



A MÁQUINA DO PARANÁ

O DER/PR impulsiona um novo ciclo de obras e consolida a rota de prosperidade do Estado, em destaque na exclusiva com o governador Ratinho Junior



ALEXANDRE CASTRO
Diretor de Operações do DER/PR



FERNANDO FURIATTI
Diretor-Presidente do DER/PR



SANDRO ALEX
Secretário de Infraestrutura e Logística do PR



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.



De saudação às águas à moderna gíria que denota habilidade, especialidade ou mesmo um alto grau de perspicácia diante de um assunto, abrimos este editorial, aludindo a todos aqueles aqui presentes, que “manjam dos paranauês”. Do chefe do executivo do Paraná, que de maneira absolutamente inteligente soube encontrar os caminhos para viabilizar, em um projeto de governo, um projeto de estado, que conduziu os pinheirais a um novo patamar de sonhos, em boa monta, concretizando-os.

Os que “manjam dos paranauês” na grande usina de projetos – e depois, fábrica de obras – a tradicional casa da engenharia paranaense, esteio de seus caminhos e da operabilidade do sagrado direito de ir e vir, seu Departamento de Estradas de Rodagem – DER/PR, que reestruturado e reerguido em sua relevância, presença por meio de entregas emblemáticas, seu próprio sucesso, pelas pontes que com grande perícia, soube erguer para seu próprio povo e para o povo do Brasil. Tudo isso, aqui nestas páginas registrado, em uma trajetória detalhada à minúcia.

Ao mesmo tempo, este é um registro dos avanços que o estado teve, ao reinventar sua abordagem para com a iniciativa privada, entendendo que esta não apenas pode – como deve – contribuir para o engrandecimento do estado, um movimento aqui exemplificado de forma notória pela performance e seriedade da Via Araucária, que já pela escolha de seu próprio nome, revela o intransigente compromisso com as garantias de qualidade e segurança exigidas pelo Paraná.

Páginas que enfim, se voltam à representatividade, com a distinta presença da Associação das Empresas de Infraestrutura Viária do Paraná – INFRAVIA-PR, as considerações e os alertas de seu presidente acerca dos rumos de um mercado que é afinal, o balaústre de qualquer possibilidade factível de futuro equânime. E por representatividade, também podemos compreender a relevância da inclusão para o processo de modernização da engenharia, como preconizou também em entrevista, a diretora desta atenta e ativa associação.

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

Laís Furuata Siqueira
Diagramação
laisfssiqueira@gmail.com

Ah! Comunicação
Finalização Gráfica

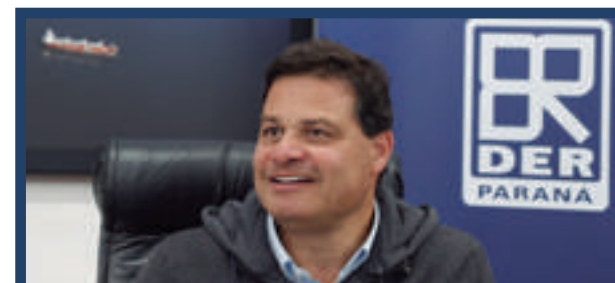
Artigos assinados não refletem
necessariamente a opinião da Revista,
sendo de total responsabilidade do autor.

Ano 02 - Edição 11
Setembro • Outubro/2025
Distribuição dirigida e gratuita
Tiragem: 20 mil exemplares



EXCLUSIVA: **RATINHO JUNIOR** 07

Governador do Estado do Paraná



SANDRO ALEX 18

Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística do Paraná



FERNANDO FURIATTI 28

Diretor-Presidente do DER/PR



ALEXANDRE CASTRO 36

Diretor de Operações do DER/PR

CAPA - A MÁQUINA DO PARANÁ 44



DER/PR Diretoria da Presidência 55

Diretoria Técnica 64

Diretoria de Operações 78

Diretoria Administrativo Financeira 92

Regional Leste 104

Regional Campos Gerais 110

Regional Norte 118

Regional Noroeste 124

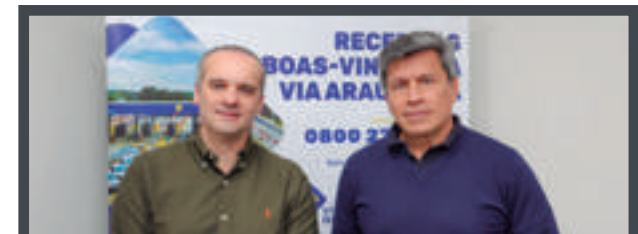
Regional Oeste 132

PONTE DE GUARATUBA 140



INFRAVIA - CARLOS REGO 152

ENTREVISTA: JULIANA CIHODA 160



ENTREVISTA: VIA ARAUCÁRIA 164

ANETRAMS - PARANÁ 172

ARTIGOS Alexandre Castro 174

Gabriele Seffrin, Mariana Pirih Peres e Pedro Peres 176



MAPEAMENTO TECNOLOGIA EXCELÊNCIA



DESDE
1969

MAPEANDO
O BRASIL
E O MUNDO!



41 3271-6000
41 99974-3093

Rua Dr. Reynaldo Machado,
1151 Prado Velho,
Curitiba - Paraná



**APONTE A
CÂMERA DO
SEU CELULAR**

Descubra mais sobre a
ESTEIO e conheça nossas
soluções em engenharia e
mapeamento.



RVI EXCLUSIVA

Ratinho Junior
Governador do Estado do Paraná



Foto: Jonathan Campos/AEN

RATINHO JUNIOR

Governador do Estado do Paraná

Homem de Estado

Carismático, reputadamente “tinhoso” (expressão tipicamente paranaense, associada à determinação - em casos extremos - teimosia, e usada aqui para ilustrar seu *modus operandi* com uma definição empregada por seu próprio pai, Carlos Roberto Massa, o Ratinho), o atual governador do Paraná, de fato, não parece ter nem disposição, nem tempo para o esmorecimento. De oratória entusiástica e orgulhosamente “Bicho do Paraná”, ele é apontado de forma quase unânime como uma espécie raríssima de político, pois rejeita a mera construção retórica e de narrativas, preferindo o material da realidade para erguer os sonhos compartilhados com a população do Estado que lidera. Com aprovação impressionante, simplicidade genuína e muita espontaneidade, Ratinho Junior pavimentou o caminho do sucesso (seu, de sua gestão e por que não, dos paranaenses), ensinando um “caminho das pedras,” por ele mesmo assentado. Foi justamente para conversar sobre os resultados desta jornada inspiradora, que ele gentilmente – como de costume – dedicou um tempo em sua atribulada agenda, para responder à **RodoVias&Infra**.

Viaduto na PR-445, entre Mauá da Serra e Tamarana, está pronto para garantir mais fluidez e segurança para todos que trafegam pela região.

RodoVias&Infra: Sua chegada ao Iguaçu é carregada de diversos significados e marca um ponto de inflexão para todo o Estado. Como foi este início, e as sementes plantadas que mais tarde, germinadas e frutificadas, consolidaram essa nova orientação em um amplo espectro de influência?

Ratinho Junior: Nós apostamos muito no planejamento e destravamento da máquina pública. No Brasil, as prefeituras e governos estaduais não têm muito a cultura de planejar a médio e longo prazo, como nos países europeus ou asiáticos. Elencamos prioridades em 2019 e mesmo com as incertezas da pandemia de Covid-19 no meio do caminho conseguimos alcançar ou ultrapassar as metas que colocamos para a sociedade. Vamos dobrar o PIB de tamanho em termos nominais em apenas oito anos, alcançamos a menor taxa de desemprego da história e os melhores indicadores de igualdade e qualidade de vida, fomos reconhecidos nacional e internacionalmente pelos compromissos ambientais e estabelecemos uma cultura de paz. Também temos a melhor educação pública do Brasil e os programas de infraestrutura mais robustos. Essa área específica inclusive marca uma trajetória imensa de superação e crescimento. Herdamos contratos problemáticos e malfeitos



Vamos dobrar o PIB de tamanho em termos nominais em apenas oito anos, alcançamos a menor taxa de desemprego da história e os melhores indicadores de igualdade e qualidade de vida, fomos reconhecidos nacional e internacionalmente pelos compromissos ambientais e estabelecemos uma cultura de paz.

do Anel de Integração e exigimos reparação das empresas, levando novas obras para as cidades. Depois criamos o melhor modelo para o maior pacote de concessões da América Latina, unindo 3,3 mil quilômetros de rodovias federais e estaduais, que atravessou os governos Lula e Bolsonaro e virou exemplo para outros editais da ANTT. E para vencer outros desafios logísticos internos criamos um Banco de Projetos executivos, injetando dinheiro do Tesouro Estadual para planejamento das grandes obras. Hoje em dia estamos tirando elas do papel, como os corredores de concreto da PRC-280, no Sudoeste, a duplicação em concreto do eixo central da PRC-466 e a duplicação da PR-445 em Londrina. Isso acontece porque apostamos em planejamento e fomos destravando os nós políticos que travam muitos processos no Brasil.

Neste caminho, o senhor assumiu uma série de medidas do ponto de vista administrativo, financeiro e fiscal, com vistas a um grande saneamento de contas de forma a melhorar a capacidade do Estado em fazer investimentos. Como foi este processo?

Primeiro de tudo fazendo a lição de casa. Cortamos mordomias, enxugamos a máquina, agregamos autarquias dentro de um modelo unificado e priorizamos investimentos no nosso orçamento. Também fizemos uma reforma previdenciária rápida, simplificamos a relação com as empresas para estimular a economia, buscamos novos investimentos e apresentamos o nome do Paraná mundo afora. Hoje em dia temos nota Capag A+ nas contas públicas, os melhores indicadores do País na Fitch e Moodys, dívida negativa (mais dinheiro em caixa do que dívidas) e Selo Diamante de Transparência. Com as contas organizadas, colocamos em prática aquilo que pretendíamos: lançamos o maior programa de pavimentação urbana (Asfalto Novo, Vida Nova) e rural da nossa história, apoiamos as cidades com projetos estruturantes, investimos em infraestrutura e bem-estar social (distribuição de óculos para crianças, passagens gratuitas para idosos no transporte intermunicipal, expansão da rede do SAMU para alcançar todo o Estado) e modernizamos cada vez mais os atendimentos de educação e saúde, além de equipar as nossas forças policiais com tecnologia de primeiro mundo.

Com as contas organizadas, colocamos em prática aquilo que pretendíamos: lançamos o maior programa de pavimentação urbana (Asfalto Novo, Vida Nova) e rural da nossa história, apoiamos as cidades com projetos estruturantes, investimos em infraestrutura e bem-estar social.

Estas medidas, em alguma monta, têm a ver com uma busca por maior autonomia, no sentido de depender menos de recursos do governo federal?

Eu costumo dizer que os governadores estão mantendo o nível de investimento no Brasil porque estamos na melhor safra da história, com gestores responsáveis e comprometidos com o desenvolvimento regional. Temos grandes trabalhos de Norte a Sul. São governadores que cuidam das contas, buscam novas parcerias comerciais e projetos inovadores. O Paraná e os outros estados merecem receber investimentos do governo federal, precisamos discutir o pacto federativo, mas, ao mesmo tempo, mostramos que é possível caminhar de maneira organizada, cortando despesas e gastos irrelevantes, e usando a criatividade. Também conseguimos trabalhar de maneira mais articulada. No Sul e Sudeste temos o exemplo do COSUD, que propõe, de forma colaborativa, soluções para combate às emergências climáticas e políticas ambientais, discute pautas de segurança pública e formas de atrair recursos para investimentos, como a possibilidade de criação de um Fundo para essas regiões. No Paraná, com espírito renovado, adotamos modelos que deram certo em todo o mundo, como as PPPs, privatizações para acelerar obras e investimentos, aposta na nossa vocação econômica e implementação de uma cultura de trabalho. Foi assim que conseguimos destravar a Ponte de Guaratuba e a Orla de Matinhos, por exemplo, grandes projetos do Litoral, ou atrair grandes projetos, como o Centre Pompidou Paraná, primeiro museu internacional do Brasil, para Foz do Iguaçu. O que os investidores e a própria população buscam é um estado organizado, em que os Poderes dialogam e as leis sejam cumpridas e melhoradas. É assim que apresentamos o Paraná.

Ratinho Junior
Governador do Estado do Paraná



Precisamos discutir o pacto federativo, mas, ao mesmo tempo, mostramos que é possível caminhar de maneira organizada, cortando despesas e gastos irrelevantes, e usando a criatividade.



PRC-280 • Pato Branco
Pavimento de concreto executado na
técnica "Whitetopping".



Ainda, ao contrário de muitos estados que têm diminuído a relevância de algumas de suas instituições, o senhor reconduziu, tanto a Secretaria de Infraestrutura e Logística, quanto o DER/PR a um enorme protagonismo. Isso também tem a ver com o Estado ter garantido "seus próprios meios" de tocar de forma mais independente os seus projetos?

Sim. Logo no começo da gestão contratamos projetos para executar grandes obras. Esse banco permitiu que usássemos o bom momento econômico atual e as contas saneadas para focar em investimento. E com recursos e projetos temos o cenário ideal para garantir um salto de infraestrutura. Fizemos isso porque infraestrutura é fundamental para atrair novos negócios, multinacionais, e colhemos resultados. A Invest Paraná, agência de prospecção de investimentos, trouxe ao Estado R\$ 330 bilhões em novas plantas industriais, de fábricas como LG, Electrolux, Volkswagen, Ambev, Nissin, XBRI, entre outras. Também apostamos em projetos ousados. Estamos com os seis lotes de concessão em andamento, com previsão de R\$ 60 bilhões em investimentos, com 1,8 mil quilômetros de duplicações. E o modelo adotado respeita os pedidos do Governo do Paraná, sem qualquer tipo de outorga e com disputa pelo menor preço tarifário. Concedemos quatro aeroportos para a

iniciativa privada com uma importante articulação para ter a terceira pista do aeroporto de Curitiba/São José dos Pinhais. Além disso construímos a pista nova do aeroporto de Foz do Iguaçu, que permite voos e conexões internacionais. Nos outros modais, vamos privatizar a Ferroeste para garantir a expansão do modal ferroviário e a Portos do Paraná, que ganhou autonomia administrativa, bate recordes sucessivos de movimentação de cargas e foi eleita por seis vezes consecutivas o melhor do Brasil. Além disso, garantimos obras com recursos do Estado, como a Ponte de Guaratuba, duplicações no Litoral e na Região Metropolitana de Curitiba; duplicações na região Noroeste e no Oeste, novos contornos e muitos convênios municipais. E já estamos de olho no futuro, com estudos em andamento para implementação de novas rodovias no Litoral, para pavimentar o acesso a Guaraqueçaba – a única cidade sem conexão asfáltica – e para continuar com o programa de obras de concreto.

No começo da gestão contratamos projetos para executar grandes obras. Esse banco permitiu que usássemos o bom momento econômico atual e as contas saneadas para focar em investimento.



Ratinho Junior
Governador do Estado do Paraná



Falando do DER/PR, o senhor pode comentar sobre as abrangentes programações que o departamento tem conseguido entregar, como o "Asfalto Novo Vida Nova"; o PROSEG; o programa de pavimentação e reconstrução de estradas vicinais e - o que já podemos considerar como um programa de fato - que são as obras de pavimentação em concreto?

O Asfalto Novo, Vida Nova é da Secretaria das Cidades. Ele prevê pavimentação em todas as ruas de leito natural das áreas urbanas, um investimento que passa de R\$ 5 bilhões. E também vamos fechar as cidades com 100% de LED. É o maior programa do Brasil. No DER-PR, estamos com projetos inovadores. Um edital lançado há poucos dias vai avaliar 201 interseções em rodovias estaduais. Os estudos vão apontar as necessidades de obras de adequação, como vias marginais, acostamentos, passeios, ciclovias e mesmo a substituição por novos viadutos. Ele se chama Programa Conexões Seguras. Outro programa, o PROFAIXA vai promover diversas melhorias no entorno das pistas de tráfego que garantem melhor visibilidade e segurança ao usuário, além de preservar as rodovias quanto à ação do clima. O investimento vai ultrapassar R\$ 600 milhões nos próximos três anos. Por fim, DER/PR está contratando serviços de manutenção e conservação do pavimento de aproximadamente 10 mil quilômetros de rodovias estaduais. Alcançamos em 2024 cerca de 71% das rodovias pavimentadas em condições boas ou muito boas, o maior patamar da série histórica do Paraná. No ano anterior, esse índice era de 68%, e no primeiro ano de análise, há mais de duas décadas, 32%. Esses investimentos vão garantir que a gente continue avançando nessa qualidade. E sobre as estradas de concreto, vamos alcançar 500 km em breve. Ao todo, são 18 trechos de rodovias em diversas fases de execução – planejamento, licitação, andamento ou concluídos –, representando, até o momento, cerca de R\$ 3,1 bilhões em aportes financeiros. A adoção desse material inovador traz uma série de benefícios, a começar pela alta durabilidade. É o maior programa do Brasil.

O senhor promoveu uma racionalização tributária. Não é um contrassenso diminuir impostos, ao mesmo tempo em que se depende de arrecadação para receita e, ao mesmo tempo, manter a disposição para continuar a investir?

Não. Nós estamos fazendo esse movimento de forma muito bem organizada. Temos atualmente capacidade financeira para quitar todas as dívidas e empréstimos dos últimos anos, inclusive de gestões anteriores, e ainda sobrar cerca de R\$ 8 bilhões. Estamos vivendo um bom momento da economia e não ampliamos gastos públicos, pelo contrário, fiz um decreto impondo regras para deixar tudo o que é supérfluo de lado na máquina pública. Reduzimos o IPVA para a menor alíquota do Brasil porque acreditamos que isso traz justiça tarifária e também é uma medida que vai estimular o consumo local e novos emplacamentos no Paraná, gerando um novo ciclo positivo na economia. A expectativa da Secretaria da Fazenda é de não ter grandes alterações na arrecadação. Outros casos emblemáticos do Paraná são o maior número de produtos isentos de ICMS na cesta básica e a menor carga tributária do Brasil sobre pequenas empresas. São medidas que estão em andamento há alguns anos. Com uma estrutura tributária responsável e um bom ambiente de negócios, alcançamos o posto de quarta maior economia do Brasil, ultrapassando o Rio Grande do Sul. Também acumulamos superávits no comércio internacional nos últimos anos. Os brasileiros como um todo não aguentam mais pagar impostos. No Paraná provamos que é possível fazer uma gestão equilibrada e que respeita as vontades dos cidadãos.

Reduzimos o IPVA para a menor alíquota do Brasil porque acreditamos que isso traz justiça tarifária e também é uma medida que vai estimular o consumo local e novos emplacamentos no Paraná, gerando um novo ciclo positivo na economia.

O Estado precisa se concentrar no que precisa fazer para melhorar a vida das pessoas.



Uma coisa que cobro muito do meu time é criatividade e busca por parcerias que beneficiem a população.

Um pouco antes, nós falamos de uma revalorização institucional realizada na SEIL e no DER/PR, porém, este fenômeno aconteceu também sob o prisma da segurança pública e mesmo da educação, com melhorias de equipamento e capacitação para a primeira e novas abordagens para a segunda. O senhor pode detalhar melhor estas premissas e evoluções?

O Estado precisa se concentrar no que precisa fazer para melhorar a vida das pessoas. Na questão da segurança pública, nós resolvemos passivos históricos e garantimos investimentos. O orçamento da pasta saltou de R\$ 2 bilhões para mais de R\$ 7 bilhões na nossa gestão. Isso permitiu acabar com algumas marcas, como a falta de combustível nas viaturas. Hoje, pelo contrário, temos mais de dez helicópteros, motos BMW e caminhonetes Dodge RAM. Também fizemos as maiores contratações da história das polícias, reestruturando e modernizando carreiras, criamos a Polícia Penal e demos independência para o Corpo de Bombeiros. E os resultados são visíveis. Temos os menores indicadores de criminalidade da história, queda nos homicídios e feminicídios, aumento nas apreensões de drogas e neste ano não tivemos casos de roubos a instituições financeiras, por exemplo. Uma resposta firme traz resultados. E na educação promovemos transformações que levaram o Paraná ao topo, com o 1º lugar do Ideb. Temos o maior programa de intercâmbio estudantil, levando 2 mil alunos por ano para Inglaterra, Estados Unidos, Canadá e outros países; a maior rede de colégios cívico-militares, aumentamos os colégios em tempo integral, implementamos parcerias com a iniciativa privada para gestão de escolas; temos inteligência artificial, programação e educação financeira no currículo; e fizemos a maior contratação da história de professores. Esse choque de gestão está ajudando a formar gerações mais conectadas e preparadas para o ensino superior e o mercado de trabalho.

O senhor venceu, de forma criativa e inteligente, algumas barreiras institucionais. Foi o caso na relação com a Itaipu Binacional e o governo federal no sentido de garantir as obras da segunda ponte Brasil-Paraguai e, mais recentemente, no acordo feito com o governo de Santa Catarina, no sentido de ressarcir os royalties. O senhor poderia detalhar como foi a concepção destas iniciativas, como foram essas tratativas e como o Paraná, conseguiu obter êxito conciliando interesses e ainda assim atingir seus objetivos?

Uma coisa que cobro muito do meu time é criatividade e busca por parcerias que beneficiem a população. No caso de Itaipu conseguimos uma parceria de obras bilionárias para Foz do Iguaçu que vão da Ponte da Integração e Perimetral à duplicação da Rodovia das Cataratas. Mas também fizemos parcerias para duplicação da BR-277 em Cascavel, pavimentação da Estrada da Boiadeira, e muito mais. A Itaipu está no Paraná e pode contribuir com nosso desenvolvimento. E nós entramos com todo o time técnico para tocar essas obras. Agora a gestão federal tem outra visão. No caso do acordo com Santa Catarina, é uma questão que complementa as obras de desenvolvimento do nosso Litoral. Esse erro de cálculo dos royalties do passado viraria um passivo para o Paraná e um precatório para ser pago daqui a décadas. Mas nós resolvemos antecipar isso em formato de obras, facilitando o acesso também a Guaratuba, no Paraná. Obras de infraestrutura geram desenvolvimento e mexem com a autoestima das cidades. E o governador Jorginho Mello aceitou o acordo, que já está homologado pelo STF. Ele foi muito importante nesse processo. Mas esses são apenas alguns exemplos. Com as antigas concessionárias também exigimos resposta em obras. Foi através de um desses acordos que tiramos do papel o Trevo Cataratas, em Cascavel, que era o maior gargalo rodoviário do Paraná. Também fizemos duplicações em Ponta Grossa e agora uma empresa que operava vai concluir a duplicação entre Londrina e Mauá da Serra. Governar é eleger prioridades, e sempre estive comprometido com grandes obras.

Por sinal, a modelagem das novas concessões também de deu desta forma, por meio do exercício “diplomático” do estado, em um esforço que atravessou duas presidências da República completamente antagônicas uma à outra. Como foi este desenvolvimento?

Foi muito natural. Eu tenho uma boa relação com o presidente Bolsonaro e disse a ele na época que queria fazer o maior pacote de concessões da América Latina. E que podíamos fazer juntos. Nós contratamos os estudos e chegamos numa modelagem com seis lotes e 3,3 mil quilômetros, com muitas obras. No processo de ouvir a sociedade paranaense defendemos um modelo sem outorga, com muita transparência e disputa por tarifas mais baratas. Na troca da presidência apresentamos o projeto para o ministro Renan Filho e, com o aval também do presidente Lula, concluímos os editais, a transferência das rodovias e os leilões. Algumas das grandes obras já estão em andamento, como a duplicação do Contorno Norte de Curitiba e a duplicação da ligação entre Araucária e Campo Largo. E agora entramos numa agenda muito agressiva de novas obras, tanto que tivemos que preparar um time especial no IAT para trabalhar nesses licenciamentos. O Paraná será transformado nas próximas décadas a partir desse modelo.



O senhor tem defendido há muito, a visão de que o Paraná é o hub logístico da América do Sul e do Brasil. Como surge esta ideia, e de que maneira o senhor está conformando a infraestrutura do estado para atingir este objetivo? E, ainda nesta ideia, os movimentos em direção à melhoria de ativos e modais, como o Porto de Paranaguá, com o Moegão e a Ferroeste em integração com a malha Sul, confirmam essa atitude?

O Paraná faz a conexão do Sul com Sudeste e tem o melhor porto do Brasil. Também temos vocação como estado exportador. Era uma questão de potencializar esse movimento. O Moegão vai permitir melhorar o fluxo de contêineres no Litoral, com conclusão prevista para esse ano. No Porto de Paranaguá, também leiloamos todas as áreas ociosas e em breve vamos fazer a concessão do canal de acesso, um projeto pioneiro no País. No ramal ferroviário, temos um projeto pronto de expansão, aguardando a modelagem do governo federal para a Malha Sul. Temos a intenção de expandir as operações e equilibrar os modais. E no sistema rodoviário tem todos esses avanços que já foram apresentados. A integração entre modais é um desafio, mas estamos mostrando que o Paraná pode ser um destino cada vez mais seguro para investimentos.

Na troca da presidência apresentamos o projeto para o ministro Renan Filho e, com o aval também do presidente Lula, concluímos os editais, a transferência das rodovias e os leilões. Algumas das grandes obras já estão em andamento, como a duplicação do Contorno Norte de Curitiba e a duplicação da ligação entre Araucária e Campo Largo.



Foto: Jonathan Campos/AEN



O Paraná faz a conexão do Sul com Sudeste e tem o melhor porto do Brasil. Também temos vocação como estado exportador. Era uma questão de potencializar esse movimento.

“É possível trabalhar de maneira coordenada e respeitosa com a Assembleia Legislativa, o Poder Judiciário, o Ministério Público, a Defensoria Pública e outros órgãos e entidades, como o G7.



Ponte Binacional Brasil-Paraguai:
Obra do DER-PR conectando nações



Foto: Jonathan Campos/AEN

Se por um lado, o senhor empreendeu negociações e boas relações com as mais altas esferas de poder do país, por outro, também reforçou os laços com os municípios e os representantes legislativos estaduais e federais. Como é possível, entre tantos e diversos atores, com tão diferentes tamanhos e demandas, reunir a quantidade necessária de apoio para conseguir tocar em frente os grandes projetos que o Paraná fez acontecer?

No Paraná não perdemos tempo discutindo ideologias. Nós conversamos diariamente com todos os Poderes. Eu recebo prefeitos e autoridades de todos os municípios todas as semanas. Apoiamos os prefeitos a fazer projetos e liberamos recursos para melhorar as cidades. Nos últimos anos implementamos o Asfalto Novo, Vida Nova, estamos entregando Casas da Mulher, creches e APAEs novas para as prefeituras. Também implementamos um grande programa de parques urbanos e incentivamos a implementação de espaços de inovação e ciência. É possível trabalhar de maneira coordenada e respeitosa com a Assembleia Legislativa, o Poder Judiciário, o Ministério Público, a Defensoria Pública e outros órgãos e entidades, como o G7. A política permite consensos desde que o objetivo seja o melhor da população e das cidades. Um exemplo claro é que o Paraná alcançou o primeiro lugar no Ranking Nacional de Dispensa de Alvarás e Licenças. Ele mede o número de atividades econômicas de baixo risco dispensadas da necessidade de alvarás e licenças. Com 975 CNAEs liberados, o Paraná superou todos os outros estados, consolidando-se como o mais avançado em termos de liberdade econômica. E isso não tem relação com falta de fiscalização, mas com estímulo da economia e confiança no setor produtivo.

Já que falamos em grandes projetos, e já mencionamos a ponte binacional, não podemos deixar de falar de um sucesso chamado Ponte de Guaratuba, que era a ponte impossível, que nunca ia sair, mas, está em contagem regressiva para sua inauguração.

Esse é um marco da infraestrutura do Paraná. Finalmente vamos conectar duas cidades que viviam isoladas por um ferryboat. A obra está em 73% e será entregue em abril de 2026. Agora em outubro também encerramos as disputas judiciais em torno do licenciamento ambiental e mostramos que tudo foi feito de maneira séria e organizada. Esse é um projeto que muitos paranaenses duvidavam e que agora está selado e em reta final. A construção vai agilizar o deslocamento entre Caiobá e Guaratuba, aposentando as filas de espera na temporada de verão, e contribuirá com o desenvolvimento dos municípios do Litoral. Quando estiver finalizada, a obra terá mais de 1 km de extensão, com quatro faixas de tráfego, duas faixas de segurança em cada sentido, calçadas com ciclovia e guarda-corpos. Considerando ainda os acessos terrestres nas duas entradas da ponte, a obra vai abranger pouco mais de 3 km. Esse projeto (Ponte de Guaratuba) é um sonho do paranaense: ver o Litoral valorizado. Essa ponte vai atrair turistas, investimentos e mudar a cara da região.

O governador tem buscado na moderação, além de um reduto de civilidade, uma base para uma convergência de esforços – em alguns casos literalmente – mais construtivos. Desta forma, que mensagem o senhor deixa para os brasileiros do Paraná e do Brasil, e para os investidores e empreendedores dentro e fora do país? Que outros grandes projetos e oportunidades virão a partir dos pinheirais?

O Paraná é um espelho para o Brasil em várias áreas: temos mão de obra, infraestrutura, qualidade de vida nas cidades e investimentos públicos. Há grandes projetos em andamento e que na próxima década vão aproximar ainda mais o Paraná das três maiores economias do País. Estamos trabalhando no ritmo certo, em compasso com os movimentos da sociedade, e vamos deixar um legado. O Paraná tem tudo que os investidores precisam para crescer e vai continuar seu projeto de expansão nos próximos anos. ■

”Esse projeto (Ponte de Guaratuba) é um sonho do paranaense: ver o Litoral valorizado. Essa ponte vai atrair turistas, investimentos e mudar a cara da região.



Foto: Jonathan Campos/AEN

Foto: Jonathan Campos/AEN

O Paraná é um espelho para o Brasil em várias áreas: temos mão de obra, infraestrutura, qualidade de vida nas cidades e investimentos públicos. Há grandes projetos em andamento e que na próxima década vão aproximar ainda mais o Paraná das três maiores economias do País.



Foto: Rodrigo Felix Leal/AEN

Ponte de Guaratuba
chega a 75% de execução

Jardiplan. Nosso padrão é a excelência.



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



A JARDIPLAN e sua consorciada BIANCAR executam a
prestação de serviços de OPERAÇÃO DE TRAFEGO em
1.917 Kms de Rodovias no ESTADO DO PARANÁ.



O GRUPO JARDIPLAN ESTÁ
SINALIZANDO NO ESTADO
DO PARANÁ:

- 1.590 KMS. EM RODOVIAS
ESTADUAIS
- 1.085,2 KMS. EM RODOVIAS
FEDERAIS



A JARDIPLAN está prestando serviços
a SANEPAR de Reconformação de
Bacia Hidrográfica e a Implantação
de Barragem em São José do
Pinhais - Grande Curitiba



Grupo Jardiplan

Nossa qualidade, sua garantia.

Engenharia de Infraestrutura

Restauração Ambiental

**Elementos de Segurança
e Conservação Viária**

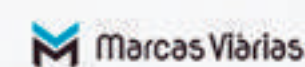
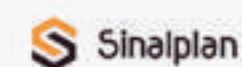
Segurança e Sinalização Viária

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.



O GRUPO JARDIPLAN tem se destacado no ESTADO DO PARANÁ, contribuindo de
maneira significativa para importantes iniciativas do DER/PR e do DNIT
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 DER/PR, do DNIT e da ABNT.



contato@grujardiplan.com.br

Rua Flórida, 1.821, 2º andar • Brooklin • São Paulo/SP • CEP: 04565-001
Tel: +55(11) 5105-2500



ESTRATÉGIA PARANÁ

Sandro Alex, Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística do Paraná

Frequentemente atribuída à Albert Einstein, e muito associada à provérbios e passagens bíblicas, a máxima “Deus não escolhe os preparados, mas prepara os escolhidos”, tem menos de liturgia e mística religiosa, do que elementos calcados na verdade. Acontece na história, acontece na arte e parece ter acontecido no Paraná, com um conhecido legislador, comunicador e carismático orador, sendo convocado a transformar as letras e frases de um discurso vencedor, na real e inegável construção de um novo status quo para o conjunto de modais logísticos do estado, via infraestrutura. A escolha – acertada e avalizada pelo tempo e os feitos – tem nome: Sandro Alex. E o nome vem cumprindo e vencendo, ponto a ponto, brita por brita, quilômetro por quilômetro, a tarefa que lhe foi incumbida, com a determinação de quem, se não em nome de Deus, avança e vai além, por uma questão de princípios.

O DER/PR havia acabado de assumir uma obrigação importante, de construir essa ponte Binacional. Uma grande responsabilidade para um órgão que estava fragilizado, mas aquilo se tornou um símbolo de que íamos virar a página.



"Ponte da Integração" - Segunda ponte entre Brasil e Paraguai

RodoVias&Infra: Como foi sua chegada à Secretaria? Em que contexto o senhor assumiu a pasta de infraestrutura e qual o cenário encontrado à época?

