

REPRESENTATIVIDADE: Sob a liderança de José Alberto,
a **BRASINFRA** se consolida como a voz do setor.



EDIÇÃO 10/2025

CIRCULAÇÃO NACIONAL

RODOVIAS & INFRA

COMUNICAÇÃO DE ENGENHARIA

BRASIL QUE SE DESENVOLVE POR ESTRADAS

Em entrevista exclusiva, o ministro dos Transportes, Renan Filho, reconhecido pelas entregas concretas à frente da pasta, apresenta um panorama completo da malha rodoviária federal e os projetos que prometem revolucionar o setor.



FABRÍCIO GALVÃO
Diretor-Geral do DNIT



CARLOS BARROS
Diretor-executivo do DNIT



ANDRÉ PAES
Superintendente Regional do DNIT/AL



Conheça nossos
produtos e serviços.



SGET

Terminais Absorvedores de Energia

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



DEFENSA NEO



TK 110 e TK 80

Os produtos Marvitec
atendem aos critérios
na ABNT NBR 15.486
e ABNT NBR 6971



- Com velocidade de Impacto de até 110km/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



Barreiras
pré-moldadas

As **barreiras pré-moldadas da Marvitec** são sinônimo de segurança, praticidade e eficiência. Produzidas com concreto de alta resistência, elas garantem durabilidade e estabilidade em diversas aplicações, como contenção de tráfego, isolamento de áreas e proteção de obras. Além disso, o sistema pré-moldado permite rápida instalação, reduzindo custos e prazos nas obras.

Atenuador de Impacto Móvel TMA

O TMA da Marvitec é um dispositivo de segurança passiva essencial para a proteção de trabalhadores, motoristas e equipamentos em zonas de obras e intervenções viárias. Instalado na traseira de caminhões, atua como um amortecedor de impacto móvel, absorvendo colisões traseiras com eficiência, garantindo mais segurança e confiabilidade nas operações.



ALAGOAS: NA RODAGEM

Um estado na rota de um novo ciclo de prosperidade, é o que se apresenta nesta edição de RodoVias&Infra, que volta suas lentes e letras a este rincão do Brasil, para mostrar a abrangente transformação gestada pela atual administração do Ministério dos Transportes, também por lá, com resultados práticos tangíveis e mensuráveis.

Uma decisão pelo não abandono. Uma opção por retomar, com galhardia, as rédeas do destino, e que, afinal é vontade de todos os brasileiros. Do DNIT sede, e das conversas com seus diretores, ao DNIT alagoano, pelas mãos de sua Superintendência, a casa da engenharia rodoviária federal, surge como o fio condutor deste esquema novo, movido pela sinergia entre o saber técnico e a visão estratégica.

Esta é uma edição carregada, portanto, no sotaque alagoano. Feita na medida para quem, das praias ao sertão, acorda muito cedo e trabalha até a noite. Que não tem medo do sol escaldante. Que está em constante movimento, e faz girar a roda da vida, produzindo riqueza e distribuindo proventos.

Uma edição que traz grandes números, alguns tantos, que mal cabem no display de uma calculadora comum. São os números de programas e resultados de um executivo atento às demandas e exigências, sejam do povo, das cortes ou socioambientais, sem perder de vista o objetivo e o imediato.

Uma edição que ao rodar por Alagoas, também gira pelo Brasil. Das grandiosas obras como a Ponte de Penedo, que aproxima os alagoanos dos sergipanos, passando pela implantação do trecho da Serra da Catita, às intervenções na duplicação da BR-101 e nas BRs 104, 416 e 349, até a troca de experiências em eventos como o InfraBusiness Expo, realizado em MG, ou o workshop da ABDER e do DER/AL em parceria com o CREA/AL.

Eis aqui uma visão detalhada da governança que busca apoio na tecnologia, e de uma iniciativa privada organizada e atenta, que entende de entregas e serviços. De eficiência e agilidade. Um avanço em curso. Uma nova experiência também, de diálogo com o setor, como evidenciado na entrevista com o presidente da Brasinfra, a Associação das Associações da Infraestrutura brasileira.

Uma edição que, por fim, também dividirá suas páginas com a história, ao registrar a transparência de um leilão de peso como o do Túnel Santos-Guarujá. Um instantâneo do momento Brasil, que em meio a tantos desafios, ainda tem tantas boas notícias a divulgar.

Boa Leitura.



Publicação Editora Rodovias e Infraestrutura
CNPJ: 55.967.596/0001-95

Rodovias e Infra BSB
CNPJ: 60.113.926/0001-15

R.V.I. Editora e Agência
de Comunicação e Publicidade Ltda
CNPJ: 61.706.239/0001-76

RodoVias&Infra
@rodoviasinfra

Rua Doutor Gonzaga de Campos 74B
Uberaba - Curitiba/PR
81.570-110

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

Leandro Dvorak
Diretor Institucional
leandro@rodoviasinfra.com
61 98357 1114

Fábio Abreu
Diretor de Jornalismo
fabio@rodoviasinfra.com

Dagoberto Filho
Fotógrafo / Design
dagoberto@rodoviasinfra.com

João Marassi
Jornalista Responsável
RP: DTR-PR 7731

Jaqueline Rupp Karatchuck
Diretora Financeira
jaqueline@rodoviasinfra.com

Mari Iaciuk
Relações Públicas
mari@rodoviasinfra.com

Paulo Roberto Negreiros
Diretor de Fotografia
negreiros@rodoviasinfra.com

Celso Kraiczei
Fotografia e Video
celso@rodoviasinfra.com

Ah! Comunicação
Finalização Gráfica

FOTO CAPA:
Foto Renan Filho: Luiz Siqueira
Montagem Acervo RVI

Artigos assinados não refletem
necessariamente a opinião da Revista,
sendo de total responsabilidade do autor.

Ano 01 - Edição 10
Julho • Agosto/2025
Distribuição dirigida e gratuita
Tiragem: 20 mil exemplares

CAPA - DNIT/AL

22



EXCLUSIVA: RENAN FILHO

9

Ministro dos Transportes



ENTREVISTA: FABRICIO GALVÃO

54

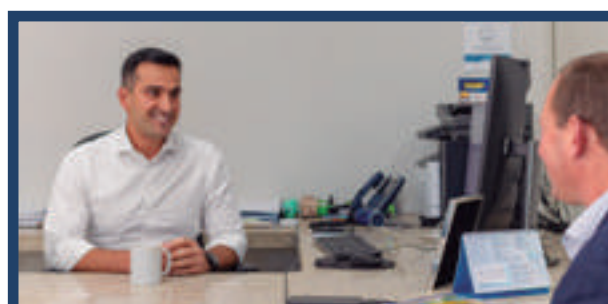
Diretor-Geral do DNIT



ENTREVISTA: CARLOS BARROS

62

Diretor-Executivo do DNIT



ENTREVISTA: ANDRÉ PAES

68

Superintendente do DNIT/AL



ENTREVISTA: JOSÉ ALBERTO

76

Presidente da BRASINFRA

POR DENTRO DO REVITALIZA

84

Bráulio Fernando Júnior

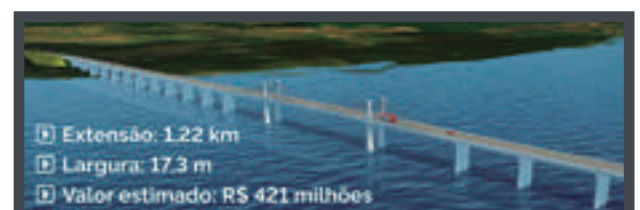
WORKSHOP ABDER

87

Diálogos da Engenharia - Maceió/Alagoas

LICENCIAMENTO AMBIENTAL

92



PONTE BINACIONAL

102

Diplomacia de Concreto Brasil - Bolívia



TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

108

Um gigante sob às águas

NOVA LEGISLAÇÃO NO DNIT/PR

118

CABOTAGEM NACIONAL BR DO MAR

120

INFRABUSINESS EXPO

126

LICENCIAMENTO - ANETRAMS

132

LUQUINHA

136

35 ANOS - STRATA

137

ARTIGOS

Henrique Faria

138

Alexandre Castro

142

Gabriele Seffrin, Mariana Pirih Peres e Pedro Peres

144



DISTRIBUIDOR DE CIMENTO ROMANELLI DCR-14CC EFLOW: TECNOLOGIA QUE REDEFINE A APLICAÇÃO DE CIMENTO

Com a Tecnologia EFLOW e Células de Carga embarcadas, o lançamento da Romanelli entrega mais autonomia e eleva a produtividade em obras de estabilização e reciclagem de solos.

A Romanelli, referência brasileira em equipamentos para construção e manutenção viária, apresenta ao mercado o DCR-14CC EFLOW. O equipamento reúne alta performance, tecnologia de ponta e se consolida como uma alternativa nacional, robusta e confiável, projetada para atender às mais diversas exigências nos canteiros de obras. Mais do que robustez mecânica, o DCR-14CC EFLOW se consolida como uma plataforma tecnológica sobre rodas. Equipado com o Sistema EFLOW, o equipamento automatiza a aplicação, ajustando a vazão

em tempo real de acordo com a velocidade de deslocamento, monitorada por GPS. O resultado é um processo preciso, seguro e uniforme em todas as etapas da operação.

Outro diferencial é a incorporação de células de carga de alta precisão, que garantem maior exatidão no controle da dosagem de cimento. Esse recurso proporciona controle rigoroso do processo, assegurando uniformidade na aplicação, redução de desperdícios e melhor aproveitamento dos materiais — fatores que impactam diretamente na qualidade final e nos custos operacionais.



Com capacidade de 14 m³, o silo oferece grande autonomia operacional, reduzindo paradas para reabastecimento. A distribuição de material conta com esteira transportadora e vibrador, assegurando fluxo constante durante o trabalho.

A caixa de aplicação é equipada com duas roscas sem-fim acionadas por motores hidráulicos independentes, responsáveis por assegurar distribuição contínua e uniforme em toda a extensão. O sistema conta ainda com dois tambores rotativos de dosagem, equipados com sensores para monitoramento eletrônico de nível e controle preciso da taxa de aplicação, garantindo confiabilidade e enchimento adequado durante todo o processo.

Na operação, o equipamento dispõe de um painel eletrônico na cabine do veículo, que centraliza todas as funções operacionais. A interface intuitiva facilita

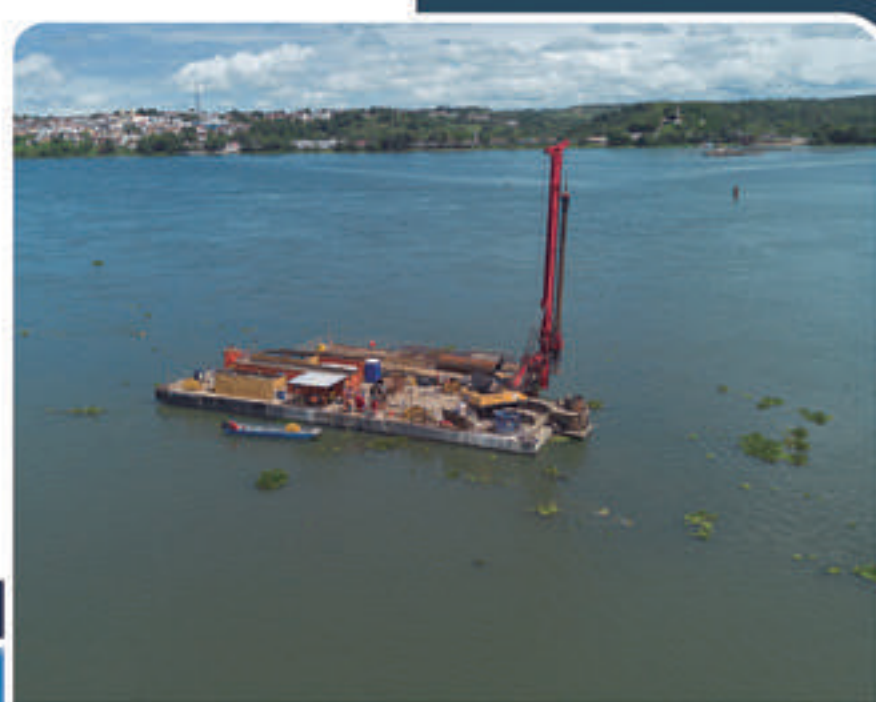
o manuseio e reduz o tempo de treinamento, permitindo que equipes de diferentes níveis de experiência atuem com eficiência. ■



SOBRE A ROMANELLI:

Com mais de seis décadas de história, a Romanelli é referência no desenvolvimento de equipamentos para pavimentação e infraestrutura viária. Reconhecida pelo pioneirismo e pela busca constante por inovação, a empresa combina tradição e tecnologia para entregar soluções eficientes, produtivas e duráveis. Presente em mais de 40 países, leva a engenharia brasileira além das fronteiras, reafirmando seu compromisso em pavimentar caminhos de progresso ao lado de seus clientes.





RVI EXCLUSIVA

Renan Filho
Ministro dos Transportes



Foto: Luiz Siqueira/MT

Um marco de engenharia que
encurta distâncias,
conecta estados
e abre caminhos
para o **crescimento**
sustentável
da região.



Ponte sobre o Rio São Francisco

O Consórcio Penedo-Neópolis, formado pelas empresas Arteleste e A. Gaspar, está construindo uma ponte de 1,18 km de extensão na BR-349/AL/SE.

A obra ligará os estados de **Alagoas** e **Sergipe**, trazendo benefícios como a redução do tempo de viagens e o fortalecimento do desenvolvimento da economia regional.

(84) 3221-3766 / www.agaspar.com.br

Av Jundiaí, 330 - AGC Corporativo, 16º andar Natal/RN

(41) 3382-2044 / www.arteleste.com.br

Rua Rio de Janeiro 6, São José dos Pinhais-PR



RENAN FILHO

Ministro dos Transportes

O embaixador da infraestrutura

De sua pequena Murici, na zona da mata alagoana, à modernista capital do Brasil, José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, homem à frente da pasta máxima dos Transportes do país, percorreu um caminho ascendente e estável, cujos objetivos jamais encontraram um desfecho que não fosse o sucesso. Bom avaliador situacional, bem articulado (e bom articulador), o dinâmico, jovem (e jovial) economista e político, emprestou seu carisma às duas grandes motrizes do país: a infraestrutura e a engenharia, com a missão de transformar em realidade, boa parte das aspirações que o executivo ao qual atualmente compõe, tem para o seu projeto de país. Entusiasta de grandes obras públicas (algo que remonta a seus mandatos como governador de seu estado), ele encontrou, em meio a uma assoberbada e absolutamente assediada agenda, espaço para responder à RodoVias&Infra, algumas questões acerca de sua gestão.

RodoVias&Infra: Desde que assumiu o Ministério dos Transportes, o senhor vem conduzindo uma agenda intensa de obras e investimentos. Qual o balanço da sua gestão até aqui e quais os marcos mais importantes entregues nesse período?

Renan Filho: Quando assumimos o Ministério dos Transportes, em 2023, encontramos uma malha rodoviária em condições muito precárias. Desde então, estabelecemos uma agenda firme de reconstrução e modernização da infraestrutura nacional. Em apenas dois anos, já conseguimos mobilizar mais de R\$ 63,7 bilhões em investimentos. Desse montante, R\$ 38,8 bilhões foram aplicados diretamente pelo DNIT em rodovias públicas federais, garantindo obras de recuperação, manutenção e sinalização. Outros R\$ 24,95 bilhões vieram da iniciativa privada, por meio de concessões, mostrando que o Estado e o mercado podem caminhar juntos em prol do desenvolvimento. Os resultados são expressivos. Realizamos 16 leilões de concessões, que viabilizaram a transferência de cerca de 7.930 km de rodovias à iniciativa privada. Isso assegura mais de R\$ 106 bilhões em investimentos (Capex) e aproximadamente R\$ 70 bilhões em operações e manutenção (Opex). Trata-se hoje do maior programa de concessões rodoviárias em andamento no mundo, um marco que comprova a confiança dos investidores na capacidade do Brasil de atrair capital privado e oferecer projetos sólidos. Também avançamos na conservação das estradas públicas federais. O Índice de Condição da Manutenção (ICM) alcançou, em 2025, o segundo melhor resultado desde 2016, superando a meta prevista. Destaco que os trechos classificados como “Bom” subiram de 75% para 76%, evidenciando que o esforço em manutenção já é reconhecido por quem utiliza nossas rodovias. Esse balanço demonstra que estamos cumprindo nosso compromisso: entregar ao povo brasileiro rodovias mais seguras, modernas e capazes de sustentar o crescimento econômico do país, unindo a força do investimento público à confiança do investimento privado, sempre com foco na qualidade do serviço prestado à sociedade.

Entregar ao povo brasileiro rodovias mais seguras, modernas e capazes de sustentar o crescimento econômico do país, unindo a força do investimento público à confiança do investimento privado, sempre com foco na qualidade do serviço prestado à sociedade.



BTG Pactual CEO Conference Brasil

O novo PAC e outras iniciativas de governo têm direcionado recursos expressivos para infraestrutura. Quais estratégias foram fundamentais para acelerar projetos e garantir que os investimentos cheguem de forma efetiva às regiões que mais precisam?

Desde o início da gestão, buscamos transformar o novo PAC em um verdadeiro motor de desenvolvimento. Para isso, adotamos uma estratégia integrada e orientada pelo interesse público, que combina planejamento de longo prazo, definição clara de prioridades e parceria sólida com a iniciativa privada. Essa atuação tem permitido acelerar duplicações e modernizações de rodovias, atrair capital internacional e ampliar a capacidade de resposta do Estado, garantindo que os investimentos cheguem, de fato, às regiões que mais necessitam. Outro fator essencial foi a coordenação entre o Ministério dos Transportes e suas vinculadas — DNIT, ANTT e Infra S.A.. Com muito conhecimento técnico e comprometimento, nossas equipes implantaram mecanismos modernos de acompanhamento e fiscalização, com indicadores como o Índice de Condição da Manutenção (ICM), que asseguram eficiência, transparência e resultados concretos para os usuários. Também reforçamos a parceria com estados e municípios, assegurando que cada obra reflita as necessidades regionais e melhore a vida da população. Essa integração, sustentada por rigor técnico, visão estratégica e compromisso público, é o que tem permitido transformar investimentos em entregas reais e construir uma infraestrutura mais moderna, segura e competitiva para o Brasil.



Anúncio de pacote de Investimentos do PAC para Minas Gerais

Renan Filho
Ministro dos Transportes

Conseguimos trazer novamente esse capital estrangeiro para o país, o que representa não apenas a confiança no nosso modelo, mas também a certeza de que a infraestrutura brasileira voltou a ser vista como um ambiente seguro, moderno e atrativo para investimentos de longo prazo. Pela primeira vez, o Brasil conta com uma Política Nacional de Outorgas.

O modelo de concessões tem sido um vetor relevante para atrair investimentos privados à infraestrutura brasileira. Que avanços e ajustes esse modelo recebeu sob sua gestão, e como ele pode ampliar a integração logística do país?

O modelo de concessões rodoviárias passou por transformações profundas na nossa gestão, sempre guiado pelo interesse público, pela modernização da malha e pela confiança dos investidores. São mudanças estruturais capazes de restabelecer a credibilidade do setor, tanto para os usuários quanto para investidores nacionais e estrangeiros. Vale destacar que, desde 2007, o Brasil não contava mais com investidores internacionais atuando em concessões de rodovias federais. Hoje, conseguimos trazer novamente esse capital estrangeiro para o país, o que representa não apenas a confiança no nosso modelo, mas também a certeza de que a infraestrutura brasileira voltou a ser vista como um ambiente seguro, moderno e atrativo para investimentos de longo prazo. Pela primeira vez, o Brasil conta com uma Política Nacional de Outorgas, instituída pela Portaria MT nº 995/2023. Até então, o país nunca teve uma política clara e estruturada de outorgas, que desse segurança e previsibilidade ao investidor. Hoje, temos um marco que garante modicidade tarifária, padronização de estudos e contratos, matriz de risco clara, e um sistema de gestão por incentivos. Esse modelo é um estímulo para as concessionárias, pois a tarifa de pedágio só aumenta depois da entrega da obra, sendo também

justo com o usuário, que passa a pagar apenas pela infraestrutura já disponível para seu uso. As inovações são relevantes e já reconhecidas internacionalmente: incentivo à arrecadação em fluxo livre (free flow), estímulo à eficiência operacional, redução de custos e prazos e a promoção da transição energética, com pontos de recarga para veículos elétricos em SAUs e Pontos de Parada e Descanso para caminhoneiros e caminhoneiras. Além disso, a política passou a incorporar diretrizes sociais, exigindo das concessionárias políticas afirmativas de gênero e raça em sua cultura organizacional. Também instituímos a Política de Otimização e Modernização dos contratos vigentes (Portaria MT nº 848/2023), um instrumento fundamental para destravar projetos paralisados e renegociar contratos que apresentavam baixa entrega aos usuários. Essa política nos permitiu arrumar a casa, já que, no momento da sua edição, 14 dos 26 contratos de concessão sob gestão da ANTT estavam estressados, seja por baixa performance ou por estarem em processo de devolução amigável — situação que, na prática, significava obras paradas e usuários desassistidos. Com esse novo modelo, já alcançamos oito acordos relevantes:

- **Dois leilões bem-sucedidos:** BR-101/ES (Ecovias Capixaba) e BR-163/MS (Motiva Pantanal);
- **Dois editais publicados:** BR-381/MG/SP (Fernão Dias) e BR-101/RJ (Autopista Fluminense);
- **Um contrato em deliberação no TCU:** BR-116/SP/PR (Régis Bittencourt);
- **A resolução do caso ViaBahia**, que encerrou um litígio histórico e viabilizou o novo projeto da Rota 2 de Julho (BR-101/324/BA);
- **E mais dois processos em fase final de comissão:** Via Brasil e Concebra.

Esse conjunto de resultados demonstra que conseguimos recuperar a governança e a efetividade das concessões, destravando investimentos, resgatando a confiança dos usuários e investidores e devolvendo dinamismo à expansão da infraestrutura nacional.



Trata-se de um equilíbrio inteligente entre Estado e mercado: o setor público investe onde a sociedade mais precisa e o setor privado assume os trechos financeiramente sustentáveis.

Na sua avaliação, qual deve ser o equilíbrio ideal entre investimentos públicos e privados para que a malha de transportes seja expandida e mantida com qualidade?

O equilíbrio ideal exige uma análise técnica e responsável. A iniciativa privada deve atuar onde há viabilidade econômico-financeira, garantindo retorno adequado e sustentabilidade dos projetos. Mas é dever do Estado olhar além da lógica de mercado: em regiões menos atrativas para o investidor, cabe ao poder público assumir a dianteira, assegurando que a população não fique sem infraestrutura de qualidade apenas por falta de rentabilidade. Isso significa que o governo deve priorizar investimentos públicos em trechos estratégicos e críticos, onde é preciso garantir segurança, manutenção e integração regional. Já nas rodovias com maior fluxo e potencial de arrecadação, a concessão à iniciativa privada se mostra o caminho mais eficiente, trazendo capital, inovação e gestão moderna. Vale destacar que a parceria entre o público e o privado, amplamente utilizada em diversos países, tem um enorme potencial de ampliar a infraestrutura no Brasil, acelerar entregas e gerar benefícios concretos para os usuários. Em síntese, trata-se de um equilíbrio inteligente entre Estado e mercado: o setor público investe onde a sociedade mais precisa e o setor privado assume os trechos financeiramente sustentáveis. Essa combinação assegura que a malha rodoviária avance com planejamento, qualidade e justiça, garantindo que cada real investido — público ou privado — se converta em resultados concretos para o desenvolvimento do país e para a vida dos brasileiros.



Liberção para duplicação da BR-343 de Altos e Teresina

Ainda sobre as novas concessões, podemos considerá-las exitosas, em comparação a outras agendas já tentadas anteriormente, devido a uma discussão mais detida durante a concepção das modelagens, incluindo maior participação dos governos estaduais e mesmo de órgãos como o TCU?

Somente entre 2023 e setembro de 2025, já realizamos 16 leilões de novas concessões, que representam 7,9 mil km de rodovias e preveem cerca de R\$ 176 bilhões em investimentos privados. E o ritmo continua acelerado: só em 2025, teremos mais 6 leilões já agendados e a publicação de um novo edital, que elevarão o total para 6,6 mil km de rodovias leiloadas e aproximadamente R\$ 138 bilhões contratados em investimentos somente neste ano. Para 2026, a meta é ainda mais ousada: 17 leilões, abrangendo 8,3 mil km em novos contratos, renovações e otimizações, com a expectativa de captar mais R\$ 190 bilhões em investimentos privados. O contraste com o passado é expressivo. Entre 2019 e 2022, foram leiloados apenas 3,9 mil km, com investimentos de R\$ 74 bilhões. Ou seja, em apenas quatro anos, conseguimos mais que dobrar a extensão de rodovias concedidas e multiplicar por mais de duas vezes os investimentos contratados, superando de longe a série histórica. Outro diferencial importante tem sido a construção de parcerias federativas. Destaco a Rota da Celulose, envolvendo as BR-262/267/MS, em parceria com o Governo de Mato Grosso do Sul, e o projeto Rodovias Integradas do Paraná, que uniu trechos federais e estaduais em um modelo inovador e vantajoso para ambas as jurisdições. Além dos novos leilões, avançamos nas otimizações contratuais, instrumento essencial para recuperar projetos estagnados, com potencial de inclusão de R\$ 96 bi nas principais rodovias do país, que estavam sem investimentos. O resultado é claro: o Brasil vive hoje o maior ciclo de concessões rodoviárias da sua história, combinando inovação, previsibilidade e segurança jurídica.

O resultado é claro: o Brasil vive hoje o maior ciclo de concessões rodoviárias da sua história, combinando inovação, previsibilidade e segurança jurídica.



Reunião COMSA em Madrid- RoadShow



Renan Filho
Ministro dos Transportes

O Brasil tem sido objeto de atenção de grupos investidores estrangeiros, em especial, de integrantes dos BRICS. Este fato, associado ao realinhamento geopolítico em curso, com divergências tarifárias, entre parceiros históricos, e mesmo cenários de conflito, representam também, uma janela de oportunidade?

Hoje, o Brasil ocupa uma posição estratégica no cenário global, e o crescente interesse de investidores estrangeiros — inclusive dos países dos BRICS — reflete a confiança internacional na nossa capacidade de execução e na estabilidade dos projetos de infraestrutura. Em um contexto de realinhamento geopolítico e de divergências comerciais, os desafios também se transformam em oportunidades para atrair capital, tecnologia e expertise que acelerem a modernização da nossa malha rodoviária e logística. Nesse sentido, a realização de roadshows internacionais na Espanha, Inglaterra, México e Reino Unido teve como objetivo de apresentar ao mundo a carteira

Em síntese, vivemos uma janela histórica de oportunidades. Cabe a nós, com gestão competente e visão de longo prazo, garantir que cada recurso internacional investido se transforme em infraestrutura eficiente, segura e duradoura.

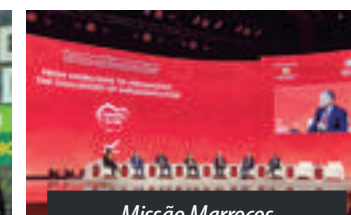
brasileira de projetos e, ao mesmo tempo, voltar os olhos do mercado internacional para o Brasil. É uma ação estratégica para ampliar a visibilidade, atrair investidores de diferentes regiões e reforçar a imagem do país como destino seguro, confiável e atrativo para grandes obras de infraestrutura. Nosso compromisso é claro: aproveitar essas oportunidades com transparência, planejamento técnico e critérios de viabilidade econômica, assegurando que cada projeto traga benefícios concretos para a população brasileira, sem abrir mão da segurança jurídica e da qualidade das entregas. A atração de investimentos internacionais, como já demonstram os recentes leilões de concessão, é uma ferramenta estratégica para viabilizar obras estruturantes, ampliar duplicações, melhorar a manutenção e elevar o padrão de serviço das rodovias federais. Em síntese, vivemos uma janela histórica de oportunidades. Cabe a nós, com gestão competente e visão de longo prazo, garantir que cada recurso internacional investido se transforme em infraestrutura eficiente, segura e duradoura, consolidando o Brasil como um protagonista global no setor de transportes e logística.



Leilão Lote 3 Paraná e Leilão da Rodovia BR-060/452



Resultado dos 100 dias de obras prioritárias realizadas no lote 3 de Rodovias do Paraná



Missão Marrocos

Em caso afirmativo, o país conseguirá explorá-la, mesmo ainda não tendo equacionado completamente algumas fraquezas, tributação excessiva e complexa, burocracia demasiada e insegurança jurídica?

O Brasil está plenamente capacitado para aproveitar as oportunidades de investimento, mesmo diante de desafios históricos como a carga tributária e questões de segurança jurídica. Contamos com instituições sólidas, profissionais altamente qualificados e mecanismos de governança modernos, que asseguram transparência, previsibilidade e eficiência na execução de projetos de infraestrutura. A experiência acumulada na gestão de grandes obras e concessões, aliada ao compromisso do governo em aprimorar o ambiente regulatório e reduzir entraves administrativos, fortalece a confiança dos investidores nacionais e internacionais. Cada leilão realizado e cada contrato executado com sucesso reforçam a mensagem de que o Brasil é capaz de entregar resultados consistentes e duradouros, mesmo em cenários desafiadores. Com planejamento estratégico, coordenação institucional e rigor técnico na execução, estamos superando fragilidades históricas e transformando o país em um ambiente competitivo, estável e confiável para investimentos internacionais. O resultado é uma infraestrutura mais moderna e eficiente, que gera benefícios concretos para a sociedade e impulsiona o desenvolvimento nacional.

O senhor liderou o esforço de resposta e de reconstrução mais significativo na história recente do país, em contraponto aos extremos eventos climáticos e a catástrofe acontecida no Rio Grande do Sul. Que lições o Brasil tira desta grave ocorrência?

A tragédia ocorrida no Rio Grande do Sul reforça, de forma contundente, que a infraestrutura do país deve ser planejada não apenas para atender à demanda de tráfego, mas também para resistir a eventos climáticos extremos. Esse episódio trouxe lições valiosas sobre a urgência de integrar resiliência e sustentabilidade às políticas de transporte. Já em 2023, nossa gestão havia sinalizado essa preocupação ao incluir diretrizes de sustentabilidade ambiental na Nova Política de Outorgas (Portaria MT nº 995/2023). No entanto, após o desastre no Rio Grande do Sul, avançamos com medidas concretas e pioneiras. A Portaria nº 622/2024 estabeleceu que, em todos os contratos de concessão rodoviária, pelo menos 1% da receita bruta seja destinado ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente e à mitigação de gases de efeito estufa. Complementarmente, a Portaria nº 64, de 23 de janeiro de 2025, criou o Programa PRO-AdaptaVias, voltado à adaptação e ao fortalecimento da resiliência da infraestrutura federal — rodovias e ferrovias — frente às mudanças climáticas. Essas iniciativas demonstram um compromisso institucional firme com a segurança, a sustentabilidade e a continuidade operacional da malha de transportes. Nosso objetivo é garantir que, mesmo diante de eventos extremos, possamos minimizar impactos, proteger vidas e assegurar a circulação de pessoas e cargas com eficiência. O Brasil mostra, assim, que sabe aprender com cada desafio e transformar experiências críticas em políticas públicas inovadoras e permanentes, colocando a resiliência climática no centro da agenda de infraestrutura.

Cada leilão realizado e cada contrato executado com sucesso reforçam a mensagem de que o Brasil é capaz de entregar resultados consistentes e duradouros, mesmo em cenários desafiadores.



Cerimônia de Inauguração do Contorno Viário de Florianópolis



Visita às obras da BR-230 em Campina Grande e João Pessoa

A Portaria nº 622/2024 estabeleceu que, em todos os contratos de concessão rodoviária, pelo menos 1% da receita bruta seja destinado ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente e à mitigação de gases de efeito estufa.



Visita técnica à ponte do Rio Araguaia



Renan Filho
Ministro dos Transportes

O Brasil também viveu momentos de crise com as quedas da ponte sobre o rio Tocantins e da ponte do rio Caí, no Rio Grande do Sul. Como o Ministério estruturou uma resposta rápida a esses eventos e quais lições ficaram dessas situações?

A gestão de obras de arte especiais, como pontes e viadutos, é uma das atividades mais complexas e sensíveis da engenharia, demandando máxima atenção dos órgãos responsáveis. Embora ocorrências graves sejam incomuns, sempre que acontecem, os procedimentos adotados — em caráter emergencial — têm como prioridade resguardar vidas, apoiar operações de resgate, restabelecer o tráfego, proteger o patrimônio público e mitigar impactos ambientais. É igualmente fundamental estabelecer uma linha de investigação técnica para apurar as causas do evento, compreender sua dinâmica e aprimorar os protocolos internos, evitando novas ocorrências. Esse processo pode, ainda, ensejar a apuração de responsabilidades, sempre com observância aos princípios do contraditório e da ampla defesa,

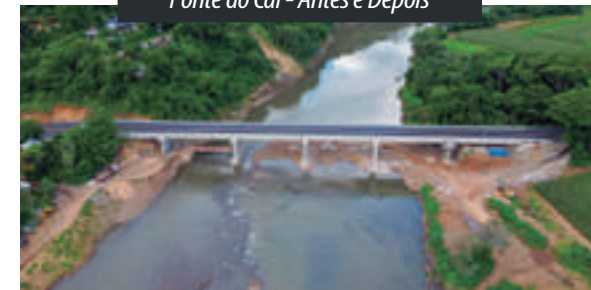
A gestão de obras de arte especiais, como pontes e viadutos, é uma das atividades mais complexas e sensíveis da engenharia, demandando máxima atenção dos órgãos responsáveis.

conforme prevê a legislação. O Ministério dos Transportes acompanha de forma sistemática as ações do DNIT, que tem demonstrado agilidade, senso de urgência e compromisso na condução das soluções. Exemplos concretos reforçam esse esforço:

- **A Ponte sobre o Rio Caí**, cuja obra emergencial foi concluída em tempo recorde, com equipes trabalhando em dois turnos diários, inclusive aos finais de semana. O investimento de R\$ 31 milhões resultou em uma entrega dois meses antes do prazo contratual, restabelecendo rapidamente a normalidade da circulação.
- **A Ponte JK**, atualmente em reconstrução no âmbito do Novo PAC, com investimentos de R\$ 171 milhões, garantirá a retomada plena do fluxo entre os municípios de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA, assegurando condições seguras e modernas para usuários e para o escoamento da produção regional.
- **Essas iniciativas demonstram que o governo está atento, preparado e comprometido em oferecer respostas rápidas, eficazes e estruturantes, fortalecendo a segurança, a mobilidade e a integração logística do país.**



Ponte do Caí - Antes e Depois



“Essas obras têm caráter estratégico, pois ampliam a integração logística e comercial com países vizinhos, fortalecendo a inserção do Brasil nos fluxos regionais e globais de comércio.”



Entrega dos Complexos Viários
Hélio Smidt e Fernão Dias



Além das ações emergenciais, quais avanços o senhor destacaria nas obras de novas pontes estratégicas, como a de Jaguarão, a ponte binacional com a Bolívia em Rondônia, e outros projetos que fortalecem a integração?

A nova Ponte de Jaguarão, na BR-116/RS, responde a uma demanda histórica do Uruguai, ao viabilizar o escoamento de produtos uruguaios pelo Porto do Rio Grande, com destaque para o arroz. Sua construção terá impacto direto na logística regional, ao desafogar o tráfego da atual ponte Barão de Mauá, que poderá ser reformada com mais segurança e planejamento. Além disso, a nova estrutura permitirá maior controle aduaneiro e combate às atividades ilícitas, fortalecendo a cooperação entre Brasil e Uruguai. Já a Ponte sobre o Rio Mamoré, em Guajará-Mirim (BR-425/RO), terá papel fundamental na integração com a Bolívia, conectando Porto Velho a La Paz — ligação que hoje depende de balsas. Sua implantação fomentará o comércio bilateral e facilitará as exportações de produtos oriundos das regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste do Brasil para Bolívia, Peru e Chile, abrindo uma rota mais direta de acesso ao Oceano Pacífico. Essas obras têm caráter estratégico, pois ampliam a integração logística e comercial com países vizinhos, fortalecendo a inserção do Brasil nos fluxos regionais e globais de comércio. Ao mesmo tempo, refletem o compromisso do governo em transformar a infraestrutura de transportes em um vetor de desenvolvimento econômico, integração regional e fortalecimento das relações internacionais.

Os índices de qualidade da malha rodoviária sob gestão federal apresentaram significativa melhora nos últimos anos. O que mudou na política de manutenção e conservação para alcançar esse resultado?

A melhoria no Índice de Condição da Manutenção (ICM) está diretamente associada ao expressivo aumento nos investimentos em manutenção rodoviária, que mais do que dobraram nos últimos dois anos. Apenas em 2023 e 2024, foram aplicados R\$ 19,5 bilhões em obras de manutenção, contra R\$ 8,3 bilhões executados no biênio 2021/2022. Esse salto demonstra o compromisso do governo em recuperar e modernizar a malha rodoviária federal, garantindo mais segurança e qualidade para os usuários. Além disso, instituímos o Programa Revitaliza-BR, que trouxe inovações importantes na forma de planejar e executar serviços. O programa estabeleceu novos procedimentos técnicos para a elaboração de soluções e para a contratação de obras e serviços de manutenção rodoviária, incluindo:

- implantação de faixas adicionais e acostamentos,
- eliminação de pontos críticos, e
- regulamentação de intervenções que passaram a integrar o escopo das atividades de manutenção.

Essas medidas representam uma mudança estrutural na política de manutenção, garantindo maior eficiência na aplicação dos recursos, padronização de processos e foco em resultados tangíveis para a sociedade. O Revitaliza-BR não apenas melhora a condição das rodovias, como também reforça o compromisso do país em construir uma infraestrutura rodoviária moderna, segura e sustentável.

