Ginjo - arquivo Biblioteca do DER)



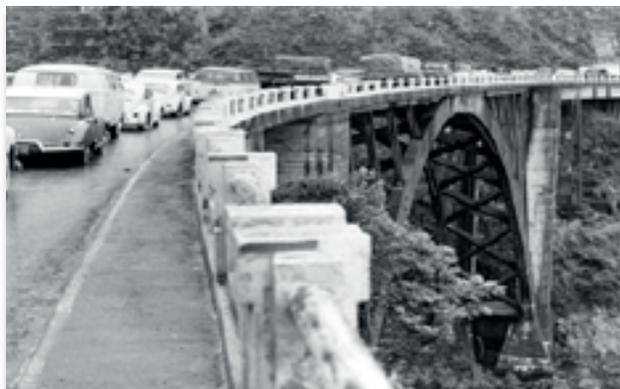
Planta via Anhanguera - década de 40 (arquivo Biblioteca do DER)



Inauguração da Via Anhanguera. Governador Adhemar de Barros (ao centro), sua esposa Leonor Mendes de Barros (à esquerda), secretário de Viação Caio Dias Baptista (à direita), 1948 (arquivo Biblioteca do DER)

OS PRIMEIROS ANOS

O DER-SP foi fundado oficialmente em 2 de julho de 1934, marcando o início de uma nova era na história do transporte paulista. Os objetivos iniciais do departamento eram ambiciosos: criar uma rede rodoviária abrangente que ligasse áreas remotas aos centros urbanos, melhorasse a qualidade das estradas e aumentasse a eficiência geral do transporte. Figuras chave nos primeiros dias do departamento incluíam engenheiros e planejadores que foram fundamentais no estabelecimento das bases para projetos futuros. Um dos primeiros grandes projetos empreendidos pelo DER-SP foi a construção de estradas arteriais que serviriam de espinha dorsal da malha viária do estado. Estes projetos enfrentaram numerosos desafios, incluindo dificuldades técnicas, limitações de financiamento e a necessidade de vencer terrenos geográficos complexos. Apesar desses obstáculos, o departamento obteve progressos significativos no estabelecimento das bases para uma São Paulo mais conectada. Também, os primeiros anos do DER-SP foram marcados por esforços para padronizar as práticas de construção e manutenção de estradas. Este período viu a introdução de novas técnicas e materiais de engenharia, que melhoraram a durabilidade e a segurança das estradas. O foco do departamento na qualidade e inovação, estabeleceu um precedente para projetos futuros e construiu sua reputação como autoridade líder no desenvolvimento de infraestrutura rodoviária, não apenas em esfera estadual, mas nacional, uma vez que sua fundação antecede o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER, predecessor do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, DNIT).



Fluxo de carros na Via Anchieta durante feriado na década de 1960 (arquivos AE e DER)



Fotos: ASCOM/DER-SP

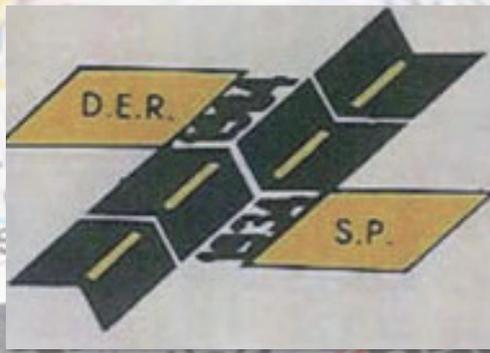
DESENVOLVIMENTOS EM MEADOS DO SÉCULO 20

As décadas de 1950 e 1960 foram décadas transformadoras para o DER-SP, caracterizadas pela extensa expansão da malha rodoviária e pela conclusão de vários projetos marcantes. Este período assistiu a um aumento significativo no investimento e no apoio governamental, refletindo o crescente reconhecimento da importância das infraestruturas rodoviárias na condução do desenvolvimento econômico e da urbanização. Um dos projetos mais notáveis dessa época foi a construção da Rodovia Anhanguera, que se tornou uma ligação vital entre a cidade de São Paulo e o interior do estado. Esta autoestrada não só facilitou a circulação eficiente de mercadorias e pessoas, mas também estimulou o crescimento econômico ao longo do seu percurso. A conclusão bem sucedida de tais projetos de grande escala demonstrou a capacidade do DER-SP para gerir empreendimentos de infraestruturas complexos e ambiciosos. Os avanços tecnológicos durante este período também desempenharam um papel crucial na melhoria da qualidade e eficiência da construção de estradas. A introdução da pavimentação asfáltica, equipamentos de construção mecanizados e técnicas avançadas de levantamento, permitiram uma construção de estradas mais rápida e durável. Essas inovações

reduziram significativamente o tempo e o custo associados à construção e manutenção de estradas, permitindo ao DER-SP expandir sua rede mais rapidamente. Além de novas obras, o DER-SP também se concentrou na modernização e manutenção de estradas existentes. O departamento implementou programas sistemáticos de manutenção para garantir a longevidade e segurança da rede rodoviária. Esses programas incluíram inspeções regulares, recapeamento e introdução de medidas de segurança rodoviária, como sinalização, iluminação e um esforço de fiscalização, posteriormente, tocado em uma relação muito próxima com a Polícia Militar Rodoviária Estadual de São Paulo. Este período, também assistiu, além do estabelecimento desta parceria, a um aumento da colaboração entre o Departamento e outras agências governamentais, bem como parceiros do setor privado. Estas colaborações facilitaram o compartilhamento de conhecimentos, recursos e tecnologia, aumentando ainda mais a capacidade de executar projetos de grande escala. Este período de crescimento e inovação lançou as bases para o sucesso contínuo do DER-SP e estabeleceu o seu papel como um motor-chave do desenvolvimento da infraestrutura de São Paulo.



Logotipo usado na década de 1960



Logotipo usado na década de 1980

EVOLUÇÃO INSTITUCIONAL

As melhorias na infraestrutura rodoviária lideradas pelo DER-SP tiveram impactos profundos na economia e no desenvolvimento urbano de São Paulo. Uma rede rodoviária bem desenvolvida é essencial para as atividades econômicas, facilitando a circulação de bens, serviços e mão-de-obra. À medida que a economia de São Paulo se diversificou para além da agricultura, abrangendo a indústria, os serviços e a tecnologia, o papel do DER-SP tornou-se ainda mais crítico. A conectividade rodoviária melhorada permitiu o transporte contínuo de matérias-primas para as fábricas e de produtos acabados para os mercados, tanto dentro do estado como fora dele. Esta conectividade também permitiu às empresas o alcance a uma reserva de mão-de-obra mais ampla, promovendo ainda mais o processo de industrialização e a geração de empregos. A presença de infraestrutura rodoviária confiável, foi, e tem sido, um fator chave na atração de investimentos nacionais e internacionais para São Paulo. A urbanização, por sua vez, apresentou desafios e oportunidades únicos para o DER-SP. À medida que as áreas urbanas do estado se expandiam, havia uma necessidade crescente de desenvolver redes rodoviárias que pudessem suportar o aumento do volume de tráfego e ligar novos empreendimentos residenciais e comerciais. O departamento teve que equilibrar as demandas do crescimento urbano com a preservação dos espaços verdes e a minimização dos impactos

ambientais. Era a instituição, já por volta dos anos 1980, buscando um maior alinhamento ao que hoje conhecemos como práticas sustentáveis, ou, na sua versão mais moderna, políticas ESG, políticas voltadas à sustentabilidade socioambiental e responsabilidade e transparência administrativas. Seguindo em frente, os esforços de modernização do DER-SP, iniciados na década de 80, chegaram aos anos 2000, caracterizados por um foco na sustentabilidade. O DER-SP passou a incorporar considerações ambientais em seus projetos, como minimizar a pegada ecológica das atividades de construção, utilizar materiais reciclados e implementar medidas de controle de erosão. Estas iniciativas de sustentabilidade preparam o terreno para esforços futuros para equilibrar o desenvolvimento de infraestruturas com a gestão ambiental. De fato, nas décadas de 1970 a 1990, o DER-SP embarcou em uma série de iniciativas de modernização também destinadas a melhorar a qualidade, a segurança e a eficiência da malha rodoviária de São Paulo. Este período assistiu a investimentos significativos em infraestruturas, impulsionados tanto por financiamento governamental como por parcerias com o setor privado, em especial por meio dos seus programas de concessões rodoviárias. Tudo isto posto a contexto, ainda serviu como uma verdadeira estratégia de integração da rede rodoviária estadual paulista sob o DER-SP, com os planos nacionais de transporte, o que reforçou ainda mais o papel de São Paulo como um centro crítico na economia do Brasil. As principais rodovias administradas pelo DER-SP se



*Logotipo Comemorativo aos
70 anos da Autarquia*



*Logotipo Comemorativo aos
75 anos da Autarquia*



*Logotipo utilizado de
junho de 2019 até
março de 2023.*

conectam a estradas, portos e aeroportos federais, facilitando o comércio regional e internacional. Essa integração posicionou São Paulo como um centro logístico estratégico, aumentando sua competitividade econômica. Paralelamente, houve a expansão da rede do DER-SP para áreas rurais e menos desenvolvidas. Esta expansão foi fundamental para promover o desenvolvimento regional e reduzir as disparidades econômicas dentro do estado. A melhoria do acesso rodoviário permitiu que as comunidades rurais se ligassem aos mercados urbanos, tivessem acesso a serviços essenciais e participassem mais plenamente nas atividades econômicas do estado. Mais tarde, este patrimônio duramente conquistado e capilarizado por todo o estado, foi contemplado por esforços de manutenção, recuperação (às vezes completa reconstrução) de estradas municipais, incluídas dentro do Programa “Pró Vicinais”, que possuiu também desdobramentos mais recentes nas programações do Novas Vicinais. Um dos principais focos da modernização foi a introdução de novos materiais e técnicas de construção. O uso de misturas asfálticas avançadas, concreto armado e geotêxteis melhorou a durabilidade e o desempenho das superfícies rodoviárias. Estas inovações não só prolongaram ainda mais a vida útil das estradas, mas também reduziram os custos de manutenção e melhoraram a qualidade da condução para os utilizadores. Além de melhorias na infraestrutura

física, o DER-SP implementou diversas iniciativas destinadas a aumentar a segurança viária. Estas incluíram a instalação de guarda-corpos, semáforos, faixas de pedestres e sistemas de monitoramento de peso para veículos de carga e controle de velocidade. O departamento também lançou campanhas de conscientização pública para educar motoristas e pedestres sobre as práticas de segurança no trânsito. Um movimento em prol da Segurança viária, que frutificou (e veremos em mais detalhes ao longo desta edição, no mais recente e significativo avanço do departamento, que aderiu à moderna conceituação da metodologia iRAP, que, aplicada ao departamento, culminará no BrazilRAP São Paulo, que somente pela perspectiva de ganhos que oferece, já é destaque mundial, inclusive, por representar um outro movimento importante no sentido da aderência do estado de São Paulo e suas políticas, aos “Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas - ONU). Também é necessário destacar, ainda nesta disciplina que salva vidas, que o DER-SP, desenvolveu e disponibilizou para livre consulta, o seu moderno “Manual de Segurança Viária”, que inclui diagnose, tratamento e soluções para inconformidades e pontos de risco, em um catálogo bastante completo e que já inspirou departamentos análogos em outras unidades federativas à também desenvolverem seus trabalhos neste sentido.



*Logotipo utilizado de 1990 até
junho de 2019.*

NOVO MILÊNIO, MESMA RESPONSABILIDADE

A virada do século 21 trouxe novos desafios e oportunidades para o DER-SP, como o próprio Departamento delimitou: “Atualmente o DER-SP é uma Autarquia vinculada à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística que tem a função de administrar o sistema rodoviário, integrando as rodovias municipais e federais, elaborar normas e especificações técnicas para o setor rodoviário e interagir com outros meios de transporte, com o fim maior de atender o usuário”. A rápida urbanização, o crescimento populacional e o aumento da propriedade de veículos colocaram demandas significativas na infraestrutura rodoviária do estado. Em resposta, o departamento adotou inovações tecnológicas e práticas de sustentabilidade para enfrentar esses desafios. Um dos avanços mais significativos está sendo o processo de adoção de tecnologias rodoviárias inteligentes. Essas tecnologias incluem sistemas de transporte inteligentes (ITS) que usam sensores, câmeras e análise de dados para monitorar e gerenciar o

Atualmente o DER-SP é uma Autarquia vinculada à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística que tem a função de administrar o sistema rodoviário, integrando as rodovias municipais e federais, elaborar normas e especificações técnicas para o setor rodoviário e interagir com outros meios de transporte, com o fim maior de atender o usuário.



fluxo de tráfego. As soluções ITS ajudam a reduzir o congestionamento, melhorar a segurança rodoviária e aumentar a eficiência global da rede de transportes. A sustentabilidade, um passo encarado com muita desenvoltura e naturalidade pelo departamento, tornou-se foco central dos projetos do DER-SP no século XXI. O departamento implementou iniciativas para reduzir a pegada de carbono das atividades de construção e manutenção de estradas. Estas iniciativas incluem a utilização de materiais ecológicos, como experiências bem sucedidas com pavimentação com utilização de compostos poliméricos e de asfalto borracha, iluminação energeticamente eficiente e a incorporação de espaços verdes ao longo das estradas. Além disso, o DER-SP tem promovido o uso de meios de transporte alternativos, como a bicicleta e o transporte público, para reduzir a dependência de veículos particulares. Abordar questões de mobilidade urbana tem sido uma grande prioridade do DER-SP. O departamento desenvolveu estratégias para aliviar o congestionamento do tráfego

em áreas densamente povoadas, incluindo a construção de novas variantes, a expansão das estradas existentes e a implementação de medidas de gestão do tráfego. Apesar desses avanços, o DER-SP enfrenta desafios contínuos. Garantir financiamento adequado para projetos de infraestruturas de grande escala continua a ser uma questão crítica, tal como a abordagem dos impactos ambientais da construção e manutenção de estradas. O departamento também deve navegar pelas complexidades da coordenação com múltiplas partes interessadas, incluindo agências governamentais, parceiros do setor privado e comunidades locais, com extensa utilização – como já é praxe por parte do órgão – de audiências públicas, tanto para a captação de opiniões e sugestões, quanto para o detalhamento e apresentação de suas ações, não apenas em espaços da própria instituição, em suas regionais, como também em associações e instituições de classe e da sociedade civil organizada, com grande participação de seus gestores e de sua alta administração.



ATUALIDADES

Quase cem anos depois, o DER-SP continua na vanguarda do desenvolvimento da infraestrutura rodoviária em São Paulo, com vários projetos importantes em andamento. Esses projetos visam melhorar a conectividade, melhorar a segurança rodoviária e apoiar o desenvolvimento sustentável em todo o estado. Um dos projetos emblemáticos é o desenvolvimento do Eixo Norte-Sul, um importante corredor de transporte projetado para melhorar a conectividade entre as regiões Norte e Sul do estado. Este projeto envolve a construção de novas rodovias, melhorias nas estradas existentes e a implementação de sistemas avançados de gestão de tráfego. Espera-se que o Eixo Norte-Sul impulse o desenvolvimento econômico, melhorando o acesso aos principais mercados e áreas industriais. O DER-SP também está focado em promover soluções de transporte sustentáveis. O departamento está trabalhando em vários

projetos para melhorar a infraestrutura de transporte público, incluindo o desenvolvimento de faixas exclusivas para ônibus, ciclovias e vias para pedestres. Estas iniciativas visam reduzir o congestionamento do tráfego, diminuir as emissões e promover modos de transporte mais saudáveis e sustentáveis. Olhando para o futuro, o DER-SP delineou um plano estratégico que inclui várias prioridades, que incluem uma maior integração de tecnologias inteligentes (ITS), investimento contínuo em infraestruturas sustentáveis e uma maior colaboração com parceiros nacionais e internacionais. O departamento também pretende melhorar o envolvimento das partes interessadas, garantindo que as necessidades da comunidade e as considerações ambientais sejam incorporadas no planejamento e execução do projeto, com destaque para uma melhor integração interdisciplinar via novas modelagens e a implementação de modernas ferramentas de gestão como o BIM.



Rodovia dos Bandeirantes

IMPACTOS SOCIAIS

O trabalho do DER-SP teve e persevera tendo um impacto profundo para a população paulista, contribuindo para a segurança pública, a prosperidade econômica e a conectividade social. Uma das contribuições mais significativas do departamento foi a melhoria da segurança rodoviária. Ao implementar medidas de segurança como guarda-corpos, semáforos e faixas de pedestres, o DER-SP tem ajudado a reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito. As campanhas de sensibilização pública do departamento também desempenharam um papel crucial na educação do público sobre práticas de condução seguras e são um conjunto de ações amplamente sistematizado na instituição. Economicamente, a infraestrutura rodoviária melhorada facilitou a circulação eficiente de bens e serviços, aumentando a produtividade e apoiando o crescimento empresarial. A conectividade melhorada permitiu às empresas expandir as suas operações, acessar novos mercados e criar empregos. A rede rodoviária também apoiou o turismo, propor-



cionando fácil acesso a diversas atrações e destinos em todo o estado. Estradas melhoradas tornaram mais fácil para as pessoas viajarem para trabalho, para o transportar alunos para suas escolas, trasladar pacientes em regiões mais distantes para localidades com melhores e mais robustos atendimentos de saúde, caracterizando reiteradas vezes o estado como tendo a melhor malha viária do país, um feito notável e que certamente conta e muito com o esforço diuturno empreendido pelo DER-SP e seus profissionais. Isto contribui, efetivamente para uma maior qualidade de vida e uma maior inclusão social, especialmente para os residentes em zonas remotas e rurais. Os esforços

do DER-SP para promover o transporte sustentável também tiveram impactos sociais positivos. Ao reduzir o congestionamento do tráfego e as emissões, o departamento ajudou a melhorar a qualidade do ar e a saúde pública. O desenvolvimento de infraestruturas para pedestres e ciclistas incentivou estilos de vida mais saudáveis e proporcionou aos paulistas, mais opções de transporte.



Foto: ASCOM/DER-SP



Foto: ASCOM/DER-SP

SUPERANDO DESAFIOS: A RESILIÊNCIA DO DER-SP



Ainda que coroada de grandes feitos, arrojo e muita ousadia, a história do Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo (DER-SP), também enfrentou, em um passado recente, um dos seus momentos mais definidores: as tentativas de administrações anteriores do governo estadual, de desmantelar a instituição. Esses esforços foram impulsionados por uma agenda política voltada para a redução dos gastos governamentais e a promoção da privatização. No entanto, o desmantelamento proposto ameaçava minar décadas de progresso no desenvolvimento e manutenção da infraestrutura rodoviária, potencialmente causando uma grande perturbação em todo o estado de São Paulo. A agenda incluía cortes drásticos no orçamento do DER-SP, redução do quadro de funcionários e a transferência de responsabilidades chave para entidades privadas. As mudanças propostas foram justificadas por alegações de ineficiência e a necessidade de enxugar as operações do estado. As ações principais incluíam: Reduções Orçamentárias, com cortes significativos no financiamento destinado ao DER-SP, afetando projetos em andamento e futuros; ameaças de reduções de Pessoal, com planos de demissões e aposentadorias antecipadas visando reduzir o quadro de funcionários do departamento, diminuindo assim sua capacidade operacional e por fim, a entrada no cenário de sua possível Privatização, Iniciativas para transferir a construção, manutenção e gestão das estradas para empresas privadas, com o argumento de que isso aumentaria a eficiência e reduziria custos. Naturalmente encontradas com forte resistência dentro do DER-SP, bem como de vários stakeholders, incluindo a sociedade civil, especialistas do setor e a oposição política, a instituição buscou responder às críticas, mantendo-se firme no propósito de redobrar esforços no sentido de garantir os resultados de seu trabalho. A liderança do departamento, engenheiros e funcionários mobilizaram-se para proteger a instituição, argumentando que as medidas propostas levariam a consequências negativas de longo prazo para a infraestrutura e



Vista aérea da rodovia Dom Pedro em Campinas, São Paulo.

economia de São Paulo, considerando inclusive, que o imenso acervo técnico da instituição, além de representar um registro histórico da própria construção do estado, constituía um compêndio de inteligência e conhecimentos de engenharia testados e adquiridos, sem paralelos – nem mesmo a nível nacional. Melhorando sua comunicação com o usuário e a população, a instituição obteve êxito com suas comunicações que visavam a conscientização, informando o público sobre os potenciais impactos do desmantelamento, e destacaram a importância do trabalho do DER-SP na manutenção de estradas seguras e confiáveis e os riscos impostos pela privatização e redução da supervisão, uma vez que o Departamento, que já passa por um processo menos voltado à parte executiva, utilizando-se de seu expertise para a fiscalização técnica e avaliação final dos empreendimentos, efetivamente passaria somente à fiscalizar obras, eventualmente, vindo a ser extinto. Neste contexto, houve o engajamento com legisladores e aliados políticos para construir oposição contra as propostas da administração. Isso incluiu esforços para garantir apoio para a manutenção do orçamento e da integridade institucional e operacional do DER-SP. Paralelamente, especialistas do setor e acadêmicos forneceram testemunhos e relatórios destacando o valor de um departamento de estradas público bem financiado e gerido profissionalmente (afinal, como é e como sempre, desde o princípio, foi o DER-SP). Essas contribuições foram cruciais para contrapor os argumentos a favor da liquidação do DER-SP. Também, o departamento, apoiado por vários sindicatos e associações profissionais, entrou

com ações para contestar a legalidade dos cortes orçamentários e demissões. Essas ações legais visavam proteger os direitos dos funcionários e garantir a continuidade dos serviços essenciais. E efetivamente, como mencionado, para responder às críticas de ineficiência, o DER-SP iniciou reformas internas voltadas para melhorar a eficiência operacional e a transparência. Isso incluiu a adoção de novas tecnologias para gestão de projetos, simplificação de processos administrativos e aprimoramento da supervisão financeira. Os esforços conjuntos do DER-SP e de seus apoiadores conseguiram, em última análise, mitigar os piores impactos das tentativas de desmantelamento. Embora alguns cortes orçamentários e reduções de pessoal tenham sido implementados, o departamento conseguiu manter suas funções principais e continuar sua missão. A experiência proporcionou várias lições importantes: O sucesso das campanhas públicas e políticas de advocacy destacou a importância de mobilizar o apoio de uma ampla coalizão de stakeholders. A capacidade do DER-SP de implementar reformas internas demonstrou o valor de ser adaptável e responsivo às críticas, mantendo ao mesmo tempo os princípios fundamentais e mostrando flexibilidade. Finalmente, o papel do judiciário na proteção das instituições públicas contra ações políticas potencialmente prejudiciais, reforçou um poder mediador, capaz de, por meio de conciliação e arbitragem inteligentes, dirimir questões mais complexas, uma vez que antes esta instância se dava de forma mais circunscrita à divergências pontuais e de empreendimentos específicos.

■ TOCANDO EM FRENTE

Apesar dos desafios impostos pela administração anterior, o DER-SP emergiu mais resiliente e focado. A experiência reforçou o compromisso do departamento com sua missão de desenvolver e manter a infraestrutura rodoviária de São Paulo. Avançando, o DER-SP visa: fortalecer a Capacidade Institucional, continuando a investir na capacitação de funcionários, em tecnologias avançadas e em práticas de gestão robustas; aprimorar o engajamento com colaboradores e fornecedores, construindo e mantendo fortes relações, garantindo apoio contínuo para suas iniciativas, e promovendo Práticas Sustentáveis, enfatizando o desenvolvimento de infraestrutura de forma ambiental e socialmente correta, comprometido em equilibrar o crescimento econômico com a preservação ambiental e a melhoria social. De mais a mais, a resistência do Departamento, ressaltou o papel vital da instituição na infraestrutura e no desenvolvimento do estado. Por meio de estratégia, medidas legais e reformas operacionais, o DER-SP não apenas sobreviveu, mas também fortaleceu sua capacidade de servir aos paulistas e à economia de São Paulo. Um episódio que serve como um poderoso lembrete da importância das instituições públicas ligadas à atividades fim, e da necessidade de protegê-las contra agendas políticas de curto prazo. Se por um lado a relevância do Departamento é inquestionável, por outro existe o entendimento geral e por parte de estrategistas da atual gestão do governo estadual, sob o comando do governador Tarcísio Gomes de Freitas, de que é necessário fomentar, em conjunto, avanços de governança e de modelos que incorporem novos arranjos e funções às atribuições originais do órgão, melhorando sua capacidade de resposta, o que tem a intenção de ser traduzido em ainda mais agilidade e abrangência na sua atuação. Para marcar esta nova fase, dotada de um dinamismo diferenciado, cogita-se inclusive a formação de uma nova identidade, que poderá levar toda esta tradição e história à novos patamares. Não obstante, o legado do Departamento, certamente permanecerá indelével, inapagável e inabalável, tanto nas vidas quanto na memória do povo paulista.

9 DÉCADAS E 10 MOTIVOS PARA CELEBRAR OS 90 ANOS DO DER-SP



1. História de Inovação e Pioneirismo

Desde a sua fundação em 1934, o DER-SP tem sido um pioneiro na construção e manutenção de estradas, adotando novas tecnologias e técnicas de engenharia. A capacidade de inovar e se adaptar às mudanças tecnológicas e aos desafios do desenvolvimento urbano tem sido uma marca registrada da instituição.

2. Expansão da Rede Rodoviária

Ao longo de nove décadas, o DER-SP expandiu significativamente a rede rodoviária de São Paulo. Hoje, o estado possui uma das infraestruturas rodoviárias mais desenvolvidas do Brasil, facilitando o transporte de pessoas e mercadorias e contribuindo para o crescimento econômico regional.

3. Contribuições para o Desenvolvimento Econômico

A infraestrutura desenvolvida pelo DER-SP é fundamental para o desenvolvimento econômico do estado. Estradas bem mantidas e eficientes promovem o crescimento industrial, facilitam o comércio e a logística, e atraem investimentos, impulsionando a economia de São Paulo.

4. Apoio à Mobilidade Urbana

Com o crescimento das áreas urbanas, o DER-SP tem desempenhado um papel crucial na melhoria da mobilidade urbana. Projetos como a construção de anéis viários e a implementação de tecnologias inteligentes de transporte ajudam a reduzir congestionamentos e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos.

5. Promoção da Segurança Viária

A segurança nas estradas tem sido uma prioridade constante para o DER-SP. A instituição tem implementado uma série de medidas de segurança, incluindo sinalização eficiente, instalação de barreiras de proteção e campanhas educativas, contribuindo para a redução de acidentes e salvando vidas.

6. Iniciativas de Sustentabilidade

Nos últimos anos, o DER-SP tem incorporado práticas sustentáveis em seus projetos. O uso de materiais ecológicos, a construção de infraestruturas verdes e a promoção de meios de transporte alternativos são exemplos de como a instituição está comprometida com a preservação ambiental.

*Obras de construção da Rodovia dos Bandeirantes**Rodovia Anhanguera foi a primeira a ser pavimentada e duplicada no Brasil. Pavimentação em 1947**Primeiro super-herói brasileiro, Vigilante Rodoviário estreava em 1962*

7. Valorização do Patrimônio e da Cultura

Ao longo dos anos, o DER-SP tem preservado e valorizado o patrimônio histórico e cultural associado às estradas paulistas. A restauração de marcos históricos e a manutenção de paisagens icônicas refletem o respeito da instituição pela história e cultura do estado.

8. Resiliência e Capacidade de Adaptação

A história do DER-SP é marcada pela resiliência e capacidade de superar desafios. Desde crises econômicas até tentativas de desmantelamento, a instituição demonstrou uma incrível capacidade de adaptação e continuidade, garantindo que a infraestrutura rodoviária do estado permaneça robusta e funcional.

9. Engajamento com a Comunidade

O DER-SP tem mantido um diálogo constante com a comunidade, promovendo a participação cidadã nos projetos e decisões. Esse engajamento fortalece a relação entre a instituição e os cidadãos, garantindo que as necessidades e preocupações da população sejam consideradas.

10. Reconhecimento Nacional o Desenvolvimento Econômico

A excelência técnica e a eficiência operacional do DER-SP têm sido reconhecidas tanto a nível nacional quanto internacional. Prêmios e parcerias com instituições dentro (notadamente por sua atuante e prestigiosa posição junto à Associação Brasileira dos Departamentos de Estradas de Rodagem – ABDER e boas relações bilaterais com outras instituições análogas de outros estados) e fora do Brasil, destacam a importância do trabalho realizado pelo DER-SP e seu papel de liderança no setor de infraestrutura rodoviária. A história e o desenvolvimento do Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo (DER-SP) são uma prova do poder transformador da infraestrutura na formação do cenário econômico e social de uma região. Desde os seus primeiros dias de abordagem aos desafios rudimentares do transporte até ao seu papel atual como líder no desenvolvimento de estradas inteligentes e sustentáveis, o DER-SP tem demonstrado consistentemente inovação, resiliência e um compromisso com o serviço público.

Pintura de Oscar Pereira da Silva - Estrada de Santos a Caminho do Mar 1919



Foto: ASCOM/DER-SP

SP-327 - Rodovia Orlando Quagliato



Foto: ASCOM/DER-SP

Inaugurada em 1914, a Ponte Pênsil de São Vicente é a primeira ponte suspensa do Brasil.