Sandro Alex: Nunca imaginei que faria parte do governo estadual. Sou deputado federal desde 2010 e sempre tive um bom posicionamento no Congresso Nacional, sendo bem avaliado pelos rankings dos políticos e inúmeras avaliações do Congresso. Tenho uma amizade de longa data com o governador Ratinho Júnior. Somos de origem familiar e profissional semelhante, com pais de histórias muito parecidas e a comunicação, muito presente em nossas vidas. Nos admirávamos mutuamente: ele gostava do meu trabalho e eu do dele. Quando ele assumiu o projeto de ser candidato a governador, eu estava ao lado dele. Após sua vitória espetacular no primeiro turno - mesmo sem a força da máquina pública, que estava com o grupo adversário - nós comemoramos a vitória dele, e eu comorei minha própria vitória para estar no Congresso Nacional. Pela primeira vez, iria experimentar ser situação, já que havia sido opositor ao governo federal por dois mandatos. Foi então que o governador me chamou, três vezes para conversar, sobre a pasta. Na terceira vez, disse que não era um convite, mas um pedido pessoal para assumir a Secretaria de Infraestrutura e Logística - SEIL. Ele me disse que gostaria que eu assumisse uma secretaria que para ele seria muito importante. Por outro lado, argumentei que não o havia apoiado por interesse algum em qualquer cargo no executivo. O caso, é que ele sabia que a SEIL tinha muitos problemas. Era uma dificuldade grande, mas ele acreditava que eu daria conta. Tinha certeza que nós a tiraríamos desse patamar e afinal, esta seria a secretaria em que ele investiria, porque acreditava na infraestrutura transformadora do Estado do Paraná. E de fato, o ambiente era realmente difícil naquele momento - não por culpa dos profissionais que aqui trabalhavam em uma história linda, de 80 anos - mas pelos acontecimentos que bloquearam contratos, paralisaram obras e tiraram o protagonismo. Havia concessões sendo questionadas, um ambiente hostil e de alta exposição. Quando ele anunciou que eu seria o secretário, foi um choque, porque eu não estava previsto para essa função.

Havia concessões sendo questionadas, um ambiente hostil e de alta exposição. Quando ele anunciou que eu seria o secretário, foi um choque, porque eu não estava previsto para essa função.



E quais foram os seus primeiros passos, no sentido de tentar reverter este quadro?

Em um primeiro momento, tomamos posse no dia 1º e fomos a Brasília para a posse do presidente. Fui ao presidente da República e ao ministro Tarcísio - que também havia sido escolhido e trabalhou conosco - para me apresentar e falar que estaria afastado do Congresso, mas manteria uma aliança de bom relacionamento com o governo federal. Logo naquele primeiro momento, fiz uma solicitação ousada: queria construir a segunda ponte Brasil - Paraguai. Expliquei que tínhamos um impedimento da PEC do teto de gastos, em que a Itaipu não podia repassar recursos ao governo federal nem ao DNIT para construí-la. Foi então que eu solicitei que esses recursos fossem repassados ao DER/PR, para que construísse essa ponte. Era um projeto parado desde 2013-2014 no DNIT, e eles não conseguiam dar conta de fechar a equação financeira. Naquele mesmo instante, o presidente falou que a obra seria nossa, que nós tocaríamos essa obra. Voltei com a ponte garantida e disse que o DER/PR havia acabado de assumir uma obrigação importante, de construir essa ponte Binacional. Uma grande responsabilidade para um órgão que estava fragilizado, mas aquilo se tornou um símbolo de que íamos virar a página. Nos primeiros meses, também fomos várias vezes à Brasília para tratar das concessões de rodovias, de obras importantes, alguns anúncios de parcerias com a Itaipu Binacional e junto ao próprio governo federal. E foi assim que o governo do Paraná se tornou o maior parceiro de obras do Brasil, estando presente em obras federais com gestão estadual. Foi uma parceria muito produtiva que resultou em obras que estão sendo entregues até hoje. E foi assim que nós passamos a nos debruçar na construção de um novo modelo de concessões. Criamos a maior concessão rodoviária da América Latina, com mais de 3.300

quilômetros, unindo rodovias estaduais e federais. À esta época existiam mais dúvidas que certezas quanto às concessões do Paraná. Foram três, os tempos da concessão no estado: o passado, com investigações e processos; o presente, de finalização dos contratos existentes, e o futuro, entregando uma nova modelagem, feita pelo DER/PR e que hoje é referência para o Brasil. Tudo isso em tempo de pandemia. Quando o governo federal retomou as rodovias federais que estavam delegadas ao Estado, muitos me perguntaram o que o Paraná faria. Todo mundo veio me dizer que eu deveria brigar para que devolvessem a delegação para o Paraná construir. Eu respondi que não. Nós é que ofereceremos as nossas rodovias estaduais para compor com eles. Foi o contrário de tudo o que todo mundo me falava. O importante era manter o projeto de união de rodovias onde o usuário fosse beneficiado. Quando você performa corredores, não tem concessão desequilibrada. Não adianta ter uma concessão federal com um nível de operação e custos e uma rodovia estadual com outra operação. Isso tem que ser feito em conjunto. No fim das contas, mesmo com alteração do governo federal, o nosso projeto de concessões foi mantido em sua essência. Até porque o paranaense tem expertise no assunto. Não é como em outros estados. Aqui todo mundo discute e debate isso no seu dia a dia. E o assunto era uma ferida latente. O povo assistia as investigações na televisão e nós falávamos em nova modelagem. A grande inovação foi que não queríamos um projeto apenas com o menor preço, queríamos o menor preço com obras garantidas. Criamos uma regra fundamental: a empresa que dá o maior desconto também tem que dar a maior garantia financeira. Se não fizer as obras, perde esse dinheiro. Isso evita lances inexecutáveis, que eram o grande problema das concessões antigas - grandes descontos eram comemorados no leilão, mas que não se traduziam em execução. Indo além, o estado primou pela transparência nesta gestão. O Paraná passou



Ponte de Guaratuba
Obra já está em 75% de conclusão

de investigado para colaborador e protagonista. Conseguimos recuperar bilhões em recursos que estavam perdidos. O estado conseguiu buscar reparação dos danos da concessão passada enquanto trabalhávamos nas novas concessões. Ainda hoje temos obras em andamento com recursos financiados através desse bom relacionamento. Introduzimos regras de compliance que tiveram respeito dos órgãos de controle e também a modelagem BIM desde 2019 - uma modelagem de construção que hoje tem convênios com os órgãos que nos fiscalizavam. O Tribunal de Contas e o Ministério Público fizeram termos de cooperação para que suas obras tivessem nossa modelagem BIM. Conseguimos retomar a credibilidade. O DER/PR, sob a nossa Secretaria, chega aos seus 80 anos com credibilidade, com profissionais muito respeitados no Brasil, com referências em obras. Para isso, formei uma boa equipe, trazendo grandes engenheiros rodoviários. Busquei ter bons profissionais para ter o que no Brasil os estados e municípios têm muita dificuldade: o equilíbrio. Para fazer uma boa obra, você tem que ter bons engenheiros, bons projetos, sustentação ambiental e sustentação jurídica para vencer processos. Muitas vezes você tem bom engenheiro e para no ambiental, no jurídico, trava judicialmente uma obra. Fizemos um bom casamento onde engenheiros e técnicos trabalharam ao nosso lado, e em conjunto com órgãos de controle fomos buscando legalidade dos processos e eficiência das obras. O que era questionado por órgãos de controle, hoje é referência nacional. O próprio DER/PR é uma referência nacional, em vários aspectos. Tem um dos

O DER/PR, sob a nossa Secretaria, chega aos seus 80 anos com credibilidade, com profissionais muito respeitados no Brasil, com referências em obras. Para isso, formei uma boa equipe, trazendo grandes engenheiros rodoviários.

melhores programas de segurança viária de todo o país, se não for o melhor, que é o PROSEG, e que cuida de um ativo que é fundamental, e não tem preço no mundo que pague, que é a vida humana, do profissional do volante, do pai, da família que está em nossas rodovias. É um programa que cuida da sinalização, das placas, das defensas, um conjunto completo de projetos e de soluções de sinalização, com placas e defensas, para tornar a rodovia mais segura. Então, o DER/PR reconquistou seu espaço. Foi além. Na verdade, foi tão além, que vai até fazer obra em outro estado, em Santa Catarina, que foi a forma com que o governador Ratinho encontrou, junto ao governador Jorginho Mello, de pacificar a questão dos royalties. Mas tudo isso, veio de uma visão de que era preciso arrojo. Falávamos de contratação integrada e isso era questionado. Conseguimos comprovar que a eficiência fazia com que a obra fosse eficaz e, consequentemente, de menor custo. Outro ponto importante, uma outra questão de honra assumida pelo governador Ratinho Junior, além da transparência, foi a sustentabilidade. E isso nos colocou em uma posição favorável para dar passos importantes, como a obra que era impossível, que não ia sair nunca, e que já está em cerca de 80% concluída, que é a Ponte de Guaratuba. Foram inúmeras tratativas com ICM-Bio, IBAMA, com estudos muito aprofundados e muito diálogo técnico, para mostrarmos que sim, era possível termos a obra, mas sem destruir, sem degradar o meio ambiente. E tudo isso, todo esse pacote de transparência, de obras sustentáveis, virou o padrão de projeto no Paraná.

O governador investiu mais de R\$ 300 milhões em projetos. E a ideia não era só fazer um projeto, era fazer um banco de projetos, para trabalhar em escala. Entendo que o Brasil não tem falta de recursos, tem falta de projetos. O recurso está disponível.

O próprio DER/PR é uma referência nacional, em vários aspectos. Tem um dos melhores programas de segurança viária de todo o país, se não for o melhor, que é o PROSEG.

Um fato importante, logo no início da gestão, foi um grande investimento feito em projetos.

Olha, na minha opinião, o governo acertou ao fazer do banco de projetos o primeiro investimento grandioso em infraestrutura. O governador investiu mais de R\$ 300 milhões em projetos. E a ideia não era só fazer um projeto, era fazer um banco de projetos, para trabalhar em escala. Entendo que o Brasil não tem falta de recursos, tem falta de projetos. O recurso está disponível, mas se você não pode usar porque não tem projeto, ele vai ser usado em outro lugar. O dinheiro não para, não fica parado. Como o projeto nunca vem, as obras nunca acontecem. Hoje trabalhamos em escala industrial de execução de obras, executando projetos que construímos no início do governo. O governador também destravou, através de decreto, a possibilidade do estado receber doação de projetos. Grandes empresas passaram a não ter problemas em doar projetos, desde que fiscalizemos para que não seja um projeto que beneficie apenas o privado. No Brasil, isso era condenável não se podia ganhar projeto porque só nós é que tínhamos que fazer projeto. O governador inverteu essa lógica: queremos um bom projeto. Se o projeto é bom para a coletividade, pode ser aceito pelos órgãos do governo do Paraná. E são vários exemplos: a Klabin nos doou projetos, associações comerciais doaram projetos como em Maringá (duplicação de Maringá - Iguaçu), o projeto de duplicação da rodovia BR-277 em Cascavel, o Show Rural, tudo foi doação da associação comercial. Várias cooperativas e empresas passaram a compor nosso banco de projetos, e nós também financiamos bons projetos.



Duplicação de Maringá - Iguaçu



Moegão, maior projeto portuário público do Brasil.

Um conceito que ganhou muita força, e já dá sinais de que está saindo de tendência para se tornar uma realidade, é o de que o Paraná é vocacionado para ser um hub logístico. Como essa ideia surge na gestão?

O governador Ratinho começou a falar que o Paraná é a central logística da América Latina, mas isso não é apenas uma expressão bonita: é verdadeira. O Paraná é o elo com o sul e sudeste, faz fronteira com Paraguai e Argentina, e tem um porto (Paranaguá) que por seis vezes consecutivas foi apontado como o mais eficiente do Brasil, em todos os anos da nossa gestão. Não é um dado nosso, é do governo federal. Para alguém chegar na nossa estatura, só em 2032. Temos hoje a condição real de sermos uma central logística que precisava modernizar e potencializar sua capacidade. Investimos em todos os modais: No rodoviário, o mais importante, com a maior concessão da América Latina. No aéreo, nos tornamos a melhor malha regional do país com voos regionais, potencializando também, os aeroportos grandes. Colocamos nos editais da concessão federal a possibilidade de ampliação da capacidade, notadamente do aeroporto Afonso Pena, que começa em março a construção da terceira pista internacional full, sem restrições para Europa e Estados Unidos. Já no ferroviário, estamos preparando a Ferroeste para compor com a malha sul. Construímos o maior projeto portuário público do Brasil, o Moegão, a maior obra pública portuária do Brasil na atualidade, que será a grande chegada ferroviária à Paranaguá e será entregue até o final do ano. Além disso, já temos autorização para que a Ferroeste tenha participação privada, quebrando vários gargalos ao longo do caminho e criando novas conexões. Devemos anunciar nos próximos dias um grande investimento no modal ferroviário com a Ferroeste.

Tem carga tributária menor e, durante a gestão Ratinho, vai fechar com o PIB dobrado - pegou com pouco mais de R\$ 400 milhões e vai entregar com mais de R\$ 800 milhões de PIB.

O estado hoje é um dos que conta com a menor carga tributária do país, e vem reduzindo alguns impostos, como o IPVA. Como isto tem funcionado?

O Paraná tem hoje o menor IPVA do Brasil, válido para 2026, com nossos seis lotes de rodovias concedidos. Não é por questão eleitoral. O governador já é reeleito e tem a maior aprovação do Brasil. Ele entendeu que um Estado que fez a lição de casa, economizou e concedeu o maior programa do Brasil, também economizou recursos. É uma questão de justiça: ele está reparando ao usuário das rodovias concedidas um valor menor de IPVA. Se eu dava manutenção e o imposto serve para a manutenção dessas estradas, e o estado economizou, nada mais justo que devolver ao bolso do contribuinte. O usuário vai poder passar centenas de vezes no pedágio só com a economia que teve do carro que pagou com IPVA menor. Aquele que não usa a rodovia concedida vai poder usar a economia em outro lugar. Aquele que usa, vai dizer que está pagando pedágio, mas também teve um IPVA menor, porque temos o maior programa de concessões. Por um lado, concedeu, por outro beneficiou o usuário. De acordo com os números da Fazenda, conseguimos resgatar inúmeros emplacements que já estavam fora do Estado. É possível que, mesmo com valor menor, se tivermos inadimplência menor - e provavelmente teremos - ele pode equilibrar o fator sem desestabilizar o orçamento. Ganhamos volume trazendo emplacements de volta. O Paraná vai contra o que outros governos fazem: aquela curva onde você tem carga tributária tão alta que a inadimplência é tão grande que não tem ganho, mesmo com aumento do imposto. O Paraná tem carga tributária menor e, durante a gestão Ratinho, vai fechar com o PIB dobrado - pegou com pouco mais de R\$ 400 milhões e vai entregar com mais de R\$ 800 milhões de PIB.



PROSEG na PR-558 em Campo Mourão a Araruna



PRC-280

Essa economia a que o senhor mencionou, tem a ver com investimentos mais audaciosos, por exemplo, em outras opções de pavimentação como as executadas em concreto, que têm tido muito destaque no estado?

Fomos estudar por que os países conseguiram avançar no uso dessa pavimentação, enquanto o Brasil condenava o concreto, sendo que temos bons fabricantes, tecnologia e exportamos essa expertise. Quando lançamos a primeira rodovia de concreto, além do preço, todo mundo condenava. Não pode gastar mais, tem que ser um valor menor. Nós falávamos que a durabilidade é maior. Passamos a acreditar no modelo de rodovias de concreto, com uma tecnologia que até então o próprio governo federal discutia ou não acreditava. Recentemente vi o ministro Renan, passar a falar igual o Ratinho Júnior sobre rodovias de concreto. Então, o Ratinho foi pioneiro ao acreditar nesse tipo de solução. Começamos com nossa pior rodovia. A PRC-280, segmento crítico, aquele que não tinha conserto. Todos os parlamentares pediam tapa-buraco urgente. Eu falei que não, chega de tapa-buraco, vamos reconstruir. O governador disse para reconstruir. Eu falei que seria de concreto. Todos os olhos se voltaram primeiro para fiscalizar ou até condenar: 'isso não vai dar certo'. Mas os primeiros a reconhecer a melhoria sem paralelos, foi o usuário, que ficava parado no pare-siga por 40 minutos. Quando esse motorista via a obra, falava que valia a pena esperar.

“ Não vamos colocar em risco nosso programa de concreto porque uma empresa quer fazer mais barato sem capacidade. Essa sempre foi nossa tônica, inclusive na modelagem do pedágio. ”

Hoje o Paraná é o estado com maior número de rodovias de concreto do Brasil, segundo dados da própria indústria do concreto, com mais de 700 Km. O Paraná é como Iowa, que é o estado com maior número de rodovias de concreto dos Estados Unidos.

O primeiro que reconheceu o concreto, portanto, foi o usuário. Depois foi o órgão de controle, o mercado, e agora o governo federal. Hoje o Paraná é o estado com maior número de rodovias de concreto do Brasil, segundo dados da própria indústria do concreto, com mais de 700 Km. O Paraná é como Iowa, que é o estado com maior número de rodovias de concreto dos Estados Unidos - em segundo vem a Califórnia. Iowa tem rodovias de concreto desde 1920 que estão lá ainda. E Por que eles fizeram concreto? Porque têm características similares ao Paraná: são agrícolas, têm o cinturão do milho, têm peso, não têm outra saída. Eles também eram questionados inicialmente, mas foram buscar custo-benefício a longo prazo. O governador está fazendo um grande anúncio para reduzir ainda mais o custo e colocar o Paraná disparado com o maior número de rodovias de concreto. Há um pré-julgamento sobre o concreto, por falhas em projetos não tão bem executados no passado. Passamos a fazer referência no edital, mostrando a história, importância e seriedade quando dizemos que para esta rodovia de concreto é necessário requisitos mínimos de operação, com maquinário de ponta e automação. Não basta qualquer empresa dizer que faz. Ela tem que comprovar o que faz. Hoje você não pode errar, tem que colocar fiscalização praticamente online na obra, acompanhando segundo a segundo o concreto que está sendo aplicado. Como fazemos isso? Através de softwares e máquinas colocadas no equipamento, seja na motoniveladora, pavimentadora, rolo ou qualquer máquina. Introduzimos no edital a obrigatoriedade dessas automações dentro dos equipamentos: telemetria, georreferenciamento, controle tecnológico total. Não é qualquer empresa que fala que faz. Tem que ter esse equipamento para fazer. O mercado já sabe disso, já não discute mais, não fala que é restritivo. Ele sabe que isso garante qualidade. Não vamos colocar em risco nosso programa de concreto porque uma empresa quer fazer mais barato sem capacidade. Essa sempre foi nossa tônica, inclusive na modelagem do pedágio: queremos o menor preço, mas na infraestrutura o menor preço não significa necessariamente execução de obra e performance. Uma empresa que dá grande desconto pode buscar aditivo depois ou deixar a obra pela metade.



A Portos do Paraná foi eleita pela sexta vez a melhor gestão portuária do país no Prêmio Portos + Brasil.



Porto de Paranaguá

Pouco antes, o senhor falou sobre o Porto de Paranaguá. Quais são os números e resultados alcançados, e o papel dele, mais detalhadamente, dentro da concepção de centro logístico que também foi abordada?

O Porto de Paranaguá faz parte estratégica disso, porque as rodovias, ferrovias e toda infraestrutura caminham para transportar a riqueza do Paraná aos grandes centros, demais países e isto se dá, principalmente pelo porto. O porto é o resultado de toda a riqueza do Paraná. Quanto melhor a infraestrutura, menor o custo, maior o ganho no bolso do trabalhador, do produtor rural que plantou no campo. Durante muitos anos, o porto passou por maus bocados, perdeu mercado com políticas equivocadas. Trabalhamos com uma equipe altamente eficiente que pudesse devolver ao Porto de Paranaguá a grandeza que ele tem, enfrentando desafios históricos como as dragagens e derrocamentos para aumentar o calado e permitir que navios maiores atracuem. O Porto de Paranaguá é referência nacional. Em todos os anos da gestão Ratinho, tivemos quebra de recorde de movimentação. Chegamos com 50 milhões de t e já ultrapassamos 70 milhões de t, o que é um ganho espetacular. Temos todos os terminais leiloados, nenhum contrato precário, todos cumprindo todas as exigências. Estive em grandes portos do mundo, incluindo Shanghai (o maior do mundo), e lá queriam saber como o Porto de Paranaguá consegue movimentar tanta carga. Paranaguá é hoje o porto com maior movimentação por metro linear do mundo. Uma coisa é movimentar com quilômetros de extensão, mas o porto está limitado por uma ilha com indígenas de um lado e um santuário do outro. Temos que ter eficiência no corredor de exportação. Vamos fechar agora o último leilão, do acesso ao canal, que será o primeiro desse tipo. E já é uma referência nacional. É impressionante a autoridade portuária de Paranaguá é muito respeitada mundialmente. Já estive em inúmeros portos do mundo e posso comprovar que talvez seja um dos portos mais respeitados globalmente.

Estive em grandes portos do mundo, incluindo Shanghai (o maior do mundo), e lá queriam saber como o Porto de Paranaguá consegue movimentar tanta carga. Paranaguá é hoje o porto com maior movimentação por metro linear do mundo.



Duplicação Contorno Norte Via Araucária



Que mensagem o senhor deixa para investidores e usuários sobre o futuro da infraestrutura paranaense e o legado desta gestão?

Para os usuários, digo que o Paraná vai disputar com São Paulo o título de detentor da melhor malha rodoviária do Brasil. Vamos ter um hub aéreo no Paraná, onde o paranaense pegará voos em Curitiba sem fazer conexão com Guarulhos ou qualquer outro aeroporto. Chegaremos com mais velocidade, menor tempo, num corredor ferroviário mesmo sabendo que a discussão ambiental é sempre pesada, esse modal demonstra ser o melhor do ponto de vista ambiental. O Paraná caminha para ter infraestrutura transformadora não no horizonte distante, mas próximo. Nos próximos 10 anos, vamos disputar a melhor malha rodoviária e performance muito melhor para o setor produtivo. Com isso, a atração de investimentos será grande. Tocamos hoje mais de R\$ 14 bilhões em obras de infraestrutura pública. Temos obras em andamento em todas as regiões

Tocamos hoje mais de R\$ 14 bilhões em obras de infraestrutura pública. Temos obras em andamento em todas as regiões do Estado do Paraná. Já tivemos quatro leilões de concessão, todos bem-sucedidos, nenhum deserto.

do Estado do Paraná. Já tivemos quatro leilões de concessão, todos bem-sucedidos, nenhum deserto. Vamos aos dois últimos acreditando que teremos boa performance. O governo Ratinho vai deixar um legado incrível: mais de R\$ 60 bilhões em investimentos para depois do governo. O próximo governante ainda vai, por praticamente todo seu mandato, inaugurar obras que o Ratinho Júnior deixou. Em todos os modais. Saímos de página policial para a prancheta de projetos estruturantes, históricos, que há 50 anos a população aguardava. Obras como a ponte de Guaratuba, que está com 75% da execução, eram obras que os paranaenses já não acreditavam mais que aconteceriam. O governo foi marcado pela infraestrutura. Se pudesse dizer, ele resgatou um plano Marshall - o plano da reconstrução americana com investimento em infraestrutura. Espero que o Brasil acredite mais na infraestrutura, porque quando vemos corte de gastos, a infraestrutura é a primeira a ser cortada, quando deveria ser a primeira a gerar emprego, renda e retornar ao próprio caixa do governo. O exemplo está vindo do Paraná: a infraestrutura é transformadora, salva vidas, transforma a vida das pessoas e muda o PIB. O Brasil pode avançar muito mais na infraestrutura - ele pode integrar, melhorar a vida das pessoas e potencializar o desenvolvimento. O modelo Paraná pode virar modelo Brasil. ■





FALLING WEIGHT
DEFLECTOMETER

CURVIAMENTO

MOBILE MAPPING
SCANNER SYSTEM
PEGASUS TWO

ROAD VIDEO
SURVEY
VEHICLE

..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





MISSÃO PARANÁ

Fernando Furiatti, Diretor-Presidente do DER/PR

Figura central na transformação da infraestrutura rodoviária paranaense, com experiência no setor e um currículo que inclui passagens pelo DNIT, Ministério da Infraestrutura e pela Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná (SEIL, atual INFRA/PR), Fernando Furiatti Saboia, lidera, por meio do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER/PR, iniciativas ambiciosas que visam modernizar e otimizar a malha viária do estado. Admirado, respeitado e reconhecido pela competência e capacidade gerencial, RodoVias&Infra teve a oportunidade de conversar com ele sobre os principais temas da agenda construtiva e logística que reforçaram a vocação de uma potência.

RodoVias&Infra: O Paraná tem sido amplamente reconhecido como um dos mais pujantes estados do país quanto a sua infraestrutura, com um volume expressivo de investimentos. Qual a missão principal que o governo do Paraná tem confiado ao DER/PR e como essa visão se traduz na prática para os usuários das rodovias?

Fernando Furiatti: O governador me deu uma missão: vamos transformar o estado do Paraná no hub logístico do Brasil. Nossa principal missão é, de fato, essa. E isso se traduz em um aporte de recursos sem precedentes. Como eu venho dizendo há

“**O governador me deu uma missão: vamos transformar o estado do Paraná no hub logístico do Brasil.**

tempos, o Paraná se tornou um verdadeiro "canteiro de obras", e não sou só eu quem diz, mas a própria população e os profissionais do setor. Na prática, a ideia é buscamos trazer muita segurança e conforto a todos os usuários das nossas rodovias, garantindo que a produção do nosso estado, e quanto ao transporte de cargas, especialmente a safra agrícola, cheguem rapidamente e com segurança ao Porto de Paranaguá, que é o porto mais eficiente do Brasil, por quatro anos consecutivos. É um ganha-ganha para o cidadão e para a economia.

As novas concessões rodoviárias no Paraná têm sido um marco, especialmente com o sucesso do Lote 1 e as expectativas para o Lote 2. Quais são as principais diferenças e avanços dessa nova modelagem em comparação com as concessões anteriores?

Viramos uma página de uma concessão que talvez não tenha sido bem-sucedida, porque não tínhamos uma modelagem. A época que foi feita em 97 não era muito clara. Aprendemos muito com os 24 anos da concessão anterior. A nova modelagem, construída em parceria com o Ministério dos Transportes, prioriza o cidadão paranaense. No Lote 1, por exemplo, tivemos um sucesso absoluto com um desconto considerável, resultando em tarifas muito menores – cerca de 65% menor por Km, na média de todo o lote – e um volume de investimentos muito grande, de aproximadamente R\$ 8 bilhões, em obras essenciais, como duplicações, terceiras faixas, viadutos, interseções em desnível e ciclovias. Uma diferença crucial é a preocupação com a execução das obras nos primeiros anos de contrato e a atenção às áreas urbanas e acessos. Foram consideradas as demandas da população por meio de audiências públicas, resultando em tratamentos para perímetros urbanos, contornos em municípios, ciclovias, como eu disse, e faixas de pedestres. Além disso, no Lote 2, teremos mais de 110 interseções em desnível, o que aumenta significativamente a segurança. Este modelo é um reflexo do que o Paraná é hoje: um estado que entende de rodovias e que busca soluções eficazes e justas.

Um dos grandes destaques do DER/PR tem sido a aposta no pavimento de concreto. Seu painel, à convite da Votorantim na Paving Expo 2025, inclusive relatou muito da experiência do Departamento com o Whitetopping. Qual foi o maior desafio para introduzir e expandir o uso desse tipo de pavimento no Paraná, e que vantagens ele oferece em termos de sustentabilidade e durabilidade?

O maior desafio foi nós internamente mostrarmos que a vantajosidade do pavimento rígido ao longo dos anos é grande. Mostrar que nós vamos fazer um pavimento agora, talvez um pouco mais caro, mas que, ao longo dos anos, traz um benefício enorme para o Estado e para a população, por conta de baixa manutenção, entre outros pontos positivos. Tivemos que quebrar o paradigma de que só se falava em pavimento flexível e explicar, tecnicamente, nossa opção pelo pavimento de concreto. Isso se tornou possível, em grande parte, pelo apoio de um governador que realmente acredita na infraestrutura. Tivemos que mostrar internamente que, embora o custo inicial possa ser marginalmente maior em alguns casos – e não "quatro, cinco vezes mais caro" como se dizia, por vezes até mais barato ou cerca de 20% mais caro dependendo do caso – os benefícios a longo prazo são enormes. É uma tecnologia consagrada em países que têm grande tradição rodoviária, como Estados Unidos, Alemanha, entre outros. Por sinal, acredito que estamos conseguindo mudar a mentalidade, porque, recebemos recentemente, um

Viramos uma página de uma concessão que talvez não tenha sido bem-sucedida, porque não tínhamos uma modelagem. A época que foi feita em 97 não era muito clara.



Tivemos que quebrar o paradigma de que só se falava em pavimento flexível e explicar, tecnicamente, nossa opção pelo pavimento de concreto. Isso se tornou possível, em grande parte, pelo apoio de um governador que realmente acredita na infraestrutura.



Obras na PRC-446 Guarapuava a Turvo

Mesmo tecnicamente falando, fomos pioneiros ao realizar o primeiro whitetopping em rodovia de pista simples no país. Reduzimos nossa pegada de carbono, obtendo ganhos em sustentabilidade, porque migramos do cimento CP2F40 para o CP432RS em segmentos da PRC 280.

questionamento do próprio Tribunal de Contas Estadual - TCE, perguntando se um determinado edital, não seria mais vantajoso em concreto. Na minha opinião, é algo que mostra que estamos no caminho certo. Também o nosso governador, agora, sempre que pavimentação vem à pauta, pergunta se a obra vai ser em concreto. Mesmo tecnicamente falando, fomos pioneiros ao realizar o primeiro whitetopping em rodovia de pista simples no país. Reduzimos nossa pegada de carbono, obtendo ganhos em sustentabilidade, porque migramos do cimento CP2F40 para o CP432RS em segmentos da PRC 280, o que resultou em uma redução de 28% nas emissões de CO₂, ou 24,5 t, em comparação com outros trechos. Estamos inclusive buscando o "selo amarelo" de redução de emissões. Esse trabalho é inédito, medindo as emissões desde a extração da matéria-prima até o fim da vida útil da rodovia, considerando o tráfego por 20 anos. Isso é um orgulho, pois a engenharia cumpre seu papel técnico, social e também ambiental.

O DER/PR tem aumentado consideravelmente a malha pavimentada em concreto, seja com obras entregues, em execução ou licitadas. Poderia detalhar alguns desses projetos e mencionar as perspectivas para novos trechos desta natureza?

Nós conseguimos, já estamos chegando a 350 Km entre rodovias entregues, rodovias em execução e rodovias licitadas. É um número significativo. E esse número é um reflexo de muito trabalho e da qualidade das contratações que conseguimos fazer. Entre os projetos, posso citar a PR-151, que liga Ponta Grossa à Palmeira, onde estamos fazendo uma restauração em whitetopping com ampliação de capacidade, incluindo acostamento e correção de curvas. Outro exemplo é a duplicação entre Guarapuava e Palmeirinha, e o segundo lote, Palmeirinha a Turvo, onde a pista nova será em concreto e a antiga restaurada com whitetopping. Nosso objetivo é deixar um legado para futuras gestões, com custos de manutenção muito menores. Não é só expectativa, é tenho realidade. Recentemente, lançamos mais 45,5 Km de duplicação em concreto e restauração também em whitetopping, na ligação Turvo-Pitanga. Além disso, temos mais 200 Km de projetos em andamento que, em breve, serão colocados na praça. Ou seja, há bastante trabalho pela frente, e continuamos buscando viabilizar outros segmentos para pavimentação em concreto.



Obras na PR-151
Ponta Grossa - Palmeira



Workshop FGV em Guaratuba



PR-180 - Quarto Centenário a Goioerê

O senhor destacou a importância do gerenciamento de pavimentos. Como o DER/PR está inovando nessa área, especialmente com o sistema de gerenciamento para pavimentos de concreto, e qual o impacto disso na longevidade e qualidade das rodovias?

Há pouco tempo atrás, nós fizemos um gerenciamento desse pavimento de concreto. Através de um termo de cooperação da Votorantim e do DER/PR, que é um georreferenciamento que poderia demorar até 45 dias. Esse gerenciamento foi feito em 3 horas, com equipamento de altíssima tecnologia. Você falou em durabilidade, e ela é fundamental para nós, um ponto de honra pela opção. O DER/PR já tem um sistema de gerenciamento de pavimentos implementado para pavimentos flexíveis, e agora somos pioneiros na implementação desse sistema para pavimentos de concreto. Além disso, estamos implementando um novo sistema de gerenciamento de pavimento que utiliza equipamentos ainda mais avançados para avaliar, não apenas a camada de rolamento, mas também a espessura das bases e sub-bases. Isso nos permite realizar intervenções mais precisas e direcionadas, evitando soluções "padrão para tudo". Nosso objetivo é fazer para durar, como demonstra o gerenciamento do pavimento de concreto para 30 anos na PRC-280. Aliás, em 2022, alcançamos a melhor avaliação de pavimento dos últimos 20 anos no estado, o que significa rodovias em melhores condições e um uso eficiente dos recursos.



Travessia Urbana de Imbau

O DER/PR já tem um sistema de gerenciamento de pavimentos implementado para pavimentos flexíveis, e agora somos pioneiros na implementação desse sistema para pavimentos de concreto.

O DER/PR também investe em segurança rodoviária e manutenção. E aí entramos em outra inovação, que é o PROSEG. Como tem sido este desenvolvimento?

É um programa de sinalização, completo, com o que existe de mais moderno neste tipo de engenharia, não apenas em termos de projeto, como de equipamentos e materiais, a troca de toda a sinalização vertical, como as placas, além da instalação de defensas onde necessário. Esses dispositivos são cruciais para a orientação e segurança dos usuários, especialmente à noite ou em condições de chuva. É um programa em andamento, e todas as nossas rodovias receberão essa aplicação para garantir que o usuário se sinta seguro e que seu dinheiro esteja sendo bem utilizado. A segurança viária, para o DER/PR, é uma prioridade constante. Manutenções também fazem parte disso e, estamos preparando um novo pacote robusto que terá cobertura em toda a malha rodoviária do estado, incluindo tanto as rodovias pavimentadas quanto as estradas não pavimentadas. Todas já se beneficiando do novo sistema de gerenciamento de pavimento que mencionei. Com isso, conseguiremos uma manutenção mais inteligente e eficaz, com intervenções específicas para cada segmento.

A segurança viária, para o DER/PR, é uma prioridade constante.