“O Revitaliza-BR não apenas melhora a condição das rodovias, como também reforça o compromisso do país em construir uma infraestrutura rodoviária moderna, segura e sustentável.”

Em termos de investimentos, como o Ministério está equilibrando recursos entre manutenção, duplicações, pavimentações e novas obras?

Os instrumentos de planejamento, como o PPA (Plano Plurianual), a PNT (Política Nacional de Transportes) e a PNL (Política Nacional de Logística), são fundamentais para nortear a atuação do Ministério dos Transportes na execução de políticas públicas voltadas ao transporte rodoviário. A partir desses planos estratégicos, o Ministério define sua carteira de empreendimentos prioritários, consolidada no Novo PAC, que organiza as ações estruturantes para a manutenção, modernização e expansão da infraestrutura rodoviária nacional. No campo da manutenção, o DNIT elabora anualmente o PNMR — Plano Nacional de Manutenção Rodoviária, no qual são estabelecidas as diretrizes contratuais e financeiras que orientam os serviços permanentes de conservação da malha federal. Esse instrumento garante a priorização estratégica da aplicação de recursos, com foco na preservação das boas condições de trafegabilidade e na segurança dos usuários. Anualmente, o DNIT, em conjunto com o Ministério, elabora sua proposta orçamentária, que integra a PLOA (Proposta de Lei Orçamentária Anual) do exercício seguinte. Nessa etapa, são considerados:

- os projetos em andamento,
- as prioridades estratégicas definidas pelo Ministério, e
- a capacidade de execução do órgão.

Na sequência, o Ministério do Planejamento fixa o limite orçamentário do Ministério dos Transportes, que é repassado ao DNIT. A partir desse limite, o DNIT distribui os recursos conforme seu planejamento interno, assegurando a aplicação eficiente e estratégica dos recursos disponíveis. No que se refere às concessões rodoviárias federais, a própria modelagem contratual já prevê a divisão equilibrada dos recursos entre:

- obras de recuperação, manutenção e conservação da malha existente, e
 - investimentos em ampliação de capacidade, como duplicações, faixas adicionais, contornos, trevos, passarelas, acessos, áreas de escape e demais estruturas que elevam a qualidade e eficiência das rodovias.
- Esse arranjo garante que tanto a preservação da infraestrutura existente quanto a expansão e modernização da malha sejam conduzidas de forma planejada, transparente e sustentável, equilibrando o interesse público e a viabilidade econômico-financeira dos projetos.

A partir desses planos estratégicos, o Ministério define sua carteira de empreendimentos prioritários, consolidada no Novo PAC, que organiza as ações estruturantes para a manutenção, modernização e expansão da infraestrutura rodoviária.



1º Fórum de Planejamento de 2025 com todos os Superintendentes DNIT



O mercado de infraestrutura acompanha com atenção o volume de investimentos e as previsões orçamentárias. Mesmo com notícias de cortes no orçamento, o que construtoras, investidores e o setor podem esperar da sua gestão para o próximo ano em termos de aporte e novos projetos?

Para 2026, a perspectiva é realizar mais 17 leilões, dentre a concessão de novos trechos de concessão, e renovação e otimização de contratos vigentes. Os investimentos chegarão a R\$ 190 bilhões se considerarmos o Capex e o Opex contratados.

Destacam-se os seguintes projetos:

- **Rota 2 de Julho**, que abrange o trecho anteriormente concedido à Via Bahia, e contará com modernizações, como a estruturação do projeto já no modelo de arrecadação por fluxo livre.
- **Rota das Gerais**, que liga Governador Valadares e Montes Claros à Bahia.
- **Rota de Integração do Sul**, que abrange as regiões de Porto Alegre, Santa Maria e Pelotas.
- **BR-116/392/RS**, que liga a Rota de Integração do Sul à região de Canoas e o sul do Estado, além do acesso ao Porto do Rio Grande, importante rota de escoamento de produção.
- **3 Lotes SC**, que abrange importantes rodovias de ligação do oeste do Estado aos portos, pela BR-282, além de ligações com os estados vizinhos.
- **Rota Agro Central**, que representa importante rota de escoamento de grãos, ligando Cuiabá ao trecho já concedido, entre Vilhena e Porto Velho.



Construção da ponte Penedo-Neópolis

Para 2026, a perspectiva é realizar mais 17 leilões, dentre a concessão de novos trechos de concessão, e renovação e otimização de contratos vigentes. Os investimentos chegarão a R\$ 190 bilhões.

Voltando para Alagoas, qual a importância da ponte Penedo-Neópolis para a integração regional e o desenvolvimento econômico?

A ponte está sendo construída sobre o rio São Francisco, bem como as interseções e segmentos rodoviários complementares, interligando a rodovia BR-349, de Penedo/AL a Neópolis/SE. A estrutura terá uma extensão estimada em 1,18 quilômetros, 18 metros de largura e um trecho central em balanço sucessivo de 300 metros com vãos laterais de 75 metros e vão central de 150 metros. O meio socioeconômico da área de influência do empreendimento certamente será alterado com a implantação da ponte, tendo reflexos diretos na economia regional e na qualidade de vida de seus habitantes. Com a construção da ponte, os cidadãos poderão usufruir dos seguintes benefícios: Redução do tempo de viagem e aumento das condições de segurança de usuários da rodovia e da população local; Facilitação do acesso das populações locais aos serviços sociais (educação, saúde etc.); Melhoria das condições de escoamento dos produtos locais e impactos positivos no incremento e competitividade da economia regional; Redução dos custos operacionais dos veículos, com impactos positivos no preço dos fretes e das tarifas pagas pelos usuários; Incremento das atividades econômicas e consequentemente, aumento dos recursos tributários arrecadados nos municípios da área de influência. A nova estrutura representará um impulso de desenvolvimento entre Alagoas e Sergipe e permitirá maior segurança no deslocamento dos milhares de habitantes existentes nas duas regiões, uma vez que o rio São Francisco representa um indutor histórico da região e a ligação rodoviária entre as duas cidades permitirá a continuidade desse desenvolvimento. A obra demandará investimentos de aproximadamente R\$ 203 milhões e terá como consequência um estímulo à economia local, diversificando também os serviços ligados ao turismo.

A obra demandará investimentos de aproximadamente R\$ 203 milhões e terá como consequência um estímulo à economia local, diversificando também os serviços ligados ao turismo.



Como o senhor avalia o impacto da conclusão de 100% da duplicação da BR-101 no estado, especialmente com o uso de pavimento rígido (concreto)?

A conclusão da duplicação da BR-101/AL trará um salto de qualidade na mobilidade e na logística do estado. O uso de pavimento rígido (concreto) é um diferencial importante, pois garante maior durabilidade, menor necessidade de manutenção e mais segurança para os usuários. Essa tecnologia também representa economia de recursos públicos a longo prazo e estabilidade no escoamento da produção agrícola, industrial e comercial. Além disso, a duplicação vai reduzir o número de acidentes e aumentar a fluidez em um dos corredores rodoviários mais estratégicos para o Nordeste.



Obras do DNIT no Estado Alagoas

O Ministério dos Transportes e o governo de Alagoas têm trabalhado juntos para ampliar e modernizar a malha rodoviária, e quais obras o senhor considera estratégicas nessa parceria?

Temos trabalhado de forma integrada para ampliar e modernizar a malha rodoviária, com foco na segurança, eficiência logística e desenvolvimento regional. Obras estratégicas atuais nesse contexto incluem:

- **A duplicação da BR-101/AL;**
- **A construção da ponte Penedo-Neópolis, fortalecendo a integração entre Alagoas e Sergipe;**
- **As obras do Arco Metropolitano de Maceió, que vão melhorar a mobilidade urbana e reduzir gargalos no tráfego da capital;**
- **Intervenções de manutenção e restauração em trechos da BR-316 e BR-104.**



A conclusão da duplicação da BR-101/AL trará um salto de qualidade na mobilidade e na logística do estado.

Jardiplan. Nosso padrão é a excelência.



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



Grupo Jardiplan

Nossa qualidade, sua garantia.

Engenharia de Infraestrutura

Restauração Ambiental

**Elementos de Segurança
e Conservação Viária**

Segurança e Sinalização Viária

Unidade Básica de Atendimento ao Usuário

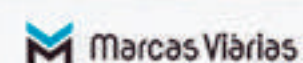
Preocupada em garantir a satisfação de nossos clientes e usuários,
a responsabilidade do Grupo Jardiplan não termina na instalação e implantação
de produtos e serviços, mas se prolonga na manutenção do trabalho executado.

SINALIZAÇÃO DE 5.000 KM DE RODOVIAS DO BR-LEGAL 2



O GRUPO JARDIPLAN tem se destacado no Estado de Alagoas, contribuindo de maneira significativa para importantes iniciativas do DNIT. Entre as obras em andamento, ressaltam-se: • **VANGUARDA:** BR-104/AL e BR-416/AL: Recuperação e Manutenção (Programa Pato). BR-101/AL: Duplicação e Restauração dos lotes 4 e 5. • **JARDIPLAN:** Implementação do Programa BR-LEGAL 2, que abrange as BRs 101, 104, 316, 416 e 424, totalizando 518,6 km. BR-101/AL: Duplicação do lote 2. Com mais de 50 anos de experiência, a Jardiplan consolida-se pela excelência na execução de seus serviços, utilizando marcas e fornecedores de renome, sempre em conformidade com as normas do DNIT e da ABNT.

quatro empresas atuando em todo Brasil



contato@grujardiplan.com.br

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

Tel: +55(11) 5105-2500



DNIT: VERSÃO ALAGOAS

Contribuindo na criação do moderno rodoviarismo nordestino, Alagoas também ajuda a desenvolver um novo estilo de pilotagem de obras. Uma condução ágil. Dinâmica. Voltada para resultados, e que vem tendo seus méritos reconhecidos por uma comunidade de usuários de estradas cada vez mais exigentes quanto ao alto nível de padrão estabelecido nas rodovias federais do estado.

Neste grande arranjo, é fácil contudo, identificar o principal responsável por esta modificação – inexorável – iniciada pela visão ministerial (de um alagoano), que ao restituir ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT sua capacidade de investimento, permitiu que seu grande quadro técnico, espalhado em todo o Brasil, pudesse, assim como a Superintendência do DNIT em seu estado, fazer mais e melhor pelas rotas cujo prefixo inicia com as consoantes BR. E claro, nesta edição, sob as lentes de **RodoVias&Infra**, o foco em especial, é para as que terminam com o sufixo de denominação local AL.

Antes de iniciarmos esta completa reportagem, que panoramicamente oferece um giro de 360° pelo belíssimo estado de Alagoas, famosíssimo pela singular Joie de Vivre e seu particular sotaque, é bom que este periódico coloque a termo algumas premissas. A exemplo de todo bom desempenho de qualquer Superintendência Regional do DNIT, seja em qual quadrante verde e amarelo for, ele começa, sobretudo por uma decisão feita na Presidência da República. Tal decisão, deve, portanto, emanar à pasta do Ministério dos Transportes, que espalhará a visão ao seu braço executivo (o próprio Departamento), que por seu corpo diretivo e Coordenações, por fim, lançará às suas Superintendências Regionais Estaduais – SREs as diretrizes estratégicas que ser traduzirão, por meio de intensos intercâmbios de informações, análises, planejamentos, cronogramas, projetos, licitações e contratos firmados, nas obras em curso, de acordo com a destinação orçamentária destinada a cada estado, por diversas opções: basicamente adequações de capacidades, melhorias de segurança, qualidade de rodagem e fluidez, e naturalmente, a preservação dos ativos, o patrimônio





rodoviário, já existente, incluindo obras que por uma miríade de motivos, restaram paralisadas. Assim, o governo de Luiz Inácio Lula da Silva, optou, em sua terceira passagem pela esplanada, por colocar em marcha mais alta os investimentos públicos em infraestrutura. No âmago desta opção, à frente da renomeada pasta dos Transportes, o palácio do Planalto escolheu um rosto jovem para dar forma a esta citada movimentação, na figura do dinâmico ex-governador de Alagoas, por dois mandatos, e que promoveu uma reestruturação sem paralelos em suas gestões à frente do Palácio Floriano Peixoto. Sobrenome de peso na política, mas com ampla disposição à caligrafia própria em sua assinatura, o então apontado ministro Renan Filho, não se fez de rogado e, com autonomia, bom diálogo e tranquilidade no trato entre os heterogêneos em meio ao campo minado dicotômico da atual política brasileira, fez prosperar um plano que, se por um lado possui predicados inegáveis, por outro, foi um dos poucos pontos de convergência entre os divergentes: tocar obras. Muitas delas. E por todo o continental território do Brasil. Mas não apenas nos domínios aliados, da base governista, mas também nos dos oponentes, mesmo que por tradição, historicamente contrários à linha partidária vigente. Colocando em prática o repertório testado e aprovado em Alagoas, o ministro assumiu com desenvoltura seu papel

Do final de 2022 para o final de 2023, a malha considerada boa subiu de 52% para 75%. Já as estradas consideradas ruins e péssimas caíram de 23% para 7%. Os parlamentares aqui presentes podem perceber isso ao trafegar pelas rodovias dos seus estados.

de embaixador dos Transportes, beneficiando-se ainda, de uma vantagem a qual soube muito bem aproveitar: a disponibilidade de recursos. Com um 2022 em preparação, as comportas se abriram em 2023, ano em que o DNIT iniciou a vasão às demandas represadas, vindo de encontro a um 2024 ainda mais possante (Veja os gráficos na apresentação do MT). Em apresentação no congresso o ministro dos Transportes, Renan Filho, relatou: “Do final de 2022 para o final de 2023, a malha considerada boa subiu de 52% para 75%. Já as estradas consideradas ruins e péssimas caíram de 23% para 7%. Os parlamentares aqui presentes podem perceber isso ao trafegar pelas rodovias dos seus estados”, com a convicção que vem demonstrando desde o início de sua gestão na pasta, reafirmando: “O Papel do Ministério dos Transportes é prover infraestrutura para que a economia brasileira possa crescer mais rápido”. Longe de bravatas, alheio às provocações (que



Renan Filho
Ministro dos Transportes



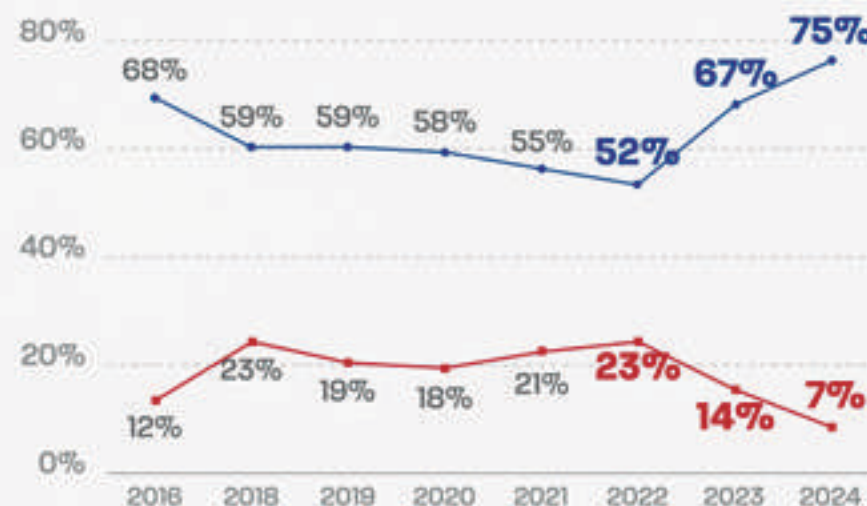
Amauri Sousa Lima
Superintendência Regional de Santa Catarina

costuma rebater, elegantemente, com números e resultados), o atual ministro ainda demonstra uma outra característica que foi desenvolvida ainda em seus tempos de executivo alagoano: um imperturbável alinhamento entre discurso e ações. E é a própria população quem atesta, desde o Nordeste, quando conversou com o cidadão Germano, de Missão Velha, durante visita do presidente às obras da Transnordestina, ao Sul, quando prometeu, pessoalmente à senhora Ilsi, de 88 anos de idade, a entrega da Ponte do Caí (entregue no Rio Grande do Sul, e que foi abalada pelas agressões climáticas), em tempo

Meu objetivo é contribuir, garantir a qualidade das entregas e honrar o legado institucional que faz do DNIT em Santa Catarina uma referência nacional.

recorde, inclusive, fazendo questão de convidá-la à inauguração. Por este motivo, na contramão do senso comum, o ministro Renan Filho é também uma autoridade levada a sério. E, que tem o costume consistente de cumprir com rigor compromissos feitos. Como é o caso do Viaduto Badenfurt, na BR-470 em Santa Catarina, avidamente aguardado pela população de Blumenau. Por sinal, mesmo com alterações no vitorioso time da Superintendência Regional de Santa Catarina, anteriormente comandada por Alysson de Andrade e agora liderada por Amauri Sousa Lima, a continuidade do amplo trabalho performedo pelo DNIT em Santa Catarina, está assegurada nas BR-470, BR-280, BR-282, entre outras intervenções. De acordo com informações de Fabio Gadotti, da RTV Upiara, durante a posse, o superintendente declarou: “Meu objetivo é contribuir, garantir a qualidade das entregas e honrar o legado institucional que faz do DNIT em Santa Catarina uma referência nacional”. Seguindo pela seara retórica versus prática, recentemente o ministério realizou ainda, outras entregas importantes, como a da ponte sobre o Rio Candeias, entre Candeias do Jamari e Porto Velho (RO), na dorsal BR-364, vencendo um status de emergência devido à fissuras na estrutura e com previsão de finalização completa em 2026.

MELHORIA DA MALHA Rodoviária



Info: Mtransportes



DESAFIOS DO IMPONDERÁVEL

É claro, não faltaram elementos que pusessem à prova a concepção e as ações tanto do Ministério quanto do DNIT: as catástrofes climáticas que assolaram o Rio Grande do Sul (de fato, não apenas lá, mas em diversos pontos do país também), testaram os limites humanos e materiais na busca por respostas. Respostas estas, que por esforço conjunto entre população, iniciativa privada e governo do estado do Rio Grande do Sul, em boa monta, vieram também da autarquia e, sua SER/RS, em uma história registrada por RodoVias&Infra, em primeira mão, direto das fontes e in loco, 5 edições atrás desta que o leitor tem em mãos. E, ainda que administrativamente centralizada em Brasília, e com toda a ritualística que isto implica, vale ressaltar a – ao menos aparente – autonomia demonstrada pela Superintendência, que atuou de forma muito presente, representada na figura de seu líder Hiratan Pinheiro Silva. O mesmo tipo de natureza de autonomia detectada na Superintendência Regional do Estado de Alagoas, e que fica evidente na entrevista com o Superintendente André França, que você confere na íntegra, nesta edição que traz os detalhes da atuação do DNIT no estado, e que pode ser conferida a partir daqui.



Em Blumenau, DNIT entrega Complexo Viário do Badenfurt na BR-470/SC



Inauguração da Ponte do Cai/RS



Inauguração da Ponte do Cai/RS



Superintendente André França, que você confere na íntegra, nesta edição

POR DENTRO DA SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT EM ALAGOAS E SEUS SERVIÇOS

A visão, a dedicação e a percepção dos técnicos que fazem da engenharia alagoana um destaque nacional.

COORDENAÇÃO DE
ENGENHARIA COM
NÍCOLAS A. DE OLIVEIRA SOUTO



Soando quase como uma série de streaming, a conversa com o líder da Coordenação de Engenharia da Superintendência do DNIT alagoano, começa pelos "Relatos da 101". A duplicação, há muito prometida, não por pouco, pode e deve ser considerada uma grande conquista da Regional: "A duplicação da BR-101 começa em 2010. O lote 2, com 10 Km, é um trecho histórico. Ficou paralisado muito tempo por conta das divergências com a comunidade Wassu-Cocal. Com o advento do acordo, assinado no final de 2023, e a licitação do RDCi no ano passado, nós superamos a fase inicial de projetos, dando reinício às obras, na altura do município de Joaquim Gomes. Com expectativa de, até final de 2026, termos estes 10 Km concluídos. Na sequência, temos os lotes 4 e 5, dessa duplicação, na área do município de São Miguel dos Campos. Um segmento que já vem em obras desde 2017, que inclui travessia urbana, com muitas interferências e que está em andamento, chegando à sua conclusão em breve. O último remanescente é o lote 6, que também passou por um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, por conta de uma população

indígena presente no local, os Karapotó Plaki-ô. É uma contratação integrada, que já venceu a fase de projetos, com 6 destes já prontos, restando ainda mais 8 com previsão de conclusão até março de 2026", sintetizou.

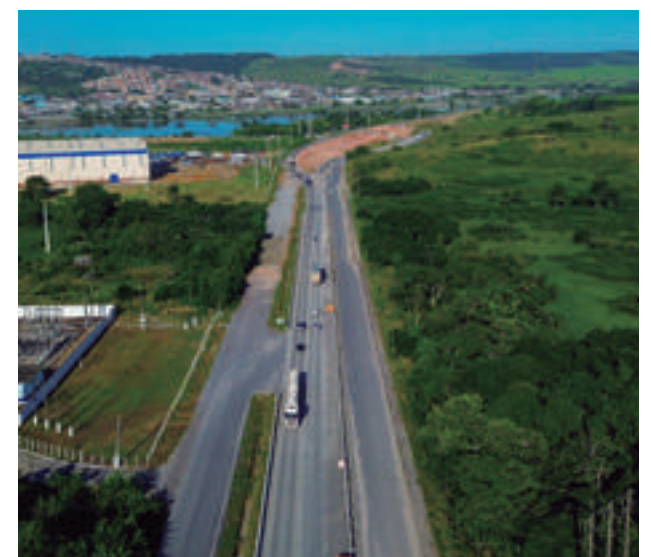


Nícolas Alves de Oliveira Souto
Coordenação de Engenharia da SRE/AL

A BR E A SERRA

O coordenador reputa também como um empreendimento importante para a Superintendência, as obras que, atuam para maior integração do estado: "Esta obra na Serra da Catita, na BR-416, faz a ligação entre a BR-101 e a BR-104, um trecho que foi federalizado em 2002, com esse segmento não pavimentado de cerca de 3 Km. Ali tínhamos muito material de terceira, e a necessidade de muito desmonte de material rochoso. Foram praticamente 2 anos de detonação toda semana, para tentar vencê-la, o que finalmente aconteceu em maio agora, ligando também os municípios de Colônia Leopoldina e Ibateguara", explicou.

A duplicação da BR-101 começa em 2010. O lote 2, com 10 Km, é um trecho histórico. Ficou paralisado muito tempo por conta das divergências com a comunidade Wassu-Cocal. Com o advento do acordo, assinado no final de 2023, e a licitação do RDCi no ano passado, nós superamos a fase inicial de projetos, dando reinício às obras.



DNIT MOBILIDADE

Dentre o rol de grandes trabalhos tocados pela SER/AL, um em particular, que vem reforçando e marcando uma tendência do DNIT em intervir nos momentos em que as suas rodovias entram em áreas de cidade, o Arco Metropolitano de Maceió, é um destaque de envergadura: "Atuando funcionalmente como um contorno, ao utilizar parte de traçado existente de nossas BRs, desviando o tráfego de passagem do tráfego urbano e assim, diminuindo conflitos, o Arco Metropolitano de Maceió, está em andamento e à todo vapor", informa o engenheiro Nícolas. "A BR-424 já foi licitada, são 16 Km de duplicação, pouco tempo atrás foi publicado o edital da BR-316, até a ligação com a BR-101, que é um dos complementos do Arco, já vindo em direção à Maceió para fechá-lo. É sem dúvida, uma de nossas maiores obras. Neste período de chuvas, por sinal, estamos aproveitando para cravar as estacas e avançar nas OAEs que constam no projeto", afirmou.



INTEGRAÇÃO SOBRE AS ÁGUAS DO “VELHO CHICO”

Se a natureza, por um lado tem lá os seus caprichos, a engenharia por outro, como o misto de arte e ciência que é – e que procura o seu caminho em meio à primeira – também tem os seus. Uma evidência clara desta sanha que insiste em metamorfosear ideias em cálculos e linhas para depois riscar a realidade, certamente é a Ponte Penedo-Neópolis. “É uma ponte que pode ser considerada grande, com pouco mais de 1 Km e uma centena de metros, por volta de 30 vãos, feita em contratação integrada, onde a fase de projeto foi vencida no final do ano passado, e, com o advento das autorizações e licenças, já se encontra em fase de atividade, com movimentação para as fundações e a colocação dos pilares.

“**A Ponte Penedo-Neópolis é uma demanda muito antiga. Tinha sido inicialmente planejada pela Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – CODEVASF, mas nunca saiu do papel. Com a mudança ministerial, nós utilizamos algumas premissas do projeto e fizemos o anteprojeto e a posterior contratação integrada.**

Nícolas Alves de Oliveira Souto

Originalmente, ela é parte de um segmento que foi federalizado, exatamente para esta construção, a BR-349. Um traçado que vinha do Sudoeste da Bahia e acabava em Aracaju, mas que agora vem até Maceió, e que coincidia com este trecho estadual, que era denominado AL-101/Sul. A Ponte Penedo-Neópolis é uma demanda muito antiga. Tinha sido inicialmente planejada pela Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – CODEVASF, mas nunca saiu do papel. Com a mudança ministerial, nós utilizamos algumas premissas do projeto e fizemos o anteprojeto e a posterior contratação integrada. E ela está também, em bom andamento”, relata o coordenador, que tem sob o seu “guarda chuvas”, basicamente todos os serviços diretamente relacionados à atividade fim da SER/AL (mais sobre eles e seus líderes na sequência desta reportagem), e que, elenca ainda algumas outras intervenções significativas na malha do estado, como o projeto de duplicação da BR-104, que passa por Murici indo até Pernambuco e, alguns contratos estruturantes assinados, como o Revitaliza, que vem para suprir uma lacuna entre PATO e CREMA, e que terá, segundo informações da SER/AL, um impacto inicial maior na UL de Santana do Ipanema em um primeiro momento. “A intenção é manter o alto nível do nosso Índice de Condição de Manutenção, que está entre os mais altos do Brasil. Com o Revitaliza, nós teremos melhores condições de atacar nossos trechos mais críticos de ICM, que não chegam a ter uma classificação técnica péssima, mas que nós queremos trazer para a condição de 90% entre bom e ótimo, em

cerca de 158 Km na UL de Santana do Ipanema. Continuando neste tema de manutenção, teremos uma programação de eliminação de pontos críticos com a duplicação da Travessia de Palmeira dos Índios, que é uma das cidades mais importantes do estado, que prevê também a execução de vias marginais. Outra contratação integrada, que se intensificará em movimentação, após o período de chuvas. Ainda, em termos de manutenção, buscamos uma solução definitiva para a chamada ‘Curva da Melancia’, ponto de muitos acidentes, especialmente com veículos pesados. Inicialmente ela foi tratada com redutores de velocidade, e outros dispositivos, mas como ela vem de uma descida longa, somada às características da frota local, que na maioria é mais antiga, nós diagnosticamos a necessidade de executar uma área de escape ali. A área de escape na Curva da Melancia, na BR-104, é uma obra relativamente pequena para o DNIT. Mas é uma novidade, e certamente trará muito mais segurança para o transportador e os motoristas que trafegam na região”, revelou o engenheiro coordenador.



“**O BR-Legal 2 é um programa relevante, que tem contratos vigentes e performando nas duas ULs, a expectativa é que ele supere o hiato que atravessamos, e ele, com a retomada, dê uma levantada significativa na segurança.**

Nícolas Alves de Oliveira Souto



Curva da Melancia, na BR-104

SEGURANÇA ALAGOANA

Sob a carteira do Serviço de Operações, o coordenador ressalta a importância do BR-Legal 2 como um componente aliado ao bom desempenho das rotas federais no estado: “O BR-Legal 2 é um programa relevante, que tem contratos vigentes e performando nas duas ULs, a expectativa é que ele supere o hiato que atravessamos, e ele, com a retomada, dê uma levantada significativa na segurança. Além de coordenador, eu sou usuário. E tive oportunidade de fazer algumas viagens recentemente à noite e, a sensação de segurança é outra, muito melhor. Então, o BR-Legal 2, coroa o esforço feito, com as melhorias e os investimentos. Dá o toque final”, avalia o coordenador, que finaliza: “Passamos por períodos de baixo investimento. Nos reorganizamos, fizemos projetos, licitamos, e agora estamos em um momento de execução, com um fluxo de caixa bom para as entregas. É um período bom de investimentos no estado. Nossa missão aqui hoje é entregar. Alagoas tem algumas vantagens, além do bom alinhamento favorável do estado. A malha é relativamente pequena, mesmo saltando de 820 para 1060 Km com as federalizações, então, com os recursos que vem sendo destinados, estamos conseguindo manter o nível alto”, completou.



SERVIÇO DE CONSTRUÇÃO TERRESTRE - SCT

JONATHAN DA F. TRINDADE



Responsável por todos os contratos rodoviários alagoanos, no Serviço de Construção Terrestre, Jonathan Trindade, divide-se tanto como gestor e fiscal de obras – a exemplo de muitos engenheiros do DNIT pelo Brasil: “Como gestor, cuido do acompanhamento dos contratos, empenhos, do cumprimento dos cronogramas, resolução de algumas questões relativas à interferências, com a intenção de fazer com que eles andem sem maiores complicações”, detalha o engenheiro, que destaca, entre as maiores demandas do Serviço, “Temos em especial, as obras de duplicação da BR-101, especificamente os 3 contratos, o do lote 2, dos lotes 4 e 5, e o do lote 6, que são remanescentes. Todos em andamento, com os lotes 2 e 6, já com entendimento

do DNIT, de que é possível liberar a construção de acordo com os projetos finais, à medida em que os executivos forem aprovados. Já com os lotes 4 e 5, para receberem intervenções pontuais”, relatou Jonathan. “Ainda, temos os lotes da duplicação da BR-424, que integram o Arco Metropolitano de Maceió, e serão conectados com dois acessos, um à BR-316, outro à BR-101, e, futuramente aos lotes da AL-101, que virá a ser a BR-349, por ocasião da federalização. Especificamente na BR-316, temos dois lotes, 1 A e 1 B, com o primeiro tendo o projeto aprovado, porém tendo que vencer uma correção de orçamento, devendo em breve ser licitado novamente e, o segundo lote, 1 B, já em fase de projeto”. Outro grande destaque para o Serviço de Construção Terrestre, naturalmente, é a emblemática e histórica Ponte Penedo-Neópolis. Dentre as demandas próximas, o engenheiro enumera: “Temos as obras de duplicação da BR-104, que estão em andamento. Entre as entregas que tivemos, a implantação na Serra da Catita, foi significativa. Em termos práticos, ela equivalia a um caminho de serviço, com muita presença de material de segunda categorial, mais de 500 mil m³ de material rochoso que teve que ser desmontado, e foi um empreendimento que conectou realmente duas cidades, Ibateguara e Colônia Leopoldina, ligando também duas rodovias, BR-104 e BR-101. Além desta, estamos para entregar mais 6 Km



A implantação na Serra da Catita, foi significativa. Em termos práticos, ela equivalia a um caminho de serviço, com muita presença de material de segunda categorial, mais de 500 mil m³ de material rochoso que teve que ser desmontado, e foi um empreendimento que conectou realmente duas cidades, Ibateguara e Colônia Leopoldina, ligando também duas rodovias, BR-104 e BR-101.

de duplicação na BR-101, em São Sebastião. Nós solucionamos ali as pendências com a comunidade indígena, especificamente um acesso. Outras previsões que temos até o fim deste ano, são a entrega da variante de Junqueiro, porque hoje, a BR-101 passa por dentro deste município, com todos os transtornos que uma característica dessas tem; a entrega de mais 5 Km no lote 2 da duplicação da BR-101; mais 6 Km de duplicação na BR-424. Este é até um posicionamento do Tribunal de Contas da União, que nos orienta a priorizar 'entregas úteis', ao invés de liberar vários empreendimentos maiores, que dependem de maior tempo de execução, e que têm a possibilidade de serem paralisados por mudanças de entendimento de futuras gestões. A intenção é evitar obras paradas. Então, nós temos muito claramente, que o planejamento adequado é fundamental, além da disponibilidade dos recursos. Não se pode correr o risco de, por exemplo, chegarem recursos, e não termos as liberações necessárias já realizadas previamente. É por isso que hoje no nosso ataque de obras, é como fizemos em uma espécie de 'piloto' na BR-424, procuramos falar com todos os atores envolvidos, para que a obra possa caminhar de acordo com o remanejamento de todas as interferências, tendo suas frentes de serviço liberadas de acordo com a necessidade de avanço, e isso, no final do dia, é respeito ao dinheiro público e uma forma de evitarmos motivos para judicialização, contenciosos, porque acabamos tendo mais previsibilidade na execução. Nós estamos conseguindo ir reestruturando as federais alagoanas, vencendo passivos anteriores e aplicando bem os recursos à medida em que foram ficando disponíveis”.



Jonathan da Fonseca Trindade
Chefe de Serviço de Construção Terrestre



SERVIÇO DE MANUTENÇÃO TERRESTRE - SMT

THIAGO MILTON B. M. COSTA



Responsável pelos contratos de Manutenção e Conservação da malha federal alagoana, o chefe de serviço destaca algumas programações continuadas, que evidenciam alguns dos trunfos do estado para a boa performance em suas avaliações de rodagem: “Estamos atualmente com 100% da malha coberta por contratos de manutenção, em sua maioria, PATOs. E estamos na iminência de colocar na praça o, ao que tudo indica, primeiro contrato do novo programa Revitaliza do DNIT, em termos de Brasil, restando para tal, apenas alguns ajustes de parte documental por parte das empresas, mas ele já se encontra licitado e homologado, em fase de assinatura de contrato. Também já temos aprovados alguns projetos de CREMA, por parte da Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP em Brasília, praticamente prontos para serem contratados, além de contratos do PROARTE, em execução, também com a malha toda coberta, nos

“Estamos atualmente com 100% da malha coberta por contratos de manutenção, em sua maioria, PATOs. E estamos na iminência de colocar na praça o, ao que tudo indica, primeiro contrato do novo programa Revitaliza do DNIT, em termos de Brasil.

dois âmbitos do PROARTE Manutenção e PROARTE Reabilitação, que contemplará 10 pontes, mais a demolição de mais 5 pontes inservíveis, sob nossa administração. Ainda, estamos montando um segundo lote com mais 13 pontes, mais antigas, das décadas de 1950/1960, que não estão sob risco de colapso, nem nada do tipo, mas precisam da modernização para a característica de tráfego



Thiago Milton Bezerra Martins Costa
Chefe de Serviço de Manutenção Terrestre



atual”, resumiu o chefe, acrescentando ainda que “Um contrato importante ligado ao Serviço, é a Travessia Urbana de Palmeira dos Índios, que já foi iniciado e se encontra em fase de projeto, além da área de escape na BR-104, também com contrato assinado e publicado, um ponto crítico que foi identificado, e será um dos primeiros dispositivos desse tipo na região”, detalha o engenheiro que ainda explica que, para maior suporte nas ações de manutenção, existe um contrato administrativo de Supervisão, além de algumas contratações de emergência devido ao excesso de chuvas que assolou a região em meados deste ano. Ainda que o BR-Legal 2 esteja sob a tutela do Serviço de Operações (melhor detalhado em outra seção desta reportagem), o suporte à fiscalização desta aplicação, se dá também, pelo escopo do contrato de Supervisão do Serviço de Manutenção, já mencionado “É por meio dele que nós temos atualizações de projetos, e o acompanhamento da execução da sinalização. O BR-Legal é inclusive, muito importante para os usuários, porque termos segmentos bons, é bastante necessário, mas ele deixa estes mesmos segmentos mais seguros. Seguindo, já faz alguns anos que Alagoas desfruta de uma malha 100% coberta por manutenção. Nós renovamos alguns contratos recentemente, ainda em 2024, que foram trazidos para a realidade de custos mais atual e, passamos para um foco mais forte em relação às manutenções estruturadas, com o Revitaliza e o CREMA, com projetos em tramitação na sede, de ambos, por exemplo, para a BR-101. A ideia é que a gente saia do feijão com arroz do PATO para um cardápio mais sofisticado via essas ações estruturadas”, relata. Outro ponto importante que ele destaca, são as rodovias que passarão a integrar o inventário do DNIT no estado: “Nós teremos as federalizações, iremos receber dois trechos da administração estadual, a futura BR-349, que acompanha do litoral Sul do estado até a Ponte Penedo-Neópolis, que está sendo construída na divisa entre Alagoas e Sergipe, em um processo que já está com o contrato de PATO

aprovado, publicado e para ser licitado e, um segmento da BR-424, que também está em fase de orçamento, na região dos municípios de Cajueiro, Viçosa e Chã Preta até a divisa com Pernambuco”, disse. Ainda que, a malha, já há tempos tenha cobertura, o engenheiro dá conta que “Nós tivemos uma retomada do nosso Índice de Condição de Manutenção – ICM em Alagoas. Chegamos perto de 90%, conseguimos chegar até ao ranking nacional, e estamos conseguindo manter esses cerca de 90% entre rodovias boas e ótimas. Quem roda por Alagoas constata que a qualidade do nosso pavimento é realmente muito boa. E isso se deve em boa parte, ao fato de não termos tido hiatos entre as contratações. Hoje, nossa pior indicação, que é na região do Sertão, será atacada, justamente pelo Revitaliza, e, tenho certeza que nos próximos meses, até meados do ano que vem, teremos uma melhora bastante significativa neste que é nosso ponto mais delicado”, avalia o chefe que é um entusiasta do ofício: “Nós vemos aí as grandes obras saindo do papel, as duplicações, mas não podemos esquecer que rodovia não fecha. Ela tem uma demanda viva, constante, e muitas vezes, não pode parar pra esperar a manutenção. Parte do esforço de fazer a malha girando, e girando bem, com certeza é uma boa manutenção”.

Já faz alguns anos que Alagoas desfruta de uma malha 100% coberta por manutenção. Nós renovamos alguns contratos recentemente, ainda em 2024, que foram trazidos para a realidade de custos mais atual e, passamos para um foco mais forte em relação às manutenções estruturadas.