DER-SP DO FUTURO

À medida que São Paulo continua a crescer e a evoluir, o papel do DER-SP continuará a ser crucial na abordagem das necessidades e desafios emergentes de transporte. Os esforços contínuos do departamento para integrar tecnologias avançadas, promover a sustentabilidade e melhorar a conectividade serão vitais para garantir que a rede rodoviária de São Paulo possa apoiar a sua economia dinâmica e a sua população diversificada. O legado do DER-SP é de progresso e desenvolvimento, refletindo a trajetória mais ampla do crescimento de São Paulo. Ao olhar para o futuro, o departamento continuará a desenvolver sua rica história, esforçando-se para criar uma São Paulo mais

conectada, sustentável e próspera para as gerações futuras. Celebrar os 90 anos do DER-SP é celebrar a trajetória de uma instituição que tem sido essencial para o desenvolvimento de São Paulo. Desde a inovação tecnológica até a promoção da segurança e sustentabilidade, o DER-SP tem deixado um legado duradouro que continuará a beneficiar gerações futuras. Esta celebração é uma oportunidade para refletir sobre as conquistas passadas e renovar o compromisso com o futuro, garantindo que as estradas de São Paulo continuem a ser um exemplo de excelência, progresso e mesmo, um testemunho orgulhoso e perene da própria evolução da engenharia rodoviária. ■

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.



Em comemoração aos seus 50 anos, o Grupo Jardiplan presta homenagem ao DER-SP pelos seus 90 anos de serviços prestados.

quatro empresas atuando em todo Brasil



Jardiplan



Vanguarda



Sinalplan



Marcas Viárias

contato@grujardiplan.com.br

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

Tel.: +55(11) 5105-2500



DESEMPENHO COM PROPÓSITO

Anderson Barboza Esteves - Diretor de Planejamento, DER-SP

O DER-SP, na busca por ampliar o alinhamento e entendimento situacional dos contextos encontrados nas diferentes regiões do estado, bem como compreender melhor essas demandas diversas, apoia-se em sua diretoria de Planejamento para obter, processar e elaborar respostas, a partir de inteligência estratégica. Sob o comando do engenheiro Anderson Barboza Esteves, atual diretor de Planejamento, mestre em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial e com grande experiência em gestão de projetos e planejamento de grandes empreendimentos, desde suas participações em operações de financiamento via organismos internacionais pelo DER-PR, o setor, crítico para delinear o desempenho da instituição, assumiu uma nova dinâmica.

É perceptível, entre seus pares no DER-SP uma grande preocupação em reforçar e melhorar a qualidade da já bastante reconhecida presença da instituição no dia a dia das estradas paulista. Porém, para além da simples presença, são necessários além do preparo, um bom “plano mestre”, para alcançar esses resultados. Como tem sido a atuação da diretoria neste sentido?

Estudamos profundamente os aspectos produtivos, populacionais e sociais do estado, a partir do entendimento de que a rodovia, como um organismo vivo, é reflexo também das pessoas que a utilizam. A partir dessas premissas, buscamos estabelecer parcerias. Um bom exemplo dessas parcerias é a que firmamos com a Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo, juntamente com o expertise do IEA - Instituto de Economia Agrícola, para compreendermos mais detalhadamente o comportamento de todas as unidades rurais do estado, seu perfil de produção e escoamento, desde os pequenos aos grandes produtores. A ideia é podermos planejar o investimento que historicamente o órgão vem fazendo na malha dos municípios, para entendermos melhor a interação da malha estadual com as malhas municipais. Mais do que isso, ao fim do projeto esperamos ter um ‘hub’ de informações do ambiente rural capaz de determinar quais culturas ocorrem no estado, bem como as quantidades e por onde elas passam. Além disso, o projeto levará em consideração indicadores socioambientais e privilegiará não somente a boa interação dos nossos investimentos com o meio ambiente, como também a relação deles com as comunidades rurais e seu acesso a serviços básicos, como escola, policiamento, serviços de emergência, entre outros. Este planejamento também terá reflexos mais imediatos. Dará condições de atuar preventivamente em relação às exigências que as diferentes safras exercem ao longo do ano, em diferentes pontos da nossa malha, organizando melhor as intervenções e interações do DER-SP nas ações de infraestrutura. Com isso, poderemos deixar as rodovias em boas condições para receber este fluxo adicional de carga, antes de esta utilização mais pesada acontecer, e não ao mesmo tempo em que ela ocorria, como às vezes aconteceu. Um melhor planejamento vai se refletir em mais segurança, melhor qualidade, mais agilidade, mas também em economicidade, tanto para quem produz como para quem consome, impulsionando a produção da economia mais pujante do país. Nosso planejamento precisa considerar a qualidade da infraestrutura que dá

acesso aos pequenos produtores. Por exemplo, os produtores de pêsego do estado, com uma estrada em condições ruins, sentirão as eventuais quebras no transporte, com impacto negativo sobre a qualidade e o preço desses produtos, extremamente frágeis. Algo que nos chamou a atenção e que somente chegou ao nosso conhecimento por conta dessa interação mais próxima do Departamento com o seu “cliente” final. Paralelamente a isso, estamos criando também o que será a “Sala de Cenários” para tomada de decisões do Departamento, com base em informações em tempo real. Estamos montando um sistema completo de “Infraestrutura Resiliente”, a qual fornecerá um mapa completo, com vários tipos de ocorrências, desde queimadas, pontos onde houve rupturas de aterro, índices pluviométricos, incluindo mais fortemente essa variável de incidência climática como um fator de gatilho para contramedidas, de forma mais imediata.

Voltando à parceria com a Secretária de Agricultura e o IEA, existe uma perspectiva muito forte de que este planejamento venha a se tornar a base para a elaboração de uma nova versão de um programa de vicinais, mais abrangente, e que já está em discussão, que privilegiará a conformação do escoamento agrícola do estado, norteando as novas obras, possivelmente tendo efeito já em 2025.

A partir dessas premissas, buscamos estabelecer parcerias. Um bom exemplo dessas parcerias é a que firmamos com a Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo, juntamente com o expertise do IEA - Instituto de Economia Agrícola, para compreendermos mais detalhadamente o comportamento de todas as unidades rurais do estado, seu perfil de produção e escoamento, desde os pequenos aos grandes produtores.



Ponte sobre o Rio Tiete - Anhembi

O senhor mencionou parcerias como um aspecto importante. A mais recente e definidora para as rodovias paulistas foi entre o DER-SP e o iRAP, criando o São PauloRAP, correto?

Exato. Teremos, dentro do site do DER-SP, a classificação por estrelas das rodovias do estado. O usuário poderá, além de conferir o estágio de evolução em que elas estão, com quantas estrelas, também a quantidade de acidentes evitados pelas ações em curso em cada uma delas.

“Infraestrutura Resiliente, a qual fornecerá um mapa completo, com vários tipos de ocorrências, desde queimadas, pontos onde houve rupturas de aterro, índices pluviométricos, incluindo mais fortemente essa variável de incidência climática como um fator de gatilho para contramedidas, de forma mais imediata.

Antes de falarmos do São PauloRAP, é importante notar que esta divulgação online integra um movimento de transparência, aderente ao conceito ESG, não?

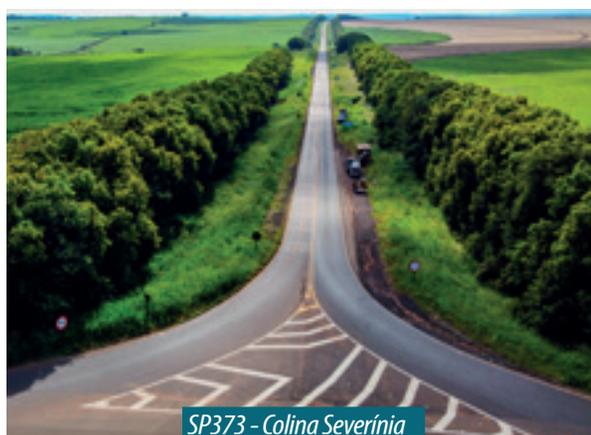
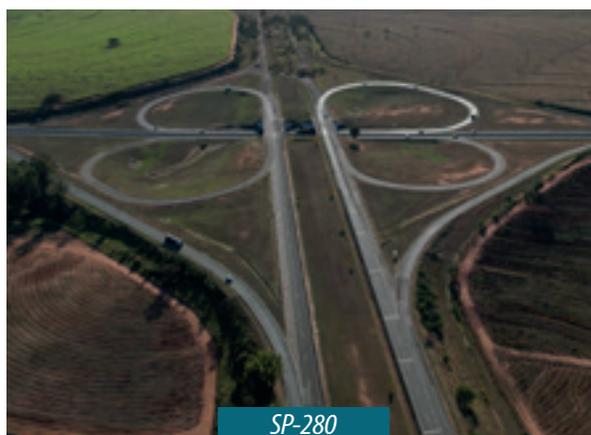
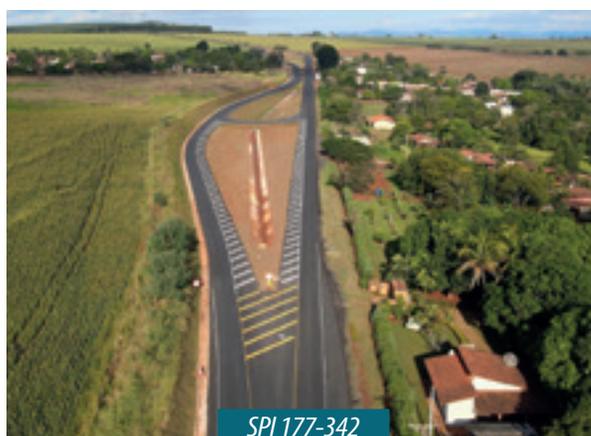
De fato, para ampliar o acesso à informação da população e aumentar a transparência das ações do órgão, estamos criando um espaço no site do DER para alocação de arquivos com informações abertas ao público. Esta área conterá desde dados de orçamento a dados de condição de pavimento. O intuito é que, com o tempo, essa dinâmica vire cultura em todas as áreas do departamento, para que também possam prestar contas à população através de dados. Um compromisso com a transparência e que integra, assim, a parte de governança no tripé ESG. Por sinal, ações como esta acabam por compor critérios que muitas instituições financiadoras de infraestrutura, a nível global, consideram na hora de realizar seus empréstimos, o que pode ser decisivo para melhorar a capacidade de captação de recursos.

Certo. Voltando ao assunto anterior, como chegamos ao São PauloRAP?

Foi em maio deste ano que o Governo de São Paulo lançou o Programa São PauloRAP, que será comandado pelo DER/SP. O programa é o primeiro, no mundo, a nível estadual, e juntamente com o Plano de Segurança Viária pretendemos alcançar, até 2030, metas ambiciosas de redução de acidentes, principalmente no caso dos fatais. O evento de lançamento, no Palácio dos Bandeirantes, contou com a presença do governador Tarcísio de Freitas e da secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende. O lançamento do programa é um marco importante para a segurança das vias estaduais do estado de São Paulo. É um desafio muito grande que gera uma reflexão para todo o ecossistema envolvido com o trânsito.

Qual o estágio atual desta programação?

O DER-SP iniciou a terceira etapa de geração de resultados por Classificações por Estrelas e Planos de Investimentos para Vias Mais Seguras, segundo a metodologia iRAP, na sua malha rodoviária ainda em maio de 2024. A intenção é que, até o final do ano, toda a malha rodoviária estadual sob administração do DER-SP esteja mapeada pela metodologia de Classificação por Estrelas, fornecendo assim um diagnóstico da segurança das vias. Após isso, serão analisadas as contramedidas de melhorias propostas pela metodologia, para então começarmos o estudo de viabilidade e implementação dessas melhorias. E já que estamos falando de segurança viária, estamos realizando um estudo, dentro do Plano de Segurança Viária do DER-SP, para identificar todas as nossas SPs que possuam interface com o viário urbano, como essa interação acontece, estudar as “zonas quentes”, onde há acidentes, e também as causas e dinâmicas desses acidentes. E é a partir daí que estamos colocando na Diretoria de Planejamento contramedidas para melhoria da qualidade de vida da população que convive diretamente com essa situação, com soluções, desde dispositivos de trânsito a contornos rodoviários. É planejamento baseado em dados, estudos para entender como direcionar melhor o recurso público e o impacto dos investimentos na população. Daí a preocupação com os trechos em que nossas rodovias passam a ter uma característica urbana, comprometendo a fluidez e segurança do tráfego de longa distância e da população que vive nesses municípios.



Fotos: ASCOM/DER-SP

Falando um pouco de planejamento, mas mais voltado às obras, você mencionou uma nova abordagem para as vicinais. E as SPs?

Também estão passando por estudos estratégicos, voltados aos corredores da produção. A nossa meta, determinada pelo governador, é um padrão técnico mais alto em todos os serviços. O usuário das nossas rodovias tem que sair de uma rodovia concessionada e entrar em uma rodovia do DER sem perceber a diferença de qualidade. Como São Paulo sempre é apontado como detentor das melhores estradas do país, buscamos a padronização das melhores práticas, independente de rodovia pública ou privada.

Talvez, também neste caminho, existe o processo de estadualização de trechos municipais.

Este programa de estadualização de vicinais começa com um trabalho de análise, com base em uma matriz multicritérios, onde nós temos informações suficientes para escolher tecnicamente uma priorização que fuja da mera utilização destas melhorias como instrumento, por parte dos administradores locais, que nem sempre têm uma noção muito precisa do quê e por quê priorizar. Sendo assim, são inseridos nessa matriz segmentos que atendam ou estejam próximos, por exemplo, de escolas, hospitais, ou que façam conexão entre duas rodovias. Atualmente, já levantamos os segmentos com possibilidade de enquadramento neste processo.

E sua malha não pavimentadas?

São cerca de mil quilômetros de rodovias não pavimentadas, onde muitas não possuem função além de integrar caminhos para pequenas propriedades, por exemplo. Então, pretendemos entrar com um programa de perenização. Simultaneamente a este programa serão realizados levantamentos de viabilidade e, eventualmente, as que forem selecionadas serão pavimentadas. O DER tem como meta pavimentar 100% da sua malha rodoviária.

Que mensagem o senhor deixa para a posteridade, nesta ocasião em que você se torna parte e também oferece sua contribuição na história de 90 anos do DER-SP?

ODER-SP é extremamente relevante, não apenas para São Paulo, mas em termos de Brasil. Não se faz um bom caminho para o futuro sem valorizarmos o trabalho que foi feito no passado. Se hoje nós temos boas condições, bom planejamento, boas ideias que fazemos acontecer, é por que alguém em algum momento, lá atrás, criou o ambiente para que o avanço chegasse. Muitos dos conceitos que aplicamos e aperfeiçoamos foram divisados pelos que nos precederam, permanecendo válidos até hoje. Comemorar os 90 anos do DER-SP é honrar esse passado, do qual os servidores podem se orgulhar. E lembrar com carinho, com a certeza de que a instituição nasceu, continua e continuará em evolução constante. ■

“A nossa meta, determinada pelo governador, é um padrão técnico mais alto em todos os serviços. O usuário das nossas rodovias tem que sair de uma rodovia concessionada e entrar em uma rodovia do DER sem perceber a diferença de qualidade.”





SOLUÇÃO EM SEGURANÇA VIÁRIA

A MAIS COMPLETA LINHA DE EQUIPAMENTOS
DE SINALIZAÇÃO VIÁRIA DO BRASIL

EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO



**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**

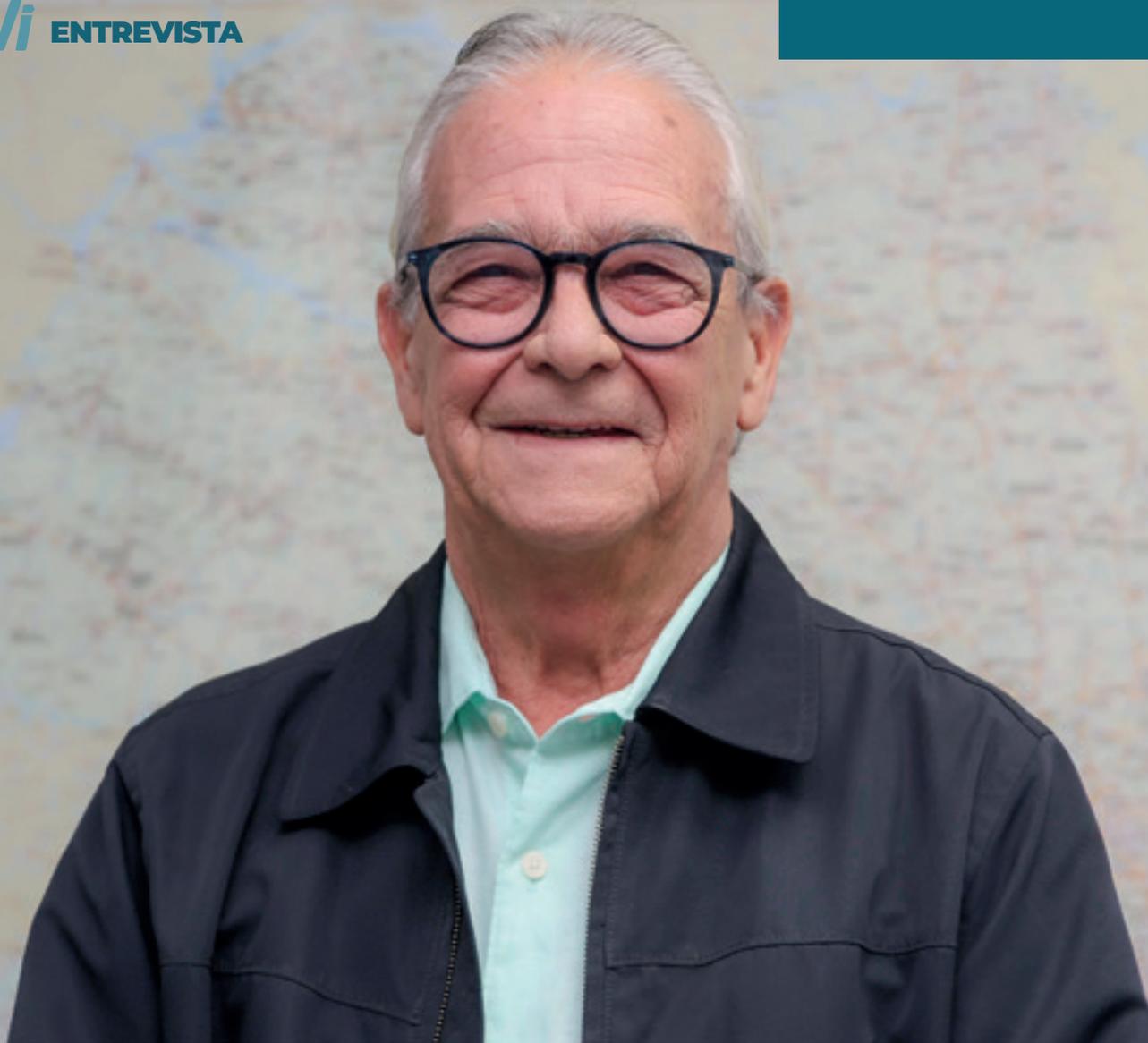
-  *Ecologicamente correto, fabricado com material plástico 100% reciclado.*
-  *Inibe furtos, evitando que veículos, pessoas e animais caiam no buraco.*
-  *Muito mais leve e fácil de manusear, reduzindo o risco de lesões aos funcionários e também menor custo de transporte.*
-  *Resistente a produtos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

VISITE NOSSO SITE:



Canais de atendimento:

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



TRADIÇÃO DE SERVIÇOS

Raphael do Amaral Campos Junior - Diretor de Operações e coordenador da UCPR, Unidade de Coordenação de Programas Rodoviários, DER-SP

Engenheiro Civil pela Universidade de Mogi das Cruzes, Raphael do Amaral Campos Junior tem no DER-SP, a exemplo de pares seus, um elemento que extrapola os limites de uma relação profissional, tornando-se intrínseco a sua trajetória individual. Do início, como engenheiro fiscal, à Diretoria de Operações, que ocupa pela segunda vez, passando pela chefia da Diretoria de Planejamento, o técnico, que também foi diretor Regional da DR.02 Itapetininga, hoje também é o responsável pela Unidade de Coordenação de Programas Rodoviários (UCPR), tendo sido, além disso, superintendente da instituição entre 2018 e 2019. Uma trajetória que, desde 1979, compreende uma porção significativa de testemunho do Departamento, inquestionavelmente.

O senhora está há 45 anos servindo à população do estado, sempre inserido no DER-SP. Como foi o início desta jornada, que permanece em rota?

Logo que entrei, assumimos uma Regional que tinha como característica cuidar de dois trechos importantes de pista dupla, a Anhanguera (SP-330) e a Castelo Branco (SP-280), nas quais foram firmados os primeiros contratos de conservação do DER-SP. Ali também foram implantados os primeiros pedágios, o que também deu o primeiro gosto de operação, dos próprios pedágios, onde o DER-SP arrecadava essa

tarifa e a revertia em ações nas próprias rodovias. Esta experiência com a conservação rodoviária acabou nos conduzindo à Regional de Rio Claro (DR.13), recém criada, como assistente do diretor Regional de Conservação desta unidade. Um tempo depois, vim para a sede em São Paulo, como assistente do diretor de Operações, depois diretor de Planejamento, e então diretor de Transportes Coletivos, onde cuidávamos dos ônibus intermunicipais, que são linhas detidas pelo estado e que são concedidas aos operadores. Então fazíamos essa regulamentação. Como o engenheiro rodoviário não tem raízes, fui à Itapetininga,

depois, retornando à São Paulo, para a UCPR, que é a responsável também pela gestão dos recursos oriundos de financiamentos externos ao estado, do BNDES, BID, Banco Mundial, entre outros, para buscar robustecer a capacidade de investimento do órgão, bem como a execução e fiscalização das obras, realizando a prestação de contas para essas instituições financiadoras, até o fim do contrato. E o DER-SP sempre cumpriu suas obrigações. É uma marca muito bem vista diante desses investidores, dentro e fora do Brasil, com tradição de ser um bom executor, que observa estritamente o cumprimento dos contratos, e cumpre rigorosamente seus prazos. O DER-SP, portanto, foi e continua sendo uma faculdade por que, para onde quer que te leve, você aprenderá muito.

Falando um pouco da parte de Operações agora, como está a dinâmica da diretoria, com a nova configuração?

Com a criação da CGOV, passamos a ter uma maior flexibilidade, uma vez que eram muitas coisas concentradas em apenas um lugar. Contratos de obras, conserva de rotina, conserva especial, implantações, duplicações, vicinais, sinalizações, segurança, todo o programa objetivo rodoviário de governo, enfim. Hoje, estamos mais voltados à parte de manutenção, em especial às conservações de rotina e as especiais, que são um tipo de conservação mais voltada à sobrevida das rodovias. Uma preparação anterior a um tipo de serviço mais pesado, uma recuperação total da via, atuando diretamente aí para evitar uma degradação maior, que aumentaria os custos dessa restauração mais completa. O objetivo é sempre manter um nível de qualidade bom para o usuário. Subir a “régua”, procurando sempre subir um pouco o nível. Encaramos o usuário como um cliente que tem que ser sempre bem

servido. E é por isso que já há três anos seguidos temos conseguido manter rodovias nossas entre as melhores do país. Então, temos conseguido obter sucesso nessas programações. Claro, paralelamente, esse esforço é tocado junto às novas obras, dentro do que os estudos mostram, atuando nas carências do estado. Em que pese termos um orçamento bastante enxuto, as gestões que o nosso superintendente tem feito junto ao Governo do Estado nos dão condições de manter as obras rodando. Não estamos tendo cortes de nenhuma natureza. Claro, estamos observando um controle maior nas liberações dos recursos, mas faz parte do cuidado que caracteriza essa administração, em relação ao trato da coisa pública.

“O Departamento é uma instituição muito envolvente, com essa capacidade de tocar as pessoas e suas vidas, tanto faz se como usuários, colaboradores ou servidores. E tem a prerrogativa de atrair sempre para o seu funcionalismo profissionais que, além de muito qualificados, possuem um grau de dedicação sem paralelos em outras instituições.”



O senhor mencionou novas obras. Como estão os novos projetos? Como está este portfólio?

Estamos com bastante coisa “engatilhada” na diretoria. Existe um contrato de empréstimo com o BID, de US\$ 400 milhões, e contrapartida do estado de US\$ 200 milhões, o que nos dará suporte para apresentar nossos projetos ao banco, para, até final do ano, já termos alguns projetos prontos para colocar na praça. Na verdade, é um programa de obras que vão sendo aprovadas pelo banco. Estamos falando aí da SP-123, em Campos do Jordão, por exemplo, mas são editais que vão sendo divulgados mediante as aprovações da instituição.

Registro o meu agradecimento por essa convivência tão boa, a essas boas relações, esse companheirismo que existe. Temos um passado brilhante, bonito, do qual podemos nos orgulhar, e que nos dá a certeza de uma base forte para encarar o futuro de forma destemida, com a certeza de que seremos capazes de participar com distinção dele.

Do alto de sua experiência, que mensagem o senhor deixa para a ocasião dos 90 anos do DER-SP?

Venho de uma família de tradições rodoviárias, por assim dizer. Meu pai foi diretor do DER-SP por mais de 15 anos, contribuindo com diversos projetos significativos aqui dentro, como a própria Castelo Branco, o sistema Anhanguera Bandeirantes, então, desde que me entendo por gente, sempre escutei falar sobre rodovias e DER-SP, sempre, quase como se fossem uma coisa só. Então, o que posso dizer é que o Departamento é uma instituição muito envolvente, com essa capacidade de tocar as pessoas e suas vidas, tanto faz se como usuários, colaboradores ou servidores. E tem a prerrogativa de atrair sempre para o seu funcionalismo profissionais que, além de muito qualificados, possuem um grau de dedicação sem paralelos em outras instituições. O DER-SP também é instigante, estimulante, por que desperta no seu pessoal a vontade de sempre conseguir realizar e avançar um pouco mais. Registro o meu agradecimento por essa convivência tão boa, a essas boas relações, esse companheirismo que existe. Temos um passado brilhante, bonito, do qual podemos nos orgulhar, e que nos dá a certeza de uma base forte para encarar o futuro de forma destemida, com a certeza de que seremos capazes de participar com distinção dele. ■

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



BANDEIRANTES
SINAIS VIÁRIOS

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.



BIDIRECIONAL BRANCA E VERMELHA



MONODIRECIONAL BRANCA



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

(indutil)
tintas



EXPERIÊNCIA DER-SP

José Carlos Rodrigues Alves, diretor de Engenharia, DER-SP

Engenheiro bauruense, veterano do DER-SP desde 1974, José Carlos Rodrigues Alves conhece como poucos a agigantada dimensão e os detalhes da história moderna do Departamento, tendo participado ativamente dela como diretor Regional (DR.08, Ribeirão Preto), diretor de Planejamento e mesmo, de forma progressa, na atual diretoria que ocupa. “Direto e reto”, e ainda assim dono de grande cordialidade, como é característico dos nativos do noroeste paulista, o diretor busca no equilíbrio a chave para gerir um setor quintessencial, que caracteriza – e por vezes passa por sinônimo – a sigla que construiu caminhos, unindo o estado no processo e para o progresso.

“**Como era início da nossa gestão, naturalmente fizemos uma reformulação no quadro de engenheiros. São cerca de 50 deles, dedicados a todas as disciplinas.**

O senhor lidera uma diretoria emblemática, essencial para o DER-SP, que passou por diversas fases. Observadores e o mercado percebem uma nova fase na instituição. Essa percepção está correta? Quais desafios ela apresenta?

Nós assumimos, junto com o Sergio Codelo, superintendente do DER-SP, neste novo governo, constituído por um novo partido, novas ideias e, portanto, nova cabeça. Até então, os governos anteriores faziam muitas de suas opções com base em contextos políticos. E esse fato não se traduziu em um cenário muito favorável. Nós somos uma diretoria ‘meio’. Recebemos as informações, dados de campo para projetos, fazemos o projeto ou contratamos especializadas para fazê-lo, analisamos, aprovamos e o disponibilizamos para a licitação.



“**Justamente com a ideia de mesclar engenheiros mais experientes, tocadores, com mais novos, para desfrutarmos aí do melhor de dois mundos, foi que estruturamos essa reformulação.**

Essa avaliação situacional inicial resultou em que tipo de ações?

Como era início da nossa gestão, naturalmente fizemos uma reformulação no quadro de engenheiros. São cerca de 50 deles, dedicados a todas as disciplinas, mas um quadro que era majoritariamente constituído por profissionais muito novos, ao quais, apesar de serem bons e esforçados, não possuíam a experiência e o estofo de um profissional com mais tempo, que vai ser mais posicionado e analítico. Esse engenheiro mais “verde”, afinal, é muito bom para aprender, ser preparado para assumir mais responsabilidades, mas ainda possui uma insegurança – absolutamente natural – para tocar obras. E justamente com a ideia de mesclar engenheiros mais experientes, tocadores, com mais novos, para desfrutarmos aí do melhor de dois mundos, foi que estruturamos essa reformulação. Foi a partir daí que as coisas começaram a “entrar nos eixos”, com a volta da prevalência da técnica. Também, na nossa chegada, nos deparamos com cerca de 700 projetos paralisados. Estavam parados não por estarem prescritos, eram até atuais, mas gerados por pedidos diretos das prefeituras de praticamente todos os 645 municípios do estado. Até aí tudo bem, mas a gestão anterior solicitava que as próprias prefeituras fornecessem o projeto para posterior análise e aprovação nossa. O resultado é que os projetos que chegaram possuíam uma qualidade muito aquém do esperado. Muitos deles eram apenas o projeto básico, muitos sem pesquisa de campo, sem sondagem, sem topografia. Sem condições mínimas de avançar por que fatalmente iam gerar insucessos, que se transformariam em aditivos ou paralisações. Fomos tomando pé desta situação, que inclusive já incluía alguns deles licitados, e com isso, nós tomamos algum tempo para revisá-los. Eventualmente, por conta dessas circunstâncias, concluímos que nenhum projeto receberia ordem de serviço se não fosse um projeto executivo, determinação inclusive que veio da superintendência. A partir daí houve um processo de troca e revisão desses novos projetos executivos, que, se aprovados, receberiam as ordens de serviço. Hoje esses projetos ficam em uma prateleira denominada “Projetos Elegíveis”.