Viaduto da PUC da BR-369

O DER/PR também tem promovido alguns empreendimentos de grande monta, alguns deles históricos. E, talvez o mais impressionante, em praticamente todas as regiões do estado. Vamos falar um pouco sobre eles?

Verdade. Uma vez, conversando com o secretário Sandro Alex, que também é muito entusiasta e gosta de visitar as obras, eu falei assim: 'Olha, escolha onde você quer ir, em qual região do estado que você quer ir, porque lá vai ter obra.' Então, pode escolher a região que a gente tem obra em todas as regiões do Estado do Paraná. Em Londrina, por exemplo, temos o Viaduto da PUC, que é uma obra muito aguardada, e que está em fase adiantada de execução. Era um local com altíssimo índice de acidentes, e a obra tem sido elogiada pela população. Já em Foz do Iguaçu, temos uma parceria importante com a ITAIPU Binacional, que resultou em mais de R\$ 1,6 bilhão em convênios. Lá o destaque é nova Ponte Brasil-Paraguai, que já está pronta e se tornou um ponto turístico com sua iluminação cênica. É uma obra estaiada, com 760 m de comprimento e um vão livre de 470 m, o maior da América do Sul. Além dela, estamos duplicando a Rodovia das Cataratas (BR-469) com interseções em desnível, uma obra de execução complexa devido ao movimento intenso na região turística. Quer ir a Cascavel? Lá, estamos duplicando a BR-277, uma ligação crítica com alto volume de tráfego que contará com viadutos e

trincheiras para maior segurança, especialmente na entrada da Ferroeste. O contorno de Cascavel, duplicado em concreto, está praticamente concluído, o que eliminará o congestionamento que ocorria, por exemplo, durante a exposição anual. Por fim, quem quiser pegar um pouco de sol de capacete e visitando obras, temos a Ponte de Guaratuba, citada até na Constituição Estadual. Histórica. Uma obra que muitos diziam que não ia sair e está saindo. O contrato está em andamento e a obra caminha com firmeza, dentro do cronograma, chegando já em seus 80% de execução.

Estamos duplicando a Rodovia das Cataratas (BR-469) com interseções em desnível, uma obra de execução complexa devido ao movimento intenso na região turística. Quer ir a Cascavel? Lá, estamos duplicando a BR-277, uma ligação crítica com alto volume de tráfego.

Porém, mais importante do que minha experiência, é a competência da equipe que trabalha comigo. O DER/PR se tornou uma referência nacional em obras rodoviárias e investimentos em infraestrutura.

O senhor possui uma jornada consistente na prestação de serviços públicos. O quão importante esta experiência foi para conseguir "destravar" o Paraná?

Eu tenho 28 anos de formado e 28 anos na área rodoviária, então, obviamente, que isso traz um certo conhecimento e que a gente pode aplicar, seja para contribuir de forma mais assertiva no modelo de concessão, seja na elaboração dos planos de melhorias, ampliação e conservação da malha rodoviária do Estado do Paraná. Mesmo tendo exercido funções no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, que literalmente realiza obras por todo o país, eu nunca vi um volume de investimentos em infraestrutura tão grande quanto o que o Governo do Estado do Paraná tem realizado nos últimos anos. Porém, mais importante do que minha experiência, é a competência da equipe que trabalha comigo. O DER/PR se tornou uma referência nacional em obras rodoviárias e investimentos em infraestrutura. Essa robustez da equipe nos permite aplicar o conhecimento mais avançado na nossa malha rodoviária de 12 mil Km, dos quais 10,5 mil são pavimentados. O governador determinou que devemos levar o que há de melhor, e é isso que estamos fazendo para construir um legado de infraestrutura que realmente mude a vida das pessoas, garantindo durabilidade, segurança e o desenvolvimento do nosso estado. ■



Perimetral de Foz do Iguaçu Interseção BR-277



Duplicação da Rodovia das Cataratas BR-469



Duplicação em Toledo na PR-317



SC-477, em Santa Catarina, com pavimento rígido



PR-180 Quarto Centenário - Goioerê no Paraná, com pavimento rígido.

HÁ 30 ANOS UNINDO

TÉCNICA, DEDICAÇÃO E RESULTADOS

BR-110, 201, KM 52 50 Mossoró, RN (84) 3318-9500 (84) 8118-6465
clc@clcconstrutora.com.br @clcconstrutora



Fundada 1995, a Construtora Luiz Costa Ltda (CLC) é uma das maiores construtoras de obras pesadas do Rio Grande do Norte e da região Nordeste. Com atuação em vários estados do Brasil, a CLC oferece uma gama diversificada de serviços.

- Terraplanagem
- Pavimentação asfáltica e a paralelepípedo
- Construção de lagos de estabilização
- Barragens • Pontes • Viadutos

ZELADORIA E INOVAÇÃO NO PARANÁ

Alexandre Castro, Diretor de Operações do DER/PR

Em um cenário onde a infraestrutura rodoviária é um pilar fundamental para o desenvolvimento econômico e social, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Paraná tem se destacado por suas iniciativas inovadoras e uma abordagem proativa na gestão de sua malha. Tivemos a oportunidade de conversar com Alexandre Castro, Diretor de Operações do DER, que nos apresentou a visão estratégica por trás dos investimentos, programas e o uso crescente de tecnologia para elevar os padrões de segurança e eficiência das rodovias paranaenses.



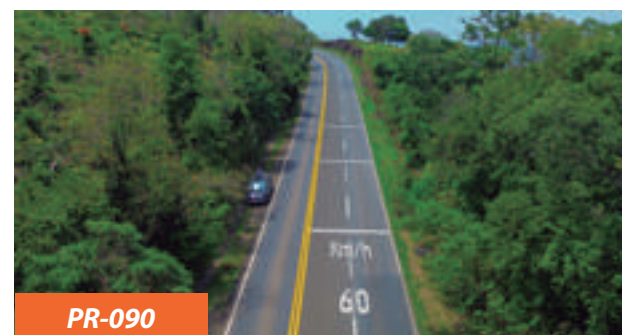
RodoVias&Infra: O conceito de "zeladoria" foi um ponto chave em sua fala. Poderia nos explicar o que significa essa abordagem e como ela se traduz em ações concretas na gestão do pavimento rodoviário do Paraná?

Alexandre Castro: Sem dúvida. A zeladoria, para nós, é um conceito fundamental: significa cuidar do que se tem. E esse cuidado está intrinsecamente ligado à manutenção e à operação de toda a malha rodoviária. Quando falamos especificamente do pavimento, a nossa estratégia se assemelha a um diagnóstico médico. Anteriormente, as inspeções eram predominantemente visuais. Agora, nós adotamos uma abordagem baseada em dados e análises técnicas aprofundadas. Para isso, contamos com o financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que nos permitiu contratar



Mapa do PRORESTAURA

uma avaliação completa do nosso pavimento. Tiramos um verdadeiro "raio-X" da malha, realizando avaliações funcionais e estruturais, incluindo sondagens e furos para entender a condição em profundidade. Com base nesse diagnóstico detalhado, montamos nosso Programa de Conservação Rodoviária. Todo o nosso trabalho atual de conservação é embasado nesses "exames". Isso nos permite prescrever o "remédio" correto para cada trecho. Por exemplo, há rodovias onde a situação já atingiu um "gatilho" crítico que demanda restauração, pois a simples conservação não seria suficiente. É por isso que lançamos um ambicioso programa que prevê um investimento superior a 5 bilhões de reais. Esse programa engloba o PRORESTAURA, focado na restauração de cerca de 10% da nossa malha que se encontra em condições regulares, ruins ou péssimas, e um programa focado na recuperação da serventia da malha – garantindo que o pavimento volte a ter sua funcionalidade plena. A expectativa é que esses contratos comecem a ser executados no primeiro trimestre do próximo ano, com o objetivo de entregar resultados significativos ainda nesta gestão. Além disso, estamos desenvolvendo um sistema robusto de gerenciamento, onde registramos todas as intervenções realizadas no pavimento. Assim como um histórico médico, teremos uma série histórica do tratamento da malha, permitindo-nos acompanhar a evolução e o impacto de cada ação. Isso é o que há de mais moderno e eficaz no mundo, e estamos aplicando essas melhores práticas aqui no Paraná.



PR-090

A zeladoria, para nós, é um conceito fundamental: significa cuidar do que se tem. E esse cuidado está intrinsecamente ligado à manutenção e à operação de toda a malha rodoviária.

Além do pavimento, a zeladoria também engloba a sinalização. Poderia detalhar o programa PROSEG e qual o impacto da sinalização na segurança e na percepção do usuário?

Sim, a zeladoria se estende à sinalização, e é aí que entra o Programa PROSEG. Nosso objetivo é complementar um pavimento de boa qualidade com uma sinalização que garanta máxima visibilidade, especialmente em condições adversas como nevoeiro, chuva forte ou no período noturno. Queremos que a sinalização ofereça um nível de resposta muito claro ao usuário. É interessante notar que, quando revitalizamos o pavimento e melhoramos a sinalização, muitas vezes observamos um aumento na confiança dos motoristas. Para combater qualquer falsa sensação de segurança, o PROSEG atua de forma abrangente, instalando novas placas, dispositivos de segurança e modernizando a sinalização horizontal em toda a nossa malha rodoviária. O objetivo é criar um ambiente rodoviário mais seguro e previsível para todos.



Esse programa engloba o PRORESTAURA, focado na restauração de cerca de 10% da nossa malha que se encontra em condições regulares, ruins ou péssimas.



E quanto às obras de arte especiais e correntes, como pontes e bueiros? Como o DER Paraná está gerenciando esses ativos cruciais?

As obras de arte são um capítulo à parte na zeladoria. Infelizmente, tivemos episódios trágicos que reforçaram a necessidade de vigilância constante. Por isso, logo que assumi a Diretoria de Operações, a primeira licitação que publiquei foi justamente para a inspeção e avaliação de todas as pontes do estado. Realizamos um trabalho minucioso em 2020 e 2021, inspecionando cada estrutura de acordo com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Avaliamos todos os requisitos – parte estrutural, tabuleiro, juntas de dilatação, corpo do aterro – e atribuímos uma nota, onde 1 é crítico e 5 é ótimo. As pontes classificadas com notas 1 e 2 receberam projetos e obras de recuperação imediatas. Entretanto, as estruturas degradam com o tempo. Uma ponte nota 3 em 2021 pode ser nota 2 hoje. Por isso, estamos em um ciclo contínuo: já temos uma empresa realizando uma nova rodada de inspeções. O mais interessante é que, nesta rodada atual, expandimos o escopo para incluir as obras de arte correntes, algo que não fazíamos antes. Estamos inventariando sarjetas, bueiros simples e duplos em toda a malha rodoviária paranaense. A função das sarjetas, por exemplo, é vital para a drenagem e a durabilidade da rodovia. É uma análise muito completa de todas as famílias que compõem nossa infraestrutura.

“As obras de arte são um capítulo à parte na zeladoria. Infelizmente, tivemos episódios trágicos que reforçaram a necessidade de vigilância constante. Por isso, logo que assumi a Diretoria de Operações, a primeira licitação que publiquei foi justamente para a inspeção e avaliação de todas as pontes do estado.

A operação rodoviária envolve muitos aspectos, da fiscalização ao atendimento. Quais as novidades em relação às balanças, serviços de guincho e o suporte ao usuário?

No que tange à operação, temos um trabalho contínuo de fiscalização e suporte ao usuário. Hoje, contamos com 27 balanças espalhadas pela nossa malha, incluindo unidades fixas, móveis e algumas que operam 24 horas por dia. Isso nos permite coibir o excesso de peso, que é uma infração de trânsito e uma das principais causas de degradação do pavimento e de acidentes. Mas a grande novidade é a expansão dos serviços de guincho para toda a nossa malha rodoviária, algo inédito no Brasil. Atualmente, o serviço de guincho está concentrado no Anel de Integração, mas estamos universalizando-o. O usuário que hoje paga pedágio para ter acesso a esses serviços, terá de forma gratuita nas rodovias estaduais do Paraná. Teremos viaturas de inspeção circulando diariamente, identificando problemas como incêndios, animais mortos, ou veículos que necessitam de socorro mecânico. E para atender a essas diversas necessidades, teremos guinchos leves e pesados, caminhões boiadeiros para animais vivos, e carretinhas para recolher animais mortos ou objetos como pedaços de pneu. Tudo isso será integrado com a Polícia Rodoviária Estadual e outras forças de segurança, visando reduzir o tempo de resgate para acidentados e agilizar a resposta a qualquer incidente. Este é um contrato com alta expectativa, pois reflete diretamente na segurança e na qualidade da experiência de quem usa a rodovia. Criamos indicadores de desempenho para gerenciar esses serviços, como o número de sinistros por quilômetro. Rodovias com maior volume de tráfego e acidentes terão um tempo de atendimento mais rápido, por exemplo, com guinchos chegando em até uma hora, enquanto outras podem ter um tempo de resposta adaptado à sua demanda. Os detalhes desses indicadores serão publicados no edital em outubro, com os contratos iniciando no começo do ano que vem.



Ponte da PR-364 em Assis Chateaubriand: Mais uma OAE recuperada, reforçando a segurança e a infraestrutura viária do Paraná



O futuro da infraestrutura rodoviária passa inevitavelmente pela tecnologia. O que o DER Paraná tem feito para incorporar inovações e tornar suas operações mais eficientes?

A tecnologia é, sem dúvida, um vetor de transformação. Recentemente, nossa equipe do DER Paraná teve a oportunidade de realizar um intercâmbio, visitando uma grande indústria de georreferenciamento, a Trimble. Lá, pudemos ver como eles implementam sistemas avançados em equipamentos de obra, como rolos compactadores, tratores de esteira e motoniveladoras, tornando-os praticamente autônomos. Para ilustrar, imagine um rolo compactador. Com essa tecnologia, o operador se torna quase desnecessário, pois a máquina monitora e registra o número de passadas, o grau de compactação através de acelerômetros, e todas essas informações são confiáveis e transparentes. Isso elimina a necessidade de extrair corpos de prova para verificar a compactação, economizando tempo e recursos. Nos Estados Unidos, cerca de 70 mil equipamentos já utilizam essa tecnologia, enquanto no Brasil temos apenas 170. É uma diferença abissal que precisamos endereçar. Nossa meta é incorporar essas exigências tecnológicas em nossos próximos termos de referência para contratação de obras e serviços. Queremos que as empresas que trabalham conosco já venham com essa mentalidade e com esses equipamentos. Isso não é apenas modernização, é um princípio de eficiência: gastar menos fazendo mais, entregando obras de maior qualidade. Acreditamos que o

“Nossa meta é incorporar essas exigências tecnológicas em nossos próximos termos de referência para contratação de obras e serviços.



poder público deve se valer dessas tecnologias para otimizar o gasto público. A PRC-280, por exemplo, já é um projeto que acompanhamos e que utiliza essas inovações. A tecnologia deve ser uma grande aliada, principalmente para nós, que enfrentamos dificuldades e limitações, mas que buscamos entregar o melhor ao cidadão.



PRC-280



Passando para outro tema vital, como o DER Paraná está abordando a gestão do transporte intermunicipal de passageiros?

Este é um assunto de grande relevância e bastante delicado, pois afeta diretamente a vida do usuário. Assumimos a gestão com contratos de transporte intermunicipal que operam em regime precário. Muitos desses contratos foram assinados há 20 ou 30 anos e não possuem mais uma vigência formal, embora a operação continue por uma lógica de mercado e ocupação. Nossa iniciativa foi contratar o Plano Diretor de Transporte Intermunicipal. O objetivo primordial desse plano é diagnosticar a situação atual do sistema, avaliando a demanda, a ocupação dos ônibus e a distribuição das linhas. Queremos entender quantas linhas são necessárias entre Curitiba e Ponta Grossa, por exemplo, ou entre Curitiba e Pato Branco, e quantas delas são seccionadas. O plano envolveu pesquisas de origem e destino e visitas ao interior para entender a movimentação. Identificamos que algumas linhas têm baixa ocupação, enquanto outras estão sobrecarregadas. Nosso propósito é buscar um equilíbrio para a futura licitação de transporte intermunicipal no Paraná. A ideia é que uma empresa, ao assumir uma linha de transporte, receba um conjunto que harmonize trechos mais rentáveis com outros menos, similar ao que ocorre nas concessões rodoviárias, onde se busca um equilíbrio para a tarifa. Estamos na fase final de conclusão desse plano, e o produto final será a elaboração do termo de referência para a nova licitação. É um tema que tem o acompanhamento dos órgãos de controle externos, dada sua importância e complexidade. É importante ressaltar que o DER cuida da malha em todo o estado, com exceção de Curitiba e sua região metropolitana, que são geridas pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (AMEP), e, em parte, Londrina e Maringá.

Nossa iniciativa foi contratar o Plano Diretor de Transporte Intermunicipal. O objetivo primordial desse plano é diagnosticar a situação atual do sistema.



Visita institucional DNIT/MG em Palmas/PR



Voltando à segurança, a iluminação em rodovias é um fator crítico. Como o DER Paraná está tratando a questão da iluminação em pontos estratégicos?

A literatura e a experiência nos mostram que a iluminação é um mecanismo poderoso para aumentar a segurança, não apenas a pública, mas a segurança para quem dirige. Nossa abordagem é identificar e mapear os pontos críticos onde a incidência de acidentes noturnos é maior. Isso inclui perímetros urbanos, curvas perigosas, pontes ou trechos historicamente concentradores de sinistros. Nossa ideia é instalar kits de iluminação com o que há de mais moderno nesses locais. A energia solar é uma solução preferencial onde a conexão à rede elétrica é complexa e burocrática – um desafio que muitas vezes enfrentamos em áreas rurais, onde a instalação de uma ligação pela Companhia Paranaense de Energia (Copel) pode levar meses. Ao usar energia solar, eliminamos essa dependência e aceleramos a implementação. Estamos já elaborando os quantitativos e termos de referência considerando essa flexibilidade e eficiência.

Agora, com a melhoria do pavimento, estamos implementando uma sinalização à altura, dentro de um planejamento totalmente alinhado às diretrizes do Ministério dos Transportes.

O DER Paraná se tornou uma referência, recebendo visitas de outros estados e secretarias que buscam entender nossas práticas.

Para finalizar, Alexandre Castro, o DER Paraná tem sido pioneiro em diversas frentes. Como você avalia sua experiência pessoal e o sentimento de fazer parte dessa transformação?

É uma pergunta que me toca profundamente. O DER Paraná se tornou uma referência, recebendo visitas de outros estados e secretarias que buscam entender nossas práticas. Eu, que sou de Brasília e me mudei para cá há seis anos com minha família, vejo essa experiência como desafiadora e extremamente gratificante. Acredito que, em parte, também há um componente de sorte, mas principalmente de ter a oportunidade de trazer para o nível estadual programas e inovações que muitas vezes não são implementados no âmbito federal. Não se trata de "inventar a roda", mas de trazer boas práticas que já existem e adaptá-las para a realidade paranaense. Isso, por si só, nos faz ser vistos como inovadores. Durante nossa gestão, contamos com o apoio irrestrito da alta diretoria – desde o Governador, o Secretário e nosso Diretor-Geral, Furiati. Tivemos diversas experiências internacionais, visitando lugares como Dubai, Doha, Estados Unidos e Amsterdã, sempre em busca das melhores práticas globais. Essa diretoria acredita em nosso trabalho, não tem interferências políticas e busca incessantemente aprimorar o que fazemos. É uma grande responsabilidade, mas também de um aprendizado contínuo. Cada dia, ao interagir com empresas, servidores, ou colaboradores, estamos aprendendo. A vida é isso: um aprendizado diário, sem a pretensão de ser "dono da razão". O apoio incondicional do nosso corpo técnico, tanto servidores quanto colaboradores externos, tem sido fundamental para alcançarmos esses resultados. É um privilégio contribuir para essa mudança e ver o impacto direto na vida dos paranaenses. ■



BR-469 - DUPLICAÇÃO DA RODOVIA DAS CATARATAS



CONSTRUINDO CAMINHOS AMPLIANDO HORIZONTES

Presente em diversos segmentos — asfalto, pedreiras, concreto, distribuição e fabricação de emulsões e asfaltos polimerizados — o grupo também investe em geração de energia, consolidando-se como referência em qualidade e inovação.



CONTATOS



TRABALHO
FORTE
ORGULHO
CONCRETO

 **DALBA**

Com unidades em **Guarapuava** e **Francisco Beltrão**, o grupo vem ampliando sua presença e fortalecendo sua atuação no mercado brasileiro.

(42) 3623 5042
(42) 3141 7771

Rod. PR 170, Km 7,5 - Saída para o Pinhão
CEP 85.020-510 - Guarapuava - PR

A MÁQUINA DO PARANÁ

Sob o signo da inovação e da infraestrutura, o estado do Paraná vê uma profecia centenária se cumprir. No longínquo 1903, Domingos Nascimento colocou em letras a vontade que fez marchar, no mesmo passo e cadência, o povo paranaense: “avante para o porvir”.

Uma ideia de caminho, uma sugestão que parecia, ao longo de décadas de administrações, nunca vir. Pois o estado que era uma grande promessa, cansou de ficar apenas na ideia, e determinou – de uma só vez – que era a hora de se definir. Na proposição da atual gestão Ratinho Junior, que iniciou por romper com o status quo no comando do executivo, houve um chamado por convergência, uma coalizão – formidável e raríssima – para que de fato, pudesse ser inserido na agenda, o verbo construir. E sob esta premissa, da reestruturação de sua massa crítica de engenharia, da recondução do seu DER/PR

à primazia, por meio de sua ativa Secretaria (SEIL), o resto, como dizem, é história (recente), que RodoVias&Infra aqui registra para quem quiser conferir. Acima das discussões ideológicas, sua verborragia e dispêndio de energia intermináveis, que nada de relevante trazem para o campo da realidade, além das evidências nefastas de projetos de poder, o Paraná se posicionou como um estado que optou pela ação. Não a atitude impulsiva, de rompantes e repentes, mas o tipo e natureza de ação que são calcadas em um estudo profundo, associado a uma bem fundamentada análise situacional. O estado não apenas se posicionou

A discussão mais central em todo o mundo pelas próximas décadas é a segurança alimentar. Serão 10 bilhões de habitantes no mundo até 2050, e boa parte da comida para estas pessoas vai sair daqui do Brasil. O papel do Governo do Estado é criar políticas públicas para facilitar a vida de quem produz, para dar conta de atender a todo esse crescimento.

Ratinho Junior
Governador do Estado do Paraná

no grid. Ele preparou sua arrancada. Do verde e amarelo, ao vermelho da estrela (às vezes de foice e martelo), em um cenário turbulento, este primeiro estado da região sul, optou por manter-se fiel ao verde, azul e branco, com a sabedoria (e a simplicidade de quem prefere tênis e calça jeans), para trilhar os caminhos que encontram uma vontade de autodeterminação legítima, expressa com confiança em um governo que, do alto de sua segunda gestão, conta com impressionantes 85% de aprovação (de acordo com dados de Agosto deste ano, do Instituto Paraná Pesquisas). Este altíssimo número, pode ser decomposto em diversos outros números, que invariavelmente apontam para gráficos cujo sentido das setas é para cima: de acordo com o Banco Central, por exemplo, o Paraná é o estado que mais cresceu no Brasil, nos primeiros 5 meses de 2025: 6,1%. Sustentável, é o maior produtor de proteína animal do país, e o segundo maior produtor de grãos nacional, considerado, portanto um “modelo de agronegócio moderno”, para o Brasil, como avaliou o próprio governador Ratinho Junior, em um fórum promovido pelos BTG Pactual, alertando: “A discussão mais central em todo o mundo pelas próximas décadas é a segurança alimentar. Serão 10 bilhões de habitantes no mundo até 2050, e boa parte da comida para estas pessoas vai sair daqui do Brasil. O papel do Governo do Estado é criar políticas públicas para facilitar a vida de quem produz, para dar conta de atender a todo esse crescimento”, afirmou, evidenciando, como um grande estadista, uma de suas percepções acerca



do real papel do estado. Dentro deste conceito de moderno agronegócio preconizado pouco antes pelo uso do vocábulo “sustentável”, o estado reforçou – entre outras premissas críticas, como transparência – seu compromisso com a preservação ambiental, buscando no equilíbrio entre homem e natureza, uma razão que protege um patrimônio que, afinal, é essencial para a manutenção produtiva (que almeja permanecer competitiva): “Os nossos produtores protegem as matas ciliares, as bacias e microbacias existentes. O setor produtivo entendeu que se não tem água, não tem agronegócio. O caminho é ter regulações ambientais que não sejam apenas restritivas, mas que fomentem uma produção sustentável”, disse. O resultado disto, é que no quesito, o Paraná reduziu entre 2023 e 2024, segundo o Instituto SOS Mata Atlântica, 64% do desmatamento ilegal deste ecossistema, alcançando ainda, um índice de aumento de preservação de matas ciliares, com plantio de mudas associado à programas de proteção de nascentes, de 13%. Contudo, estes temas aqui pinçados para “começo de conversa” nesta edição, constituem apenas alguns dos temas que serão aqui abordados. Servem para oferecer uma dimensão maior do panorama paranaense, do “Plano mestre”; que vira Estratégia, que vira Missão. Desta forma, RodoVias&Infra, volta-se para a porção técnica e instrumental que proporcionou o sustentáculo basilar para que todos estes Algarimos pudessem tornar-se realidade: pesados investimentos em infraestrutura, lançando mão do que de mais possante havia à disposição do próprio estado: a força de seu povo, e sua própria engenharia.



Alexandre Curi
Presidente da Assembleia Legislativa
do Estado do Paraná

O REESTABELECIMENTO DE UMA POTÊNCIA HISTÓRICA

Para dar vazão a toda esta potencialidade que, nunca é demais enfatizar, foi estudada à minúcia pela atual equipe de governo (e que resultaram em programas como o Paraná Competitivo - Programa que oferece benefícios e incentivos fiscais para atrair novos investidores e apoiar a expansão de empresas já estabelecidas no estado, visando o desenvolvimento econômico e a geração de empregos – que levou o estado a ser um dos maiores promotores de oportunidades de trabalho no país, atrás somente de São Paulo e Minas Gerais), levando em conta também, outro fator importante (e que coloca o Paraná em uma questão de vantagem inequívoca), que é sua indústria, a gestão buscou inspiração em acertos históricos de governos ao longo do tempo. Propostas que, como descrito no início desta reportagem, somente podem ter efeito, diante de uma grande coalizão, com vistas a um objetivo maior, algo que o presidente da Assembleia Legislativa do estado do Paraná, deputado Estadual Alexandre Curi, definiu desta forma: “Hoje o Paraná está vivendo um momento extraordinário, com o maior crescimento econômico do País, e devemos isso à paz política, ao diálogo permanente entre os Poderes e à participação direta da sociedade e do setor produtivo”, explicou o líder. Já em conversa que resultou na entrevista presente nesta edição, o secretário de Infraestrutura e Logística do Paraná, Sandro Alex, aludiu ao Plano Marshall (de pesados investimentos em infraestrutura com vistas à reconstrução europeia no pós-guerra, com igualmente arrojados incentivos ao setor produtivo e à indústria), para dimensionar a escala do propósito, que, se em situações extremas como nações e estados literalmente destruídos tendem a funcionar, certamente obteriam êxito em um ente federado da república que carecia de uma gestão realmente focada em resultados e entregas. No contexto do novo Paraná, portanto, nasce uma nova concepção do papel do estado no cenário nacional, muito além do celeiro produtor de alimentos, ou da tecnologia

Hoje o Paraná está vivendo um momento extraordinário, com o maior crescimento econômico do País, e devemos isso à paz política, ao diálogo permanente entre os Poderes e à participação direta da sociedade e do setor produtivo.



embarcada em uma robusta indústria automobilística, por exemplo: “O governador Ratinho Junior tem falado muito que o Paraná é a central logística. É a ligação do Sul com o Sudeste e com demais países. Passamos então a construir um novo planejamento para o Estado, em todos os modais, ferroviário, aéreo e principalmente no rodoviário”, detalhou o secretário, em uma visão compartilhada com o veterano e admirado vice-governador Darci Piana, que declarou, durante visita da Agência Francesa de Desenvolvimento: “Nós estamos a menos de uma hora de voo das principais cidades do País e temos uma tríplice fronteira com Paraguai e Argentina. Buscamos utilizar essa localização estratégica para ampliar o nosso desenvolvimento, e tem dado certo. Temos o maior pacote de concessões rodoviárias do Brasil, com 3,3 mil Km, unindo estradas estaduais e federais. Também estamos com discussões sobre as nossas ferrovias para ampliar a participação desse modal na nossa economia e, consequentemente, ampliar as exportações pelo Porto de Paranaguá, o porto mais eficiente do Brasil”, declarou aos presentes na ocasião. Desta forma, o Paraná que produz, que alimenta, que roda pelas estradas de asfalto e de ferro, e que navega os ares e rios, reforçou sua vocação como ponto de encontro do desenvolvimento, buscando estruturar suas ramificações de transportes como um hub eficiente para embarcadores que, além de buscar uma saída

para o mar, queriam ganhar o mundo. De forma imediata, que melhor forma de alcançar tal feito, se não, buscando – na contramão de diversos estados – reforçar o papel institucional e o potencial de investimentos do setor público, notadamente, por meio de uma revalorização do seu tradicional, pioneiro e bem estruturado desde a origem, Departamento Estadual de Estradas de Rodagem – DER/PR? O resultado disto, tornou-se há pouco, ainda em agosto deste ano, de conhecimento público, com o Paraná alcançando a melhor condição de sua malha rodoviária nos últimos 23 anos. “Somente em conservação do pavimento, conservação de faixa de domínio, melhoria e reforço de sinalização rodoviária, conservação de estradas rurais, manutenção de obras de arte especiais, reforço e recuperação de sistema de drenagem, além de ações de operação de tráfego rodoviário – como guinchos e inspeção – e de pesagem de



Sandro Alex
Secretário de Infraestrutura
e Logística do Paraná

O governador Ratinho Junior tem falado muito que o Paraná é a central logística. É a ligação do Sul com o Sudeste e com demais países. Passamos então a construir um novo planejamento para o Estado, em todos os modais, ferroviário, aéreo e principalmente no rodoviário.

veículos pesados por balança rodoviária. O investimento em andamento nestas iniciativas, que garantem a trafegabilidade e qualidade da malha rodoviária estadual, passa de R\$ 3,1 bilhões”, segundo o DER/PR, com previsão “de mais R\$ 5 bilhões somente na conservação do pavimento para os próximos três anos, além de mais de R\$ 600 milhões para conservação de faixa, e outros investimentos com edital em elaboração”. Em paralelo, se por um lado o estado privilegiou os acessos por meios troncais via DER/PR (e não somente por ele, como veremos na sequência), por outro, buscou, dentro de uma característica municipalista, investir na malha mais capilarizada, como destacou o secretário de estado das Cidades, Guto Silva, pré candidato inclusive, ao governo do estado, explicando a relação de complementaridade que a iniciativa tem com extenso programa “Asfalto Novo, Vida Nova”: “As cidades do Paraná já são, em grande parte, urbanizadas, e esse novo investimento faz parte da estratégia de aprimorar ainda mais o ambiente urbano. São R\$ 2 bilhões de investimento em uma nova política de reurbanização do estado, não há nada parecido no Brasil ou na América do Sul. Nosso papel é dar velocidade, junto com os prefeitos, para que essas obras comecem ainda neste ano”, declarou o homem à frente da Secid, durante o 1º Congresso dos Municípios do Paraná. De acordo com fontes da própria secretaria, “Com a integração dessas iniciativas, o Paraná consolida o maior ciclo de investimentos municipais da sua história, somando mais de R\$ 11,3 bilhões aplicados diretamente nas cidades”. Um aumento de presença que, associado a outros investimentos voltados justamente para atuação do estado nos municípios, trouxe resultados como o melhor Índice de Desenvolvimento de Educação Básica - IDEB, com primeiro lugar geral do país reiteradas vezes, somando iniciativas como as Escolas Cívico Militares, as Carretas da Inovação, com “atividades gratuitas voltadas à inovação, ciência, tecnologia e capacitação profissional, além de democratizar o acesso da população ao universo da inovação, com oficinas, workshops, palestras e experiências práticas. O projeto conta com dois

caminhões adaptados como salas de aula, equipados com computadores, internet via satélite e recursos multimídia, além de impressoras 3D, óculos de realidade virtual e ferramentas de criação digital”, programas como o “Casa Fácil Paraná” (Via Companhia de Habitação do Paraná), sem descuidar dos investimentos em segurança pública, que recebeu o maior volume histórico em equipamentos dos últimos 17 anos: R\$ 116 milhões que adquiriram 5 helicópteros; 91 viaturas; mais de 1,5 mil fuzis, e demais equipamentos táticos, em um contexto de menor índice de criminalidade registrado nos últimos 17 anos. Uma parcela de feitos aqui citados, que ilustra as conquistas de um estado que privilegiou de fato a eficiência na gestão, sendo capaz até de reduzir impostos (emblematicamente reduziu 45% do valor da alíquota do Imposto por Veículos Automotores – IPVA, de 3,5% para 1,9% sobre o valor venal dos veículos) e mesmo, criando um conselho para promover a transição gradual da Reforma Tributária (Conselho Interinstitucional de Implantação da Reforma Tributária - CRT, com objetivo acompanhar a implementação da reforma no Estado e a missão de promover a integração entre os órgãos da administração pública estadual com a União e municípios durante o período de transição para o novo modelo), algo que muitos analistas e executivos do segmento de infraestrutura, apontaram como crucial para um melhor entendimento dos impactos sobre as empresas do setor, unanimemente avaliando que os estados – e companhias – que se anteciparem no entendimento e na transição para o novo regime tributário, terão vantagens consideráveis.