Thiago Milton Bezerra Martins Costa



SERVIÇO DE OPERAÇÕES TERRESTRES - SOT

ROMMEL MELLO CRUZ



Dentro das atribuições, como a preservação das faixas de domínio e o apoio às Unidades Locais, e levantamentos de campo, a atuação, chega também ao controle e fiscalização de peso e velocidade. “Nós temos um contrato com a supervisora, RTA, que nos dá suporte neste sentido, do PNP e do PNCV, e, em breve teremos uma licitação para contrato ampliado. No sentido de melhoria de segurança da nossa malha viária, além do Plano Nacional de Controle de Velocidade, nós temos no Serviço, a sinalização viária, que engloba, portanto, a parte do BR-Legal 2, que está com dois contratos desde o início deste ano. São dois lotes que dividem a malha de uma maneira bastante equivalente, com a porção mais próxima à capital um pouco maior. Temos ainda uma execução incipiente, porque

No sentido de melhoria de segurança da nossa malha viária, além do Plano Nacional de Controle de Velocidade, nós temos no Serviço, a sinalização viária, que engloba, portanto, a parte do BR-Legal 2, que está com dois contratos desde o início deste ano.

Rommel Mello Cruz

tivemos atrasos na elaboração de projetos, o que demandou certos ajustes. Mas o programa já é uma realidade, com algo em torno de 10% do contrato já realizado. Vale lembrar que o horizonte do programa é de 5 anos e, em cima disso, estamos na janela do nosso inverno, o que dificulta um pouco as nossas ações de demarcação viária. Isso nos coloca mais com um foco de manutenção de placas, uma atividade onde a condição climática não interfere tanto. Também, existem intervenções que devem ser feitas nas pistas, antes de entrarmos com a sinalização definitiva. Então, é um programa que depende de outros eventos, do desenvolvimento de outras programações”, explica o chefe de Serviço, exemplificando: “Na BR-101 estamos com os lotes de duplicação em andamento, os remanescentes do lote 6, o 4, o 2, que está na área de abrangência da reserva indígena Wassu-Cocal, e todos esses empreendimentos precisam estar em um grau de plenitude para que possamos entrar com esses trabalhos complementares, como a sinalização. Vale ressaltar que o BR-Legal 2 também atua no sentido de trazer elementos como as defensas, balizadores, que são muito importantes para a segurança. É um programa que a exemplo da primeira versão, gera uma boa expectativa. Até porque o BR-Legal tem um efeito primário de segurança, e um efeito secundário, que é o de realce do que foi feito na engenharia física, das adequações geométricas,



das ampliações, evidenciam uma rodovia que está bem cuidada. Esteticamente falando também. Já no esforço complementar, do PNP, estamos com uma empresa em fase de instalação das balanças de pesagem, e com relação aos radares, temos 170 faixas, que estão concluídas e que recentemente foram retomadas. Tivemos um hiato entre contratos, antes disso, que foi vencido, com a instalação dos novos equipamentos. Mas no geral, a população nos cobra muito esta questão, pois existe uma consciência de que eles salvam vidas. Então acredito que esta questão financeira foi superada”, afirma Rommel. Outro ponto importante da ação da Superintendência, encabeçada pelo SOT, é a educação para o trânsito: “O Conexão DNIT, voltado para as crianças e jovens, e que contempla parcerias com instituições de ensino, escola e universidades, tem sido muito difundido, e tem se revertido em diversos acordos de cooperação, com bastante adesão por parte dos municípios. É uma iniciativa do DNIT, que já vem praticamente, pronta, com todo conteúdo programático e pedagógico já

muito bem pensado para a inclusão das crianças e jovens no contexto do trânsito. É um material que conversa muito bem com as disciplinas do currículo escolar formal, e que consegue ser encaixado com facilidade por parte dos docentes. Então, este é um esforço que está bem estruturado, e atua nessa fase em que as crianças aprendem muito rápido, e assim, se cria uma cultura de segurança no trânsito”.



Com relação aos radares, temos 170 faixas, que estão concluídas e que recentemente foram retomadas. Tivemos um hiato entre contratos, antes disso, que foi vencido, com a instalação dos novos equipamentos. Mas no geral, a população nos cobra muito esta questão, pois existe uma consciência de que eles salvam vidas.



Rommel Mello Cruz
Chefe de Serviço de Operações Terrestre



SERVIÇO DE PLANEJAMENTO E PESQUISA - SPP

NABUCODONOSOR A. B. FILHO



À frente do serviço mais afeito à área de projetos e análise, a seção possui também a prerrogativa de atuação quanto às desapropriações e inclui ainda, as liturgias relativas às exigências ambientais. “Estamos vivendo um momento de muitos e grandes empreendimentos. E isso necessariamente implica em maior atividade na parte das desapropriações. São ações que demandam mais tempo, porque envolvem outros atores, como os próprios expropriados, as empresas de elaboração de material técnico, as comissões, a justiça e toda a sensibilidade que existe no trato desses assuntos. Como estamos lidando diretamente com faixa de domínio, também as relações com os organismos de Meio Ambiente, entram em pauta. São aí, as obtenções de licença prévia de instalação, o cumprimento das condicionantes que vem juntamente com essas licenças. Por exemplo, na gestão ambiental da BR-101, os parâmetros de atuação ali foram definidos pelo Instituto Brasileiro

de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, que aponta inclusive quais serão as instituições que apoiarão o DNIT nesta gestão, do ponto de vista de supervisão. Veja só, ela tem, em toda sua extensão no estado de Alagoas, a presença de diferentes etnias indígenas, ao Norte, os Wassu-Cocal e ao Sul, Karapotó Plaki-ô; Karapotó Terra Nova, e Kariri Xokó. Fora isso,



Nabucodonosor Aquino Barbosa Filho
Chefe de Serviço Planejamento e Pesquisa

“Estamos vivendo um momento de muitos e grandes empreendimentos. E isso necessariamente implica em maior atividade na parte das desapropriações.

fazemos a análise de projetos para as implantações, que irão encontrar outras comunidades indígenas e quilombolas, como na região de Penedo, na área de abrangência das obras da ponte. Então, para tratar desses assuntos, nós temos, além da presença do IBAMA, a do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional - IPHAN, da Fundação Cultural Palmares, entre outros, e isso envolve muita pesquisa e estudo, para que possamos fazer as compensações adequadas quando for necessário. Internamente, então, nós temos as Supervisão de todos esses serviços. Temos aqui também, a engenheira fiscal Ana Carolina Oliveira Ferreira, chefe substituta, que cuida do Plano Básico Ambiental Indígena, estabelecido por meio de um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, que é responsável pelo atendimento àquelas populações que eu citei anteriormente, dentro do que é estipulado pelas instituições responsáveis”, explica o engenheiro Nabucodonosor. “São diversas atividades, diferentes entre si, de planejamento, projetos, desapropriações e meio

ambiente, em áreas diferentes, uma variedade muito grande e, o SPP acaba sendo uma Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP, em escala. Uma 'mini DPP'. Inclusive, quando entrei no DNIT, tive a oportunidade trabalhar na Coordenação Geral de Meio Ambiente, sob a DPP, CGMAB. É precisamente na parte de ambiental, pela diversidade de profissionais, que se começa a entender melhor a dinâmica de atuação. A engenharia acaba sendo, sozinha, muito linear. E o trabalho com essas outras disciplinas a enriquece”, opinou o engenheiro, em cujas mãos, passam em termos práticos, todos os projetos da Superintendência. Em linha com o que o chefe de serviço cita sobre 'mini DPP', também a superintendência e sua seção estreitam laços com a comunidade acadêmica, a exemplo, de diversas parcerias que o DNIT sede possui com instituições de ensino em todo o país: “Uma outra parte da atuação do nosso Serviço de planejamento, é fomentar as parcerias com as Universidades, como fizemos com a Universidade Federal de Alagoas – UFAL, por exemplo, para a elaboração de um projeto piloto para o monitoramento de taludes. Então, esta é uma ideia ainda incipiente, que está sendo proposta, mas para a qual já vemos boas possibilidades de aplicação prática. A ideia é desenvolver uma ferramenta que permita, justamente por este monitoramento, verificar e disparar diversos níveis de alerta, para podermos tomar decisões mais certas e ágeis, de acordo com a criticidade das situações que forem detectadas. Então, estamos nas tratativas com a Universidade, para vermos as condições que eles terão de fazer este trabalho conosco. Nosso coordenador Nicolas já assinou alguma documentação que foi enviada para eles e, no momento, estamos aguardando a liturgia e os ritos da instituição para verificar esta nova possibilidade”, informou Nabucodonosor.



Fotos: Pei Fon / Agência Alagoas

Na gestão ambiental da BR-101, os parâmetros de atuação ali foram definidos pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, que aponta inclusive quais serão as instituições que apoiarão o DNIT nesta gestão, do ponto de vista de supervisão.

Nabucodonosor A. Barbosa Filho

PROARTE ALAGOAS: OLHAR ATENTO

Essenciais para a conexão entre trechos que superam obstáculos naturais ou feitos pelo próprio homem, as obras de arte especiais, tanto “secas” (Viadutos, elevados e similares) quanto “molhadas” (pontes), têm constituído há bom tempo um objeto de intensa atividade para o DNIT em todo o território nacional, dentro de uma abordagem sistemática, eminentemente técnica, que tomou forma com o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas – PROARTE. Sob Ricardo Ramiro Saldanha, analista de infraestrutura e transporte, chefe substituto Unidade Local – UL, de Santana do Ipanema (AL) e fiscal do PROARTE, pela Superintendência Regional do Estado de Alagoas – SRE/AL, as ações de manutenção, conservação, reabilitação e melhorias destes dispositivos, vem



sendo assegurada no estado de modo a promover a compatibilidade destes com o cada vez mais elevado padrão de rodagem ao qual os alagoanos estão acostumados. Iniciando sua carreira no DNIT pela sede, tendo logrado aprovação em concurso, o engenheiro exerceu cinco anos na coordenação de projetos de estruturas, onde, ele credita, criou boa parte de sua experiência em estruturas. “Quando eu vim para cá, acabei responsável pela parte de manutenção. No âmbito do PROARTE, do qual sou fiscal, estamos executando serviços em dois contratos. Um com 119 obras e outro com 57 obras, contemplando toda Malha Federal aqui no estado de Alagoas. O contrato da UEL de Maceió tem duração de 24 meses, e a do Sertão tem de 18 meses. Ambos começaram em fevereiro de 2025, ambos com investimentos na casa dos R\$ 17 milhões. Infelizmente no final do ano passado, tivemos uma fatalidade na ponte que faz divisa entre dois estados. E aí houve uma solicitação para que inspecionássemos todas as nossas pontes”, recorda, acrescentando: “eu já estava cuidando da área, sempre estávamos monitorando as nossas pontes aqui e já sabia que não tinha nenhuma com problema, mas de todo modo, fizemos novamente essa vistoria. O PROARTE já estava em andamento aqui, por sinal”. Segundo ele, nesta

“No âmbito do PROARTE, do qual sou fiscal, estamos executando serviços em dois contratos. Um com 119 obras e outro com 57 obras, contemplando toda Malha Federal aqui no estado de Alagoas.”

época de diagnóstico, foram apontadas algumas ações preventivas: “A maioria das nossas obras de arte especiais, estavam boas. Todas as obras aqui no estado, com exceção de cinco, tinham notas de boas ou ótimas. Mas existiam essas cinco obras aqui, que eram um pouco mais preocupantes. Então a gente começou atuando por elas. De fevereiro para cá, todas já foram atendidas. A gente atacou e já sanou essas dificuldades. A maioria dos serviços hoje são serviços de manutenção corriqueira. De início a ação é lavar a ponte, limpar. Ao entorno da ponte é feita a poda e a roçada. E aí o pessoal também vai fazer uma pintura com nata de cimento. Além do tratamento de pontos onde a armadura está exposta. O que as equipes de manutenção chamam de ‘bicheiras’. O passo seguinte é colocar uma armadura nova ali. E fazer todo o tratamento com zarcão para evitar ferrugem, fechar aquele ponto. A partir daí o tratamento é executado com concreto. Além de troca de juntas, e o reparo nos guarda-corpos”, completou o chefe. “É uma fase hoje que se atém à manutenção. Existe um time em andamento, já estamos preparando uma licitação para o PROARTE, de Reabilitação. Ele vai pegar 13 obras na BR-423 e mais 9 obras ao longo da BR-316. São dispositivos que têm o trem



Ricardo Ramiro Saldanha
Fiscal do PROARTE do DNIT/AL

tipo defasado, são antigas e vão passar por essas melhorias para adequação às características atuais. Também estamos prevendo alargamento destas para duas faixas. Duas faixas em cada sentido. Então, é uma outra fase do PROARTE, uma licitação que está para sair daqui a algum tempo”, concluiu, finalizando ainda o engenheiro que também é fiscal de projeto e obras da duplicação do trecho urbano da travessia urbana de Palmeira dos Índios, uma das maiores cidades aqui de Alagoas, atualmente em fase de elaboração do projeto, incluindo ainda um trecho da Unidade Local – UL, de Santana do Ipanema, de duplicação do segmento urbano, já em fase inicial de trabalhos.



DNIT NAS PONTAS: A ATUAÇÃO FEDERAL DE ALCANCE LOCAL NAS ULS

Em nenhum outro ponto da atuação do DNIT, ele está mais próximo da população brasileira, seja na capacidade de atendimento direto ao público, ou nas ações de resposta quando necessário, quanto em suas Unidades Locais. Em Alagoas, Maceió e Santana do Ipanema, estas designações se desdobram para atender a integralidade da malha, de um dos estados que tem a oferecer um dos melhores níveis de rodagem do país. RodoVias&Infra foi às pontas, para conhecer um pouco mais da atuação, dos trabalhos e da rotina de quem traz o Departamento mais perto do dia a dia dos motoristas.



UL MACEIÓ SOB A CHEFIA DO ENGENHEIRO RODOLFO SARMENTO PERDIGÃO



Na chefia desde 2017, Rodolfo Perdigão, orgulha-se de ter a atribuição à frente da unidade local, “que é a ponta do serviço da superintendência”. Fiscalizando contratos de obra, e fazendo projetos de manutenção – PATOs, bem como o monitoramento das vias, entre outras rotinas, de acordo com ele, a UL oferece “um desafio muito grande que inclui a parte de monitoramento e fiscalização das faixas de domínio, muito por conta de ocupações irregulares. São as faixas de domínio, que viabilizam novos empreendimentos, e para dar suporte a este esforço de fiscalização, a UL dispõe de uma equipe de técnicos de estrutura também que apoia nossa equipe de engenheiros na fiscalização dos contratos em toda área de Maceió, cobrindo algo em torno de 800 Km de malha”, explica o chefe, que avalia, ao final de algumas obras em andamento, como duplicações, que este número aumente para cerca de 1 mil Km.

BR-LEGAL 2

Ele recorda também, que um dos principais trabalhos recentes tocados pela UL, teve que superar um hiato: “Começamos principalmente pela BR-101. Já tinha uns 5 anos, que o programa anterior (primeira versão do BR-Legal), havia encerrado, então a gente estava com essa defasagem, uma carência muito grande, e a BR-101 por ser o nosso principal corredor logístico, teve prioridade. Uma boa parte dela já teve a sinalização horizontal, refeita. A aprovação do restante do projeto que está em andamento agora, virá na sequência com dois lotes, um no sertão, na UL de Santana do Ipanema e o outro aqui. Mas primeiro precisávamos ter essa sinalização horizontal pronta. À medida que esses projetos forem liberados, teremos as novas frentes de serviço. Mas o contrato já está vigente e já tem serviço. Vamos superar essa carência que ficou e salvar a vidas. O primeiro BR-Legal foi sucesso. Agora esperamos que este BR-Legal 2, que foi estruturado, performe também”, avaliou, com expectativa.

PROARTE MACEIÓ

Outro programa importante que também vem sendo tocado pela UL Maceió é o que contempla as Obras de Arte Especiais das rodovias federais no estado, no qual o chefe é apoiado pelo engenheiro Fiscal Ricardo Saldanha, dedicado ao PROARTE. Ele recorda que muitas dessas pontes e viadutos, têm várias décadas de uso e, naturalmente serão bem atendidas dentro da programação: “Aqui em Alagoas, nossas obras de arte passaram recentemente por inspeção. Não estamos fazendo só manutenção. Temos pontes antigas, que precisam ser adequadas para o trem tipo atual, e este é um trabalho que virá já em seguida das manutenções que estão sendo realizadas, somente na nossa UL são 119 OAEs, no total”, enumerou.

“Aqui em Alagoas, nossas obras de arte passaram recentemente por inspeção. Não estamos fazendo só manutenção. Temos pontes antigas, que precisam ser adequadas para o trem tipo atual, e este é um trabalho que virá já em seguida das manutenções que estão sendo realizadas, somente na nossa UL são 119 OAEs, no total.”



Rodolfo Sarmento Perdigão
Chefe da UL de Maceió

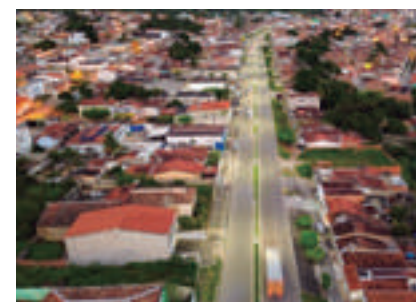


“A duplicação da BR-101 era uma dívida nossa, aí já nessa longa data, mas que a gente agora, acredito, até o ano que vem, deve ser quitada em sua integralidade, com a pista nova toda em concreto e, a restauração da pista existente em pavimento flexível, totalizando 248 Km.

Rodolfo Sarmento Perdigão

UL MACEIÓ EM AÇÃO

“Todas as nossas rodovias hoje estão cobertas com PATOs, com trechos de manutenção. A gente tem um CREMA que está finalizando, um segmento da BR-101 Sul, sentido Sergipe. Também temos previsão para um Revitaliza, início do quilômetro 0 ao 46, e, ainda na BR-101, as obras dos remanescentes da duplicação, que são três obras que já estão em andamento. O primeiro lote, que a gente chama de lote 2 da duplicação, na região indígena. Então, são 10 Km que faltavam, por conta dessas tratativas, com a aldeia local, que é a Wassu-Cocal. Na região do município de Novo Lino e de Joaquim Gomes. Entre o quilômetro 20 e o 30, é um dos remanescentes que a gente tem, o outro que também está em andamento. É uma duplicação antiga, começou em 2010”, recorda. “Então ficaram alguns remanescentes, fundamentalmente por conta da questão das reservas indígenas que se alongaram nas tratativas e agora finalmente conseguiu-se dirimir. E aí a gente está finalizando a duplicação, com o lote 2, o lote 6 também, que passa ali no município de Junqueiro, o remanescente ali que é o contorno da travessia urbana do município de Junqueiro, e em Porto Real do Colégio, o viaduto que foi concluído recentemente. A duplicação da BR-101 era uma dívida nossa, aí já nessa longa data, mas que a gente agora, acredito, até o ano que vem, deve ser quitada em sua integralidade, com a pista nova toda em concreto e, a restauração da pista existente em pavimento flexível, totalizando 248 Km”, espera o chefe. Ainda dentro da jurisdição da UL Maceió, há o projeto de melhorias da BR-316, com implantação de contornos e terceiras faixas: “temos intervenções que partem do entroncamento aqui com a BR-101 e seguem até Palmeira dos Índios”, disse, em uma lista mais alongada, que inclui: “Temos o arco metropolitano que está em duplicação, que pega aqui a BR-424 chegando na AL-101/Sul, que vai duplicar a BR-424, pegando também a BR-316 nos municípios de Pilar e Satuba, chegando à BR-104, fechando o arco. Uma obra que é ponto de honra para o nosso ministério. Temos ainda a perspectiva da duplicação da BR-104, cujo o projeto já está em andamento, com previsão de contratação e de início ainda este ano. Tendo recursos disponíveis, temos capacidade de execução”, avalia o chefe, que tem, inclusive, uma expansão na malha já em vista: “com a federalização da AL-101/Sul, que passará a ser BR-349, que irá até Penedo e que se conectará com a ponte, já em execução. Serão mais 127 Km que o DNIT absorverá, e que já estão com os trâmites sendo finalizados pelas equipes da sede em Brasília. Claro, também estamos trabalhando para incluir estes novos segmentos, de modo a que eles se incorporem com tranquilidade às rotinas de manutenção, entre outras atividades nossa da UL”.



Liderando a unidade do sertão de Alagoas, com a chefia assumida em janeiro de 2024, Cristiano Ferreira Costa, dispensa as formalidades atribuídas à posição, de forma comedida, preferindo definir suas atividades como colaborativas e contribuintes à organização que dá sequência às atividades da Unidade Local de Santana do Ipanema, ou, “UL Santana”, como os mais próximos costuma a ela se referir. De acordo com ele, “Atualmente, nós estamos com um contrato de manutenção, que é o PATO, que contempla as três rodovias sobre a nossa jurisdição, uma malha relativamente curta, de cerca de 270 Km. A BR-110, que é a menor rodovia, tem pouco mais de 11 Km; a BR-423, que interliga o estado da Bahia, passa pelo nosso estado de Alagoas e entra em Pernambuco, com 105 Km, e um pedaço da BR-316, que vai à Maceió, mas que sob nossa responsabilidade constitui um segmento de 158 Km”, explica o engenheiro, que viu 2025 chegar com BR-Legal 2 e PROARTE



UL SANTANA DO IPANEMA SOB A CHEFIA DO ENGENHEIRO CRISTIANO FERREIRA COSTA

sendo incluídos às competências de engenharia da Unidade, além de contratações específicas já vigentes para fiscalização de faixa de domínio, compreendendo monitoramento, notificações e toda a rotina administrativa que envolve este serviço. Especificamente sobre a programação de manutenção, ele detalha que: “Com o PATO chegando em fase final, vamos ter o primeiro Revitaliza do Brasil, no Sertão, que inclusive, já está com empresa contratada. Com início das atividades na BR-316, e que irá revitalizar todo o segmento desta rodovia sob a UL. Para as demais, estamos no aguardo do CREMA. Então, é uma fase de um reinício”, avalia Cristiano, que ainda informou que os projetos restantes de Conservação Restauração e Manutenção já estão sob análise da equipe do DNIT em Brasília, e que em breve, devem ser liberados.

Vamos ter o primeiro Revitaliza do Brasil, no Sertão, que inclusive, já está com empresa contratada. Com início das atividades na BR-316, e que irá revitalizar todo o segmento desta rodovia sob a UL.

Cristiano Ferreira Costa

BR-LEGAL 2

Bastante aguardado e com altas expectativas, a segunda edição do programa de sinalização Federal, também é um objeto dos cuidados da UL, e cuja fiscalização, também é feita pelo engenheiro Cristiano. Quanto à performance, ele afirma que a programação, “O BR-Legal 2 está andando. Estamos em fase de manutenção da sinalização horizontal. Já fizemos, praticamente 70% de instalação de placas de sinalização verticais na BR-316. Também estamos dentro de uma perspectiva de finalizar a sinalização horizontal na BR-423 e BR-110, dentro de uns 15 dias. Tendo em vista que a gente teve um período aí de chuvas, atrapalhou um pouco o andamento dessa atividade. Recentemente tivemos oportunidade de intensificar nas atividades de sinalização verticais e agora, com o tempo, firmando, a gente consegue avançar com a sinalização horizontal na BR-423. Uma vez iniciado o Revitaliza, aí a sinalização horizontal vai vir depois. Depois das intervenções na pista, na BR-316”, relatou.



Cristiano Ferreira Costa
Chefe da UL de Santana do Ipanema

PROARTE SANTANA DO IPANEMA

Com cobertura em 100% das 115 Obras de Arte Especiais dentro do inventário da Unidade Local, o PROARTE está ativo também na UL de Santana do Ipanema: “Estamos em andamento, neste momento, com a execução das manutenções. Eu acredito que nós já contemplamos lá em torno de 50% pelos contratos de manutenção, para os quais contamos também com apoio do engenheiro Ricardo Saldanha”, explicou o chefe, deixando clara uma abordagem metodológica, sistêmica e homogênea, a exemplo da UL de Maceió.



É um destaque especial. Tivemos redução de achados de animais soltos na rodovia. Com a frequência de duas vezes por semana, no mínimo. Então, todo o achado de animais soltos, a gente comunica a PRF de imediato, para que eles possam ter a ação devida do recolhimento ou afugentamento daquele animal. Então, isso vem reduzindo drasticamente os índices de acidentes.

UL SANTANA DO IPANEMA EM AÇÃO

Com as programações correntes do DNIT todas em dia, o chefe da UL, aponta o controle da faixa de domínio como o mais nevrálgico ponto de atuação, em partes, por conta de uma necessidade de maiores quadros efetivos e em parte, por conta da própria burocracia da normativa (afinal, é o ponto onde direitos, deveres e a inevitável moldura legal, convergem). “É um tema sensível”, pondera o engenheiro. “muitas vezes são terras de pessoas que a gente não chega a ter o contato direto. Já em outras situações, temos também a questão da vulnerabilidade dos agentes, por ser sertão. Muitas vezes, eles ficam inibidos de abordar o proprietário, porque não há entendimento. Acredito que este não é apenas um problema da nossa UL, mas do DNIT e das Superintendências como um todo. Pelo menos aqui em Alagoas, isso é bastante desafiador. Às vezes a pessoa não colabora, não respeita a autoridade do técnico que vai prestar uma orientação inicial. E isso é um problema que ganha mais vulto com a instalação, por exemplo, de cercas em fazendas, que não atendem aos requisitos de segurança”, apontou. E se por um lado, as características mais rurais do sertão, contribuem para caracterizar o imaginário e suas particulares belezas, por outro também apresenta alguns riscos adicionais: criações extraviadas ou simplesmente soltas na pista, um ponto acessado com bastante proatividade pelos quadros da UL: “É um destaque especial. Tivemos redução de achados de animais soltos na rodovia. Os técnicos, fazem monitoramento semanal, com a frequência de duas vezes por semana, no mínimo. Então, todo o achado de animais soltos, a gente comunica a PRF de imediato, para que eles possam ter a ação devida do recolhimento ou afugentamento daquele animal. Então, isso vem reduzindo drasticamente os índices de acidentes. Além disso, no programa do BR Legal, nós priorizamos a instalação de placas, A35, de advertência de animais na rodovia. Além das principais, como a R7, de proibição de ultrapassagem, curvas, sinalizações que estão associadas ao risco iminente ao usuário, a gente deu prioridade. Foi um trabalho que vem sendo reconhecido tanto da PRF, quanto dos próprios usuários, sendo tema até de algumas reportagens da mídia local. Um trabalho que é fruto de recomendações de Brasília, junto com a AGU, por conta dos aumentos de índice de acidentes envolvendo animais. Na medida do possível, a gente vem tomando essas ações preventivas”, detalhou Cristiano, que acrescenta: “Para que além desse trabalho que a gente vem fazendo com a PRF, nós também atuamos notificando proprietários nos pontos em que a gente observa que tem cercas danificadas, e que podem resultar em fuga dessas criações, apresentando algum nível de risco aos usuários”, concluiu.



UM ABRAÇO ENTRE DOIS ESTADOS: A PONTE PENEDO-NEÓPOLIS

Uma ponte, desde que o primeiro tronco foi intencionalmente derrubado para transpor um curso d' água em algum tempo imemorial, por algum ancestral da aventura humana, sempre é a expressão de uma vontade de aproximar objetivos e destinos. Fenômeno atávico, o fascínio, a admiração, a própria funcionalidade e, em uma grande maioria, a sua simples beleza formal de design, que conferiu a elas o status de Obra de Arte Especial – OAE, na linguagem da engenharia, bastam para que elas ganhem também, contornos de referência histórica e cultural nos ambientes sociais e geográficos onde estão instaladas.

Com a Ponte Penedo-Neópolis, não é diferente, pois ela, de fato, representa uma nova possibilidade dinâmica para esta região do baixo São Francisco entre as Alagoas e Sergipe. Sob os cuidados de seu fiscal no DNIT, Carlos Manuel Melo, atuante pela SER/AL, as obras contíguas ao traçado da BR-349, seguem a bom termo, como RodoVias&Infra apurou junto ao engenheiro, que forneceu maiores detalhes: “são 1.180 m de extensão, com 18 m de largura, e que contempla duas faixas de 3,6 m, dois acostamentos, de 3 m cada, um passeio de 2,3 m e uma ciclovia também de 2,3 m e que foi contratada em RDCi. Inicialmente ela foi planejada para 30 meses ao todo. O começo dos trabalhos transcorreu consumindo 6 meses entre elaboração e aprovação dos projetos básico e executivo. É claro, dentro desse campo dessas aprovações, o que pesa muito hoje, é a questão do meio ambiente. A luta foi grande para conseguir a licença de instalação via IBAMA, em um espaço de cerca de 11 meses, o que atrasou um pouco, em 6 meses, mais ou menos o nosso cronograma inicial de ataque. Estamos trabalhando intensamente para

conseguir entrega-la em 2026. Mas, conseguimos inicia-la, começando pelo lado de Sergipe, com a execução da infraestrutura com os estacões, de 1,4 m de diâmetro, chegando à 30 m de profundidade, na parte central, em um segmento de 300 metros, cujo vão principal chega a 150 m”, especificou o profissional, que acrescentou: “Em termos de altura e largura, existe uma definição da marinha. Para isso, tivemos a atuação da Capitania dos Portos, em conjunto com Pernambuco e Rio Grande do Norte, de forma integrada, para a definição da altura de gabarito, de 16 m por 114 m de largura, que é exatamente adequada para um comboio definido, em um projeto aprovado pela Marinha do Brasil. Então nós temos uma ponte de 1180 metros, com 12 linhas de pilares convencionais, com 5 vigas de 38 m cada viga. Já no segmento de 300 m, iremos utilizar a técnica de balanços sucessivos também sob orientação da Marinha, bem ao meio do rio, por conta do assoreamento na calha, o que irá garantir navegabilidade, e, acabou por deixar o desenho da própria ponte bem simétrico”, relatou o engenheiro, orgulhosamente penedense.

STATUS DA MISSÃO

“Iniciamos a execução pelo lado de Neópolis, a liberação, foi mais fácil lá, também por que é um lado 'seco', e fomos avançando com os pilares, fizemos as fundações e já executamos duas travessas. Claro, tivemos que 'pular' temporariamente alguns pilares por conta de bancos de areia, que se formaram devido às intensas chuvas registradas na região um tempo atrás e que prejudicaram o nosso apoio náutico, exigindo uma operação de dragagem antes do prosseguimento dos trabalhos. Mas tivemos sucesso na instalação dessas travessas, que são peças de grandes dimensões, cada uma com 3 m de largura, 1,4 m de altura e 17,4 m de comprimento. Estamos falando aí de um peso da ordem de 180 t só uma travessa dessa aí. Um avanço rápido, que nós pretendemos, consiga tirar um pouco do atraso que tivemos na largada”, explica o fiscal, que informou ainda que os trabalhos são tocados pelas empresas consorciadas Arteleste (PR) e A. Gaspar (RN), ambas marcas conhecidas e conceituadas na infraestrutura e construção pesada em nível nacional, com diversas obras pelo próprio DNIT.



Em termos de altura e largura, existe uma definição da marinha. Para isso, tivemos a atuação da Capitania dos Portos, em conjunto com Pernambuco e Rio Grande do Norte, de forma integrada, para a definição da altura de gabarito, de 16 m por 114 m de largura, que é exatamente adequada para um comboio definido, em um projeto aprovado pela Marinha do Brasil.



Carlos Manuel Melo
Fiscal da Ponte Penedo-Neópolis

UMA PONTE VERDE

Diferença entre desenlace e entrave, a variante ambiental, há tempos é preponderante em quaisquer grandes empreendimentos de infraestrutura no país. Uma componente especialmente levada a sério, em situações onde a riqueza dos ecossistemas, ultrapassa os caros valores de serviços ambientais e avança para a estética, composição cênica, e mesmo a integração com a identidade cultural dos lugares, como é, precisamente o caso da Ponte Penedo-Neópolis, que simboliza um firme aperto de mãos entre dois dos mais exuberantemente belos estados do país. Sob a supervisão dos biólogos Lucas Augusto Santos Silva e Bruna Maria Barbosa, colaboradores da empresa supervisora ambiental das obras. As obras dispõem de procedimentos bastante criteriosos e metodologia consagrada para o manejo adequado tanto de flora quanto de fauna. “Estamos fazendo o inventário das árvores que estão para ser suprimidas, em uma área que está dentro da chamada Autorização de Supressão Vegetal - ASV. E a partir desse inventário, com todos os nomes das espécies que a gente encontrou nessa área que já vai ser suprimida, será feito o plano para a reposição florestal, para compensação dessa área que vai ser suprimida”, explica Lucas. “O inventário também funciona para que a gente consiga fazer a organização da madeira, resultante da supressão, que vai ser estocada e separada além dele, a gente também faz o recolhimento de algumas sementes. É uma ação chamada de resgate de germoplasma. Que são sementes, propágulos, pequenas plântulas. E a gente usa essas plântulas para reposição florestal também. Então, faz parte do nosso trabalho, além também do resgate de fauna aqui dentro da área, no momento da supressão”, acrescenta Bruna. Com relação às espécies vegetais encontradas mais comumente na área trabalhada, Lucas comenta que se trata “Em torno de umas 10, diferentes espécies, como angico, catingueira, sabiá, sombreiro, o ingá, o ipê. Tem uma diversidade bem grande”, avaliou o biólogo, revelando pelos nomes, as arrazoadas justificativas para avançar nas obras, mas com responsabilidade. ■

Estamos fazendo o inventário das árvores que estão para ser suprimidas, em uma área que está dentro da chamada Autorização de Supressão Vegetal - ASV. E a partir desse inventário, com todos os nomes das espécies que a gente encontrou nessa área que já vai ser suprimida, será feito o plano para a reposição florestal.

O inventário também funciona para que a gente consiga fazer a organização da madeira, resultante da supressão, que vai ser estocada e separada além dele, a gente também faz o recolhimento de algumas sementes. É uma ação chamada de resgate de germoplasma.



Lucas Augusto Santos Silva
Biólogo da supervisora ambiental da ponte



Bruna Maria Barbosa
Bióloga da supervisora ambiental da ponte





..strata..
ENGENHARIA

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

35 ANOS

impulsionando o progresso com inovação, qualidade e tecnologia de ponta para transformar o futuro da infraestrutura brasileira.



ESCANEE O
QR CODE E SAIBA
MAIS SOBRE
NOSSAS TECNOLOGIAS





GESTÃO TÉCNICA

Fabricao Galvão, Diretor-Geral do DNIT

Engenheiro civil pós graduado em Infraestrutura de Transportes, Fabricao Galvão, atual nome à frente da autarquia que é considerada “A casa da engenharia brasileira”, tem sua trajetória de serviços públicos, polida com a sofisticação de um prisma, que revela experiência em vários componentes da infraestrutura. Servidor de carreira nos quadros da casa, foi Superintendente Regional em Alagoas e diretor substituto, em uma atuação que se estendeu também à posição de Secretário de Infraestrutura da Prefeitura Municipal de Maceió. Uma vivência que cunhou, para além da proficiência técnica, um conjunto de habilidades e sensibilidade gerencial, suficientes para refletir um compromisso inabalável com a entrega de obras de qualidade para a população, agora, para muito além das fronteiras da sua bela e ensolarada Alagoas: uma assinatura que, junto à do líder da pasta, Renan Filho, está muito presente em todos os 27 estados da federação.

“A principal experiência adquirida na superintendência foi vivenciar a execução e o cotidiano das obras. Após minha chegada a Brasília, compreendi que a diretoria do DNIT deve atuar como um mediador, um facilitador.”



RodoVias&Infra: O senhor foi superintendente do DNIT em Alagoas antes de assumir a Direção-Geral. De que forma essa vivência local influenciou sua visão estratégica no comando nacional do órgão?

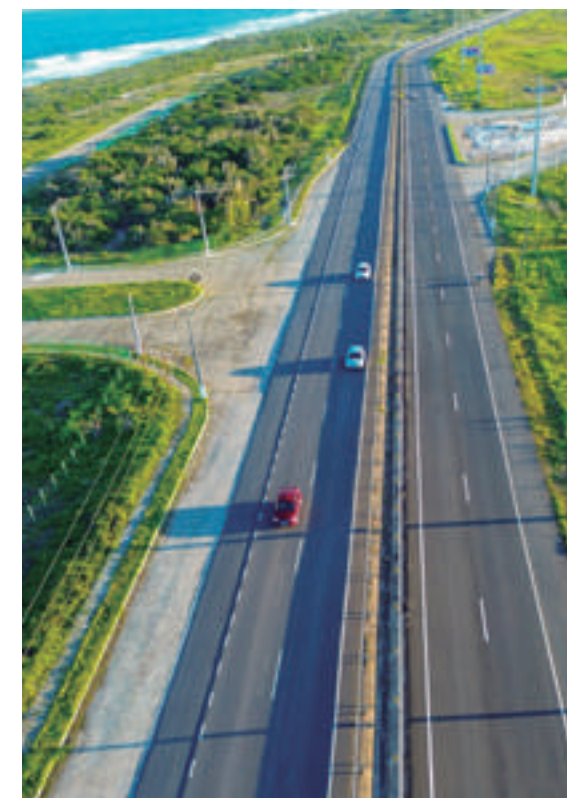
Fabricao Galvão: Minha relação com o DNIT já se estende por alguns anos. Iniciei trabalhando com consultoria, fazendo a revisão de obras do próprio DNIT pelo setor privado. Essa experiência inicial já me proporcionou uma valiosa bagagem para compreender as obras, o funcionamento do DNIT e o dia a dia dos trabalhos. Posteriormente, fui aprovado em concurso público e assumi a Superintendência em Alagoas, onde ocupei a posição de superintendente Regional por alguns anos. A meu ver, a principal experiência adquirida na superintendência foi vivenciar a execução e o cotidiano das obras. Após minha chegada a Brasília, compreendi que a diretoria do DNIT deve atuar como um mediador, um facilitador. Costumo dizer que nosso papel é assegurar que o processo chegue 'redondo' às superintendências, proporcionando-lhes as condições necessárias para 'fazer os gols', ou seja, entregar nossas obras. Essa é a grande comparação que faço com a equipe: se não proporciono as condições ideais para o trabalho na ponta, as dificuldades aumentam. Essa é a valiosa bagagem que trazemos para a gestão central. Ter vivenciado a realidade operacional facilita que as decisões tomadas aqui, reflitam e se apliquem de forma eficaz no dia a dia. Assim, a nossa relação com as Superintendências, tanto a de Alagoas quanto as de todo o Brasil, tornou-se mais estreita. Esse conhecimento pessoal da equipe e de seus desafios locais, nos permite compreender e participar ativamente na busca por soluções. Isso, a meu ver, reflete-se nos resultados que alcançamos em nível nacional.