Fotos: ASCOM/DER-SP



SP-095

Estes projetos aos quais o senhor se refere tratam de rodovias vicinais, correto?

Sim. Compreendem lotes da fase 9 e 10. Na fase nove, estamos falando de 159 Municípios, 163 Lotes, 1.333,6 quilômetros e um investimento de R\$ 3,15 bilhões no total. Depois do “pente fino”, já conseguimos aprovar, junto com projetos de recuperações funcionais, 825,7 quilômetros em 95 municípios, divididos em 110 lotes, com um investimento de R\$ 1,3 bilhão, dos quais já estão licitados 627 quilômetros em 67 municípios, seccionados em 78 lotes, com investimentos de R\$ 1,02 bilhão. Na fase 10, são 1.018 quilômetros, em 194 lotes, com um investimento total de R\$ 2,08 bilhões, sendo que já estão aprovados 113 quilômetros, em 21 municípios, subdivididos em 19 lotes, com investimento de R\$ 192 milhões, todo já dentro de novas premissas, já aderentes às 231 atualizações normativas, três portarias e mais algumas especificações técnicas atualizadas. Além destes, naturalmente há os outros assuntos do estado.

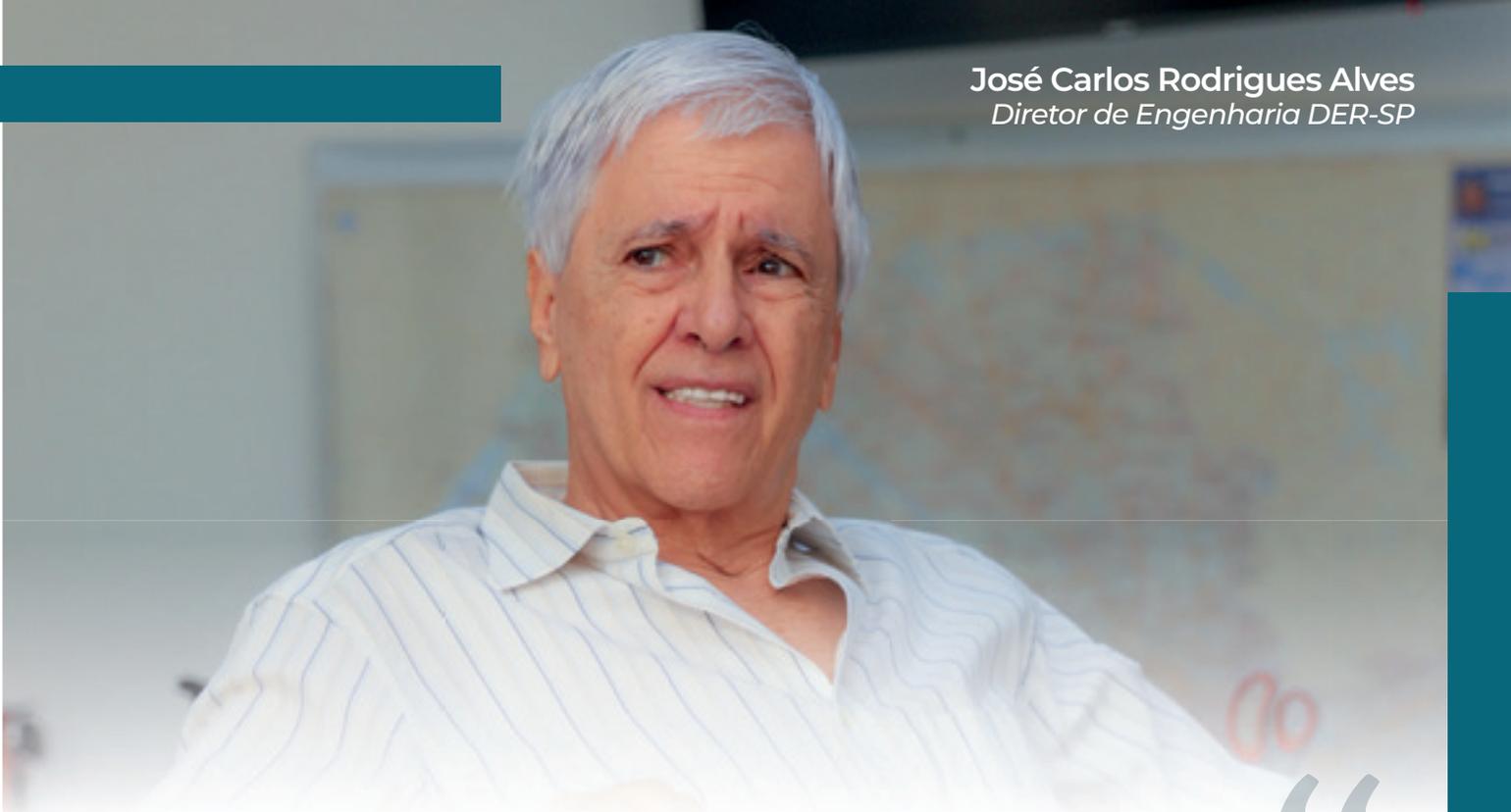
“A ideia é atacar duas fragilidades do DER-SP, uma que são as SPs não pavimentadas e a outra, os dispositivos de rotatória aberta, em nível, que estão desatualizados, foram feitos para uma realidade de rodovias de VDM até 1.400, mas que hoje já não atendem ao tráfego acrescido.”



SP-105

As SPs, claro.

Sim, estamos com um trabalho grande, ainda contratado pela gestão anterior, no chamado edital 35, dedicado somente a projetos de melhoria de trechos. Segmentos esses que foram selecionados pelas próprias Diretorias Regionais, com base no conhecimento que essas diretorias têm em suas malhas viárias. Eu mesmo estava à época como diretor da Regional de Ribeirão e pude elencar essas prioridades relativas à nossa realidade, assim como os nossos colegas nas outras 13 Regionais também, e todo esse conjunto resultou nesse compêndio. Por diversos motivos, tivemos que aditar, para termos uma execução melhor, por questões relativas ao tempo transcorrido, e a impossibilidade de cumprir os cronogramas inicialmente previstos. A realidade hoje: estamos em fase de elaboração de projetos em 60 rodovias, com 66 trechos de obras, em uma extensão de 1.949,6 quilômetros, com investimentos que superam R\$ 6,8 bilhões. São duplicações, restaurações, melhorias, atualizações, pavimentações e implantações, que incluem não apenas recursos do estado, mas obras contempladas via recursos do BID. Entre os projetos já concluídos, temos um total de 17 rodovias, com 36 trechos de obras, em uma extensão de 192,1 quilômetros, com investimentos totais superiores a R\$ 1,2 bilhão, também com recursos combinados entre estado e BID. Importante lembrar que estes projetos passaram por atualizações. Com isso, a ideia é atacar duas fragilidades do DER-SP, uma que são as SPs não pavimentadas e a outra, os dispositivos de rotatória “aberta”, em nível, que estão desatualizados, foram feitos para uma realidade de rodovias de VDM até 1.400, mas que hoje já não atendem ao tráfego acrescido. Então, eles necessitam de obras de retificação, pistas de aceleração, desaceleração, acessos em desnível ou outras soluções.



Hoje, segurança viária, para o profissional do DER-SP, é quase uma obsessão. O conceito de Visão Zero, a predisposição ao estudo mais aprofundado da ocorrência e a busca por meios de evitá-las estão muito difundidos na cultura da instituição.

Não é difícil imaginar que estas melhorias também, na escala de prioridades, contemplem uma maior ênfase em segurança viária e não somente em ampliação/adequação de capacidade.

Este é um ponto de honra. Hoje, segurança viária, para o profissional do DER-SP, é quase uma obsessão. O conceito de Visão Zero, a predisposição ao estudo mais aprofundado da ocorrência e a busca por meios de evitá-las estão muito difundidos na cultura da instituição. Esta abordagem, somada à vivência da realidade do trecho, a capacidade de observação da rodovia, resulta no emprego de soluções que salvam vidas. Como o DER-SP tem uma relação muito próxima com as forças de segurança e realiza o mapeamento constante das zonas de maior incidência de acidentes, existe uma condição de boa efetividade nesse quesito de sanar riscos. Isso é algo que vem já há muito tempo, desde o lançamento do “Movimento Paulista de Segurança no Trânsito”, que envolvia 14 secretarias e resultaram em um início de criação dessa cultura, que veio a reforçar algo que o DER-SP já sabia e que hoje está mais do que sedimentado e amalgamado. Um segundo momento foi a implantação e os aperfeiçoamento do INFOSIGA [Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes

de Trânsito do Estado de São Paulo, um banco de dados com informações de acidentes de trânsito com atualização mensal, nos 645 municípios, com detalhamento sobre perfil do acidente, vítimas e localização geográfica, disponível on-line para consulta no infosiga.sp.gov.br]. Acredito que o próximo passo é promover uma maior integração desses dados dispostos em diferentes secretarias. E aqui fica uma lição importante sobre o valor do diretor regional: à época desse movimento, tivemos a oportunidade de iniciar o trabalho, elencando 100 pontos críticos para tratamento no estado todo. Ao fim de um período determinado, verificamos que 60 desses pontos tiveram melhorias significativas nos índices, mesmo sem o movimento ter conseguido os recursos necessários para atuar em todos eles. E então, ficou evidente que as melhorias nesses pontos foram alcançadas por iniciativa da própria direção regional, com base na prerrogativa do DER-SP de “consertar problemas”. O que mais chama atenção é que muitas dessas iniciativas foram simples, de custo relativo baixo, mas extremamente eficientes.

Nós iniciamos falando sobre algumas percepções, inclusive de atores do mercado construtivo. Como está a relação com as entidades representativas do segmento?

É uma relação que ficou ótima por que eles nos entenderam. Ora, se você tem um contrato na mão que você não está cumprindo, e o contratante passa a adotar medidas para que ele se cumpra, então é algo positivo, não é? Fizemos reuniões com essas lideranças, olhamos os ajustes necessários. E claro, entenderam que em alguns casos era necessário eles “organizarem a própria casa”. A meu ver, eventuais questões que, por ventura, surgiram foram equacionadas.

O senhor, atualmente é um dos mais antigos funcionários na ativa no DER-SP. Como foi esta vivência profissional, bastante significativa?

Quando entrei no DER-SP, o Departamento era uma referência na América Latina. Tinha um laboratório espetacular, onde hoje é a FATEC (Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo). Seu quadro funcional era em termos práticos a mais alta categoria que havia. Eu, logo no começo, me especializei em OAEs. Foram os meus primeiros 25 anos de atividade na instituição, chegando até a chefia dessa disciplina. Era um grau tão alto de exigência que pouco antes de eu entrar, no processo seletivo, para esta área específica, era obrigatório ter cursado a Politécnica e, além disso, apresentar uma carta de referência do professor de estruturas. E foi um privilégio, tanto pelo aspecto técnico, quanto pelos aspectos éticos e morais. Um grupo de alto nível. Neste tempo, fizemos o primeiro sistema de gerenciamento de Obras de Arte do Brasil, que foi o SIGOA, que não existia, e está sendo retomado. Consistia de um inventário de todas as obras de arte do DER-SP, categorizadas, com aspectos geométricos, funcionais e estruturais, bem como uma avaliação do seu estado, descrevendo patologias e, com critérios bem específicos, para inspeções de rotina, inspeções especiais e a periodicidade com que estas inspeções devem ocorrer. A partir daí, o programa prioriza as que necessitam de atenção mais imediata, bem como estima investimento, valores e orçamento. É um sistema tão completo que serviu de base para que nós passássemos a cobrar isso, quando houve o advento das concessões. Com a retomada deste programa no ambiente do DER-SP, estamos fazendo um trabalho de atualização desta plataforma, com base em informações fornecidas por instituições como o IPT, mas sendo executado de forma bastante segura.

Espero que o DER-SP continue sendo sinônimo de rodovias, de bons caminhos e de muita coragem para buscar a inovação, como forma de honrar a sua tradição pioneira.

Que mensagem o senhor deixa para celebrar os 90 anos desta instituição?

Acredito, sinceramente, que as muitas e enormes lições que o DER-SP deu ao longo de sua história nestes 90 anos sejam aprendidas. E que possam ser bem apreciadas e utilizadas, para fazer algo tão bom e até muito melhor do que o que fazemos hoje. Espero que o DER-SP continue sendo sinônimo de rodovias, de bons caminhos e de muita coragem para buscar a inovação, como forma de honrar a sua tradição pioneira. ■



SP-319



SP-294



SP-225

Parabéns e Muito Obrigado!

DER 90 anos

Parabenizamos o **DER-SP** por nove décadas de excelência e pelo apoio contínuo a soluções inovadoras como o **EcoPoste**. Nesta trajetória de inovação e compromisso com a segurança nas estradas, destacamos com gratidão o EcoPoste, um dispositivo de segurança passiva 100% brasileiro, que teve seu início no DER-SP. Hoje, o EcoPoste representa um avanço significativo na **segurança viária**, proporcionando segurança e sustentabilidade.

O QUE COMEÇOU NO DER -SP, HOJE SALVA VIDAS EM MAIS DE
500.000 PONTOS PELO MUNDO.



ABNT 1600
CPR
16846 P206

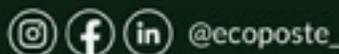
ECOPOSTE®

P 14 testes oficiais Ensaiado e certificado para placas a 1.5m do solo.

P Aprovado para distâncias entre postes menores que 1,5m.

P Funcional em zonas livres com qualquer declividade de taludes.

Saiba mais em:



www.ecoposte.com

ACIDENTES REAIS SEM DANOS AOS OCUPANTES.



Baixos danos ao veículo



Arrancamento do solo





EM BUSCA DA EXCELÊNCIA

Ricardo Miguel Fernandes do Nascimento - Coordenador Geral de Operações Viárias do DER-SP

Com 17 anos de experiência na Polícia Rodoviária Federal, onde atuou como gestor e chefe de análise técnica, Ricardo Miguel é especialista em operação rodoviária e atendimento ao usuário. Essa vivência lhe conferiu um profundo entendimento das necessidades e desafios enfrentados pelos usuários das rodovias. Atualmente, como líder da CGOV, ele também concilia a experiência estratégica adquirida na iniciativa privada, tanto no Brasil quanto no exterior. Com essa bagagem diversificada, Ricardo está estabelecendo um novo perfil de atuação no DER-SP, que é mais presente, dinâmico e focado no atendimento ao usuário, buscando constantemente melhorias para garantir segurança, eficiência e satisfação.



O trabalho em pista, tanto em obras quanto no atendimento ao usuário e ocorrências, tornou-se essencial para o DER-SP, resultando na criação desta coordenação. Como o senhor vê esse processo e como esta área tem trazido novos elementos para a instituição?

Antes de tudo, é preciso colocar que esta vivência na estrada, é uma experiência que eu considero além de fundamental, apaixonante. É neste ambiente que se compreende a dinâmica do dia a dia, rodovia por rodovia, que muda muito, cada qual com suas características. Eu mesmo, sempre que posso, percorro os nossos segmentos. Em pouco mais de um ano desde que chegamos, já visitei todas as regionais e fiz mais

de 5 mil Km somente nas nossas SP's. Acho que isto é um passo para cumprir este objetivo do DER-SP. Na verdade, o oportuno convite para atuar nesta área do departamento, surge também, em parte do preparo e da experiência que tive como gestor da PRF em Brasília e dos trabalhos desenvolvidos a nível ministerial, tanto no Ministério da Justiça, quanto no então Ministério da Infraestrutura, sob o comando do nosso atual governador Tarcísio Gomes de Freitas. Chegamos, portanto, com uma missão muito clara, de aprimorar e impulsionar ainda mais os procedimentos desta atuação de atendimento ao usuário das rodovias do DER-SP. Se nós fomos

Esta vivência na estrada, é uma experiência que eu considero além de fundamental, apaixonante. É neste ambiente que se compreende a dinâmica do dia a dia, rodovia por rodovia, que muda muito, cada qual com suas características. Eu mesmo, sempre que posso, percorro os nossos segmentos.

observar, no estatuto do Departamento, onde estão elencadas Missão, Visão e Valores, iremos verificar que ele é por natureza um organismo de infraestrutura. Porém, com um peso igual para o zelo com as vidas que trafegam nas vias sob sua responsabilidade. São atividades que não concorrem. Elas se complementam, harmonizam. Daí a decisão da superintendência, de separar as duas áreas, que ficavam sob a mesma diretoria, dando ênfase específica mais condizente com

as necessidades de cada uma delas, e eu creio que isso trouxe um ganho bastante tangível para ambos os setores. O outro contexto, foi um entendimento da administração do governo estadual, de que o próprio estado tinha que "dar o exemplo" nesse quesito. Afinal, como é que você vai cobrar, por exemplo, de um agente privado, uma concessionária de rodovia, um atendimento dentro de até 18 minutos, se o próprio órgão estatal não consegue cumprir esta exigência? Não é mesmo? Aliás, é justamente com esse viés, de buscar o oferecimento de um serviço sempre com alto padrão, de excelência, que foi constituída a CGOV – Coordenação Geral de Operações Viárias. Desta forma, evolve-se, por ela, todas as áreas de operações, todas com foco no atendimento ao usuário, sob a diretoria própria de Operações. Dentro das premissas, uma que eu faço questão de lembrar a todos sempre, é que nós todos somos usuários de rodovias. Claro, nossos familiares, amigos e colegas, também. Logo, a atenção dispensada, tem que ser total, em todas as ocasiões.

Voltando um pouco à pergunta, em termos práticos de estrutura organizacional, a CGOV responde diretamente ao superintendente, possuindo status de diretoria. À época a diretoria propriamente dita, não pôde ser criada por questões burocráticas legais, mas hoje ela é uma realidade com liberdade de decisão, e orçamento. O mais importante, com apoio da superintendência para efetivamente levar essas decisões em frente.

Como ficou a interface da coordenação junto às Direções Regionais, que têm os seus Centros de Controle Operacionais (CCO) e suas Unidades Básicas de Atendimento (UBA), uma vez que eles encaram as situações de forma imediata, tendo que agir de pronto?

As Diretorias Regionais são os braços do DER-SP. São extensões que operam sob as nossas diretrizes. Com a criação da CEGOV, as UBAs, que somam 57 delas espalhadas estrategicamente em todo estado, e elas passaram a se reportar diretamente à coordenação sendo supervisionadas e geridas diretamente pelo diretor que está lá. Atualmente, a força total, conta com 2.157 servidores, com a liberdade ainda de elaborar outros contratos para quando surge a necessidade de um reforço do efetivo para operações especiais. Você mencionou os CCOs. Todos eles estão ligados ao COI, Centro de Operações e Informações, tudo atuando conjuntamente com as UBAs, de forma alinhada com o que é definido pela sede. Vale lembrar, que as UBAs, não somente realizam o atendimento, mas também fazem a inspeção constante dos segmentos. Também, além disso, há o que denominamos “operações temáticas”, pontuais, como uma fiscalização de peso, em conjunto com a Polícia Militar Rodoviária Estadual, fiscalizações nas faixas de domínio, enfim, diversos tipos de operações feitas ao longo do ano, bem como o apoio à grandes eventos, que às vezes ocorrem em áreas lindeiras à rodovia. Temos ocasiões assim em Holambra, Barretos, mas, todas as regiões de São Paulo, têm suas procissões, manifestações, outros eventos de menor monta. Evidentemente, existem as situações de emergência, que têm que ser prontamente atendidas, como uma queda de talude, uma obstrução por queda de árvore e mesmo situações mais desafiadoras, como as que ocorreram na Mogi-Bertioga, onde acionamos nossos veículos de apoio, furgões com água, acesso à internet, que inclusive foram usadas por equipes de TV para divulgar informações em tempo real.

É justamente com esse viés, de buscar o oferecimento de um serviço sempre com alto padrão, de excelência, que foi constituída a CGOV – Coordenação Geral de Operações Viárias.



Foto: ASCOM/DER-SP

Nós queremos elevar o nível de serviço, e isso somente será possível com uma estrutura melhor, com mais comprometimento de cada colaborador e com o oferecimento de boas condições para que estes atendimentos ocorram.

Quais são os equipamentos e veículos que uma UBA padrão DER-SP possui?

Existem equipamentos e veículos institucionais, como estes que prestaram suporte, com água e internet, veículos de suporte para ações educacionais em escolas, algo que fazemos constantemente. Temos guinchos pesados, para atendimento às grandes composições, guinchos leves, para auxílio às panes mecânicas em carros de passeio, caminhonetes para inspeção, e uma frota de supervisão. Nosso quantitativo é suficiente. Além desta estrutura mais aparente, há grupamentos de Operações Especiais, espalhados estrategicamente pelo estado, tanto para as operações temáticas, quanto para outras operações mais imediatas, normalmente em conjunto com a Polícia, como um reforço no efetivo. Em breve, nos próximos 12 meses, nós pretendemos introduzir a estrutura dos SAUs – Serviço de Atendimento ao Usuário, às margens da rodovia, com facilidades para oferecer uma parada segura aos usuários que desejam fazer um intervalo em sua jornada, que necessitem de um fraldário, e, também com guinchos, viaturas. A ideia é que o serviço, pela própria presença, possa ter sua qualidade aumentada, e além disso, possa oferecer mais comodidade ao usuário. Similar ao que temos nas concessionárias hoje. Nós queremos elevar o nível de serviço, e isso somente será possível com uma estrutura melhor, com mais comprometimento de cada colaborador e com o oferecimento de boas condições para que estes atendimentos ocorram. Acho que estamos no caminho certo, por que a ouvidoria tem demonstrado registros aí que apontam um nível de serviço satisfatório.



E com relação à novas tecnologias a serem incorporadas ao rol técnico do DER-SP, que, afinal, pode ser considerado um “pioneiro contumaz”?

Realmente, nós temos equipes e colaboradores que estão dedicados a isso. Recentemente, houve um grande evento em Amsterdã, voltado justamente ao que de mais avançado existe em termos de sistemas inteligentes de transporte (ITS, na sigla em inglês). Na verdade, este é um conceito mais abrangente, que implica em detectar e responder adequadamente à todo e qualquer evento ocorrido na rodovias por meio de um centro de comando e controle. Sem as “áreas de sombra”, ou seja, aqueles segmentos que ficam “descobertos” da vigilância do operador. Por meio desses sistemas, ações de contramedida muito rápidas podem ser disparadas mesmo à distância por operadores monitores. Desde a alteração dos tempos semaforicos, à medidas mais drásticas como a interdição de um túnel, pós detecção de colisão, por exemplo.

Também, concatenado com Inteligência Artificial, que opera segundo a avaliação de padrões, o sistema é capaz de apontar conduções de veículos fora de conformidade e mesmo, facilita a visualização de pedestres em situação de risco ou invasão de fauna na pista. Essa é uma inovação que mira no controle total da malha viária. Nós temos condições plenas de fazer isso, trazer o ITS, empregá-lo com grau de sucesso. Eu nutro, neste sentido, até um sonho: de que o usuário opte por trafegar em nossas rodovias. Esse é o nosso

objetivo. É importante frisar, que a implantação de um sistema como esse, não apenas melhora a agilidade do serviço, como influi positivamente em tomadas de decisão mais precisas, que acabam poupando recursos, pois permitem o acionamento mais eficiente dos agentes e de viaturas. Atualmente, todo esse conjunto está em andamento. Por meio de um financiamento do BID, o qual nós já nos tornamos elegíveis,

será possível realizar os investimentos necessários para começar a aplicar essa tecnologia. O emprego de uma tecnologia como essa, também fará com que nós aprimoremos a nossa Central de Informações, que passará por um upgrade para acompanhar todo avanço desses novos dispositivos. Na verdade, são ações de modernização que já estão em andamento, preparando o caminho para quando acontecer essa mudança, de forma integrada.

Teremos também em breve uma plataforma de atuações, que certamente será a mais moderna do Brasil, será uma referência. Totalmente integrada, também com uso de inteligência artificial. Temos outras ações que orbitam essa finalidade, de ter o bom serviço prestado como um fim. E isso inclui constante aperfeiçoamento e treinamento de pessoal, como faremos em um seminário, já definido, e cujo mote é “Excelência no atendimento usuário”. É para isso que estamos aqui. Essa é nossa missão. ■

“Essa é uma inovação que mira no controle total da malha viária. Nós temos condições plenas de fazer isso, trazer o ITS, empregá-lo com grau de sucesso. Eu nutro, neste sentido, até um sonho: de que o usuário opte por trafegar em nossas rodovias. Esse é o nosso objetivo.”



INTELIGÊNCIA DER-SP

José Luiz Fuzaro, chefe da Coordenadoria de Estudos e Pesquisas – CEP, DER-SP

Com mais de quatro décadas de vivência no Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo, o engenheiro José Luiz Fuzaro integra um seletivo grupo de profissionais brasileiros que, ao mesmo tempo em que acessa as mais recentes tecnologias, métodos e inovações de mercado e mesmo da academia, tem em suas mãos, com muito estudo, a possibilidade de trazê-las para o dia a dia. A persistente visão de fazer a teoria vencer o mundo das ideias e tornar-se em prática é uma constante na rotina de quem está à frente de um grande rol de novidades que possuem, além da nobre prerrogativa de salvar vidas, manter o protagonismo do DER-SP em sua busca pelo estado da arte em termos de administração e oferecimento de serviços à população.

SPA 110-330



Implantação 2ª pista - Duplicação da SP-147



Fotos: ASCOM/DER-SP

A Coordenadoria de Estudo e Pesquisa do DER-SP, tem uma atuação bastante presente nas mais recentes inovações científicas do Departamento. Como se desdobra este processo?

É uma coordenadoria que busca melhorar o conhecimento do órgão a respeito de novos materiais, procedimentos e metodologias. Além de conhecer, procuramos implementar e divulgar esses avanços para a comunidade. Dentro das nossas ações, estão o Manual de Segurança Viária, o Anuário Rodoviário de Acidentes e, mais recentemente, o desenvolvimento do BrazilRAP São Paulo, internamente. Atualmente, temos trabalhado em um novo sistema georreferenciado, para que tenhamos um panorama mais preciso de cada elemento das rodovias, desses ativos,

em um conjunto de dados que posteriormente será disponibilizado para livre consulta por parte dos usuários, on-line. Também estamos trabalhando através de parcerias com instituições como a Universidade de São Paulo (USP), Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e por meio de convênio, em fase de tratativas, com o Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), do DNIT. Também estamos tratando de outro convênio com o Google e o Waze, para utilização mútua de dados, no qual haverá mais compartilhamento e maior interação com o usuário. Há

ainda outro convênio, firmado com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), para que nos auxiliem a melhorar as composições de preços, além de um outro convênio, com o Instituto de Economia Agrícola (IEA), para análise das rodovias com vocação rural, nos fornecendo uma melhor análise das rodovias do setor produtivo do estado de São Paulo, em uma ferramenta, além das sazonalidades e da predominância de determinada ou

determinadas culturas em cada região. Com isso, identificaremos, por exemplo, qual o nível de qualidade superficial do pavimento. Uma rodovia majoritariamente canavieira não necessita de uma qualidade tão alta quanto, por exemplo, uma área onde haja presença de produção de frutas e hortaliças, que são mais sensíveis. Isto orientará também a natureza dos investimentos a serem executados. Dentro das parcerias, existe uma fundamental, que é o ENACOR. Ano passado, o DER-SP teve a oportunidade de apresentar o Manual de Segurança Viária. Este ano, iremos

apresentar, em Aracaju, o nosso novo procedimento de dimensionamento de pavimentos, além de três trabalhos de Segurança Viária, relatando nossa evolução no Anuário Rodoviário de Acidentes e no Plano de Segurança Viária; o que pretendemos fazer com os dados levantados tanto pelo iRAP como por nós mesmos, além do tema "Infraestruturas Resilientes", sobre como as infraestruturas devem ser adaptadas diante dos eventos climáticos mais extremos que estão ocorrendo. A ideia aí é sempre apresentarmos

medidas preventivas, antes da ocorrência de eventos mais significativos. Apresentaremos também um painel que falará dos processos de estadualização de rodovias municipais, com os critérios técnicos para embasar uma política de estado, de incorporar rodovias que interligam municípios, mas com importância regional grande o suficiente para justificar a transferência de cuidados ao estado.

“É uma coordenadoria que busca melhorar o conhecimento do órgão a respeito de novos materiais, procedimentos e metodologias. Além de conhecer, procuramos implementar e divulgar esses avanços para a comunidade.”



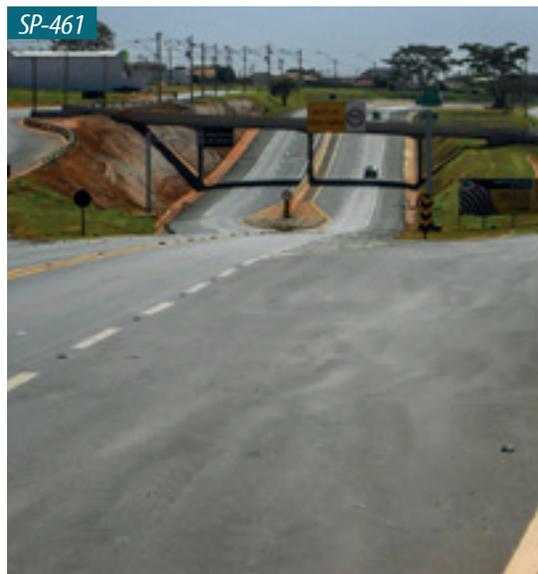
Manual de Segurança Viária

O Manual de Segurança Viária é um trabalho pioneiro de coletar todos os dados teóricos da acidentalidade, para ajudar a analisar fatores de risco, ocorrências e, ao entender esta dinâmica, buscar ações efetivas para combater os acidentes na malha viária do estado de São Paulo. A partir disso, analisar os fatores que mais contribuem para estes acidentes e sua severidade. Este manual também orienta as contramedidas, inclusive dando meios para a avaliação da eficácia delas. Como? Baseado no que foi reunido na literatura mundial, é possível prever e medir a performance dessas medidas adotadas frente a determinado problema específico da acidentalidade.