Foto: Divulgação/AEN

As cidades do Paraná já são, em grande parte, urbanizadas, e esse novo investimento faz parte da estratégia de aprimorar ainda mais o ambiente urbano. São R\$ 2 bilhões de investimento em uma nova política de reurbanização do estado, não há nada parecido no Brasil ou na América do Sul.

Guto Silva
Secretário de Estado das Cidades

CONCESSÕES: DA REABILITAÇÃO AO SUCESSO

Paralelamente à recondução do DER/PR a uma posição de destaque, de renovada relevância (que afinal, com propriedade, sempre foi sua), o governo do estado voltou-se para confrontar fantasmas de um passado recente. A administração, ciente de que somente prosperam os governos capazes de estabelecer relações francas e transparentes com investidores privados, encarregou o próprio DER/PR, junto à técnicos da SEIL, para desenhar o que se tornou um novo Programa de Concessões do estado do Paraná, surgido com a difícil tarefa de superar o descrédito e as duras críticas de um programa de concessões anterior falido, que terminou virando caso de polícia. Concebido e apresentado ainda junto à presidência de Jair Bolsonaro, o plano chega à sua compleição na gestão de Luiz Inácio da Silva, superando – por pura insistência e inteligência – perspectivas e visões diversas. Vindo, finalmente, e com poucos ajustes, a ter seus lotes iniciais já marcados pela efígie do sucesso, diante de uma plateia mundial, na prestigiosa sede da Brasil,

Bolsa Balcão – B3, a Bolsa de Valores do Brasil, e uma das casas de negócios mais relevantes de todo o globo. Batidas de martelo que marcaram disputas profícuas desde o Lote 1, vencido pela Concessionária Via Araucária (cujas intervenções podem ser acompanhadas em maiores detalhes neste número), e criaram as expectativas – que vieram a se concretizar nos lotes 2, 3 e 6 e, tem a perspectiva de manter o bom prognóstico (talvez até obtendo melhores resultados, segundo esperam executivos do mercado ouvidos por Rodovias&Infra), nos próximos e últimos ativos a serem ofertados: os lotes 4 e 5. *Confira todos os lotes no box, com informações da Agência Estadual de Notícias – AEN). Em tempo a AEN, destaca que “As seis concessões do Paraná têm um prazo de 30 anos. No total, são 3,3 mil quilômetros de estradas concedidas à iniciativa privada, sendo 1,1 mil quilômetros destas de rodovias estaduais. Os investimentos devem ultrapassar R\$ 60 bilhões durante as três décadas de contrato, no maior programa da América Latina”.

OUTROS LOTES – Os contratos dos dois primeiros lotes estão em vigência desde janeiro de 2024. O lote 1 é operado pela Via Araucária, que arrematou o trecho em um leilão em agosto de 2023. A concessionária deverá investir R\$ 7,9 bilhões em obras de melhorias e manutenção - algumas delas já estão em andamento, como as duplicações do Contorno Norte e Contorno Sul, e a duplicação da ligação Araucária - Campo Largo.

O lote 2, por sua vez, foi leilado em setembro de 2023 e teve como vencedor a EPR Litoral Pioneiro. O investimento nele será de R\$ 10,8 bilhões, com obras nas rodovias BR-153, BR-277, BR-369, PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-408, PR-411, PR-508, PR-804 e PR-855.

Já os contratos com as concessionárias que operam os lotes 3 e 6 passaram a valer em abril deste ano. Com cerca de 570 quilômetros de extensão, o Lote 3 é gerido pela PRVias. Ele integra o chamado Corredor Norte, que conecta o Interior do Paraná ao Porto de Paranaguá, além de integrar o Estado com Santa Catarina e São Paulo.

Arrematado pelo Grupo EPR, o lote 6 é o maior projeto rodoviário do pacote de concessões rodoviárias paranaenses. Ele deve receber R\$ 20,2 bilhões para obras de duplicações em 70% dos trechos das rodovias, além de faixas adicionais, vias marginais e contornos ao longo de 662,1 quilômetros, passando por trechos das BR-163, BR-277, PR-158, PR-180, PR-182, PR-280 e PR-483.



LOTE 5 – O lote 5 abrange 430,7 quilômetros das rodovias BR-158, BR-163, BR-369, BR-467 e PR-317. As estradas cruzam as regiões Oeste e Noroeste, também facilitando a ligação entre o Paraguai e o Mato Grosso do Sul com o Paraná.

Serão R\$ 11,7 bilhões em investimentos para tirar do papel 238 quilômetros de duplicações, 20 quilômetros de vias marginais e 3,7 quilômetros destinados à implantação de contornos, além de 12 quilômetros de rodovias, três passagens de faunas, cinco passarelas e outros dispositivos. Também será construído o Contorno de Guaira. As ciclovias serão instaladas na BR-369.

LOTE 4 – O lote 4 tem 627,52 quilômetros de extensão e abrange três rodovias federais (BR-272, BR-369 e BR-376) e oito estaduais (PR-182, PR-272, PR-317, PR-323, PR-444, PR-862, PR-897 e PR-986). O trecho passa pelas regiões Oeste, Noroeste e Norte do Paraná, conectando tanto um acesso da fronteira com o Paraguai, até a divisa com São Paulo, em Nova Londrina.

Os investimentos previstos chegam a R\$ 18 bilhões. O projeto contempla uma série de melhorias e ampliações na infraestrutura viária, incluindo 231 quilômetros de duplicações, 87 quilômetros de faixas adicionais e 59 quilômetros destinados à implantação de contornos (Nova Londrina, Itaúna do Sul, Oeste de Maringá e Norte e Leste de Londrina). Também estão previstos 39,4 quilômetros de vias marginais e 34 quilômetros de ciclovias, além de 39 passarelas, oito passa-faunas, pontos de ônibus e outras melhorias.

Uma das grandes novidades é a duplicação da PR-323, uma das principais da região Noroeste, nas regiões de Maringá, Cianorte e Umuarama.





PARANÁ MONUMENTAL

Se optarmos por ignorar tudo que até aqui foi apontado, e a ênfase se voltar ao que de mais emblemático em termos de grandes empreendimentos o governo estadual tem a apresentar, seguramente os entusiastas da engenharia pesada, não ficarão desapontados. Como disse, certa vez o diretor-presidente do DER/PR, Fernando Furiatti, “O governo do Paraná escolheu construir pontes. Adotou uma política de não isolamento, de reforço nas boas relações, de reforço nas suas conexões, dentro e fora do país. E isto é simbolicamente representado pelo êxito na construção da Ponte Binacional Brasil-Paraguai e mais recentemente, na Ponte de Guaratuba”, um tom quase filosófico, dito por um engenheiro que, oriundo de uma instituição de alto gabarito na engenharia nacional, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, sagrou-se como a face de um “Novo DER/PR”, construído de dentro para fora, e que hoje é amplamente reconhecido por seus pares em todo o território nacional, com uma grande usina de boas práticas e soluções de engenharia, uma referência para o rodoviarismo nacional. Primeira grande entrega do “estado entre pontes”, a segunda ponte Brasil-Paraguai, também conhecida como “Ponte da Integração”, que liga Foz do Iguaçu à Ciudad de Leste. Construída com recursos da Itaipu Binacional (cerca de R\$ 460 milhões), a Ponte marca, não apenas um exemplo de engenharia grandioso, com suas torres se erguendo a 120 m de altura, suas extensão total de 760 m e seu vão livre de 470, mas também pelo arranjo inédito, justamente pela forma com que os aportes vieram, uma vez que o estado do Paraná

pelo DER/PR, conseguiu, justamente por meio das boas relações com o governo federal – de novo, em uma atmosfera absolutamente republicana – assegurar subrogação da empreitada e portanto, a chegada desse investimento diretamente para a autarquia. Cabe dizer que, as obras complementares, conhecidas como “Perimetral Leste”, e que incluem um complexo de cerca de 15 Km entre acessos viadutos e duas aduanas (uma em cada país), está, atualmente 75% executado. Do extremo oeste, chegando a Leste, na Baía de Guaratuba, outras torres se erguem, mas das águas. Consideradas improváveis, elas superaram não apenas entraves jurídicos: superaram a descrença e hoje fazem parte de um conjunto cuja execução chegou em 73%, com investimentos na faixa de R\$ 400 milhões. Despejando mais números: tal complexo, que chega a 3,07 Km (considerando 940 m de obras adicionais do lado de Guaratuba e por volta de 880 m pelo lado de Matinhos) é composto pelos 1.244 m de ponte lançada sobre o espelho líquido, com assinatura arquitetônica automaticamente reconhecível e que já na apresentação de sua maquete eletrônica, não deixava dúvidas quanto ao potencial estético para estampar os cartões postais do estado.



Fernando Furiatti
Diretor-Presidente do DER/PR

O governo do Paraná escolheu construir pontes. Adotou uma política de não isolamento, de reforço nas boas relações, de reforço nas suas conexões, dentro e fora do país. E isto é simbolicamente representado pelo êxito na construção da Ponte Binacional Brasil-Paraguai e mais recentemente, na Ponte de Guaratuba.



ÓRGÃO GARANTIDOR DE DIREITOS: IR E VIR COM SEGURANÇA

Mas é certo que esta é uma edição que carrega o signo do rodoviarismo moderno, cuja verde logomarca do DER/PR, com seu trevo estilizado, representa com muita propriedade. O braço executivo da secretaria de Infraestrutura e Logística, que tornou o Paraná novamente possível, é também a autarquia que procurou paulatinamente modernizar-se. Que tornou-se em uma “Fábrica de projetos”, e um terreno fértil para a inovação que veio na forma de programas e projetos, como o ProConserva, que cuida dos mais de 12 mil Km de malha rodoviária estadual, um ativo essencial para o desempenho logístico do estado; o ProMAC, de Manutenção e Conservação do Pavimento; o ProFaixa, de Conservação da Faixa de Domínio; o Pro Integra, de manutenção de pista e faixa de domínio

para preparação à posterior entrega para as concessões, e o PROSEG, que elevou tecnicamente o padrão da segurança viária e da sinalização a patamares muito superiores ao que se tinha conceitualmente estabelecido para rodovias estaduais, fazendo com isso, também, com que outros departamentos análogos também se inspirassem em avançar no quesito. É o “Novo DER/PR”, das modernas metodologias de projeto, de levantamento, de monitoramento, de fiscalização, de gerenciamento, mas acima de tudo, é o DER/PR da presença silenciosa do estado do Paraná, que acompanha seus cidadãos da origem ao destino, e que a partir daqui, poderá ser apreciado em detalhes em toda a sua complexidade que, afinal, tem uma função objetiva muito simples: cuidar – bem – dos caminhos do Paraná.



Travessia Urbana de Imbaú: resultado de uma colaboração estratégica. O Convênio Klabin materializa a modernização da infraestrutura local, trazendo mais segurança e fluidez para o trânsito da cidade.



PARANAGUÁ: POR ONDE O PARANÁ GANHA O MUNDO

Como um governo que investiu no setor produtivo e industrial, e garantiu a chegada de tudo isso por meio de uma completa reestruturação rodoviária, a pressão exercida na saída – como se via em intermináveis filas de caminhões, que iniciavam-se ainda na plataforma continental, às vezes 70 Km antes – era preciso dar maior atenção aos Portos do Paraná, para sanar o gargalo. Sob o slogan “Logística Inteligente”, e constituído pelos Portos de Paranaguá e Antonina, a administração cujo funcionamento é de empresa pública estadual, opera sob a SEIL, em regime de convênio de delegação do governo federal. Em linha com as premissas do governo do estado, a APPA é aderente à políticas de transparência e sustentabilidade, tendo inclusive recentemente, recebido o selo “Impulso Verde”, reforçando sua hegemonia não apenas na eficiência de sua administração, premiada 6 anos consecutivos (a última vez neste ano, pelo Prêmio Portos + Brasil, anteriormente Ranking de Índice de Gestão das Autoridades Portuárias – IGAP), mas também como uma referência sólida no trato com o meio ambiente, em uma das atividades mais desafiadoras neste sentido, tendo sido também, o primeiro porto público do país a receber a certificação internacional Ecoports, sendo reconhecido também pela Agência Nacional dos Transportes Aquaviários – Antaq. Falando em premiações internacionais, o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz

Fernando Garcia, foi à Quebec no Canadá, receber pela segunda vez o reconhecimento da comunidade internacional como o Porto que promove a melhor relação com sua comunidade, pelo Lighthouse Awards, concedido pela American Association of Port Authorities (Associação Americana de Autoridades Portuárias): “Competimos com todos os portos americanos, e alguns portos da América do Sul. Esse prêmio da AAPA (de melhor relação Porto-Cidades), é um reconhecimento do compromisso do governo do Paraná e dos Portos do Paraná com a sua comunidade. Um compromisso com o desenvolvimento sustentável”. Vale lembrar que em junho deste ano a APPA também foi laureada nas categorias Desempenho e Crescimento Portuário e Desenvolvimento Sustentável, em Lima, Peru (premiação da AAPA LATAM).



Fotos: Portos do Paraná/Ascom

Esse prêmio da AAPA (de melhor relação Porto-Cidades), é um reconhecimento do compromisso do governo do Paraná e dos Portos do Paraná com a sua comunidade. Um compromisso com o desenvolvimento sustentável.

Luiz Fernando Garcia
Diretor-Presidente da Portos do Paraná



RENOVAURB
TECNOLOGIAS QUE SALVAM VIDAS

LEIA O ARTIGO COMPLETO:



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

QUAL O PREÇO DE UMA VIDA?

@renovaurb



POSTE DE AÇO PADRÃO

POSTE COLAPSÍVEL

www.renovaurb.com.br

A união entre a **Faixa Sinalização Viária** e a **Sinape**, dentro do **consórcio** que integra o **Programa PROSEG Paraná**, reflete a força da **cooperação técnica** e o **compromisso conjunto** com a **segurança** e a **modernização** das **rodovias paranaenses**



Faixa Sinalização Viária

(11) 2485-0262
R. Prof. Olivier Ramos
Nogueira, 266 - Cidade
Industrial Satélite de São
Paulo, Guarulhos - SP

SINAPE Sinalização Viária

(16) 3664-6274
Rua Domingos Zera, 80
Distrito Industrial -
Brodowski/SP

**DIRETORIA
PRESIDÊNCIA**
FERNANDO FURIATTI

LIDERANÇA E VISÃO ESTRATÉGICA: A PRESIDÊNCIA DO DER-PR GUIA O FUTURO DAS RODOVIAS PARANAENSES

No epicentro da gestão rodoviária do Paraná está a figura do Diretor-Presidente do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR), responsável por liderar e orquestrar a complexa missão de desenvolver e manter a infraestrutura viária do estado. Essa liderança é encarnada por Fernando Furiatti Sabóia, que comanda as ações do DER-PR com uma visão estratégica e um compromisso inabalável com a excelência e a segurança nas estradas. Para uma análise aprofundada de sua gestão e dos projetos em andamento, não deixe de conferir a entrevista exclusiva com Fernando Furiatti Sabóia nesta edição. A atuação do Diretor-Presidente é multifacetada e abrange as mais diversas esferas da administração rodoviária. Suas competências, delineadas pelo Art. 20 do regimento, incluem:

Direção e Coordenação:

Liderar, orientar, controlar e coordenar todas as atividades do Departamento, alinhando-as às políticas estadual e federal de transporte rodoviário.

Autoridade de Trânsito:

Exercer o poder jurisdicional de autoridade de trânsito, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

Representação Institucional:

Representar o DER-PR em todas as instâncias e assinar atos pertinentes.

Gestão de Pessoal e Orçamento:

Praticar atos relativos a pessoal, coordenar a elaboração da proposta orçamentária, ajustes e alterações.

Autorizações e Licitações:

Autorizar a instauração de processos de licitação, dispensá-los quando previsto em lei, homologar resultados e autorizar despesas.

Normatização e Fiscalização: Baixar atos, portarias e instruções, assinar contratos e convênios, e determinar a instauração de processos administrativos.

Decisões Estratégicas:

Aprovar concessão de prêmios, normas internas para compras, acordos judiciais, processos de alienação de bens e rescisões contratuais.

Para auxiliar o Diretor-Presidente em suas vastas atribuições, diversas assessorias especializadas fornecem o suporte técnico e estratégico necessário, garantindo que a gestão seja eficiente e alinhada aos mais altos padrões.



GABINETE DA PRESIDÊNCIA: A EXPERIÊNCIA E O INTERESSE PÚBLICO COM OTIMISMO IMPULSIONANDO UM "NOVO DER"



PR-170 / PRC-466, que liga Guarapuava a Turvo, é fundamental para o escoamento da produção e a conectividade de diversas comunidades. Investimentos contínuos garantem a manutenção e a modernização dessa importante via.



Terufumi Katayama
Chefe de Gabinete do Diretor-Presidente

À frente do Gabinete, unidade responsável por assistir diretamente o Diretor-Presidente em suas funções, está Terufumi Katayama, uma figura central e experiente do DER-PR. Engenheiro civil formado em 1973, sua conexão com o Departamento remonta a maio de 1976. Após um período atuando em consultoria, ingressou na secretaria dos transportes no ano de 2003 como Diretor Geral, retornou ao DER-PR em 2010 para assumir a chefia de gabinete, posição que ocupa há 15 anos. Sua trajetória no DER é marcada por uma transição significativa: de engenheiro fiscal de obras a administrador, uma jornada que ele destaca ter se adaptado muito bem. Terufumi Katayama sempre pautou sua atuação por uma filosofia inegociável: "Na dúvida, sempre pelo interesse público, trabalhando com educação, polidez e justiça." Essa postura de seriedade, correção, honestidade e comprometimento foi constantemente reconhecida pelo DER, tanto em sua função técnica quanto administrativa. Aos 77 anos, Terufumi Katayama continua a contribuir ativamente, sendo um dos servidores mais antigos e experientes. Ele é responsável pela assistência direta ao Diretor-Presidente em compromissos oficiais e atribuições (Art. 21), pelo relacionamento com o público, pela coordenação do apoio administrativo e pela gestão de expedientes e pautas do Conselho Diretor. Sua dedicação se estende também à transmissão da cultura do DER – focada na seriedade e no interesse público – às novas gerações de engenheiros, que ele vê com otimismo impulsionando um "novo DER" em um caminho muito bom. Ele ainda aconselha os mais jovens a cuidar da saúde física e mental, visando manter a disposição para o trabalho em todas as fases da vida, assim como ele demonstra. Refletindo sobre sua longa e dedicada carreira, Terufumi Katayama enfatiza: "Vale a pena poder trabalhar com honestidade, seriedade, e com uma palavra que valorizo muito: o comprometimento. Servidor público tem que ser comprometido com o interesse público." Para Katayama, "Profissionalmente, o DER é tudo para mim."

Vale a pena poder trabalhar com honestidade, seriedade, e com uma palavra que valorizo muito: o comprometimento. Servidor público tem que ser comprometido com o interesse público.

ASSESSORIA DE PLANEJAMENTO INOVAÇÃO E PROFISSIONALISMO NA GESTÃO DO DER-PR PARA O FUTURO

A Assessoria de Planejamento, sob a liderança de Adriana Barboza Tabisz Valim, é uma unidade estratégica e multifuncional (Art. 22 e 23) que atua como coordenadora e integradora das ações do DER-PR. Com uma trajetória no serviço público estadual desde 1993 e no DER desde 2017, inicialmente como Coordenadora de Orçamento, Adriana hoje é a responsável por verificar toda a parte dos investimentos, programando e monitorando o cumprimento do plano plurianual e da lei orçamentária. Entre suas atribuições, a Assessoria de Planejamento também gerencia a manutenção do sistema rodoviário, incluindo mapeamento e alterações, e atua no assessoramento direto ao Diretor-Presidente em questões de melhoria interna e na proposição de instruções normativas. A equipe trabalha em conjunto com a Diretoria Financeira e a Secretaria de Planejamento, buscando recursos e viabilizando projetos, como a parceria com o BID/BIRD para 2027/2028. Um dos projetos mais significativos sob sua gestão é a contratação da Fundação Dom Cabral para o planejamento estratégico do órgão. O objetivo é implementar metodologias de trabalho que garantam a profissionalização e a continuidade dos procedimentos, independentemente de influências políticas. "Nosso foco tem sido elevar o profissionalismo dentro do órgão público," destaca Adriana, salientando que o DER-PR é reconhecido pela sua parte técnica. A criação de comitês de governança também faz parte das responsabilidades, visando atender às demandas

de órgãos de controle como o Tribunal de Contas e a Controladoria Geral do Estado. Com formação em Ciências Contábeis, Adriana expressa grande orgulho em trabalhar em um órgão que completa 80 anos e se mantém em constante aprimoramento, buscando novas tecnologias e engajando o pessoal. Ela atribui o sucesso do DER-PR ao apoio governamental à infraestrutura, que resultou em mais de R\$ 14 bilhões investidos em sete anos. "Jamais testemunhamos um apoio tão significativo para a infraestrutura," comenta. Um ponto de orgulho é o reconhecimento externo: durante um treinamento, uma palestrante do Ceará elogiou as estradas do Paraná como as melhores que já percorreu no Brasil. "É um grande orgulho, saber que não apenas mantemos uma malha viária de qualidade, mas também proporcionamos segurança aos usuários e impulsionamos o desenvolvimento do estado. Essa é a essência do nosso trabalho," conclui Adriana, reforçando a gratificação de contribuir para a segurança e o desenvolvimento do estado.



Adriana Barboza Tabisz Valim
Assessora de Planejamento
do Diretor-Presidente

É um grande orgulho, saber que não apenas mantemos uma malha viária de qualidade, mas também proporcionamos segurança aos usuários e impulsionamos o desenvolvimento do estado. Essa é a essência do nosso trabalho.



ASSESSORIA MILITAR SEGURANÇA RODOVIÁRIA E PARCERIA ESTRATÉGICA

O Major Fernando Paulo Cantador, carinhosamente conhecido como Major Cantador, é o Assessor Militar do DER-PR desde 2019, atuando como um elo vital entre as forças de segurança pública e o Departamento. Sua função, como detalhado no Art. 24, é multidisciplinar, abrangendo desde a elaboração de pareceres técnicos para o Diretor-Presidente do DER, comando geral da polícia, bombeiros e delegado geral da polícia civil, até a manutenção de estatísticas de acidentes e o acompanhamento de convênios. O Major Cantador enfatiza que a Polícia Rodoviária Estadual é um dos principais braços da assessoria, recebendo investimentos significativos: "Já investimos mais de 60 milhões na polícia rodoviária estadual em paramentação, radares, viaturas. A viatura policial rodoviária tem um preparo diferenciado." Além disso, a assessoria atende aos processos de compra de veículos, assistência técnica a equipamentos



Major Fernando Paulo Cantador
Assessor Militar do DER-PR

e infraestrutura predial dos postos rodoviários, que são de responsabilidade do DER. A atuação do Major se estende a outros programas, como o Corpo de Militares Inativos Voluntários (CMEIV), que reintegra policiais aposentados como agentes de trânsito, atuando em radares, balanças e apoio em faixa de domínio. Esses agentes também contribuem com as Escolas Práticas Educativas de Trânsito (EPETs), orientando crianças em seis regiões do Paraná, demonstrando a abrangência do trabalho preventivo e repressivo. A assessoria também apoia a operação do ferryboat, especialmente durante a construção da ponte de Guaratuba, e é responsável pela validação de imagens de trânsito rodoviário e pelo monitoramento 24 horas das balanças. Para eventos que impactam as rodovias, a assessoria elabora checklists de segurança. O Major Cantador destaca a importância do trabalho técnico e em constante atualização no trânsito rodoviário. "É algo muito técnico. O Código de Trânsito Brasileiro é técnico e é renovado diariamente," afirma. Ele é um defensor ferrenho da educação e do impacto dos radares na segurança: "O maior resultado que observamos até hoje é a questão do radar. Ele é muito educativo. Conseguimos, com números, comprovar que estamos salvando vidas, e uma vida não tem preço." A atuação da assessoria, que vai desde a educação infantil até o controle de motoristas imprudentes, reflete o lema do DER: a melhoria da rodovia deve sempre vir acompanhada da conscientização para a segurança.

O maior resultado que observamos até hoje é a questão do radar. Ele é muito educativo. Conseguimos, com números, comprovar que estamos salvando vidas, e uma vida não tem preço.



NÚCLEO DE INTEGRIDADE E COMPLIANCE SETORIAL NICS: INTEGRIDADE, COMPLIANCE E TRANSFORMAÇÃO CONTÍNUA

A integridade e a transparência são garantidas pelo NICS, sob a liderança de Jamile Cristina Marques Ferreira e os demais agentes. Servidora efetiva desde janeiro de 2020, Jamile iniciou sua trajetória no DER-PR na própria Auditoria Interna, atuando também como ouvidora e chefe da Auditoria. Com a extinção da Auditoria Interna como setor e sua integração ao Núcleo de Integridade e Compliance Setorial (NICS) – instituído pelo governo do estado em 2019 e estruturado no DER-PR em 2020 –, Jamile assumiu a chefia do novo núcleo. As atividades do NICS são abrangentes, englobando ouvidoria, transparência, compliance (gestão de riscos) e controle interno, que inclui a auditoria. A equipe, composta por seis agentes (Jamile como chefe de compliance, quatro de controle interno e um de ouvidoria/transparência), lida com demandas variadas, desde manifestações de cidadãos insatisfeitos com a infraestrutura rodoviária até fiscalizações do Tribunal de Contas. A metodologia de trabalho do NICS se baseia em um plano anual, flexível para incorporar novas demandas da diretoria. Jamile enfatiza que o objetivo principal do núcleo é promover transformação e melhoria, não a penalização. "Nosso objetivo não é responsabilizar e penalizar ninguém. Buscamos encontrar soluções e métodos para corrigir as condições inadequadas," afirma. Esse trabalho envolve a mitigação de riscos, a prevenção e a atuação da ouvidoria para cobrar soluções para problemas

recorrentes. A assessora ressalta a importância de ser vista como parceira pelas outras áreas. "Queremos que as pessoas nos vejam como parceiros. Este é o nosso princípio," explica. A equipe oferece suporte para que as áreas corrijam problemas que, por vezes, os próprios executores não identificam, devido ao foco em suas atividades principais. Após quase seis anos no DER, Jamile expressa grande satisfação. "Posso afirmar que me sinto muito realizada por trabalhar aqui," comenta. Ela se considera sortuda por ser um agente de transformação e melhoria, e destaca o comprometimento de toda a sua equipe. "Todos aqui são muito focados e determinados no que fazem. Todos que estão aqui gostam de fazer o que fazem, e acredito que isso faz a diferença," conclui Jamile, refletindo o espírito de dedicação que impulsiona o NICS.



Jamile Cristina Marques Ferreira
Núcleo de Integridade e Compliance Setorial

PROCURADORIA JURÍDICA AMPARO LEGAL E GESTÃO EFICIENTE DE DEMANDAS

O amparo legal para as ações do DER-PR é fornecido pela Procuradoria Jurídica, agora liderada pelo Dr. Luciano Tinoco Marchesini. Com uma impressionante trajetória de 34 anos no serviço público e 49 anos de experiência profissional, o Dr. Luciano assumiu o cargo de Procurador-Chefe em 6 de junho deste ano, após a saída do Dr. Aristides. Sua carreira diversificada inclui passagens como office boy, assistente administrativo na CACEX do Banco do Brasil, guia turístico, e 30 anos no IAP antes de chegar à PGE e, finalmente, ao DER-PR. Sua vasta experiência inclui ainda um período como assessor parlamentar em Brasília, onde atuou na Comissão de Meio Ambiente e participou da elaboração de leis importantes, como a legislação de royalties para proteção ambiental e a lei de royalties de meio ambiente no Paraná, que destina recursos a municípios com restrições econômicas devido a questões ambientais. Ao assumir a Procuradoria-Chefe, o Dr. Luciano enfrentou o desafio de um quadro de advogados reduzido – de 40 para apenas três –, exigindo que ele atuasse como advogado de quatro regionais e procurador simultaneamente. Para otimizar os processos e reduzir o volume de ações judiciais



Dr. Luciano Tinoco Marchesini
Procurador-Chefe do DER-PR

(atualmente 15 mil), ele propôs a criação de uma câmara de negociação. Esta câmara, composta por funcionários das superintendências regionais, teria a função de analisar demandas de responsabilidade civil e desapropriações, buscando acordos dentro dos parâmetros da PGE. “O custo de uma ação judicial de R\$ 3.500 por um pneu danificado é significativamente menor que as horas de trabalho de um advogado público,” ressalta o Dr. Luciano, defendendo a importância de evitar a judicialização de casos menores. As demandas da Procuradoria são variadas e complexas, desde pareceres sobre licitações, sindicâncias e aditivos de contratos (chegando a 11 pareceres e dezenas de assinaturas em um único dia), até atuações em casos como ameaças em licitações junto à Polícia Federal e acordos em ações civis públicas envolvendo questões ambientais e urbanísticas. “Temos que ser multidisciplinares,” comenta o Dr. Luciano, destacando a amplitude de temas que aborda diariamente. Para o Dr. Luciano, estar à frente da Procuradoria Jurídica do DER-PR é uma “honra muito grande.” Ele considera o DER uma das maiores autarquias do estado, com o maior orçamento e uma responsabilidade imensa na mobilidade dos paranaenses. Orgulha-se de participar de uma gestão que entrega obras significativas, como a ponte de Guaratuba e a ponte internacional para o Paraguai, e de ver as rodovias evoluírem com projetos de concreto, essenciais para o escoamento da safra e o desenvolvimento do estado. “É um imenso orgulho participar de uma gestão que entrega obras tão significativas, como a ponte de Guaratuba, e ver nossas rodovias impulsionarem o desenvolvimento do Paraná,” declara o Dr. Luciano, ressaltando o impacto direto do trabalho do DER na vida dos cidadãos. Filho de funcionários públicos, ele carrega o compromisso com a administração pública em seu DNA. Em abono de permanência há cinco anos, Dr. Luciano permanece no serviço público por gosto, defendendo que é preciso deixar as instituições organizadas. “É preciso deixar as instituições organizadas para que caminhem pelas próprias pernas, pois os insubstituíveis estão todos no cemitério,” conclui, com a sabedoria de sua longa experiência.

É um imenso orgulho participar de uma gestão que entrega obras tão significativas, como a ponte de Guaratuba, e ver nossas rodovias impulsionarem o desenvolvimento do Paraná.

ASSESSORIA DE ENGENHARIA AMBIENTAL SUSTENTABILIDADE E LICENCIAMENTO ESTRATÉGICO

A preocupação com a sustentabilidade e o impacto ambiental das obras rodoviárias é a missão da Assessoria de Engenharia Ambiental, sob a coordenação de Rodrigo Luiz Freitag. Ele ingressou no DER-PR em 2008, por concurso público, e após anos na Superintendência Regional de Cascavel, assumiu a Assessoria Ambiental em meados de 2019, trazendo sua expertise para um setor em constante evolução. A atividade da assessoria ambiental está envolvida em todas as diretorias do DER-PR, desde o planejamento e contratação de estudos ambientais até a fiscalização e acompanhamento das obras. Também atua junto à Diretoria de Operação nas atividades de manutenção que exigem licenciamento. “O licenciamento ambiental é sempre um desafio, pois a legislação está em constante evolução e transformação,” afirma Rodrigo. Ele destaca a necessidade de dialogar com os órgãos ambientais, principalmente o IAT e IBAMA, além dos dos órgãos intervenientes, ICMBIO, INCRA e FUNAI. Um marco na gestão ambiental do DER foi o alinhamento com os órgãos ambientais, impulsionado pela parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). “O BID trouxe um parâmetro que elevaram a qualidade dos nossos estudos e projetos ambientais. Isso foi fundamental para nossa evolução,” explica Rodrigo, ressaltando que “se você tem um projeto bom e um estudo ambiental bom, o licenciamento flui.” Entre os desafios recentes superados, destaca-se o licenciamento da ponte de Guaratuba, considerado o primeiro processo trifásico no litoral paranaense dentro do atual cenário regulatório ambiental. A assessoria também está engajada em estudos voltados à redução de emissões de carbono, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), a redução de carbono não é apenas uma necessidade

Estamos construindo um banco de compensação junto ao órgão ambiental para zerar o passivo ambiental de compensação florestal.

ambiental, mas uma oportunidade estratégica para o governo, contribuindo para a sustentabilidade, a saúde pública e a mitigação de riscos climáticos de longo prazo. A compensação florestal é uma das obrigações do licenciamento que mais chamam a atenção de Rodrigo. Quando a supressão de vegetação é inevitável, a compensação deve ser realizada, sendo a definição das ações e estratégias são definidas pela assessoria. “Estamos construindo um banco de compensação junto ao órgão ambiental para zerar o passivo ambiental de compensação florestal,” revela Rodrigo, destacando essa iniciativa como um ponto positivo da gestão. Para Rodrigo, fazer parte da atual gestão é motivo de grande orgulho. “É muito satisfatório e enriquecedor profissionalmente. Sempre digo que o DER é uma verdadeira escola para todos que têm a oportunidade de passar por aqui” Conclui, orgulhoso ao testemunhar a transformação da autarquia, que passou de um cenário com poucas obras para outro marcado por inúmeras entregas iniciadas e concluídas.