A construção da ponte entre Penedo (AL) e Neópolis (SE), sobre o rio São Francisco, é uma demanda histórica da população. O que essa obra representa para a integração entre os estados, e como o DNIT tem conduzido esse projeto?

Essa ponte, de fato, representava um anseio de longa data. Desde o período em que eu atuava na superintendência, já se almejava conectar esses estados pela região do Baixo São Francisco, uma área mais litorânea, estabelecendo essa ligação. Atualmente, a principal conexão entre estados como Alagoas, Sergipe, e até mesmo Pernambuco e Bahia, ocorre via BR-101. Nosso objetivo era criar uma alternativa litorânea capaz de impulsionar o desenvolvimento, o turismo e a integração das cidades situadas tanto na costa quanto às margens do Rio São Francisco.

“A BR-101 retomou suas obras em Alagoas e, em breve, conseguiremos entregá-la 100% duplicada.”

Acompanhei de perto grande parte do avanço da BR-101, e entregamos um volume significativo de obras.





Já que o senhor mencionou, a duplicação da BR-101 é uma das obras mais importantes da malha federal em Alagoas. Qual o estágio atual dos trabalhos e quais os impactos esperados para a mobilidade e segurança na região?

A BR-101 em Alagoas, a meu ver, constitui nossa principal artéria, em conjunto com a BR-316, que estabelece a ligação transversal. São nossas essenciais conexões com os demais estados, com o Brasil e com a região Nordeste. Acompanhei de perto grande parte do avanço da BR-101, e entregamos um volume significativo de obras. Na gestão anterior, houve praticamente uma paralisação; os projetos da BR-101 não progrediram. Isso se deu principalmente pela escassez de recursos e pela ausência de projetos. Com os poucos recursos disponíveis, realizávamos apenas a manutenção. Contudo, com a minha chegada e a do ministro Renan Filho, a grande meta era retomar e concluir toda a BR-101 no estado de Alagoas. Conseguimos, então, religar todos os trechos e retomar a totalidade das obras. Já entregamos o viaduto na região de Porto Real do Colégio, que se conecta com Sergipe. Estabelecemos acordos com as comunidades indígenas, o que foi crucial

para destravar o Lote 2, o trecho remanescente na região de Joaquim Gomes. Retomamos as obras em São Miguel, que se encontravam paralisadas, e também na Travessia de Junqueiro, que ainda é um trecho pendente de longa data. Esta última, esperamos entregá-la nos próximos dias, ainda em agosto ou setembro, representando um avanço significativo para a comunidade alagoana e para todo o Nordeste. Portanto, a BR-101 retomou suas obras em Alagoas e, em breve, conseguiremos entregá-la 100% duplicada. Já a manutenção da BR-101, em Alagoas, foi dividida em dois eixos: um norte, abrangendo a região de Maceió, e um sul. As empresas contratadas realizam a manutenção tanto do pavimento asfáltico, que foi restaurado, quanto das placas de concreto já implantadas. Dessa forma, conseguimos substituir placas e efetuar correções no pavimento rígido. Assim, estruturamos um contrato de manutenção bastante eficaz, permitindo que todos trafeguem com segurança.



Outro projeto de destaque é o Arco Metropolitano de Maceió. Qual a importância estratégica dessa obra para o tráfego urbano e para a logística estadual? O cronograma está dentro do esperado?

Acompanho esse projeto do Arco Metropolitano desde 2015, quando Renan Filho era governador e eu estava na superintendência. Após anos de planejamento, iniciamos essa obra pelo Viaduto da PRF, que representa a principal conexão do Arco Metropolitano. O primeiro trecho já se encontra em obras, o segundo, em fase de licitação, e o terceiro, será licitado em breve. Nossa meta é entregar grande parte do arco e ter praticamente a totalidade do projeto já contratada. Considero este um dos grandes avanços e um legado significativo para a região metropolitana de Maceió.



Além das grandes obras, o DNIT tem investido em ações de segurança viária por meio do BR-Legal 2. Quais são os principais resultados obtidos em Alagoas até aqui nesse campo?

O programa BR-Legal 2 tem sido uma de nossas prioridades e já discutimos sobre ele anteriormente. No estado de Alagoas, o primeiro BR-Legal foi implementado com grande sucesso anos atrás. Retomamos o programa, licitamos e contratamos dois lotes, e já realizamos os primeiros empenhos. Já iniciamos a execução de diversos serviços, prioritariamente a recuperação de toda a sinalização. O programa já é um sucesso em Alagoas, e esperamos consolidá-lo ainda mais, especialmente agora que a malha viária apresenta boa qualidade. Diria que o BR-Legal 2 representa a 'cereja do bolo' para as rodovias de Alagoas.

O programa BR-Legal 2 tem sido uma de nossas prioridades

Como tem sido o diálogo entre o DNIT e o Governo de Alagoas para alinhar as obras federais às demandas locais e garantir maior efetividade nas entregas?

Nossa relação com o Estado de Alagoas é excelente e sempre foi. O governo estadual sempre atuou em colaboração com o DNIT. Tivemos apoio em todas as necessidades, desde o viaduto da PRF, que foi um convênio com o estado, até a obtenção de licenças, áreas de jazida e pedreiras. Igualmente, contamos com a colaboração para as conexões e entroncamentos entre rodovias estaduais e federais. Dessa forma, nossa parceria com o estado de Alagoas tem sido constante e muito próxima.

O programa já é um sucesso em Alagoas, e esperamos consolidá-lo ainda mais, especialmente agora que a malha viária apresenta boa qualidade.





O DNIT tem sido protagonista na retomada de grandes obras pelo país. Como o senhor avalia o atual momento da infraestrutura nacional? Estamos diante de um novo ciclo de investimentos sustentáveis?

Acredito que estamos vivenciando um momento de consolidação para o DNIT, em que podemos demonstrar plenamente nossa capacidade. Por anos, o país enfrentou um período de poucos investimentos, com a degradação da malha rodoviária e a paralisação de obras. Assumimos a gestão em 2023 com o objetivo de retomar todas as obras e restabelecer a qualidade da malha rodoviária em todo o território nacional. E acredito que conseguimos alcançar os resultados almejados. Atualmente, não há mais obras paralisadas em nosso país. Retomamos e entregamos obras, além de conseguir lançar e concluir projetos dentro de nossa própria gestão. Isso é um feito desafiador para qualquer gestor, como demonstramos em Itapuã do Oeste e Timon, no Maranhão. São apenas alguns exemplos de projetos que colocamos em andamento e, posteriormente, inauguramos. Para mim, isso é extremamente simbólico. Quando há apoio e a vontade política, como a que presenciamos em nosso governo, do presidente ao ministro, de realmente retomar e entregar obras que proporcionem rodovias melhores e mais seguras à população, o DNIT demonstra toda a sua força.

Não há mais obras paralisadas em nosso país. Retomamos e entregamos obras, além de conseguir lançar e concluir projetos dentro de nossa própria gestão. Isso é um feito desafiador para qualquer gestor.

Quando há apoio e a vontade política, como a que presenciamos em nosso governo, do presidente ao ministro, de realmente retomar e entregar obras que proporcionem rodovias melhores e mais seguras à população, o DNIT demonstra toda a sua força.



Um dos temas que vêm ganhando força é a busca por um novo Índice de Condição da Malha Rodoviária (ICM) mais moderno, transparente e conectado à realidade das estradas. Há avanços nessa frente?

O programa Revitaliza vem um pouco de encontro a isso. Está sendo implementado primeiramente em Alagoas, na BR-316. Escolhemos essa rodovia por se encontrar em um estágio que demandava serviços além da manutenção rotineira (dentro do Plano Anual de Trabalho e Orçamento - PATO), mas que não justificava uma reconstrução completa (Programa de Conservação Restauração e Manutenção - CREMA). O Revitaliza, portanto, surge para preencher essa lacuna. Conseguimos implementar o Revitaliza em Alagoas; estamos iniciando este importante contrato e acredito que será um sucesso. Não tenho dúvidas de que o Revitaliza se configura como uma solução superior ao PATO e menos abrangente que uma reconstrução CREMA, mas para malhas que não se encontram em estado avançado de deterioração, ele pode ser uma alternativa extremamente eficaz, na qual apostamos fortemente. Ainda em nossa gestão, buscaremos complementar as intervenções estruturantes que iniciamos, como as obras de whitetopping (revestimento de concreto) que realizamos no Maranhão — um estado que historicamente carece de boa qualidade da malha rodoviária —, especificamente nas BRs 135 e 222. Além disso, pretendemos evoluir nas obras de manutenção para deixar um legado ainda melhor, como na BR-364 no Acre. Estamos reconstruindo trechos com macadame. Assim, ao trazer soluções mais definitivas, temos o objetivo de fazer com que

a manutenção seja menos refém das intempéries, das chuvas e dos períodos de inverno, o que considero um legado importante. Por exemplo, neste último inverno, não registramos nenhuma interrupção de rodovia devido à qualidade do pavimento. Este é um dado relevante para o governo. Situações como atoleiros intransponíveis, praticamente não ocorrem mais sob a gestão do atual DNIT. Conseguimos, inclusive, garantir a trafegabilidade em rodovias não pavimentadas, como as encontradas no Amapá, Roraima, Amazonas e Pará. Proporcionamos alguma trafegabilidade com a adição de pedra, cimento e outras soluções, que se mostram superiores a um simples serviço de terraplenagem. Isso também se aplica a rodovias com solos de baixa qualidade, como a BR-364 no Acre. Acredito que este tipo de solução é o que deixamos para que possamos enfrentar os anos e tornar nossas obras mais perenes e resilientes, como temos feito, por exemplo, no Rio Grande do Sul. Considero que este é o legado que precisamos deixar nesta instituição durante nossa gestão, incentivando a equipe a dar continuidade a esse trabalho, para que não fiquemos, como se costuma dizer, apenas 'enxugando gelo' com pequenas manutenções. Acredito que precisamos identificar constantemente no DNIT o ponto ideal para recuperar uma rodovia e elevar seu nível, evitando assim que nos limitemos a 'tapar buracos' e a realizar obras paliativas.

Neste último inverno, não registramos nenhuma interrupção de rodovia devido à qualidade do pavimento. Este é um dado relevante para o governo. Situações como atoleiros intransponíveis, praticamente não ocorrem mais sob a gestão do atual DNIT.



Apesar dos investimentos robustos nos últimos anos, há preocupações com eventuais contingenciamentos futuros. O DNIT trabalha com perspectiva de redução no orçamento? Como equilibrar manutenção, obras novas e segurança viária nesse cenário?

No DNIT, não opero com a expectativa de contingenciamento. Trabalho com o presente. Costumo fazer uma comparação com o futebol: no DNIT, precisamos ser o técnico do time que temos. Assim, com os recursos orçamentários disponíveis até o momento, devemos atuar com determinação para alcançar a vitória. É imperativo, portanto, utilizar o dinheiro com sabedoria, aplicando nosso orçamento da maneira mais eficiente possível, e nos adequarmos às condições. Atualmente, o DNIT não tem sofrido contingenciamentos; isso se deve à nossa capacidade de execução. Qualquer observador do DNIT constatará que nosso orçamento está praticamente todo executado e empenhado, e as obras estão progredindo. Desse modo, ao se considerar qualquer contingenciamento, se o DNIT está demonstrando tamanha eficiência, entendo que, naturalmente, ele não se torna um alvo potencial. Acredito que nosso foco deve ser a realização do nosso trabalho, sem nos preocuparmos excessivamente com o orçamento. Devemos empregar o orçamento disponível, planejar o que for viável e seguir em frente, desenvolvendo projetos que nos permitam ir além.

“ No DNIT, não opero com a expectativa de contingenciamento. Trabalho com o presente. Costumo fazer uma comparação com o futebol: no DNIT, precisamos ser o técnico do time que temos. Assim, com os recursos orçamentários disponíveis até o momento, devemos atuar com determinação para alcançar a vitória. ”



Obras sobre a ponte do Rio Araguaia em Goiás



Para finalizar, qual é a mensagem que o DNIT deixa para o mercado da infraestrutura e logística no Brasil? O que podemos esperar da atuação do órgão nos próximos anos em termos de investimentos, planejamento, uso de tecnologias e parcerias?

O que se pode esperar do DNIT é a manutenção de seu padrão de obras de qualidade, eficiência e entrega à sociedade, com o propósito de transformar a vida das pessoas. Considero que o DNIT é uma instituição com capilaridade em todo o Brasil; é uma marca reconhecida em nível nacional. E o DNIT deve assegurar que sua marca atinja seu objetivo, chegando com qualidade, atendendo às expectativas da sociedade e garantindo a segurança de todos que trafegam por nossas rodovias, seja por meio de novas construções ou pela manutenção da malha existente. Este é o grande recado que o DNIT deixa para a sociedade. ■



“ O DNIT deve assegurar que sua marca atinja seu objetivo, chegando com qualidade, atendendo às expectativas da sociedade e garantindo a segurança de todos que trafegam por nossas rodovias. ”

COMPROMISSO COM OS CPFs E CNPJs DO BRASIL

Carlos Antônio Rocha de Barros, Diretor-Executivo do DNIT

Extremamente atento aos impactos que a atividade-fim do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes exerce sobre o grande compromisso com os CPFs e CNPJs do Brasil, a personalidade à frente da Diretoria-Executiva tem renovado a capacidade técnica e de articulação interna da instituição ao priorizar o diálogo, bem como a promoção de eventos temáticos que visam o aprimoramento da prestação de serviços, via homogeneidade de entendimentos e maior domínio do complexo conjunto de regramentos que orientam as ações do Departamento. Presente sempre que possível nas Superintendências, e em diversos eventos, internos e externos, o diretor encontrou em sua agenda um espaço adequado para responder a algumas questões de RodoVias&Infra.

RodoVias&Infra: Das funções técnicas, como analista de infraestrutura, até posições de liderança no DNIT e no Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, como secretário de políticas de integração, como foi o caminho até a chegada à Diretoria-Executiva da “Casa da Engenharia Nacional”?

“ Quando há competitividade, vêm o crescimento, novos investimentos e geração de empregos. Por isso, as decisões do DNIT buscam sempre a melhor técnica, considerando os benefícios sociais junto com os fatores econômicos e ambientais.

Carlos Barros: Minha trajetória combina experiência sólida na iniciativa privada e no setor público. Essa vivência nos dois setores me trouxe a capacidade de compreender as necessidades da sociedade de forma prática e, ao mesmo tempo, estruturar políticas públicas a partir da visão estratégica adquirida no Ministério dos Transportes, onde atuei em funções como Secretário de Políticas e Integração, Secretário-Executivo Substituto e Chefe de Gabinete da Secretaria-Executiva. Tive a oportunidade de trabalhar com profissionais altamente qualificados que marcaram minha vida profissional e reforçaram a importância da gestão de pessoas e da visão técnica aplicada à infraestrutura. Essa combinação me permite hoje conduzir a Diretoria-Executiva com foco em planejamento estratégico, diálogo institucional e entregas para a população.

Em eventos e seminários em que RodoVias&Infra esteve presente, o senhor destacou a importância de compreender o impacto individual das obras do DNIT na vida das pessoas e no setor produtivo. Como essa perspectiva humanizada orienta a gestão de projetos e a tomada de decisões na autarquia?

O impacto das nossas obras começa na vida das pessoas e, se não tivermos esse olhar social, o sentido da política pública se perde. Gosto sempre de lembrar de uma frase do Ministro Renan Filho: “Onde chega a rodovia, chega o desenvolvimento”. As obras de infraestrutura representam desenvolvimento e conectividade regional. São investimentos que garantem abastecimento, acesso à saúde, à educação, a serviços públicos essenciais e mais segurança viária para os usuários, sobretudo em comunidades mais isoladas. Para o setor produtivo, essas obras significam redução dos custos de transporte, entregas mais rápidas, maior eficiência e competitividade. E, quando há competitividade, vêm o crescimento, novos investimentos e geração de empregos. Por isso, as decisões do DNIT buscam sempre a melhor técnica, considerando os benefícios sociais junto com os fatores econômicos e ambientais. Temos um papel importante no gerenciamento e consolidação da carteira de empreendimentos. Temos trabalhado com planejamento integrado entre as áreas do DNIT, fortalecendo a comunicação e a tomada de decisões em tempo hábil para que todas as etapas ocorram de maneira coordenada. É preciso sincronia para evitar entraves nas licitações, elaboração de projetos, licenciamento ambiental, desapropriações, execução contratual e a disponibilidade orçamentária e financeira. O DNIT é o maior executor do Novo PAC, responsável pelo maior volume de execução em termos de liquidação e medição de obras e serviços no orçamento discricionário do Governo Federal. No aspecto orçamentário, propomos e planejamos os investimentos, mas a aprovação depende do Congresso Nacional, com quem mantemos permanente diálogo não só através do DNIT, como também através do Ministério dos Transportes, o que garante maior previsibilidade e organização na alocação dos recursos. Esses esforços se refletem em entregas. Só nos últimos três meses tivemos entregas importantes. No Norte, com a liberação de pontes na BR-163/PA e a conclusão da Ponte sobre o Rio Jaru na BR-364/RO, obras essenciais para a logística regional. No Nordeste, avançamos com a implantação na BR-135/BA, ligando Cocos à divisa com Minas Gerais, e com a Travessia Urbana de Imperatriz na BR-010/MA, um marco para a mobilidade local. No Sul, o destaque é o complexo viário na BR-116/RS, com a entrega de cinco obras de arte especiais e terceiras faixas, que trarão mais fluidez e segurança ao trânsito. Em Santa Catarina, entregamos um novo viaduto da duplicação da BR-280/SC e concluímos 27 intervenções emergenciais na BR-470/SC, no Vale do Itajaí, entre tantas, isso como pequena amostragem da execução e entrega de nossas obras. Além disso, nosso programa de manutenção concluiu restaurações de pistas por todo o

país, como na BR-135/PI, na BR-364/GO e na BR-174/RR, reforçando o compromisso do DNIT com a segurança viária e o conforto dos usuários. As obras do DNIT tem papel estruturante no desenvolvimento regional. Além de promover mobilidade, fortalecem a economia local, geram empregos e ampliam oportunidades para a população. Nossa atuação também está cada vez mais orientada pela sustentabilidade. Os empreendimentos contam com supervisão ambiental e com a execução dos programas estabelecidos para cada obra, estando em constante fiscalização pelos órgãos licenciadores. Temos acompanhado de perto as discussões no setor de transportes sobre mitigação e adaptação às mudanças climáticas, avaliando alternativas e boas práticas que possam ser incorporadas ao planejamento e à execução. O objetivo é avançar na construção de uma infraestrutura resiliente, que ofereça benefícios duradouros para a sociedade.

“ O DNIT é o maior executor do Novo PAC, responsável pelo maior volume de execução em termos de liquidação e medição de obras e serviços no orçamento discricionário do Governo Federal. No aspecto orçamentário, propomos e planejamos os investimentos, mas a aprovação depende do Congresso Nacional, com quem mantemos permanente diálogo.



Foto: DNIT

Foto: DNIT

“As obras do DNIT têm papel estruturante no desenvolvimento regional. Além de promover mobilidade, fortalecem a economia local, geram empregos e ampliam oportunidades para a população. Nossa atuação também está cada vez mais orientada pela sustentabilidade.

O senhor tocou na questão de orçamento, como está esse aspecto?

O orçamento do DNIT nos últimos anos apresentou crescimento relevante: passamos de uma execução anual média de R\$ 7 bilhões no governo anterior para R\$ 15 bilhões, em média, em 2023 e 2024. Esse salto nos permitiu retomar obras paradas, iniciar novos empreendimentos e elevar a qualidade da malha viária. Nosso foco é reforçar o gasto de qualidade. Acompanhamos diariamente a execução financeira, dialogamos com o Ministério dos Transportes e a Casa Civil para viabilizar ajustes, e direcionamos recursos para os empreendimentos prioritários. Nesse contexto, merece destaque o Sistema PLOAWEB, desenvolvido em 2008 para apoiar a elaboração da proposta orçamentária do DNIT, que até então era feita em planilhas eletrônicas. Sua implantação trouxe padronização, confiança nos dados, e a consolidação das informações por modal, rodovia, unidade da federação e tipo de intervenção. O sistema avançou com a geração de relatórios que ampliaram a capacidade de análise e a visualização do orçamento, oferecendo uma visão customizada para os gestores. Temos o controle desde as etapas iniciais da elaboração da Proposta de Lei Orçamentária, passando pela aprovação da Lei Orçamentária Anual, a descentralização do recurso até o monitoramento diário da execução financeira. Com isso, temos agilidade nas decisões e controle na aplicação dos recursos públicos, fortalecendo a boa governança no DNIT.

“Nosso foco é reforçar o gasto de qualidade. Acompanhamos diariamente a execução financeira, dialogamos com o Ministério dos Transportes e a Casa Civil para viabilizar ajustes, e direcionamos recursos de para os empreendimentos prioritários.



Aproveitando que o senhor mencionou a LOA, recentemente, tivemos a aprovação da nova Lei de Licitações públicas. Qual sua percepção sobre ela?

A Lei 14.133 trouxe mudanças significativas e exigiu grande esforço de adaptação. O DNIT vem realizando ações em todas as superintendências, atualizou normativos e realizou, em 2024, o 1º Encontro de Licitações e Contratos, que reuniu mais de 800 participantes e debateu com especialistas os avanços já alcançados e os desafios a serem superados. Agora, em agosto, promovemos a segunda edição, voltado ao público interno e com a participação de todos os serviços de licitação das Superintendências Regionais do DNIT. Paralelamente, desde o ano passado percorremos todas as superintendências em um ciclo de capacitação conduzido pela Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações, envolvendo não apenas as equipes diretamente responsáveis pelas licitações, mas também todos os que, de alguma forma, tem interface com esse tema. Esse esforço fortalece a segurança jurídica e a padronização nas contratações. Um dos reflexos da nova lei que está exigindo adaptação do mercado é que o DNIT tem adotado a modalidade de licitação por técnica e preço para serviços predominantemente intelectuais, como estudos, projetos e supervisões. No primeiro semestre de 2025, dos R\$ 10,4 bilhões em editais publicados, R\$ 2,89 bilhões foram nessa modalidade, que valoriza não só o preço, mas também a capacidade técnica de quem executa.

“Um dos reflexos da nova lei que está exigindo adaptação do mercado é que o DNIT tem adotado a modalidade de licitação por técnica e preço para serviços predominantemente intelectuais, como estudos, projetos e supervisões.

O DNIT tem atuado de forma intensa para melhorar a conexão de comunidades isoladas, especialmente na região Norte. Importantes dragagens em hidrovias, travessias urbanas e melhorias de acessos rodoviários garantem que a população tenha mais mobilidade, abastecimento e acesso a serviços públicos.

Um pouco antes o senhor destacou a importância de ações do DNIT, mirando em conectividade regional. E neste aspecto não podemos deixar de falar das IP4.

As Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte, conhecidas como IP4, tiveram sua gestão orçamentária transferida ao Ministério de Portos e Aeroportos. No entanto, os estudos, projetos, obras e a operação permanecem sob responsabilidade do DNIT, que conta com uma diretoria específica dedicada ao tema. Essas estruturas são fundamentais para as comunidades ribeirinhas e tem recebido atenção permanente. Destaco nos últimos meses a entrega da IP4 de Itacoatiara Antigo, as melhorias realizadas na IP4 de Parintins e a recém-inauguração da IP4 de Barcelos, todas no Estado do Amazonas. O DNIT tem atuado de forma intensa para melhorar a conexão de comunidades isoladas, especialmente na região Norte. Importantes dragagens em hidrovias, travessias urbanas e melhorias de acessos rodoviários garantem que a população tenha mais mobilidade, abastecimento e acesso a serviços públicos. Nosso compromisso é fortalecer a logística regional diminuindo desigualdades e trazendo oportunidades. Cito exemplos recentes que incluem a entrega da Travessia de Itapuã do Oeste e a retomada da Travessia Urbana de Ji-Paraná, ambas na BR-364/RO, a recuperação de trechos da BR-317 e BR-364/AC, restauração na BR-174/RR e o rápido avanço na construção da ponte sobre o Rio Xingu, na BR-230/PA.



Foto: DNIT

Se, como o senhor disse, o foco é melhorar a qualidade dos investimentos, podemos imaginar que o Departamento esteja voltado a modernas práticas e ferramentas de gestão. Como tem sido este processo?

O DNIT tem buscado incorporar tecnologia e modernização à sua estrutura. Enfrentamos desafios como o déficit de servidores e a constante necessidade de transformação digital, mas também identificamos grandes oportunidades de avanço. No campo da gestão, trabalhamos para otimizar a captura e a análise de dados, desenvolvendo painéis gerenciais que permitem acompanhar tanto a operação quanto as decisões estratégicas. Temos dado atenção para que as informações sejam confiáveis e tenham rastreabilidade, dando segurança e agilidade no processo de tomada de decisão. Na dimensão técnica, acompanhamos as inovações do mercado, como novos equipamentos, materiais e métodos construtivos. Buscamos capacitar continuamente nossos servidores para que acompanhem essas evoluções, seja em congressos e eventos técnicos, na realização de testes de novas soluções ou em programas internos de formação com especialistas. Também temos ampliado parcerias com universidades e centros de pesquisa, fortalecendo a inovação e a formação técnica continuada dos nossos quadros. A capacitação não deve ser vista como despesa, mas como investimento. É por meio dela que o DNIT reforça seu papel e segue reconhecido como a instituição de referência da engenharia rodoviária no país.



Foto: DNIT

Também, dentro destas modernizações que o senhor menciona, existem as práticas ESG, como esses elementos vêm sendo desenvolvidos na autarquia?

A transparência é um dos pilares da nossa gestão. Temos intensificado o diálogo com todas as Superintendências Regionais por meio de eventos frequentes que reforçam nosso compromisso com conformidade e governança. Recentemente, alcançamos 100% de atendimento nos itens de transparência ativa da CGU, cumprindo todos os 49 critérios. Entre eles estão a divulgação da estrutura organizacional, a lista dos principais cargos e ocupantes, as metas e indicadores institucionais, a execução orçamentária e os programas e projetos em andamento. Além disso, implantamos procedimentos de conformidade, realizamos auditorias regulares e adotamos programas de integridade em contratos e licitações. São iniciativas que fortalecem a cultura de integridade e dão visibilidade às ações do DNIT.

A transparência é um dos pilares da nossa gestão. Temos intensificado o diálogo com todas as Superintendências Regionais por meio de eventos frequentes que reforçam nosso compromisso com conformidade e governança. Recentemente, alcançamos 100% de atendimento nos itens de transparência ativa da CGU, cumprindo todos os 49 critérios.

Como o senhor vê as possibilidades de desenvolvimento do setor de infraestrutura, para os próximos anos?

O futuro da infraestrutura de transportes no Brasil passa pelo investimento público e privado, pela modernização tecnológica, pela integração entre modais e pela construção de uma infraestrutura resiliente, diretrizes que orientam as políticas públicas do Governo Federal. O DNIT, como principal executor vinculado ao Ministério dos Transportes, tem aplicado os recursos orçamentários e financeiros que foram ampliados recentemente, o que já se reflete na melhoria do Índice de Condição da Malha, que alcançou 75,1% em 2024, a melhor marca da série histórica, além da entrega de importantes obras. Nos próximos anos, a prioridade será avançar na execução dos empreendimentos do Novo PAC, com uso de tecnologia, padronização de processos e gestão integrada. O propósito é concluir obras com qualidade e consolidar o DNIT como referência da engenharia nacional, promovendo mobilidade, integração regional e desenvolvimento sustentável em todas as regiões do país. ■

O DNIT, como principal executor vinculado ao Ministério dos Transportes, tem aplicado os recursos orçamentários e financeiros que foram ampliados recentemente, o que já se reflete na melhoria do Índice de Condição da Malha, que alcançou 75,1% em 2024, a melhor marca da série histórica, além da entrega de importantes obras.





A CONTINUIDADE DOS BONS SERVIÇOS

André Paes Cerqueira de França, Superintendente DNIT/AL

Homem público de estado, acostumado às liturgias e exigências de diversos cargos, André Paes, superintendente do DNIT à frente da representação Regional desta autarquia em Alagoas, expressa a dedicação e a disposição típica dos operadores do direito, apresentando pelas vias da infraestrutura, uma melhor perspectiva à população. Dando seguimento ao (ótimo) desempenho que o estado vinha apresentando (também) no quesito rodoviário, o executivo, que esteve à frente da gestão interna da Secretaria de Transporte e Desenvolvimento Urbano de Alagoas – SETRAND, e ainda presidiu a Comissão Permanente de Licitações de Obras e Serviços de engenharia do Estado, assina colaborações importantes que frutificaram na ágil e precisa abordagem alagoana que, com a chegada do ministro Renan Filho aos transportes, empresta um pouco de sua efetiva celeridade para destravar empreendimentos, agora com envergadura nacional.



Com a característica dinâmica do ministro, a visibilidade aumentou bastante e o DNIT, como um todo, passou a ter mais protagonismo. E claro, a Superintendência de Alagoas foi junto, com uma quantidade enorme de obras estruturantes no Estado.

RodoVias&Infra: Ainda que relativamente recente, sua chegada à Superintendência veio carregada de expectativas que acabaram se concretizando. Qual o cenário encontrado, e as primeiras ações assumidas nesta nova etapa profissional?

André Paes: Iniciamos o trabalho aqui em abril de 2023, enfrentando uma realidade bem diferente da existente nos anos anteriores, principalmente nos últimos quatro anos, antes de 2023. Tínhamos quase um quarto do orçamento atual. O desafio inicial era, primeiramente, dar condições de termos obras. Não tínhamos projetos, eram poucos contratos. Para vencê-lo, primeiro, era preciso elaborar novos projetos, fazer novas licitações, fazer contratos compatíveis com a nova realidade orçamentária, bem mais robusta, a partir de 2023. A gente passou o ano de 2023 praticamente todo licitando contratos de manutenção, obras e projetos, para em 2024 a gente começara a execução financeira adequada com esse orçamento. Esse foi o primeiro desafio que a gente encontrou. Também, com a característica dinâmica do ministro, a visibilidade aumentou bastante e o DNIT, como um todo, passou a ter mais protagonismo. E claro, a Superintendência de Alagoas foi junto, com uma quantidade enorme de obras estruturantes no Estado. A primeira missão que o ministro nos deu, foi a de concluir as obras de duplicação da BR-101/AL. São aproximadamente 250 kms de BR-101, a mais importante de Alagoas. E restavam alguns trechos a duplicar. Para isso, retomamos alguns contratos que estavam parados, licitamos obras que há anos se encontravam abandonadas, como é o caso lá do viaduto de Porto Real do Colégio. Tínhamos apenas uma parte do viaduto pronto em 2013, 2014. Dez anos depois, tivemos que fazer uma outra licitação para fazer o remanescente para concluir essa obra. E nós a entregamos no final do ano passado, duplicada até a divisa com Sergipe. A BR-101 está com boa performance, correndo dentro do cronograma, como planejado. Além disso, retomamos a obra de São Miguel dos Campos, de travessia Urbana, que também estava parada. E licitamos também o lote 2, que é o trecho de Joaquim Gomes, que tem a questão da comunidade indígena. Foi uma década, mais ou menos, de espera para essa obra acontecer. Fizemos um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), que possibilitou que a gente retomasse essa obra. São 10 Km isolados em Joaquim Gomes, uma obra bastante importante para a população. Um trajeto que se faz para ir à Recife, que não é duplicado e tem muitos acidentes. Foi um feito histórico. Conseguimos fazer essa licitação no ano passado e iniciar a obra também no final do ano passado. A expectativa é que no início de 2026, a gente esteja com essa obra totalmente entregue. E tem também o trecho de Junqueiro e São Sebastião. O Lote 6 da BR-101, que a gente também já está em obras, também está na lista de entregas para final de 2025.

“Tínhamos quase um quarto do orçamento atual. O desafio inicial era, primeiramente, dar condições de termos obras.”



“Não tínhamos projetos, eram poucos contratos. Para vencê-lo, primeiro, era preciso elaborar novos projetos, fazer novas licitações, fazer contratos compatíveis com a nova realidade orçamentária, bem mais robusta, a partir de 2023.”



“Praticamente o sertão inteiro está coberto por esse contrato de revitalização rodoviária. Vamos restaurar todo o pavimento e também elevar ainda mais a qualidade da nossa malha no restante do estado.”



Vencida a falta de recursos, além dos grandes trabalhos estruturantes mencionados, certamente as programações correntes do DNIT, programas, devem ter voltado com maior força. Como está o cenário das federais alagoanas atualmente, quanto às manutenções e outras ações “de carreira”?

A nossa malha é 100% coberta por contrato de manutenção pelo Plano Anual de Trabalho e Orçamento - PATO. A gente acabou de licitar agora o Revitaliza, que é um intermediário entre o Programa de Conservação Restauração e Manutenção - CREMA e o PATO. Praticamente o sertão inteiro está coberto por esse contrato de revitalização rodoviária. Vamos restaurar todo o pavimento e também elevar ainda mais a qualidade da nossa malha no restante do estado. Isto também foi fruto de um aumento da qualidade desses contratos, que também correram junto com os projetos que eu já citei, ao longo de 2023. Só para você ter uma ideia, em 2022 o valor de investimentos em manutenção era de aproximadamente R\$ 20 milhões. Com a

Lei Orçamentária Anual - LOA, que veio, o recurso subiu para aproximadamente R\$ 100 milhões, quase 5 vezes mais. Aí, relicitamos os contratos e, com isso, elevamos a qualidade da malha, encerrando o ano de 2024 com 94% de rodovias consideradas boas ou ótimas dentro do Índice de Condição de Manutenção - ICM. Talvez, o maior número do Brasil. O Nordeste inteiro passa aqui. Então a gente conseguiu elevar a qualidade da malha, graças a esses contratos novos, graças aos investimentos. Tínhamos apenas 3 Km de rodovia não pavimentada em Alagoas, que eram na BR-416, justamente na Serra da Catita. E aí, ano passado, a gente finalizou essa obra e fez a inauguração no início desse ano.

“Em 2022 o valor de investimentos em manutenção era de aproximadamente R\$ 20 milhões. Com a Lei Orçamentária Anual - LOA, que veio, o recurso subiu para aproximadamente R\$ 100 milhões, quase 5 vezes mais. Aí, relicitamos os contratos e, com isso, elevamos a qualidade da malha, encerrando o ano de 2024 com 94% de rodovias consideradas boas ou ótimas dentro do Índice de Condição de Manutenção - ICM. Talvez, o maior número do Brasil.”



Bom, em meio a estas iniciativas, tivemos outros passos importantes, como a Ponte de Penedo, e a federalização de algumas rodovias estaduais.

Exato. A Ponte Penedo (AL) - Neópolis (SE) é uma contratação integrada. Ano passado foi desenvolvido o projeto executivo, foi aprovado, no início do ano começamos a obra. Já executamos oito pilares. A expectativa é de que no final do próximo ano a gente entregue essa obra. Em 2026 a gente vai ter a Ponte de Penedo. Uma ponte que é uma demanda antiga já. Uma demanda histórica. Poucos acreditavam que essa obra fosse realmente sair do papel. Fundamental para os municípios e que acabou de entrar nas obras prioritárias do PAC. Agora ela está 100% também dentro do PAC. A expectativa é muito grande também, para que a gente possa entregar no final do ano que vem, não só a ponte, como os acessos, cujo projeto foi aprovado agora e a obra está em fase de licitação. Com isso, a gente teve que federalizar algumas rodovias estaduais para poder fazer essa ligação. Tem um pedaço pequeno em Sergipe que vai ser federalizado, mas aqui em Alagoas a gente federalizou aproximadamente 150 kms. De Penedo até Marechal Deodoro, terminando na interseção com a BR-424. Se por um lado nós teremos esta grande entrega da ponte, também estamos muito atentos às pontes e viadutos que já fazem parte do nosso inventário. Depois que ocorreu aquela tragédia no Maranhão, nós redobramos a atenção, estamos buscando novas tecnologias de monitoramento, novos e mais sofisticados sistemas, como o que existe, de monitoramento das obras de arte especiais.

“Em 2026 a gente vai ter a Ponte de Penedo. Uma ponte que é uma demanda antiga já. Uma demanda histórica. Poucos acreditavam que essa obra fosse realmente sair do papel.”

“Agora ela está 100% também dentro do PAC. A expectativa é muito grande também, para que a gente possa entregar no final do ano que vem, não só a ponte, como os acessos, cujo projeto foi aprovado agora e a obra está em fase de licitação.”





Entrando um pouco mais na parte construtiva, o que há para licitar fora o Revitaliza? Como está a programação do Serviço de Construção daqui para a frente?