Essa iniciativa gerou outra produção do próprio DER-SP?

Em função desse manual, retomamos a publicação do “Anuário Rodoviário de Acidentes”, em edição que compilou o ano de 2023. Nele, lançamos tudo o que coletamos, associado a informações da Polícia Militar Rodoviária do Estado de São Paulo, junto com os dados reunidos pelas nossas Unidades Básicas de Atendimento (UBAs), agrupando-os, e os inserindo em um contexto de visualização dessas informações dentro da nossa malha viária. Isto inclui não apenas os locais, mas o período do dia, dia da semana, idade dos condutores envolvidos, entre outros elementos importantes para a identificação dos fatores de risco. Isso tudo nos leva a estabelecer locais concentradores de acidentes e também locais de maior criticidade dos acidentes.

Coletar todos os dados teóricos da acidentalidade, para ajudar a analisar fatores de risco, ocorrências e, ao entender esta dinâmica, buscar ações efetivas para combater os acidentes na malha viária do estado de São Paulo.



Fotos: ASCOM/DER-SP

Considerando que estamos na Década de Ação pela Redução de Mortes e Acidentes no Trânsito, essas medidas e informações já estão sendo utilizadas?

Na verdade, elas deram origem ao “Plano de Segurança Viária do DER-SP”. É um documento que estabelece metas e ações que devem, até 2030, buscar a redução à metade dos nossos índices de acidentes. E este é o início do desenvolvimento das ações específicas, priorizando, a partir dos locais de maior incidência e severidade, as instruções previstas como mais eficazes e que estão inseridas dentro do manual. É uma programação que está sendo iniciada agora, pelo DER-SP. Nosso superintendente [Sergio Codelo], inclusive, colocou para nós esta tarefa como uma prioridade.

E o que causa mais acidentes no estado de São Paulo, de acordo com esses dados?

Olhando por tipificação de acidentes, especificamente pelo prisma de severidade, as maiores fatalidades hoje ocorrem por colisões frontais. Em seguida, vêm os atropelamentos, tombamentos... Há uma sequência destes de grande severidade que levam a um maior número de óbitos. E vamos, com base nesses cenários, trazer as medidas indicadas. Isso vai nos levar, por exemplo, a reavaliar algumas velocidades de segurança em determinados trechos. Tomando os casos de colisão frontal, sabemos que velocidade em excesso é um fator contribuinte; baixa visibilidade é um fator contribuinte; a situação geométrica da via é um fator contribuinte. Então, neste caso, a separação de fluxos é uma medida em que vamos querer buscar atuar. Mas, além desta, há uma sequência de contramedidas, as quais inclusive passarão a ser implantadas já na fase de projetos, nos quais queremos avaliar a eficácia pontual, como a melhoria de sinalização, a utilização de sonorizadores longitudinais, maior controle de velocidade, adequações de geometria, entre outras alternativas para o ataque destes problemas. Justamente por isso, cada um desses locais passará por um estudo muito específico, criterioso, para que a contramedida adotada seja a mais direcionada possível para sanar aquele caso.

Em função desse manual, retomamos a publicação do “Anuário Rodoviário de Acidentes”, em edição que compilou o ano de 2023.

De que maneira a recente parceria estabelecida entre o estado de São Paulo, o DER-SP e o iRAP, que resultou no BrazilRAP São Paulo, irá contribuir neste esforço?

Existem duas possibilidades de abordagem. A análise de dados numéricos de acidentes, mais tradicional, nos permite identificar fatores importantes. Já o iRAP, nesta aplicação inédita a nível estadual, não em países, trabalha com fatores de risco, não o número de acidentes. É uma abordagem distinta, buscando identificar ao longo dos trechos quais fatores de risco estão presentes. E que, no caso de um acidente, pode elevar a severidade naquele local. Considera, por exemplo, uma árvore como um fator de risco, um precipício desprotegido, um cruzamento com águas profundas, rios, lagos, áreas escolares. E classifica esses riscos dentro da métrica das estrelas de 1 a 5, da situação menos segura para a mais segura.

Como está essa programação?

Já estamos rodando a primeira fase de estudos do iRAP. Realizamos os levantamentos de campo, a codificação e agora estamos na fase de classificação por estrelas e a elaboração de um plano de investimentos. É uma metodologia que também possui a capacidade de apontar possíveis soluções para esses riscos. O iRAP é um tipo de análise colaborativa ao que temos de mais tradicional e ao que estamos desenvolvendo, com condição de nos dar esse suporte extra. Estes levantamentos também vão avaliar o que constatamos. São duas análises que vão nos ajudar a eleger melhor a solução ou soluções aos problemas que vierem a ser encontrados. Segurança e qualidade não podem estar desalinhados, de forma alguma, e eu vejo que temos uma gestão atual na superintendência que está determinada a dar um passo definitivo em direção, por exemplo, ao conceito de “Visão Zero”.

O DER-SP tem implantado já há alguns anos o seu programa de sinalização horizontal e vertical. É algo corrente, que tem passado por aperfeiçoamentos, e inclusive um sistema de administração da Conservação destes elementos, com todo o seu gerenciamento.

O DER-SP, a exemplo de outros departamentos, possui uma programação especificamente voltada para um componente importante da segurança, que é a sinalização. Como está hoje esta disciplina?

O DER-SP tem implantado já há alguns anos o seu programa de sinalização horizontal e vertical. É algo corrente, que tem passado por aperfeiçoamentos, e inclusive um sistema de administração da Conservação destes elementos, com todo o seu gerenciamento. Mais recentemente, em uma parceria com a UFSC, estamos trabalhando a inserção de Inteligência Artificial, para identificar esses ativos, bem como a necessidade de intervenções nesses ativos. É melhoria contínua.

Que mensagem o senhor deixa para os colaboradores e os que fizeram a história da instituição?

Estou no DER-SP desde 1982. É uma instituição que sempre traz orgulho para nós que temos a oportunidade de participar dessa trajetória. O DER-SP é e sempre foi de ponta, inovador, constantemente buscou ampliar o conhecimento e melhorar o conhecimento das rodovias. Teve períodos de pujança muito grande, em um contexto em que muitos engenheiros do Departamento eram catedráticos, escreviam muitos títulos, livros de engenharia usados até hoje. O DER-SP é muito importante, uma presença notória em grandes obras rodoviárias que simbolizam o estado de São Paulo. Hoje, sua tarefa é manter com eficácia este patrimônio, elevar o nível geral da qualidade de suas rodovias, de forma que o seu usuário possa trafegar por trechos eminentemente seguros, ao mesmo passo em que amplia as capacidades de suas vias, dissolvendo os gargalos. Hoje, o estado de São Paulo tem praticamente metade de sua malha sob o DER-SP. É um patrimônio relevante, que nos coloca o desafio de buscar a inteligência da informação, para maximizar a eficácia do uso do recurso público, de forma a se traduzir no que de melhor pode ser oferecido ao usuário, que é, afinal, o nosso objetivo. A mensagem é de orgulho e satisfação, pelo que cada um fez, em busca da excelência e da qualidade que estão no DER-SP. E os meus votos são de que este círculo virtuoso se mantenha e se amplie ainda mais. ■

O DER-SP é e sempre foi de ponta, inovador, constantemente buscou ampliar o conhecimento e melhorar o conhecimento das rodovias. Teve períodos de pujança muito grande, em um contexto em que muitos engenheiros do Departamento eram catedráticos, escreviam muitos títulos, livros de engenharia usados até hoje.





Desde 1996 buscando **soluções inovadoras** que garantam **qualidade, eficiência, ética, respeito ambiental e satisfação** de clientes, fornecedores e colaboradores.

NOSSA ATUAÇÃO:

Gerenciamento, Fiscalização e Supervisão | Empreendimentos Públicos, Privados e de Interesse Social | Infraestrutura de Transportes | Edificações | Operação Rodoviária | Infraestrutura Urbana | Apoio ao Desenvolvimento Social | Óleo e Gás | Parcerias Público Privadas | Inspeção de Conformidade com Emissão de Certificado de Projetos e Obras



- ❖ **Parabéns ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER/SP) pelos seus 90 anos. Nos orgulhamos de fazer parte da história deste cliente que é responsável pela história das principais rodovias do Estado.**





CUIDANDO DA CASA DAS ESTRADAS

Benedita Aparecida de Siqueira - Diretora de Administração, DER-SP

Servidora de carreira do DER-SP desde 1994, Benedita Aparecida é especialista em licitações, contratos administrativos e pregões. Atualmente, ela ocupa o cargo de diretora de Administração do Departamento. Formada em Administração Financeira pela Universidade Zumbi dos Palmares, Benedita é responsável por manter bem lubrificadas as engrenagens que fazem funcionar o grande motor do rodoviarismo paulista. Sua atuação abrange a saúde financeira do órgão, garantindo a presença e o bom desempenho de suas funções vitais. Além disso, ela assegura que os processos administrativos fluam de maneira eficiente e transparente, contribuindo significativamente para a estabilidade e o progresso das rodovias paulistas.

A senhora possui uma vivência bastante significativa com o DER-SP. Com é o início da sua história com a instituição?

Tive a oportunidade de trabalhar no Departamento durante 4 anos, até prestar o concurso, em 1994, realizado em Barretos. Uma concorrência bastante difícil, com apenas duas vagas disponíveis, mas, desde que entrei, sempre atuei na área de compras, a Diretoria de Compras, chegando agora a esta Diretoria de Administração, a convite da nova gestão, para assumir um cargo que, até então, vinha sendo exercido por pessoas de fora do DER-SP. Acredito que sou a primeira estatutária, de fato, a assumi-lo. E posso dizer que é uma nova etapa e um desafio que aceitei com muita tranquilidade.



Esta é uma diretoria que equivale aos “bastidores” de uma organização que é muito mais conhecida pela sua belíssima atuação em sua atividade fim, que é a infraestrutura, as grandes obras, as grandes rodovias e a operação na pista. Mas nós estamos nas “coxias”, cuidando de zeladoria, patrimônio, folha de pagamento.

É uma atividade bastante abrangente, que garante um funcionamento adequado a uma instituição de grande magnitude.

Esta é uma diretoria que equivale aos “bastidores” de uma organização que é muito mais conhecida pela sua belíssima atuação em sua atividade fim, que é a infraestrutura, as grandes obras, as grandes rodovias e a operação na pista. Mas nós estamos nas “coxias”, cuidando de zeladoria, patrimônio, folha de pagamento. A cada dia, vamos nos inteirando um pouco mais sobre tudo isso, em especial na gestão financeira, recursos humanos, licitações e patrimonial. Acredito que um aspecto muito bom que conseguimos retomar foram as doações. Claro, também estamos atuando para, de acordo com a determinação da superintendência, não apenas “arrumarmos a casa”, mas mantermos ela em ordem. E isto implica ações, como os estudos para implantação de um novo sistema de controle de acessos, atualmente em desenvolvimento pela nossa parte técnica. Outro aspecto importante é o de receber pessoas, atendê-las adequadamente. Nós nos voltamos também a uma abordagem que sai um pouco da parte exclusivamente técnica, que traz um olhar para o

servidor, nosso público interno, para as políticas de integridade, de procedimentos institucionais, bem como de saúde mental e do preparo desses servidores para que tenham boas condições de prestar um atendimento condizente com a expectativa que um atendimento do DER-SP tem e que, temos muita noção desse ponto, não é baixa. Foi montado inclusive um calendário de palestras com este foco, com a primeira delas tendo sido realizada recentemente. É um olhar mais humanizado, algo que até existia de maneira mais informal, mas que passou a ser programático, organizado e metódico.

Nós nos voltamos também a uma abordagem que sai um pouco da parte exclusivamente técnica, que traz um olhar para o servidor, nosso público interno, para as políticas de integridade, de procedimentos institucionais, bem como de saúde mental.

DER

Departamento de Estradas de Rodagem

Administração



Que mensagem a senhora deixa para registrar nos 90 anos do Departamento?

Tive a felicidade de poder evoluir dentro da instituição, de encontrar espaço para isso. Entrei como datilógrafa, fazendo saída de almoxarifado. Além do aprendizado do dia a dia, do trabalho em si, o DER-SP me proporcionou a chance de estudar. Minha vida foi toda aqui no DER-SP, aqui é a nossa casa, e às vezes ele realmente acaba como prioridade até mesmo sobre a nossa vida pessoal. E assim como eu sinto isso, vários colegas nossos também. E existe essa dedicação por que ela nasce de um grande amor pela instituição. Acredito muito no futuro do DER-SP por que ele une as pessoas. E creio muito que continuará sempre sendo capaz de promover essa união, não apenas na sua atividade fim, mas dentro dos seus próprios quadros. ■

Acredito muito no futuro do DER-SP por que ele une as pessoas. E creio muito que continuará sempre sendo capaz de promover essa união, não apenas na sua atividade fim, mas dentro dos seus próprios quadros.



Foto: Celso Messias / Governo do Estado de SP



Fotos: ASCOM/DER-SP

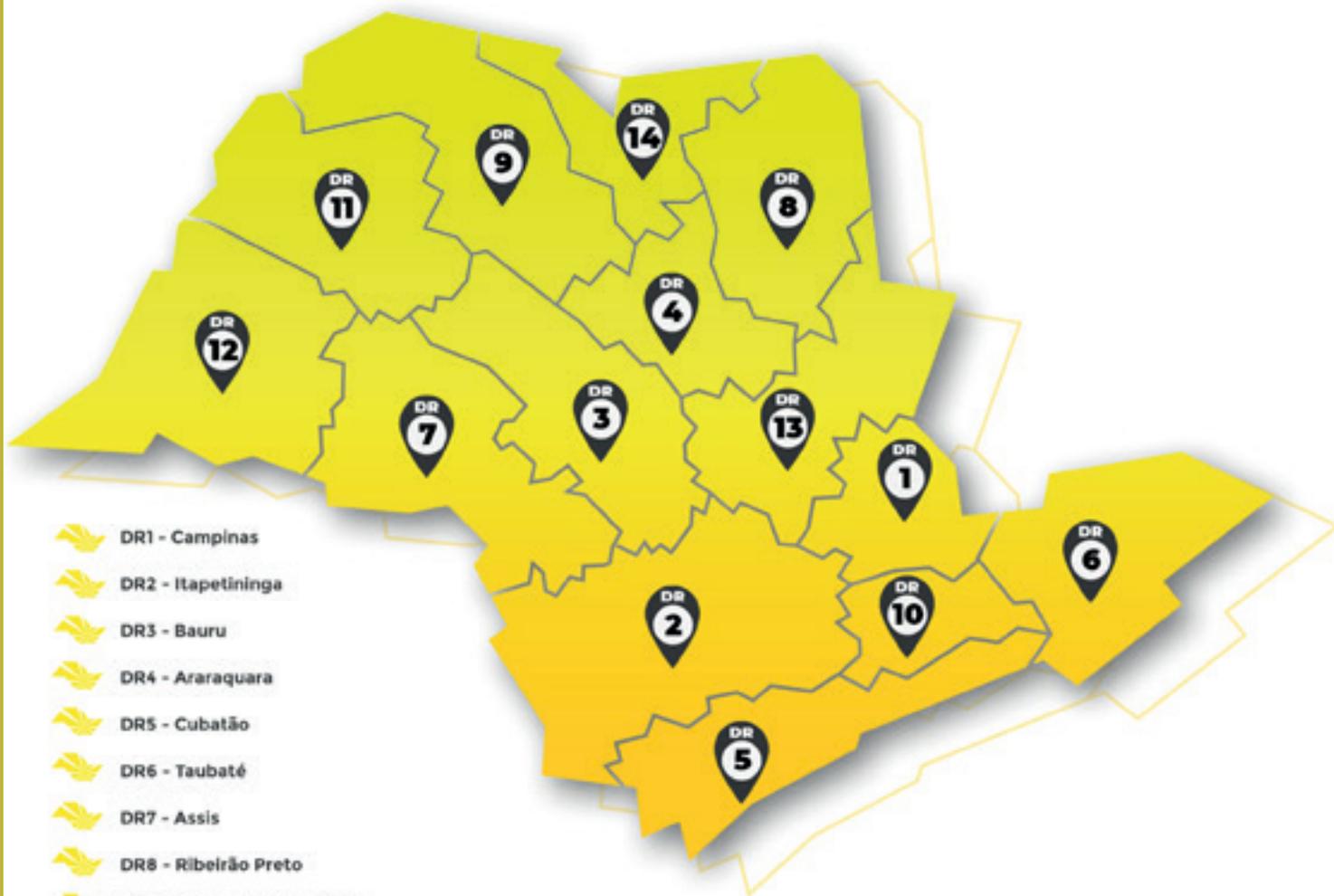
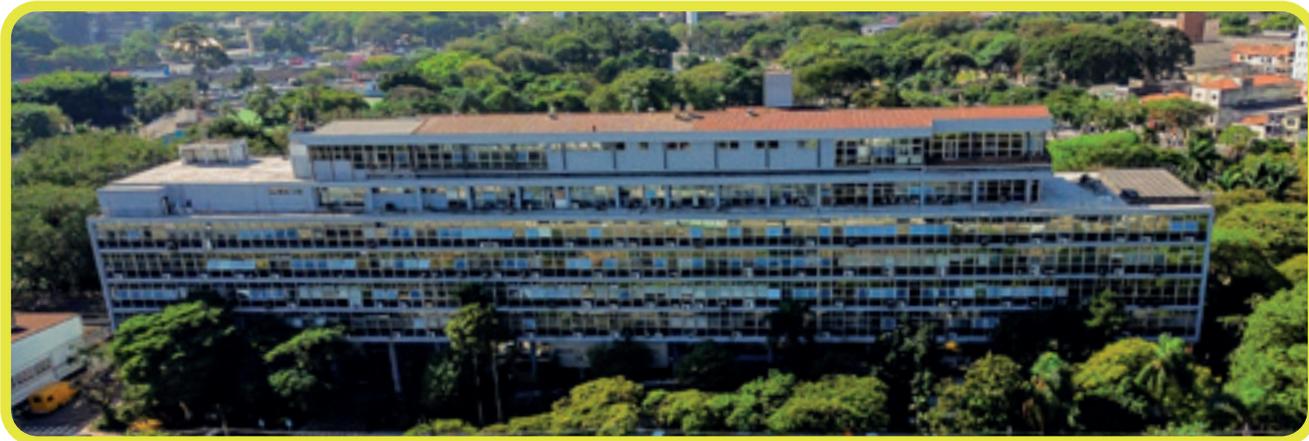
PAVING
EXPO 22 > 24
OUTUBRO
2024

FAÇA PARTE DA PAVING

**03 DIAS DE MUITO
CONHECIMENTO E NEGÓCIOS.**

paving.com.br
[@paving.expo](https://www.instagram.com/paving.expo)

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



-  DR1 - Campinas
-  DR2 - Itapetininga
-  DR3 - Bauru
-  DR4 - Araraquara
-  DR5 - Cubatão
-  DR6 - Taubaté
-  DR7 - Assis
-  DR8 - Ribeirão Preto
-  DR9 - São José do Rio Preto
-  DR10 - São Paulo
-  DR11 - Araçatuba
-  DR12 - Presidente Prudente
-  DR13 - Rio Claro
-  DR14 - Barretos

RELATOS REGIONAIS

Na linha de frente, a presença do DER-SP é garantida em extensão e capilaridade pelo esforço diário – às vezes independente do dia e do horário – de quem está onde a vida das pessoas acontece. Nos 4 cantos do estado-país, 14 divisões geográficas no mapa dão a dimensão de uma saga por integração, sob a liderança dos homens e mulheres que fazem o rodoviarismo paulista, exemplo nacional, acontecer. Gente que tem caráter imiscuído com a história individual, amalgamada à história coletiva construída a várias mãos, sob sol, sob chuva, envolta em emulsões aromáticas e impressa nos caminhos quilométricos do grande estado de São Paulo. Eis a voz e a vez de quem tem no sangue – às vezes literalmente – o DNA da rodagem, há gerações. Na celebração dos 90 anos, uma justa homenagem a quem fez da engenharia um sacerdócio, exercido sempre com o pré-requisito da coragem.





Engenheiro
CLEITON LUIZ DE SOUSA

DR. 01 – Campinas
Diretor Regional

“Temos um gostinho de ter participado desta história, contribuído com ela e com as melhorias que ela fez em nossa região. É um departamento de legados, que trouxe melhorias indiscutíveis a nossas estradas. A minha relação é de muito carinho com o DER-SP, eu vivo o DER-SP.

Estou há 32 anos no DER-SP, e há 20 na diretoria. Minha história no departamento começa como engenheiro fiscal, segue em uma residência em Amparo, chegando finalmente à Regional de Campinas. Um desafio constante e que nos motiva todos os dias. Nos últimos tempos, temos tido uma grande ênfase na questão de conservação das nossas estradas, que estão em condições tão boas quanto as da nossa malha concedida. Também temos conseguido manter em boas condições as nossas conservas especiais, tanto nas SPs como nas vicinais. Eu me considero um “Deerrista”, ou seja, um defensor das capacidades do DER-SP. Ser “Deerrista” significa vestir a camisa, gostar de trabalhar com dedicação e brigar todos os dias para que tenhamos qualidade no que estamos fazendo. Com os 90 anos da instituição, temos um gostinho de ter participado desta história, contribuído com ela e com as melhorias que ela fez em nossa região. É um departamento de legados, que trouxe melhorias indiscutíveis a nossas estradas. A minha relação é de muito carinho com o DER-SP, eu vivo o DER-SP.



Atendemos atualmente 43 municípios, entre eles grandes cidades como a própria Campinas, Jundiaí, Indaiatuba, Sumaré, Hortolândia, com a presença hoje de uma grande obra de duplicação e alteamento de três quilômetros, no trecho da chegada a Viracopos, na ligação entre o Anel Viário de Campinas até a Santos Dumont. É uma obra desafiadora sob o ponto de vista das invasões na faixa de domínio não edificável, as quais têm exigido muita negociação. É um processo em que a Prefeitura de Campinas tem atuado junto conosco, com aluguel social, uma solução que oferece boa flexibilidade à população. Mas é uma obra que também possui seus desafios de engenharia, uma intervenção em área habitada, com investimento alto, da ordem de R\$ 100 milhões.

Outra intervenção de grande porte é um viaduto entre Hortolândia e Sumaré, obra há muito aguardada e que finalmente está saindo do papel, através de um convênio com as prefeituras. Proporcionará uma ligação importante para facilitar a saída de Hortolândia para a Anhanguera, assim como para o tráfego de Sumaré e Campinas que deseje acessar a SP-101 (Francisco Aguirre Proença, em um trecho também conhecido como Campinas-Monte Mor).

Tivemos também a oportunidade de entregar, em 2023, com a inauguração do governador Tarcísio, a primeira estrada estadualizada do estado, SPI-177/342, entre Itapira e Mogi Guaçu, que era uma vicinal e passou a integrar a nossa malha, em 2014. Fizemos o projeto para o upgrade técnico dela para as características técnicas de uma estadual de padrão paulista. Ela é um exemplo do novo processo de estadualização, que é uma visão do nosso superintendente atual, Sergio Codelo, e que atende à demandas de prefeituras que não têm condições de manter suas vicinais e que buscam essa estadualização. É um processo burocrático, longo, e que muitas vezes incorre em levantamentos de arquivos e documentos muito antigos, exigindo muita capacidade de coordenação da Diretoria de Planejamento para termos sucesso". ■



SP-324



SPA-110 330



SP-095



SPI-177 342



Engenheiro
CESAR SANCINETTI NETO

DR. 02 – Itapetininga
Diretor Regional

“ **A mesma sala em que ele trabalhou, eu trabalho hoje. Então, é uma paixão. A gente cria um amor pela instituição, pelos nossos companheiros e, o que mais me alegra, é que o DER-SP é uma escola para todo mundo que exerce suas funções, sua profissão e sua vocação por meio dele.** ”

“ **E**stamos executando a duplicação e melhorias na SP-147, ligação da Castello Branco à Marechal Rondon, bem como conservas especiais. Como é o caso nas SPs 129 e 281, e em Itararé, além das conservações de rotina. Vale lembrar que Itapetininga é a maior Regional do estado, atendendo 64 municípios.

Existe um marco histórico na nossa regional, que muito nos orgulha: a SP-139, considerada a primeira rodovia ecológica do país, uma ligação importante entre planalto e litoral, com muita presença de turistas e adeptos do ciclismo. Uma rodovia antiga, com uma sede que ocupa um antigo edifício militar, erigido em cima do casarão que pertencia ao Coronel Fernando Prestes de Albuquerque, tendo sido até sede do governo paulista na revolução de 1924. Um complexo que o DER-SP assume em 31 de dezembro de 1947, integrando uma regional entre as 5 primeiras instituídas no decreto 17.840, do então diretor-geral, o engenheiro Celestino Rodrigues (São Paulo, Bauru, a própria Regional de Itapetininga, Araraquara e Campinas). Existem inclusive planos para a organização de um museu, com viaturas e equipamentos antigos, para integrar a memória do DER-SP. Afinal, temos uma área, um espaço para isso.



Implantação e pavimentação de 2ª pista (Duplicação da SP-147)



A Estrada Parque Dr. Carlos Botelho (SP-139)

O DER-SP faz parte da minha história. Nasci dentro do DER-SP. Meu pai foi do DER-SP

O DER-SP faz parte da minha história. Nasci dentro do DER-SP. Meu pai foi do DER-SP, tendo começado como auxiliar de topografia, estudando e trabalhando até chegar a diretor de Operações, acompanhando, por exemplo, a construção da Castello Branco. A mesma sala em que ele trabalhou, eu trabalho hoje. Então, é uma paixão. A gente cria um amor pela instituição, pelos nossos companheiros e, o que mais me alegra, é que o DER-SP é uma escola para todo mundo que exerce suas funções, sua profissão e sua vocação por meio dele. O DER-SP também é um órgão importante para os municípios e comunidades mais humildes, que dele necessitam para ter seus caminhos em boas condições. O DER-SP é muito valorizado e elogiado por conta dessas ações, que são muito gratificantes para nós." ■



Duplicação SP-270



Ponte sobre o Rio Tietê, duplicação de 600m



Rodovia Raposo Tavares (Arquivo)



Implantação e pavimentação de 2ª pista (Duplicação da SP-147)



Engenheiro
**ALDEVAR CARLOS
ANDRIOLI**

*DR. 03 – Bauru
Diretor Regional*

“O DER-SP é um órgão que deu certo. E dá certo. Ao longo de tantos anos, o pioneirismo do Departamento, ao interiorizar para integrar o estado, foi um esforço sem precedentes.

“A malha da Regional Bauru compreende 45 municípios, com extensão total de 1.640 quilômetros, dos quais a maioria está concessionada, restando 460 quilômetros sob a operação direta do DER-SP. Estou com 47 anos de DER-SP, tendo iniciado como engenheiro residente em Pirajuí, por 20 anos na Diretoria de Conservação, assumindo pela 3ª vez esta diretoria Regional ao longo da carreira. Considero que um dos grandes destaques que tivemos foi a participação nas obras de duplicação da SP-300, ao longo de 82 quilômetros, ao lado da duplicação da SP-320, da SP-294 e a própria SP-261, por muito tempo aguardadas, bem como as vicinais.

Ao longo de todo esse tempo, vejo que o DER-SP e nós conseguimos evoluir junto com o estado e suas necessidades. E é isso que mostra ainda a nossa relevância. Nessa trajetória, nossa região, por exemplo, foi mudando suas características. Antes, o domínio produtivo era pecuário, depois fortaleceu-se a lavoura de cana de açúcar e agora nós temos uma predominância do eucalipto. Naturalmente, isso impacta nas características e no fluxo do tráfego de cargas. Hoje, nós temos cargas e veículos excepcionais, e muda muito a forma de trabalharmos com a rodovia, especificamente sob o prisma da dinâmica dos acidentes, pois eles contribuem para a criação de “sítios



SP-255 Km 122



Duplicação da SP-347



SP-255



Duplicação da SP-321



SP-321



SP-321

de acidentes". A grande amplitude de velocidade que eles alcançam, muito lentos quando acessam ou saem da rodovia e muito rápidos em trechos, mesmo quando estão muito carregados. Neste contexto, temos a fiscalização como um reforço muito importante, tanto de peso como de velocidade.

Também o atendimento ao usuário foi uma atribuição importante que passou a ser exercida, em 1997, pelo DER-SP, por meio de suas UBAs (Unidades Básicas de Atendimento).

O DER-SP é um órgão que deu certo. E dá certo. Ao longo de tantos anos, o pioneirismo do Departamento, ao interiorizar para integrar o estado, foi um esforço sem precedentes. O DER-

“É um Departamento que evoluiu e naturalmente continuará a evoluir, de acordo com o que dele é exigido.