Rodrigo Luiz Freitag
Assessor de Engenharia Ambiental do DER-PR



SECRETARIA DA PRESIDÊNCIA TRADIÇÃO FAMILIAR E PAIXÃO PELO DER-PR

Elizabeth Padilha Wandembruck é um exemplo vivo da profunda conexão que muitos servidores têm com o DER-PR. Com 43 anos de serviço dedicados ao Departamento, sua história é entrelaçada com a de sua família. "Trabalho no DER há 43 anos e venho de uma família rodoviária; meu avô, meu pai e minhas irmãs passaram por aqui. Minha irmã do meio se aposentou com 47 anos de DER, e a mais velha com 43. Eu nasci e me criei dentro do DER," compartilha Elisabeth. Ela recorda com carinho as memórias de infância ligadas ao local de trabalho de seu pai, na antiga DT3, no bairro Bacacheri, e a transição para a estrutura atual do DER. Seu pai, que dedicou 42 anos ao Departamento, foi uma figura versátil e essencial:



Elizabeth Padilha Wandembruck
Secretária da Presidência do DER-PR

"Meu pai trabalhou 42 anos no departamento. Ele era carpinteiro, acompanhava o pagador, ia para a Serra Negra, fazia manutenção e limpeza de rios, e ajudava em todos os serviços." Entre as lembranças mais vívidas, está a distribuição de presentes de Natal: "A minha lembrança é como se fosse hoje. Eu tinha sete anos de idade e vínhamos em um caminhão basculante para ganharmos os presentes de Natal que o governo nos dava, destinados aos filhos dos funcionários. Saíamos daqui muito contentes, pois eram bonecas de borracha, não de plástico. Isso tudo nos trouxe o amor que ainda encontramos trabalhando aqui." Sua jornada profissional no DER-PR começou como secretária, evoluindo para diversas funções: "Iniciei como secretária, cuidando da máquina de xerox. Depois fui para a recepção e secretária dos coordenadores, que depois se tornaram diretores. Trabalhei com um secretário por oito anos. Continuei na diretoria geral, pois o secretário exercia as duas funções. Hoje, permaneço como secretária do diretor-presidente." Para Elisabeth, o DER-PR é mais do que um local de trabalho: "Eu vejo o DER como um paizão. Aqui nós criamos, criei meus filhos e ainda consigo criar meus netos. Então, para mim, é tudo. Amo isso aqui de verdade." Sua paixão e história personificam o espírito de dedicação que move o Departamento.

Trabalho no DER há 43 anos e venho de uma família rodoviária; meu avô, meu pai e minhas irmãs passaram por aqui. Minha irmã do meio se aposentou com 47 anos de DER, e a mais velha com 43. Eu nasci e me criei dentro do DER.



VISÃO E ESFORÇO COLETIVO: O DER-PR IMPULSIONANDO O FUTURO DO PARANÁ

Para o Diretor-Presidente do DER-PR, Fernando Furiatti Sabóia, o sucesso e os avanços alcançados pela autarquia são intrinsecamente ligados a um trabalho coeso e ao empenho diário de todos. Ele faz questão de ressaltar a importância de cada membro da equipe e o suporte inestimável das unidades de apoio que compõem a estrutura do Departamento, valorizando a contribuição individual e coletiva "Todos os resultados que o DER alcança são, sem exceção, reflexo do esforço e dedicação de cada um de nossos servidores e funcionários, aliado à expertise e apoio fundamental de nossas assessorias competentes." Essa perspectiva do Diretor-Presidente não apenas solidifica a compreensão de que a liderança do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER-PR) demonstra um compromisso inabalável com a excelência na gestão das rodovias estaduais, mas também destaca a cultura organizacional pautada na valorização humana. Através de uma visão estratégica e integrada, onde cada setor e cada indivíduo contribuem significativamente, o DER-PR consegue entregar uma infraestrutura

viária robusta, segura e sustentável. Este esforço conjunto assegura que as rodovias paranaenses não só atendam às demandas do presente, mas também se preparem para o futuro, funcionando como verdadeiros catalisadores para o progresso econômico e social contínuo, impulsionando o estado para novas conquistas e um desenvolvimento duradouro. A sinergia entre a gestão de ponta, o conhecimento técnico especializado e a paixão pelo serviço público é o que verdadeiramente pavimenta o caminho para a excelência e a inovação no Paraná.



Fernando Furiatti
Diretor-Presidente do DER-PR

Todos os resultados que o DER alcança são, sem exceção, reflexo do esforço e dedicação de cada um de nossos servidores e funcionários, aliado à expertise e apoio fundamental de nossas assessorias competentes.



DIRETORIA TÉCNICA
JANICE KAZMIERCZAK

VIABILIZANDO O MAIOR PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS DO BRASIL

Quando Janice Kazmierczak Soares assumiu a Diretoria Técnica do DER-PR há três anos, o Paraná já se destacava na infraestrutura rodoviária. Hoje, sob sua liderança, o estado é pioneiro em tecnologias construtivas e gestão de obras, estabelecendo novos padrões que repercutem nacionalmente. Na Diretoria Técnica, desenvolveu a capacidade de estruturar grandes projetos, atuando na liderança das equipes responsáveis por todas as

etapas, que incluem planejamento, desenhos, orçamentação, contratação, obtenção do licenciamento ambiental, desapropriação e gestão de contratos. Servidora concursada desde 2014, Janice protagonizou uma das maiores transformações do departamento. Ela descreve a mudança: "Quando entrei, via pessoas desanimadas. Hoje, todos trabalham sabendo que o projeto se transformará em uma obra, e isso é extraordinário."



Todos os projetos prontos viraram obras. O que seria um banco de projetos, hoje não existe mais, pois os projetos se tornaram realidade. Isso é muito bom.



Janice Kazmierczak
Diretora Técnica do DER-PR

DA ESCASSEZ À ABUNDÂNCIA: A ESTRATÉGIA DOS PROJETOS

A transformação começou com um desafio: "Quando este governo assumiu, não existiam projetos para executar obras," revela Janice. A solução foi criar um robusto banco de projetos para impulsionar o desenvolvimento. A diretora explica a estratégia: "O governo solicitou a contratação de um banco de projetos. Licitamos e elaboramos esses projetos, o que foi bem difícil." O resultado superou as expectativas. A execução impressiona: "Todos os projetos prontos viraram obras. O que seria um banco de projetos, hoje não existe mais, pois os projetos se tornaram realidade. Isso é muito bom", celebra Janice. "Foi um processo rápido. A sensação sempre foi de constante corrida para finalizar projetos e licitar as obras imediatamente." Essa dinâmica criou um ciclo virtuoso. A fórmula é clara: "Mais obras geram mais recursos, pois a infraestrutura traz benefícios de longo prazo para a população."

PIONEIRISMO EM BIM: REVOLUÇÃO DIGITAL

ODER-PR revolucionou a engenharia rodoviária brasileira ao ser pioneiro na exigência da metodologia BIM (Building Information Modeling). "A primeira licitação com BIM de obras rodoviárias foi aqui no DER-PR. Acredito que somos pioneiros", afirma Janice com orgulho. A implementação é abrangente: "Temos vários projetos em BIM, incluindo a Ponte de Guaratuba, que usa BIM em todas as etapas, até na fiscalização", detalha a diretora. "É uma inovação muito bem-sucedida." O BIM transformou a gestão de projetos, permitindo precisão no planejamento, redução de erros, otimização de recursos e integração total entre projeto, execução e fiscalização. Tornou-se padrão nas grandes obras do estado, servindo de referência nacional.



O investimento no pavimento rígido é, na maioria das vezes, 10 a 20% superior na construção. Contudo, em 4 a 6 anos, ele recupera o valor extra com a economia na conservação.

Janice Kazmierczak



A REVOLUÇÃO DO PAVIMENTO RÍGIDO

Sob a Diretoria Técnica, o Paraná desenvolveu o programa de pavimento rígido mais ambicioso do país. São mais de 700 quilômetros em execução ou planejados. O programa iniciado com PRC-280 já mostra resultados, transformando 143 quilômetros de "uma das piores rodovias" em referência nacional. Os números provam a eficiência: "De 2018 a 2023, esse trecho de 143 quilômetros gastou 60 milhões em conservação. Média de 12 milhões/ano. Nos últimos dois anos, com a entrega dos lotes, a média caiu para 3,6 milhões/ano", revela Janice. "Ao economizar na manutenção, temos dinheiro para novas obras. Esse é o princípio." O programa se expande para o Eixo Y, na região central do estado, com mais de 80 quilômetros de duplicação da PRC-466 em pavimento rígido. "São 84 quilômetros em pista dupla, totalizando 168", explica a diretora, combinando whitetopping na pista existente e construção da nova pista em concreto. Essa duplicação soma-se a mais 173 km de restauração whitetopping com novas terceiras faixas, sentido Campo Mourão e sentido Mauá da Serra. "Só na região central do estado, são mais de 2 bilhões em investimentos com obras de pavimento rígido. É um grande orgulho." O programa inclui diversas outras obras a exemplo da restauração em whitetopping e ampliação de capacidade da PR-151 entre Ponta Grossa e Palmeira. Ao todo são mais de 2 bilhões de reais de obras já em

Para a Diretoria Técnica é um grande orgulho ter estruturado esse projeto de enorme magnitude e complexidade. São muitas variáveis que precisaram estar perfeitamente alinhadas, e isso demandou a atuação de diversos profissionais multidisciplinares trabalhando conjuntamente.

Janice Kazmierczak

andamento, somando-se a mais de 700 milhões já executadas e 3,4 bilhões de obras em licitação ou planejadas. A escolha tecnológica segue critérios rigorosos: "O investimento no pavimento rígido é, na maioria das vezes, 10 a 20% superior na construção. Contudo, em 4 a 6 anos, ele recupera o valor extra com a economia na conservação", detalha Janice. "Fazemos sempre essa análise técnica, mas também levamos em consideração a estratégia do governo na execução de obras que dão maior retorno econômico a longo prazo."

A PONTE DE GUARATUBA

A Ponte de Guaratuba é a obra mais emblemática da gestão, combinando alta complexidade e impacto social. O Governo do Estado através do DER/PR trabalha desde 2020 na estruturação do projeto dessa obra que beneficiará toda a região do litoral do Paraná. Foram muitos desafios técnicos, ambientais e jurídicos a serem vencidos. "Para a Diretoria Técnica é um grande orgulho ter estruturado esse projeto de enorme magnitude e complexidade. São muitas variáveis que precisaram estar perfeitamente alinhadas, e isso demandou a atuação de diversos profissionais multidisciplinares trabalhando conjuntamente." A Ponte de Guaratuba é mencionada na Constituição do Paraná de 1989, que previa a obra como uma expectativa de desenvolvimento para o litoral do estado. Essa menção na constituição foi o marco inicial para a longa espera da construção, que só começou a sair do papel em abril de 2023. Com prazo de conclusão para abril de 2026, a obra supera 75% de execução e agora enfrenta desafios de engenharia. "O caminho crítico sempre foi a parte estaiada, devido a limitações físicas para incremento de equipe. Trabalham 24 horas/dia, utilizando concreto de alta tecnologia que permite a desforma e início das protensões em poucas horas."

VISÃO INTEGRADA E PARCERIAS ESTRATÉGICAS

A Diretoria Técnica não se limita a rodovias estaduais. Sob Janice, o DER-PR executou interseções em rodovias federais, demonstrando capacidade de articulação e ampliando o impacto estadual. "O governador é apaixonado por novas obras", comenta Janice. "Além das rodovias estaduais, fizemos várias interseções em rodovias federais." Realizações incluem o viaduto no entroncamento da BR-369 com Avenida Jockey Clube em Londrina, Trevo de Sarandi e Trevo do Catuaí em Maringá – todas obras em rodovias federais executadas pelo DER-PR. A parceria com o DNIT flui bem: "Recebemos projetos já aprovados. Não tivemos problemas. Tivemos apoio na resolução de problemas operacionais na obra e nas tratativas com a comunidade local." O processo é estruturado: "Eles aprovam o projeto, nós licitamos e fiscalizamos a execução. Entregamos a obra pronta, de acordo com o plano funcional acordado." Essa integração permite ao estado atuar além de suas competências diretas, beneficiando toda a malha rodoviária paranaense.



Uma rodovia beneficia todo o estado: o enfermo, o estudante, o comércio, a carga. Ver o resultado é extraordinário. É inadmissível ter recurso e não conseguir viabilizar obras. O difícil é ter dinheiro. Ter dinheiro e não concretizar é frustrante, não podemos permitir.



NOVA GERAÇÃO, NOVOS HORIZONTES

A renovação do quadro técnico é motivo de satisfação: "É gratificante receber muitos engenheiros novos no DER. Desde 2014, o DER não recebia novos engenheiros, nem administradores ou contadores. Achei sensacional." Essa renovação geracional trouxe uma inversão de papéis: "Vemos muita gente nova com vontade de trabalhar. Hoje, estamos ficando os mais velhos do DER, pois quando entrei, a maioria estava perto de se aposentar." Janice brinca sobre a mudança: "É engraçado, mas muito bom. Não temos mais para quem perguntar como resolver um problema, somos nós que explicamos." Para Janice, o trabalho em infraestrutura vai além da técnica: "Uma rodovia beneficia todo o estado: o enfermo, o estudante, o comércio, a carga. Ver o resultado é extraordinário." Ela é categórica: "É inadmissível ter recurso e não conseguir viabilizar obras. O difícil é ter dinheiro. Ter dinheiro e não concretizar é frustrante, não podemos permitir."



Janice Kazmierczak
Diretora Técnica do DER-PR

CPAO: O RITMO DA RODOVIA COMO A COORDENADORIA CONCRETIZA O FUTURO DO PARANÁ

COORDENADORIA DE
PROGRAMAÇÃO E
ACOMPANHAMENTO DE
OBRAS E SERVIÇOS



Duplicação da PR-466

No coração da Diretoria Técnica do DER-PR, a Coordenadoria de Programação e Acompanhamento de Obras e Serviços (CPAO) transforma planos em realidade. À frente está Thais Volttani Koyama, cuja trajetória se confunde com o ciclo das obras no Paraná. Sua visão vai além dos números: "No DER/PR, muito além de iniciar contratos, nós concluímos obras! E isso é muito motivador e satisfatório!" declara Thais com orgulho. Desde 2020 quando ingressou no DER/PR, Thais mergulhou no setor rodoviário. Sua jornada incluiu condução de licitações com recursos do BID, assumindo na sequência a Coordenação de Licitações e, então, a Coordenação Técnica, onde trabalhou com gerenciamento de projetos rodoviários. Essa experiência abrangente lhe deu uma perspectiva única sobre cada etapa. "Passei por todas as fases, da licitação à coordenação de projetos, e posteriormente chegando à CPAO," explica. Para ela, a CPAO é onde "um contrato é planejado e executado, fechando todo o ciclo para a entrega de uma obra."



Thais Volttani Koyama
Coordenadora de Programação e
Acompanhamento de Obras e Serviços

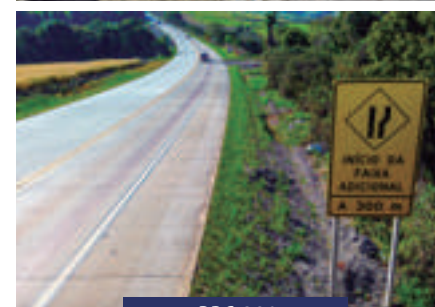
**Acompanhamos o cronograma para que ocorra
como planejado ou, em caso de imprevistos,
auxiliamos nas dificuldades visando a finalização
do contrato e entrega da obra para a população.**

O ALICERCE QUE CONECTA PLANEJAMENTO E REALIDADE

A CPAO é o centro de controle que garante a concretização dos planos rodoviários. Desde a elaboração inicial de uma licitação, com a preparação de termos de referência e planejamento da contratação, até o gerenciamento contratual durante a execução, a CPAO atua. Thais detalha seu papel: "Acompanhamos o cronograma para que ocorra como planejado ou, em caso de imprevistos, auxiliamos nas dificuldades visando a finalização do contrato e entrega da obra para a população." É um trabalho contínuo de vigilância e apoio à fiscalização. A escala e o impacto se traduzem em números impressionantes. A Coordenadoria gerencia atualmente 30 contratos de obras, somando mais de 500 quilômetros de rodovias (entre implantação, duplicação e ampliação de capacidade). A soma destes contratos passa de 4,5 bilhões de reais. A inovação é constante, com 10 desses contratos dedicados ao pavimento rígido, tecnologia que promete 30 anos de vida útil. Em 2025, foram concluídos dois trechos da PRC-280 na região de Palmas. A eficiência nas contratações é notável: Entre 2024 e 2025 foram elaborados 23 processos de licitação, 14 já viraram obras, cobrindo mais de 300 quilômetros de rodovias. No total, a equipe monitora mais de 40 contratos, dentre obras e respectivas supervisões, garantindo que o vasto orçamento da Diretoria Técnica seja aplicado com máxima eficiência. Dentre as grandes obras em execução, destaca-se a duplicação da PR-466 entre Guarapuava e Pitanga, no trecho de 84 quilômetros estão sendo investidos quase 1 bilhão de reais pelo Governo do Estado. Para Thais Koyama, o maior legado é o impacto social do trabalho. Ver projetos se transformarem em rodovias que beneficiam a população é a maior recompensa. "Na atual gestão, vemos um projeto virar obra e ser entregue rapidamente à população, trazendo melhorias sociais e também logísticas, beneficiando toda a cadeia produtiva," ressalta. Concluir grandes empreendimentos, como a Ponte de Guaratuba e contratos da PRC-280, é motivo de orgulho. Thais espera visitar essas obras e lembrar: "Participei desta construção!" Para ela, o DER-PR é mais que um órgão técnico; é onde "senti orgulho de fazer parte do serviço público, por conseguir concluir e entregar aquilo que é nossa obrigação com a população." A CPAO, sob a liderança de Thais, prova que gestão eficiente e excelência transformam a infraestrutura e a vida das pessoas. É onde a rodovia ganha vida, do projeto à entrega.



PRC-170/PRC-466



PRC-280



Concretizando durabilidade e resistência! A aplicação do pavimento rígido em concreto, utilizando a técnica de 'whitetopping', uma sobreposição de concreto sobre pavimentos existentes, garante maior vida útil e menor necessidade de manutenção

CT: ESTRATÉGIA E EXPANSÃO DA MALHA RODOVIÁRIA PARANAENSE

COORDENADORIA TÉCNICA

Guilherme Luiz Conte lidera a CT do DER-PR, impulsionando a modernização e ampliação da infraestrutura, com foco em planejamento estratégico, programas inovadores e a gestão humanizada de desapropriações. Na linha de frente da inovação e da estratégia de engenharia do DER-PR, a Coordenadoria Técnica (CT), sob a liderança de Guilherme Luiz Conte, é o motor que impulsiona a expansão e a modernização da infraestrutura rodoviária do estado. Engenheiro civil e servidor de carreira desde 2014, Guilherme, especialista em gestão de projetos, assumiu a coordenação com a missão de "subsidiar a diretoria técnica com a ampliação da capacidade da nossa malha estadual." Sua experiência é vasta. Sua visão se volta para o futuro, com a construção de um banco de projetos robusto e a introdução de metodologias que revolucionam o planejamento e a execução de obras. A Coordenadoria Técnica é o pilar que garante a qualidade e conformidade dos projetos rodoviários. Suas atribuições envolvem a coordenação e fiscalização da elaboração de projetos e o estabelecimento de normas técnicas. Guilherme destaca a transição para a contratação de anteprojetos: "Atualmente, o DER tem optado por contratar anteprojetos, ao invés de projetos básicos executivos." Essa mudança estratégica "traz mais celeridade para o processo e diminui

o risco." A agilidade se reflete na adoção do BIM (Building Information Modeling), exigência em quase todos os novos projetos. Com o olhar no futuro, a coordenadoria foca na construção de um "banco de projetos" para as próximas gestões. Para 2025 e 2026, a previsão é contratar "mais 467 quilômetros de anteprojetos," abrangendo restauração, duplicação e terceiras faixas.

PROGRAMAS TRANSFORMADORES E A FORÇA DA VOZ TÉCNICA

A grande aposta da Coordenadoria Técnica reside em dois programas inovadores: o "Rota Segura" e o "Conexões Seguras".

O **Programa Rota Segura** visa aprimorar a capacidade das rodovias com terceiras faixas. "Mil setecentos e cinquenta quilômetros" serão estudados em duas fases, utilizando a metodologia HCM para classificar o nível de serviço das rodovias. Na segunda fase, 30% desses trechos receberão anteprojetos, gerando "30 ou 40 anteprojetos para contratações menores." O investimento inicial é de R\$ 17 milhões. Paralelamente, o **Programa Conexões Seguras** foca em 122 interseções entre rodovias estaduais e municipais. O objetivo é remodelar essas interseções com soluções mais seguras, como as "rotatórias alongadas." O custo inicial é de R\$ 13,4 milhões. Somando os investimentos, o DER-PR planeja licitar "62 milhões em anteprojetos" entre este e o próximo ano, totalizando "mais de 2.000 quilômetros" de trechos estudados. Para Guilherme, o DER-PR valoriza o conhecimento técnico, permitindo que a parte técnica "tenha a voz ativa e implementa essas soluções que tragam bastante benefício." Essa autonomia técnica permite ao DER-PR responder de forma embasada às demandas da população, "evitando o achismo." Essa busca por critério técnico sólido e um banco de projetos abrangente solidificam a Coordenadoria Técnica como pilar essencial para o desenvolvimento rodoviário paranaense.



Guilherme Luiz Conte
Coordenador Técnico

Atualmente, o DER tem optado por contratar anteprojetos, ao invés de projetos básicos executivos, traz mais celeridade para o processo e diminui o risco.

Buscamos sempre o valor mais justo possível, utilizando as normas técnicas da NBR para humanizar o processo de desapropriação e garantir que todos os envolvidos sejam tratados com respeito e equidade.



Elidio Cionecki Budziacki
Engenheiro Florestal



Rita Oriana Rolim Chamorro
Engenheira

Como engenheiro florestal, vou auxiliar nas avaliações de terra nua, áreas de APP e reservas legais, otimizando as negociações com os produtores rurais e garantindo a correta compensação ambiental.

DESAPROPRIAÇÃO: MECANISMO ESTRATÉGICO E HUMANIZADO

Dentro da estrutura da Coordenadoria Técnica, o setor de Desapropriação vive um momento de transformação. Liderado por Rejane Karam, o setor está em processo de se tornar uma Coordenadoria de Desapropriação, uma mudança já aprovada no conselho diretor do DER. Rejane enfatiza a nova perspectiva: "A desapropriação, antes vista como um problema, agora é reconhecida como um ponto nevrálgico e crucial para a obra, alinhando-se à visão do DNIT e outros órgãos rodoviários estaduais do país." A futura Coordenadoria terá alcance para todo o DER-PR, incluindo questões de concessão. A meta é antecipar a declaração de utilidade pública e estudos de área antes da licitação da obra, como já ocorreu com a Rodovia da Uva. Essa antecipação, embora exija cautela para manter as áreas desapropriadas até o início da obra, é um passo fundamental. A gestão financeira também é aprimorada, com um controle de planejamento orçamentário e financeiro mais rigoroso, garantindo que os recursos sejam aplicados de forma eficaz. A equipe, que inclui a engenheira Rita Oriana Rolim Chamorro e o novo engenheiro florestal Elidio Cionecki Budziacki, atua de forma multidisciplinar. Rita ressalta o foco em equidade: "Buscamos sempre o valor mais justo possível, utilizando as normas técnicas da NBR para humanizar o processo de desapropriação e garantir que todos os envolvidos sejam tratados com respeito

e equidade." Elidio fará uma atuação crucial para as desapropriações rurais, que são maioria no estado. Ele detalha sua contribuição: "Como engenheiro florestal, vou auxiliar nas avaliações de terra nua, áreas de APP e reservas legais, otimizando as negociações com os produtores rurais e garantindo a correta compensação ambiental." Para Rejane, esta estruturação da desapropriação "está saindo de dentro de uma área e está tomando corpo dentro da estrutura," com engenheiros civis, advogado e assistente social na equipe, permitindo avançar nas ações e ser reconhecido como uma Coordenadoria de Desapropriação robusta e estratégica para o órgão.



Rejane Karam
Coordenadora de Desapropriação

A desapropriação, antes vista como um problema, agora é reconhecida como um ponto nevrálgico e crucial para a obra, alinhando-se à visão do DNIT e outros órgãos rodoviários estaduais do país.

CPD: O FUTURO DA ENGENHARIA RODOVIÁRIA PARANAENSE NASCE NA PESQUISA E DESENVOLVIMENTO

COORDENADORIA DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO



O DER, pioneiro na adoção de tecnologias de ponta, utiliza o Building Information Modeling (BIM) para os projetos como o da Ponte de Guaratuba. Esta representação digital avançada assegura precisão, otimização e a máxima eficiência em todas as fases da obra, desde o planejamento até a execução.

À frente da Coordenadoria de Pesquisa e Desenvolvimento (CPD) do DER-PR está Larissa Vieira, engenheira que personifica a busca por inovação. No DER desde 2014, Larissa passou por diversas áreas – do transporte rodoviário à fiscalização de projetos – antes de assumir a CPD em 2021. Sua experiência multifacetada a capacitou para liderar o setor que define o ritmo das novas tecnologias. Com paixão pela infraestrutura, Larissa destaca a missão de sua equipe: "Aqui na Coordenadoria de Pesquisa e Desenvolvimento, nossa principal atividade é a implantação de BIM no DER."

INOVAÇÃO E GESTÃO ESTRATÉGICA NA ENGENHARIA

A CPD é o motor da inovação no DER-PR, atuando na vanguarda das novas tecnologias. Desde a chegada de Larissa, a implantação do BIM (Building Information Modeling) – já em fase inicial – ganhou força com a contratação de uma equipe

A CPD participa de todos os processos de contratação que exigem a utilização de BIM, desde o estabelecimento dos requisitos para elaboração do modelo a ser desenvolvido pelas contratadas, até a análise das entregas no âmbito da metodologia.

de assessoramento. Com um decreto estadual que regulamentou a nova Lei de Licitações, o BIM tornou-se exigência em muitos contratos, e a CPD foi essencial nesse processo. "A CPD participa de todos os processos de contratação que exigem a utilização de BIM, desde o estabelecimento dos requisitos para elaboração do modelo a ser desenvolvido pelas contratadas, até a análise das entregas no âmbito da metodologia" afirma Larissa, destacando o papel estratégico. A busca por soluções modernas é incessante. A equipe pesquisa softwares, ferramentas e plugins que



Larissa Vieira
Coordenadora de Pesquisa e Desenvolvimento



auxiliam no desenvolvimento e análise de projetos. O DER/PR já realizou 20 contratações de projetos com a exigência de utilização da metodologia BIM, sendo 4 contratos abrangendo anteprojeto, projeto básico e projeto executivo, e 16 contratos envolvendo projetos e obras (contratações integradas e semi-integradas). Desses 20 contratos, 7 já foram concluídos. Além disso, o DER/PR possui 29 licitações em andamento que preveem a aplicação da metodologia BIM na elaboração dos projetos. Além do BIM, a coordenadoria prospecta "novas tecnologias, técnicas, materiais e soluções, sempre em contato com empresas, universidades e outras instituições para captar o que pode ser interessante para o DER." Essa busca ativa inclui a formalização de termos de cooperação técnica com entidades como a Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP) e a AsfaltoBR, do renomado consultor Edson Andrade, para realização de capacitações em asfalto, visando também a "melhoria de processos e normas institucionais." Outro pilar é o laboratório de engenharia no Tarumã, vinculado à CPD. O laboratório realiza ensaios de solos, asfalto e concreto. Embora não realize ensaios externos, serve a demandas internas do DER, com uma equipe dedicada que realiza ensaios e produz relatórios cruciais para contraprovas e apoio a projetos elaborados nas Superintendências Regionais.

DA PESQUISA À APLICAÇÃO: COLABORAÇÃO E CONHECIMENTO PARA O FUTURO DAS ESTRADAS

O DER-PR consolidou-se como pioneiro na aplicação do BIM em projetos lineares, um feito que Larissa e sua equipe pavimentaram. Ela lembra que, enquanto o DNIT iniciou suas pesquisas em BIM para Obras de Arte Especiais, o DER-PR focou em projetos de rodovias. Essa liderança é reconhecida nacionalmente, com o Paraná coordenando o Grupo de Trabalho de BIM (GT BIM) da ABDER, promovendo trocas de experiências, apoio a outros DERs e workshops para estimular a adoção da metodologia e cumprimento da legislação. A escolha de softwares é meticulosa. Embora o DER use predominantemente a coleção Autodesk, a CPD mantém atenção ao mercado. "Realizamos parcerias com empresas fornecedoras de softwares e plugins, e inclusive estamos adquirindo softwares para pesquisar, testar, conhecer ferramentas, potencialidades e limitações de cada um" explica Larissa. Essas licenças para pesquisa são cruciais para manter o departamento atualizado e possibilitar o estabelecimento de requisitos de contratação em acordo com as soluções disponíveis no mercado.

A disseminação do conhecimento é prioritária. A coordenadoria promove eventos e capacitações, muitas vezes em parceria com a Associação dos Engenheiros do DER/PR (AEDER). Um exemplo é o "Avanços BIM para a Infraestrutura", um workshop online que apresenta os resultados das pesquisas da CPD, maximizando o alcance e otimizando a participação de profissionais da área de infraestrutura. Para Larissa, o trabalho na CPD e no serviço público é gratificante: "É gratificante usar a técnica da engenharia para trazer esse retorno que melhora a qualidade de vida das pessoas." Ela celebra a oportunidade de participar de projetos que beneficiam diretamente a população, reforçando seu compromisso com a inovação. No DER-PR, a Coordenadoria de Pesquisa e Desenvolvimento não só projeta estradas; ela projeta o futuro.



CCO: 30 ANOS DE DEDICAÇÃO E A REVOLUÇÃO DO CUSTO E ORÇAMENTO NO DER-PR

COORDENADORIA DE CUSTO E ORÇAMENTO



No coração das decisões orçamentárias de obras do DER-PR, a Coordenadoria de Custo e Orçamento (CCO) opera sob a liderança de Ane Serpa de Oliveira Viana. Com três décadas na instituição, Ane é um exemplo de dedicação ao DER/PR. Assumiu a coordenadoria em 2021, em um momento inicial de grandes investimentos em infraestrutura que se mantém até hoje. Para Ane, a escolha de permanecer no DER, recusando propostas da iniciativa privada, reflete sua paixão. "Trabalho há 30 anos na Coordenadoria de Custo e Orçamento. Gosto muito daqui, não foi por falta de opções," afirma, com a convicção de quem "veste a camisa do DER e não quer sair."

UMA TRAJETÓRIA DE PAIXÃO E A MISSÃO DA COORDENADORIA

A chegada de Ane à CCO coincidiu com um período desafiador e promissor. "Havia grandes desafios, pois o planejamento de muitas obras, como a Ponte de Guaratuba, estava em fase de projeto e orçamento," explica. "É uma obra totalmente nova, um sonho, mas muito diferente, que nos trazia certa hesitação." Apesar da complexidade, juntamente com a Diretoria o objetivo foi alcançado e a Ponte de Guaratuba é um sonho que vemos sair do papel. No dia a dia, a CCO é o centro dos orçamentos de obras do DER. Recebe demandas via protocolos e e-mails, elabora

grandes orçamentos internamente e revisa e aprova os produzidos pelas superintendências, de menor complexidade. Tudo é executado através do SIDER (Sistema de Custos e Orçamentos – SCO), um software desenvolvido pela Softplan e de gestão da CCO que solicitou várias ferramentas as quais garantem a segurança e integridade ao processo. A coordenadoria também apoia outras entidades, como SECID e CODAPAR, que usam a tabela do DER. Ane ressalta a diferença entre um orçamentista e um tabelista ou planilista. "A diferença é brutal," enfatiza. Elaborar orçamentos, não é o simples ato de utilizar tabelas. Na área de infraestrutura o orçamento é mais complexo, sendo necessário o conhecimento de parâmetros como taxa de manutenção de equipamento, encargos sociais e PIS/Cofins; características próprias de cada metodologia que não podem ser confundidas e aplicadas em conjunto em um único orçamento.



Ane Serpa de Oliveira Viana
Coordenadora de Custo e Orçamento

Temos que zelar pelo patrimônio e valores públicos, garantindo também a exequibilidade das obras. O custo de uma obra inexecutável ou de uma licitação deserta é imensurável, por vezes ceifando vidas devido a problemas no orçamento ou licitações.



INOVAÇÃO, METODOLOGIA E O IMPACTO SOCIAL DO ORÇAMENTO

A busca por maior evolução levou o DER/PR a firmar contrato com a Fundação Getúlio Vargas (FGV). Ane detalha: "Nossas composições eram apropriadas em campo, mas a forma do armazenamento de orçamentos e tabelas novas, dificultava identificar a origem dos parâmetros utilizados." A contratação da FGV irá nos dar suporte e apoio as nossas devolutivas aos questionamentos encaminhados à CCO pelos empreiteiros, licitantes, consultores e TCE/PR. O trabalho da FGV irá organizar e atualizar a metodologia, com memória escrita e fotográfica das apropriações, garantindo respaldo aos preços e ao Referencial de Custos do DER/PR. Esta ação não é uma simples cópia de tabelas/metodologias. "Não é uma tabela cópia do SICRO. Manterá a identidade do DER/PR. A FGV fará apropriações e estudos para o DER, mas se houver parâmetro ainda não apropriado, será verificado nas bases do SICRO," esclarece Ane. O contrato de três anos com a FGV inclui pesquisa de preços e o sonho de ter uma tabela do DER/PR de consultoria e de supervisão elaborada pela FGV. A revisão trará evolução mantendo a tradicionalidade o que pode ser visto nos códigos de serviços. "Essa

revisão trará evoluções à nossa metodologia e manterá a identidade do órgão retornando a codificação alfa numérica da primeira tabela do DER/PR." Para Ane, a importância da CCO vai além dos números. "Adoro o DER. Quem 'toma água do DER não sai cedo daqui'. Considero o DER minha casa," expressa com carinho. Ela descreve a Coordenadoria como uma família: "Os prazos são curtos, precisamos estar unidos para vencê-los." A Diretoria atual tem valorizado a Coordenadoria e reconhece que a responsabilidade da CCO é imensa, pois define os custos referenciais máximos do Estado. "Temos que zelar pelo patrimônio e valores públicos, garantindo também a exequibilidade das obras. O custo de uma obra inexecutável ou de uma licitação deserta é imensurável, por vezes ceifando vidas devido a problemas no orçamento ou licitações," pondera Ane. Para ela, o trabalho na CCO é um compromisso direto com a qualidade de vida e segurança dos cidadãos, pois obras rodoviárias impactam diretamente em vidas humanas. O prazer de ver uma obra concluída, entregue a população e que você participou do processo de efetivação é incomensurável.