Estamos com o projeto da BR-104 praticamente concluído. Assim que ele for aprovado, a gente vai licitar também a duplicação de Messias até União dos Palmares. Fora isso, temos as obras do Arco Metropolitano de Maceió. Já iniciamos a duplicação da BR-424 e já estamos licitando o trecho da BR-316 até o antigo trevo da morte. Aliás, tanto as obras do Arco Metropolitano, quanto as da Ponte, vale registrar que são obras de grande complexidade de engenharia, bastante exigentes do ponto de vista técnico. Ainda dentro dessa seara da mobilidade das cidades, teremos a Travessia Urbana de Palmeira dos Índios, que já está com ordem de serviço. É uma contratação integrada. Estamos com projeto executivo já em andamento. Na verdade, estamos caminhando para a entrega do projeto completo. Deve ficar pronto em breve e, em setembro as obras devem começar, avançando até abril de 2026, que é quando pretendemos entregá-la à população. Continuando no assunto sobre construções, na BR-416, tivemos um trecho de implantação, com 3,7 Km, em uma serra muito difícil de trafegar, especialmente no inverno, por ser em leito natural. É a chamada Serra da Catita, em Itabeguara. Ela faz uma ligação direta entre

a BR-101 e a BR-104. Um obstáculo natural. Com essa obra entregue, você permite essa ligação direta. Então, facilita bastante para quem vem do interior do Pernambuco, para acessar o litoral de Alagoas, ou quem vem da região, da zona da mata de Alagoas, para acessar o litoral, ou acessar a BR-101 para ir à Recife. Foi bastante relevante essa entrega, do ponto de vista de integração. É uma rodovia para a qual as pessoas estão despertando a atenção, por ser um segmento novo, e que antes, era apenas um leito carroçável. Dentre novos equipamentos em implantação, precisamos destacar a área de escape na BR-104, na divisa com Pernambuco, em um ponto crítico, que é a Curva da Melancia. Uma área com muitos acidentes, que tratamos com dois redutores de velocidade, mas, mesmo com eles, os acidentes acontecem com frequência. Então, essa área de escape já foi licitada e recebeu a ordem de serviço, em contratação semi-integrada, para começo próximo e entrega para meados do ano que vem. Um dispositivo que tem mostrado sua eficiência em rodovias no Sul e Sudeste, e que o DNIT agora traz pioneiramente para o Nordeste e, de forma inédita para Alagoas.

E quanto ao BR-Legal?

O BR-Legal tem execução total. A gente já conseguiu iniciar a sinalização horizontal e vertical na BR-101. Conseguimos liberar o projeto para ter essa frente de atuação. A Malha do Sertão também já iniciou a sinalização horizontal. O BR-Legal já está dando uma cara nova às nossas rodovias. Somado com o alto índice de qualidade da Malha, o resultado é muito bom para a população. É preciso entender que a rodovia é viva, está constantemente mudando, e quando nós temos uma sinalização que acompanha esse processo, uma sinalização que passa por manutenções nos períodos corretos, da forma adequada, ela vira uma via que perdoa.

O BR-Legal já está dando uma cara nova às nossas rodovias. Somado com o alto índice de qualidade da Malha, o resultado é muito bom para a população.



“Se você tem critérios técnicos e de transparência, facilita bastante essa interação. É assim que se consegue dar fluidez aos nossos procedimentos.”



E em relação aos organismos de controle, como tem sido o trato com a Superintendência?

Nossa forma de gestão é sempre priorizando o diálogo. Diálogo com todos os atores necessários para que a gente possa executar as obras. Quando a gente trabalha certo, com transparência, tudo fica mais simples. Temos diálogo franco com o TCU, com a CGU, e as demais instituições de controle de outras esferas, IBAMA, e Ministério do Meio Ambiente – MMA. O DNIT tem essa característica de fazer muitas intervenções que ganham evidência, e aí, não só com as instituições de controle, mas também com a própria população e outras instituições a conversa tem que ser produtiva. Temos buscado sempre atuar de forma proativa, com os empreendimentos sendo acompanhados pela CGU. Se eu estou licitando com a chancela da CGU, para mim é muito melhor. Consome aí uma semana, duas, ou três de trabalho e acompanhamento, mas aí já sai com eventuais correções sugeridas pela CGU. A mesma coisa o TCU, que está fiscalizando aqui a obra da BR-424, que realizou recentemente visita técnica. Toda essa interação é muito válida para que a gente atinja o objetivo. Com as forças de segurança e fiscalização como a PRF, por exemplo, também. O diálogo facilita. Claro, além disso, temos uma equipe competente, servidores de carreira, muito dedicados, que conseguem ter uma reconhecida capacidade de observância à instrução processual, de forma bastante eficaz. Então, isso facilita na ponta, quando você, demanda os órgãos, se você tem critérios técnicos e de transparência, facilita bastante essa interação. É assim que se consegue dar fluidez aos nossos procedimentos.

O DNIT tem estado bastante presente para além do segmento rodoviário também, como já acompanhamos há algum tempo, com as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4. Como estão estas ações em Alagoas?

O IP4 está em reta final de aprovação dos projetos. Na verdade, serão anteprojetos de engenharia e existe a expectativa de, até o final desse mês, a gente concluir essas aprovações para, em setembro, fazermos as licitações. Serão quatro Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4 em Alagoas em Penedo, Piaçabuçu, Belo Monte e Piranhas. Quatro equipamentos para atender a população ribeirinha. Equipamentos que não existem no Nordeste. Seremos os pioneiros em fazer esses equipamentos na nossa região.

Que mensagem o senhor deixa para usuários, empresários e investidores que cogitam Alagoas como destino para seus empreendimentos?

Falo primeiro à população: diuturnamente, nós perseguimos a qualidade, com determinação, para atingir um bom nível de segurança e conforto nas nossas estradas. E cuidado com o pavimento, com a sinalização, tudo é feito com muito critério. Alagoas hoje está com a malha coberta, considerada 94% boa. São inúmeras obras estruturantes em andamento, e em um espaço de tempo curto, teremos muitas entregas, e isso é muito positivo, seja para o usuário, seja para o empresário que pretende investir em Alagoas, seja para o aumento da produção. Então a gente tem hoje uma malha bastante atrativa para essas finalidades. Alagoas vem melhorando a qualidade da malha e ampliando a capacidade das rodovias. ■

Serão quatro Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4 em Alagoas em Penedo, Piaçabuçu, Belo Monte e Piranhas. Quatro equipamentos para atender a população ribeirinha. Equipamentos que não existem no Nordeste. Seremos os pioneiros em fazer esses equipamentos na nossa região.



Diuturnamente, nós perseguimos a qualidade, com determinação, para atingir um bom nível de segurança e conforto nas nossas estradas. E cuidado com o pavimento, com a sinalização, tudo é feito com muito critério.

“Nossa forma de gestão é sempre priorizando o diálogo. Diálogo com todos os atores necessários para que a gente possa executar as obras. Quando a gente trabalha certo, com transparência, tudo fica mais simples.”





OPORTUNIDADES E AMEAÇAS

José Alberto Pereira Ribeiro, presidente da Associação Brasileira dos Sindicatos e Associações de Classe de Infraestrutura - BRASINFRA

Existem autoridades que são concedidas. E existem autoridades que são reconhecidas. Há ainda, autoridades às quais o tempo se curva, por ter observado a intransigente dedicação a uma indústria. Este mesmo tempo que passa, entrega a experiência, e junto à ela, o notório saber. José Alberto Pereira Ribeiro, presidente da BRASINFRA, é portanto, incontestável em sua posição de autoridade. Antes, um sobrevivente, combativo e determinado. Acima de tudo, justificadamente respeitado até por seus oponentes. Do alto de seu escritório, no 18º andar, ele observa o horizonte e seus pinheirais, como quem quer uma estratégia chamada Brasil levada a alturas impossíveis. Apaixonado pelo país. Amante do ofício. A infraestrutura é a ferramenta de uma mentalidade voltada ao desenvolvimento. Por este motivo, o veterano engenheiro, alerta e orienta para os perigos e alternativas que existem na vida de quem pretende, ao construir seus próprios caminhos, construir também uma melhor nação.



Brasinfra

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DOS SINDICATOS E
ASSOCIAÇÕES DE CLASSE
DE INFRAESTRUTURA

A BRASINFRA também tem origem na percepção de que as entidades, de modo geral, tinham e têm que se adaptar aos novos tempos.

RodoVias&Infra: Podendo ser considerada um colegiado de líderes, a BRASINFRA, em que pese o relativo pouco tempo de existência, tem oferecido algumas contribuições significativas para o segmento e seus atores. Qual seu ponto de vista sobre a instituição, suas percepções acerca do que ela realizou até o momento?

José Alberto: A BRASINFRA é hoje uma instituição que congrega 13 entidades. Nós representamos quase a totalidade de toda a infraestrutura pesada de obras públicas do Brasil. É uma entidade que nasceu há quase 10 anos, com objetivo de suprir a necessidade de reunir todos os stakeholders do segmento. Desde os construtores, à montagem, equipamentos pesados, engenharia de custos, e engenharia consultiva e de projetos. Em um passado recente, não era possível haver este tipo de arranjo. Com a evolução legislativa, tornou-se não apenas factível, como desejável este expediente, que trouxe outros modais, entre eles, representantes do modal ferroviário, como a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – ABIFER. Falo isto, tendo em vista as crescentes aspirações dos governos em voltarem-se à políticas, empreendimentos e ações voltadas à uma maior participação deste modal – ou melhor, retomada de participação - na matriz de transportes do país. Mas a BRASINFRA fez convergir também a ACEOP – Associação Catarinense dos Empresários de Obras Públicas; a AEERJ – Associação das Empresas de Engenharia do Rio de Janeiro; a ANEOR – Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias; o SICEPOT-MG – Sindicato da Indústria da Construção

Pesada no Estado de Minas Gerais; o SICEPOT/PR – Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado do Paraná; o SICEPOT/RS – Sindicato da Indústria da Construção de Estradas, Pavimentação e Obras de Terraplenagem em geral no Estado do Rio Grande do Sul; o SINAENCO – Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva; o SINCONPE-CE – Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Ceará; o SINDICOPES – Sindicato da Indústria da Construção Pesada no Estado do Espírito Santo; o SINICESP – Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado de São Paulo; o SINICON – Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada – Infraestrutura, e a SOBRATEMA – Associação Brasileira de Tecnologia para Construção e Mineração. Entidades nacionais e estaduais, que constituem uma amostragem importante, e que nasceu de uma visão inicial de se formar uma Federação. De fato, a BRASINFRA também tem origem na percepção de que as entidades, de modo geral, tinham e têm que se adaptar aos novos tempos. Tempos estes em que muito do protagonismo que existia no segmento, das grandes construtoras etc., foi aos poucos sendo assumido pelos grandes grupos de investimentos, fundos soberanos e mesmo instituições financeiras, não ligados à atividade fim.



Esta mudança no ambiente, esta oscilação no protagonismo, também está associada à percepção que contribuiu para deflagrar a BRASINFRA, como o senhor disse?

Também. São elementos que estes atores trazem. Veja o exemplo na construção civil, no passado, com as ISO's e demais certificações. É um movimento que também deve ocorrer na construção pesada, para citar um, entre vários, o de compliance. Especificamente neste aspecto, aliás, algo que considero importante, porque valoriza o Instituto Brasileiro de Autorregulação do Setor de Infraestrutura – IBRIC, que nasce justamente para apoiar o próprio compliance, as políticas ESG e os programas de integridade nas empresas. Todo este contexto, tem que ser observado, por que todas estas novas proposições, esses regramentos, têm que conviver em harmonia com as convenções que já estão estabelecidas há anos. Digo isso, porque neste caldo todo, também há evidência clara de uma carência de mão de obra. Algo que pode se tornar ainda mais acentuado se não respeitadas as convenções de cada atividade. A BRASINFRA sempre procurou contribuir, não apenas com seus associados, mas com a administração pública, no sentido de alertar. Vamos ver a situação, com a manifestação do Tribunal de Contas da União – TCU, onde ele mostra o crescimento do número de obras paralisadas de ordem federal, de 2022 para 2024, em 37%, com quase 12 mil obras paradas, sendo que destas, 8 mil não tinham previsão de conclusão. No topo disso, uma nova lei que poucos conhecem, a 14.133 que trata de normas gerais de licitação e contratação pública, e que como foi aprovada, tem que ser seguida. O que nos preocupa, é que na sua aplicabilidade, a 14.133 está sendo deformada pelas regulamentações. Não é uma regulamentação conjuntural, ela é estrutural. Se formos observar os 4 pilares inovadores que o Senador Antonio Anastasia como Relator aprovou no Senado, alguns destes avanços estão sendo destruídos nas referidas regulamentações e interpretações. Motivo pelo qual a BRASINFRA hoje tem como uma de suas prioridades o acompanhamento da aplicabilidade e as mudanças dos critérios na lei 14.133. Defendemos a qualificação de empresas, não para este ou aquele projeto. Mas para programas. Um cadastro considerando a expertise das empresas com isonomia.

“Todo este contexto, tem que ser observado, porque todas estas novas proposições, esses regramentos, têm que conviver em harmonia com as convenções que já estão estabelecidas há anos.”

A BRASINFRA sempre procurou contribuir, não apenas com seus associados, mas com a administração pública, no sentido de alertar.

Nós cometemos, como setor, o mesmo erro duas vezes. Era um problema na vigência da Lei 8.666 e que segue sendo um problema na nova Lei. Não existindo a expressão “Realinhamento de Preços de Insumos”. Só temos o instrumento do “Reequilíbrio do Contrato” considerando todos. Mas isto não significa que a lei 14.133 não tenha conseguido, digamos, emplacar alguns bons acertos. Hoje, por exemplo ela traz consigo a responsabilidade de entrega da obra. Mas o centro da questão, hoje, para o mercado – o nó górdio – é a aplicabilidade da lei. A BRASINFRA hoje, é uma das poucas Entidades Setoriais que está fazendo um acompanhamento cuidadoso dessa evolução de aplicação da lei, oferecendo suas contribuições, também por meios de suas associadas. Temos um estudo, publicado em 12 volumes, que faz análise e traz estudos, análises, posicionamentos e recomendações sobre a nova Lei de Licitações. Além disso, existem trabalhos de cunho técnico e jurídico sobre temas específicos que embasaram ofícios enviados aos órgãos competentes (Secretaria de Gestão do MGI, Ministérios, TCU e TCEs), nos quais são apontadas distorções na aplicabilidade da lei e de maneira propositiva, sugerem sugestões factíveis, embasadas na vivência das nossas empresas representadas, que efetivamente participam dos certames licitatórios e prestam serviços de engenharia e execução de obras públicas. Todo esse material descrito está disponível na página de nosso site.(www.brasinfra.org.br)



Entre estes avanços ameaçados, podemos presumir, por exemplo a técnica preponderante ao preço?

Mas é claro! Veja, nossas associadas entre elas o SINAENCO nos colocaram, em recente reunião de diretoria, que já tinham, mais de 160 impugnações de editais, justamente por conta deste critério de técnica e preço, que, comparativamente, ficou pior do que era antes. E por quê? Porque a lei induz à inversão de fases. Uma vez que se abre o preço primeiro, com isso não há ninguém que tenha coragem de eliminar licitantes pela documentação que é aberta depois. Causado este problema, temos um leilão sem qualificação dos participantes. Ainda para agravar mais, hoje começa a imperar nos Órgãos de Controle a orientação para retirar o limite de -25% para que os preços sejam considerados inexequíveis. Nós temos que sair da mentalidade de orçamento de obras, para engenharia de custos. Consideradas as complexidades de cada obra de engenharia, o tempo de execução, um desconto oferecido de 5% pode já ser inexequível. Por isso, a BRASINFRA tem atuado também fortemente no âmbito Institucional, além do TCU, com o Ministério de Gestão e Inovação – MGI, por meio de ofícios e solicitações de audiências. E neste ponto, é preciso reconhecer hoje a agilidade das respostas que estamos obtendo Tanto do MGI quanto do TCU. Mas, esta é uma preocupação, dividida por nós, MGI e TCU, com 27 estados. Mas e os municípios? Das 5569 prefeituras que existem no Brasil, somente 180 entre as maiores tinham se manifestado ao MGI os seus entendimentos. Ora é obvio que se não tivermos uma homogeneização, uma regulação simples e clara, excetuando os grandes municípios do país, ficará um ambiente muito difícil.

O SINAENCO nos colocaram, em recente reunião de diretoria, que já tinham, mais de 160 impugnações de editais, justamente por conta deste critério de técnica e preço, que, comparativamente, ficou pior do que era antes.



É preciso reconhecer hoje a agilidade das repostas que estamos obtendo Tanto do MGI quanto do TCU.



O senhor falou em ambiente difícil, e, não podemos deixar de perguntar quanto à reforma Tributária, pois a questão dos impostos e seus valores, é sempre apontada como mais um item entre as grandes complexidades para se empreender no país. Quais suas percepções?

Bom, para responder, vamos voltar um pouco e exemplificar com as Concessões, que sem dúvida alguma vivem um excelente momento no país, e citar também a Associação Brasileira das Indústrias de Base – ABDIB, que estiveram presentes no INFRABusiness e se manifestaram sobre o tema. Tanto ela quanto a ABCR, manifestaram que não entendiam, como, à sombra da reforma tributária – que é o assunto onde você quer chegar – o governo aumentou a tributação das Debêntures Incentivadas de 6% para 20%. Quero frisar este ponto, porque ele não consta da Reforma. É uma decisão do governo. Isto se refletirá na tarifa, uma vez que poderá ser invocada a cláusula contratual de imprevisibilidade. Voltando à tua pergunta, assim como tudo na vida, a Reforma Tributária, tem um tempo de adaptação. E, de novo, além disso, é preciso trazer outra decisão de Governo para compor esta perspectiva, mas desta vez, uma decisão externa, que é o “Tarifaço”. Nem bem a reforma começa a ter seus efeitos e já vêm esses atropelos. Outra coisa, já que estamos falando de tributação. Por que a CIDE Combustíveis foi esvaziada sendo uma Contribuição de Domínio Econômico destinada à Infraestrutura multimodal, sem nenhuma justificativa, em um

Ato Inconstitucional – tese para a qual temos amplo suporte probatório. Na época da CIDE Combustíveis, no DNIT nós tínhamos por volta de 600 empresas trabalhando em obras e Serviços. E havia obras, como eu costumava dizer, para todos os tamanhos de sapato. Pequenas, médias e grandes. Havendo a possibilidade de duas pequenas, por exemplo, se consorciarem para fazer uma obra maior. Havia uma maior previsibilidade. Inclusive de recursos. Especialmente de recursos vinculados. Este fenômeno do encolhimento dos orçamentos públicos não é exclusividade do governo Federal como tendência nos últimos anos. São Paulo também diminuiu o orçamento do DER/SP, por exemplo. Será que este é o caminho? Os grandes canteiros de obras hoje, no Brasil, em sua esmagadora maioria, não são de obras públicas, mas da iniciativa privada.



Os grandes canteiros de obras hoje, no Brasil, em sua esmagadora maioria, não são de obras públicas, mas da iniciativa privada.

Observando o cenário, quais outros desafios o senhor vê, para que haja uma maior fluidez para que o Brasil possa acelerar a diminuição do gap de seu déficit de infraestrutura?

Olha. O governo está conseguindo realizar obras e projetos, mas não está se atentando para cuidar da manutenção e a própria sobrevivência do setor produtivo que efetivamente toca esses projetos e empreendimentos. As empresas que trabalhavam no DNIT, migraram para outros setores, estão atendendo DERs, ou mudaram mesmo de ramo. Não há mais a quantidade de empresas que existia, dispostas a trabalhar com o DNIT.

Qual a explicação disso?

O Estado, e digo isso no geral, está se enganando ao achar que não é preciso diálogo com as entidades representativas, e associações de classe do setor. É muito difícil hoje em dia nós termos um edital ou uma contratação que não tenha um arcabouço jurídico bastante sólido do ponto de vista estatal, e que ao longo do tempo teve incorporado diversos dispositivos. Então, vejo que o Estado possui um amplo leque de dispositivos, dos quais pode dispor, de acordo com as situações. Neste contexto, isso acaba sendo ruim, porque nós trazemos, não apenas as nossas Entidades associadas, mas toda uma cadeia produtiva adjacente que também fazem parte. Hoje temos novos agravantes, tínhamos no passado, dentro da fórmula de capacidade financeira que utilizávamos, o Valor Acordado – VA, que era referente aos valores de contratos das empresas e os Balanços Econômicos considerando os últimos 5 anos. Hoje, não existe mais esta métrica com base VA, e o balanço exigido caiu pra 1 ano apenas. Me parece que a maneira anterior, comparativamente, era mais justa.

É muito difícil hoje em dia nós termos um edital ou uma contratação que não tenha um arcabouço jurídico bastante sólido do ponto de vista estatal, e que ao longo do tempo teve incorporado diversos dispositivos. Então, vejo que o Estado possui um amplo leque de dispositivos, dos quais pode dispor, de acordo com as situações.

O governo está conseguindo realizar obras e projetos, mas não está se atentando para cuidar da manutenção e a própria sobrevivência do setor produtivo que efetivamente toca esses projetos e empreendimentos.



E, há a questão dos governos, no plural mesmo, tornarem o mercado de infraestrutura sempre um refém de seus prazos políticos. Se esquecem que o setor, ao contrário de um mandato, não tem data de validade.

E como isto pode ser revertido?

É preciso racionalizar. Assim como é preciso respeitar as particularidades. Os vetores políticos, as maneiras políticas. Da mesma forma, é preciso ouvir mais as comunidades produtivas, e, obrigatoriamente, as representações setoriais. Outro ponto, é a forma de o estado brasileiro fazer as coisas. Tocar empreendimentos e projetos a curto prazo e que não necessariamente precisam ser realizados a curto prazo. E, há a questão dos governos, no plural mesmo, tornarem o mercado de infraestrutura sempre um refém de seus prazos políticos. Se esquecem que o setor, ao contrário de um mandato, não tem data de validade. Essa característica também traz ainda mais um elemento de insegurança jurídica a cada troca de governo, também, pela própria ausência de um projeto de estado, não atrelado às pretensões políticas.



A BRASINFRA, em menos de uma década, consolidou-se como uma força indispensável para a infraestrutura nacional. Ao congrega quase todo o setor em torno de uma agenda comum, a entidade se tornou voz qualificada para defender suas metas, propondo soluções para fortalecer a infraestrutura, ajudando o Brasil a reduzir seu déficit histórico em logística, mobilidade e desenvolvimento territorial. Seja apontando riscos ou destacando oportunidades, a BRASINFRA reafirma sua vocação: ser guardião do futuro da infraestrutura brasileira. Uma "INFRAESTRUTURA FORTALECIDA", como dita no slogan que adotamos desde a sua fundação.

Finalmente, a EPL, fundida com a VALEC, na figura da nova INFRA S.A., é que está proporcionando esta avalanche de oportunidades, motivadas porque hoje lá está centrado o planejamento dos projetos estruturais do País.



Mesmo com todos estes pontos aos quais o senhor aludiu até aqui, a robustez da economia brasileira e a forte demanda por infraestrutura a reboque disto, devem puxar um lado mais positivo. Qual o contraponto do que foi exposto?

O contraponto disto, e agora vamos falar de oportunidades, é que com os investimentos que vieram, muitas obras estruturantes, e multimodais, puderam ser efetivadas agora pelo Ministério dos Transportes na Gestão do Ministro Renan Filho. E isto se deve em parte, a uma proposta do nosso setor que vem de muito tempo, quando estávamos lutando pelo retorno de recursos vinculados. Neste íterim, houve a Reforma Administrativa, onde o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, deu lugar ao Departamento Nacional de Infraestrutura – DNIT. Até aí, sem problemas. O enroscado ficou feio, quando cometeram o sacrilégio de acabar com o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes - GEIPOT. Ou seja, ficamos sem o único mentor de planejamento do Setor. E aí entrou a tal proposta que me referi, e que inicialmente, além de sofrer com diversas opiniões em contrário, demorou para encontrar o propósito que tem hoje e que frutificou na dinâmica gestão de trabalhos do atual Ministério dos Transportes – MT: Uma empresa de Planejamento de Logística. Uma ideia que foi apresentada à Casa Civil do governo Dilma em criar a EBPL. Finalmente, a EPL, fundida com a VALEC, na figura da nova INFRA S.A., é que está proporcionando esta avalanche de oportunidades, motivadas porque hoje lá está centrado o planejamento dos projetos estruturais do País. Mas, de toda forma, a doação do Ministro

Renan Filho em sua implementação, é realmente louvável. Observando, no passado, o PAC 2, foi um sucesso. Apoiado não apenas em recursos e vontade política. Mas em outros dois vetores: havia um edital padrão para a lei 8.666, específico. E, nas obras sob o Programa, havia um valor impositivo de recursos, sem necessidade de emendas parlamentares. E hoje em dia não é mais assim. E isso é um problema, porque o DNIT está esgotado. Não tem mais recursos suficientes. E, de forma geral, existe um engessamento na distribuição. O grande diferencial, e isto está diretamente associado à capacidade de entrega do Governo Federal, devido à capacidade de diálogo intersetorial do Ministério, com todos os Setores envolvidos. Especialmente, de forma mais recente, com o Setor ferroviário, que a exemplo das Concessões Rodoviárias, estão passando por um período de uma grande evidência. ■

O contraponto disto, e agora vamos falar de oportunidades, é que com os investimentos que vieram, muitas obras estruturantes, e multimodais, puderam ser efetivadas agora pelo Ministério dos Transportes na Gestão do Ministro Renan Filho.



POR DENTRO DO REVITALIZA

Citado de forma bastante recorrente na reportagem que encabeça esta edição, o programa Revitaliza, que será pioneiramente posto em prática pela Superintendência Regional do estado de Alagoas, é uma inovação concebida pelo DNIT para aprimorar a prestação de serviços da autarquia. Para melhor conhecê-lo, RodoVias&Infra, acionou suas equipes em Brasília, para, na sede do Departamento, buscarem pormenores desta nova concepção com o engenheiro Bráulio Fernando Lucena Borba Júnior, Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária do DNIT.

Novidade dentro da programação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, o programa Revitaliza trata de uma nova abordagem em termos contratuais, que tem a missão de melhorar os bons resultados obtidos pela autarquia quanto às condições gerais da malha. De acordo com um de seus idealizadores, atuando na sede do Departamento em Brasília, de onde a programação emanou, Bráulio Fernando Júnior explica que, "Havia uma lacuna programática dentro do DNIT. Dispúnhamos do programa de Conservação Restauração e Manutenção - CREMA, consolidado desde os anos 2000, e também dos contratos de conservação, conhecidos como Planos Anuais de Trabalho e Orçamento - PATO, igualmente consolidados. Contudo, notávamos a carência por um contrato robusto para execução. Não existia uma opção intermediária entre esses dois modelos. Pensando nisso e na necessidade de um contrato

estruturado – ou seja, uma obra relevante, de maior vulto, que se adaptasse melhor a eventuais restrições orçamentárias, pois o Poder Executivo frequentemente enfrenta incertezas econômicas –, iniciamos esse desenvolvimento (do Revitaliza). Enquanto o contrato de conservação (PATO), que é o de menor porte do DNIT, se adapta bem a essas oscilações, um programa estruturado como o CREMA não consegue moldar-se tão facilmente à nossa realidade de incertezas orçamentárias. Por isso, trabalhamos na criação de um programa que, ao mesmo tempo em que preenchesse essa lacuna, oferecesse um contrato estruturado baseado em parâmetros técnicos de engenharia e levantamentos de campo, visando maior precisão na solução. Por fim, buscávamos um contrato que se adaptasse melhor às oscilações na disponibilidade de recursos. Basicamente, esses foram os grandes pilares e eixos que nortearam a criação do programa Revitaliza."

Pensando nisso e na necessidade de um contrato estruturado – ou seja, uma obra relevante, de maior vulto, que se adaptasse melhor a eventuais restrições orçamentárias, pois o Poder Executivo frequentemente enfrenta incertezas econômicas –, iniciamos esse desenvolvimento (do Revitaliza).

ABRANGÊNCIA

Detalhando a programação, o engenheiro explica que "o Revitaliza prevê desde intervenções de maior vulto para a rodovia, caracterizadas como pequenas restaurações, abordando problemas geotécnicos até intervenções na sub-base do pavimento, base, e até mesmo o subleito. É um programa abrangente que, se necessário, investiga a fundo o subleito para identificar a patologia. Ele pode incluir soluções como camadas antirreflexos de trincas, se pertinentes, e a aplicação de micro revestimento. Além disso, estamos explorando a implementação do Concreto Betuminoso Usinado à Quente - CBUQ, que denominamos base negra, ou 'RAP espumado'. Esta é uma tecnologia mais recente, surgida nos últimos cinco anos, e estamos buscando sua aplicação. É particularmente indicada para pavimentos com capas asfálticas espessas, antigas e trincadas, pois oferece uma solução mais econômica: realizar a fresagem sobre a camada existente e aplicar o Reclaimed Asphalt Pavement – (material asfáltico Reciclado) - RAP espumado. Perguntado se a tecnologia tem possibilidade de aplicação para ampliações de capacidade, por exemplo, o engenheiro esclarece que "ele (RAP Espumado) não é exclusivamente para ampliação de capacidade. Embora a implantação de acostamentos e faixas adicionais se enquadre na manutenção, ela não está necessariamente incorporada ao programa Revitaliza como um componente obrigatório. É possível termos projetos no âmbito do Revitaliza, com soluções aprovadas que se concentram no pavimento. Contudo, a implantação de acostamentos e faixas adicionais pode fazer parte de um pacote mais amplo que inclua os três elementos (pavimento, acostamentos e faixas adicionais), ou pode ser uma intervenção isolada de apenas pavimento, ou de apenas acostamento e faixa adicional. Na verdade, o programa funciona como um mix. Mas sim, podemos ter projetos em que incorporamos a implantação de acostamentos e faixas adicionais ao Revitaliza".

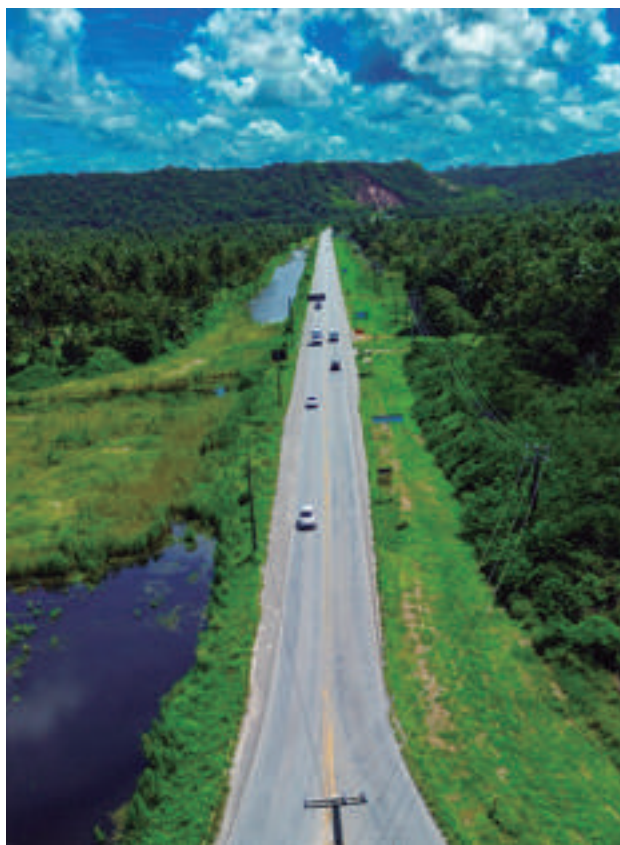


Bráulio Fernando Júnior
Coordenador-Geral de Manutenção e
Restauração Rodoviária do DNIT

É um programa abrangente que, se necessário, investiga a fundo o subleito para identificar a patologia. Ele pode incluir soluções como camadas antirreflexos de trincas, se pertinentes, e a aplicação de micro revestimento. Além disso, estamos explorando a implementação do Concreto Betuminoso Usinado à Quente - CBUQ, que denominamos base negra, ou 'RAP espumado'.



“O processo licitatório teve uma duração estendida, devido a diversas auditorias da Controladoria-Geral da União (CGU).”



PIONEIRISMO

Já em fase de implantação, o DNIT começa a observar os primeiros desdobramentos da nova programação. Segundo Bráulio Fernando, “O primeiro projeto do programa foi aprovado, entre março e abril deste ano, em um trecho de uma rodovia considerada a pior do estado de Alagoas, na BR-316, na altura de Santana do Ipanema. A partir daí, iniciou-se o trâmite de licitação. O processo licitatório teve uma duração estendida, devido a diversas auditorias da Controladoria-Geral da União (CGU). Alguns pontos levantados pela CGU eram, de fato, pertinentes, o que nos levou a realizar correções durante o curso da licitação. Concluímos a licitação no início de julho. Dedicamos considerável tempo e equipes de engenharia especializadas a este projeto, com o objetivo de estabelecer um contrato robusto para o trecho e garantir a excelência de 100% da malha viária de Alagoas”.

“Concluímos a licitação no início de julho. Dedicamos considerável tempo e equipes de engenharia especializadas a este projeto, com o objetivo de garantir a excelência de 100% da malha viária de Alagoas”.



DIÁLOGOS DA ENGENHARIA

Bairro Farol, Maceió, Alagoas, Brasil. Mais precisamente o Auditório do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - Crea-AL, palco de tantos eventos temáticos das engenharias, recebeu expoentes do rodoviarismo nacional e da segurança viária do país, para um ciclo completo, dividido em dois dias, de apresentações e debates cujo objetivo foi estabelecer os novos parâmetros de avanço para as pistas do estado, bem como novos elementos e dispositivos que podem contribuir para elevar para níveis ainda mais sofisticados, a já bem desenvolvida rodagem alagoana.

Promovido pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas – DER/AL, em conjunto com a Associação Brasileiras dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem – ABDER, com apoio institucional do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Alagoas – Crea-AL, o oportuno tema elencado para esta primeira edição do Workshop, que contou com adesão de mais de 140 engenheiros presentes, de diversas instituições, incluindo o Departamento Nacional de Infraestrutura Rodoviária – DNIT – “Tecnologia Viária”, abraça sem

sufocar, os principais assuntos inseridos dentro da moderna abordagem rodoviarista brasileira, que vem sendo construída conjuntamente pela aproximação entre representantes da esfera pública, iniciativa privada, comunidades acadêmica e técnica, e que, já há alguns bocados de anos, RodoVias&Infra tem o privilégio de registrar documentalmente em suas páginas. Um fato expresso já nas boas vindas pelos anfitriões, como o diretor-presidente do DER/AL Iran Menezes sintetizou: “A engenharia rodoviária exerce um papel essencial no crescimento econômico e social de qualquer região. Nenhum lugar alcança pleno desenvolvimento sem uma infraestrutura de transportes sólida. A melhoria contínua das rodovias garante mais segurança aos usuários, eficiência no transporte de cargas e passageiros, além de promover a integração das comunidades. Quando realizada com propósito, a engenharia deixa legados que atravessam gerações. É sob essa perspectiva



Iran Menezes
Diretor-presidente do DER/AL

A melhoria contínua das rodovias garante mais segurança aos usuários, eficiência no transporte de cargas e passageiros, além de promover a integração das comunidades.



Fauzi Nacfur Junior
Presidente da ABDER e do DER/DF

que nos reunimos neste workshop: para discutir os desafios atuais e as inovações do setor, compartilhar boas práticas e aprender com as experiências uns dos outros”, ressaltou, antes de proferir sua preleção, intitulada “Alagoas trilhando em um novo Caminho”, e que compreendeu highlights em empreendimentos do governo estadual, desde ampliações de capacidade, duplicações, manutenções e outras obras estruturantes. Assumindo o púlpito na sequência, o presidente da ABDER e presidente do DER/DF, Fauzi Nacfur Junior, fez questão de destacar que “Eventos como este fazem parte da missão institucional da ABDER, além de congrega os DERs do Brasil com outras entidades, relacionadas à infraestrutura, transportes, logística e mobilidade. A ABDER por meio de seus 8 grupos de trabalho, também ajuda a fomentar estudos e a busca por soluções, seja de pavimentação, de sinalização ou outras disciplinas, que venham de encontro às nossas responsabilidades em comum, que são os cuidados com os caminhos por onde passa a vida das pessoas, o desenvolvimento econômico e social. Por esses motivos também promovemos, junto com a Associação Brasileira

Queremos, de maneira muito firme, de forma muito direta, trazer sempre muita capacitação, muita integração, muito relacionamento.

Eventos como este fazem parte da missão institucional da ABDER, além de congrega os DERs do Brasil com outras entidades, relacionadas à infraestrutura, transportes, logística e mobilidade.

de Pavimentação, ABPv, o Encontro Nacional de Conservação Rodoviária – ENACOR, junto com a Reunião Anual de Pavimentação RAPv, que este ano será realizado em Belo Horizonte”, afirmou. Na sequência, a presidente do Crea/AL, engenheira Rosa Maria Barros Tenório, primeira mulher à frente do Conselho Regional em seus 50 anos de existência, além de defender a cada vez maior presença feminina nos canteiros de obra do Brasil, registrou também o papel de incremento à qualificação desempenhado pelo Crea/AL: “Fico muito feliz. Quando a gente vê um evento técnico, com tantos engenheiros, engenheiras e profissionais, com afinidade nesse tema, com tanta gente atendendo. Queremos, de maneira muito firme, de forma muito direta, trazer sempre muita capacitação, muita integração, muito relacionamento. Esse é o nosso papel aqui. Além do papel fiscalizador, inerente aos conselhos de classe no Brasil, constitucionalmente, nós temos o poder de fiscalizar, devemos fiscalizar o exercício das profissões, por que é uma forma de defende-las. Mas para muito além disso, trazemos



Rosa Maria Barros Tenório
Presidente do Crea/AL

Um evento assim é muito importante, são momentos como esse em que a gente faz troca de experiências, a gente troca conhecimento, e vou tentar passar aqui um pouco da experiência enquanto DNIT, acho que é um órgão de destaque na área de infraestrutura, e sua realidade.

um papel integrador, de uma capacitação contínua. A Casa de Engenharia é nossa. De cada um de vocês”, afirmou a presidente. Corroborando a percepção de que a engenharia possui essa capacidade de superar limites e promover a convergência ao seu redor, também representantes do DNIT aceitaram o convite, como foi o caso do coordenador de Engenharia da Superintendência Regional do DNIT em Alagoas – SRE/AL, Nicolás Souto: “Um evento assim é muito importante, são momentos como esse em que a gente faz troca de experiências, a gente troca conhecimento, e vou tentar passar aqui um pouco da experiência enquanto DNIT, acho que é um órgão de destaque na área de infraestrutura, e sua realidade. Mas também falo como alguém que também é parte do DER/AL, como membro do conselho, nas reuniões mensais com o doutor Iran, e isso mostra uma grande



Anderson das Neves
Diretor Presidente do DER/SE



Nicolás Souto
Coordenador de Engenharia DNIT/AL

sinergia, que é um diferencial importante nosso aqui em Alagoas”, afirmou o coordenador que também é superintendente substituto na SRE/AL e na ocasião também representava o superintendente André Paes. Outra figura ilustre que prestigiou o evento, o diretor Presidente do DER/SE e diretor de Assuntos Especiais da ABDER, Anderson das Neves, por sua vez, destacou a importância de uma maior presença de novos talentos em eventos técnicos como este: “Estou há 17 anos lá no DER/SE, desde estagiário, passando por todas as diretorias e chegando na cadeira da presidência. É por isso que eu trato meus estagiários como futuros engenheiros do DER. É uma visão de que a gente pega o diamante bruto e vai polindo, até que ele brilhe bastante. E a ABDER, ajuda muito, nessa qualificação, e promovendo eventos como esse. É a nossa engenharia, no que tem de melhor, não só através de internet, mas também na prática. E a ABDER traz isso para cada estado, com tecnologia nova, de ponta, mesmo com o que tem de mais avançado em outros países, como pudemos ver há algum tempo, em um evento em Portugal. Então, iniciativas como este evento, privilegiam qualificação e elevam o nosso profissional, valorizam ele”, resumiu.