SP inclusive foi um fator determinante também para congregar os esforços feitos antes de sua existência, como por exemplo os cuidados dispensados à estrada Avaré-Jaú (Rodovia Chico Landi, originalmente implantada em terra e posteriormente pavimentada pelo DER-SP), onde está a Ponte Campos Sales, implantada em 1915. E que permanece no inventário do DER-SP, tendo sido construída pela então Secretaria de Viação e Obras Públicas. É um Departamento que evoluiu e naturalmente continuará a evoluir, de acordo com o que dele é exigido. Nosso momento hoje, é o de um patrimônio rodoviário consolidado”. ■



Engenheiro
**MARCOS ANTÔNIO
MANTOANELLI**

*DR. 04 – Araraquara
Diretor Regional*

Nossa Regional atende 27 municípios e tem como característica marcante um VDM muito alto. São rodovias muito utilizadas, com utilização altíssima, em parte por conta da posição geográfica, no centro do estado. Para se ter uma ideia, nós estamos falando de algumas rodovias em pista simples que apresentam entre 10 mil e 8 mil veículos ao dia, com características de carga, muito pesado e sazonal, especialmente dos canavieiros. Daí nós termos um esforço grande para a fiscalização de peso em conjunto com a polícia e com apoio da SEGOV.

Estamos com 3 contratos de conserva especial concluídos, os quais abrangem recapeamentos na SP-305 (Jaboticabal-Ponte Alta); SP-331 em seu primeiro segmento de trecho, que sai da SP-310 até Nova Europa; e na SP-304, com 100 quilômetros de extensão. Temos ainda

os contratos de manutenção de rotina e a duplicação da SP-305, na altura de Monte Alto, com 5 quilômetros de vias, com marginais, viadutos, um segmento de características bem urbanas. É um rebaixamento, de cerca de 6 metros, para segregar o trânsito urbano do rodoviário em desnível. Uma obra que está bem adiantada e trará um incremento enorme em segurança.

Já vivemos muitas fases do DER-SP em 40 anos de serviço e, mais especificamente, 16 anos nesta regional. O DER-SP pode ser considerado o “avô” do rodoviário paulista, talvez do brasileiro. Em Araraquara, a DR acompanhou essas diversas fases do Departamento, implantando rodovias de destaque, como a Washington Luís, a SP-255 entre Araraquara e Ribeirão Preto, Araraquara e Jaú, a SP-317, a SP-331, enfim, várias implantações entre as décadas de 1940 e 1950. Passada essa fase, veio

“ É importante, nesta ocasião dos 90 anos do Departamento, registrar os colaboradores e trabalhadores de hoje e do passado, muito aguerridos e que têm amor pela instituição. Muitos deles com toda sua vida profissional desenvolvida e vivida no órgão e, inclusive, com parcela significativa da história de suas famílias associada à marca do DER-SP.

a necessidade das modernizações, ampliações e duplicações na própria Washington Luís, da Faria Lima, já avançando pelos anos 1970 e 1980, e a adoção de dispositivos mais modernos para organização do tráfego, com melhorias nos acessos também para evitar conflitos. Os anos 1990 já são marcados por um serviço voltado ao usuário, com a implantação das UBAs, um passo que considero fundamental do DER-SP em suas responsabilidades. De fato, vejo a necessidade de haver uma continuidade nisso, com mais concursos, para que o processo de modernização também seja acompanhado pela renovação dos quadros.

"É importante, nesta ocasião dos 90 anos do Departamento, registrar os colaboradores e trabalhadores de hoje e do passado, muito aguerridos e que têm amor pela instituição. Muitos deles com toda sua vida profissional desenvolvida e vivida no órgão e, inclusive, com parcela significativa da história de suas famílias associada à marca do DER-SP. Eu mesmo, sou um exemplo disso: meu avô trabalhou no DER-SP, meu pai foi laboratorista do Departamento e eu, logo que me formei em engenharia, prestei concurso e tive a oportunidade de integrar o quadro funcional. Tenho orgulho de ter participado, como primeiro trabalho no departamento, da construção de duas passarelas na Washington Luís que estão lá até hoje". ■



Duplicação da Rodovia Washington Luís SP-310



SP-255



SP-319



SP-326

Fotos: ASCOM/DER-SP



Engenheiro
DIMER FATTORI NETO

DR. 05 – Cubatão
Diretor Regional

“ **Esta situação desafiadora serviu como pano de fundo para que o DER-SP mostrasse ainda uma outra face sua, a união, pois contamos com o apoio maciço de todas as outras Regionais.**

“ **A** tualmente em nossa Regional temos dado ênfase muito grande nas denominadas Conservações Especiais, que permitem uma maior sobrevida à rodovia, com intervenções pontuais em pavimento, acostamentos e drenagens, antes de ela vir a necessitar de intervenções maiores. É o caso do que estamos fazendo na SP-055, que sem qualquer sombra de dúvida é o nosso eixo principal, bem como a SP-165, no Vale do Ribeira. Os trabalhos de conservação de rotina permanentes também seguem em curso, atendendo a 22 municípios, em uma malha de 852 quilômetros de extensão, sendo que 150 quilômetros entrarão no pacote de concessões.

Também a nossa regional, por estar em uma área de grande adensamento populacional, possui bastante destaque para a atuação do serviço ao usuário, por meio das UBAs, com atendimento a praticamente todo o tipo de ocorrência, das mais simples e corriqueiras às mais complexas que representam riscos à vida.

O DER-SP ao longo do tempo, e mesmo atualmente, mostra o seu valor. Não custa lembrar, que em um passado recente, com as pesadas chuvas que ocorreram no início de 2023,

“ Houve respostas dadas com grande agilidade pelo Departamento, em uma demonstração de capacidade de reação significativa. ”

que causaram problemas críticos na nossa regional de Cubatão, houve respostas dadas com grande agilidade pelo Departamento, em uma demonstração de capacidade de reação significativa, chegando rapidamente, às vezes em 5 dias, ao restabelecimento completo do tráfego, em uma ação de grande arrojo capitaneada pelo superintendente Sergio Codelo.

Foram escorregamentos como o que aconteceu na Cachoeira, que bloqueou toda a pista, com quedas de rochas enormes que inclusive destruíram residências. Todo o litoral sofreu muito com esse volume enorme de precipitações. No total, acabamos por atender 16 pontos que necessitavam de atenção imediata, em emergência. Como resultado, todos os pontos mais críticos, que ofereciam riscos à segurança, foram sanados.

Neste contexto, após o tratamento emergencial que demos, havia, é claro, muitas outras ações de continuidade para a garantia da trafegabilidade, com intervenções preventivas e corretivas, dentro de um prazo maior. E esta situação desafiadora serviu como pano de fundo para que o DER-SP mostrasse ainda uma outra face sua, a união, pois contamos com o apoio maciço de todas as outras Regionais, que nos enviaram recursos para que pudéssemos tocar os oito meses de trabalho.

Em 36 anos de DER-SP, a obra que fizemos que mais me marcou foi uma obra histórica que integra o patrimônio do DER-SP, construída em 1914, a Ponte Pênsil em São Vicente. Foi meu primeiro trabalho de vulto no Departamento, por volta de 1990, com a troca dos cabos. No decorrer desses anos, a relação com essa obra se estreitou, pois passou por melhorias e reformas que tive a oportunidade de fazer, como a própria troca do assoalho”. ■



SP-226



SP-61



Ponte Pênsil

Fotos: ASCOM/DER-SP



Engenheiro
**ANTONIO MOREIRA
 JUNIOR**

*DR. 06 – Taubaté
 Diretor Regional*

“ **A mensagem que fica também é a de perseverança, a expectativa de que ele fique ainda mais forte, mais bem estruturado, mais eficiente.**

“ **A** tualmente, a Diretoria de Taubaté atende a 38 municípios na região do Alto Paraíba, até a divisa com o Rio de Janeiro, com malha viária sob nossa jurisdição de 1.200 quilômetros, uma das maiores entre as regionais do estado. Estamos constantemente fazendo licitações tanto para conservação como para melhorias.

Devido à própria natureza do local onde está inserida, a Regional Taubaté apresenta grandes desafios. O Vale do Paraíba, com a Serra do Mar, a Serra da Mantiqueira e a Serra da Bocaina, além de muito bonito, é marcado por grande instabilidade. O DER-SP é, portanto, muito acionado, não apenas na parte de atendimento ao usuário, que deve levar em conta operações especiais em determinadas épocas do ano, como os turistas que viajam para Campos do Jordão, os feriados religiosos e mesmo as festas de peão de boiadeiro. E também na sinalização e conservação das rodovias, com presença bastante ostensiva, por que levamos em conta que há na área uma precariedade de sinal de celular.





“Posso dizer que o DER-SP é a minha vida e certamente o nosso futuro.”

Naturalmente, em um passado recente, nós passamos por um “teste de fogo”, com a pesada situação das chuvas, especialmente na região litorânea. Problemas que foram vencidos com muito trabalho na recomposição de encostas e taludes, combate a processos erosivos e uma grande atenção aos recapeamentos, após os tratamentos mais profundos.

Com 37 anos de experiência no DER-SP e 11 anos de diretoria Regional em Taubaté, posso dizer que o DER-SP é a minha vida e certamente o nosso futuro. Na verdade, são vidas inteiras dedicadas ao Departamento. Uma família de fato, dividindo tanto os bons momentos como os momentos difíceis. Vejo o DER-SP com um saldo positivo, pois creio que venceu seus grandes desafios, tanto na engenharia quanto em outros aspectos. Uma prova disso é o legado extremamente importante consistentemente entregue a São Paulo. Acho que a mensagem que fica também é a de perseverança, a expectativa de que ele fique ainda mais forte, mais bem estruturado, mais eficiente”.



Fotos: ASCOM/DER-SP



Engenheiro
**JOSÉ VIGILATO
RUIZ CHÉLES**

*DR. 07 – Assis
Diretor Regional*

Na nossa diretoria, atualmente atendemos a 58 municípios, em uma malha diretamente sob nossa responsabilidade de 808 quilômetros. As nossas grandes demandas atualmente são a conservação e o atendimento ao usuário. Passamos por uma grande reforma conceitual a respeito da conservação, que passou a ser mais ativa, visando a segurança em primeiro lugar, e em segundo o conforto. Estamos abrindo mais as roçadas, com o intuito de oferecer maior visibilidade das sinalizações e mesmo dos traçados das rodovias, e claro implementamos a chamada “operação buraco zero”.

Já o atendimento ao usuário passou por muitos aperfeiçoamentos. Uma ideia que começou no final dos anos 1990 e foi evoluindo

“A instituição sempre está atenta ao que pode salvar vidas, com muito foco em sustentabilidade.”

muito, com treinamentos mais intensivos para o pessoal, e cada vez maior atenção aos detalhes. Desde a maneira como abordar o usuário, até a identificação do problema que ele tem, à apresentação das nossas equipes, sua identificação, alinhada com uma identidade do DER-SP,

apresenta um nível de serviço cujo padrão é considerado pela própria população como bastante elevado, sendo corriqueiramente bem avaliado.

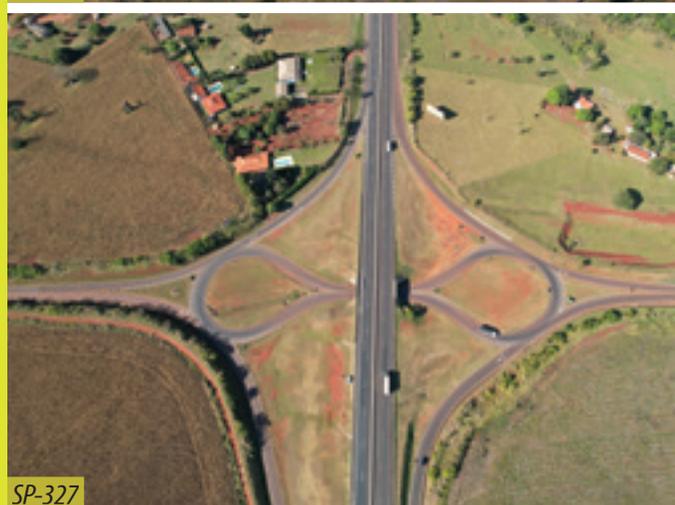
Com 43 anos de DER-SP, sempre trabalhei na DR 07. Nesse período, pude participar de algumas obras muito importantes, como a implantação da pavimentação da Castello Branco, na altura de Avaré até Santa Cruz do Rio Pardo. Um trabalho de tal dimensão que na fase

Vejo que o DER-SP sempre teve uma grande evolução, do ponto de vista tecnológico, sendo muito ágil ao adotar rapidamente novas técnicas, métodos e tecnologias aos seus procedimentos. O Departamento privilegiou essa celeridade, com as tecnologias e equipamentos que possuíam um foco mais direto na segurança do usuário.

de terraplanagem chegava a ser difícil enxergar até onde a extensão do canteiro ia. Tudo muito grande, superlativo, com grandes máquinas. Não presenciei nada parecido desde então, mas que pode vir a encontrar no governo Tarcísio uma continuidade, com o possível advento da execução do projeto de continuação da Castello Branco.

Vejo que o DER-SP sempre teve uma grande evolução, do ponto de vista tecnológico, sendo muito ágil ao adotar rapidamente novas técnicas, métodos e tecnologias aos seus procedimentos. O Departamento privilegiou essa celeridade, com as tecnologias e equipamentos que possuíam um foco mais direto na segurança do usuário. A DR.07 foi inclusive pioneira em soluções que hoje são padronizadas e adotadas não só pelo DER-SP, mas também por outros departamentos, como o solo-cimento, desenvolvido por um engenheiro da Regional. Outro item com história parecida foi o que se chamava de Macadame Hidráulico, também usado até hoje e muito durável. Ou seja, o DER-SP sempre foi pioneiro, o que nos enche de vaidade, por termos tido a oportunidade de participar desse processo.

A instituição sempre está atenta ao que pode salvar vidas, com muito foco em sustentabilidade também. A forma de fazer obras mudou, com um impulso maior até por conta da orientação da nossa secretária, que está à frente da Semil e possui neste quesito um ponto de honra. Então, hoje vejo que o DER-SP tem um compromisso fortíssimo quanto a isso, em boa parte por conta desse perfil dela". ■



Fotos: ASCOM/DER-SP



Engenheiro
JOEL SOARES BARBOZA

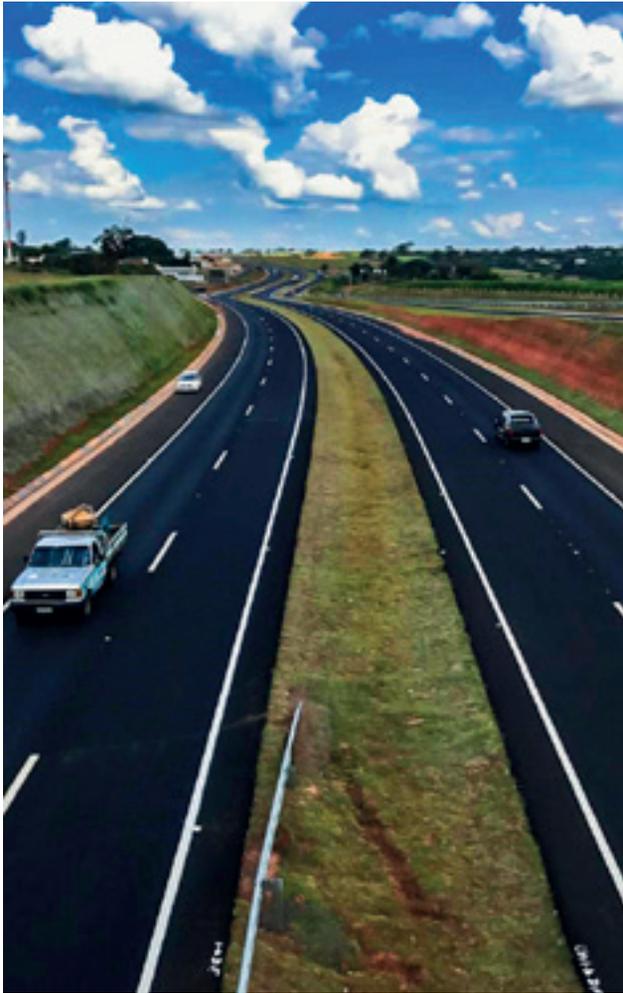
DR. 08 – Ribeirão Preto
Diretor Regional

“O DER-SP, além de uma instituição à qual sou grato, é uma instituição de oportunidade, para quem está disposto realmente a trabalhar. É uma instituição grandiosa, pioneira, e que continua a avançar em sistemas e tecnologias, para atender à modernidade. Assim, é também um departamento que se reinventa, com capacidade de melhorar.

Além dos contratos de conservação de rotina, a exemplo de outras regionais, somos contemplados com conservações especiais, mais abrangentes, que preveem tanto a recuperação do pavimento como a realização das sinalizações horizontais. Dentro das características que o DER-SP assumiu ao longo do tempo, também temos um foco muito grande no atendimento ao usuário.

Atualmente, temos como destaque na Regional a implantação da SP-336, denominada Rio Negro e Solimões, na região de Franca, uma obra que começou no governo Tarcísio, em pista simples, ligando, por um dispositivo, a SP-334 (Cândido Portinari) às proximidades do aeroporto de Franca, demanda antiga da população local que está sendo atendida.

Em que pese, ter assumido recentemente a Diretoria Regional, estou há 36 anos no DER-SP. A história da nossa família, no entanto, é ainda mais antiga. Meu pai entrou para o DER-SP como cantoneiro [gíria da comunidade rodoviária para os colaboradores que fazem as roçadas], em rodovias. E de cantoneiro ele chegou à topógrafo, integrando inclusive um grupo de estudo liderado pelo professor Ion de Freitas [ex-colaborador do DER-SP, precursor da engenharia



de tráfego no Brasil, criador da Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo e um dos engenheiros que deu início à construção do Metrô na capital paulista], para definir o primeiro traçado da rodovia dos Imigrantes (SP-160, por volta do início dos anos 1960). Por conta desta vivência, meu pai me motivou a me tornar engenheiro.

Minha relação com o DER-SP é de uma imensa gratidão, um sentimento que também tenho em relação ao meu pai. Também acho necessário agradecer à superintendência por confiar em nosso trabalho e nos dar esta nova perspectiva à frente da diretoria. O DER-SP, além de uma instituição à qual sou grato, é uma instituição de oportunidade, para quem está disposto realmente a trabalhar. É uma instituição grandiosa, pioneira, e que continua a avançar em sistemas e tecnologias, para atender à modernidade. Assim, é também um departamento que se reinventa, com capacidade de melhorar. Vejo o DER-SP se preparando, e se preparando muito bem, para atender ao mundo atual, à realidade de hoje em dia". ■



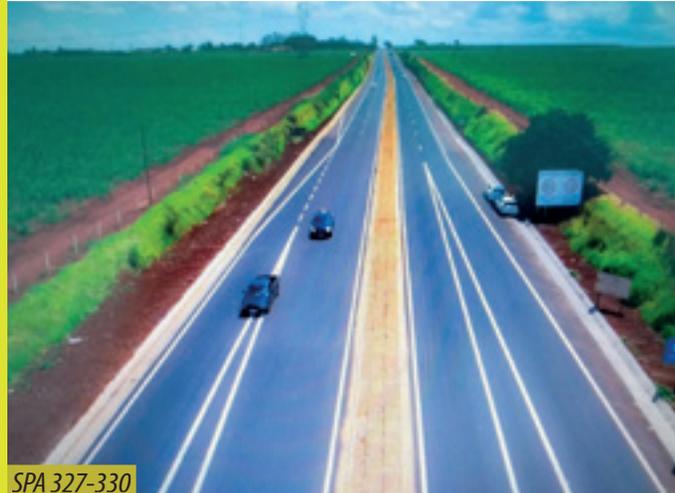
SP-333



SP-345



SP-351 km 51.852



SPA 327-330

Fotos: ASCOM/DER-SP



Engenheiro
**CARLOS CESAR
 SANTORO PENNA**

*DR. 09 – São José do Rio Preto
 Diretor Regional*

“**DER-SP é a história moderna do estado de São Paulo. Então, ele evoluiu com o estado, assumindo novas responsabilidades, construindo em um primeiro momento, depois operando, fiscalizando. Logo, eu vejo o departamento como patrimônio. Um ativo que jamais deixará de existir e cuja trajetória, superará quaisquer desafios que ele venha a enfrentar.**”

Nossa direção regional está em um ritmo bastante intenso, com 786 quilômetros de obras de conservação especial nas SPs, com valor bastante significativo de investimentos, da monta de R\$ 753 milhões. Além disso, pudemos tocar o programa de recuperação de estradas vicinais em parceria com os municípios, dividido em oito fases, através de convênios, com 185 quilômetros de implantação e 720 quilômetros de recuperação dessas estradas, um investimento total de R\$ 840 milhões. Estamos com a fase nove desse programa já licitada, incluídos 125 quilômetros de pavimentação e 102 quilômetros de recuperação, com investimento de aproximadamente R\$ 575 milhões, o que atenderá, entre todas essas ações, os 87 municípios que compõem a nossa regional. Uma malha de aproximadamente 1.500 quilômetros, dos quais 1 mil quilômetros de SPs; 250 quilômetros de SPAs (Acessos) e 250 quilômetros de SPDs (Dispositivos, como trevos, rotatórias, etc.). Tudo isso somente na gestão do governador Tarcísio, com a nossa liderança do superintendente Sergio Codelo. Importante ressaltar que cerca de 90%, com folga, desses números ponderáveis de investimentos são provenientes do estado de São Paulo, com o restante vindo de convênios.



Duplicação SP-320

Estou no DER-SP em 1977, sendo que os primeiros 10 anos eu trabalhei na sede. Neste período, pudemos desenvolver a primeira tabela de preços eletrônica do DER-SP, em conjunto com o departamento de informática da DR 01 em Campinas. Uma tecnologia que superou o antigo preenchimento à mão de formulários e os cartões perfurados. Particpei de outros departamentos, na DR 09 desde 1986, depois fui à diretoria de estudos e projetos, e finalmente, em 2023, tive a oportunidade de assumir a direção. Curiosamente, em 19 de março de 1970, justamente foi criada essa Regional de São José do Rio Preto, cujo primeiro diretor foi o meu pai, José Leite Penna. 54 anos depois, tenho o privilégio de fechar esse ciclo.

Cresci, portanto, dentro do DER-SP, acompanhando desde criança as implantações das grandes obras promovidas pelo Departamento, junto com o meu pai. A história do DER-SP é a história moderna do estado de São Paulo. Evoluiu com o estado, assumindo novas responsabilidades, construindo em um primeiro momento, depois operando, fiscalizando. Logo, vejo o departamento como patrimônio, um ativo que jamais deixará de existir, cuja trajetória certamente superará quaisquer desafios que



Duplicação SP-320



Duplicação SP-425



Melhorias SP-310



Melhorias SP-310

Fotos: ASCOM/DER-SP



Engenheiro

MAURO FLÁVIO CARDOSO

*DR. 10 – São Paulo
Diretor Regional*

“O DER-SP percorreu, como costume dizer, ‘uma história de caminhos e conquistas’. E a DR 10 orgulhosamente faz parte desse esforço, participando ativamente, sempre pronta a participar dos novos rumos e rotas que a instituição vier a percorrer, pelo bem de São Paulo e, por que não, do Brasil.

“Criada em 1971, a Direção Regional da Cidade de São Paulo possui 53 anos, dos quais participo há 43. São 40 municípios sob nossa jurisdição, com 760 quilômetros de malha. Destes, somente 77 quilômetros de estradas em leito natural, nas cidades de Mogi das Cruzes, Embu e Mairiporã, todas em área rural, e, algumas delas em áreas de proteção ambiental. São estradas de manutenção muito difícil, pois exigem recomposição constante, bem como constantes nivelamentos. Outra curiosidade sobre a nossa regional é que a única estrada não concedida que chega à cidade de São Paulo e está sob nossos cuidados, que é a SP-270, a Raposo Tavares, do Km 34 ao 9,8, que inclusive foi objeto de uma duplicação realizada pela regional. Uma rodovia com características muito urbanizadas, com praticamente uma passarela a cada quilômetro. São 100 mil veículos ao dia, o que evidencia uma característica da nossa regional, com trechos rodoviários que se assemelham muito a avenidas em termos práticos.

Dentro deste aspecto de alto VDM, faz parte do nosso dia a dia uma grande atuação e fiscalização em relação à vigilância e ações de controle da faixa de domínio, devido a ocupações irregulares



SP-066



SPA-032

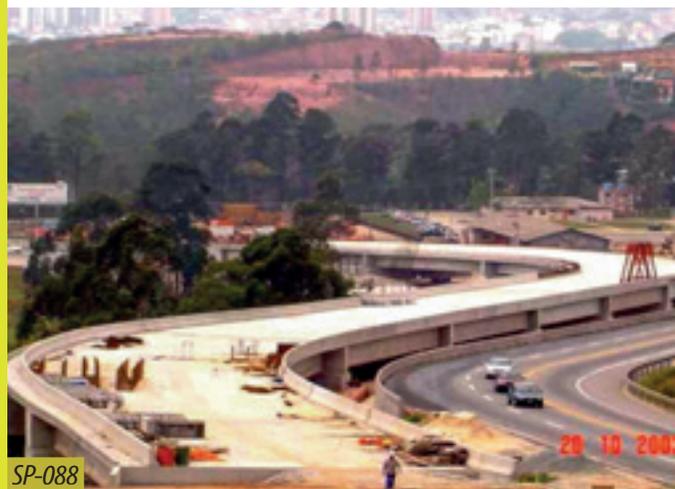
que possam vir a ocorrer e, naturalmente, a reboque disso, há também um grande esforço nosso na operação rodoviária e nos atendimentos aos usuários, inevitáveis em grandes centros com alto tráfego. Um grande destaque da atuação da Regional atualmente também são as obras de conservação especial.

A DR 10, em sua história, possui alguns feitos importantes, como a parceria realizada com o antigo DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que deu lugar ao atual DNIT), para a fiscalização da duplicação da Rodovias Fernão Dias (BR-381) até a divisa com Minas Gerais, cerca de 90 quilômetros, em 1995. A Regional também executou a pavimentação de segmentos da Rio-Santos (BR-101), em 88 quilômetros, entre 1983 e 1986, e atuou na Régis Bittencourt (BR-116), realizando a duplicação de 31 quilômetros, entre 1991 e 1993. Além destas, a DR 10 trabalhou na duplicação da Mogi-Dutra, entre 2002 e 2005, e mais recentemente, na duplicação da Dutra à Ayrton Senna. No âmbito estadual, a Regional fez a duplicação da SP-066, antiga São Paulo-Rio.

Entendo que o DER-SP percorreu, como costume dizer, 'uma história de caminhos e conquistas'. E a DR 10 orgulhosamente faz parte desse esforço, participando ativamente, sempre pronta a participar dos novos rumos e rotas que a instituição vier a percorrer, pelo bem de São Paulo e, por que não, do Brasil". ■



SP-066



SP-088



SP-270



SP-150

Fotos: ASCOM/DER-SP



Engenheiro
**CARLOS EDUARDO
 SARTORI VALDIVIEZO**

*DR. 11 – Araçatuba
 Diretor Regional*

“O DER-SP é um órgão especial. Todas as ligações do estado são feitas por rodovias. Consequentemente, mantê-las em boas condições é fundamental. É a tarefa de pensar isso é uma atribuição que é a essência deste Departamento, especialmente em um contexto em que temos nossas rodovias entre as melhores do país.

Em primeiro lugar, a atuação da nossa regional privilegia a segurança por meio do atendimento ao usuário. Em todos os 50 municípios, com quase 1 mil quilômetros diretamente sob a nossa responsabilidade. Sempre com foco em segurança, fluidez, conforto e economia para o cidadão que trafega em nossas rodovias. Claro, é um esforço que inclui as conservações especiais, conservações de rotina, e pavimentações de estradas vicinais, fundamentais para o nosso setor produtivo, com investimentos pesados.

Um outro grande destaque, em termos de obra pontual, foi a ampliação do vão de navegação sobre a ponte da hidrovía do Tietê, na SP-425, que está sendo retomada com força total. E isso dá dimensão de como as estradas que o DER-SP cuida são importantes não apenas para São Paulo, mas para o país inteiro, na verdade. Esta mesma rodovia, por exemplo, permite a ligação entre Paraná e Minas Gerais. Estou no DER-SP há 32 anos, há 21 anos na diretoria, passando por todas as fases, desde as primeiras UBAs implantadas no estado, que iniciou o processo com oito unidades piloto, tendo montado inclusive um curso de operações rodoviárias para o nosso funcionalismo.



SP-310

O DER-SP é um órgão especial. Todas as ligações do estado são feitas por rodovias. Conseqüentemente, mantê-las em boas condições é fundamental. E a tarefa de pensar isso é uma atribuição que é a essência deste Departamento, especialmente em um contexto em que temos nossas rodovias entre as melhores do país. Por sinal, a SP-463 (Eliéser Montenegro Magalhães), diretamente sob nossa responsabilidade na Regional, foi considerada pela pesquisa CNT a 5º colocada, no ranking geral de qualidade, e a 1ª colocada, no critério de pistas não concessionadas. Outra pista nossa, a SP-310, também da nossa Regional, está listada entre as 20 melhores rodovias do país. Um feito não apenas para nós, mas para o DER-SP como um todo". ■



SP-563



SP-300



SP-463



SP-461

Fotos: ASCOM/DER-SP



Engenheiro
**HELENA DE SOUZA
AGUIAR**

*DR. 12 – Presidente Prudente
Diretor Regional*

**“Ser parte do DER-SP é
um propósito grandioso**



“ Com quase 1 mil quilômetros de malha, a nossa Regional atende a 56 municípios, inseridos no Oeste Paulista, na nossa “Tríplice Fronteira”. Trata-se de uma DR com atuação muito importante na comunicação entre municípios e estados. Todos os grandes investimentos feitos para esta região, portanto, passam por ela. E este é um, digamos, “protocolo estratégico” na atuação do estado, mais ou menos desde a época em que entrei no DER-SP, ainda como estagiária, no final dos anos 1990.