Liderança e expertise em sinergia. A Diretora Janice Kazmierczak ao lado de seus coordenadores, a equipe da Diretoria Técnica, responsável por guiar os projetos com excelência e visão estratégica.





A Gestão das rodovias NA PALMA DA SUA MÃO

Solução em nuvem para gestão de dados georreferenciados, empregando solução móvel de SIG – Sistema de Informações Geográficas, permitindo que as informações do sistema viário possam ser acessadas por gestores e coletadas pelas equipes de campo.



Projetos de Sinalização e Segurança



Mapeamento Móvel 360°



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

PROJEVIAS
PROJETOS E CONSULTORIA



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

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

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

PROJEVIAS.COM.BR

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

» Projetos de sinalização e segurança viária

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

» Auditoria e avaliação de sinalização viária e dispositivos de segurança

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

» Planejamento e gestão de programas de segurança viária

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

» Levantamentos Georreferenciados

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

» Fotogrametria Aérea e Terrestre

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

» Análises de retrorrefletividade

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



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

Aerolevantamentos por RPA



DIRETORIA DE OPERAÇÕES

ALEXANDRE CASTRO

EXCELÊNCIA NAS ESTRADAS: O LEGADO DE UM PARANÁ CONECTADO E SEGURO

A infraestrutura rodoviária é a espinha dorsal de qualquer estado em desenvolvimento. No Paraná, a gestão dessa vasta e complexa rede é responsabilidade da Diretoria de Operações (DOP) do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR). Sob a liderança de Alexandre Castro Fernandes, Diretor de Operações, a DOP transforma políticas e planos em ações concretas que garantem a fluidez, a segurança e a durabilidade das rodovias paranaenses. Mais do que apenas executar, a diretoria adota uma filosofia de "zeladoria", focada

no cuidado constante e estratégico do patrimônio rodoviário. A robustez da infraestrutura rodoviária do Paraná é fruto de um trabalho contínuo, estratégico e multifacetado. No coração dessa engenharia de precisão e gestão dedicada está a DOP, responsável por assegurar que as rodovias paranaenses não apenas conectem cidades, mas impulsionem o desenvolvimento econômico, garantam a segurança dos usuários e preservem o patrimônio público. As atribuições da Diretoria de Operações são amplas e multifacetadas, abrangendo desde a conservação e

o melhoramento das rodovias estaduais e federais delegadas até a administração do sistema de concessões e pedagiamento. É a DOP que garante a segurança do tráfego, a sinalização eficiente e até mesmo o paisagismo e a arborização das vias, sempre observando a legislação ambiental. "Nossa missão é garantir que o Paraná tenha uma malha rodoviária moderna e eficiente, que responda às demandas de mobilidade e desenvolvimento do nosso estado," afirma Alexandre Castro Fernandes. "O trabalho integrado de cada coordenadoria é fundamental para atingirmos esse objetivo, com transparência e responsabilidade." Para aprofundar o entendimento sobre as estratégias e desafios enfrentados pela DOP, acompanhe a entrevista exclusiva com Alexandre Castro Fernandes nesta edição. Conheça as coordenadorias que, juntas, pavimentam o caminho para um futuro mais eficiente e seguro no transporte paranaense.

Nossa missão é garantir que o Paraná tenha uma malha rodoviária moderna e eficiente, que responda às demandas de mobilidade e desenvolvimento do nosso estado.

Com um olhar atento aos detalhes e à logística, o Diretor Alexandre Castro e o time de coordenadores da Diretoria de Operações transformam planos em realidade, impulsionando o progresso dos projetos com determinação.



Alexandre Castro Fernandes
Diretor de Operações do DER-PR

CETS: A SEGURANÇA EM NÚMEROS O PAPEL ESTRATÉGICO DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO

COORDENADORIA DE
ENGENHARIA DE TRÁFEGO E
SEGURANÇA RODOVIÁRIA



Condução segura e eficiente: O PROSEG – Programa de Segurança Viária – em ação. Uma rodovia bem sinalizada, com placas claras e pintura impecável, é fundamental para garantir a proteção e o conforto de todos que trafegam, refletindo o compromisso com a vida.

No universo dinâmico da infraestrutura rodoviária, a segurança é um pilar fundamental que exige atenção constante e estratégias bem definidas. À frente da Coordenadoria de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária no DER-PR, Narayana Rohn Cardozo personifica a expertise e dedicação necessárias para gerenciar este complexo setor. Sua equipe atua na vanguarda da operação, fiscalização e garantia da segurança viária em toda a malha, transformando dados em ações que salvam vidas e preservam o patrimônio público. A atuação da coordenadoria é vasta, abrangendo desde a programação e execução de serviços essenciais de sinalização – incluindo o programa PROSEG, que moderniza a comunicação visual nas estradas – até a fiscalização rigorosa do tráfego e a pesagem de veículos. É também responsabilidade de sua equipe o gerenciamento da faixa de domínio, o monitoramento de cargas especiais e a coordenação de estudos de tráfego que subsidiam decisões estratégicas para todo o DER. A colaboração com as forças de segurança, por meio de convênios de policiamento rodoviário, garante uma abordagem integrada à segurança.



FISCALIZAÇÃO DE PESO: SEGURANÇA É PRESERVAÇÃO

Um dos grandes desafios enfrentados pela engenharia de tráfego é o controle do excesso de peso em veículos, fator que contribui significativamente para a degradação do pavimento e o aumento da sinistralidade. A intensidade da fiscalização do DER-PR, sob a liderança de Narayana, revela o compromisso com a integridade das rodovias e a segurança dos usuários. Entre janeiro e setembro de 2025, a operação de fiscalização de peso no Paraná foi expressiva: aproximadamente 500.000 veículos foram fiscalizados em todo o estado. Desse montante, cerca de 42.000 veículos foram autuados por irregularidades, representando uma taxa de aproximadamente 8,5% do total fiscalizado. Os dados detalham variações regionais importantes. Enquanto a Superintendência Regional Leste registra a menor porcentagem de autuações, com cerca de 7% dos veículos fiscalizados, a Superintendência Regional Noroeste se destaca com a maior taxa, atingindo aproximadamente 23% dos veículos autuados. Essa disparidade não é aleatória; a região Noroeste, fazendo divisa com São Paulo e Mato Grosso do Sul, concentra maior incidência de veículos em situação de excesso de peso, correlação notável com a presença de muitas usinas na área, que geram intenso tráfego de cargas pesadas. Narayana Cardozo resalta a importância dessas informações: "Os dados que coletamos são cruciais. Eles nos mostram onde e como devemos

intensificar nossas ações, como na Superintendência Noroeste, onde a confluência de tráfego intenso e atividades econômicas específicas exige uma atenção diferenciada em relação ao excesso de peso. A fiscalização de peso não é apenas sobre aplicar multas; é uma ferramenta essencial para preservar o pavimento, reduzir acidentes e garantir que todos os usuários tenham condições equitativas na rodovia." O trabalho da Coordenadoria vai além dos números. Envolve a análise contínua de padrões, a adaptação a novas tecnologias e a implementação de soluções inovadoras para os desafios emergentes. A dedicação de Narayana e sua equipe é fundamental para que o Paraná continue a avançar na promoção de um trânsito mais seguro e eficiente, garantindo que as rodovias cumpram seu papel vital com o máximo de segurança para todos.



Narayana Rohn Cardozo
Coordenadora de Engenharia de
Tráfego e Segurança Rodoviária

Superintendência Noroeste, onde a confluência de tráfego intenso e atividades econômicas específicas exige uma atenção diferenciada em relação ao excesso de peso. A fiscalização de peso não é apenas sobre aplicar multas; é uma ferramenta essencial para preservar o pavimento, reduzir acidentes.

CGM: A INTELIGÊNCIA POR TRÁS DO ASFALTO O GERENCIAMENTO DA MALHA RODOVIÁRIA DO DER

COORDENADORIA DO
GERENCIAMENTO DA
MALHA RODOVIÁRIA



Na intrincada rede que compõe a infraestrutura rodoviária do Paraná, a gestão eficiente da malha é um pilar insubstituível para a segurança, fluidez do tráfego e desenvolvimento econômico. À frente da Coordenadoria do Gerenciamento da Malha Rodoviária (CGM) no DER-PR, Rafael Rodrigues Teixeira desempenha um papel estratégico, orquestrando um trabalho contínuo de avaliação, planejamento e execução que garante a longevidade e qualidade das estradas. Engenheiro civil com duas décadas de experiência no DER, Rafael assumiu a coordenação em 2019, dando continuidade a uma trajetória marcada pela busca constante por inovação na manutenção rodoviária. A CGM, sob a liderança de Rafael, é a central de inteligência para a saúde das rodovias paranaenses. Suas atribuições são fundamentais: desde a programação e coordenação

dos serviços de cadastramento da rede rodoviária, passando por estudos periódicos sobre o estado de conservação, até a execução das atividades de gerência de pavimentos. É aqui que normas e padrões de desempenho são revistos e propostos, e as prioridades para a terceirização dos serviços de conservação são definidas.

PROGRAMAS ESTRUTURANTES: ABORDAGEM INTEGRADA E EFICIENTE

O Paraná tem visto uma transição importante nos programas de conservação, saindo de modelos anteriores para iniciativas mais modernas e segmentadas, como o PROMAC, o PROFAIXA e o PRORESTAURA, que representam a espinha dorsal do trabalho de manutenção da malha.

O **PROMAC** - Programa de Manutenção/Conservação de Rodovias Pavimentadas é totalmente focado no pavimento, prevendo soluções de conservação periódica e segurança ao usuário. Os serviços abrangem desde fresagem, reperfilagem, microrrevestimento asfáltico e aplicação de camada de reforço em CBUQ, até remendos e selagem de trincas. Com valor de R\$ 5,2 bilhões para três anos de execução, o PROMAC abrange aproximadamente 10.000 km de rodovias, em 40 lotes de contratação, cobrindo toda a extensão pavimentada sob responsabilidade do DER-PR.



Rafael Rodrigues Teixeira
Coordenador do Gerenciamento
da Malha Rodoviária

Separação da contratação por programas dá mais agilidade ao processo licitatório, evitando travamentos. Além disso, a divisão por área de gestão torna o trabalho mais eficiente, facilitando o acompanhamento e a fiscalização.



A gestão integrada que transforma as rodovias. O PROFAIXA, com a organização da faixa de domínio, o PRORESTAURA, com a recuperação estrutural, e o PROMAC, com a zeladoria constante, representam a visão estratégica para uma malha rodoviária sustentável, segura e preparada para o desenvolvimento.

O **PROFAIXA** - Programa de Conservação da Faixa de Domínio atua na conservação com atividades periódicas e rotineiras, incluindo roçada da vegetação, limpeza de faixa de domínio, limpeza e pintura de abrigos de ônibus, capina, poda de árvores e limpeza de estruturas. Com investimento de R\$ 665 milhões, o PROFAIXA se estende por aproximadamente 11.000 km, em 40 lotes de contratação, incluindo cerca de 1.000 km de trechos não pavimentados. Como estratégia, a contratação dos serviços de conservação (ProFaixa e ProMac) são realizadas de forma separada, sendo um edital para cada programa, agilizando assim todas as fases processuais e, por consequência, o início da execução dos serviços. Além disso, os programas foram divididos em 40 lotes, cada um correspondente a sua "área de gestão" regional, historicamente já consolidada no Estado. Rafael explica: "Entendemos que a separação da contratação por programas dá mais agilidade ao processo licitatório, evitando travamentos. Além disso, a divisão por área de gestão torna o trabalho mais eficiente, facilitando o acompanhamento e a fiscalização.

O **PRORESTAURA** - Programa de Restauração de Rodovias contempla 900 quilômetros de rodovias estaduais, dividido em 11 lotes. Prevê a contratação integrada da elaboração de projetos e execução das obras de restauração, incluindo fresagem, reforço estrutural, reparos profundos e reconstrução de trechos.

A CIÊNCIA DA GESTÃO E RESULTADOS TANGÍVEIS

O coração da estratégia de gerenciamento da malha é o SGP (Sistema de Gerenciamento de Pavimento), uma ferramenta interna essencial constantemente atualizada através de ciclos de levantamento funcional e estrutural, incluindo medições como FWD (Falling Weight Deflectometer) e IRI (International Roughness Index), além de contagens de tráfego. Para a comunicação com o público, e para ações internas onde o SGP encontra-se em fase de atualização, o DER realiza um levantamento visual contínuo, que envolve o registro de imagens a cada 20 metros dos 10 mil quilômetros de rodovias pavimentadas. Graças à continuidade desses programas e ao investimento estratégico, o Paraná alcançou um marco histórico: a melhor condição da malha rodoviária desde 2002. Este resultado se reflete em números impressionantes, com 98% da rede coberta por contratos de manutenção, que atingirá 100% quando da formalização dos próximos contratos. Rafael pontua: "A dinâmica de contratação é contínua, estimamos que 98% da nossa malha rodoviária esteja coberta por contratos de conservação, e os 2% restantes encontram-se em fase de contratação. É um patamar excelente." Este resultado é fruto de uma filosofia de manutenção contínua, que evita a degradação e otimiza o uso dos recursos públicos.

VISÃO ESTRATÉGICA PARA O DESENVOLVIMENTO DO PARANÁ

Para Rafael Rodrigues Teixeira, o trabalho na CGM vai além do técnico; é uma missão com impacto direto na sociedade. "Gosto muito de trabalhar na Coordenadoria do Gerenciamento da Malha Rodoviária; é uma área estratégica para o DER e para o Estado. Nosso trabalho impacta diretamente na segurança viária e na logística, garantindo que as riquezas do Paraná cheguem aos seus destinos com menos perdas e em melhores condições." A dedicação de Rafael e sua equipe assegura que o Paraná não apenas construa novas vias, mas mantenha o que já possui com excelência, consolidando a malha rodoviária como um diferencial competitivo e um fator de qualidade de vida para seus cidadãos.



CCPR: O MAESTRO DAS CONCESSÕES GESTÃO MULTIDISCIPLINAR NO DER-PR

COORDENADORIA DE
CONCESSÕES E PEDÁGIOS
RODOVIÁRIOS



Com uma visão abrangente, a CCPR orchestra a complexidade da malha rodoviária, conectando o passado, presente e futuro das vias concedidas no estado.



Da central de controle às estradas: o DER-PR, sob a coordenação da CETVS, opera seu próprio Centro de Controle Operacional (CCO), garantindo atendimento eficiente aos usuários com guinchos, batedores e suporte contínuo para uma viagem mais segura.

No intrincado cenário da infraestrutura rodoviária paranaense, a gestão de concessões e pedágios exige não apenas expertise técnica, mas também uma visão abrangente e multidisciplinar. À frente da Coordenadoria de Concessões e Pedágios Rodoviários do DER-PR, Othavio Pereira Valentim dos Santos orchestra essa complexidade, lidando com o passado, o presente e o futuro da malha concedida. A trajetória de Othavio no DER começou há pouco mais de dois anos, após experiências em outros órgãos governamentais. Convidado por Guilherme Conte, antigo coordenador com quem já havia trabalhado na Cohapar, mergulhou no desafiador universo das concessões. Rapidamente, assumiu a coordenação, gerenciando um departamento que integra diversas áreas do conhecimento.

UMA ATUAÇÃO MULTIDISCIPLINAR E ABRANGENTE

A essência do trabalho na Coordenadoria de Concessões e Pedágios reside em sua natureza multidisciplinar. Othavio destaca: "A concessão é muito abrangente, é multidisciplinar... você tem engenharia, mas junto com a engenharia você tem outras áreas atuando, como a parte econômico-financeira, contábil e jurídica." Essa integração é fundamental para o planejamento estratégico, administração e fiscalização de um sistema que impacta diretamente a economia e a vida dos cidadãos. As competências incluem planejamento estratégico de atuações, administração e fiscalização dos contratos de concessão e convênios de delegação, orientação às Superintendências Regionais, gerenciamento e controle de postos de pedágio não concedidos, e acompanhamento de auditorias técnicas, econômicas e financeiras.



A Diretoria de Operações (DOP) do DER-PR celebra a chegada de novos engenheiros que fortalecem o time e trazem novas perspectivas ao departamento. Da esquerda para a direita: Deise Naomi Suekane, Italo Andrade Pícolo, Cristianne Maria do Canto Defert Dissenha, Aroldo Chicorski Ramos e Mariane Bernardi Marcondes.



NAVEGANDO ENTRE O PASSADO, O PRESENTE E O FUTURO

A rotina da coordenadoria divide-se em três:

Passado: Lida com demandas remanescentes dos antigos contratos de concessão, encerrados em 2021. Isso envolve o tratamento de passivos de 24 anos e negociações de acordos judiciais com as concessionárias, em colaboração com a PGE, o Ministério Público Federal e Estadual, e o TRF4. Esse processo assegura que obras não realizadas ou entregues fora do prazo sejam finalmente executadas, defendendo o interesse público.

Presente: Desempenha papel crucial de apoio à ANTT na fiscalização das novas concessões. Isso inclui análise de documentação, suporte operacional e participação em reuniões estratégicas, além de manter o acervo documental do DER. Acompanha de perto as novas concessões, que incorporam mecanismos mais modernos, como o desconto de usuário frequente e incentivos para cumprimento de cronogramas. O licenciamento ambiental, especialmente junto ao IAT, é ponto de atenção contínua.

Futuro: Com os próximos leilões de lotes 4 e 5 previstos para o fim do ano, a coordenadoria projeta o início dos novos contratos para o começo do próximo ano. Paralelamente, o DER avalia como endereçar a malha estadual não incluída nas concessões, estudando modelagens como PPPs para conservação, manutenção e operação.

O objetivo é expandir a zeladoria para toda a rede, buscando exemplos de sucesso ocorridos em estados como São Paulo e Minas Gerais. Para Othavio, trabalhar no DER tem sido um grande desafio e oportunidade de aprendizado contínuo. Ele ressalta: "A cada dia, enfrentamos novos desafios que exigem soluções inovadoras e integradas. Nosso compromisso é garantir que as concessões rodoviárias atendam às necessidades da população com transparência e eficiência." Sua dedicação e busca por aprimoramento refletem o compromisso do DER em assegurar que as rodovias paranaenses sejam não apenas eficientes, mas também seguras e alinhadas às expectativas da população e às melhores práticas de gestão.



Othavio Valentim
Coordenador de Concessões
e Pedágios Rodoviários

A cada dia, enfrentamos novos desafios que exigem soluções inovadoras e integradas. Nosso compromisso é garantir que as concessões rodoviárias atendam às necessidades da população com transparência e eficiência.

CTRC: PAIXÃO NAS RODOVIAS O TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

COORDENADORIA DE
TRANSPORTE
RODOVIÁRIO COMERCIAL



Por trás de cada viagem, o compromisso do DER-PR com a excelência. A fiscalização contínua das frotas e serviços de transporte de passageiros garante a segurança operacional e a tranquilidade dos cidadãos.

No setor dinâmico do transporte rodoviário intermunicipal, a paixão e a dedicação são combustíveis para a excelência. À frente da Coordenadoria de Transporte Rodoviário Comercial do DER-PR, Maria Elizabete Bozza, conhecida como Bete Bozza, personifica esses valores com uma trajetória que se confunde com a história do próprio órgão. Com impressionantes 44 anos de serviço dedicados exclusivamente ao transporte de passageiros, sua atuação é um testemunho de compromisso e amor pelo que faz. A Coordenadoria sob a liderança de Bete

Bozza é um setor de vital importância, para a mobilidade dos paranaenses, cuidando das linhas de serviço público regular e do serviço especial de fretamento. A competência para a gestão e fiscalização desse sistema de transporte intermunicipal no Paraná reside integralmente no DER, com a missão primordial de garantir a qualidade e a segurança dos serviços para os usuários e segurança operacional às transportadoras. Isso envolve fiscalização rigorosa das empresas operadoras, assegurando que cumpram todas as exigências legais, atribuídas pelo Regulamento de Transporte Intermunicipal, tais como acessibilidade, inspeção mecânica em acreditadas no INMETRO, vistorias e seguros válidos, cursos específicos e carteira de saúde para os motoristas. A preocupação com a segurança é constante. Bete Bozza enfatiza: "Nenhum veículo pode operar em nosso sistema sem que preencha as exigências legais relacionadas a segurança, e sem que seja acessível aos usuários." Além do cumprimento do Código de Trânsito, cada veículo passa por vistoria específica que verifica desde a luz indicadora da poltrona até os cintos de segurança, tudo anualmente. A falha na inspeção significa a proibição de circulação no Paraná.



Bete Bozza
Coordenadora de Transporte
Rodoviário Comercial

A maior importância que observamos está na participação dos usuários. Quando um usuário faz uma reclamação, mesmo que não seja comprovada, vamos ao local, verificamos e respondemos.

FISCALIZAÇÃO EFICAZ E O PODER DA PARTICIPAÇÃO CIDADÃ

A atuação da coordenadoria se desdobra em duas frentes: preventiva e reativa. A fiscalização preventiva ocorre por meio de operações de rotina (Blitzes) em parceria com as autoridades de trânsito sobre a via (Polícias Rodoviárias Estadual e Federal, e órgãos de trânsito municipais), enquanto a reativa atende às denúncias e reclamações dos usuários, recebidas inclusive através de um número 08000 410158 gratuito para todos os municípios do Estado. Os resultados de 2024 demonstram a eficiência do trabalho, quando foram realizadas 577 operações especiais (Blitzes) em todas as regiões do estado, que resultaram na fiscalização de 11.404 veículos de transporte coletivo, dos quais com cerca de 10% foram autuados. Bete Bozza destaca com orgulho que, graças à eficácia da fiscalização, o serviço clandestino no Paraná está sob controle, um diferencial em relação a outros estados. Atualmente, cerca de mil empresas, contando fretamento irregular e regular (que engloba 43 empresas), utilizam aproximadamente 5 mil veículos autorizados, fiscalizados e inspecionados, tudo sob controle do DER. A participação ativa do cidadão é um pilar fundamental para o sucesso dessa gestão. Bete Bozza afirma: "A maior importância que observamos está na participação dos usuários. Quando um usuário faz uma reclamação, mesmo que não seja comprovada, vamos ao local, verificamos e respondemos." Essa parceria gera confiança e contribui para a melhoria contínua dos serviços.

UMA VIDA DEDICADA AO TRANSPORTE

A trajetória de Bete Bozza é inspiradora. Ela ingressou no DER aos 16 anos como estagiária de nível médio, concluiu o ensino médio, duas faculdades e duas pós-graduações, todas no setor de transporte. Questionada sobre a aposentadoria, sua resposta revela a profundidade de seu compromisso: "Estou aqui porque amo o que faço. Não vejo problema em chegar mais cedo, perder o horário de almoço ou sair mais tarde, pois realmente gosto do que faço." Sua dedicação transcende o profissional. "Desde que entrei aqui, nunca mais me interessei por nada além do transporte rodoviário de passageiros. Acredito que farei isso com o mesmo amor até o dia de me aposentar. Sinto um carinho enorme por essa área." A história de Bete Bozza no DER-PR não é apenas a de uma servidora pública exemplar; é a história de alguém que encontrou propósito e paixão em seu trabalho, transformando a gestão do transporte rodoviário intermunicipal em uma missão de vida que beneficia milhares de paranaenses diariamente.



CPEE: GUARDIÃO DAS PONTES A TRAJETÓRIA E OS PROJETOS NO DER

COORDENAÇÃO DE
PONTES E
ESTRUTURAS ESPECIAIS



Concluída a obra de recuperação da ponte metálica que une Lapa e Campo do Tenente



Ponte sobre o Rio Nhundiaquara, em Morretes



Ponte histórica em União da Vitória



Obras em andamento na Ponte sobre o Rio Iapó, em Castro

No coração da infraestrutura rodoviária paranaense, a segurança e a longevidade das pontes e estruturas especiais são prioridades inegociáveis. À frente da Coordenação de Pontes e Estruturas Especiais do DER-PR, Victor Oliveira atua como um verdadeiro guardião desse patrimônio, dedicando sua expertise como engenheiro de infraestrutura desde 2012 e no setor de pontes desde 2019. Sua trajetória no DER é marcada por grandes programas de manutenção e pela busca incessante pela preservação dessas construções vitais. Victor ingressou no DER-PR em 2014, por meio de concurso público, e desde 2019 tem desempenhado papel fundamental na manutenção e recuperação das pontes do estado. Ele compartilha sua admiração pela instituição: "Eu já admirava o DER antes mesmo de entrar, pelo seu histórico e pela parte técnica. Sempre foi um órgão muito forte e uma referência para mim."

UM LEGADO ANTIGO EXIGE MANUTENÇÃO CONSTANTE

Entre 2021 e 2023, o DER-PR implementou seu primeiro programa abrangente de inspeção e cadastramento de pontes. A Strata Engenharia, de Minas Gerais, foi contratada para percorrer toda a malha rodoviária, identificando cerca de 900 pontes, das quais aproximadamente 200 apresentavam danos classificados como ruins ou críticos. Victor ressalta a antiguidade da malha: "Nossa malha rodoviária é muito antiga; se considerarmos o histórico do DER nos anos 80, já contávamos com cerca de 10 mil quilômetros. Por isso, nossas pontes têm, em média, 60, 70, 80 anos." Algumas estruturas são centenárias, como a ponte metálica treliçada na Lapa, com 130 anos de operação, e uma ponte em arco de pedra em Morretes, estimada em 300 anos. O programa de manutenção, iniciado em 2023 e já em fase de conclusão, incluiu a manutenção de 196 pontes, alargamento de 9 pontes, implantação de barreiras New Jersey em cerca de 47 pontes, contenção de cabeceiras em aproximadamente 51 pontes, além de intervenções em pavimento, segurança e reforço estrutural. Dos 21 contratos firmados, 18 já foram finalizados, abrangendo cerca de 190 pontes.



Ponte do Rio Ivai

AMPLIANDO O OLHAR: CURADORIA E PREVENÇÃO DE DESASTRES

Em janeiro deste ano, um novo contrato foi iniciado para reinspecionar todas as pontes da malha rodoviária. Desta vez, o escopo foi ampliado para incluir o cadastramento de obras de arte correntes, estruturas de contenção e dispositivos de drenagem. Victor explica: "Ampliamos um pouco o nosso leque, incluindo obras de arte correntes, estruturas de contenção e dispositivos de drenagem. A ideia é realizar uma verdadeira curadoria e zeladoria do patrimônio rodoviário do Paraná." Alinhado ao programa federal de prevenção de desastres, o DER-PR incluiu o cadastro de taludes nas inspeções. Taludes com mais de 8 metros de altura e inclinação de 1:1 serão levantados por drones e aerofotogrametria, com estudos geológicos subsequentes para prever e prevenir deslizamentos. Victor enfatiza: "Se tivermos um cadastro e fizermos um estudo prévio, pode ser que consigamos evitar problemas." A manutenção contínua é crucial, pois fatores como variações no nível dos rios, acidentes e erosões podem transformar pontes de estado regular para crítico rapidamente. O programa de recuperação representou um investimento aproximado de 130 milhões de reais para a manutenção de 196 pontes, com custo médio entre 700 e 800 mil reais por ponte.

Nossa malha rodoviária é muito antiga; se considerarmos o histórico do DER nos anos 80, já contávamos com cerca de 10 mil quilômetros. Por isso, nossas pontes têm, em média, 60, 70, 80 anos.

LEGADO E RENOVAÇÃO: O FUTURO DA ENGENHARIA NO DER

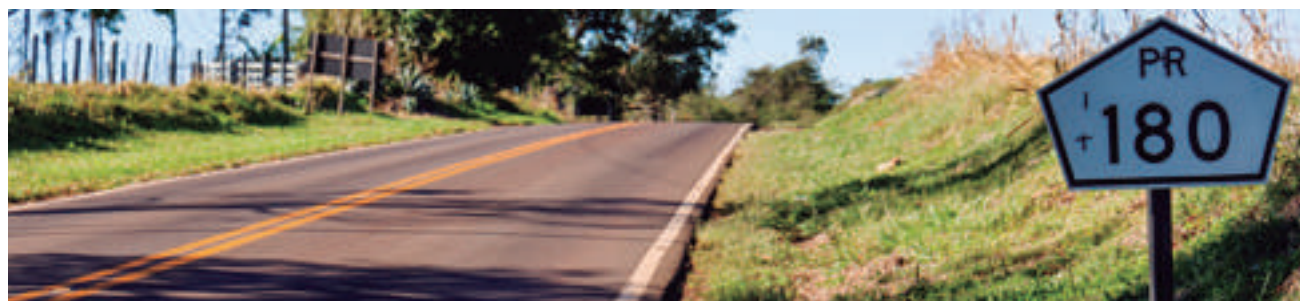
Ao ingressar em 2014, Victor encontrou uma equipe experiente, com muitos engenheiros próximos da aposentadoria. Hoje, ele observa uma renovação no quadro: "Quando ingressei em 2014, a maioria dos engenheiros eram veteranos, com décadas de casa, próximos da aposentadoria. Hoje, ao percorrer os corredores, percebemos uma geração mais jovem assumindo as responsabilidades." Ao longo dos 80 anos do DER-PR, diversas gerações de engenheiros contribuíram para o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária do estado. Victor destaca a importância de assumir o bastão e continuar o trabalho das gerações anteriores, mantendo o compromisso com a qualidade e segurança das rodovias paranaenses.



Victor Oliveira
Coordenador de Pontes e Estruturas Especiais

CPAM: MANUTENÇÃO GARANTE RODOVIAS EXPERTISE QUE CONSERVA A MALHA

COORDENADORIA DE
PROGRAMAÇÃO E
ACOMPANHAMENTO DE
MANUTENÇÃO DE RODOVIAS



No coração da Diretoria de Operação (DOP) do DER-PR, onde políticas se transformam em quilômetros de vias seguras, José Pedro Weinand se destaca. Como Coordenador de Programação e Acompanhamento de Manutenção de Rodovias, Weinand é a memória viva e a expertise de décadas dedicadas à infraestrutura paranaense, garantindo a longevidade e eficiência da malha rodoviária. Engenheiro civil desde 1974, sua jornada no DER começou fiscalizando grandes projetos na década de 70, como a PR-180, no Noroeste Paranaense. Naquele período, o Paraná inovou com pavimentação de baixo custo, construindo cerca de 4 mil km de estradas e impulsionando o desenvolvimento do estado. Essa experiência em campo o levou para a gestão da manutenção nos escritórios regionais, área onde atua até hoje. Sua coordenadoria é essencial na engrenagem do DER, subsidiando o planejamento geral na formulação de políticas e metas, além de programar e monitorar as prioridades regionalizadas para a manutenção. A filosofia de sua equipe é clara:

a manutenção preventiva e contínua é a chave. José Pedro explica: "O DER do Paraná não tem um problema muito grande de manutenção rodoviária. Com a manutenção nesses últimos 25 anos, conseguimos manter a malha rodoviária em uma condição, se não 100% ótima, com um nível de conservação muito bom." Essa estratégia se materializa em programas como o SAM (Sistema de Administração da Manutenção), que estabelece critérios para o PROCONSERVA, garantindo que o percentual de rodovias em estado ruim seja mínimo no Paraná. O trabalho abrange o acompanhamento administrativo e financeiro dos contratos de manutenção, incluindo a descentralização do gerenciamento, a fiscalização de contratos e a avaliação de custos efetivos. Weinand destaca a importância do rigor na gestão pública: "Acompanhamos a legalidade das medições, e não ultrapassamos ou executamos nada que não esteja contratado." Essa supervisão garante transparência e correta aplicação dos recursos. Com "dois terços da vida" dedicados ao DER, José Pedro vê seu trabalho como um prazer e uma rotina que o mantém ativo. Sua vasta experiência e o profundo conhecimento do campo e da gestão lhe conferem uma perspectiva única sobre o progresso do DER. Ele expressa otimismo pelo futuro, acreditando que o DER está "indo em um caminho muito bom", impulsionado por um governo que valoriza a logística de transporte e a manutenção. A insistência em programas contínuos de conservação e manutenção da malha rodoviária estadual do Paraná é um investimento que gera satisfação, reconhecido na qualidade das rodovias paranaenses.



José Pedro Weinand
Coordenador de Programação e
Acompanhamento de Manutenção de Rodovias

O DER do Paraná não tem um problema muito grande de manutenção rodoviária. Com a manutenção nesses últimos 25 anos, conseguimos manter a malha rodoviária em uma condição, se não 100% ótima, com um nível de conservação muito bom.



Garantindo a conexão essencial: o DER-PR segue na operação do ferry boat Guaratuba-Matinhos, assegurando a travessia até a inauguração da ponte.

GERÊNCIA DE OBRAS E OPERAÇÕES TRAVESSIA DE GUARATUBA

No complexo cenário da infraestrutura rodoviária paranaense, a gestão da Travessia da Baía de Guaratuba exige atenção constante e expertise técnica. À frente da Gerência de Obras e Operações da Diretoria de Operações (DOP) do DER-PR para esta vital conexão, está o engenheiro civil Marcos Alberto Schlichting. Sua rotina é dedicada a garantir a segurança e a eficiência de uma das mais importantes travessias do litoral paranaense, especialmente durante os picos de demanda. Marcos Schlichting e sua equipe trabalham incansavelmente na manutenção preventiva e corretiva das embarcações, preparando-as para a intensa Operação Verão. "Trabalhamos o ano todo com as preventivas para que a gente chegue nesse pico da operação verão com os barcos todos alinhados e funcionando," explica. Ele conta com uma equipe de apoio, que inclui engenheiros navais e civis, além de técnicos, dedicados à verificação diária e ao funcionamento das operações. A travessia de Guaratuba conta com seis embarcações principais: três ferryboats (autônomas) e três balsas (transportadas por rebocadores). Durante a Operação Verão, uma embarcação de apoio especial é adicionada para garantir a segurança e a capacidade operacional, crucial para o grande

fluxo de veículos e passageiros. A visão de Schlichting reflete o compromisso da DOP com a segurança e a fluidez do tráfego, garantindo que a conexão entre Matinhos e Guaratuba opere com a máxima eficiência, tanto no dia a dia quanto nas épocas de maior movimento turístico. A sinergia entre as coordenadorias da Diretoria de Operações do DER-PR, sob a experiente liderança de Alexandre Castro Fernandes, demonstra o compromisso contínuo com a excelência. Cada área, com sua expertise e dedicação, contribui para um Paraná com rodovias cada vez mais seguras, modernas e eficientes, garantindo a fluidez e o desenvolvimento de todo o estado.