É a nossa engenharia, no que tem de melhor, não só através de internet, mas também na prática.





Mateus Cleto

Coordenador Técnico Comercial da Huesker Brasil, com experiência dentro e fora do país, no suporte a projetos com geossintéticos em diversas aplicações na Engenharia Geotécnica e de Pavimentos, com a palestra: "Geossintéticos na Infraestrutura de Transporte" (HUESKER);



André Santos de Alcântara Costa

Delegado da Polícia Federal desde 2002 e exerce, atualmente, a função de Diretor-Presidente do Departamento Municipal de Transportes e Trânsito (DMTT) de Maceió, em Alagoas, com a palestra: "O impacto do controle da mobilidade urbana na segurança pública" (SHEMPO);



Fernão Nonemacher Dias Paes Leme

Coordenador de Pavimentação na Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP), líder para inovação e aprimoramento de sistemas construtivos à base de cimento, com ênfase em pavimentação de concreto, com a palestra: "Pavimentos de Concreto para um Futuro Sustentável";

**CONTEÚDO:
PRIMEIRA LINHA**

Com criteriosíssima curadoria por parte de seus organizadores, o 1º Workshop Rodoviário – Tecnologia Rodoviária, versão alagoana, reuniu marcas e especialistas que representam o que de mais contemporâneo e eficaz existe hoje em termos de segurança, sinalização viária, metodologias e as mais atuais programações e ações institucionais por parte de autarquias que são responsáveis pela aplicação das políticas públicas de infraestrutura e do próprio rodoviarismo, caso da preleção de abertura proferida por Nicolas Souto, coordenador de engenharia da SRE/AL do DNIT, intitulada: "DNIT e os Desafios da infraestrutura rodoviária em Alagoas". Uma grade que contou ainda com os experts:



Flavio Patanè

Responsável Técnico e Comercial, de Dispositivos de contenção ensaiados e certificados, na Empresa Brasileira Lisy Segurança Viária para o Brasil e América Latina, com a palestra: "Dispositivos de contenção viária" (LISY);



Rafael Marana Scala

Executivo de Novos Negócios na Softplan Setor Público e especialista em desenvolvimento de novos negócios no segmento de Mobilidade Urbana e Gestão de Infraestrutura, com a palestra: "Gestão e fiscalização: tecnologia para obras públicas e faixa de domínio" (SOFTPLAN);



Carlos Magno Arantes

Gestor Comercial do Serpro, voltado à área de negócios para Estados e Municípios como especialista em soluções de trânsito e mobilidade, com a palestra: "Aplicação do RADAR como impulsionador da transformação digital dos órgãos autuadores de infração de trânsito" (SERPRO);



Adriano Souza

Coordenador da Área de Pré-Vendas do grupo GTO, com ampla experiência e atuação no mercado de fiscalização e monitoramento de trânsito, com a palestra: "Case DER/SP: Nova Central C2C (Centro de Comando e Controle) / Novas Tendências de Fiscalização de Trânsito (GRUPO GTO)."



Leonardo Tasinafo

Responsável técnico e Engenheiro de Aplicação da área de sinalização horizontal da 3M do Brasil, também para o Chile, Argentina e Uruguai além de países da região Andina, com a palestra: "Materiais e tecnologias inovadoras usadas pelos DERs" (3M do BRASIL);



Silvia Mugnaini

Gerente Comercial da Vimaster Produtos para Sinalização Viária; Vice-Presidente da Associação Brasileira de Segurança Viária (ABSeV) e Secretária da Comissão de Estudo de Sinalização Vertical do ABNT/CB-16, com a palestra: "Materiais para Sinalização Horizontal" (VIMASTER);



Theodoro Serednicki

Diretor Técnico e Comercial da PANAVIDEO Tecnologia Eletrônica, responsável pela implantação de diversos sistemas de fiscalização, segurança e controle em diversas rodovias e vias, com ampla presença nacional e internacional, com a palestra: "Manual de Segurança Viária" (PANAVIDEO);



MARCO LEGAL REVOLUCIONA LICENCIAMENTO

Nova lei gera debate intenso sobre agilidade versus proteção ambiental em projetos de infraestrutura



O setor de infraestrutura brasileiro vive um momento decisivo. O Projeto de Lei 2159/2021, que estabelece o novo marco do licenciamento ambiental, foi aprovado pelo Congresso Nacional e aguarda sanção presidencial até 8 de janeiro. A proposta promete revolucionar processos que há décadas emperram obras essenciais para o desenvolvimento do país, mas divide opiniões sobre seus impactos socioambientais. Com mais de 20 anos de tramitação legislativa, o PL representa uma tentativa de modernizar um sistema reconhecidamente moroso, que tem sido apontado como um dos principais gargalos para investimentos em rodovias, ferrovias, portos e demais projetos de infraestrutura no Brasil. O debate transcende questões técnicas e coloca em xeque o modelo de desenvolvimento que o país adotará nas próximas décadas.

“Todos sabemos que a infraestrutura e o desenvolvimento econômico são vetores importantes da nossa sociedade e do nosso país.”

GARGALO QUE PARALISA O BRASIL

Durante webinar promovido pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) e pelo MoveInfra, especialistas do setor destacaram a urgência de reformas no sistema atual. Marco Aurélio Barcelos, presidente executivo da ABCR, afirmou: "Todos sabemos que a infraestrutura e o desenvolvimento econômico são vetores importantes da nossa sociedade e do nosso país". O diagnóstico é unânime entre os gestores de infraestrutura: o problema não está no mérito ambiental dos projetos, mas na burocracia processual. Ronei Glanzmann, o CEO do MoveInfra, foi categórico: "Quando eu cheguei aqui no MoveInfra, fiz um trabalho de conversar com todos os presidentes das nossas seis associadas. Com todos que conversei, é impressionante como a resposta é muito clara: nós temos de fato um problema. O Brasil precisa encarar essa discussão do licenciamento ambiental." As concessionárias de infraestrutura, todas listadas na B3 e participantes do Índice de Sustentabilidade Empresarial, enfrentam rotineiramente atrasos que impactam cronogramas, orçamentos e a qualidade dos serviços prestados aos usuários. Mas, isso não acontece só nas rodovias concessionadas, já no âmbito do DNIT, obras como a duplicação da BR-158 em Mato Grosso ficaram paralisadas por mais de dez anos devido a impasses no licenciamento, exemplificando a dimensão do problema.

Foto: Divulgação MoveInfra



Ronei Glanzmann
CEO do MoveInfra



Marco Aurélio Barcelos
Presidente executivo da ABCR



MT-251 (Foto Mario Friedlander)

“Quando eu cheguei aqui no MoveInfra, fiz um trabalho de conversar com todos os presidentes das nossas seis associadas. Com todos que conversei, é impressionante como a resposta é muito clara: nós temos de fato um problema. O Brasil precisa encarar essa discussão do licenciamento ambiental.”



DEFENSORES DA DESBUROCRATIZAÇÃO: A VISÃO GOVERNAMENTAL E PARLAMENTAR

Renan Filho, ministro dos Transportes, tem se posicionado favoravelmente à proposta, reconhecendo sua importância para destravar investimentos no setor. Em entrevista à CNN Brasil, o ministro declarou: "O projeto é muito amplo, eu defendo alguns pontos, por exemplo: tem um artigo que diz que a rodovia que já foi asfaltada no passado, ela não precisa ter o mesmo licenciamento de uma rodovia que nunca foi asfaltada, eu concordo com isso. Defendo que em casos específicos, o governo possa agilizar a decisão do licenciamento ambiental", sinalizando o apoio governamental à modernização dos



Renan Filho
Ministro dos Transportes

processos de licenciamento, especialmente para projetos de infraestrutura de transporte.

No Congresso Nacional, o apoio à medida tem sido expressivo. Wellington Fagundes, senador (PL-MT), celebrou a aprovação da proposta, que tramitava há mais de 20 anos no Legislativo. "A Lei do Licenciamento tem um objetivo muito claro: destravar o Brasil. É possível sim acelerar o desenvolvimento com responsabilidade, sem abrir mão da preservação ambiental", afirmou o parlamentar, destacando que a legislação atual é "confusa, burocrática e desigual".

Fagundes citou exemplos concretos dos impactos da burocracia excessiva, como a BR-158 em Mato Grosso, cuja duplicação ficou paralisada por mais de dez anos, e a MT-251, conhecida como Portão do Inferno, entre Cuiabá e Chapada dos Guimarães, onde as obras continuam emperradas por impasses no licenciamento. "A população

O projeto é muito amplo, eu defendo alguns pontos, por exemplo: tem um artigo que diz que a rodovia que já foi asfaltada no passado, ela não precisa ter o mesmo licenciamento de uma rodovia que nunca foi asfaltada, eu concordo com isso.



Duplicação da BR-158 em Mato Grosso Foto: DNIT

MARCO LEGAL REVOLUCIONA LICENCIAMENTO



MT-251 (Foto: Sinfra-MT)

Precisamos de um arcabouço legal que impulse nosso desenvolvimento econômico, especialmente na infraestrutura e no agronegócio, sem que isso signifique abrir mão da sustentabilidade.



Confúcio Moura
Senador

está cansada de esperar. A nova lei vai trazer clareza, transparência e rapidez ao processo, principalmente para atividades de baixo impacto ambiental", garantiu.

Confúcio Moura, senador, também tem defendido a modernização da legislação como crucial para o desenvolvimento do país, especialmente em setores como infraestrutura e agronegócios, que dependem de processos mais eficientes. "Precisamos de um arcabouço legal que impulse nosso desenvolvimento econômico, especialmente na infraestrutura e no agronegócio, sem que isso signifique abrir mão da sustentabilidade. A modernização do licenciamento é um passo essencial para isso", afirmou o senador, refletindo a busca por um arcabouço legal que impulse o desenvolvimento econômico sem comprometer as salvaguardas ambientais essenciais.

Precisamos de regras claras e eficientes que garantam a proteção do meio ambiente, mas que também deem segurança jurídica e agilidade para quem quer investir e gerar empregos no país e serviços públicos.

Arnaldo Jardim, deputado federal, alinha-se a essa perspectiva, buscando um equilíbrio que permita o avanço econômico com regras claras, mas menos morosas para os empreendedores. "O equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental é fundamental. Precisamos de regras claras e eficientes que garantam a proteção do meio ambiente, mas que também deem segurança jurídica e agilidade para quem quer investir e gerar empregos no país", disse o parlamentar, que tem apoiado propostas que visam equilibrar desenvolvimento econômico e sustentabilidade.



Arnaldo Jardim
Deputado federal

VOZES DE ALERTA: A RESISTÊNCIA AMBIENTAL E SOCIAL

Na contramão do otimismo governamental e parlamentar, vozes críticas alertam para os riscos de retrocessos ambientais significativos. Marina Silva, ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, tem sido uma das principais opositoras às flexibilizações propostas. Durante o programa Bom Dia, Ministra, ela defendeu que a modernização dos processos não deve significar o comprometimento da proteção ambiental.

"O que nós vamos fazer agora é diálogo com o Congresso para que haja o entendimento de que os vetos favorecem a proteção do meio ambiente, mas favorecem também os investimentos e o desenvolvimento. Ter cuidado na hora de fazer

um empreendimento não significa ser contra o empreendimento", explicou a ministra, alertando que "nós estamos diante de uma das piores crises ambientais que o mundo já viu. Nesse momento, a nossa luta não deve ser para proteger menos, deve ser para proteger mais."

A ministra também destacou os riscos climáticos que o país já enfrenta: "Nós estamos com um problema grave de baixa de lençol freático, nós estamos com um problema grave diminuição da vazão dos principais rios em regiões que têm escassez hídrica", ressaltando que "as consequências já são dramáticas e mesmo os segmentos do agronegócio que são contrários aos vetos, é bom que a gente consiga fazê-los entender que os maiores prejudicados serão eles mesmos, no médio e no longo prazo."

Entre os parlamentares críticos, Túlio Gadelha, deputado federal (REDE-PE), tem sido uma voz contundente contra o que chama de "PL da Devastação". Em artigo publicado na Folha de

As consequências já são dramáticas e mesmo os segmentos do agronegócio que são contrários aos vetos, é bom que a gente consiga fazê-los entender que os maiores prejudicados serão eles mesmos, no médio e no longo prazo.



Marina Silva
Ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima



Túlio Gadelha
Deputado federal (REDE-PE)

Pernambuco, Gadelha alertou para a "ameaça da proteção ambiental" que a aprovação do PL representa. "O projeto aprovado no Senado é uma ameaça real à proteção ambiental no Brasil. Estamos falando de uma proposta que pode dismantlar salvaguardas construídas ao longo de décadas", afirmou, destacando sua preocupação com os impactos em comunidades tradicionais e povos originários.

Tabata Amaral, deputada federal, também se posiciona firmemente contra a medida, utilizando o termo "PL da Devastação" para se referir à

“Um licenciamento ambiental com regras claras, que valem para todos, é o pacto mínimo entre presente e futuro.

O projeto aprovado no Senado é uma ameaça real à proteção ambiental no Brasil. Estamos falando de uma proposta que pode dismantlar salvaguardas construídas ao longo de décadas.

proposta. Em suas redes sociais, ela tem sido categórica: "Um licenciamento ambiental com regras claras, que valem para todos, é o pacto mínimo entre presente e futuro." Para a deputada, a proposta "não simplifica, mas sim fragiliza. Não acelera, mas sim desmonta. O que é chamado de 'progresso', mas na verdade é uma licença para destruir." Tabata Amaral também critica o processo de votação, ressaltando que muitas decisões importantes foram tomadas "na madrugada, às escuras", sem o devido debate público que a complexidade do tema exige.



Tabata Amaral
Deputada federal



Foto: Rodovia dos Tamoios/SP



INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS: A LICENÇA POR ADESÃO E COMPROMISSO

O ponto mais polêmico e inovador do novo marco é a criação da Licença por Adesão e Compromisso (LAC), modalidade que permite ao empreendedor aderir a condicionantes pré-estabelecidas para atividades de baixo e médio impacto ambiental, sem passar pela análise prévia tradicional. Cloves Benevides, subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, defende o instrumento: "A LAC traz a anotação da responsabilidade técnica, que é um avanço, e que vai permitir que a gente enderece estratégias de mitigação mais adequadas num processo que é faseado." Tomás Tonedo, presidente da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), revelou que mais de 15 estados já praticam modalidades similares à LAC. "No estado de São Paulo, a gente tem a licença por adesão e compromisso regulamentada, considerando a discussão que houve no Supremo Tribunal Federal", explicou.

Para o setor rodoviário, a LAC representa uma oportunidade especial. O artigo 11 do PL prevê explicitamente sua aplicação para pavimentação

de rodovias ou trechos dentro da mesma faixa de domínio – atividades rotineiras que hoje consomem recursos desproporcionais dos órgãos licenciadores.

Wellington Fagundes destacou que o projeto cria instrumentos como a LAC e a Licença Ambiental Especial (LAE), que simplificam o processo para empreendimentos que se enquadram em critérios técnicos previamente definidos pelos órgãos ambientais. "A tragédia de Brumadinho mostrou como é perigoso um sistema desorganizado. Não podemos permitir que erros se repitam. Essa lei é justamente para isso: dar agilidade onde é seguro e reforçar a fiscalização onde há risco", ressaltou.



Cloves Benevides
Subsecretário de Sustentabilidade do MT Transportes

Foto: Arquivo Pessoal - Divulgação

A LAC traz a anotação da responsabilidade técnica, que é um avanço, e que vai permitir que a gente enderece estratégias de mitigação mais adequadas num processo que é faseado.

MODERNIZAÇÃO DIGITAL E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Uma das apostas do novo marco é a modernização tecnológica dos processos. Glanzmann comparou a evolução necessária com sistemas já utilizados pela Receita Federal: "Nós estamos vivendo agora a era da inteligência artificial. Você imagina o canhão que é para um órgão fiscalizador ter um banco de dados como esse e poder, através do uso de inteligência artificial, focar os seus esforços com base numa matriz de risco." A proposta inclui a criação de cadastros de profissionais responsáveis por estudos ambientais, com histórico de aprovações e rejeições, permitindo identificar "bons e maus profissionais" no mercado. Também estabelece prazos claros para manifestação de órgãos intervenientes, evitando o que Barcelos chamou de "princípio de Parkinson" – a tendência de o trabalho se expandir para ocupar todo o tempo disponível. O PL introduz conceitos modernos de regulação, como a responsividade – tratamento diferenciado para empreendedores que adotem tecnologias mais avançadas ou programas voluntários de gestão ambiental. "Isso demonstra uma maturidade impressionante do ambiente regulatório", avaliou Ronei Glanzmann.

No estado de São Paulo, a gente tem a licença por adesão e compromisso regulamentada, considerando a discussão que houve no Supremo Tribunal Federal.



Wellington Fagundes
Senador (PL-MT)

Foto: Frenlogi



Rodovia das Cataratas (BR-469), Foz do Iguaçu (PR) (Foto: DER-PR)



Tomás Tonedo
Presidente da CETESB

Foto: Pedro França Agência Senado

A tragédia de Brumadinho mostrou como é perigoso um sistema desorganizado. Não podemos permitir que erros se repitam. Essa lei é justamente para isso: dar agilidade onde é seguro e reforçar a fiscalização onde há risco.



IMPLEMENTAÇÃO E PRÓXIMOS PASSOS

Com vacatio legis de 180 dias, a lei só entrará em vigor após período de preparação dos órgãos licenciadores. Benevides enfatizou a necessidade de "aliança muito objetiva, franca, sincera e transparente" para implementar as mudanças, que incluem regulamentação detalhada e capacitação de equipes técnicas. O prazo para sanção presidencial se encerra em 8 de janeiro, quando o Executivo deve decidir sobre possíveis vetos. Eventuais vetos retornarão ao Congresso para análise final. **Wellington Fagundes destacou que "quem ganha com a proposta é o Brasil inteiro. Ganha o pequeno produtor, que muitas vezes necessita de uma ponte, ganha a população que precisa de mais investimento em escolas, hospitais. Ou seja, é segurança jurídica e desenvolvimento sustentável."**

ANÁLISE EDITORIAL RODOVIAS&INFRA

O debate sobre o novo marco do licenciamento ambiental representa um dos momentos mais decisivos para o futuro da infraestrutura brasileira. A polarização entre desenvolvimento e preservação, embora compreensível, não pode obscurecer a necessidade urgente de modernização de um sistema que há décadas falha em cumprir adequadamente suas funções. A experiência internacional demonstra que é possível conciliar agilidade processual com rigor ambiental. Países desenvolvidos operam sistemas de licenciamento eficientes sem comprometer a proteção de seus ecossistemas. O desafio brasileiro é adaptar essas práticas à nossa realidade institucional, territorial e social, respeitando as especificidades de um país continental e megadiverso. Para o setor de infraestrutura, historicamente prejudicado por processos morosos e imprevisíveis, a proposta representa uma oportunidade de modernização há muito aguardada. Rodovias, ferrovias e portos eficientes são fundamentais para a competitividade econômica, a integração social e o desenvolvimento regional. Processos de licenciamento que emperram esses projetos por anos não beneficiam nem o meio ambiente nem a sociedade. Contudo, as preocupações levantadas por ambientalistas e movimentos sociais não podem ser descartadas. A proteção ambiental e o respeito aos direitos de comunidades tradicionais são conquistas civilizatórias que representam o amadurecimento democrático do país. O equilíbrio está na construção de processos que sejam simultaneamente ágeis, transparentes, rigorosos e participativos. O novo marco legal oferece ferramentas promissoras, como a diferenciação por risco, o uso de inteligência artificial na fiscalização e a responsividade para empreendedores exemplares. Sua implementação exitosa dependerá da capacitação dos órgãos ambientais, do engajamento responsável do setor privado e do diálogo permanente com a sociedade civil. A convergência entre desenvolvimento e sustentabilidade não é apenas desejável – é imperativa para um país que aspira a ser protagonista no século XXI. O Brasil não pode mais se dar ao luxo de processos de licenciamento que levam décadas para serem concluídos, mas também não pode abrir mão de sua responsabilidade com as futuras gerações. O desafio está em construir um sistema que seja eficiente sem ser permissivo, ágil sem ser negligente. O debate continuará após a eventual sanção da lei. A verdadeira prova de sua eficácia estará na implementação prática, na capacidade de acelerar projetos essenciais sem comprometer a qualidade ambiental e social. O setor de infraestrutura tem a responsabilidade de demonstrar que desenvolvimento e sustentabilidade podem caminhar juntos, construindo um Brasil mais próspero e ambientalmente responsável. ■

Infraestrutura Fortalecida

A Brasinfra foi criada para ajudar no fortalecimento da infraestrutura nacional. Tem como objetivos propor iniciativas para alavancar o segmento em novas bases e sustentabilidade e incentivar as obras de infraestrutura seguindo sempre os interesses da sociedade e a defesa do setor.

PRESIDENTE

José Alberto Pereira Ribeiro **(SICEPOT- PR)**

1º VICE-PRESIDENTE

Cláudio Medeiros Netto Ribeiro - **(SINICON)**

VICE-PRESIDENTES

Afonso Celso Legaspe Mamede - **(SOBRATEMA)**

Bruno Baeta Ligório - **(SICEPOT-MG)**

Danniel Zveiter - **(ANEOR)**

Dinalvo Carlos Diniz - **(SINCONPE-CE)**

Ícaro Moreno Júnior - **(AEERJ)**

Rafael Sacchi - **(SICEPOT- RS)**

Russell Rudolf Ludwig - **(SINAENCO)**

Sérgio Figueiredo Senhorini - **(SINICESP)**

Thiago Pádua de Souza Botelho - **(SINDICOPES)**

Vicente Abate - **(ABIFER)**

Wagner Sandoval Barbosa - **(ACEOP)**

Diretor Administrativo e Financeiro

Carlos Alberto Laurito

Conselho Consultivo:

Carlos Roberto Soares Mingione **(SINAENCO)**

Emir Cadar Filho **(SICEPOT-MG)**

Gustavo Peters Barbosa **(SINDICOPES)**

João Jacques Viana Vaz **(SICEPOT-MG)**

Luiz Albert Kamilos **(SINICESP)**

Ronald Velame de Azevedo **(ANEOR)**



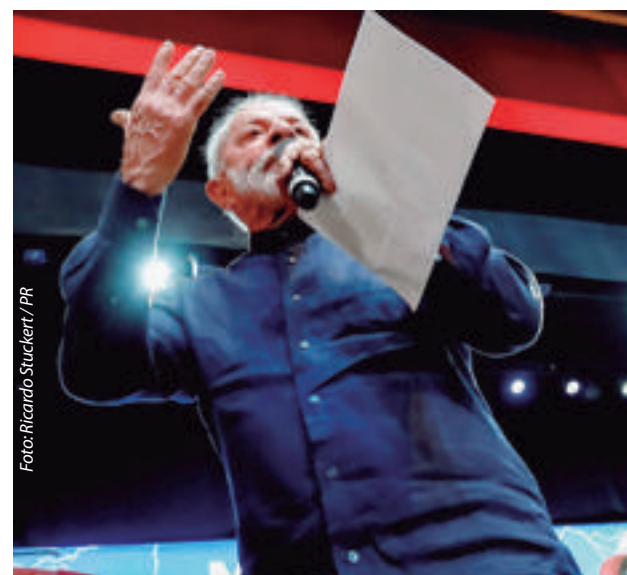
DIPLOMACIA DE CONCRETO

Não é possível fugir ao amplamente divulgado clichê da utilização da expressão “Momento Histórico” para definir o momento em que a tinta tocou o papel, fluindo pela caneta segurada pelo presidente Lula, para autorizar a construção da Ponte Binacional que liga as cognatas cidades de Guajará-Mirim (Rondônia, Brasil) e Guayaramerín (Beni, Bolívia). Com investimentos que superam os R\$ 420 milhões, a obra, também avalizada em rubrica pelo ministro dos Transportes Renan Filho e o diretor-geral do DNIT, Fabricio Galvão, tem prazo de entrega em 3 anos e beneficiará mais de 180 mil pessoas. Alvo de intensas gestões do atual executivo federal, obra incluída no Novo PAC, reacende também as possibilidades logísticas de uma alternativa bioceânica.

O ano era 1903. Da oficina de Henry Ford, no Michigan, saía seu primeiro automóvel, o Modelo A. Santos Dumont, sobrevoava com seu dirigível Baladeuse as ruas de Paris, efetivamente utilizando-o como um carro voador. Orville e Wilbur Wright, na Carolina do Norte, pelejavam com seu Flyer 1 o voo motorizado de um aparelho mais pesado que o ar em Kill Devil Hills (que somente se concretizaria no voo mais famoso ao final do ano em Kitty Hawk).

No Wisconsin, William S. Harley e Arthur Davidson, entregavam o Modelo 1, primeira motocicleta Harley Davidson da história. Na geopolítica, a agitação não era menor: o Panamá declarava independência da Colômbia e, com o tratado de Hay-Bunau-Varilla, os Estados Unidos da América davam, ao assumir uma faixa de terra por lá, início aos primeiros movimentos de construção do Canal do Panamá. Finalmente, com a assinatura do Tratado de Petrópolis, entre Brasil e Bolívia, chegava ao fim a Revolução Acreana, com a anexação definitiva do Acre ao território nacional, que incluía uma série de compromissos entre ambos os países. Justamente desta época, trata-se o objeto desta matéria: a ideia de uma ponte binacional, nascia ali, como um entre diversos outros projetos de integração com o país vizinho. Portanto, como já colocadô ao início destas linhas, mais do que um momento, a construção da Ponte Brasil-Bolívia, é também o reencontro com fatos históricos. Quase uma reparação, mais de 120 anos depois do acordo pactuado.

Retorno a Rondônia após dois anos e meio e tenho orgulho de que trouxemos obras que marcarão o futuro, como esta ponte. Governar não é apenas fazer obras, é transformar a vida das pessoas.



Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da Brasil

2023: O ANO DA VIRADA

A realização da ponte, para além de tudo, também, foi uma vontade manifesta pelo atual líder do executivo federal quase 20 anos atrás. Mas foi com o advento de seu terceiro termo à frente do Palácio do Planalto, que o presidente Lula, não apenas retomou as conversas, mas incumbiu o ministro Renan Filho de dar vazão às tratativas, culminando, em agosto deste ano, nas assinaturas de autorização: “Retorno a Rondônia após dois anos e meio e tenho orgulho de que trouxemos obras que marcarão o futuro, como esta ponte. Governar não é apenas fazer obras, é transformar a vida das pessoas”, disse o brasileiro, acompanhado de seu colega de estado, o presidente da Bolívia, Luis Arce, que comemorou: “Esta obra vai muito além da infraestrutura; é um símbolo da integração e da irmandade entre nossos povos, fortalecendo nossas relações e o intercâmbio comercial por meio da produção nacional e da articulação binacional e regional. Ela representa um presente para o bicentenário da independência da Bolívia e uma conquista para o desenvolvimento do norte boliviano”, frisou o mandatário. Ecoando as palavras do presidente da

Esta obra vai muito além da infraestrutura; é um símbolo da integração e da irmandade entre nossos povos, fortalecendo nossas relações e o intercâmbio comercial por meio da produção nacional e da articulação binacional e regional.



Luis Arce
Presidente da Bolívia

Quando o Governo Federal retomou esse compromisso e incluiu a obra no Novo PAC, ficou claro que ela deixaria de ser promessa para se tornar realidade. Enquanto alguns constroem muros, separam pessoas e criam barreiras, nós trabalhamos para construir pontes, promover a integração.

República do Brasil, o ministro Renan Filho destacou: “O tempo da espera acabou. Desde 1903, essa ponte era aguardada. Quando o Governo Federal retomou esse compromisso e incluiu a obra no Novo PAC, ficou claro que ela deixaria de ser promessa para se tornar realidade. Enquanto alguns constroem muros, separam pessoas e criam barreiras, nós trabalhamos para construir pontes, promover a integração com os países vizinhos e melhorar a vida de quem mais precisa”, enfatizou o ministro. Do castelhano ao bom português, a percepção do presidente boliviano foi espelhada, do lado verde e amarelo, pelo senador Confúcio Moura, intransigente defensor do estado de Rondônia e, naturalmente, um ainda mais ávido defensor da escalada da obra na ordem de prioridades de governo: “Estive na Casa Civil no início de 2023 defendendo essa inclusão, e vejo agora o resultado do nosso trabalho”, avaliou, quando o empreendimento recebeu o aval do Tribunal de Contas da União – TCU, (que havia suspenso o processo, após questionamentos enviados à corte). Por ocasião das assinaturas, o experiente legislador registrou: “Depois de anos de articulação, conseguimos garantir que essa obra histórica saia do papel — um marco para a logística, o comércio e o desenvolvimento da nossa região. Mais do que uma ponte, ela será um elo de oportunidades, fortalecendo a integração entre os dois países e trazendo benefícios diretos para a população de Rondônia. Sigo trabalhando no Senado com diálogo, planejamento e persistência para transformar projetos em entregas concretas para o

Estive na Casa Civil no início de 2023 defendendo essa inclusão, e vejo agora o resultado do nosso trabalho.



Renan Filho
Ministro dos Transportes



Confúcio Moura
Senador



Fabricio Galvão
Diretor Geral do DNIT

nosso povo”. Encarregado das licitações, o DNIT mostrou-se alinhado à decisão política pelo serviço retomado: “O DNIT precisa focar neste momento na sociedade, no resultado que essa obra representa tanto para o País quanto para o Estado de Rondônia e para a Bolívia, que é uma integração binacional”, disse Fabricio Galvão, em Porto Velho, aos colegas da Agência Cenarium. Diretamente fiscalizadas pela Superintendência Regional do DNIT no estado de Rondônia, liderada pelo superintendente André Lima, a Ponte, contratada em Regime Diferenciado de Contratação Integrada – RDCi, terá 1,22 Km de extensão e incluirá 2 complexos de fronteira com cerca de 10 mil m² e poderá gerar, mais de 4,3 mil empregos. De acordo com o superintendente, “Teremos ainda mais 7 km de acessos no lado brasileiro, incluídos neste projeto. Com relação à mão de obra, iremos priorizar contratações locais, em Guajará Mirim, Nova Mamoré e nos distritos de Jacinópolis, Vila da Penha e localidades próximas à Ponte do Abunã. Somente para a prefeitura, serão gerados, somente em Imposto Sobre Serviços, ISS, cerca de R\$ 12 milhões”, estimou o engenheiro. As obras, serão tocadas pelo Consórcio Gaspar-Arteleste.

O DNIT precisa focar neste momento na sociedade, no resultado que essa obra representa tanto para o País quanto para o Estado de Rondônia e para a Bolívia, que é uma integração binacional.



Ponte Binacional

- ▶ Extensão: 1,22 km
- ▶ Largura: 17,3 m
- ▶ Valor estimado: R\$ 421 milhões
- ▶ Prazo: 36 meses.

RONDÔNIA ENTRE PONTES: SEGUE O FLUXO

Ainda dentro de empreendimentos importantes no estado, uma outra ponte, restabelecida pelo DNIT, foi entregue. O Departamento liberou o tráfego em duas faixas da ponte sobre o Rio Candeias, localizada no km 693 da BR-364/RO, em Candeias do Jamari. A estrutura passou por obras emergenciais de reabilitação e reforço, garantindo maior segurança operacional e confiabilidade à travessia, considerada estratégica para o fluxo logístico entre Rondônia e Acre. Alvo de interdições anteriores, devido ao desgaste acumulado ao longo dos anos, a Ponte de Candeias, com esta liberação, passa a performar o objetivo desenhado inicialmente pela autarquia: buscar um equilíbrio entre a segurança da infraestrutura, com a necessidade de manter o fluxo logístico vital da BR-364, essencial para o escoamento da produção agrícola, o abastecimento e a economia de ambos os estados. Melhor que isso, a intervenção eliminou os tempos de espera por conta da adoção do sistema pare/siga, vigente até então por conta do compartilhamento das faixas em ambos os sentidos. À época dos trabalhos, o superintendente regional do DNIT em Rondônia, André Lima dos Santos, explicou que "A ponte antiga sofreu perda de rigidez devido à fluência do concreto, um fenômeno comum em estruturas antigas submetidas a cargas repetidas. Já a ponte nova pode ter sido afetada por recalque associado à erosão provocada por dragagens no leito do rio", avaliou.



André Lima
Superintendente DNIT/RO



REFORÇOS: CONTRAPESO, TECNOLOGIA

Foram ao todo, 98 dias de interdição parcial, tempo em que as equipes do DNIT executaram serviços no interior do "caixão" da ponte, aplicando técnicas modernas de recuperação estrutural. Entre elas, destaca-se a preparação para a instalação do sistema extradossado: método que utiliza cabos externos ancorados em torres para redistribuir esforços e aumentar a rigidez do tabuleiro. "Vamos reaproveitar os pilares existentes e reconstruir praticamente toda a parte superior das pontes. Essa será a primeira vez que Rondônia contará com uma ponte extradossada", explicou o superintendente. Essa tecnologia, inédita na região, foi adotada como solução emergencial diante da elevada demanda de cargas pesadas que transitam diariamente pela BR-364. Além disso, a autarquia aplicou Concreto Auto Adensável – CAA, em elementos críticos, garantindo preenchimento homogêneo sem vibração mecânica e elevando a durabilidade da intervenção. Os trabalhos incluíram reforço de diafragmas, melhorias no pavimento e sinalização provisória. Apesar da liberação em duas faixas, o DNIT reforça que a medida é parcial e sujeita a monitoramento constante. ■



Vamos reaproveitar os pilares existentes e reconstruir praticamente toda a parte superior das pontes. Essa será a primeira vez que Rondônia contará com uma ponte extradossada.

COMPROMISSO TÉCNICO E SOLUÇÕES INTELIGENTES

• PROJETOS

• RODOVIÁRIOS

• URBANOS



• SANEAMENTO

• SUPERVISÃO

• GERENCIAMENTO DE OBRAS

TRADIÇÃO, INOVAÇÃO E EXCELÊNCIA EM PROJETOS
DE INFRAESTRUTURA **DESDE 1994**

INTERVIA
CONSULTORIA & PROJETOS

CONTATO@INTERVIACONSULTORIA.COM.BR
ENDEREÇO: RUA WILSON BARBOSA DE MELO, 23. ATALAIA,
ARACAJU/SE. CEP: 49037-590



UM GIGANTE SOB AS ÁGUAS

Marco histórico de mobilidade e logística para a Baixada Santista, leilão do Túnel Submerso Santos-Guarujá, realizado na B3 em São Paulo, consolida visão de integração e eficiência do governo do estado, que colocou, junto ao governo federal, as divergências políticas à parte, para mirar um objetivo maior. Passo importante para a realização do sonho de uma ligação seca entre Santos e Guarujá, que por mais de um século habitou o imaginário popular e os planos de desenvolvimento regional, o certame, vencido pela portuguesa Mota-Engil, Latam Portugal, é o capítulo final de uma realidade que finalmente se materializará.

A obra do primeiro túnel imerso do Brasil não é apenas um feito de engenharia; ela representa uma revolução na qualidade de vida de milhões de pessoas. Conectando as duas das mais importantes cidades do litoral paulista, esta infraestrutura emerge como um pilar fundamental para o crescimento do Porto de Santos, que não é apenas o maior complexo portuário da América Latina, mas também o maior do Hemisfério Sul. A espera por essa conexão, como já dito, é antiga. "O primeiro registro que a gente encontrou sobre o túnel Santos-Guarujá é de 1924, exatamente 101 anos atrás," lembrou o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas. Uma ligação vital para desafogar o tráfego que hoje depende exclusivamente das balsas, que se estima, de acordo com o vice-presidente Geraldo Alckmin, presente ao pregão, em cerca de "80 mil pessoas por dia, e mais de 20 mil veículos", enfrentando longas filas e interrupções.

A decisão de construir um túnel submerso, e não uma ponte, de acordo com as exposições, foi fruto de uma análise estratégica profunda, visando o futuro e a competitividade do Porto de Santos. "A ponte

poderia ser um grande limitador ao porto, crescendo e com navios cada vez maiores. A ponte teria que ter 80 metros de altura, o que inviabilizaria o aeroporto Faride, no Guarujá," explicou o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, referindo-se à preocupação com o aeroporto do Guarujá, que se prepara para receber vôos comerciais e cuja segunda etapa de expansão está prevista para o próximo ano. Esta escolha demonstra um planejamento que vai além do imediato, pavimentando o caminho para um desenvolvimento socioeconômico sem precedentes e consolidando o projeto como a maior obra do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC do governo federal, além de um notável exemplo de integração e cooperação entre estas duas esferas do executivo.