Foi nessa época que nós tivemos algumas obras de enorme destaque, como a implantação da SP-483, que liga a nossa região sucro-alcooleira ao estado do Paraná. Também tivemos a oportunidade de atuar na duplicação da SP-270 (Raposos Tavares), com a implantação de diversos dispositivos de segurança por conta dos muitos cruzamentos em nível que existiam. Em seguida, tivemos a duplicação de parte da SP-425, antes da concessão, na duplicação na região de Assis Chateaubriand. Outra atuação muito forte se deu nas estradas vicinais, em um esforço que as tornou tecnicamente melhores e mais aptas, tanto que várias delas são consideradas para um “upgrade”, que é a sua estadualização. Um estudo que inclusive já nos foi solicitado.

“**Todo este esforço, por outro lado, somente é possível devido à qualidade do pessoal que temos. O nosso servidor, nossos colegas engenheiros, nosso funcionalismo, é antes de tudo um conjunto de pessoas dedicadas e abnegadas, que realmente se doam. Se o DER-SP hoje chega aos 90 anos, é por termos esse perfil de profissional extremamente atuantes. E é por isso que acredito muito que o DER-SP terá ainda muitas décadas a mais pela frente, prestando serviços cada vez melhores.**

Assim, a DR12 se coloca como um ponto de grande relevância para a “Alta Sorocabana”, a “Alta Paulista” e o Oeste Paulista. Nesse contexto, a nossa presença física é muito importante. Por conhecermos as necessidades das regiões, a Divisão exerce um papel orientador, pois somos muito procurados pela população para tirar dúvidas. Trata-se claramente de um reflexo de algo iniciado com o princípio de atendimento ao usuário, adotado com muito sucesso pelo DER-SP, a tal ponto que não consigo sequer cogitar a possibilidade da existência do Departamento sem essa atuação.

Ser parte do DER-SP é um propósito grandioso. É participar diretamente de grandes projetos e obras de governo que privilegiam a população e distribuem oportunidades. Também é a chance de vivenciar a vida das pessoas, de uforma diferente, podendo ajudá-las diretamente, tirá-las de situações de risco, trazer conforto e confiança. Mostrar que o usuário não está abandonado, que estamos lá por ele. Todo este esforço, por outro lado, somente é possível devido à qualidade do pessoal que temos. O nosso servidor, nossos colegas engenheiros, nosso funcionalismo, é antes de tudo um conjunto de pessoas dedicadas e abnegadas, que realmente se doam. Se o DER-SP hoje chega aos 90 anos, é por termos esse perfil de profissional extremamente atuantes. E é por isso que acredito muito que o DER-SP terá ainda muitas décadas a mais pela frente, prestando serviços cada vez melhores”.



SP 270 – (km 552) – Leste



SP 425 – km 150.18 (Ponte sobre o Rio Paranapanema)



SP 425 – km 348 (Ponte sobre o Rio Auapeí)



SPV 065 – (Rodovia Vicinal Plácido Rocha)

Fotos: ASCOM/DER-SP



Engenheiro
DANILO LUIZ DEZAN

DR. 13 – Rio Claro
Diretor Regional

“ **O DER-SP foi e é uma escola para todos que se dedicaram à engenharia e a atividades propostas ao longo do tempo. Um departamento pioneiro, que inspirou e inspira ainda, não apenas o rodoviarismo no estado de São Paulo, mas em outros estados e no próprio país.** ”

“ **H**oje basicamente temos os contratos de conservação e manutenção de rodovias em todos os 47 municípios, tomando conta de 900 quilômetros de malha viária. Temos também contratos de conservação especial, voltados para as SPs, bem como contratos em andamentos de algumas fases do programa de estradas vicinais. Como todo o DER-SP e todas as regionais, temos uma relação muito próxima com os usuários, tendo no nosso atendimento e nossas UBAs uma fonte de atividades, ações e cuidados dispensados a eles, como uma constante. Por sinal, quando da concepção e início das operações, a primeira UBA da história do Departamento foi instalada justamente em Rio Claro.

A Regional atuou, no caso da SP-147, na emblemática ponte metálica sobre o Rio Tietê, xcom o maior vão livre entre dois pilares da América Latina, com 173 metros. Executada em aço, foi um projeto bastante desafiador que usou tecnologia que para nós era uma novidade, mas que se tornou um êxito muito importante.



Ponte sobre o Rio Tiete Anhembí



Contorno de Charqueada SPI 194-308



SP 304



SP 316

Em 1987, entrei no DER-SP, como auxiliar de manutenção de equipamentos. Finalmente, em 1993, já formado engenheiro, vim para trabalhar na sede, atuando em diversas diretorias e mesmo na superintendência. De 2003 para cá, assumi a Diretoria Regional. Com 37 anos de carreira dedicados ao DER-SP, pude acompanhar a evolução e as mudanças pela quais a instituição passou, em pouco mais de um terço de sua existência.

O DER-SP foi e é uma escola para todos que se dedicaram à engenharia e a atividades propostas ao longo do tempo. Um departamento pioneiro, que inspirou e inspira ainda, não apenas o rodoviarismo no estado de São Paulo, mas em outros estados e no próprio país. ■



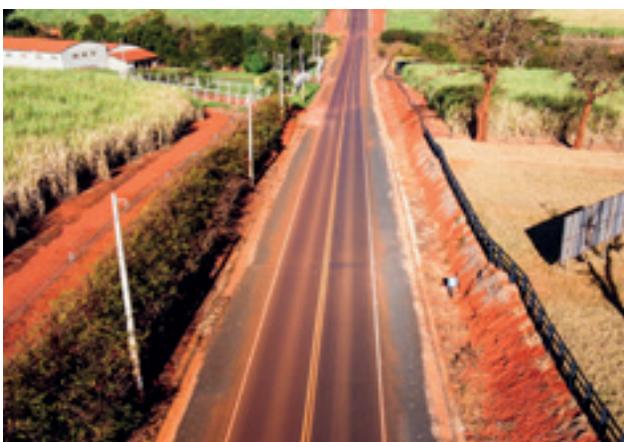
Engenheiro
MIGUEL PENTINO JR.

DR. 14 – Barretos
Diretor Regional

“**Tenho muita satisfação de ter tido a oportunidade de participar desta pequena parte da vida do DER-SP, mas que foi uma grande parte da minha vida. Acho que divido com meus colegas essa paixão pelo DER-SP. E nossa expectativa é que o Departamento possa continuar avançando, trazendo desenvolvimento e progresso para São Paulo, algo que soube fazer muito bem, em toda a sua história.**

“**C**om 25 municípios e mais de 600 quilômetros, a Regional tem priorizado muito o atendimento ao usuário como tem sido, já há alguns bons anos, a orientação do DER-SP. Além da UBA, criamos uma equipe especial para atuar neste sentido, constituindo um grupo que estuda as definições da pista e quais ações podem ser adotadas para evitar acidentes. As intervenções de Conservação, manutenção e os cuidados com as estradas vicinais constituem, claramente, o complemento a esta atuação diversificada do Departamento.





Com 30 anos de DER-SP, pudemos acompanhar parte desta evolução. Uma trajetória sempre muito enriquecedora e de aprendizados diários, com aplicações práticas no nosso dia a dia. Tenho muita satisfação de ter tido a oportunidade de participar desta “pequena parte” da vida do DER-SP, mas que foi uma grande parte da minha vida. Acho que divido com meus colegas essa paixão pelo DER-SP. E nossa expectativa é que o Departamento possa continuar avançando, trazendo desenvolvimento e progresso para São Paulo, algo que soube fazer muito bem, em toda a sua história”. ■



Fotos: ASCOM/DER-SP



A Compec Galasso Engenharia e Construções Ltda. parabeniza o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER/SP) pelos seus 90 anos de história. Ao longo dessas décadas, o DER/SP tem se destacado pela sua dedicação e comprometimento com a população paulista, proporcionando excelência em infraestrutura de qualidade e segurança nas estradas.

A empresa agradece ao DER-SP a oportunidade de trabalho nos 32 anos de atividades em conjunto.



COMPEC GALASSO

ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES



RELATOS DA FORÇA

Coronel Hugo Araújo Santos, comandante da PMRv-SP

À frente deste ramo especializado da Polícia Militar do Estado de São Paulo, com um efetivo de 3.300 agentes responsáveis pelo policiamento na malha rodoviária estadual, que cobre aproximadamente 24.500 km, o comandante do Batalhão de Polícia Militar Rodoviária do Estado de São Paulo, coronel Hugo Araújo Santos, destaca a dedicação e as funções de uma organização cuja premissa é o serviço e a proteção nas estradas do mais rico ente federado do país. Sob sua liderança, o batalhão tem se empenhado em garantir a segurança, a fiscalização de trânsito, o combate a crimes, o atendimento a emergências e a assistência aos usuários das rodovias, reforçando seu compromisso com a excelência no cumprimento de suas atribuições.

“**A** rigor, o policiamento Rodoviário que fazemos, constitucionalmente falando, na constituição federal, é de dupla função. A primeira delas é a de fiscalização de trânsito, sobre o trinômio engenharia, educação e fiscalização. A segunda, é voltada à segurança pública propriamente dita, pois a criminalidade, também atua nas rodovias. Para esta parte voltada ao combate ao crime, ilícitos e descaminhos, nós atuamos com o Tático Ostensivo Rodoviário – TOR, que na prática, funciona como uma força de elite da Polícia Militar Rodoviária estadual. Somente no ano passado,

em São Paulo, foram apreendidas 180 t de drogas, o estado brasileiro que mais faz apreensões deste tipo. Destas, somente o BPMRV-SP, tirou de circulação 130 t, sendo que 80% desse montante, foi efetivamente apreendido pelo TOR, em um trabalho que conta com cooperação entre outras polícias e muita utilização de inteligência. Então, são 76 anos de serviços, iniciando como ‘Corpo Rodoviário do DER-SP’, desde Janeiro de 1948 seguindo, por diversas modificações até sua atual conformação, que conta com 6 batalhões, divididos em regiões pelo estado. Então, nós podemos dizer que temos um DNA compartilhado com o DER-SP”.

São 76 anos de serviços, iniciando como ‘Corpo Rodoviário do DER-SP’, desde Janeiro de 1948 seguindo, por diversas modificações até sua atual conformação, que conta com 6 batalhões, divididos em regiões pelo estado. Então, nós podemos dizer que temos um DNA compartilhado com o DER-SP.

ORGANIZAÇÃO

“Estruturalmente falando, hoje existem 4 níveis de comandamento: um nível operacional, realizado pelos sargentos e tenentes, um nível tático, realizado por capitães, um nível estratégico, formado de comandantes do batalhão, e um nível político-estratégico, que é o nosso comando, que se desenvolve mais voltado às interações da força com outras instituições, com um contato próximo ao superintendente do DER-SP, o presidente da ARTESP, de comandos de outras forças rodoviárias dos estados, que costumeiramente ocorrem semanalmente. Muitos vêm até nós, no sentido

de aprender como funciona a nossa estrutura, que é a maior do tipo no Brasil. E isso nos coloca em uma posição diferenciada, tanto sobre o prisma da organização e das operações, quanto da gestão administrativa e financeira. Um aspecto importante das nossas ações é que elas sempre se dão de forma integrada. É uma necessidade do serviço. Tanto em pistas concessionadas quanto em pistas sob jurisdição do DER-SP, estamos buscando, com isso, uma interação mais ‘horizontal’, para maior coordenação e uma cooperação mais facilitada, direta. As exceções ficam por ocasiões pontuais, normalmente na esfera criminal, e que exige uma contramedida mais imediata”.



Um aspecto importante das nossas ações é que elas sempre se dão de forma integrada. É uma necessidade do serviço. Tanto em pistas concessionadas quanto em pistas sob jurisdição do DER-SP.

“O COMANDANTE SE FAZ NAS CRISES”

“Logo que eu cheguei ao comando, nós atravessamos uma das situações mais complicadas nos últimos anos, ocorrida na Mogi Bertioga, que foi um verdadeiro teste, não apenas para a gestão, mas para todos os envolvidos. Houve uma integração muito grande entre exército, defesa civil, a Polícia Rodoviária do estado, com a presença imediata do governador, que não somente estava presente, como continuou presente até a estabilização da situação. Ele demonstrou uma capacidade de liderança estratégica para a qual não tenho paralelos para avaliar. Eu leciono gerenciamento de crises dentro da Polícia Militar. É um método que usamos para administrar situações que fogem à proporção da normalidade, e eu costumo dizer que o Comandante se faz nas crises. E justamente, essas crises vêm pra mostrar quem é bom e quem é ruim. Então, nesta situação extrema da Mogi Bertioga, eu creio que se nós não tivéssemos tido uma liderança técnica, tanto por parte do governador, do superintendente Codelo e de nossa parte, certamente não teríamos obtido sucesso”.

Eu leciono gerenciamento de crises dentro da Polícia Militar. É um método que usamos para administrar situações que fogem à proporção da normalidade, e eu costumo dizer que o Comandante se faz nas crises. E justamente, essas crises vêm pra mostrar quem é bom e quem é ruim. Então, nesta situação extrema da Mogi Bertioga, eu creio que se nós não tivéssemos tido uma liderança técnica, tanto por parte do governador, do superintendente Codelo e de nossa parte, certamente não teríamos obtido sucesso.

MENSAGEM AOS PARCEIROS DO DER-SP

“O comando de policiamento Militar rodoviário, parabeniza o departamento de estradas de rodagem de São Paulo pelos seus 90 anos, certos que temos uma dívida enorme com ele. Como instituição orgulhosa de suas tradições, prezamos muito nossa origem junto ao Departamento, assim como também lembramos nosso eterno Vigilante Rodoviário, inspetor Carlos Miranda, ambos em uma época que representou uma parte significativa de nossa identidade. Nós também agradecemos muito à todos os colaboradores do DER-SP que têm sempre nos prestado muito apoio, desejando muito sucesso, e que o próximo novo ciclo de 90 anos, seja de muitas realizações. Contem conosco, para contribuir nestes novos capítulos, pois quando atuamos juntos, quem ganha é sempre a população”. ■



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://www.instagram.com/equiposhow)

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



TROCA DE MÃOS

Inédita iniciativa de estadualização realizada pelo DER-SP de um segmento municipal na divisão Regional de Campinas, DR.01, abre precedente para ampliar o leque de estratégias de gestão e gerenciamento de malha, reforçando a relação complementar entre as esferas do poder executivo, com vistas a um melhor atendimento às expectativas tanto do setor produtivo, quanto as necessidades dos usuários.

Mais do que uma importância regional, de conexão entre duas cidades, a estratégica “Rodovia Carmem Ruete de Oliveira”, atual SPI-177/342, antiga vicinal situada entre Itapira e Mogi Guaçu, possui relevância também sob o prisma da integração interestadual. Braço entre a SP-352, que leva ao Sul de Minas Gerais e a SP-342 na Região Mogiana, as obras de “melhoria e recuperação completa”, contribuem para complementar um circuito que promete ser a primeira de muitas outras mudanças de cenário que devem ocorrer em diversas microrregiões, por todo o estado de São Paulo, nesta gestão do DER-SP. Com investimentos de pouco mais do que R\$ 84,3 milhões, as obras trouxeram consigo serviços de recuperação total da pista, construção e pavimentação de acostamentos, implantação de faixas adicionais, dispositivos de acessos e retornos, e claro, uma sinalização aderente às modernas técnicas atualizadas pelo DER-SP. Com desempenho superior, a pista, cuja sigla SP a coloca dentro do padrão de rodagem do Departamento, carrega ainda a distinção I, que alude à “Interligação”, constituindo, além de uma nova perspectiva de jurisdição, em um bom exemplo do conjunto técnico que deve vir à reboque das chamadas “estadualizações”. Um plano que começou a ter efeito na gestão do superintendente do DER-SP, Sergio Codelo,

que detalhou: “É o caso do projeto pioneiro, de uma SPI que foi estadualizada em Campinas e era uma vicinal. Uma obra, que ficou muito bem feita uma demanda de anos, nesse caso. Quando falei de municípios não terem condições de gerenciar o patrimônio adequadamente, há outras situações também, em que a via em questão, possui claramente uma “vocaçã”, um volume, a conformação de uma pista de padrão estadual, de SP mesmo. E é aí que nós avaliamos e estudamos a possibilidade de torná-la uma SPI (Interligação com outras rodovias) ou uma SPA (Acesso aos municípios). A utilização da palavra “estratégica” no início destas linhas, define o







*Sergio Henrique Codelo,
Superintendente do DER-SP*

“É o caso do projeto pioneiro, de uma SPI que foi estadualizada em Campinas e era uma vicinal. Uma obra, que ficou muito bem feita. Uma demanda de anos, nesse caso. Quando falei de municípios não terem condições de gerenciar o patrimônio adequadamente, há outras situações também, em que a via em questão, possui claramente uma vocação, um volume, a conformação de uma pista de padrão estadual, de SP.

tipo de “olho clínico” que está sendo adotado pela autarquia para estabelecer segmentos municipais “estadualizáveis”, isto é, com potencial para passarem a integrar a malha viária do DER-SP. Segundo Anderson Barboza Esteves, diretor de Planejamento do DER-SP, a ideia foi escolher tecnicamente uma priorização, por meio de uma matriz multicritério: “São inseridos nessa matriz, segmentos que atendam ou estejam próximos, por exemplo, de escolas, hospitais, que façam conexão entre duas ou mais rodovias. Atualmente, nós já temos levantados, cerca de 800 segmentos que exibem possibilidade de enquadramento neste processo”, detalhou o diretor.



“ São inseridos nessa matriz, segmentos que atendam ou estejam próximos, por exemplo, de escolas, hospitais, que façam conexão entre duas ou mais rodovias. Atualmente, nós já temos levantados, cerca de 800 segmentos que exibem possibilidade de enquadramento neste processo.



Anderson Barboza Esteves,
Diretor de Planejamento do DER-SP



SUBINDO O NÍVEL

Configurada como um “upgrade técnico”, para utilizar da expressão utilizada pelo diretor Regional da DR. 01 – Campinas, Cleiton Luiz de Sousa, a estadualização, permitiu ao DER-SP, elevar o padrão do projeto do segmento, “para as características técnicas de uma estadual padrão paulista”. Ainda, de acordo com o engenheiro, trata-se de “uma visão do nosso superintendente atual, Sergio Henrique Codelo, e que atende à demandas de prefeituras que não têm condições de manter suas vicinais e que buscam essa estadualização, um processo burocrático, longo e que muitas vezes incorre em levantamentos de arquivos e documentos muito antigos e que exige muita capacidade de coordenação da Diretoria de Planejamento para termos sucesso”, disse o diretor Regional, referindo-se a uma série de ritos pelos quais a rodovia, entregue em 2023, teve que passar, e que foram iniciados em 2014. Evidentemente que, uma intenção de elevação de patamar desta natureza, implica necessariamente na elaboração de um edital capaz de atrair empresas de alta capacidade



executiva e que sejam igualmente competitivas, sem deixar de lado o rigor técnico. E neste sentido, as obras na SPI-177/342, contaram com o expertise construtivo da tradicionalíssima Compec Galasso, companhia que é presença recorrente nas páginas deste periódico, mais uma vez sendo representada pelo engenheiro Rafael Jorge Souza, gerente de obras da empresa: “É uma obra de 22,9 Km, que foi executada por nós dentro do prazo, com 100% do cronograma cumprido sem contratemplos. Uma vez que a ordem de serviço teve efeito, e já estavam vencidas todas as etapas jurídicas e protocolos, a engenharia pode assumir o seu papel de transformar plano ideal em melhoria real. Foi um projeto muito importante para a empresa, por conta de seu ineditismo, uma vez que se trata da primeira estadualização, e um tipo de trabalho feito pelo DER que com certeza servirá de modelo para outras desse tipo”, explicou.



Cleiton Luiz de Sousa,
Diretor Regional da DR. 01 – Campinas

Não têm condições de manter suas vicinais e que buscam essa estadualização, um processo burocrático, longo e que muitas vezes incorre em levantamentos de arquivos e documentos muito antigos e que exige muita capacidade de coordenação da Diretoria de Planejamento para termos sucesso.

“É uma obra de 22,9 Km, que foi executada por nós dentro do prazo, com 100% do cronograma cumprido sem contratempos. Uma vez que a ordem de serviço teve efeito, e já estavam vencidas todas as etapas jurídicas e protocolos, a engenharia pode assumir o seu papel de transformar plano ideal em melhoria real.



Rafael Jorge Souza
Gerente de Obras da Compec Galasso



SOBRE A COMPEC GALASSO

Com experiência reunida de mais de 30 anos na execução de obras de engenharia pesada em todo o estado de São Paulo, a orgulhosamente paulista – e paulistana – Compec Galasso Engenharia e Construções Ltda., especializada em obras de pavimentação, macro drenagens, obras de

arte especiais (OAE) e outras infraestruturas de grande porte, a Compec Galasso se destaca não apenas pela extensão de sua atuação, mas também pela qualidade e complexidade das obras que realiza, o que lhe garante posição como uma das principais empresas do setor no estado de São Paulo. ■

A Gestão das rodovias

NMAPRIMA DA SIAVIÃO

Solução em nuvem para gestão de dados geográficos, em qualquer lugar, com mobilidade SIG - Sistema de Informações Geográficas permitindo que as informações do sistema viário possam ser acessadas por gestores em qualquer lugar e a qualquer momento.



Projetos de sinalização e segurança



Levantamento georreferenciado em 360°



Desde 2006
desenvolvendo soluções
nas áreas de **Engenharia,
Arquitetura, Urbanismo
e Consultorias de
Segurança Viária.**

» Projetos de sinalização e segurança viária

Projetos técnicos com o objetivo de organizar e regularizar o trânsito de rodovias e cidades, com base em Engenharia de Tráfego e Urbanismo, de acordo com a legislação brasileira vigente (CTB, CONTRAN, DNIT, ABNT e de departamentos de estradas de rodagem estaduais), gerando soluções em sinalização viária horizontal, vertical e dispositivos auxiliares.

» Auditoria e avaliação de sinalização viária e dispositivos de segurança

Elaboração de relatórios e sistemas de acompanhamento para gestores de obras rodoviárias compreendendo análises quantitativas e qualitativas de elementos de sinalização horizontal, vertical e dispositivos auxiliares. São processos importantes que garantem o atendimento da conformidade com as condições exigidas pelos contratos executivos, pelas normas técnicas pertinentes e legislações atuantes.

» Planejamento e gestão de programas de segurança viária

Equipe técnica com ampla experiência na realização de consultorias a entidades que demandam por assistência em gestão e planejamento de programas de infraestrutura rodoviária. Este *know-how* se mostra um diferencial na captação de recursos e no sucesso executivo de programas de sinalização e segurança viária nas diversas esferas governamentais, pareando a aplicação dos meios, normas e legislações locais com as tecnologias e técnicas reconhecidas mundialmente, concebendo grande potencial gerencial e técnico aos administradores.

» Levantamentos Georreferenciados

Cadastro e inventário georreferenciado, com registro fotográfico de toda a sinalização viária, dos dispositivos de segurança e outros elementos da faixa de domínio.

PROJEVIAS

PROJETOS E CONSULTORIA



Há mais de dezessete anos a PROJEVIAS desenvolve soluções nas áreas de Engenharia, Arquitetura, Urbanismo, Planejamento Viário, Mobilidade Urbana e Segurança de Tráfego, através de projetos e consultorias técnicas junto a iniciativa privada, órgãos de infraestrutura e gestores municipais, estaduais e federais.

A atuação da empresa se traduz na excelência do atendimento nos diversos serviços desenvolvidos com o propósito de melhorar a gestão dos recursos através de metodologias inteligentes e de alta performance. Equipada com tecnologia de ponta e uma equipe altamente capacitada, a PROJEVIAS está apta a novos desafios, sempre atualizada e pronta para encontrar a solução que irá garantir a segurança dos usuários e a confiança dos clientes.

Associada à ABSeV, reflete o comprometimento com os mais altos padrões de segurança no trânsito e na busca contínua por qualidade e desempenho.

» Fotogrametria Aérea e Terrestre

Elaboração de produtos focados na Engenharia de Tráfego, embasados na Cartografia de Precisão, com dados obtidos com Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas – RPAS e Sistemas de Mapeamento Móvel 360°. Desta forma a PROJEVIAS proporciona outra dinâmica para a Engenharia, trazendo rapidamente dados atualizados para os projetos e estudos de segurança viária, para as análises de trechos críticos e fluxos viários, à gestão de tráfego, e a resolução de problemas que requerem vasta documentação visual e dimensional, com rápida tomada de decisão.

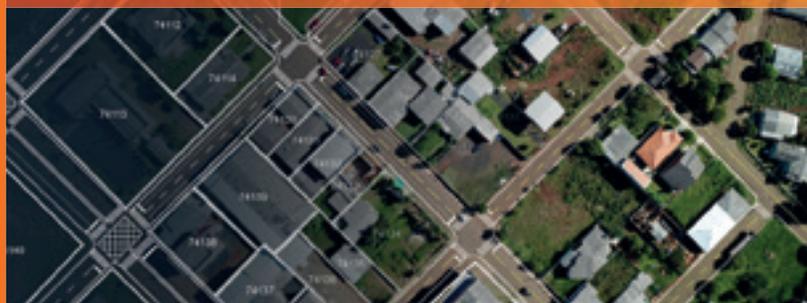
» Análises de retrorrefletividade

Levantamentos e análises de desempenho dos materiais retrorrefletivos de sinalização horizontal e vertical, conforme as normas da ABNT. Desenvolvimento de relatórios de performance com análises gráficas e históricas.



» **Levantamentos, classificação e elaboração de planos de investimentos por metodologia iRap**

Aerolevantamentos por RPA



PROJEVIAS.COM.BR

Rua Bom Jesus, 212 - Sala 2003,
Juvevê. Curitiba - PR
contato@projevias.com.br
Fone: (41) 3262-4192

MARCA HISTÓRICA

Com mais do que merecida pompa e circunstância, e contando com a adesão maciça de entidades e autoridades, celebrações das 9 décadas de história do DER-SP, realizadas durante 3 dias no Auditório Mitsuru Okawa, no 5º andar, sede da autarquia, São Paulo Capital, contaram com apresentações e painéis técnicos que reuniram de forma vibrante a comunidade rodoviarista nacional. Oferecendo um vislumbre importante dos próximos rumos a serem assumidos pela instituição, ao que parece, mais uma vez se ela se apoiará na inteligência de sua massa crítica, para continuar a trazer inovações e novas tecnologias, com um forte compromisso voltado à segurança, eficiência, qualidade e sustentabilidade.

Estamos na segunda década de ação para redução de acidentes de trânsito, tivemos um maio amarelo. Mas aqui no DER-SP, nós queremos que todas as décadas sejam de ação. Queremos não um mês, mas um ano amarelo. A segurança e a preservação da vida, é o legado que temos que deixar.



Sergio Codelo,
Superintendente do DER-SP



“Quando nós resgatamos e lemos a história do DER-SP, nós temos uma noção da magnitude do que ele representa na vida do estado de São Paulo e dos municípios do estado de São Paulo. Quando nós buscamos entender, quando vamos tomar uma compreensão do que é o chamado ‘rodoviarismo paulista’, das decisões de estado do início do século XX, pelas mãos do presidente Washington Luís, nós constatamos a base literal do que deu o suporte para que São Paulo pudesse se tornar o que se tornou. É verdade que existia o transporte ferroviário, e algumas estradas carroçáveis. Mas é preciso lembrar que o automóvel, e as estradas de rodagem, eram uma inovação muito recente. E no entanto, houve a ousadia de realizar esta opção, que se mostrou de uma abrangência e alcance que ofereceu as condições necessárias para que o estado pudesse exercer a sua conformação”. Com esta breve aula de história, o superintendente do DER-SP, Sergio Codelo, inaugurou a ocasião que assinala um ponto de inflexão importante, uma data relevante, e um paradigma interessante. A inflexão, trata, na verdade de uma recondução do DER-SP à um contexto mais “logístico”, fruto evidente de seu pertencimento à visão de expansão da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do estado de São Paulo – SEMIL. A data, dispensa quaisquer comentários fortuitos. E o paradigma? O próprio DER-SP, que tem a distinção de poder olhar a si mesmo e encontrar bons exemplos de sucesso em sua trajetória, que podem ser novamente postos em prática. Por sinal, representando a secretária



Natália Resende, o subsecretário Denis Gerage Amorim, destacou também a importância do DER-SP enquanto entidade definidora de um formato de organização no rodoviarismo: “O DER-SP, vem fazendo um trabalho brilhante, mostrando realmente, alternativas viáveis no trato dado à melhoria do nível de segurança de suas estradas, das questões ambientais, e estabelecendo um elo normativo essencial, melhorando também os

O DER-SP, vem fazendo um trabalho brilhante, mostrando realmente, alternativas viáveis no trato dado à melhoria do nível de segurança de suas estradas, das questões ambientais, e estabelecendo um elo normativo essencial, melhorando também os seus contratos e atuando em seu fortalecimento institucional.



**Denis Gerage Amorim,
Subsecretário da SEMIL**



Anderson Barboza Esteves
Dir. Planejamento DER-SP

seus contratos e atuando em seu fortalecimento institucional. São 90 anos, hoje, com uma malha respeitabilíssima de mais de 13 mil Km, e que conta com a atuação enérgica de suas diretorias regionais, que também parabenoza nesta ocasião”, afirmou. Desde a gênese vocacionado para a inovação, o novo e as novidades que apresentam um real passo à frente, acima do mero modismo e tendências frívolas, o órgão, também permanece sendo um arquétipo da vanguarda da técnica, representando também um fator de crescimento profissional, marcante na história do desenvolvimento individual, como frisou o diretor de Planejamento do DER-SP, Anderson Barboza Esteves: “Apesar de estar há relativamente pouco tempo no DER-SP, eu cheguei em um momento crítico, que foram as emergências em São Sebastião, e que exigiram muito de toda a equipe.