Trabalhamos o ano todo com as preventivas para que a gente chegue nesse pico da operação verão com os barcos todos alinhados e funcionando.

Marcos Alberto Schlichting
Gerente de Obras e Operações da DOP

**DIRETORIA
ADMINISTRATIVO
FINANCEIRA**
MOHAMED KASEM

EXCELÊNCIA NAS ESTRADAS: O LEGADO DE UM PARANÁ CONECTADO E SEGURO

A frente da Diretoria Administrativo-Financeira (DAF) do DER-PR, o Engº Mohamed Mudar Sheikh Kasem coordena uma das mais eficientes gestões de recursos públicos do Estado do Paraná. Sob sua liderança, o departamento alcançou marcos históricos de execução orçamentária, transformando-se no melhor executor de recursos do governo estadual. A trajetória de Mohamed no DER-PR começou em 2015, quando ingressou como desenhista de AutoCAD. Sua evolução é notável: passou pelo setor de novas concessões, fiscalização

de contratos da concessão, assessoria técnica e gestão do contrato BID 5, até assumir a diretoria. Kasem reflete: "Como engenheiro, a maior gratificação é a hora que você vê a entrega da obra. O mais desafiador é que você precisa de cinco anos desde a decisão até a entrega, e nós no DER/PR conseguimos reduzir esse prazo". A transformação da capacidade executiva é impressionante. O departamento saltou de 800 milhões para aproximadamente 3 bilhões de reais anuais, crescimento de mais de 300%. Mohamed destaca: "A gente recebeu a gestão anterior com 800 milhões. Agora, estamos liquidando quase 3 bilhões por ano. Então, a gente triplicou nossa execução." Desde 2019 até agosto de 2024, foram executados 13,5 bilhões de reais, consolidando o DER-PR como referência nacional. O departamento mantém taxa de execução de 92% do orçamento, posicionando-se como melhor executor do Estado. Kasem destaca a solidez financeira: "Estamos sempre com dinheiro de 3 a 4 meses para frente na nossa caixa, empenhado em todos os contratos. A Ponte de Guaratuba está executando 30 milhões ao mês." A DAF gerencia contratos de financiamento: Avança Paraná 1 e 2 (aproximadamente 2 bilhões junto ao Banco do Brasil), BNDES (200 milhões) e o Programa de Rotas junto à Caixa Econômica Federal no período de 5 anos de execução.



Mohamed Kasem
Diretor Administrativo-Financeiro

A gente recebeu a gestão anterior com 800 milhões. Agora, estamos liquidando quase 3 bilhões por ano. Então, a gente triplicou nossa execução.

Por trás de cada projeto bem-sucedido, a base sólida da gestão. O Diretor Administrativo-Financeiro, Mohamed Kasem, e sua equipe, fundamentais para o desempenho do DER-PR

INOVAÇÃO E MODERNIZAÇÃO: PROJETO FGV E PIONEIRISMO AMBIENTAL

Uma das iniciativas mais inovadoras é a parceria com a Fundação Getúlio Vargas para atualização da metodologia de orçamentação. A nova metodologia será pioneira no Brasil, com regionalização de preços conforme as seis regionais do Paraná. Mohamed explica: "A execução de um preço em Curitiba é diferente da execução no litoral, diferente de Foz do Iguaçu, diferente de Palmas." O projeto traz uma inovação sem precedentes: cada item orçamentário terá sua emissão de CO₂ calculada. "Cada obra terá o valor total e o total de emissões de CO₂. Por exemplo, uma obra poderá emitir cerca de 80 mil toneladas de CO₂." Essa iniciativa não apenas permitirá a participação no mercado de carbono, atualmente em discussão no Senado Federal, como também abrirá oportunidades para que as empresas aprimorem a execução de seus projetos e obtenham ganhos adicionais por meio de linhas de financiamento sustentável, caso consigam reduzir suas emissões.

Teve um período que não tinha muita coisa para executar. Agora a correria aumentou bastante. É satisfatório, dá orgulho de ver as obras sendo entregues.

FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL E RECONHECIMENTO

Houve significativo fortalecimento do quadro de pessoal. O número de engenheiros civis saltou de 66 para 114 profissionais, crescimento de mais de 70%. Na área ambiental, o crescimento foi de dois para seis engenheiros ambientais. A DAF promoveu modernização completa da infraestrutura física. Kasem relembra: "A gente recebeu o DER já desgastado literalmente. Os prédios, os carros, toda situação eram por falta de orçamento." Hoje, todas as superintendências possuem contratos de reforma em andamento ou concluído. Mohamed reflete sobre a transformação: "O DER passou um tempo sem contratos. Hoje, você olha o mapa do Paraná, não tem uma região que não teve obra concluída, obra em licitação e obra em andamento." Ao lado de Mohamed, a Chefe de Gabinete Juliana Kroetz testemunha a evolução: "Teve um período que não tinha muita coisa para executar. Agora a correria aumentou bastante. É satisfatório, dá orgulho de ver as obras sendo entregues."



Juliana Kroetz
Chefe de Gabinete da DAF

COORDENAÇÃO ADMINISTRATIVA CA: O ALICERCE OPERACIONAL QUE SUSTENTA A TRANSFORMAÇÃO DO DER-PR

A Coordenadoria Administrativa da Diretoria Administrativo-Financeira desempenha um papel fundamental na gestão dos recursos e manutenção da infraestrutura operacional. Essa coordenadoria gerencia uma complexa rede de 11 setores estratégicos, abrangendo desde reformas em todas as superintendências até a modernização de uma frota composta por 1.059 veículos ativos. Desses, 136 são veículos locados, enquanto a frota própria inclui 231 caminhões, 240 maquinários, 404 veículos utilitários e 48 motocicletas. Desde abril de 2023, Angela da Silva Antunes Walczak coordena as atividades que abrangem desde processos licitatórios até a gestão patrimonial de todo o órgão. Angela explica a amplitude: "O desafio aqui é bem grande. Na coordenadoria são 11 setores, desde gestão de contratos, compras de materiais, não só para a sede, mas para as superintendências também. Toda a logística é feita daqui e distribuída para eles."



Angela da Silva Antunes Walczak
Coordenadora Administrativa

MODERNIZAÇÃO E GESTÃO OPERACIONAL

Um dos principais focos tem sido a modernização da infraestrutura física. Sob coordenação da área administrativa, todas as superintendências regionais estão passando por reformas estruturais. Walczak relata: "Quando o Mohamed assumiu, a primeira coisa que ele pediu foi para visitar as superintendências e ver o que precisava. É uma coisa que faltava no órgão." O projeto está sendo executado sistematicamente: Cascavel, Maringá e a Regional Leste já estão com obras em andamento. A coordenadora garante: "Todas vão ser feitas, não vai ficar nada sem fazer." A coordenadoria é responsável por toda a gestão da frota do DER-PR, que inclui mais de 400 veículos. Angela explica: "Todo o controle é feito aqui: locação, compra. Temos a frota própria e os locados, que são 136 veículos. As compras não são só para a sede, são para tudo." Atualmente, investe-se mensalmente mais de 200 mil reais em locações, com transição para aquisição própria. Um projeto ambicioso de digitalização está em desenvolvimento para o arquivo e biblioteca: "Estamos fazendo todo o levantamento e até visitamos empresas para fazer a digitalização, porque não temos espaço para suprir toda a necessidade do arquivo. Com o tempo, vai se perdendo muito os materiais." Na sede, estão sendo implementadas melhorias significativas voltadas ao bem-estar dos colaboradores. Conforme anunciado por Walczak, está prevista a instalação de um minimercado (ou conveniência) no local, com o objetivo de oferecer mais comodidade aos servidores durante o expediente, considerando a limitação de opções de alimentação nas proximidades. Além disso, já foi iniciada a obra destinada à implantação do futuro restaurante, que ampliará ainda mais as possibilidades de refeição e conforto no ambiente de trabalho. A coordenadora destaca o diferencial do ambiente de trabalho: "É muito prazeroso trabalhar aqui. Já trabalhei em outros órgãos do Estado, mas vejo que aqui é diferente. Tendo o apoio do diretor, já é um grande passo para conseguir fazer as realizações e deixar um ambiente agradável para todo mundo trabalhar."

O desafio aqui é bem grande. Na coordenadoria são 11 setores, desde gestão de contratos, compras de materiais, não só para a sede, mas para as superintendências também. Toda a logística é feita daqui e distribuída para eles.

A Coordenadoria de Recursos Humanos desempenha papel estratégico na gestão de pessoas durante um dos períodos mais dinâmicos da história do departamento. Responsável por coordenar as atividades de recursos humanos em todas as 19 estruturas do órgão – cinco superintendências e 14 escritórios regionais –, a coordenadoria é responsável pela vida funcional dos 571 servidores efetivos, 47 estagiários entre nível médio e superior. Desde setembro de 2024, a coordenadoria está sob gestão de Fernando Miranda, que chegou ao DER-PR em maio de 2015, trazendo trajetória sólida na área desde 2006. Miranda reconhece: "Sempre trabalhei na área de Recursos Humanos desde o primeiro concurso. É uma área complexa porque você lida com pessoas, e isso sempre é desafiador, principalmente no estado."

GESTÃO DESCENTRALIZADA E DESAFIOS OPERACIONAIS

A estrutura de recursos humanos é descentralizada, com cada superintendência mantendo seu próprio setor. Fernando explica: "Cada escritório, cada superintendência tem um RH. Uma pessoa que é designada para fazer o atendimento dos Recursos Humanos, auxiliando os servidores ativos e até os inativos. A função da Coordenadoria é orientar com a legislação vigente e suas alterações." O dia a dia abrange múltiplas frentes: "É bastante coisa: concurso público, nomeações, exonerações, apoio à Procuradoria Jurídica na instrução de processos, a parte de estagiário e residente técnico, todos os afastamentos que inclui férias, licenças e outras atividades rotineiras do setor." Atualmente, o DER-PR conta com 571 servidores efetivos, além de aproximadamente 40 a 50 comissionados. A coordenadoria também atua como mediadora em conflitos. Miranda detalha: "O que chega mais é: situações de desentendimento entre o servidor e a chefia, o nosso papel é conversar e, tranquiliza a situação, tentar ver a melhor forma de negociação. Você tem que ser um pouco terapeuta." Um dos principais desafios

Em 10 anos, nós estávamos com 1.530 servidores efetivos. De lá para cá, estamos com 571, um terço do que era o efetivo. Agora está gradativamente aumentando o quadro de servidores.

COORDENAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS CRH: GESTÃO DE PESSOAS EM UM MOMENTO DE CRESCIMENTO E TRANSFORMAÇÃO

é a recuperação do quadro funcional. O coordenador revela: "Em 10 anos, nós estávamos com 1.530 servidores efetivos. De lá para cá, estamos com 571, um terço do que era o efetivo. Agora está gradativamente aumentando o quadro de servidores." A Coordenadoria de Recursos Humanos gerencia os programas de segurança do trabalho, incluindo atividades da SIPAT - Semana Interna de Prevenção de Acidente do Trabalho: "A equipe da Segurança Ocupacional participou na primeira semana de outubro na SIPAT na Regional Oeste e visitas técnicas aos escritórios vinculados a regional, e pelo cronograma a equipe estará realizando visitas as demais unidades do DER." Fernando demonstra comprometimento com a instituição: "Quando fui fazer a escolha do concurso, que passei de nível médio para superior, eu escolhi o DER. Eu sei como funciona o órgão, já conheço os problemas e as soluções."



Fernando Miranda
Coordenador de Recursos Humanos

COORDENADORIA DE CONTABILIDADE E FINANÇAS CCF: AGILIDADE NOS PAGAMENTOS TRANSPARÊNCIA E EFICIÊNCIA NO DER-PR

A Coordenadoria de Contabilidade e Finanças, liderada por Rejane Amaral Goulart Mathias de Souza, é um pilar que garante a saúde financeira e a transparência nas operações do DER-PR. Desde que ingressou no Departamento em 2020, Rejane tem trilhado uma sólida carreira na área, assumindo a coordenação em um setor crucial para a execução dos projetos. Rejane explica sua trajetória: "Estou no DER desde 2020, já entrei direto para a equipe da coordenadoria de contabilidade e finanças como agente profissional contadora e atuei no financeiro, depois fui promovida a gerente financeiro e hoje coordeno essa importante e estratégica área." A Coordenadoria é responsável pela execução das atividades contábeis, pelo processamento de receitas e despesas, e pelo controle financeiro de todos os contratos e convênios do Departamento.



Rejane A. Goulart Mathias de Souza
Coordenadora de Contabilidade e Finanças

GESTÃO TRANSPARENTE E FLUXO EFICIENTE

O dia a dia na Coordenadoria é dinâmico e exige rigoroso controle. Rejane detalha o fluxo que garante conformidade e agilidade: "Recebemos todos os protocolos para pagamento aqui no setor financeiro e realizamos um checklist detalhado de todos os documentos para garantir a conformidade absoluta antes de qualquer prosseguimento." Uma vez aprovado, o processo avança: "Após a verificação e aprovação dos documentos, encaminhamos para a autorização do ordenador da despesa, no âmbito da DAF, e então para o setor orçamentário para a indicação do empenho formal. Depois da indicação do empenho, o protocolo é devolvido ao nosso setor financeiro para que possamos efetivar a liquidação e o pagamento final." A abrangência do trabalho é vasta. Rejane destaca: "Todos os pagamentos do Departamento, incluindo obras, manutenção de rodovias, terceirizados, consultorias, desapropriação, água, luz, telefone, e todos os contratos passam obrigatoriamente por aqui." A equipe da CCF é composta por vinte nove profissionais e dois estagiários, distribuídos entre as áreas do financeiro, contabilidade e receitas próprias. Há, ainda, a expectativa de expansão da equipe, com a inclusão de mais dois contadores para reforçar as atividades da coordenadoria. A Coordenadoria oferece suporte vital às superintendências, centralizando operações e utilizando o sistema Siafic. Em média, a equipe lida com cerca de 450 protocolos de pagamento por mês, cada um exigindo análise minuciosa. Um dos grandes destaques é a agilidade nos pagamentos. Embora o prazo legal seja de 30 dias após o atesto, a equipe supera expectativas. Rejane orgulha-se: "A partir do momento em que o protocolo chega ao nosso setor, estamos efetuando o pagamento em um prazo médio de apenas sete dias corridos." O volume financeiro gerenciado é impressionante. Rejane quantifica: "O montante médio que estamos pagando por mês é em torno de R\$ 272 milhões, podendo variar a depender do volume mensal de serviços e obras atestados." Esse controle rigoroso e a alta movimentação financeira consolidam a Coordenadoria de Contabilidade e Finanças como um pilar essencial para a excelência na gestão do DER-PR.

Todos os pagamentos do Departamento, incluindo obras, manutenção de rodovias, terceirizados, consultorias, desapropriação, água, luz, telefone, e todos os contratos passam obrigatoriamente por aqui.

A Coordenadoria de Gerenciamento Orçamentário é o centro de controle financeiro que viabiliza a execução dos ambiciosos projetos de infraestrutura do departamento. Responsável por todo o ciclo orçamentário da instituição, a coordenadoria acompanha mais de 250 contratos e coordena a aplicação dos recursos que colocaram o DER-PR como o melhor executor orçamentário do Estado do Paraná. Desde fevereiro de 2025, a coordenadoria está sob gestão de Bruna Emanuely de Witte Cezarotto, que ingressou no DER-PR em 2021 por meio de concurso público, com formação em Ciências Contábeis. Bruna explica: "Entreí direto na CGO em 2021 pelo concurso e estou até hoje. Como coordenadora, iniciei nesse ano, em fevereiro."

CICLO ORÇAMENTÁRIO INTEGRADO E PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

A coordenadoria atua em todo o ciclo orçamentário do DER-PR, desde o planejamento até a execução. Cezarotto detalha: "Estamos em todo o ciclo orçamentário do DER-PR, desde o planejamento do PCA (Plano de Contratação Anual) até a execução da despesa com emissão de empenho. Também elaboramos a Lei Orçamentária Anual e fazemos o controle orçamentário." O processo de planejamento é integrado e colaborativo. A coordenadora explica: "Esse ano, fizemos um processo diferente. A elaboração do PCA e da LOA foi em conjunto com a assessoria de planejamento. O trabalho se inicia com o PCA, um ano antes, no começo do exercício, e na sequência, damos continuidade com a construção da LOA." A elaboração da Lei Orçamentária Anual segue metodologia específica: "Elaboramos a LOA quando a Secretaria da Fazenda disponibiliza os tetos orçamentários. Conversamos com as diretorias e solicitamos as previsões para o próximo exercício, reunindo as contratações de obras e manutenções." Durante a execução, Bruna mantém controle rigoroso: "Quando começa o exercício, fazemos nossos controles. Temos planilhas que alimentamos,

Estamos em todo o ciclo orçamentário do DER-PR, desde o planejamento do PCA até a execução da despesa com emissão de empenho. Também elaboramos a LOA e fazemos o controle orçamentário.

COORDENAÇÃO DE GERENCIAMENTO ORÇAMENTÁRIO CGO: O CONTROLE FINANCEIRO POR TRÁS DOS 3 BILHÕES EM EXECUÇÃO

acompanhamos todas as contas orçamentárias, as verificações de saldo e realizamos os ajustes necessários." A magnitude da operação é impressionante: a coordenadoria acompanha mais de 250 contratos ativos, que juntos movimentam, aproximadamente, 3 bilhões de reais anuais, posicionando o DER-PR como melhor executor orçamentário do Estado, com taxa de execução de 92%. Cezarotto reconhece a complexidade: "É uma coordenadoria muito desafiadora. Todas as despesas executadas pelo DER-PR são processadas e acompanhadas por nossa equipe. É necessário promover um alinhamento estratégico para garantir eficiência na gestão orçamentária e assegurar a entrega de resultados compatíveis com o papel institucional de uma autarquia voltada ao serviço público."



Bruna Cezarotto
Coordenadora de Gerenciamento Orçamentário

É um desafio bem satisfatório, porque você vê na prática o seu trabalho dando resultado. Por exemplo, o avanço da Ponte de Guaratuba. Todo mundo que passa lá vê o negócio avançando. Isso é muito satisfatório, muito gratificante.

COORDENAÇÃO DE LICITAÇÃO CL: TRANSFORMANDO PROJETOS EM REALIDADE MODERNIZAÇÃO NA CONTRATAÇÃO NO DER-PR

A Coordenadoria de Licitação é o elo fundamental que transforma projetos de infraestrutura em realidade. Responsável por conduzir processos licitatórios de grande complexidade que superam 1 bilhão de reais anuais, a coordenadoria utiliza modalidades inovadoras como a contratação integrada para acelerar a entrega de obras de grande vulto. Desde o final de 2023, a coordenadoria está sob nova gestão de José Victor Andreatta, focada em otimizar processos e acelerar entregas. Andreatta define a missão: "Nosso trabalho é tirar as licitações do papel dos projetos e colocar em prática para a execução de obras. Nesses últimos anos, temos bastante projetos de infraestrutura de grande vulto e, graças a Deus, temos tido sucesso." O trabalho segue planejamento estratégico alinhado com o orçamento estadual. Andreatta explica: "Temos um planejamento de licitações atrelado ao orçamento que o Estado tem, seguindo uma lista de obras baseada no planejamento de governo do que seria a demanda mais emergencial." O processo é integrado entre as diretorias do DER-PR: "As diretorias fazem a fase interna, atualizam os projetos, preparam termos



José Victor Andreatta
Coordenador de Licitação

de referência e encaminham para nós. Cuidamos da elaboração do edital e da condução da licitação até a homologação." Uma das principais inovações é a contratação integrada. O coordenador explica: "Temos uma forma de contratação que tem tido bastante êxito, que é a contratação integrada, que otimizou bastante os processos. É um contratado só, geralmente um consórcio projetista e executor que já faz as duas coisas. Isso tem agilizado bastante a entrega das obras." A magnitude dos números impressiona: em 2024, a coordenadoria conduziu processos que superaram 1 bilhão de reais, e 2025 já apresenta volume similar. Andreatta destaca a satisfação: "É um desafio bem satisfatório, porque você vê na prática o seu trabalho dando resultado. Por exemplo, o avanço da Ponte de Guaratuba. Todo mundo que passa lá vê o negócio avançando. Isso é muito satisfatório, muito gratificante." A Ponte de Guaratuba representa um marco especial. O coordenador lembra: "Essa a gente participou. Isso é sensacional. Claro, não só essa, mas todas as outras obras que fizemos, até obras maiores depois da Ponte de Guaratuba."



Por trás de cada projeto bem-sucedido, a base sólida da gestão. O Diretor Administrativo-Financeiro, Mohamed Kasem, e sua equipe, fundamentais para o desempenho do DER-PR



COORDENAÇÃO DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO CET: MEIO SÉCULO DE ENSINO E IMPACTO DURADOURO

A Escola Prática Educativa de Trânsito do DER de Curitiba é pioneira no Brasil e, em 2025, celebra 50 anos de atuação. Foi responsável pela criação das outras cinco escolas no Paraná, atendendo anualmente cerca de 44 mil crianças em todo o estado por meio do programa "Aprendendo e Vivendo". Desde sua fundação, em 1975, o programa já formou mais de 2 milhões de pequenos pedestres, um legado notável na construção de uma cultura de segurança viária. A Coordenadoria de Educação de Trânsito, representada pela coordenadora Daniela Koteski, tem se destacado por uma das iniciativas mais longevas e impactantes do departamento na formação de uma cultura de segurança viária. A coordenadoria atua com base em uma determinação legal estabelecida há décadas, seguindo o que Koteski explica: "A coordenadoria atua com base em um decreto vigente desde 1975 que estabelece a necessidade de uma estrutura dedicada

exclusivamente à educação no trânsito". O programa principal é o "Aprendendo e Vivendo", voltado para alunos do 5º ano do Ensino Fundamental, mas seu alcance não se limita a essa faixa etária. Conforme a coordenadora ressalta: "Atendemos desde a Educação Infantil ao Ensino Médio, proporcionando uma formação contínua e abrangente em educação para o trânsito em diversas fases da vida estudantil". Para os alunos do 5º ano, o engajamento é ainda mais profundo, como Daniela aponta: "Para os alunos do 5º ano, são dedicadas 20 horas ao curso



Um marco de 50 anos! Álbum da história dos pioneiros na educação de trânsito, reafirmando o compromisso com um futuro mais consciente e seguro.

A coordenadoria atua com base em um decreto vigente desde 1975 que estabelece a necessidade de uma estrutura dedicada exclusivamente à educação no trânsito.



Daniela Koteski
Coordenadora de Educação de Trânsito



EPET - Curitiba



'Aprendendo e Vivendo', e ao final eles recebem a primeira habilitação da vida deles: a habilitação de pedestres". A filosofia por trás é clara: "O indivíduo pode não se tornar um motorista, mas será sempre um pedestre, e nossa obrigação é fazê-lo entender que as escolhas feitas no trânsito impactarão sua vida inteira". A metodologia é cuidadosamente estruturada. Antes da visita, as escolas recebem material didático. Koteski detalha: "Encaminhamos um material didático aos alunos antes da visita, composto por uma cartilha intitulada 'Aprendendo e Vivendo', preparando-os para a imersão educacional". O processo educativo combina teoria e prática de forma envolvente. Daniela descreve a experiência na escola: "Quando os alunos chegam à Escola Prática Educativa de Trânsito do DER, passam por uma imersão de cerca de três horas, com uma parte teórica dinâmica, repleta de dramatizações, vídeos e jogos interativos para trabalhar conteúdos essenciais, garantindo que entendam o trânsito e

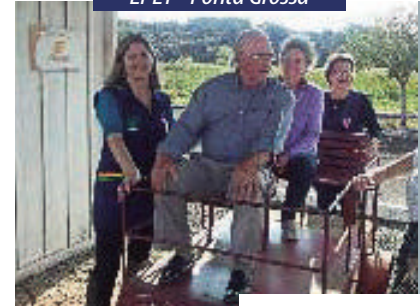
saíam com a experiência marcada na memória, nunca esquecendo a importância de boas escolhas; tudo isso reforçado de maneira envolvente com base no material pré-enviado". Durante o intervalo, as crianças recebem um lanche especial fornecido pelo DER. Após isso, inicia-se a parte prática, frequentemente a mais esperada, com o apoio dos policiais do grupo MEIVs que atuam como instrutores. Os alunos seguem para a minipista — a chamada "minimalha viária" —, aplicando os conhecimentos teóricos em simulações de trânsito. Além disso, há mais de sete anos, são desenvolvidos projetos socioambientais como a campanha "Lacre em Lacre", na qual Daniela Koteski explica: "Os alunos arrecadam lacres que são trocados por cadeiras de rodas doadas a crianças vítimas de sinistros de trânsito, promovendo inclusão e qualidade de vida para quem mais precisa". A iniciativa também inclui um concurso de paródias, que anualmente revela talentos e reforça a mensagem da segurança viária. A coordenadora, que foi aluna da escola há 43 anos, testemunha o impacto duradouro dessas experiências: "Existe algo especial que acontece nessa faixa etária, onde as crianças constroem uma memória afetiva tão poderosa que se lembram com carinho do dia em que estiveram aqui, marcando-os de forma duradoura". Essa memória afetiva é um diferencial reconhecido, com Daniela Koteski complementando: "Quase sempre quem veio aqui comenta sobre aquela visita inesquecível à escola, embora às vezes confundam o local; na verdade, estão se referindo à Escola Prática Educativa do DER-PR, e o que mais importa é que essa experiência os marca profundamente, fazendo com que se lembrem com carinho do dia em que estiveram aqui".



A equipe que faz a diferença na educação para o trânsito! Professores e Agentes da EPET - Curitiba, dedicados a ensinar os princípios básicos para que as crianças aprendam a se portar no trânsito, construindo um futuro mais seguro.



EPET - Ponta Grossa



EPET PONTA GROSSA PROJETOS INOVADORES E ALCANCE REGIONAL

Com uma mini-malha viária de 5 mil metros quadrados, a escola impacta anualmente cerca de 5 mil alunos e expandiu sua atuação para 63 cidades da região dos Campos Gerais. Milene Galvão, Gerente Pedagógica, explica que as crianças têm aula teórica e depois a prática na mini-malha viária com quadriciclos, onde aprendem a interagir como pedestres e motoristas. O diferencial da escola são os projetos socioambientais. O "Lacre em Lacre" alia educação ambiental e assistência social: "pedimos para as crianças trazerem lacres de latinhas, que trocamos por cadeiras de rodas. Uma média de 140 garrafas de lacres equivale a uma cadeira". No ano passado, conseguiram cinco cadeiras, incluindo para uma criança de nove anos em uma escola rural. O "Projeto de Arborização Urbana Planejada" transformou o local: "foram plantadas todas as nativas da nossa região no meio dos canteiros. Tivemos que quebrar o asfalto para plantar, mas em um ano já temos resultados visíveis".



Milene Galvão
Gerente Pedagógica da EPET de
Ponta Grossa

Pedimos para as crianças trazerem lacres de latinhas, que trocamos por cadeiras de rodas. Uma média de 140 garrafas de lacres equivale a uma cadeira.



EPET - Londrina



Laiza Fatel Barbosa
Gerente Pedagógica da EPET de Londrina

EPET CASCAVEL CONVÊNIO MUNICIPAL E METODOLOGIA DINÂMICA

Opera através de parceria estratégica com o município, garantindo atendimento diário para todos os alunos dos quintos anos da região. Mariléia Moraes, Gerente Pedagógica, explica que "atendem todos os dias, nos períodos da manhã e da tarde, em parceria com o município através de um convênio". A infraestrutura simula um ambiente urbano real: "é como se fosse uma mini cidade, que tem quase todas as sinalizações do trânsito, como semáforos, ciclovia, faixa de pedestre, placas e sinalizações". A metodologia é lúdica: "a aula teórica é muito dinâmica, com vídeos autoexplicativos, músicas e teatros, bem lúdica para que seja atrativa".

É como se fosse uma mini cidade, que tem quase todas as sinalizações do trânsito, como semáforos, ciclovia, faixa de pedestre, placas e sinalizações, a aula teórica é muito dinâmica, com vídeos autoexplicativos, músicas e teatros, bem lúdica para que seja atrativa.

EPET LONDRINA METODOLOGIA DIVERSIFICADA E TEATRO EDUCATIVO

Celebrando 25 anos de atividades, a escola utiliza teatro educativo como diferencial metodológico. Laiza Fatel Barbosa, Gerente da Escola, destaca que "têm teatro tanto para o quinto ano quanto para os idosos, mostrando o dia a dia e o que pode ser feito para a segurança". A escola atende desde educação infantil até terceira idade, com foco especial nos idosos devido aos altos índices de atropelamentos. Laiza reconhece os desafios contemporâneos: "hoje em dia existe o celular que piora, além da bebida, é mais um agravante que não pode esperar. É difícil mudar a mentalidade dos adultos, então temos que começar nos pequeninhos".

Hoje em dia existe o celular que piora, além da bebida, é mais um agravante que não pode esperar. É difícil mudar a mentalidade dos adultos, então temos que começar nos pequeninhos.



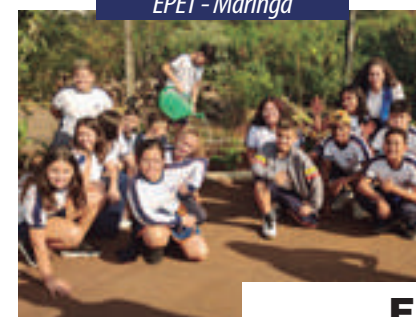
EPET - Cascavel



Mariléia Moraes
Gerente Pedagógica da EPET de Cascavel

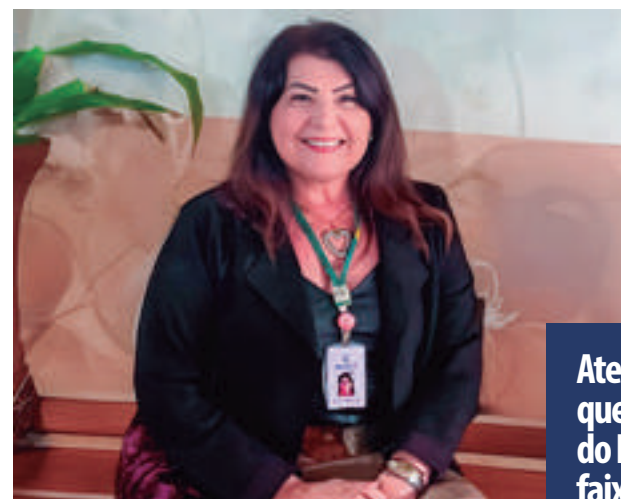


EPET - Maringá



EPET MARINGÁ PARCERIAS ESTRATÉGICAS E DIVERSIFICAÇÃO EDUCATIVA

A Escola Engenheiro José Vicente Paroli atende anualmente 10 mil alunos e desenvolve projetos que combinam educação viária com sustentabilidade ambiental. Nilza Maria de Carvalho, Gerente Pedagógica, explica que "atendemos grande parte dos municípios da região que compreende a jurisdição da superintendência do Noroeste". A escola diversificou sua atuação: "trabalhamos com adolescentes na faixa etária de 16 a 18 anos sobre prevenção de acidentes relacionados à velocidade, uso de bebidas alcoólicas e caronas nas baladas", além de manter parceria com a Universidade da Terceira Idade (UNAT). A Diretoria Administrativo-Financeira consolidou-se como o motor que impulsiona a maior transformação da infraestrutura rodoviária paranaense, combinando eficiência operacional, inovação tecnológica e responsabilidade ambiental, estabelecendo novos padrões de excelência na gestão pública brasileira.



Nilza Maria de Carvalho
Gerente Pedagógica da EPET de Maringá

Atendemos grande parte dos municípios da região que compreende a jurisdição da superintendência do Noroeste, trabalhamos com adolescentes na faixa etária de 16 a 18 anos sobre prevenção de acidentes relacionados à velocidade, uso de bebidas alcoólicas e caronas nas baladas.

REGIONAL LESTE

Gerenciando Desafios e Transformando o Litoral

Curitiba, PR – À frente da Superintendência Regional Leste do DER-PR, o Engenheiro Daniel Hatiro Fujiwara comanda uma vasta malha rodoviária, que abrange desde o litoral paranaense até trechos da Região Metropolitana de Curitiba e o Vale do Ribeira. Sua atuação é crucial para a gestão de obras estruturantes, programas de manutenção e melhorias que impactam a segurança e desenvolvimento das regiões atendidas. O escopo da Superintendência é abrangente, focado em obras em construção, programas de manutenção e gestão da faixa de domínio. Esta amplitude reflete a importância estratégica da Regional Leste para o Estado.