O primeiro registro que a gente encontrou sobre o túnel Santos-Guarujá é de 1924, exatamente 101 anos atrás.

Tarcísio de Freitas
Governador de São Paulo



LEILÃO: TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ



LEILÃO ESTRATÉGICO

A disputa pelas batidas do martelo, um passo crucial para a concretização dessa megaestrutura, mobilizou intensamente o mercado, atraindo a atenção de grandes players da infraestrutura nacional e internacional. Realizado na sede da B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, demonstrou o apetite do setor privado por projetos de alto impacto e igualmente, alto retorno. "Aqui na B3, temos o orgulho de contribuir para a agenda de infraestrutura do país, por meio de um serviço que conecta bons projetos ao mercado," afirmou Silvia Bughelli, diretora executiva jurídica da B3, sublinhando o papel da instituição em viabilizar iniciativas dessa magnitude. Com lances concorridos e duas empresas de renome internacional participando ativamente, restou atestada a solidez e a atratividade do projeto. Culminando na vitória da empresa portuguesa Mota-Engil Latam Portugal, que apresentou um lance com um desconto de 0,5% sobre a contraprestação pública máxima, a concorrente espanhola Acciona Concesiones, acabou superada por pouco. "É uma grande honra. [...] Temos a certeza que iremos cumprir com nossas obrigações e esperamos iniciar a obra o mais rápido possível,"

Foto: Governo do Estado de São Paulo



A ponte poderia ser um grande limitador ao porto, crescendo e com navios cada vez maiores. A ponte teria que ter 80 metros de altura, o que inviabilizaria o aeroporto Faride, no Guarujá.

Geraldo Alckmin
Vice-presidente da República

Aqui na B3, temos o orgulho de contribuir para a agenda de infraestrutura do país, por meio de um serviço que conecta bons projetos ao mercado.

Silvia Bughelli
Diretora executiva jurídica da B3





Foto: Governo do Estado de São Paulo



Fotos: Governo do Estado de São Paulo



Fotos: Valdenio Vieira / SEAUD-PR



LEILÃO: TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ



É uma grande honra. Temos a certeza que iremos cumprir com nossas obrigações e esperamos iniciar a obra o mais rápido possível.

Manuel António da F. Vasconcelos da Mota
Vice-presidente da Mota-Engil Latam Portugal

prometeu Manuel António da Fonseca Vasconcelos da Mota, vice-presidente da Mota-Engil Latam Portugal, após a vitória. Com um investimento total estimado em R\$ 6,8 bilhões, o projeto destaca-se por seu modelo financeiro inovador e autossustentável, não onerando o Orçamento Geral da União. "É uma obra que vai ser feita sem orçamento da União, com orçamento da própria autoridade portuária," revelou Márcio França, ministro do Empreendedorismo, enfatizando um diferencial crucial. Ele complementou: "Portanto, o Porto está devolvendo para a Baixada um pouco de tudo que a Baixada fez por ele" Essa possibilidade se concretizou porque, segundo o ministro, o Porto de Santos foi retirado da lista de privatizações do governo federal, permitindo que a Autoridade Portuária de Santos (APS) reinvestisse as outorgas portuárias em benefício da própria região, uma prática implementada com ousadia ainda na gestão do então ministro Tarcísio. A concessionária vencedora receberá anualmente R\$ 436,1 milhões do poder público e o pedágio inicial será fixado em R\$ 6,15 por veículo. A concessão terá uma duração de 30 anos, período em que a Mota-Engil será responsável pela integralidade do empreendimento: desde a construção até a operação e manutenção do túnel, consolidando o modelo de Parceria Público-Privada – PPP, como um motor fundamental para o desenvolvimento de grandes projetos no Brasil.



É uma obra que vai ser feita sem orçamento da União, com orçamento da própria autoridade portuária.

Márcio França
Ministro do Empreendedorismo



Quando chegamos aqui em janeiro de 2023, o governador Tarcísio falou da ideia de tirar o túnel do papel. Eu já conhecia um pouco do projeto... a gente pegou um projeto que já existia, com muita coisa para mexer.

Raquel França Carneiro
Diretora da ARTESP

INOVAÇÃO E DESAFIOS: ENGENHARIA SUBMERSA

A escolha do método construtivo do túnel Santos-Guarujá é, por si só, um capítulo à parte na saga da engenharia brasileira, marcando a história como o primeiro túnel imerso do país. "Do ponto de vista técnico, é um projeto que coloca o Brasil na vanguarda da engenharia de túneis submersos, com soluções inovadoras para desafios complexos," analisou um especialista em infraestrutura, sublinhando a expertise necessária para a execução. Com uma extensão total de 1,5 km, sendo 870 metros submersos sob o canal de acesso ao Porto de Santos, a obra apresenta desafios geológicos e logísticos que exigirão o uso de tecnologia de ponta e alta perícia técnica. A complexidade da geotecnia da Baixada Santista foi exaustivamente estudada com um "Geological Baseline Report" para mitigar surpresas. A estrutura foi concebida para ser abrangente, contando com três faixas por sentido, uma delas exclusiva para o Veículo Leve sobre Trilhos - VLT, além de ciclovias, passarelas para pedestres e uma galeria de serviços, garantindo a multimodalidade e acessibilidade para todos os usuários. A expectativa é que o túnel seja inaugurado em

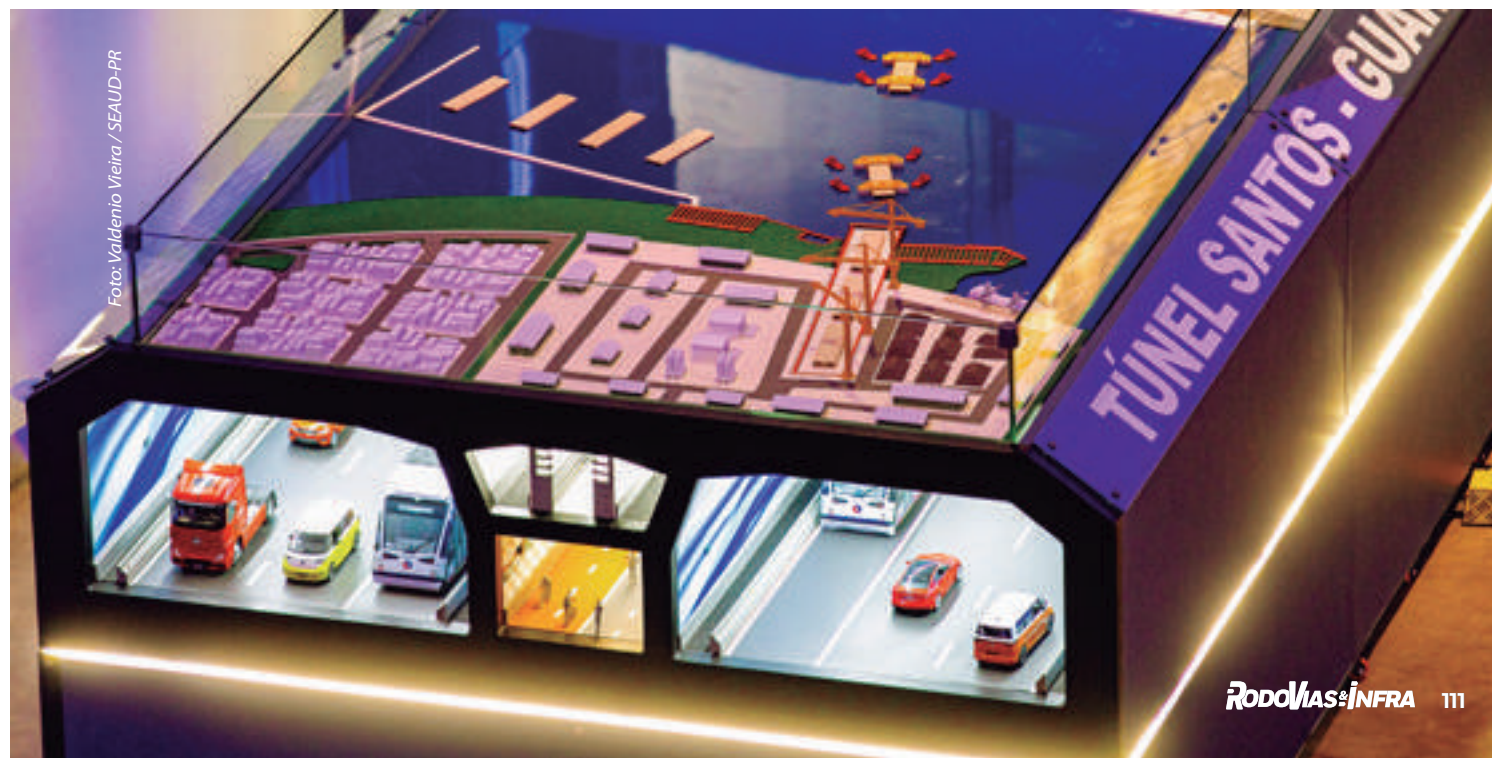


Foto: Valdenio Vieira / SEAUD-PR

2031, um prazo ambicioso que reflete a urgência e a importância da obra. A engenheira Raquel França Carneiro, diretora da ARTESP e apontada como um entre os principais preceptores do túnel Santos-Guarujá, teve um papel crucial nesse processo. "Quando chegamos aqui em janeiro de 2023, o governador Tarcísio falou da ideia de tirar o túnel do papel. Eu já conhecia um pouco do projeto... a gente pegou um projeto que já existia, com muita coisa para mexer," relatou Raquel, descrevendo o árduo trabalho de otimização dos pontos de acesso e a flexibilização de soluções de engenharia, como a posição das docas secas e o número de módulos, para minimizar interrupções no canal. "Foi difícil, durante dois anos e meio a gente se manter acreditando que isso era possível," confessou a engenheira, lembrando o ceticismo de moradores locais. No entanto, ela manteve o foco: "O governador só falava: 'abaixa a cabeça, trabalha e continua que vai dar certo'", recordou. Sua dedicação foi celebrada por Rafael Benigni, secretário de Estado de Parceria em Investimentos do Governo do Estado de São Paulo. "Eu queria convidar aqui... A verdadeira responsável pelo túnel, como o Pomini disse. Ela (Raquel França) deu um show lá na Europa discutindo com os maiores especialistas, o túnel imerso. Explicou para todo mundo, acho que os proponentes, a Mota-Engil e a Acciona Concesiones, conversaram muito com ela," disse Benigni, elogiando a performance técnica da equipe.

Foto: Pablo Jacob/Governo do Estado de SP



A verdadeira responsável pelo túnel, como o Pomini disse. Ela (Raquel França) deu um show lá na Europa discutindo com os maiores especialistas.

Rafael Benigni
Secretário de Estado de Parceria em Investimentos de SP

Foto: Pablo Jacob/Governo do Estado de SP



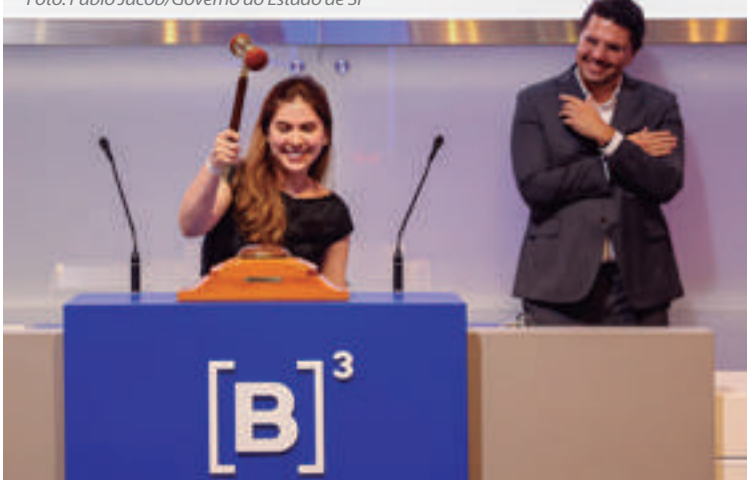
Foto: Valdenio Vieira / SEAUD-PR



Foto: Valdenio Vieira / SEAUD-PR



Foto: Pablo Jacob/Governo do Estado de SP



LEILÃO: TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ



IMPACTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS

Os benefícios do túnel Santos-Guarujá extrapolam a engenharia e se traduzem em um impacto econômico e social vasto e duradouro. A redução drástica do tempo de deslocamento entre as duas cidades – de até duas horas de espera na balsa, especialmente em condições de neblina ou maré alta, para menos de cinco minutos de travessia – otimizará o fluxo de cargas e passageiros, gerando ganhos significativos para a produtividade do porto e a fluidez do turismo. "É por essas pessoas que a gente está aqui... que demora duas horas na balsa... e que agora vai se deslocar em três minutos," sublinhou Paulo Alexandre Barbosa, deputado federal, focando na melhoria tangível da vida dos moradores. A obra impulsionará a economia local através da significativa geração de empregos diretos e indiretos, tanto na fase de construção quanto na operação. Mas, além do impacto econômico, o projeto possui um forte e inédito componente de justiça social. "É inadmissível que um porto que gera tanta riqueza para o Brasil... ainda tenha em suas margens pessoas vivendo em condições precárias, desumanas," destacou Anderson Pomini, diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos. Ele confirmou que a parceria com a Prefeitura do Guarujá resultará na geração de moradia digna para as 600 famílias que ainda vivem em palafitas no Macuco, uma das maiores favelas sobre a água da América Latina. "Já entregamos 200 casas e entregaremos até agosto do próximo ano as outras 400," informou Pomini. O governador Tarcísio de Freitas reforçou o compromisso: "Ninguém vai ter uma casa pior. Só vai ter uma casa igual, melhor, na mesma cidade." Ele citou um grande projeto do CDHU com 1769 moradias e garantiu que, mesmo quem não quiser apartamento, terá direito a uma casa. Para a deputada federal Rosana Valle, que viveu de perto a descrença da população, a obra é um "divisor de águas" para a Baixada Santista, que "vai viver um novo momento." A obra também trará ganhos ambientais, reduzindo a emissão de poluentes gerada pelas filas de veículos aguardando as balsas.

É por essas pessoas que a gente está aqui... que demora duas horas na balsa... e que agora vai se deslocar em três minutos.

Paulo Alexandre Barbosa
Deputado federal

É inadmissível que um porto que gera tanta riqueza para o Brasil... ainda tenha em suas margens pessoas vivendo em condições precárias, desumanas.

Anderson Pomini
Diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos

SUPERAÇÃO DE OBSTÁCULOS

"Não sabendo que era impossível, foi lá e fez," disse o Governador Tarcísio de Freitas, referindo-se não só à ousadia do projeto, mas ao espírito colaborativo de todos os envolvidos, incluindo a dedicação da engenheira Raquel França Carneiro e sua equipe.

O vice-presidente Geraldo Alckmin reforçou essa ideia ao afirmar que "um túnel sempre tem dois lados e a obra começa pelos extremos que se aproximam e é quando eles se encontram, que a obra se completa. Os opostos, quando convergem, não apenas fazem um túnel, mas fortalecem o nosso país.", ilustrou o vice presidente. "Hoje, 19 anos depois, na minha carreira, eu tenho a oportunidade de vivenciar um momento como esse e efetivamente a gente vê o desempenho de uma relação entre o Porto e a cidade, sendo aqui onde o Porto está dando efetivamente um retorno à sociedade, à cidade, à Baixada Santista, pelas atividades portuárias, que é a sua participação nesse projeto do Túnel de Santos," disse Alex Ávila, secretário nacional de Portos, destacando o papel do Porto. Ele complementou: "É extremamente importante a gente reconhecer outro elemento que é essencial para a realização desse projeto de hoje, que é a unidade. A unidade e a capacidade de se unir, unir



O Brasil nunca precisou tanto de convergência como nós estamos vivenciando nesse momento... as diferenças constroem as convergências.

Silvio Costa Filho
Ministro de Portos e Aeroportos



O Porto está dando efetivamente um retorno à sociedade, à cidade, à Baixada Santista, pelas atividades portuárias, que é a sua participação nesse projeto do Túnel de Santos.

Alex Ávila
Secretário nacional de Portos



É assim que se faz política, é assim que se constrói a democracia.

Fernando Haddad
Ministro da Fazenda



LEILÃO: TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

em esforços, governo federal e governo estadual, em prol de um objetivo comum", afirmou o secretário, cuja fala teve eco: "O Brasil nunca precisou tanto de convergência como nós estamos vivenciando nesse momento... as diferenças constroem as convergências," afirmou Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos, celebrando a maturidade política que superou disputas, uma opinião também dividida com Fernando Haddad, ministro da Fazenda: "É assim que se faz política, é assim que se constrói a democracia," complementou, sobre a notável ausência de embates políticos no projeto. Já o deputado Paulo Alexandre Barbosa concluiu que "quando há essa união, esse esforço coletivo, as coisas acontecem," e lançou um desafio: replicar essa união para "erradicar as palafitas da Baixada Santista" até 2031, uma meta social ambiciosa e digna do porte da obra. Os próximos passos, desde a assinatura do contrato até o início das obras, serão acompanhados com grande interesse, naturalmente e inclusive, por Rodovias&Infra, que cobriu em sua edição 008, extensamente, a Autoridade Portuária de Santos e trouxe ainda, em detalhes, o próprio projeto do Túnel. A expectativa é de ver esta promessa se erguer, consolidando a posição do Porto de Santos como um hub logístico de excelência internacional, provando, nas palavras de Anderson Pomini, que, "unidos, nós somos imbatíveis". ■



**EXECUTAR
OBRAS COM
SEGURANÇA**

FFL CORP.

DESDE
2006



COMPLEXO VIÁRIO ARIETA



COMPLEXO VIÁRIO AYRTON SENNA



PONTE CRUZEIRO DO SUL



VIADUTO CARLOS DE CAMPOS



JACU PÊSSEGO



www.fflenhenharia.com.br

**COMPROMISSO COM INOVAÇÃO E
QUALIDADE, ENTREGANDO SOLUÇÕES
EM INFRAESTRUTURA QUE UNEM
SEGURANÇA, EFICIÊNCIA E CONFIANÇA**

Telefone : 11 2970-2586
Whatsapp : 11 99477-4811

contatoonline@fflenhenharia.com.br



BONA FIDE

Esforço para homogeneização e alinhamento do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes – DNIT e suas Superintendências Regionais, quanto às novas premissas trazidas pela nova lei de licitações e contratos, 14.133/2021, encontra ecos nos pinheirais, por meio de evento técnico realizado na Superintendência Regional da autarquia no Paraná em Curitiba. Parte de um amplo ciclo que está percorrendo todas as Superintendências do país, evento debate, além dos novos dispositivos e possibilidades oferecidos pela nova legislação, as principais dúvidas e desafios encontrados até o momento, para aplicação mais eficiente do regramento.



Capitaneada pelo diretor Executivo do DNIT, vindo diretamente da sede, o engenheiro Carlos Barros, a iniciativa que frutificou no Workshop de Licitações e Contratos, ao qual RodoVias&Infra esteve presente - e que contou com a adesão maciça de servidores, colaboradores e toda a comunidade técnica integrante do time da Superintendência Regional do DNIT paranaense, a começar pelo próprio superintendente Hélio Gomes da Silva Junior - também visa privilegiar maior precisão e celeridade aos processos da autarquia nos estados e, melhorar a performance de projetos e empreendimentos para viabilizar mais entregas à população. Algo que o diretor executivo ressaltou mesmo no início de sua preleção, e em linha com o que falou em entrevista à este periódico (que você pode – e deve – conferir nesta edição): que é “O compromisso e a responsabilidade com cada CPF e CNPJ que circula em rodovias da malha federal”, em um contexto de DNIT mais ágil, que não prescinde da qualidade no trabalho.

“O compromisso e a responsabilidade com cada CPF e CNPJ que circula em rodovias da malha federal.”

NO DETALHE

Acompanhado do Coordenador Geral de Modernização e Gestão Estratégica, Anderson Alvarenga Ferreira e da Coordenadora de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia, advogada Nathalia Prado Radel, o diretor Executivo, abriu as discussões acerca do tema, comentando sobre a orientação do DNIT, de buscar uma maior prevalência da capacidade técnica em relação ao critério de preço, uma possibilidade que a nova lei de licitações oferece. Neste sentido, ele abriu espaço para a explanação – altamente pormenorizada de sua coordenadora de licitações. A coordenadora iniciou com comentários sobre temas que têm de forma recorrente, sido trazidos à atenção do DNIT, tais como a Inversão de fases e a questão de uma pontuação PNCP (dentro do Portal Nacional de Contratações Públicas) para empresas. Ainda dentro deste contexto, a coordenadora explicou que o DNIT tem adotado um posicionamento de performar diligências quando em um certame, se depara com descontos de ordem superior à 25%, pela possibilidade de presunção de inexecuibilidade. Ainda, coordenadora



Carlos Barros
Diretor-Executivo do DNIT

também cobriu, em termos práticos, todo o processo de tramitação do objeto, incluindo desde o DFD (Documento de Formalização de Demanda) ao PCA (Plano de Contratações Anual), em uma demonstração que não se furtou em explorar todos os aspectos da plataforma utilizada pelo departamento mergulhando até nas particularidades da interface deste sistema completo, cujos dados, eventualmente podem vir a alimentar a área de informações a serem publicizadas pelo DNIT, contribuindo, de forma colateral, com outro grande esforço empreendido pelo Departamento e, pelo qual é nacionalmente reconhecido: transparência. ■



Anderson Alvarenga Ferreira,
Coordenador Geral de Modernização e Gestão Estratégica



Nathalia Prado Radel,
Coordenadora de Licitações de Obras e Serviços de Engenharia



Fotos: Vosmar Rosa/MPor

CABOTAGEM NACIONAL: NOVO MARCO LEGAL

Governo regulamenta BR do Mar, impulsionando o transporte marítimo na costa brasileira. Com projeção de R\$ 19 bilhões em economia anual e R\$ 30 bilhões em investimentos portuários, a medida visa otimizar a logística, gerar empregos e reduzir emissões, conectando regiões e fortalecendo a indústria naval.



VISÕES ESTRATÉGICAS E IMPACTOS SETORIAIS

O decreto estabelece incentivos claros para o transporte marítimo de cargas entre portos nacionais. Uma das inovações permite que Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) ampliem sua frota própria, afretando embarcações estrangeiras em até 50% da tonelagem de sua frota. Este percentual pode subir para 100% se a embarcação afretada for sustentável (menos poluente). Para EBNs que já operam com embarcações sustentáveis, o afretamento de navios tradicionais pode ser o dobro da capacidade própria, e até o triplo, se contratarem embarcações estrangeiras sustentáveis. A regulamentação prevê afretamento "casco nu" (aluguel da embarcação sem tripulação) e "a tempo" (navio completo com tripulação por período determinado). Essas modificações buscam estimular a concorrência e projetam uma economia anual de até R\$ 19 bilhões nos custos logísticos, com redução de até 15% no valor do frete. A sustentabilidade é um eixo central, com a navegação marítima reduzindo em 80% a emissão de gases de efeito estufa em comparação com outros modais. Um aumento de 60% no transporte de carga containerizada por cabotagem pode resultar na redução de mais de 530 mil toneladas de CO2 equivalente por ano.

VISÕES ESTRATÉGICAS E IMPACTOS SETORIAIS

As autoridades e líderes setoriais presentes no evento sublinharam a importância estratégica do BR do Mar, delineando os ambiciosos planos e os benefícios tangíveis esperados. O Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou a assinatura do decreto como um "dia muito importante" para o Brasil, fruto de dois anos de diálogo com sindicatos e o setor produtivo. "Este programa terá um efeito muito importante no fortalecimento da indústria naval, mas, sobretudo, um impacto importantíssimo no fortalecimento da cabotagem no Brasil. Como o próprio nome sugere, a BR do Mar fará com que possamos utilizar o nosso mar e os nossos rios, especialmente os mais de 8 mil quilômetros da costa brasileira, para transformar esse litoral em uma grande BR, ampliando significativamente a cabotagem no país." O Ministro apresentou dados que reforçam o momento favorável do

setor, com 2024 sendo o "melhor ano do setor portuário brasileiro", registrando crescimento de quase 5% geral e 7% nos portos públicos. A cabotagem de contêineres cresceu mais de 18% no ano. A expectativa é saltar de 1,2 milhão para 2 milhões de contêineres em movimentação, com redução de custos logísticos entre 20% e 60%. Em investimentos, o governo Lula prevê mais de 60 leilões portuários nos próximos quatro anos, somando mais de R\$ 30 bilhões, um salto em relação aos R\$ 6 bilhões de leilões anteriores.

Este programa terá um efeito muito importante no fortalecimento da indústria naval, mas, sobretudo, um impacto importantíssimo no fortalecimento da cabotagem no Brasil.



Silvio Costa Filho
Ministro de Portos e Aeroportos



Em um movimento estratégico para a infraestrutura e logística do país, o governo federal assinou o decreto que regulamenta o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido como BR do Mar. A medida, aguardada desde 2022, é um passo fundamental para otimizar o uso da extensa costa brasileira e de suas hidrovias, consolidando o transporte marítimo como um pilar robusto para o desenvolvimento nacional. A regulamentação, conduzida pela Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, sob a liderança do Presidente Lula, visa ampliar a oferta de embarcações, criar novas rotas, reduzir custos logísticos e gerar empregos. O programa também foca no desenvolvimento da indústria naval e na implementação de rigorosos quesitos de sustentabilidade.

“A resposta que o Brasil tem que dar é com serenidade, aliada à firmeza, altivez e união do seu povo. Isso porque o Brasil pertence aos brasileiros, e nós vamos juntos, independentemente do partido político, construir o país que merecemos.”

O Ministro da Casa Civil, Rui Costa, contextualizou o decreto do BR do Mar dentro de um cenário mais amplo de busca por competitividade e soberania nacional. "Ao regulamentarmos uma lei de estímulo à cabotagem, é crucial ressaltar que fazemos isso em um momento em que o Brasil, assim como outras nações, busca recuperar sua capacidade competitiva global, que vem sendo desafiada ao longo dos anos." Ele enfatizou a necessidade de o país responder com serenidade e união: "A resposta que o Brasil tem que dar é com serenidade, aliada à firmeza, altivez e união do seu povo. Isso porque o Brasil pertence aos brasileiros, e nós vamos juntos, independentemente do partido político, construir o país que merecemos. São os próprios brasileiros que definirão o seu destino."

A Ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, reforçou a visão de que a cabotagem é uma ferramenta poderosa para a "justiça social" e o "desenvolvimento regional". "Não há justiça social sem desenvolvimento regional no Brasil. Para um país continental



Simone Tebet
Ministra do Planejamento e Orçamento



Rui Costa
Ministro da Casa Civil

como o nosso, que possui uma dívida histórica de levar e promover o desenvolvimento para o interior, isso não se concretiza apenas com rodovias. Precisamos de transporte intermodal, e é aí que entram nossos mares, nossos rios e, de forma essencial, a cabotagem." Vander Francisco Costa, presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), destacou a cabotagem como um caminho para a eficiência e sustentabilidade. "A cabotagem pode trazer economia e desenvolvimento para o Brasil, além de contribuir para a redução de emissões de gases de efeito estufa. Ela não compete com ferrovias ou rodovias; os modais são complementares." Carlos Augusto Muller, presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos



“Precisamos de transporte intermodal, e é aí que entram nossos mares, nossos rios e, de forma essencial, a cabotagem.”



Vander Francisco Costa
Presidente da CNT

Acreditamos que esta regulamentação fortalecerá e tornará o programa BR do Mar mais equilibrado e justo para os trabalhadores.

Portos, celebrou a regulamentação como um avanço para os trabalhadores. "Acreditamos que esta regulamentação fortalecerá e tornará o programa BR do Mar mais equilibrado e justo para os trabalhadores. Felizmente, o Ministério de Portos e Aeroportos encontrou uma solução para corrigir o rumo que, em nossa avaliação, seria desastroso." Ariovaldo Rocha, presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (SINAVAL), expressou o apoio do setor ao decreto. "Embora [o decreto] não atenda a 100% das demandas da indústria naval brasileira, ele nos oferece um conforto, ao menos para dar continuidade a este setor que tem sido tão penalizado ao longo dos últimos 200 anos de história do país."

Embora não atenda a 100% das demandas da indústria naval brasileira, ele nos oferece um conforto, ao menos para dar continuidade a este setor que tem sido tão penalizado ao longo dos últimos 200 anos de história do país.

A cabotagem pode trazer economia e desenvolvimento para o Brasil, além de contribuir para a redução de emissões de gases de efeito estufa.



Carlos Augusto Muller
Presidente da CONTTMAF



Ariovaldo Rocha
Presidente do SINAVAL



IMPACTO E PERSPECTIVAS FUTURAS

A regulamentação do BR do Mar sinaliza uma nova era para o transporte de cargas no Brasil. Com a projeção de um crescimento de 15% na cabotagem nos próximos 10 anos – modal que já representa 11% da carga total transportada por navios e cujo custo médio do frete é 60% menor que o rodoviário e 40% menor que o ferroviário –, o país se posiciona para colher frutos econômicos e ambientais significativos. A meta é que o programa estimule o transporte de carga em contêiner e carga geral, e que o crescimento da movimentação de contêineres atinja a marca de 2 milhões. Além da economia bilionária para empresas e consumidores e da notável redução de emissões de CO2, o BR do Mar é uma peça-chave na estratégia de fortalecimento da soberania nacional, do desenvolvimento da indústria naval e da geração de empregos qualificados, contribuindo para uma logística mais eficiente e um futuro mais verde para o Brasil. O caminho está traçado, e o mar se apresenta como uma rota de oportunidades para um Brasil mais conectado, competitivo e sustentável. ■



LEIA O ARTIGO COMPLETO:



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

QUAL O PREÇO DA VIDA?



POSTE DE AÇO PADRÃO

POSTE COLAPSÍVEL



FÉ NA INFRAESTRUTURA

No rol de grandes eventos em um 2025 que parece integralmente voltado à construção pesada, dados os inúmeros eventos temáticos já ocorridos (e os ainda por acontecer, até final do ano), Belo Horizonte, com a proverbial hospitalidade mineira, abriu as portas de casa para o InfraBusiness Expo.



Encontro de grandes proporções, que durante 3 dias, ocupou 30 mil m² do Expominas atraindo mais de 100 expositores que trouxeram pelo menos 130 diferentes equipamentos, também reuniu cerca de 30 mil pessoas entre apresentações, painéis e palestras ocorridos no congresso, caracterizado pela presença maciça de expoentes do setor e autoridades de relevo, como o próprio governador do estado de Minas Gerais, Romeu Zema, seu vice, Mateus Simões, o ministro do Tribunal de Contas da União – TCU, Antonio Augusto Anastasia, o presidente da Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias – ABCR, Marco Aurélio de Barcelos, Guilherme Sampaio, diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, além é claro, de seu idealizador e realizador, Emir Cador Filho, multi empresário, executivo e CEO da Cador Engenharia, e um dos vice-presidentes da Federação das Indústrias de Minas Gerais – FIEMG.

Esta não é uma feira só de equipamento. É uma feira da cadeia produtiva da infraestrutura. Ela tem também todas as empresas. que dela participam, empresas de sinalização, seguradoras, bancos, concessionárias, fabricantes e tudo o mais. Então a gente quis trazer realmente o ecossistema da infraestrutura. E conseguimos”. Proferida entre aplausos, durante a abertura oficial do maior evento de infraestrutura do estado de Minas Gerais – e já desde o start, antes mesmo da divulgação dos números conquistados – um dos maiores do país, a frase do anfitrião e Emir Cador Filho, cuja visão impulsionou a realização do InfraBusiness Expo por meio de sua Cubo Eventos (braço da Cubo Empreendimentos, da qual também é sócio), além da assertividade, não escondia a evidente constatação do sucesso. Corredores, stands, halls e pátio lotados de gente, em meio ao alarido de conversas empolgadas de novos parceiros e o reencontro de velhos conhecidos, davam o tom de descontração e altíssima atividade que marcaria os 3 dias da atração mineira que já cria a expectativa de sua segunda edição que, segundo informações colhidas por RodoVias&Infra, deve tornar-se uma bienal. Ainda dando seguimento às boas vindas, o CEO continuou explicando: “Importante frisar também que junto com a feira nós construímos um congresso. Um congresso de três dias com expoentes da infraestrutura, com secretários de Estado que estão aqui, com muito material técnico, muito network e muitas palestras na área de tecnologia. Então nós montamos, não tenho medo de dizer, o melhor

Nós montamos, não tenho medo de dizer, o melhor congresso que já existiu (no segmento) em Minas Gerais nesses três dias, além é claro, das rodadas de negócios, justificando o business no nome e fazendo circular, de acordo com algumas estimativas, perto de R\$ 1 bilhão.

congresso que já existiu (no segmento) em Minas Gerais nesses três dias, além é claro, das rodadas de negócios, justificando o business no nome e fazendo circular, de acordo com algumas estimativas, perto de R\$ 1 bilhão nestas mesas que, rapidamente se esgotaram quando as inscrições foram abertas”, disse, acrescentando ainda que a InfraBusiness Expo, foi palco para a inédita premiação “Troféu Legado Infraestrutura”, concebido para valorizar as personalidades cuja “trajetória foi marcada pelo compromisso com o crescimento da infraestrutura estadual e nacional. A premiação reconhece quem constrói com propósito, valorizando a inovação, a sustentabilidade, a eficiência e o impacto positivo das iniciativas que transformam o setor. Mais do que uma homenagem, o troféu representa o reconhecimento público da excelência, do empenho e da liderança de quem transforma ideias em obras que movem o progresso. Os homenageados são escolhidos pela relevância histórica, o legado construído e os resultados concretos gerados para a sociedade”. Concedido para apenas uma pessoa, por edição, o laureado deste ano inaugural foi o empresário Emir Cador, fundador da Cador Engenharia, tradicional construtora mineira com mais de 40 anos de serviços prestados.



Emir Cador Filho
Presidente da INFRABUSINESS





LIBERTAS QUAE SERA TAMEM

“Como governador, sei muito bem a importância das estradas. É um ponto de honra estarmos fazendo esses avanços aqui em Minas. Temos melhorado, mês a mês, com as obras que estamos executando”, atalhou em sua fala, o homem que tirou os mineiros de um déficit de R\$ 8 Bilhões em 2018, para um superávit de R\$ 2 bilhões em 2024, também conhecido como governador de Minas Gerais, Romeu Zema, quando de suas apresentações de obras no estado, demonstrando como têm trabalhado os mineiros. Sempre objetivo, o governador não deixou de lado a exposição das grandes oportunidades que a gestão tem a oferecer, por meio de igualmente grandes empreendimentos de infraestrutura, até por que, como tem divulgado o governo estadual, “Minas está fazendo duas das maiores obras das últimas décadas no estado: O Rodoanel Metropolitano e a ampliação do Metrô de Belo Horizonte”. Sobre estes empreendimentos, o governador também frisou: “Sobre o Rodoanel, uma empresa italiana venceu a concessão e vamos ter um investimento enorme nesse projeto. Temos também as obras do Metrô de Belo Horizonte, com aportes do Governo Federal e também cerca de R\$ 400 milhões investido pelo Estado. Então, é uma preocupação destinarmos recursos para algumas intervenções que são de fundamental importância. São obras grandes, estruturantes que vão fazer uma diferença enorme para a vida dos mineiros”, concluiu. Absolutamente alinhado, o vice-governador de Minas Gerais, Mateus Simões, explicitou em ótimo mineirês o que é praticamente uma diretriz da atual gestão: “O compromisso com a infraestrutura não é o de comparecer a evento para receber palmas, é o de realizar as obras que os senhores fazem qualidade e que a população de Minas Gerais precisa. É compromisso com a entrega e não com promessas. Nós aqui inauguramos obras prontas e não contratos”.

É uma preocupação destinarmos recursos para algumas intervenções que são de fundamental importância. São obras grandes, estruturantes que vão fazer uma diferença enorme para a vida dos mineiros.



Romeu Zema
Governador de Minas Gerais

Como governador, sei muito bem a importância das estradas. É um ponto de honra estarmos fazendo esses avanços aqui em Minas. Temos melhorado, mês a mês, com as obras que estamos executando.



Mateus Simões
Vice-governador de Minas Gerais



MINAS – BRASIL

Entre ilustres presenças, já adentrando entre os painéis, um dos mais aguardados e concorridos, sem dúvida foi o do ministro do Tribunal de Contas da União – TCU, e ex-senador da República Antonio Anastasia. Discorrendo sobre importantes entendimentos e participações em processos importantes no recente passado e presente momento para o segmento, o representante da corte – que pode jactar-se de um intenso protagonismo nas mais relevantes discussões e orientações não apenas para infraestrutura, como diversos setores produtivos em nível mundial, em muito pelos esforços do incansável ministro Augusto Nardes e demais colegas como o próprio Anastasia – ele avaliou que “No TCU procuramos estabelecer soluções rápidas. Para a solução de gargalos que são antigos. Infelizmente, hoje no Brasil, de acordo com dados do Tribunal, temos 11 mil obras federais paradas pelo país afora. Isso é um escândalo. Então, eu quero dizer que este é um momento de oportunidade também, para revertermos isso. Temos também, a atuação do ministro Renan Filho, que tem sido extremamente empenhado e dedicado. Tem um relacionamento muito próximo ao TCU, à agência (Agência

Certamente, com o esforço da inteligência das empresas mineiras e nacionais, serão gerados emprego, riqueza, e prosperidade, porque a infraestrutura gera prosperidade.



Nacional de Transportes Terrestres – ANTT), com o objetivo de apresentar os resultados concretos que permitirão que, nos próximos anos, em Minas Gerais, nós tenhamos um conjunto imenso de obras concedidas. E que, certamente, com o esforço da inteligência das empresas mineiras e nacionais, serão gerados emprego, riqueza, e prosperidade, porque a infraestrutura gera prosperidade”, disse o ministro, que aproveitou a ocasião para fazer um chamado: “A responsabilidade nossa, de todos nós que estamos aqui, na área, e também na área pública, é permitir que a realidade se imponha de modo que nós tenhamos condições de fazer aquilo que o serviço público foi concebido para fazer: a entrega concreta, objetiva, real, favorável e eficiente de serviços e da infraestrutura”.