“**Então, também na qualidade de presidente do DER-DF, eu aproveito para parabenizar os meus colegas de DER-SP pelos seus 90 anos de história que são um grande exemplo para todos nós, e claro, parabenizar também o superintendente Sergio Codelo, pela excelente gestão que faz, inclusive como membro efetivo e dirigente associado da ABDER.**

Mais do que isso, a dificuldade, o desafio, uniram a equipe toda, formando uma relação muito forte interdepartamental em uma atmosfera de grande entendimento e de conjunção de forças para um objetivo comum. E eu aprendi que isso é um pré-requisito pra compreender o DER-SP.

Mais do que isso, a dificuldade, o desafio, uniram a equipe toda, formando uma relação muito forte interdepartamental em uma atmosfera de grande entendimento e de conjunção de forças para um objetivo comum. E eu aprendi que isso é um pré-requisito pra compreender o DER-SP”, recordou. “Se por um lado nós temos a responsabilidade de ouvir muito a experiência, aprender com ela, por outro, nós na Diretoria de Planejamento, temos o dever de buscar o que há de mais moderno, eficaz e útil para o departamento e para São Paulo, em termos de método de trabalho, de melhoria sistêmica e de avanços técnicos, como estamos conseguindo trazer e em alguns casos, retomar e aperfeiçoar”, disse. Ao aludir ao papel seminal do DER-SP, ao passo em que forneceu um “modelo estrutural”, o subsecretário Denis Amorim, ofereceu uma deixa importante para a primeira palestra deste primeiro dia, proferida pelo presidente da Associação Brasileira dos Departamentos de Estradas de Rodagem – ABDER e também presidente do DER-DF, Fauzi Nacfur Junior, acerca da “Importância



Fauzi Nacfur Junior,
Presidente ABDER

dos DER's no cenário nacional", basicamente lembrando a todos que "Em todo o Brasil, governos estaduais, municipais e mesmo a esfera federal, possuem um grau de confiança elevado no trabalho realizado pelos departamentos de estradas de rodagem, que mesmo com modificações estatutárias e mudanças de nome, ainda conservam o conhecimento e o promovem até os dias atuais. E a ABDER tem justamente em uma de suas funções principais, promover o encontro e a troca de ideias entre estes agentes", detalhou o presidente, que aproveitou a ocasião

para convidar aos presentes para o 26º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR) e a 49ª Reunião Anual de Pavimentação (RAPv), a ser realizada em agosto de 2024, Aracaju, Sergipe. "Então, também na qualidade de presidente do DER-DF, eu aproveito para parabenizar os meus colegas de DER-SP pelos seus 90 anos de história que são um grande exemplo para todos nós, e claro, parabenizar também o superintendente Sergio Codelo, pela excelente gestão que faz, inclusive como membro efetivo e dirigente associado da ABDER", finalizou.



REGISTRO PARA A POSTERIDADE

Confira na galeria de fotos a seguir, alguns dos participantes do ciclo de palestras promovidos pelo DER-SP por ocasião da celebração de eventos para os seus 90 anos, e a reprodução do convite com as programações que marcaram a ocasião.





PARCEIROS DE LONGA DATA

Sempre presente com a “caneta” onde o DER-SP vai com a “picareta”, as forças de segurança do estado de São Paulo, em especial o Comando de Policiamento Rodoviário do Estado de São Paulo (Polícia Militar Rodoviária do Estado de São Paulo – PMRv-SP), compartilharam a estrada com a instituição. Representando esta outra face da história, que atua “de noite ou de dia, sempre firme no volante”, e é igualmente feita de coragem e de disposição em vencer adversidades, o coronel Hugo Araújo Santos, atual comandante da PMRv-SP, destacou o apoio que o governo do estado e as entidades estatais tem prestado à força, e o suporte do DER-SP como parceiro há 76 anos, desde o início da constituição do comando. “Tivemos o primeiro contato com a atual gestão deste órgão glorioso que é o DER-SP, em um momento difícil para São Paulo, com os deslizamentos que isolaram parte do litoral. Houve uma grande mobilização nossa, da Polícia Ambiental, defesa civil, entre outras. Lembro-me de sobrevoar de helicóptero a área mais crítica, na Mogi-Bertioga, e de ouvir de um experiente engenheiro do exército, que ele estimava pelo menos 3 meses para a reconstrução.

O DER-SP desobstruiu a Rio-Santos em 3 dias e reconstruiu o trecho da Mogi-Bertioga em 15 dias. Esse, para nós é um exemplo do que é o DER-SP e um exemplo que carregamos, para inspirar o nosso comando. Essa determinação, esse esforço para atingir a excelência, para fazer o melhor. Temos que ser como este Departamento. Temos que ser realizadores. Então nós só podemos nos orgulhar de fazer parte desta história e de termos uma relação de compromisso e parceria tão forte, em uma malha tão complexa como é a de São Paulo. Parabéns aos amigos do DER-SP, que com grande denodo, realizam conosco, o melhor pelo nosso estado”, finalizou. Encerrando a cerimônia de abertura, e desta maneira, iniciando o ciclo de palestras, o superintendente Sergio Codelo, reafirmou um compromisso defendido pela gestão, elencado como máxima prioridade: “Estamos na segunda década de ação para redução de acidentes de trânsito, tivemos um maio amarelo. Mas aqui no DER-SP, nós queremos que todas as décadas sejam de ação. Queremos não um mês, mas um ano amarelo. A segurança e a preservação da vida, é o legado que temos que deixar”. ■



**Coronel Hugo Araújo Santos,
Comandante da PMRv-SP**

O DER-SP desobstruiu a Rio-Santos em 3 dias e reconstruiu o trecho da Mogi-Bertioga em 15 dias. Esse, para nós é um exemplo do que é o DER-SP e um exemplo que carregamos, para inspirar o nosso comando. Essa determinação, esse esforço para atingir a excelência, para fazer o melhor. Temos que ser como este Departamento. Temos que ser realizadores.



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:





Parabéns pelos 90 anos de serviços prestados ao povo paulista.

O SINICESP orgulha-se em poder contribuir por mais de 5 décadas com o DER no fortalecimento da infraestrutura rodoviária do estado de São Paulo.



SINDICATO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO PESADA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Quando um grupo de empresários, reunidos em São Paulo em 1967 organizou a criação da Associação Profissional da Indústria da Construção de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pavimentação do Estado de São Paulo, não se poderia prever o significado e importância para as construtoras paulistas daquilo que se transformaria no Sindicato das Indústrias da Construção Pesada do Estado de São Paulo, o SINICESP.

Defender a infraestrutura paulista em todos os seus setores sempre foi o objetivo primordial da entidade ao longo dos seus 56 anos de existência. Desde sua criação, já estava determinado no artigo segundo de seu estatuto que, cabe à entidade, “colaborar com o Estado, como órgão técnico e consultivo, no estudo e solução dos problemas que se relacionem com as atividades da categoria econômica que representa”.

Neste mais de meio século de existência, foram incontáveis desafios e batalhas enfrentadas, sempre contando com o diálogo aberto e participação do DER-SP na discussão de temas relevantes e propositura de soluções para a infraestrutura rodoviária.



Avenida Rebouças, 3443
Pinheiros - São Paulo



(11) 3179 5800



www.sinicesp.org.br

A alta gestão do estado de São Paulo presta uma homenagem ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (DER-SP). Esta é uma mensagem de confiança, fé e esperança, dedicada às pessoas que, ao longo dos anos, fizeram e continuam fazendo a diferença nas vidas de quem transita pelas estradas paulistas, garantindo segurança e qualidade em nossas rodovias.



FORÇA E GRANDEZA

“O Departamento de Estradas e Rodagem (DER) de São Paulo faz parte da história viária do nosso estado. Um trabalho pautado pela transparência, boa gestão e ações que buscam garantir o conforto e segurança dos usuários, sem deixar de lado a promoção de práticas sustentáveis e cuidado ao meio ambiente. Nossa gestão tem trabalhado para fortalecer estes valores e proporcionar entrega de obras importantes para a população em áreas urbanas e rurais. Desejo parabéns para todo os técnicos e profissionais do DER, que trabalham comprometidos para fazer a diferença na vida das pessoas”

Tarcísio Gomes de Freitas
Governador do estado de São Paulo



EM HARMONIA COM O TEMPO

“O DER é essencial para a infraestrutura e mobilidade do estado. Ao longo das últimas décadas, o órgão foi responsável pela construção, manutenção e conservação das rodovias estaduais, garantindo a segurança e a qualidade das estradas, gerenciando o tráfego, planejando e executando projetos de infraestrutura e fiscalizando normas de trânsito. Além disso, nos últimos anos, incorporamos a ele práticas sustentáveis para contribuir ainda mais e de forma sempre responsável com o desenvolvimento econômico e a segurança da população paulista”

Natália Resende
*Secretária de Estado da Secretaria de Meio Ambiente
Infraestrutura e Logística de São Paulo*



90 ANOS DO DER-SP (ABEETRANS)



Se por um lado a “jovem” ABEETRANS cumpre seus 25 anos, um registro para os 90 anos do DER-SP, que tem exercido um papel fundamentado de forma colaborativa com a Associação, uma vez que ambas instituições, dividem em suas atribuições, visões e valores, objetivos em comum. Entre eles, salvar vidas pelo instrumento de fomento à disciplina de Segurança Viária: “Na celebração do 90º aniversário do DER SP, a ABEETRANS e seus associados cumprimentam a sua superintendência, diretorias regionais e aos servidores, pelos relevantes serviços prestados na modernização, recuperação e manutenção da extensa malha do estado, levando segurança e conforto aos seus usuários, tornando-se assim uma referência do rodoviarismo nacional.”

Silvio Médici

Presidente Executivo da ABEETRANS

PAVING EXPO CELEBRA 90 ANOS DO DER/SP

É importante lembrar que o DER/SP foi responsável pela construção inicial das rodovias Anchieta e Anhanguera, duas das mais importantes do país.

A melhor forma de comemorar o aniversário é reunir a comunidade de pavimentação, destacando o papel que a Paving Expo vem desempenhando. Nesta edição de 2024, que acontece em São Paulo, no Expo Center Norte, de 22 a 24 de outubro, teremos a honra de receber os especialistas do DER/SP.

Parabéns aos funcionários, diretores e a todos do DER-SP.

Guilherme Ramos
Diretor da STO Feiras



90 ANOS DO DER-SP: UMA TRAJETÓRIA DE DESENVOLVIMENTO E PROGRESSO

O Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo (DER-SP) completou, em julho, 90 anos de história. Fundado em 1934, o DER-SP segue sendo instituição fundamental para o desenvolvimento econômico e social do Estado de São Paulo, desempenhando papel vital na construção e manutenção da infraestrutura rodoviária paulista. Ao longo dessas nove décadas, o DER-SP transformou-se em sinônimo de progresso e dedicação ao bem-estar da população do Estado de São Paulo.

Desde a sua criação, o Departamento cuidou da implementação e supervisão de obras que não só conectam diversas regiões, mas impulsionam constantemente o crescimento econômico de São Paulo. As rodovias, pontes e viadutos construídos e mantidos pelo DER-SP são mais do que estruturas físicas: são artérias que permitem a circulação de pessoas, bens e serviços, facilitando o comércio e promovendo o desenvolvimento regional.

Não se pode deixar de mencionar que a malha rodoviária do DER-SP é uma das mais bem conservadas do País, destacando-se entre os trechos sob gestão pública em outros estados e no âmbito federal. O Departamento contribui, assim, para a segurança e o conforto dos cidadãos, além de reduzir os custos logísticos e aumentar a competitividade da indústria que é beneficiada pelas vias sob sua responsabilidade.

Para as rodovias concedidas, a importância do DER-SP é também imensurável. Há uma sólida parceria e intenso diálogo entre as concessionárias e o Departamento, que se consolida cada vez mais em prol de melhores práticas e do aprimoramento da qualidade da infraestrutura rodoviária de São Paulo. Essa colaboração entre os agentes permite que todos trabalhem de forma eficiente e

sinérgica, fortalecendo a segurança dos usuários e induzindo à excelência das rodovias paulistas, que são referência em todo o Brasil.

É importante reconhecer que o sucesso do DER-SP é, sobretudo, resultado do esforço e da dedicação de seus colaboradores. Engenheiros, técnicos, gestores e toda a gama de trabalhadores que estão ligados ao Departamento representam os protagonistas dessa história bem sucedida, cuja competência e compromisso são a base para a continuidade e o aperfeiçoamento dos serviços relevantes que são prestados à população paulista. Em um momento em que o Brasil enfrenta desafios significativos em termos de infraestrutura, o exemplo do DER-SP serve de inspiração. Que os próximos anos sejam de ainda mais realizações e avanços, e que a instituição siga se desenvolvendo para garantir o progresso de São Paulo e do Brasil. A ABCR reconhece e parabeniza o Departamento pela importância do trabalho realizado ao longo de todos esses anos.

Que venham muitas outras décadas de sucesso!



Marco Aurélio Barcelos
Diretor Presidente da ABCR

Querido professor.

DA REDAÇÃO:
RODOVIAS&INFRA

Tem sido um orgulho distinto e um privilégio podermos ser seus alunos. Suas aulas práticas, no calor da pista, sob sol, sob chuva, em meio ao tonitruante ruído das máquinas, ou mesmo em sala, são sempre uma experiência difícil de ser traduzida em palavras, mas que insistimos em atribuir um punhado de letras.

Com tantas obras distintas em seu curriculum, o senhor nos ensinou o valor da experiência no campo do conhecimento. O quanto vale um bom café com papo, para entender tantos assuntos que o senhor foi o primeiro a explorar. Tantas estradas para desbravar e quantas rotas para traçar.

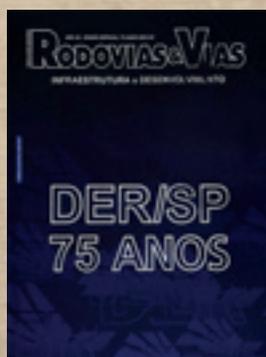
Quantas tecnologias e novidades para esmiuçar!

Desde as primeiras lições, parecias imune à fadiga, percorrendo todo o estado, de alto a baixo, superando rios, cortando montes, de fio a pavio. Hoje aos 90 anos, temos certeza, pela sua vitalidade e presença inabaláveis, de que és incansável, e talvez até mais do que isso: imparável.

Tivemos o prazer de ouvir e poder registrar as suas histórias. Não fomos, por certo os primeiros, mas esperamos ter sido discípulos aplicados. A altura de sua grandiosidade.

Parabéns DER-SP

Dos admiradores e alunos da redação.



*A revista Rodovias&Vias realizou edições comemorativas e históricas do DERSP.



BODAS DE PRATA

**com informações da ABEETRANS*



Nascida da união entre duas entidades afins, a Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito – ABEETRANS, reúne mais de 60 empresas expoentes da Sinalização Viária, grandes indústrias e empresas desenvolvedoras de sistemas inteligentes de trânsito, constituindo um organismo 100% dedicado à segurança viária. De fato, a instituição vem contribuindo para elevar esta pauta na lista de prioridades de governos, veículos de comunicação (como esta própria publicação) e público em geral, bem como tem atuado no sentido de elevar, propagar e difundir novas tecnologias, elevando discussões técnicas em diversos ambientes. Para marcar os 25 anos de legado, a Associação promoveu a sua Assembleia Geral de meio ano, reunindo representantes de todos os seus associados, visitantes, tendo como convidado especial o deputado federal Luís Carlos Hauly.

Manhã de julho, São Paulo. Um seletor público, formado por profissionais especialistas, cerca de 100 pessoas, reúne-se para a já tradicional

O fortalecimento da nossa Associação, mostra a força do setor que mais contribui para a segurança viária do país. É muito importante manter este crescimento robusto da marca ABEETRANS, com um trabalho institucional baseado na transparência das suas ações.

Assembleia geral da ABEETRANS. No painel de abertura, diretores e integrantes do Conselho da entidade, detalham o cenário atualizado para o setor, em termos de investimentos nas esferas dos executivos estaduais e federais, considerando os principais ramos de atuação: Infraestrutura, fiscalização, monitoramento e tecnologia. Na avaliação destes especialistas, as oportunidades falam mais alto que os desafios, pois existe uma grande expectativa sobre o recém iniciado BR-Legal 2, retomado pelo DNIT. Avançando pelo panorama brasileiro, mas desta feita, sob o prisma das discussões em pauta, o **presidente Executivo da ABEETRANS, Silvio Médici**, explanou sobre os assuntos que estão em discussão no momento nas duas Câmaras Temáticas do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) em que a ABEETRANS participa: Engenharia e PNATRANS. Também, o presidente destacou “a participação da ABEETRANS no Pacto de Segurança Viária juntamente com



Paulo Guimarães, CEO do Observatório Nacional de Segurança Viária



*Silvio Médici,
Presidente Executivo da ABEETRANS*

outras instituições, a celebração de um novo Acordo de Cooperação com a ABDER (Associação Brasileira dos DERs – Departamentos de Estradas de Rodagem), bem como a participação da ABEETRANS na Bienal das Melhores Rodovias, que será realizado em agosto, em Brasília, pela ABCR (Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias – Melhores Rodovias do Brasil)”. Ainda, o presidente sublinhou: “o fortalecimento da nossa Associação, mostra a força do setor que mais contribui para a segurança viária do país. É muito importante manter este crescimento robusto da marca ABEETRANS, com um trabalho institucional baseado na transparência das suas ações”, disse aos presentes. Dando seguimento às apresentações, Paulo Guimarães, CEO do Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV, apresentou possíveis parcerias em projetos que estão sendo desenvolvidos pelo Observatório. “Podemos criar um sandbox na atual sede do Observatório dentro do Parque de Inovação Tecnológica de São José dos Campos (SP), para apresentar todas as novidades do setor que as empresas da ABEETRANS estão oferecendo”, afirmou.

Podemos criar um sandbox na atual sede do Observatório dentro do Parque de Inovação Tecnológica de São José dos Campos (SP), para apresentar todas as novidades do setor que as empresas da ABEETRANS estão oferecendo.

“A reforma vai criar uma uniformidade de tributação. Um ganho de escala, com uma sinergia do sistema. Vai inclusive contribuir para um maior controle dos incentivos que os estados oferecem. Creio que ela vai criar uma nova energia, um novo potencial. E o potencial não é do governo, é de vocês, os empresários muda a configuração, e quem vai ganhar é a livre concorrência.

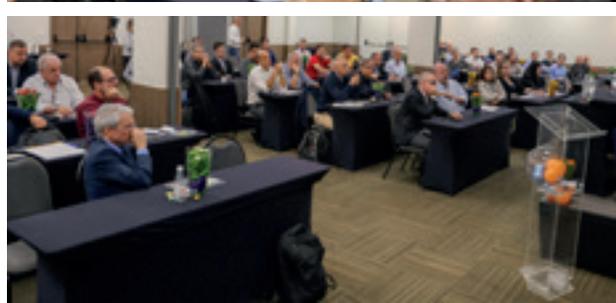


Luís Carlos Hauly, Deputado Federal

SUB JUDICE

Como já escrito logo antes, o **deputado federal Luís Carlos Hauly**, foi o convidado especial para a celebração de 25 anos da ABEETRANS. Com 30 anos de vida pública, o professor e economista, é um assíduo participante da vida tributária do país e apresentou os bastidores das discussões sobre a reforma tributária, aprovadas recentemente pelo Congresso Nacional. Em mais de uma hora de preleção, o deputado pelo Paraná, discorreu sobre o que muda na vida dos empresários, a história dos impostos no mundo, as tentativas recentes de realizar a reforma tributária no país, desde o governo FHC, e o que os países desenvolvidos têm feito para simplificar e aumentar a eficiência da arrecadação, criando um ambiente positivo aos negócios. O novo IVA (Impostos de Valor Agregado) que entrará em vigor paulatinamente até 2032 no país e suas

consequências foi um dos assuntos abordados. O deputado também ressaltou forças que o país apresenta, como o pioneirismo na Nota Fiscal Eletrônica, em um modelo bastante avançado, e um sistema bancário e financeiro entre os mais robustos do mundo. “É preciso estar atento às discussões nesta área (tributária). Haverá claro, uma curva de aprendizado, e as empresas que se prepararem melhor, certamente terão vantagem. A reforma vai criar uma uniformidade de tributação. Um ganho de escala, com uma sinergia do sistema. Vai inclusive contribuir para um maior controle dos incentivos que os estados oferecem. Creio que ela vai criar uma nova energia, um novo potencial. E o potencial não é do governo, é de vocês, os empresários muda a configuração, e quem vai ganhar é a livre concorrência”, avaliou o deputado. ■



**26° Enacor
49ª RAPV**

**Encontro Nacional de
Conservação Rodoviária
e Reunião Anual de Pavimentação**

Aracaju / Sergipe | 19 a 22 ago 2024

www.rapvenacor.com.br

PROGRAMAÇÃO

22 Palestras

4 Minicursos

3 Mesas redondas

✓ ExpoEnacor

- ✓ Apresentações de trabalhos técnicos
- ✓ Estudos de caso de obras

**Participe do maior evento de
Infraestrutura de Transportes do país!**





INVESTIMENTO & SEGURANÇA

Realizada pela Associação Nacional das Empresas de Engenharia Consultiva de Infraestrutura de Transportes – ANETRAMS, palestra proferida no Instituto de Engenharia – IE, em sua sede (São Paulo – SP), pela Autoridade Portuária de Santos (Santos Port Authority – SPA), na figura de seu presidente Anderson Pomini, sobre o plano de investimentos do maior porto do país, contou com painel apresentado pelo Dr. Menndel Macedo, sobre “segurança jurídica para os investimentos a longo prazo no Brasil perante a reforma tributária”, contando ainda com espaço para uma sessão de perguntas e respostas, mediada pela presidente da ANETRAMS, Dra. Luciana Dutra.



A efígie da musa na logo, envolta pela atmosfera arborizada do pátio de estacionamento do Instituto de engenharia, encara com seriedade os visitantes. Olhando o intangível, a firmeza de seus traços, é a representação da responsabilidade que, comprometida com a inventividade, deve apresentar resultados plausíveis. A guardiã da casa, em seu fundo azul, é um lembrete permanente de que somente com coragem e preparo – ambos representados pelo seu semblante e capacete de batalha – é possível suplantar as imposições da realidade, para transformar uma ideia em verdade. Mas em um mundo moderno e civilizado, não é a pura força da criatividade, nem isoladamente o conhecimento do método, ou somente o saber da liturgia, que ditam o sucesso desse tal objeto intangível que a musa contempla. É um conjunto de habilidades em simpósio, que oferecerá as melhores alternativas para que se respeite, a partir da compreensão, “os mandamentos das diversas profissões”, como preconizou o lendário Miyamoto Musashi. Com este espírito de reunião de especialistas em suas áreas, em busca de um entendimento comum, que se desenhou a primeira parte do dia, que contou com pesada adesão de representantes do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva – SINAENCO; Sindicato Nacional da Indústria da Construção – SINICON; Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias – ANEOR; Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP; Sindicato



Dra. Luciana Dutra, presidente da ANETRAMS

da Indústria da Construção Pesada do Estado de São Paulo – SINICESP; Associação para o Desenvolvimento Imobiliário e Turístico do Brasil – ADITBrasil; Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo - CREA-SP; Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA; Câmara de Comércio Brasil Ásia – CBA; Instituto Viva Cidades; Associação Brasileira dos Sindicatos e Associações de Classe de Infraestrutura – BRASINFRA; Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura – FRENLOGI e Instituto Pensar Agropecuária – IPA, além de executivos de grandes conglomerados, como instituições financeiras, resseguradoras e escritórios de advocacia.





SPA: SANTOS EM POTÊNCIA ALTA

Em sua aguardada preleção, o presidente da Autoridade Portuária do Porto de Santos, Anderson Pomini detalhou os planos que, mais do que melhorar a eficiência das instalações, quer preparar o gigante empreendimento para um nível ainda mais alto de competitividade: “Nós temos uma carteira importante de investimentos, com mais de R\$ 20 bilhões, entre recursos públicos e privados. E para tratá-la adequadamente, é preciso transparência, daí a importância de um evento como esse para que o poder público possa demonstrar as suas intenções. Aqui, trouxemos muitas obras, algumas delas inclusive, debatidas há mais de um século, como o túnel Santos-Guarujá, a retomada da segunda fase da Perimetral Margem Esquerda, a Perimetral Margem Direita, o aprofundamento do Canal, enfim, obras que têm como objetivo incrementar a capacidade operacional e de movimentação de cargas no Porto de Santos, bem como o escoamento desses

produtos para o país estão contempladas. É um conjunto de obras que têm a intenção de nos posicionar em um novo patamar. Hoje nós somos o 39º porto do mundo. Com elas, certamente esperamos ficar entre os 20 maiores e melhores”, sinalizou. Sobre o evento, o presidente foi enfático: “Os engenheiros tornam isso tudo possível, então a participação do Instituto de Engenharia e das associações, e toda a comunidade de engenheiros, advogados, investidores, é fundamental para que a gente possa avançar”. Traduzindo em números, de acordo com o que foi divulgado pelos Ministério dos Portos e Aeroportos, e vocalizado pelo ministro Silvio Costa Filho, Serão R\$ 12,6 bilhões em recursos públicos e via Parceria Público Privadas (PPP) e outros R\$ 8,68 bilhões estritamente privados, R\$ 21,28 bilhões no total.

“**Nós temos uma carteira importante de investimentos, com mais de R\$ 20 bilhões, entre recursos públicos e privados. E para tratá-la adequadamente, é preciso transparência, daí a importância de um evento como esse para que o poder público possa demonstrar as suas intenções.**



Anderson Pomini
Presid. da Autoridade Portuária do Porto de Santos

A PERSPECTIVA DO IE

Com 107 anos de história, o Instituto de Engenharia participou ativamente, de virtualmente todas as grandes obras relevantes do moderno Brasil: desde a COSIPA, Companhia Siderúrgica Paulista, a construção de Brasília, Itaipu Binacional, Ponte Rio Niterói, e muitas outras. Presente ao evento, o presidente do Instituto, José Eduardo Frascá Poyares Jardim “O túnel Santos-Guarujá, do ponto de vista de desafio de engenharia, incorpora o rol de grandes empreendimentos significativos que contaram com a colaboração do IE. É uma obra que colocará o Brasil entre os países pioneiros neste tipo de trabalho. Nossa principal preocupação, é que esta tecnologia venha e permaneça aqui, para que possamos replicá-la e aplicá-la em outros lugares do país, onde ela seja necessária. Nossa intenção, é que as inovações de engenharia estrangeiras, sejam incorporadas à nossa engenharia, para capacitá-la a se valer delas. A engenharia construtiva e consultiva brasileira, não deve nada a nenhuma, mas isso não significa que ela não possa se beneficiar de inovações externas. Então, o Instituto de Engenharia tem atuado, ao longo de toda a sua existência, para garantir não apenas a qualidade das obras, mas a renovação tecnológica e o diálogo, no sentido de fazer sempre com que todos os envolvidos, de todas as esferas de poder e de todas as instituições mantenham conversas técnicas em alto nível”, ponderou.



José Eduardo Frascá Poyares Jardim
Presidente do Instituto



O Instituto de Engenharia tem atuado, ao longo de toda a sua existência, para garantir não apenas a qualidade das obras, mas a renovação tecnológica e o diálogo, no sentido de fazer sempre com que todos os envolvidos, de todas as esferas de poder e de todas as instituições mantenham conversas técnicas em alto nível.



ALGUÉM FALOU SEGURANÇA JURÍDICA?