Antonio Anastasia
Ministro do TCU

INICIATIVA CONVERGENTE

Partindo de uma visão mais holística, o atual presidente das Melhores Rodovias do Brasil – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, Marco Aurélio Barcelos, contextualizou a necessidade por este instrumento, por um viés mais filosófico: “Vou me permitir usar o princípio do realismo. Porque a verdade importa. Há um livro interessante, que se chama ‘O Não e o Sim: A Gênese da Comunicação Humana’. Ele coloca sobre um prisma psicanalítico o efeito que o princípio do realismo traz na formação do ser humano. E a realidade, no que diz respeito à nossa infraestrutura, é de que priorizar investimentos em infraestrutura apenas com orçamento público é um erro. Felizmente nos últimos anos, tem havido uma reconfiguração da máquina pública. Há alguns anos atrás, nós não tínhamos mais do que algumas centenas de milhões de Reais, para cuidar das nossas rodovias, que sofreram muito. E aí, para complementar, surge o instrumento das concessões. Por que fazemos concessão? Para declarar independência”, disse. O presidente prosseguiu, avaliando ainda: “Eu queria chamar a atenção para dois aspectos: Primeiro desdobramento, a gente tem que ter um acultramento, não é possível implementar concessões num ambiente conflagrado, num



Marco Aurélio Barcelos
Presidente da ABCR

ambiente de antagonismo, num ambiente perigoso e de hostilidade. É preciso antes, construir convergências, uma visão unívoca em relação às concessões. No âmbito político, felizmente temos tido isso. Temos tido isso, por certo tempo, independentemente do viés partidário. A política de concessões hoje está espalhada em grande parte do país, seja por partidos de esquerda, de direita, de centro. E isso é bom. Mais do que no âmbito político, precisamos ter essa convergência pela opinião pública. E é por causa disso que vocês têm uma responsabilidade. Queremos ou não queremos a decretação da independência do efeito Sanfona do Orçamento? Queremos ou não queremos a sustentabilidade da nossa infraestrutura? Queremos. Então existe um caminho que precisa ser traçado. Existe uma proposta. Para além da segurança jurídica e do apoio da cultura e do ambiente em relação à realização. É desse tipo de arranjo, nós precisamos de instituições fortes. Nós queremos reguladores fortes. Assim, é importantíssimo celebrar a recente criação da ARTEMIG, a Agência Reguladora de Transportes do Estado de Minas Gerais”, concluindo: “o ambiente é de otimismo com as concessões do Estado. Também olhamos para o plano federal. Nós teremos condições de alcançar os principais corredores logísticos do país. Todos esses contratos somados, injetarão R\$ 107 bilhões

É preciso antes, construir convergências, uma visão unívoca em relação às concessões. No âmbito político, felizmente temos tido isso. Temos tido isso, por certo tempo, independentemente do viés partidário. A política de concessões hoje está espalhada em grande parte do país, seja por partidos de esquerda, de direita, de centro.

Quando garantimos infraestrutura mais eficiente, moderna e segura, estamos impulsionando o desenvolvimento econômico, gerando empregos e melhorando a vida das pessoas.

nos próximos anos. Nós vamos finalmente ser reintroduzidos em um lugar de merecimento, como protagonistas do desenvolvimento econômico, como rota de conexão das cargas no país. Nós teremos os anos da prosperidade, da pujança”. Também participando do painel “Infraestrutura sob Nova Perspectiva: O Papel das Concessões na Modernização Nacional”, o diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Guilherme Theo Sampaio, reafirmou o compromisso institucional da agência sob seu comando: “Quando garantimos infraestrutura mais eficiente, moderna e segura, estamos impulsionando o desenvolvimento econômico, gerando empregos e melhorando a vida das pessoas”. Defendendo um outro posicionamento da instituição, que está mais voltada à inovação ele comentou: “Temos trabalhado e apoiado na redução e emissão de gases de efeito estufa. Nosso projeto é levar esses procedimentos para todo o país, com neutralização das emissões e



Guilherme Theo Sampaio
Diretor Geral da ANTT

ações de mitigação de impactos ambientais. Preocupamo-nos também com a modicidade tarifária. Temos o DUF (Desconto de Usuário Frequente): quanto mais usa, menos vai pagar. Garanto que o usuário pagará menos do que nos contratos anteriores, com mais investimentos e mais qualidade nos serviços”. Por fim, acerca do evento em si, ele afirmou: “O diálogo entre governo, iniciativa privada e sociedade é essencial para que possamos entregar infraestrutura mais eficiente, segura e moderna. A InfraBusiness é um espaço privilegiado para transformar boas ideias em projetos concretos que melhoram a vida das pessoas, dos usuários, da sociedade”, finalizou. ■





LICENCIAMENTO EM DISPUTA



Nova lei ambiental divide opiniões: ANETRAMS cobra qualidade técnica no processo de licenciamento

A recente aprovação do Projeto de Lei nº 2.159/2021, que deu origem à Lei nº 15.190/2025 — a nova Lei Geral do Licenciamento Ambiental — representa a mudança mais profunda no marco regulatório ambiental brasileiro desde a Constituição de 1988. Embora o discurso oficial destaque a desburocratização e a maior previsibilidade nos processos, os reflexos sobre o setor de engenharia consultiva ambiental, especialmente as empresas representadas pela ANETRAMS — Associação Nacional das Empresas de Engenharia Consultiva de Infraestrutura de Transportes e Meio Ambiente, geram fortes preocupações.

Segundo a presidente da entidade, Dra. Luciana Dutra, a nova legislação pode provocar o esvaziamento da função técnica e estratégica

A lógica da autodeclaração substitui análises independentes e aprofundadas, o que compromete a qualidade da avaliação ambiental e reduz a transparência. Mais do que perdas econômicas, isso representa a desvalorização da expertise técnica que nossas empresas vêm construindo há décadas, em prol de um desenvolvimento sustentável e equilibrado.

desempenhada pelas consultorias ambientais no processo decisório:

“A lógica da autodeclaração substitui análises independentes e aprofundadas, o que compromete a qualidade da avaliação ambiental e reduz a transparência. Mais do que perdas econômicas, isso representa a desvalorização da expertise técnica que nossas empresas vêm construindo há décadas, em prol de um desenvolvimento sustentável e equilibrado”, destacou.



Entre os principais pontos de atenção, a ANETRAMS elenca:

- ✓ Redução da demanda por estudos complexos como EIA, RIMA e PCA, diante de mecanismos simplificados como a Licença por Adesão e Compromisso (LAC) e a Licença Ambiental Especial (LAE).
- ✓ Fragilização do papel de órgãos técnicos e intervenientes (ICMbio, FUNAI, IPHAN), que passam a ter prazo de apenas 45 dias para manifestação, sob pena de anuência automática.
- ✓ Risco de responsabilização posterior das consultorias ambientais por impactos de projetos nos quais não tiveram participação efetiva em decisões estruturantes.
- ✓ Tendência de verticalização da cadeia por grandes concessionárias, que internalizam equipes mínimas de meio ambiente, reduzindo a contratação de consultorias independentes.
- ✓ Enfraquecimento da inovação e da pesquisa aplicada, já que a menor exigência de estudos técnicos pode desestimular avanços metodológicos e tecnológicos.

Apesar disso, a ANETRAMS reconhece como positivo o veto presidencial ao dispositivo que previa a dispensa de licenciamento para obras de manutenção em rodovias pavimentadas — medida considerada crítica por entidades técnicas. Ainda assim, a associação alerta que a efetividade da lei dependerá de sua regulamentação infralegal.

“O desafio agora é assegurar que o licenciamento simplificado não se transforme em um processo meramente cartorial. É preciso que mantenha a qualidade técnica, o rigor metodológico e a independência que garantem a segurança socioambiental do país. A ANETRAMS seguirá mobilizada para defender a atuação das consultorias como pilares da governança ambiental brasileira”, reforçou Dra. Luciana Dutra.

Com isso, a entidade convoca seus associados e parceiros a permanecerem engajados no diálogo com o Poder Executivo e órgãos reguladores, para garantir que a implementação da nova legislação preserve o equilíbrio entre eficiência administrativa e proteção ambiental qualificada. ■

Luciana Dutra, Presidente do Conselho Executivo da ANETRAMS

Atua como Presidente de Conselhos Executivos há mais de 12 anos e, atualmente, é Presidente da Associação Nacional das Empresas de Engenharia Consultiva de Infraestrutura, Transportes e Meio Ambiente (ANETRAMS). Também é CEO da Hollus Consulting & Environment e palestrante em eventos nacionais e internacionais relacionados à infraestrutura e negócios.

Empresária com ampla experiência desde 2004 nos setores de serviços, engenharia e infraestrutura, meio ambiente e clima, além de sólida atuação jurídica e educacional. É fundadora e cofundadora de startups, com expertise em estruturação de negócios e consultoria estratégica para os setores público e privado.



INFRAESTRUTURA EM FOCO:

Belo Horizonte sediará o maior encontro do setor no país em 2025

Entre os dias 27 e 30 de outubro de 2025, Belo Horizonte será palco do maior evento técnico nacional do setor de infraestrutura. O 27º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR), a 50ª Reunião Anual de Pavimentação (RAPV) e a 6ª Expo Enacor RAPV acontecerão simultaneamente no Expominas, reunindo mais de 2 mil participantes do Brasil e do exterior.

Organizados pela **ABDER** (Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem) e **ABPv** (Associação Brasileira de Pavimentação), com apoio do **DER-MG**, os eventos prometem transformar a capital mineira em um verdadeiro centro de debates e inovações para a infraestrutura viária nacional.

A programação contará com mais de 20 palestras, minicursos, mesas-redondas, visitas técnicas, além da tradicional reunião entre os dirigentes máximos dos DER's de todo o país. Estudantes, pesquisadores, executivos, gestores públicos e fornecedores do setor se encontrarão para trocar experiências, discutir estratégias e apresentar soluções tecnológicas inovadoras.

Entre as novidades da edição 2025 está o **Infraquiz** – uma competição acadêmica voltada para estudantes de graduação, que une conhecimento técnico, trabalho em equipe e raciocínio rápido em um jogo de perguntas e respostas. Os vencedores receberão prêmios e reconhecimento no maior palco técnico da infraestrutura rodoviária brasileira.

Mais de 60 expositores já confirmaram presença na feira tecnológica, apresentando novidades nas áreas de engenharia de tráfego, manutenção rodoviária, tecnologia da informação, construção e mobilidade.

Além de impulsionar o desenvolvimento técnico e profissional dos participantes, os eventos também devem gerar um impacto econômico significativo na capital mineira, com estimativa de movimentar cerca de R\$ 5 milhões no segmento de turismo de negócios.

Com apoio institucional do DNIT, SERPRO, Governo de Minas Gerais, entre outras instituições públicas e privadas, o ENACOR/RAPV 2025 será uma oportunidade única para debater o presente e projetar o futuro da infraestrutura de transportes no Brasil. ■



Fonte: ABDER

Grupo

Eritram

O Grupo Eritram é composto pelas empresas **INDUTIL**, **SINALISA** e **BANDEIRANTES**, unidas pela missão de promover a segurança viária por meio do desenvolvimento de produtos e serviços de alta qualidade.



Desde 1959, tem sido uma referência em qualidade e inovação na produção de tintas para sinalização viária. A missão da Indutil é trazer ao Brasil as mais avançadas tecnologias de demarcação de vias, garantindo a segurança dos usuários.

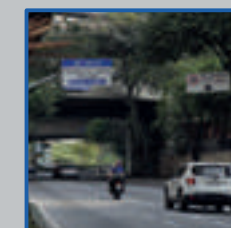
Acesse e saiba mais:
www.indutil.com.br



SINALISA
SEGURANÇA VIÁRIA

Há mais de cinco décadas, a **SINALISA** vem desempenhando um papel fundamental na melhoria da segurança viária, oferecendo serviços especializados que garantem sinalizações eficientes, seguras e de alta qualidade.

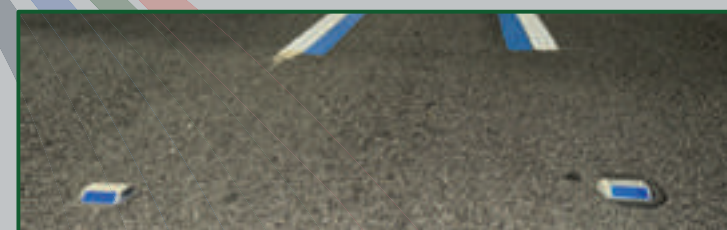
Acesse e saiba mais:
www.sinalisa.com.br



BANDEIRANTES
SINAIS VIÁRIOS

As tachas metálicas da **Bandeirantes**, possuem um inovador sistema de substituição das lentes refletivas, além de apresentar garantia de 5 anos em seu corpo metálico, sendo uma opção eficiente e sustentável para a manutenção da segurança na via.

Acesse e saiba mais:
www.bandeirantessinais.com.br





O MELHOR DE DOIS MUNDOS

Existe um saber popular que vaticina: “Na vida, a experiência nos cobra um alto preço: a juventude”. Uma máxima com ares de lei, mas que, como toda regra, tem exceção. É o caso da empresa que, entre a segurança do expertise consolidado (que ajudou – cientificamente – a entregar uma precisão sem paralelos à todo um segmento), e o ímpeto criativo da jovialidade, escolheu ambas como integrantes quintessenciais de seu perfil empresarial.

Pioneira, notória, arrojada, francamente surpreendente, ou todos estes predicados juntos, podem ser aplicados à marca que Rodovias&Infra, com imensa admiração, tenta homenagear nestas linhas. Parceiros de estrada, professores do nobre ofício da engenharia, companheiros de valor - para todas as horas - que todo o time deste periódico, ao longo de toda a existência desta publicação, aprendeu a respeitar e ter na mais alta conta. Não apenas por serem muito bons no que fazem e constituírem uma imensa referência para o rodoviarismo brasileiro. Mas por conservarem um caráter genuíno e entusiasta, de quem, assim como nós, ama o que faz.

Aos amigos da Strata Engenharia, que cumpre com distinção inequívoca seus 35 anos de existência, trilhando de forma brilhante, vibrante e vanguardística, o caminho da engenharia consultiva, ficam aqui registrados os cordiais cumprimentos de toda equipe RV&I, com a certeza de que os números em nossos hodômetros continuarão a se somar nos quilômetros a seguir. ■



Parabéns. E obrigado, STRATA ENGENHARIA, pelos seus 35 anos de serviços prestados ao Brasil.





PROGRAMA BR-LEGAL 1 E 2: SEGURANÇA VIÁRIA E TRANSFORMAÇÃO SOCIAL NO BRASIL

O programa BR-Legal, elaborado e implementado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), é o principal marco da engenharia de segurança viária no Brasil.

Dividido em duas etapas — BR-Legal 1 (2013–2019) e BR-Legal 2 (2020–presente) —, o programa visa à implantação de medidas de segurança ativa e passiva nas rodovias federais, com foco na redução de sinistros de trânsito e fatalidades.

O Programa BR-Legal 1, implementado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) entre 2013 e 2018, teve como objetivo padronizar e modernizar a sinalização e segurança viária nas rodovias federais brasileiras. Inicialmente, o programa previa um investimento total de R\$ 4,2 bilhões para abranger cerca de 58 mil quilômetros de rodovias federais sob jurisdição do DNIT.

No entanto, de acordo com um estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), até 2019 foram efetivamente investidos R\$ 3,12 bilhões (em valores corrigidos pela inflação), o que representa aproximadamente 63% do orçamento inicialmente previsto. Esses recursos foram destinados à implantação e manutenção de sinalização horizontal, vertical e suspensa, além de dispositivos auxiliares de segurança viária, como defensas metálicas, terminais absorvedores de energia e pórticos em trechos urbanos.

O programa enfrentou desafios na execução, incluindo atrasos que postergaram o encerramento da maioria dos contratos para 2021, embora a previsão inicial fosse 2018. Além disso, auditorias realizadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) identificaram problemas como atrasos na entrega de projetos executivos e inconsistências nos quantitativos previstos, o que comprometeu a programação de execução dos serviços.

O Programa BR-Legal 2, desenvolvido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), é uma evolução do BR-Legal 1, com o objetivo de aprimorar a segurança viária nas rodovias federais brasileiras. A seguir, destacam-se as principais diferenças entre as duas fases do programa:

1. Aprimoramento dos Dispositivos de Segurança

- **Sinalização Horizontal:** No BR-Legal 2, os tachões foram substituídos por cilindros (balizadores), proporcionando maior segurança, especialmente para motociclistas.

- **Sinalização Vertical:** As placas passaram a ter o sinal impresso diretamente na película, acelerando a fabricação. Além disso, foi incorporado o overlay para proteção adicional e adotado o suporte colapsível, que reduz riscos em caso de impacto.

- **Dispositivos de contenção viária:** A partir do BrLegal2 é possível fazer a análise do nível de contenção requerido e ajustar o espaço de trabalho em função da necessidade. No BRLegal2 foram incluídos os dispositivos de contenção ensaiados e certificados. As diversas classificações de níveis de contenção foram relacionadas em função da necessidade a ser verificada em cada trecho homogêneo. Assim com o espaço de trabalho de cada um dos dispositivos, cuja definição deve ser ajustada à necessidade verificada em cada um dos trechos.

Até 2019 foram efetivamente investidos R\$ 3,12 bilhões (em valores corrigidos pela inflação), o que representa aproximadamente 63% do orçamento inicialmente previsto.

2. Foco em Segmentos Críticos

OBR-Legal2 introduziu projetos-tipo de sinalização ostensiva para áreas com alto índice de acidentes, como interseções, curvas, travessias urbanas e trechos com proibição de ultrapassagem. Também foram aprimorados os projetos de sinalização e segurança em zonas de obras, reconhecidas por apresentarem altos índices de sinistros.

3. Gestão e Execução Aprimoradas

O BR-Legal 2 buscou melhorias na gestão das informações e na segurança das obras. A contratação passou a ser realizada via pregão eletrônico, simplificando o processo licitatório e permitindo maior agilidade na execução dos serviços.

A ampliação dos resultados pode ser associada à inclusão ao sistema de gestão da qualidade ao escopo de supervisão de obra. Esse sistema poderia garantir o processo desde o projeto até sua implantação através de controle tecnológico rígido. A implementação de controles de materiais através de “spot checks” e medição de serviços pela performance deve contribuir muito com aumento de desempenho.

4. Cobertura Ampliada

Enquanto o BR-Legal 1 cobriu aproximadamente 55 mil quilômetros de rodovias, o BR-Legal 2 já conta com 16.491,70 quilômetros contratados, correspondendo a 31,7% da malha rodoviária federal. O DNIT trabalha para que toda a malha sob sua administração esteja 100% coberta pelo programa.



O BR-Legal representa mais que um investimento em infraestrutura: é uma política pública voltada à valorização da vida e à eficiência logística.



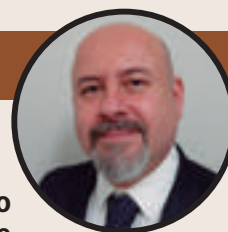
5. Normatização Atualizada

O BR-Legal 2 é normatizado pela Instrução Normativa nº 3/DNIT SEDE de 12 de fevereiro de 2025, estabelecendo diretrizes atualizadas para a implantação e manutenção da sinalização e dispositivos de segurança nas rodovias federais.

Essas mudanças refletem o compromisso do DNIT em aprimorar continuamente a segurança viária, incorporando inovações tecnológicas e aprendizados obtidos na primeira fase do programa.

Resumo Comparativo

Aspecto	RDC Integrado (BR-Legal 1)	Pregão Eletrônico (BR-Legal 2)
Projeto	Feito pela empresa contratada	Fornecido pelo DNIT
Tempo de início da execução	Mais lento (aguarda projeto)	Mais rápido
Previsibilidade de custo	Menor	Limitada à padronização
Inovação técnica	Alta possibilidade	Mais simples
Fiscalização necessária	Mais complexa	Mais simples
Flexibilidade de solução	Alta	Baixa



A principal diferença entre o modelo de **RDC Integrado** e o **modelo atual de contratação do BR-Legal** (usualmente por **pregão eletrônico**) está na **forma de contratação, escopo de responsabilidade e tempo de execução**. Veja abaixo os detalhes:

Resultados Alcançados

O impacto direto das ações do BR-Legal pode ser verificado na significativa redução dos índices de acidentes e fatalidades nas rodovias federais cobertas pelo programa.

Redução de Sinistros e Fatalidades

O gráfico acima ilustra a tendência de queda nos sinistros e nas fatalidades nas rodovias abrangidas: Os dados indicam uma redução de aproximadamente **60% no número de sinistros e mais de 55% nas fatalidades** desde a implementação do programa.

Impacto Econômico

Segundo estimativas da Confederação Nacional do Transporte (CNT), cada acidente com vítima pode representar um custo superior a R\$ 100 mil ao sistema de saúde, previdência e economia produtiva. A queda nos acidentes representa uma economia de bilhões de reais por ano.

- **Economia estimada anual (2022): R\$ 3,2 bilhões**
- **Redução de custos com atendimento médico e hospitalar**
- **Menor impacto na produtividade por afastamento ou morte**

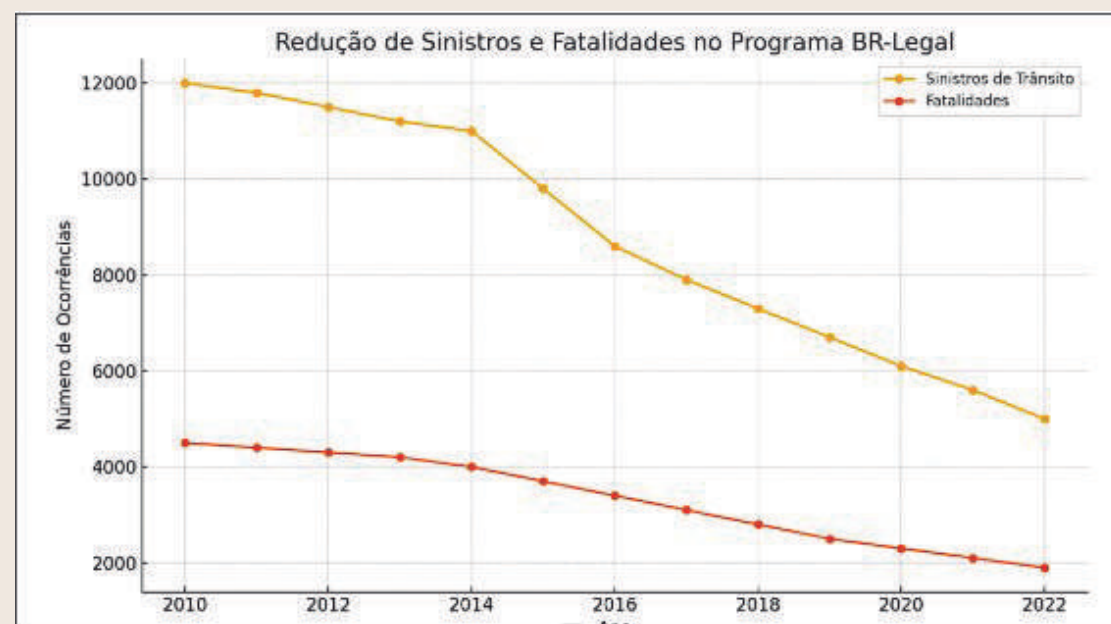
Impacto Social

Além dos benefícios econômicos, os ganhos sociais são notáveis:

- **Aumento da sensação de segurança nas estradas**
- **Redução da sobrecarga no sistema de saúde pública**
- **Preservação de vidas humanas**
- **Incentivo ao transporte seguro de mercadorias e passageiros**

Conclusão

O BR-Legal representa mais que um investimento em infraestrutura: é uma política pública voltada à valorização da vida e à eficiência logística. A continuidade e expansão do programa são fundamentais para consolidar os avanços alcançados e construir um sistema viário cada vez mais seguro. Alguns estados têm feito programas semelhantes, como é o caso do Paraná com o Proseg, que adotou o RDC como modelo e também vem conquistando resultados positivos. Portanto, a perpetuação dessa política de estado e sua ampliação através de iniciativas estaduais e municipais indicam o compromisso com o principal objetivo de todos que atuam nesse setor: **SALVAR VIDAS!** ■



ASFALTO ECOLÓGICO

CONSTRUINDO A ESTRADA DO FUTURO DA SUSTENTABILIDADE



ECOASFALTO:

A ECOASFALTO é a primeira empresa fabricante de asfalto plástico da América Latina. Especializada em economia circular e utilização de matéria-prima plástica em diversas aplicações, a Ecoasfalto desenvolveu um produto inovador, que é efetuado a substituição parcial do CAP (Cimento Asfáltico de Petróleo) para aplicação em ruas, estradas e rodovias.

A SOLUÇÃO:

Concreto Asfalto Ecológico – Termoplástico com redução de gases de efeito estufa. "Tecnologia Brasileira desenvolvida pela Ecoasfalto"

APLICAÇÕES RECENTES:



Cabreúva, SP



Matão, SP



Bom Jesus dos Perdões, SP

PRINCIPAIS BENEFÍCIOS:

- Substituição parcial do CAP
- Maior resistência e durabilidade
- Redução de custo na massa asfáltica final
- Redução de GEE (Gases de efeito estufa)
- Melhora as propriedades do Betume/CAP
- Tecnicamente superior ao convencional
- Validação Técnica – Comprovado tecnicamente superior

TESTADO E VALIDADO:

- Laboratório USP / CCR / Rota Das Bandeiras
- Teste Pós-Aplicação – Pavesys
- Testes Laboratoriais em 12 usinas

Para acessar nossos

TESTES E VALIDAÇÕES

entre em contato com nosso comercial

Rua Ezequiel Pereira Gualberto, 328, Jardim Leticia, Sorocaba - SP

55 (11) 997312569

contato@ecoasfaltotm.com.br

@ecoasfaltotm

Eco Asfalto TM

Acesse nosso whatsapp:





RETRATO DO BRASIL: TRÂNSITO, DESORDEM E A BUSCA PELO PROGRESSO

O Brasil enterra, todos os dias, vítimas do trânsito. Além do drama humano, cada sinistro de trânsito tem um peso econômico gigantesco. Nesse contexto, as **boas práticas da engenharia e a correta aplicação das normas jurídicas** já demonstraram capacidade de aumentar a eficiência e promover progressos reais na mitigação da violência no trânsito. No entanto, as prioridades políticas mudam ao sabor do momento: empurram decisões improvisadas e erguem uma cortina de fumaça que ocupa as manchetes jornalísticas. Nesse cenário, as mortes nas vias seguem invisíveis — exceto para as famílias que choram seus mortos.

O que mais choca é que, por trás de **cada tragédia**, o **repertório** é sempre **previsível**: fiscalização pouco eficaz, vias que colecionam defeitos, sinalização em desacordo com as normas, veículos sem manutenção e comportamentos irresponsáveis de motoristas. São **peças repetidas de um mesmo roteiro** que, ao se combinarem, transformam falhas evitáveis em perdas irreparáveis. A **política**, que deveria protagonizar a solução, definir prioridades e cobrar resultados, muitas vezes se omite e, em vez de organizar o caminho, contribui para a desordem.

A política brasileira, hoje, assemelha-se a um **trânsito caótico**: as leis existem, mas são frequentemente desrespeitadas, e cada motorista — representando atores políticos ou instituições — acredita que sua pressa e seu destino são mais importantes que os dos demais.

A polarização ideológica é como dois motoristas disputando a mesma faixa da rodovia. De um lado, um veículo ocupa a faixa da **esquerda** e, de outro, outro veículo permanece na faixa da **direita**. Ambos aceleram, buzina e trocam ofensas, mas ignoram que estão travando o fluxo coletivo. Ninguém cede espaço, e o resultado é um engarrafamento

permanente — onde a sociedade inteira paga o preço da paralisia. Essa **paralisia**, por sua vez, reflete-se diretamente nas organizações, que deveriam sinalizar o caminho e garantir a fluidez, mas acabam contribuindo para o bloqueio.

As instituições que deveriam sinalizar o caminho — representadas pelos **Três Poderes** — funcionam como **semáforos desregulados**. O Judiciário, às vezes, tenta controlar o trânsito, mas é acusado de invadir a pista do Legislativo. O Executivo acelera sem olhar os retrovisores, enquanto o Legislativo freia bruscamente por interesses próprios. Nesse cenário de desencontro entre poderes, torna-se essencial recordar que a **legislação** já estabelece um norte claro para a sociedade.

O **Código de Trânsito Brasileiro** já nos recorda, em seu artigo 1º, §2º: “O trânsito, em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.” Esse direito, que deveria ser a expressão mais nobre do cuidado coletivo e da valorização da vida — quase como uma **promessa romântica** de que cada cidadão pode se deslocar em paz — tem sido sistematicamente negado. A negligência do Estado Brasileiro em transformar essa norma em realidade concreta revela um abismo entre o que está escrito na lei e o que é oferecido nas vias.

Fiscalização pouco eficaz, vias que colecionam defeitos, sinalização em desacordo com as normas, veículos sem manutenção e comportamentos irresponsáveis de motoristas.



Se a lei existe, ela deve ser cumprida. O artigo 1º, §2º do Código de Trânsito Brasileiro não é uma recomendação: é um **mandamento com força jurídica**, que vincula o poder público. Ignorá-lo significa não apenas descumprir a legislação, mas também negar o direito fundamental à vida e à mobilidade segura. Nenhuma disputa política ou interesse econômico pode se sobrepor a essa obrigação. E quando a lei não é respeitada, abre-se espaço para outro inimigo silencioso: a **desinformação**, que confunde cidadãos e enfraquece a busca por soluções reais.

A desinformação funciona como sinalização vertical fora do padrão e imprecisa: confunde motoristas, leva alguns a seguir por rotas perigosas e outros à contramão. A **gestão pública**, diante disso, sofre ainda mais: seja pela falta de conhecimento técnico especializado, seja pela inércia de repetir o que sempre foi feito, gestores insistem em velhas práticas mesmo quando os dados e as evidências apontam caminhos mais eficazes para salvar vidas. **Esse ciclo vicioso de desinformação e repetição** compromete a capacidade de planejar o futuro e acaba alimentando decisões improvisadas.

A **ausência de planejamento** a médio e longo prazo é comparável a uma cidade que altera sinalização e trajetos a cada mês. O motorista comum — o cidadão — sente-se perdido, descreditando da autoridade que deveria organizar o caminho. Sem um **arcabouço sólido** de políticas públicas e de infraestrutura, a segurança viária segue refém de improvisos, sem capacidade de sustentar mudanças duradouras.

A população — o pedestre nesse trânsito — continua vulnerável, aguardando uma travessia segura que nunca vem. Regras desrespeitadas, falta de diálogo entre motoristas e sinalização confusa ampliam o risco de novos sinistros — e a **democracia**, nesse percurso, **corre o perigo de ficar parada no acostamento**.

Eng. Civil Alexandre Castro, é Analista em Infraestrutura de Transportes (DNIT), ocupa a função de Diretor de Operações do DER-PR, Professor na disciplina “Segurança Viária” em cursos de Pós-Graduação e Colaborador da Revista Rodovias&Infra

Trânsito seguro é mais que uma norma legal: é respeito à vida. Para que esse retrato do Brasil mude, precisamos de coragem coletiva, perspicácia institucional e inovação constante.

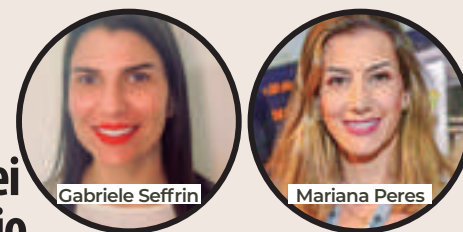
A verdadeira força da **soberania** de uma nação não se mede apenas por suas fronteiras, mas pelo valor que atribui à vida de cada pessoa. No trânsito, todos estamos sujeitos a erros ou decisões equivocadas — e não é razoável que a consequência de um deslize seja a perda da própria vida. Por isso, precisamos pensar também em **anistia**. Que os milhares de quilômetros de vias urbanas e rurais do nosso país sejam planejados e mantidos com o espírito das **“rodovias que anistiam”**: capazes de perdoar falhas humanas, reduzir danos e preservar existências. E que a mesma energia política hoje desprendida para a pacificação do Brasil — em torno do exercício da **soberania** e da viabilização da **anistia** — também seja aplicada na construção e conservação de vias mais humanas e seguras, onde a vida seja sempre prioridade.

O trânsito não deveria ser palco de tragédias diárias. Ele é o espaço onde crianças vão à escola, trabalhadores buscam sustento, famílias se encontram e **histórias se constroem**. Garantir segurança nesse espaço não é luxo, nem utopia — é o mínimo que uma sociedade justa deve oferecer.

Um caminho a percorrer é **conectar-se** a princípios, fundamentos e valores sólidos, capazes de orientar gestores e cidadãos na construção de uma nova realidade **viária**. Investir em segurança não é gasto: é abrir oportunidades para um **país mais eficiente**, justo e humano.

Trânsito seguro é mais que uma norma legal: é respeito à vida. Para que esse retrato do Brasil mude, precisamos de coragem coletiva, perspicácia institucional e inovação constante. Só assim veremos os frutos e as virtudes da segurança viária, com a **VIDA EM MOVIMENTO**. E ela não pode parar!

E lembrem-se: **TRÂNSITO EM CONDIÇÕES SEGURAS É UM DIREITO DE TODOS!**



A FISCALIZAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA LEGISLAÇÃO EM PROL DA COLETIVIDADE NO RAMO DA CONSTRUÇÃO CIVIL

A fiscalização do trabalho é um mecanismo essencial para garantir que as empresas cumpram a legislação trabalhista. Através dela, os auditores verificam se as normas estão sendo aplicadas, protegendo a saúde e a segurança dos trabalhadores.

A construção civil está entre os setores mais fiscalizados pelo Ministério Público do Trabalho, uma vez que envolve atividades de riscos, por vezes, altos, que exigem cautelas específicas. Porém, apesar da importância, a fiscalização é vista, muitas vezes, apenas como um meio de punição – tanto por quem realiza a fiscalização quanto por quem a recebe, já que é usual que as atuações sejam realizadas de forma automática (e muitas vezes arbitrária), sem levar em conta as particularidades da empresa, do serviço, da obra ou do local da sua execução.

Tal falta de análise criteriosa — muitas vezes aliada à ausência de conhecimento sobre as peculiaridades do setor — acaba por prejudicar empresas que se veem obrigadas a cumprir determinações administrativas incompatíveis com a natureza de suas atividades. O resultado é a aplicação indistinta da legislação, sem diferenciar segmentos que exigem tratamentos específicos.

Um exemplo é a exigência de banheiros químicos com limpeza diária em frentes de serviço. Embora seja uma medida relevante, a norma prevê exceções justamente por se tratar de atividade externa e itinerante. Mesmo assim, muitos auditores fiscais do trabalho ignoram a previsão excepcional, impondo a aplicação da regra, a qual, no entanto, constitui solução ineficaz — e até ilegal —, como se a empresa estivesse em ambiente fixo e controlado.

É fundamental ter em mente que a igualdade perante a lei pressupõe distinguir situações desiguais, a fim de garantir tratamento equitativo. Em outras

palavras, a verdadeira justiça exige reconhecer as diferenças entre os setores e aplicar as normas de acordo com suas especificidades, assegurando a equidade e o respeito às particularidades de cada atividade.

Outro caso delicado é a exigência de cotas para pessoas com deficiência (PcD) e jovens aprendizes. Embora a inclusão seja fundamental, não há dúvidas de que sua aplicação irrestrita na construção civil apresenta grandes desafios. Grande parte dos trabalhadores atua em frentes de serviço e em rodovias, expostos a riscos elevados. Nessas condições, é extremamente desafiador — para não falar difícil — alocar PcDs e aprendizes em funções que garantam segurança e compatibilidade, resguardando a incolumidade de todos durante o trabalho. Nesse contexto, seria necessária uma diferenciação na forma de cálculo das cotas, de modo a viabilizar funções compatíveis que também assegurem a integridade física desses trabalhadores.

Isso não significa defender o descumprimento da lei. O ponto é refletir sobre sua efetividade.

Em outras palavras, a verdadeira justiça exige reconhecer as diferenças entre os setores e aplicar as normas de acordo com suas especificidades, assegurando a equidade e o respeito às particularidades de cada atividade.



Em algumas situações, a norma aplicada sem considerar o contexto não protege os trabalhadores. Pelo contrário: pode gerar efeitos negativos e aumentar riscos. Cumprir a lei é obrigatório, mas sua aplicação deve respeitar as particularidades de cada ramo, não existindo êxito quando a fiscalização apenas se limita a impor regras inexequíveis com base na “letra fria da lei”.

É preciso resgatar o caráter educativo da fiscalização. Orientações devem ser vistas — para ambos os lados (auditores e empresas) — como oportunidades de melhoria. O diálogo entre auditores e empregadores favorece a cooperação, ajuda na adequação das empresas e fortalece a segurança no ambiente de trabalho.

Portanto, a fiscalização do trabalho, quando conduzida de forma justa, contextualizada e individualizada e não utilizada apenas como instrumento de perseguição e punição, deixa de ser apenas um instrumento punitivo e passa a ser um mecanismo de fortalecimento social, trazendo ganhos reais para trabalhadores, empresas e para toda a coletividade. ■

Cumprir a lei é obrigatório, mas sua aplicação deve respeitar as particularidades de cada ramo.



A fiscalização do trabalho, quando conduzida de forma justa, contextualizada e individualizada e não utilizada apenas como instrumento de perseguição e punição, deixa de ser apenas um instrumento punitivo e passa a ser um mecanismo de fortalecimento social, trazendo ganhos reais para trabalhadores, empresas e para toda a coletividade.

Por Pedro Peres da Silva, Mariana Pirih e Gabriele Seffrin



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)





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