“No contexto da reforma tributária, com tantos investimentos em vista, em projetos de longo prazo, quais as garantias de previsibilidade dos tributos no custo orçamentário?” Com esta instigante pergunta, o Dr. Menndel Machado, advogado e cientista Tributarista, iniciou sua palestra, que classificou a reforma como um “sonho”, mas que em termos práticos, tem sido percebida como “mais do mesmo”, explicando que, pelas dimensões continentais do país, as diferentes políticas dos estados, existe a dificuldade de estabelecer uma “métrica” que seja homogênea. “É uma reforma tributária das exceções”, avaliou. “O PL 68 possui uma previsibilidade muito frágil, ao passo em que o PL 33, é o mais relevante para a infraestrutura, pois é o que prevê, entre outras coisas, a desoneração tributária de contratos pactuados com a gestão pública. Não faz sentido, a empresa pagar impostos para o próprio ente público. É a administração pública que tem que arcar com este imposto, tal como ocorre na Europa. Lá os contratos de Portos

e Aeroportos, todos são desonerados, por que os riscos são assumidos pela administração. Outro ponto importante, é o fato de que o PL 33 vai suscitar a possibilidade, por ambas as partes, de solicitar um reajuste financeiro. Então, a principal preocupação, não deve ser necessariamente o aumento da carga, mas com o pagante final, bem como as formas de reestruturação desse contrato, de modo a que ele não penalize a empresa que assumir o compromisso, durante o investimento de 30, 40 ou mais anos, incluindo um dispositivo que poderia atribuir uma câmara de arbitragem tributária neste contexto”, explicou, lembrando que uma grande parte das alterações e impactos da reforma atualmente proposta, uma vez aprovada, terão efeito em 2026. Logo, o

“**Este é um evento extremamente relevante, principalmente quando ele traz a reboque um investimento como este no Porto de Santos, que impacta não somente a Autoridade, seus stakeholders, mas o estado inteiro, assim como o Brasil.**”



Dr. Menndel Machado
Advogado e cientista Tributarista



De nada adianta nós termos essa capacidade de investir, de melhorar os negócios, se nós não temos a capacidade de mantê-los seguros e estáveis. Por isso estamos fazendo esse trabalho junto ao legislativo, para tentar mitigar impactos, atuando para passar o PL 33, que foi muito bem recebido pela Câmara dos Deputados, e é mais adequado aos interesses do setor, inserindo-o no PL 68.

tempo de se inteirar e discutir, é já. “Outro fator preocupante, no PL 68, é que há uma previsão de revisão de alíquotas referenciais, realizada anualmente, aplicadas tanto pelo TCU quanto pelo novo Comitê Gestor IBS (Imposto sobre Bens e Serviços, em substituição ao ICMS e o ISS), de acordo com a realidade fiscal do Brasil. E isso pode se tornar caótico”, observou, acrescentando: “Nosso sistema tributário, mais ou menos como é hoje, tem por volta de 60 anos. E em apenas 3 pode mudar muito. Então, a minha pergunta é, o quão nossas empresas estão preparadas e acompanhando de perto estas mudanças que podem acabar com incentivos em um regime completamente novo? Vejo que a reforma que veio com a intenção de simplificar, mas vai acabar complicando. Para termos ideia, somente o PL tem 500 páginas com mais de 300 artigos. Na prática nós sairemos de um Código Tributário de cerca de 200 artigos, para um de mais de 700 artigos. Então, acho que se fosse simples, teríamos menos artigo. Então, é preciso e premente que as

empresas se reestruturem para estudá-lo”, frisou. Questionado sobre a oportunidade de falar sobre um tema de alta complexidade, na casa da engenharia, o cientista afirmou: “Este é um evento extremamente relevante, principalmente quando ele traz a reboque um investimento como este no Porto de Santos, que impacta não somente a Autoridade, seus stakeholders, mas o estado inteiro, assim como o Brasil. Mas, de nada adianta nós termos essa capacidade de investir, de melhorar os negócios, se nós não temos a capacidade de mantê-los seguros e estáveis. Por isso estamos fazendo esse trabalho junto ao legislativo, para tentar mitigar impactos, atuando para passar o PL 33, que foi muito bem recebido pela Câmara dos Deputados, e é mais adequado aos interesses do setor, inserindo-o no PL 68. Prevemos um custo elevado para o período de transição para os próximos anos. Mas é uma oportunidade riquíssima para as empresas se inteirarem e já começarem a atuar tomando providências”, finalizou. ■





“RODOVIAS SEGURAS SÃO MAIS RENTÁVEIS”

Há mais de 10 anos no Programa Internacional de Avaliação de Estradas - iRAP, Julio Urzúa é o atual diretor Global de Projetos da instituição, da qual esta publicação é parceira. Em toda sua carreira, ele tem advogado por vias mais seguras, do tipo que "perdoam". Ex-diretor da Comissão Nacional de Segurança Viária Especial do Transporte (CONASET) no Chile, Julio é um dos protagonistas do desenvolvimento do BrazilRAP, com liderança local do DNIT, e, mais recentemente, uma personalidade essencial para o BrazilRAP São Paulo. Ele também acompanha ações e implementações da metodologia em mais de 100 outros países do mundo. Seu trabalho incansável e sua dedicação à segurança viária têm sido fundamentais para salvar vidas e melhorar a infraestrutura rodoviária globalmente, reafirmando seu compromisso com estradas mais seguras para todos.

Recentemente o iRAP comemorou um feito significativo, com a estimativa levantada pela Universidade Johns Hopkins, de mais de 700 mil vidas salvas (até o momento), pela metodologia a nível global. No contexto do compromisso fixado pela "década de ação pelo trânsito da ONU - 2021-2030", que leitura podemos fazer desse impacto positivo?

É uma pesquisa líder mundial, liderada pela prestigiosa Universidade Johns Hopkins e publicada na PLOS ONE. Ela estima que projetos de rodovias mais seguras implementados por governos, e operadores rodoviários em todo o mundo, utilizando a metodologia e ferramentas da iRAP, salvaram 700.000 pessoas de mortes e ferimentos graves. Esta notável conquista que salvou vidas foi o resultado de investimentos em rodovias mais seguras e velocidades mais seguras em 1.039 projetos em 74 países entre janeiro de 2016 e o final de 2024. Esta pesquisa é a primeira tentativa de medir o impacto dos parceiros de iRAP e estima que até 2044, quase 3,2 milhões de mortes e feridos graves terão sido evitados. Neste sentido, a leitura é de que este é um caminho certo, já que demonstra que investimentos em rodovias mais seguras são rentáveis a salvam vidas.

A meta de redução em 50% dos sinistros é realmente viável?

As metas em segurança viária devem ser ambiciosas, devem ser definidos objetivos de curto, médio e longo prazo. Neste sentido o estabelecimento de uma meta de redução de mortes em acidentes de trânsito em 50% dentro de uma década é uma meta alcançável. A quarta conferência ministerial global sobre segurança rodoviária, a ser realizada em fevereiro de 2025, em Marrakech, Marrocos, será um momento chave para discutir o que foi alcançado até agora e definir um caminho para o resto da década de ação. O iRAP dará a sua contribuição mostrando aos líderes mundiais e tomadores de decisão, governos, bancos de desenvolvimento, que investir em infraestrutura viária mais segura, salva vidas e tem altos níveis de retorno do investimento.



O quanto uma notícia dessas demonstra mais proximidade da meta suprema "Visão Zero"?

A visão zero é um olhar distinto, para efetivar um sistema seguro de mobilidade. Ela foi criada com muito sucesso na Suécia, e devido sua eficácia, foi espalhada pelo mundo inteiro. De acordo com esta visão, nenhuma morte no trânsito é aceitável, por tanto posiciona a vida humana como a prioridade principal do sistema de mobilidade.

Segundo a visão zero, os seres humanos sempre vão cometer erros no trânsito, portanto, o sistema viário deve considerar esse fator. Desde esse ponto de vista, a infraestrutura viária deve ser capaz de "perdoar" esses erros quando acontecem, incorporando elementos de segurança viária que minimizem a probabilidade de ocorrência de sinistros, e no caso de que o acidente aconteça, que as consequências sejam as mínimas para os usuários das vias, sejam eles pedestres, motociclistas, ciclistas ou ocupantes de veículos.

Deste esse ponto de vista, a adoção da visão zero como política pública, é acertada, e o caminho certo para construir um mundo onde nenhuma morte no trânsito seja aceita.

Metas em segurança viária devem ser ambiciosas, devem ser definidos objetivos de curto, médio e longo prazo. Neste sentido o estabelecimento de uma meta de redução de mortes em acidentes de trânsito em 50% dentro de uma década é uma meta alcançável.

O iRAP começou há aproximadamente uma década atrás de maneira muito incipiente, desenvolvendo projetos piloto, graças ao importante apoio do Banco Mundial.

Apesar da tradição e da contribuição de grandes técnicos, a Cultura de Segurança Viária no Brasil ainda é uma pauta relativamente recente para o grande público, administrações públicas e parlamentares. Como você avalia a evolução desse tema e qual foi o papel do iRAP em disseminar e elevar o nível dessas discussões?

A cultura de segurança viária é relativamente nova, não apenas no Brasil, mas na maioria dos países da região, incluindo o Brasil. O iRAP começou há aproximadamente uma década atrás de maneira muito incipiente, desenvolvendo projetos piloto, graças ao importante apoio do Banco Mundial e nosso mais importante doador ao nível global, a Fundação FIA. Esses projetos piloto permitiram avaliar uma rede bastante limitada de rodovias federais. Nesses anos, ninguém conhecia a metodologia e não existiam empresas ou profissionais no país capazes de aplicá-la, inclusive por esse motivo os primeiros projetos foram executados por parceiros estrangeiros. Dessa experiência limitada, até hoje, os avanços têm sido notáveis. Até agora foram avaliadas dezenas de milhares de quilômetros de rodovias, tanto em nível federal quanto estadual. Foi criada uma das maiores redes de empresas e profissionais credenciados na metodologia no mundo inteiro, essa rede de entidades credenciadas permite que autoridades e operadores rodoviários tenham um leque de possibilidades e uma ampla oferta de serviços na hora de desenvolver projetos, gerando competitividade e opções para autoridades e operadores rodoviários. Produto desse desenvolvimento, na sequência, o programa BrazilRAP, foi lançado graças ao apoio energético das autoridades do DNIT. Posteriormente a métrica de classificação por estrelas começou a ser incorporada em algumas rodovias concessionadas, e recentemente o Estado de São Paulo lançou o programa BrazilRAP São Paulo, em um evento inédito para nossa entidade, por ser o primeiro programa estadual do mundo. Desde esse ponto de vista, o iRAP tem desempenhado e continuará desempenhando, um papel fundamental no Brasil no aumento da sensibilidade dos tomadores de decisões acerca da importância da segurança viária para o desenvolvimento do Brasil.

O Brasil, em parceria com o DNIT, desenvolveu o BrazilRAP, que já mapeou riscos em mais de 56 mil km de rodovias federais. Quais são suas percepções sobre o progresso e a performance dessa iniciativa em âmbito nacional?

O lançamento do programa BrazilRAP representa um marco fundamental no desenvolvimento e incorporação da metodologia iRAP no Brasil.

Sob a liderança do DNIT, o país terá um mapa detalhado do estado da segurança viária nas rodovias da esfera federal, bem como planos de investimentos para atingir níveis aceitáveis de segurança, que na linguagem do iRAP é no mínimo 3 estrelas. Esta grande base de dados ajudará os decisores e técnicos a tomar melhores decisões, com base em dados e evidências objetivas, para melhor concentrar os recursos que são sempre escassos, fazer investimentos e depois celebrar o progresso.



Fotos: ASCOM/Governo do Estado de SP

O senhor falou do desdobramento BrazilRAP São Paulo, que ele representa uma novidade tanto para a instituição quanto para o próprio governo estadual. Como se deu o início deste processo?

Como falei anteriormente, o lançamento do programa BrazilRAP São Paulo representa um grande marco para o desenvolvimento da metodologia iRAP no Brasil, já que nunca antes no mundo um estado tomou a decisão de criar seu próprio programa em nível estadual. Por meio desse programa, será formado um grupo de profissionais estaduais, que poderão, de forma independente e por meio de um acordo de licença entre o iRAP e o Governo de São Paulo, fazer gestão de segurança viária na malha rodoviária do estado utilizando as ferramentas do iRAP. O início de este inédito programa foi graças à iniciativa e proatividade de vários profissionais do DER São Paulo, que já tinham algumas experiências com a aplicação da metodologia iRAP. Nas discussões com esses agentes surgiu a ideia de, porque não, criar um programa que atendesse às necessidades específicas do estado de São Paulo, e assim surgiu a necessidade de criar um programa estadual. Após longos meses de discussões, o programa BrazilRAP São Paulo se cristalizou em um programa robusto, que tenho certeza, engatilhará investimentos em rodovias melhores e mais seguras, e que salvará muitas vidas nos próximos anos. Estamos muito felizes e orgulhosos desta parceria com São Paulo.

“ O início de este inédito programa foi graças à iniciativa e proatividade de vários profissionais do DER São Paulo, que já tinham algumas experiências com a aplicação da metodologia iRAP. Nas discussões com esses agentes surgiu a ideia de, porque não, criar um programa que atendesse às necessidades específicas do estado de São Paulo.

O DER-SP, subordinado à SEMIL, será o responsável pela evolução e efetiva implantação da metodologia nas rodovias estaduais. Quais suas expectativas sobre esta parceria, que será de grande rigor técnico e de longo prazo?

O programa BrazilRAP São Paulo permitirá que a malha rodoviária estadual seja mapeada com informações específicas sobre seus atributos viários em um nível muito detalhado. Essa informação vai ser acessível para os funcionários do DER-SP a través do software do iRAP, cuja licença de uso tem sido acordada com o DER-SP graças a esta parceria. Essa gestão permitirá classificar toda a rede com estrelas, fornecendo informações valiosas sobre os locais que necessitam de mais atenção dos técnicos do DER-SP. Além disso, gerará um plano e investimentos detalhado que visam reduzir acidentes e salvar vidas na malha estadual. Assim que os investimentos começarem a ser executados, os próprios profissionais do DER-SP poderão gerenciar o software iRAP e atualizar as informações nele contidas para assim mostrar o progresso que o Estado experimentará ano após ano na segurança viária. Assim, o BrazilRAP São Paulo, não só é uma ferramenta técnica, mas também se converte em uma poderosa ferramenta comunicacional, que permite mostrar a cidadania objetivamente os avanços em segurança viária.

Assim sendo, podemos considerar que o Brasil possui ainda, outros estados com grande malha viária e extrema relevância. Haverá outros "BrazilRAP" em outros estados do país?

Ficariamos felizes de iniciar essa discussão com outros estados da federação. O papel de iRAP, é ser uma instituição garantidora de que a metodologia se aplica de maneira consistente no mundo inteiro. Nesse sentido, esperamos que haja interesse de parte de outros estados, já que vamos apoiar essas iniciativas. ■





TRIBUTOS: A ENGENHARIA DA REFORMA

A atual reforma tributária, em tramitação no Congresso Nacional, dentre os seus vários impactos, levará a uma curva de aprendizado, tanto na iniciativa privada quanto de órgãos contratantes, que a seu próprio tempo, terá de ser melhor compreendida. Complexa, ainda em discussões, ela começa a tomar forma, deixando mais dúvidas do que respostas a este momento.

Não por outro motivo, a Associação para o Progresso de Empresas de Obras de Infraestrutura Social e Logística - APEOP, passou a integrar o projeto da Câmara Brasileira da Indústria da Construção - CBIC, de regulamentação da Reforma Tributária, no qual a APEOP responde pela parte de Infraestrutura e obras públicas, participando de todo o processo de acompanhamento e discussões.

No momento em que escrevo estas linhas, a Câmara dos Deputados aprova o substitutivo PLP 68/2024, encaminhando-o para apreciação e votação no Senado Federal, o que deverá acontecer nos próximos meses. Um ponto chave

A Reforma tributária, afinal, será um grande aprendizado. Claro, não será simples, estamos diante de um novo modelo não cumulativo, e isso exigirá novas práticas de apuração contábil e novas sistemáticas.

que temos defendido, neste contexto, é o de “Manutenção da Neutralidade Tributária”, para todo o setor de construção.

É importante ressaltar que a posição da APEOP é favorável à reforma, uma vez que ela moderniza o sistema tributário, que hoje é um cipoal de regramentos, trazendo-o para algo mais em linha com o que os países desenvolvidos nesta questão. E é válido registrar que o setor da construção Civil tem recebido grande atenção neste processo, tanto do executivo, pelo secretário Extraordinário da Reforma Tributária, Bernard Appy, quanto por parte do legislativo, ambos cientes da importância do setor, que emprega 2,8 milhões de profissionais em regime CLT e congrega mais de 140 mil empresas.

A prova dessa percepção, é que na PEC 45/2023, o setor da construção foi classificado como regime específico. No substitutivo mencionado, portanto, foram atendidos vários pleitos. Como por exemplo, o título do capítulo IV, que tratava do “Reequilíbrio de Contratos de Longo Prazo”, foi alterado para “Reequilíbrio de Contratos Administrativos”, de forma geral, contemplando assim, além dos contratos de concessões, também os contratos de obras públicas, que têm em média 18 meses.

O segundo ponto que foi atendido, no Art. 10 § 3, foi a garantia do “Regime de Caixa”. Considerando, o fato gerador do IVA/IBS/CBS, apenas na hora do pagamento por parte da administração pública em contratos administrativos. Um pleito muito importante nosso.



Também foi acatada, na área de Reequilíbrio dos Contratos, no Art. 376 § 4, a possibilidade do reequilíbrio provisório, uma vez que este é um processo longo na administração pública. A intenção aí, é buscar a preservação de contratos em vigência, uma medida cautelar, mas que é fundamental e decisivo para a manutenção destes acordos.

A APEOP também, vem desde já trabalhando para alterar outros pontos no Senado, como o redutor sobre a alíquota padrão aplicada à construção, originalmente fixado no substitutivo aprovado em 40%, mas que de acordo com nossa experiência e os cálculos, tem de ser colocado em 60%, mais suportável em um processo não cumulativo, para as empresas de obras públicas. Um ponto que coloca em risco os contratos de obras públicas, deixando-os mais onerosos, enfim.

Outra questão, importante para os contratos vigentes no período de implantação da reforma, são os prazos para análise e respostas dos pedidos de reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos. O substitutivo da Câmara definiu este prazo em 90 dias, prorrogáveis por igual período. Contudo, em um horizonte onde os prazos médios dos contratos para obras públicas, giram na casa dos 18 meses, 180 dias é um período excessivo. Poder gerar um ônus insuportável para as empresas. Então, estamos defendendo um prazo máximo para resposta de 60 dias, pois esse reequilíbrio se dá apenas no ambiente tributário.

A Reforma tributária, afinal, será um grande aprendizado. Claro, não será simples, estamos diante de um novo modelo não cumulativo, e isso exigirá novas práticas de apuração contábil e novas sistemáticas. Considerando que ainda não estamos em fase de regulamentação, algumas outras questões restam por ser respondidas. Mas, em meio às dúvidas, às quais aludi logo no início deste artigo, resta, no entanto, a certeza de que tanto a APEOP quanto a CBIC, buscarão as respostas que o mercado precisa. ■

Um ponto chave que temos defendido, neste contexto, é o de 'Manutenção da Neutralidade Tributária', para todo o setor de construção.



**Carlos Eduardo Lima Jorge, formado em Engenharia Civil pela FECA – Faculdade de Engenharia Civil de Araraquara, é Presidente Executivo da APEOP - Associação para o Progresso de Empresas de Infraestrutura Social e Logística, é vice-presidente de Infraestrutura da CBIC – Câmara Brasileira da Indústria da Construção e é vice-presidente do CONSIC – Conselho Superior da Indústria da Construção da FIESP.*



A (IN)EXEQUIBILIDADE DE PREÇOS PARA OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA DE ACORDO COM A NOVA LEI DE LICITAÇÕES

A partir de 01º de janeiro de 2024, a antiga Lei de Licitações foi revogada, passando a vigor como único regramento para a realização de licitações públicas a Lei n. 14.133/2021, de modo que a União, Estados, Municípios e Distrito Federal deverão observar as normas gerais de licitação e contratação estabelecidas pela nova lei.

Entre as inovações trazidas pela nova legislação, inseriu-se o critério da inexecuibilidade de propostas abaixo de 75% (setenta e cinco por cento) do valor orçado pela Administração Pública, na forma do artigo 59, § 4º, da Lei n. 14.133/2021, cuja interpretação literal não admitiria prova em contrário, ou seja, tratar-se-ia de presunção absoluta, que não possibilitaria a realização de diligências para comprovação da exequibilidade da proposta.

Tal inovação certamente foi criada como forma de tentar afastar, definitivamente, uma problemática que sempre gerou certa polêmica e atormentou a Administração Pública, uma vez que, embora a função do pregoeiro seja a de incentivar os licitantes a realizar ofertas, dinamizando a disputa, ele não detém competência discricionária para avaliar a viabilidade da execução de certa prestação ofertada por um particular quando atingindo o valor reputado como mínimo para a exequibilidade do objeto.

Logo, a escolha acerca do limite mínimo de exequibilidade, fundada em avaliações subjetivas, retrataria inevitável juízo arbitrário do pregoeiro, o que seria incompatível com a natureza da atividade administrativa em um Estado Democrático de Direito¹.

Não por outro motivo, o Tribunal de Contas da União, ao debater a alteração trazida pela Nova Lei de Licitações, posicionou-se, em um primeiro momento, no sentido de que “não há que se cogitar da realização de diligências para aferir a inexecuibilidade, pois o lance abaixo daquele percentual de 75% já é identificado pela própria Lei como inexecuível, devendo a proposta ser desclassificada” (Acórdão n. 2.198/2023 – Plenário).

No entanto, tal posicionamento gerou duras críticas por parte de doutrinadores, servidores da Administração Pública e das próprias empresas participantes dos processos licitatórios, uma vez que a interpretação literal do artigo 59, § 4º, da Lei n. 14.133/2021 conduz à definição de um preço mínimo, contrariando a própria finalidade das licitações públicas, que é a seleção da proposta mais vantajosa, mostrando-se, ainda, incompatível com os princípios do interesse público e economicidade, consagrados pelo artigo 5º da Nova Lei de Licitações.

Além disso, o posicionamento fortemente defendido pelas empresas é que um preço pode ser inexecuível para um licitante, mas exequível

¹ JUSTEN FILHO, Marçal – Pregão - Comentários à Legislação do Pregão Comum e Eletrônico - 6ª Edição, pp. 177-178.



para outro, pois determinado participante pode ser detentor de uma condição pessoal que lhe permita ofertar preço inferior ao limite de exequibilidade estimado pelo contratante, como, por exemplo, sua capacidade de negociação com fornecedores, economia de escala, regime tributário, custos logísticos, eventuais fontes de receitas alternativas, entre outras questões individuais de cada concorrente.

Do mesmo modo, também não se pode descartar que, muitas vezes, a estimação da exequibilidade pelo contratante pode apresentar deficiências, visto que sua visão de mercado não tem abrangência e precisão comparáveis às das empresas que atuam no ramo, distanciando-se da realidade econômica e fazendo com que o desafio para os licitantes seja formular seus preços de acordo com orçamentos totalmente incompatíveis com os valores praticados pelo mercado.

Não por outro motivo, o Tribunal de Contas, em 2024, reavaliou seu entendimento inicial, registrando o posicionamento de que “O critério definido no art. 59, § 4º, da Lei 14.133/2021 conduz a uma presunção relativa de inexequibilidade de preços, sendo possível que a Administração conceda à licitante a oportunidade de demonstrar a exequibilidade da sua proposta, nos termos do art. 59, § 2º, do mesmo diploma legal” (Acórdão n. 803/2024 – Plenário).

Ocorre que, ainda que o posicionamento atual do Tribunal de Contas da União se mostre mais coerente em relação ao entendimento inicial de presunção absoluta da inexequibilidade de propostas abaixo de 75% (setenta e cinco por cento) do valor orçado pela Administração Pública, causa certa preocupação às empresas participantes de tais disputas, colocar nas mãos de servidores, a decisão de classificação das propostas através de uma avaliação subjetiva, ainda que tal análise deva se pautar pelos princípios da razoabilidade, impessoalidade, isonomia e economicidade.

Isto porque, durante a tramitação de um procedimento licitatório, a avaliação aprofundada das circunstâncias – muitas vezes – particulares de cada licitante, que lhe permitem ofertar melhores preços, torna-se totalmente inviável, pois muitas comissões não dispõem de tempo, conhecimento e recursos materiais suficientes para promover diligências orientadas a apurar a viabilidade da execução proposta pelo participante, o que

A nova Lei de Licitações estabelece que propostas abaixo de 75% do valor orçado pela Administração Pública são presumidamente inexequíveis, sem admitir prova em contrário.

acarreta na desclassificação das melhores propostas apresentadas por empresas idôneas e totalmente aptas a desenvolver e entregar o objeto licitado.

Além disso, a apresentação de notas fiscais de materiais não é capaz de representar a economia que o licitante possa ter em outros custos indiretos – como infraestrutura e mão de obra, por exemplo, partilhados entre outros clientes –, o que permite com que a empresa replique tal condição ao preço proposto ao órgão contratante.

Não por outro motivo, cumpre ponderar outra vertente que deveria ser considerada quando da avaliação da exequibilidade das propostas, qual seja: o histórico do fornecedor detentor da proposta presumidamente inexequível. Isto porque, como é comum que uma mesma empresa consolidada no mercado preste, ao longo dos anos, serviços da mesma natureza aos mesmos órgãos, é de se considerar que, inexistindo quaisquer sanções prévias por inexecução contratual, o risco de descumprimento do objeto por aquele mesmo licitante fica reduzido, dando maior segurança à Administração Pública ao definir pela contratação da melhor proposta, ainda que o preço não esteja inserido na faixa da exequibilidade.





A falta de precisão legislativa e a subjetividade na análise prejudicam empresas idôneas e consolidadas, sujeitas à desclassificação por avaliações arbitrárias.

Logo, realizadas as considerações acima, constata-se que a alteração legislativa não resolveu as dificuldades relativas à aferição da inexequibilidade das propostas nas contratações públicas, uma vez que os parâmetros de avaliação da exequibilidade permanecem distantes da realidade econômica e não consideram, por vezes, as condições particulares de cada licitante.

Por fim, depreende-se que, justamente por tal dificuldade, parte da doutrina se alinha ao entendimento de afastar o problema de exequibilidade, ao indicar que a apresentação de propostas inexequíveis é um problema do licitante, que terá que cumprir o objeto com um preço reduzido ou, então, arcar com a aplicação de sanções decorrentes de sua má estimativa dos custos propostos no certame. Vejamos:



“A formulação de proposta inexequível é problema particular do licitante, que deve resolver-se ou através da punição exemplar (quando a proposta não for honrada) ou no âmbito da repressão a práticas de abuso de poder econômico (quando o sujeito valer-se de seu poder econômico para infringir a competição econômica leal). A licitação destina-se - especialmente no caso do pregão - a selecionar a proposta que acarrete o menor desembolso possível para os cofres públicos. Logo, não há sentido em desclassificar proposta sob fundamento de ser muito reduzida. Ao ver do autor, a inexequibilidade deve ser arcada pelo licitante, que deverá executar a prestação nos exatos termos de sua oferta. A ausência de adimplemento à prestação conduzirá à resolução do contrato, com o sancionamento adequado.”²

Portanto, embora haja relevância para todos os argumentos acima apresentados, a grande realidade é que, mais uma vez, quem perde com a imprecisão legislativa e a subjetividade da análise são as empresas idôneas e consolidadas no mercado, que acabam ficando sujeitas a propostas aventureiras ou, então, à desclassificação de suas propostas pela avaliação discricionária de servidores que, por falta de conhecimento, recursos, tempo ou qualquer outra razão, optam por desclassificar fornecedores assíduos do mercado, sem qualquer histórico que coloque em cheque o cumprimento de suas obrigações frente a seus clientes, ao invés de considerar todo o cenário e a possibilidade de atingir aos princípios da economicidade e seleção da melhor proposta. ■

Pedro Peres da Silva • Mariana Pirih Peres da Silva • Gabriele Seffrin

²JUSTEN FILHO, Marçal – Pregão – Comentários à Legislação do Pregão Comum e Eletrônico - 6ª Edição, pp. 181-182.

EVENTOS

ANOTA NA AGENDA
SETEMBRO/24



Fonte: Fotos: Divulgação / NOVACAP

NOVACAP PROMOVE WORKSHOP INTERNACIONAL SOBRE PAVIMENTAÇÃO URBANA

Evento ocorre em setembro, mas as inscrições, gratuitas, se abrem a partir do próximo dia 20.

A Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap) anuncia a realização do 1º Workshop de Pavimentação Urbana, agendado para 17 de setembro, no Espaço Multiuso Rubens Rezende (Macarrão), na própria empresa. Voltado para engenheiros, arquitetos, técnicos, estudantes, empresários, agentes públicos de mais interessados no tema, o evento é totalmente gratuito e tem o tema Desafios da Pavimentação Urbana. Renomados especialistas brasileiros e de outros países já estão confirmados como palestrantes para discutir as inovações disponíveis para o setor.

Os interessados devem acompanhar a conta no Instagram da companhia (@novacapoficial), pois, nos próximos dias, vai ser anunciado o procedimento para a inscrição no dia 20 deste mês. Importante ressaltar que são somente 300 vagas. A organização antecipa que a solicitação é feita mediante a doação de 1 kg de alimento não perecível, a ser destinado à Campanha Solidariedade Salva, da primeira-dama Mayara Noronha Rocha. Está prevista a entrega de certificado para os participantes.

“Esse workshop vai integrar a programação de aniversário dos 68 anos da Novacap, celebrado em setembro”, ressalta o presidente da empresa, Fernando Leite. “Somos referência nacional na pavimentação urbana e pretendemos, com esse

evento, buscar novas referências e técnicas para seguir oferecendo um serviço de qualidade à população do DF”, completa o gestor.

Entre os temas a serem abordados, destaque para engenharia urbana, evolução dos pavimentos de concreto, serviços de drenagem pluvial urbana, licenciamento ambiental, avaliação de pavimentos e inovações tecnológicas, entre outros. Na lista de palestrantes, profissionais como o alemão Frank Hauber, com vasta experiência em pavimentação rodoviária e aplicações de fibras de celulose; e o espanhol Ruy Núñez Pawlowsky, engenheiro civil com 20 anos de experiência em pavimentação rodoviária.

“A pavimentação urbana é um dos pilares que move a Novacap, por contar com profissionais renomados em seu quadro. Este primeiro workshop apresenta temas sobre a pavimentação urbana trazendo soluções tecnológicas inovadoras a serem incorporadas em um mercado que cresce progressivamente no país”, destaca a **Chefe da Divisão de Obras Diretas de Pavimentação Asfáltica da Novacap, Juliane Fortes**, que é uma das organizadoras do evento e também palestrante. **“O objetivo é tornar fazer desse, um encontro anual para abordarmos o tema e solidificando a Novacap como uma das maiores empresas públicas de pavimentação urbana do Brasil”**, finaliza.

Conheça os palestrantes:

**Frank Hauber,
Ruy Núñez Pawlowsky,
Juliane Fortes,
Lânio Trida Sene,
Juliana Borin Facó,
José Augusto Fázio,
Fauzi Nacfur Junior,
Hiltton Antônio D. Moreira,
Gabriel Klein,
Marcelo Henrique Ribeiro,
Daniel Rotilli Brugali e
Bruno Almeida.**





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