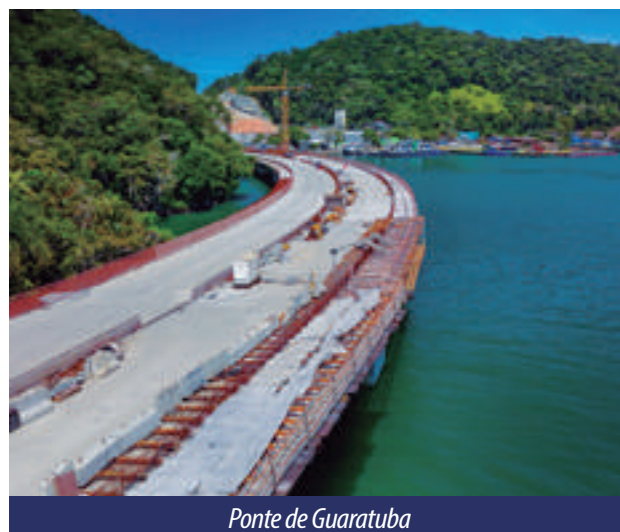
OBRAS ESTRUTURANTES: CONECTANDO O PARANÁ

A superintendência lidera algumas das mais significativas obras de infraestrutura rodoviária do Paraná, com destaque para a região litorânea.

Ponte de Guaratuba: Um Marco em Construção A principal obra em andamento é a Ponte de Guaratuba. "A principal obra que temos é a ponte de Guaratuba. Está se desenvolvendo bem e dentro do cronograma", destaca Daniel. A expectativa é que seja concluída no próximo ano, com os acessos também avançando. O projeto dos acessos trouxe desafios geométricos significativos, especialmente na correção da declividade do lado de Guaratuba, resultando em altas contenções e grandes movimentações de terra. O projeto prevê duas faixas para cada sentido, calçada e ciclovia.

Investimentos no Litoral: Matinhos e Garuva-Guaratuba Outra obra de grande vulto é a revitalização da PR-412 de Matinhos a Praia de Leste. Com prazo de 36 meses, a pista central será duplicada com pavimento rígido, e as marginais, com pavimento flexível. "O litoral está ganhando um novo visual urbano, começando pela Avenida Juscelino Kubitschek, que antes tinha o canal a céu aberto, cercado por vegetação, sem iluminação e com uma sensação de insegurança a noite. Agora está como uma avenida urbanizada, dando maior fluidez ao tráfego", explica Daniel. O litoral também será beneficiado com a homologação do trecho de Garuva até o Trevo de Coroados, entre Garuva e Guaratuba, abrangendo a duplicação de cerca de 12 quilômetros.

Região Metropolitana e Vale do Ribeira: Rodovias Estratégicas A Regional Leste atua na Região Metropolitana de Curitiba e no Vale do Ribeira. O lote 2.1B da Rodovia dos Minérios (PR-092), em Almirante Tamandaré, está bem avançado. Um projeto de grande impacto social é a implantação da rodovia em Doutor Ulysses, no Vale do Ribeira. São 12 quilômetros de pavimentação na chegada da cidade, a partir de Cerro Azul. "É um bom exemplo de como a infraestrutura pode ajudar em várias outras áreas. Traz desenvolvimento e acesso a serviços essenciais como saúde e educação. Doutor Ulysses é um dos municípios com menor IDH do Paraná e não tinha acesso pavimentado", explica Daniel.



Ponte de Guaratuba

Talude do Morro da Dona Mercedes, na Ponte dos Arcos, em União da Vitória.

PROGRAMAS E MANUTENÇÃO: CUIDADO CONSTANTE COM A MALHA RODOVIÁRIA

A malha sob responsabilidade da Superintendência Leste conta com aproximadamente mil quilômetros de rodovias pavimentadas e trezentos de não pavimentadas. A gestão desses trechos é sustentada por programas inovadores e manutenção constante.

PROSEG: Sinalização e Tecnologia de Ponta.

A sinalização antigamente era tratada apenas como um serviço complementar das obras e serviços, o PROSEG, por sua vez, é um contrato específico de sinalização, trazendo materiais de melhor performance. "O PROSEG trouxe materiais de última geração, incluindo películas tipo X, ideais para trechos com neblina, algo que observávamos apenas em trechos da concessão", destaca Daniel. O programa também garante manutenção contínua da sinalização, realizando reposições sempre que necessário. Daniel ressalta a importância da reposição de defesas metálicas: "Quando instalamos uma defesa e ocorre um acidente logo em seguida, no primeiro momento sentimos uma certa frustração. Mas se houve acidente é porque ela cumpriu seu papel e pode ter salvado uma vida." Manutenção e Faixa de Domínio A Regional está na expectativa de novos contratos de manutenção e faixa de domínio, incluindo o programa Promac e um futuro programa de restauração para trechos onde a manutenção rotineira já não é suficiente.

Talude do Morro da Dona Mercedes: Estabilidade em União da Vitória. Um projeto marcante foi a intervenção no Talude do Morro da Dona Mercedes, na Ponte dos Arcos, em União da Vitória. A região tinha histórico de deslizamentos, e a solução foi complexa devido à altura do talude. "Foi uma obra de valor relativamente alto, mas necessária para garantir a estabilidade, porque União da Vitória tem praticamente três acessos e todos por ponte", explica Daniel. A obra foi vital para garantir a trafegabilidade, considerando as limitações de acesso da cidade.

É um bom exemplo de como a infraestrutura pode ajudar em várias outras áreas. Traz desenvolvimento e acesso a serviços essenciais como saúde e educação. Doutor Ulysses é um dos municípios com menor IDH do Paraná e não tinha acesso pavimentado.

Reforço e Futuro da Equipe: A Superintendência recebeu cinco novos engenheiros. "Recebemos cinco engenheiros novos. Isso trouxe um fôlego a mais, porque tínhamos muitos servidores acumulando mais de uma função", comenta Daniel. Essa renovação permite melhor distribuição de atividades, com a meta de transmitir conhecimento aos mais novos, preparando-os para futuras funções de liderança. A Superintendência Regional Leste estende sua presença e execução por meio de dois Escritórios Regionais estratégicos: o XISTO, em São Mateus do Sul, e o MÉDIO IGUAÇU, em União da Vitória. Cada um, com sua equipe e gerente responsável, lida com as especificidades e demandas de suas respectivas áreas, garantindo a execução de projetos e a conservação da malha viária.



Os novos engenheiros do DER - Regional Leste chegam para somar e fortalecer os projetos de infraestrutura.



Daniel Hatiro Fujiwara
Superintendente Regional Leste



PR-364

ESCRITÓRIO REGIONAL XISTO: SÃO MATEUS DO SUL, UM POLO DE CONEXÃO

Sob a gerência do Engº Carlos Eduardo Fehlauer, o Escritório Regional XISTO, em São Mateus do Sul, desempenha papel crucial na manutenção e desenvolvimento da infraestrutura rodoviária regional, abrangendo municípios como São Mateus do Sul, Antonio Olinto, São João do Triunfo, Lapa, Campo do Tenente, Mallet, Palmeira e Rio Negro.

Um dos focos atuais é a obra emergencial da Ponte do Rio da Várzea, na PR-427, que conecta Lapa e Campo do Tenente. Originalmente uma ponte ferroviária adaptada para tráfego rodoviário nos anos 60, ela apresenta defeitos devido ao tempo e ao crescente tráfego pesado. "Foram iniciados os serviços de desmontagem de algumas estruturas com problemas e limpeza. A ponte está bloqueada com previsão de até 90 dias para reabertura", explica Carlos Fehlauer.

Fehlauer enfatiza a vasta atuação do escritório: "Nossa equipe é responsável pela conservação de mais de 255 quilômetros de faixa de domínio, 167 quilômetros de rodovias pavimentadas e quase 90 quilômetros de não pavimentadas. Gerenciamos

ativamente 4 contratos de serviços de engenharia, além de 3 contratos específicos para manutenção", destacando que uma equipe de 7 servidores, um residente técnico e 26 trabalhadores terceirizados entrega esse volume diariamente.

Entre as rodovias pavimentadas estão trechos da PR-151, PR-281, PR-427 e PR-364. "A PR-364, pavimentada há cerca de dois anos, representou um grande avanço ligando São Mateus do Sul a Irati e à BR-153. Depois que pavimenta, o desenvolvimento vem", destaca Fehlauer.



Carlos Eduardo Fehlauer
Gerente do Escritório Regional Xisto

A PR-364, pavimentada há cerca de dois anos, representou um grande avanço ligando São Mateus do Sul a Irati e à BR-153. Depois que pavimenta, o desenvolvimento vem.



Ponte Manoel Ribas/Arcos

ESCRITÓRIO REGIONAL MÉDIO IGUAÇU: UNIÃO DA VITÓRIA, CUIDADO COM A MALHA RODOVIÁRIA



Fernando Helio Martins
Gerente do Escritório Regional Médio Iguaçu

Sob a gerência do Engº Fernando Helio Martins, o Escritório Regional MÉDIO IGUAÇU, em União da Vitória, foca na manutenção da malha rodoviária e solução de problemas históricos de infraestrutura. A regional é responsável por aproximadamente 250 quilômetros de rodovias. "Estamos exclusivamente na manutenção das vias. Os serviços são bem divididos e terceirizados, com contratos específicos para faixa de domínio, rodovias pavimentadas e não pavimentadas", informa Fernando. Uma grande conquista foi a conclusão da obra de contenção do Morro de Dona Mercedes, problema que persistia há décadas. "Foi feito um desmonte no morro e instalação de contenções. Ficou perfeita a obra, agora nunca mais vai incomodar a população. Também recuperamos totalmente a Ponte Manoel Ribas, uma ponte histórica", explica Fernando. A peculiaridade geográfica de União da Vitória, cercada pelo rio em formato de ferradura, faz com que seus acessos sejam predominantemente por pontes. A regional aguarda um programa de manutenção, com a PR-447 sendo priorizada para melhorias devido ao intenso tráfego de cargas pesadas de pinus.

Foi feito um desmonte no morro e instalação de contenções. Ficou perfeita a obra, agora nunca mais vai incomodar a população. Também recuperamos totalmente a Ponte Manoel Ribas, uma ponte histórica.



Duplicação da Rodovia dos Minérios

PARCERIA ESTRATÉGICA: STRATA ENGENHARIA NA REGIONAL LESTE

A execução das grandes obras da Superintendência Regional Leste conta com o apoio da STRATA Engenharia, empresa responsável pela consultoria técnica especializada. À frente do contrato está o Engº Diego Zanardi Diniz, que assumiu a coordenação em fevereiro de 2024, enfrentando um portfólio de obras em transformação. Diego relata que quando assumiu, o contrato tinha apenas duas obras em andamento: São José dos Pinhais e Matinhos. "Todas as obras saíram ao mesmo tempo", explica o coordenador. A obra de União da Vitória foi retomada, e os lotes 2.1A e 2.1B, além da implantação da rodovia em Doutor Ulysses, também entraram em execução. Das seis obras totais sob o contrato, quatro já foram entregues: o canal de macrodrenagem da Avenida JK em Matinhos, o viaduto da BR-376, a contenção de talude em União da Vitória e o lote 2.1A da Rodovia dos Minérios. Atualmente, duas obras seguem em execução: o lote 2.1B da Rodovia dos Minérios (com 86% de execução) e a rodovia em Doutor Ulysses (com cerca de 10-11% de execução). Um dos trabalhos mais complexos gerenciado pela STRATA é o de desapropriação e reintegração de posse. "A desapropriação e reintegração de posse foi um dos maiores desafios do contrato. Quando houve alteração de projeto solicitada em audiência pública, isso impactou diretamente o andamento dos processos", afirma Diego. A STRATA Engenharia desempenhou papel crucial na gestão das desapropriações para assegurar o avanço das obras.



Diego Zanardi Diniz
Coordenador dos Contratos de Supervisão
da Regional Leste - Strata Engenharia

A desapropriação e reintegração de posse foi um dos maiores desafios do contrato. Quando houve alteração de projeto solicitada em audiência pública, isso impactou diretamente o andamento dos processos.

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.



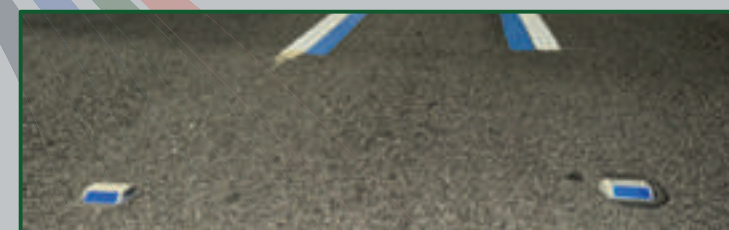
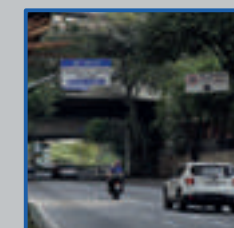
Desde 1959, tem sido uma referência em qualidade e inovação na produção de tintas para sinalização viária. A missão da Indutil é trazer ao Brasil as mais avançadas tecnologias de demarcação de vias, garantindo a segurança dos usuários.

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



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



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



FORTELECIMENTO DO TIME E DA ESTRUTURA

Uma das primeiras frentes de atuação da Engª Gislaine foi o robustecimento da equipe. A Superintendência recebeu dez engenheiros novos, técnico de laboratório com formação de engenheiro de materiais, técnicos administrativos e contador. "Isso fortaleceu muito o nosso trabalho, abrangendo todos os escritórios e a regional Campos Gerais." Esse influxo de talentos qualificados, somado aos 26 profissionais do CMEIVS (Corpo de Militares Estaduais Inativos Voluntários), tem sido vital para a capacidade de execução do DER-PR na região. Paralelamente, houve expressivo investimento na modernização da infraestrutura física. A sede da regional em Ponta Grossa passou por reforma completa. "A reforma proporcionou uma estrutura e ambiente organizacional com mais clareza para os profissionais. Acreditamos que um profissional que se sente bem produz melhor." A regional também recebeu aparelhamento completo, incluindo novos computadores, veículos e celulares. A gestão financeira é outro ponto de excelência, com pagamentos e cronogramas sempre em dia. "Todos se beneficiam, pois uma obra concluída antes do prazo representa lucro e eficiência para o Estado." Essa eficiência se traduz em um portfólio impressionante de R\$ 3,15 bilhões em obras, manutenção, conservação, contratos diversos incluindo o Programa PROSEG e balanças rodoviárias. A Superintendência Regional Campos Gerais estende sua presença e execução por meio de três Escritórios Regionais estratégicos. Cada um, com sua equipe e gerente responsável, lida com as especificidades e demandas de suas respectivas áreas, garantindo a execução de projeto, manutenção e conservação da malha viária em diferentes porções do território paranaense.

Estando à frente da Superintendência Campo Gerais, entendo que tenho uma missão. Abracei-a, unindo minha experiência, vontade e garra para fazer o melhor. É um compromisso que se reflete em nossos resultados.

REGIONAL CAMPOS GERAIS

Gestão Regional Ativa, Manutenção e Segurança Rodoviária

Ponta Grossa, PR — À frente da Superintendência Regional Campos Gerais (SRCG) do DER-PR, a Engenheira Gislaine Maria Estevão Batista lidera uma gestão transformadora da infraestrutura rodoviária, pautada em pilares humanos, físicos e financeiros. Sua liderança tem sido fundamental para alavancar projetos que impactam diretamente a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico de 53 municípios atendidos na região, totalizando uma malha rodoviária de aproximadamente 2.100 quilômetros. A superintendente destaca seu compromisso: "Estando à frente da Superintendência Campos Gerais, entendo que tenho uma missão. Abracei-a, unindo minha experiência, vontade e garra para fazer o melhor. É um compromisso que se reflete em nossos resultados."



Gislaine Maria Estevão Batista
Superintendente Regional Campos Gerais



Equipe da Superintendência Regional de Campos Gerais



ESCRITÓRIO REGIONAL CERNE: PIRAI DO SUL NA ROTA DA INFRAESTRUTURA

Em Pirai do Sul, a Engª Patrícia Sales Silva gerencia o Escritório Regional CERNE, responsável por programas essenciais para manutenção e melhoria das rodovias locais. Sua equipe atua na coordenação de contratos de faixa de domínio e conserva, pilares fundamentais para a segurança e fluidez do tráfego. Um dos projetos recentes de grande impacto na região é a intervenção em São José da Boa Vista. "Iniciamos o trecho de São José da Boa Vista, uma solicitação antiga de cerca de 15 quilômetros. Os trabalhos já incluem remendos, sinalização vertical e horizontal, trazendo melhorias para a comunidade." Outra rodovia beneficiada foi a PRC-239, entre Arapoti e Ventania, que recebeu serviços de roçada, poda de árvores, manutenção de bueiros e sinalização vertical. A atuação do CERNE abrange rodovias pavimentadas e não pavimentadas, garantindo cobertura completa da extensão sob sua responsabilidade. Patrícia destaca a amplitude do papel do escritório: "Somos praticamente o órgão do Estado que centraliza diversas demandas, desde atendimento público até questões de multas. Quando a população precisa de algo do Estado, ela recorre ao nosso escritório como um ponto de apoio essencial." Isso inclui assistência para professores, aposentadorias, recursos de multas e questões de empréstimos, solidificando a presença do DER-PR como elo vital entre o Estado e o cidadão.



PR-340 - Castrolanda



Patrícia Sales Silva
Gerente do Escritório Regional Cerne

Iniciamos o trecho de São José da Boa Vista, uma solicitação antiga de cerca de 15 quilômetros. Os trabalhos já incluem remendos, sinalização vertical e horizontal, trazendo melhorias para a comunidade.

PRC-446 - Turvo



ESCRITÓRIO REGIONAL CENTRO OESTE: GUARAPUAVA, UM POLO DE CONEXÃO

Sob a gerência do Engº Vanderlei Carlos Zanella, o Escritório Regional CENTRO OESTE, sediado em Guarapuava, atende 22 municípios e é um dos maiores do DER-PR. A região é estratégica para o escoamento da safra e o agronegócio paranaense. O engenheiro Zanella detalha as obras que transformam a malha viária regional: "Estamos realizando a implantação da duplicação de Pitanga a Guarapuava, dividida em três lotes, e a restauração utilizando a técnica de 'whitetopping'. Essas obras utilizam nova tecnologia em concreto, visando durabilidade superior a 20 anos." A duplicação da PRC-466 totaliza 80 quilômetros. O escritório gerencia o programa de conservação da malha, cobrindo regiões como Guarapuava, Pinhão, Pitanga, Turvo e Mato Rico. A obra de Pitanga-Mato Rico, com 43,15 quilômetros, foi concluída apesar de muitos desafios. Mato Rico, um dos últimos municípios sem ligação asfáltica, agora está conectado. O Engenheiro Zanella ressalta o impacto dos investimentos: "Em apenas dois anos, as rodovias sob responsabilidade do meu escritório melhoraram significativamente, saindo de condição baixa para alta qualidade. É um fato que trará benefícios para a região." Ele prevê fomento econômico gigante, com mais segurança para investimentos e redução de custos logísticos.

Estamos realizando a implantação da duplicação de Pitanga a Guarapuava, dividida em três lotes, e a restauração utilizando a técnica de 'whitetopping'. Essas obras utilizam nova tecnologia em concreto, visando durabilidade superior a 20 anos.



ESCRITÓRIO REGIONAL CENTRO SUL: IRATI E A GESTÃO DE UMA AMPLA MALHA

Em Irati, a Engª Lucimara Ap. Andrade Farias, gerente do Escritório Regional CENTRO SUL, administra uma extensa malha viária. Com mais de 43 anos de experiência no DER-PR, a Engª Lucimara tem visão profunda dos desafios da infraestrutura local. Seu escritório é um dos maiores em extensão, cobrindo vasta área que se estende até a divisa com Londrina, incluindo as áreas 3 e 4. Um dos pontos de destaque são as rodovias não pavimentadas. A gerente explica que "temos muitos quilômetros de estradas de chão. Entre a região de Ivaí e divisa de Três Bicos, são 75 quilômetros não pavimentados, além de mais 22 km na área de Ipiranga e 20 km no Rio do Tigre, estes últimos em processo de pavimentação. A manutenção dessas vias é uma prioridade constante." A gerente Lucimara enfatiza a importância de obras como a pavimentação da PRC-990, que era municipal e agora se tornou estadual, e a implantação da rodovia. "A pavimentação da rodovia Irati a São Mateus, com 49 quilômetros e investimento de cerca de 130 milhões de reais, está totalmente concluída. Além disso, está sendo construída uma variante na chegada a Irati, incluindo trincheiras e acessos mais seguros", comenta. A gestão do CENTRO SUL também se destaca pela manutenção da faixa de domínio, com dois contratos que somam aproximadamente 605 quilômetros. A equipe com cerca de 20 funcionários, realiza serviços emergenciais e manutenções diretas, especialmente nas estradas de chão. A união e experiência da equipe são pontos-chave para a Engª Lucimara: "Nossa equipe própria conta com 20 funcionários. Profissionais como Emerson, Mário Sérgio, Carlos e Isabir são a base da nossa operação diária. São eles que garantem que o trabalho seja feito com eficiência, muitas vezes em condições desafiadoras."

Temos muitos quilômetros de estradas de chão. Entre a região de Ivaí e divisa de Três Bicos, são 75 quilômetros não pavimentados, além de mais 22 km na área de Ipiranga e 20 km no Rio do Tigre, estes últimos em processo de pavimentação. A manutenção dessas vias é uma prioridade constante.

PR-364 - PROSEG



Implantação PR-990
Rebouças



Implantação da
Variante PR-364



Vanderlei Carlos Zanella
Gerente do Escritório Regional Centro Oeste



Lucimara Ap. Andrade Farias
Gerente do Escritório Regional Centro Sul



O PÁTIO DE MÁQUINAS E A FÁBRICA DE VIGAS: SUPORTE ESSENCIAL

A Superintendência Regional de Ponta Grossa tem uma capacidade operacional com gestão estratégica de pátio e fábrica de vigas, apoiando obras de infraestrutura, especialmente construção e substituição de pontes. Essa capacidade operacional é fundamental para dar suporte aos municípios que não possuem recursos técnicos ou financeiros para realizar essas obras por conta própria. Como explica Marcos Michel Maia, gerente e supervisor de obras. A fábrica de vigas localizada em Ponta Grossa é única no Paraná, atendemos aos 399 municípios paranaenses. "Aqui fabricamos vigas com variações de 5 a 15,5 metros e em três tipos, A, B e C, fornecendo também as estruturas de apoio como as lajotas e guarda-rodas laterais, que possuem 30 centímetros de altura



Marcos Michel Maia
Gerente de obras da
Superintendência Regional

para facilitar a passagem de máquinas agrícolas. Hoje, a produção é feita por empresas licitadas. "A aquisição para o estoque de vigas é totalmente realizada por licitação. Desde 2020, foram realizadas duas grandes licitações, garantindo o suprimento necessário para as obras em todo o estado." O processo inicia-se com a prefeitura, que ao planejar uma ponte, solicita um checklist ao DFIL (Departamento de Fomento a Infraestrutura Municipal), vinculado à SEIL. "Quando uma prefeitura planeja construir ou substituir uma ponte de madeira por concreto, ela procura o DFIL para obter o checklist com todas as orientações necessárias." Gilson Has, encarregado do pátio da fábrica de vigas, reforça a importância do acompanhamento: "Quando a prefeitura retira o material com guincho e caminhão para transportar as vigas até a obra, nossa equipe acompanha o transporte até o local da descarga. Esse acompanhamento é crucial para evitar danos às vigas." Este serviço é fundamental para municípios que não possuem capacidade técnica para transportar essas estruturas. O DER-PR fornece as vigas e os materiais necessário

Aqui fabricamos vigas com variações de 5 a 15,5 metros e em três tipos, A, B e C, fornecendo também as estruturas de apoio como as lajotas e guarda-rodas laterais.



A estrutura da nova ponte já está preparada para receber as vigas, em Prudentópolis

Quando a prefeitura retira o material com guincho e caminhão para transportar as vigas até a obra, nossa equipe acompanha o transporte até o local da descarga. Esse acompanhamento é crucial para evitar danos às vigas.



Gilson Has
Encarregado do Pátio da
Fábrica de Vigas

para estrutura da ponte conforme o projeto da prefeitura, nós não fornecemos o projeto. Gilson explica que o carregamento das vigas no pátio é feito quando recebemos o protocolo e a autorização assinada pela secretaria e pelo DER. A engenharia Gislaire superintendente concluiu Nós atendemos o fornecimento das vigas aos municípios, o quantitativo é levantado pela DFIL vinculado à SEIL. vem para Campos Gerais e o fiscal faz o acompanhamento e a entrega do material. O DER de Campos Gerais organiza em parceria com o município como que vai ser feita essa retirada com datas específicas garantindo todos os procedimentos, acompanhamento e verificado da instalação. Essa capacidade operacional é essencial para o desenvolvimento das obras de infraestrutura nos municípios, melhorando a qualidade de vida da população e impulsionando

o crescimento econômico regional. Marcos que também é supervisor de obras explica os convênios "A Superintendência Regional de Campos Gerais atende aproximadamente 50 municípios em convênio com a Secretaria de Infraestrutura (SEIL). Minha função é supervisionar e fiscalizar as obras desses convênios com as prefeituras. Atualmente, restam seis convênios a serem concluídos, que tiveram seus prazos estendidos, como Ponta Grossa, Carambei e Piraí do Sul. Os municípios licitam as obras de pavimentação asfáltica em convênios com a SEIL, com a prefeitura contribuindo com aproximadamente 5% do valor da obra. Cerca de 99% dos 50 convênios são de pavimentação asfáltica, enquanto 3 ou 4 municípios optaram por calçamento poliédrico, como Sangés, Fernandes Pinheiro, Hotel Fazenda Virá e Prudentópolis."



Vigas já entregues, na ponte em Prudentópolis



Convênio com o município de Fernandes Pinheiro



PR-151
Ponta Grossa - Palmeira

OBRAS ESTRATÉGICAS NA REGIÃO DA PR-151

O trabalho de fiscalização de obras rodoviárias exige visão estratégica, especialmente em projetos como a PR-151. Valdenir Correa, atuando como fiscal, compartilha insights sobre as construções que impactam a mobilidade e desenvolvimento local. A PR-151 é classificada como prioridade máxima estadual. "Esta obra é a prioridade número um do Estado. Por ser resultado de um acordo, ela tem prioridade absoluta", explica Valdenir.

FASES DA OBRA E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS

O projeto está dividido em três etapas: • Etapa 2 (em andamento): Restauração da pista existente e duplicação no trecho Ponta Grossa-Palmeiras. Abrange 5,17 quilômetros. • Etapa 1 (iniciada recentemente): Variante de 2,05 quilômetros ligando a BR-376 à PR-151. • Etapa 3 (em aprovação): Entroncamento final após a ponte do rio Tibagi. O projeto concentra oito obras de arte especiais, todas em desnível. Valdenir detalha: "O projeto começa com um dispositivo na BR-376, tem a ferrovia dentro do trecho de 2,05 km, e depois no entroncamento da PR-151 temos outra obra de arte especial", incluindo viadutos e passagens sobre ferrovia.

A PARCERIA ESTRATÉGICA COM A KLABIN

A parceria com a Klabin é fundamental. "A Klabin contrata o projeto e realiza as obras. O termo de compromisso inicial prevê 450 milhões de reais em investimentos", explica Valdenir. O investimento de R\$ 450 milhões é revertido em créditos de ICMS após conclusão das obras. "Às vezes mudamos o foco do projeto. Agora estamos tratando da retirada de algumas obras e inclusão de outras novas", sobre a flexibilidade do acordo.

A Klabin contrata o projeto e realiza as obras. O termo de compromisso inicial prevê 450 milhões de reais em investimentos.



A Fábrica da Klabin em destaque na planta de Telêmaco Borba



ENTREGAS E NOVOS PROJETOS

Valdenir destaca importantes entregas: • **Terceiras Faixas:** Em outubro de 2023, foram entregues 12 quilômetros entre Telêmaco Borba e Imbaú.

• **Duplicação em Imbaú (PR-160):** Duplicação de 2,03 quilômetros incluindo cortina atirantada de 250 metros, rotatória vazada e duas passarelas.

• **Trincheira Osório (Telêmaco Borba):** Com 40% de execução e investimento de R\$ 32 milhões, esta obra de 720 metros terá tráfego elevado. Iniciada em janeiro, conclusão prevista em 14 meses. Valdenir conclui que a Etapa 2 é a mais avançada e concentra o maior número de obras de arte especiais.



Valdenir Correa
Fiscal das Obras da PR-151



Travessia Urbana de Imbaú: Ações conjuntas do DER-PR e Klabin impulsionam o desenvolvimento



A Trincheira Vila Ozório é mais um exemplo da colaboração entre o DER-PR e a Klabin, em Telêmaco Borba



A EXPERIÊNCIA QUE FORTALECE A INFRAESTRUTURA PARANAENSE

Rui Assad, Chefe da Unidade de Execução de Acordos (UNEA) da Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL), desempenha um papel crucial no apoio técnico ao secretário Sandro Alex, especialmente na gestão do convênio com a Klabin. Este termo de compromisso abrange 16 obras rodoviárias estratégicas, vitais para o escoamento da produção de celulose das fábricas em Telêmaco Borba e Harmonia, e cujos investimentos são compensados via abatimento de ICMS. Este modelo, parte do programa "Paraná Competitivo", não é exclusivo, com mais de oito acordos similares em vigor. A fiscalização dessas importantes obras com a Klabin fica a cargo da regional de Campos Gerais, garantindo o cumprimento dos termos e a qualidade das intervenções. O trabalho de Assad se alinha perfeitamente com a visão estratégica do governo para o estado. Como o governador Ratinho Junior tem reiterado consistentemente, o Paraná se posiciona como um ponto central para o desenvolvimento, um verdadeiro catalisador de conexões. Essa perspectiva estratégica é impulsionada por profissionais como Rui Assad,

cujas dedicação inabalável à engenharia e ao serviço público é um testemunho de comprometimento. Ele reflete sobre sua longa e inspiradora jornada, que começou há mais de quatro décadas e meia, moldando sua carreira dentro de uma instituição vital: "Minha vida profissional, em sua totalidade, foi dedicada ao DER, o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná. Iniciei minha jornada como estagiário, com apenas 17 anos de idade, e, para minha satisfação, continuo contribuindo ativamente desde 1976." Essa vasta experiência, que o levou de auxiliar de serviços gerais a diretor de operações e três vezes presidente da associação de engenheiros do DER/PR, é a base para sua atuação dedicada. Formado em engenharia geológica, ele continua, sem planos de aposentadoria, a contribuir significativamente para o desenvolvimento do Paraná, com um olhar sempre voltado para o futuro. Das 16 obras do convênio com a Klabin, duas já foram concluídas: a ampliação da PR-160 (no trecho Imbaú-Telêmaco Borba), com foco em capacidade e segurança, e uma travessia urbana em Imbaú, melhorando a segurança dos moradores. A expectativa é que metade das obras esteja em andamento até março, com planos futuros incluindo os essenciais contornos de Arapoti e Ventania. Essas iniciativas são fundamentais para aliviar o tráfego pesado das cidades e aprimorar a malha viária paranaense, consolidando o estado como um verdadeiro hub logístico.



Rui Assad
Chefe da Unidade de Execução de Acordos da SEIL

Minha vida profissional, em sua totalidade, foi dedicada ao DER-PR. Iniciei minha jornada como estagiário, com apenas 17 anos de idade, e, para minha satisfação, continuo contribuindo ativamente desde 1976.

REGIONAL NORTE

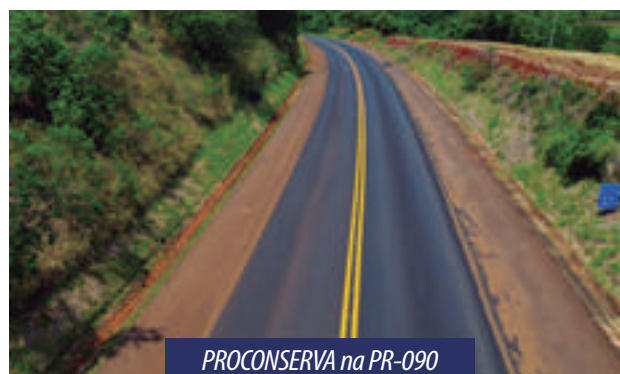
**Rodovias Transformam a Infraestrutura da Região:
Progresso Contínuo**

Londrina, PR — A Superintendência Regional Norte do DER-PR, sediada em Londrina, atua como pilar fundamental para o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária em uma vasta área do Paraná. Sob a liderança do Engº Leno Fanchin, com 45 anos e meio de experiência no DER-PR, a regional se destaca pela execução de obras significativas e gestão eficiente dos programas de conservação. O Engº Leno Fanchin, que passou por Ponta Grossa, Jacarezinho, Ibiporã, Ibaiti e Piraí do Sul antes de chegar a Londrina, traz perspectiva abrangente para sua gestão.

OBRAS RECENTES E EM ANDAMENTO: TRANSFORMANDO A MALHA VIÁRIA

A Superintendência Regional Norte tem portfólio robusto de obras concluídas e em execução. O engenheiro Leno Fanchin destaca as intervenções recentes: Ele celebra as inaugurações: "Inauguramos recentemente duas obras importantes. A BR-445, no trecho de Mauá da Serra do Cadeado até Tamarana, e hoje foi dada a ordem de serviço para o trecho que estava faltando, de Lerroville até Irerê." Entre as entregas recentes, está o viaduto da PUC em Londrina. O superintendente descreve: "Inauguramos recentemente, na BR-369, o viaduto da PUC, uma obra que a população de Londrina aguardava há muito tempo. Era um local bastante complicado, na chegada de Londrina, vindo por Cambé." Entre as obras futuras, Fanchin aponta para a continuidade da PR-445: "O governador deu a ordem de serviço hoje e a obra vai começar. Já temos todas as licenças ambientais." Ele ressalta que, com essa conclusão, "a maior cidade do interior do estado terá ligação com a capital por pista dupla." Há também projetos estratégicos conectando outras regiões. Fanchin detalha: "Está vindo uma obra de Guarapuava, que é a duplicação Pitanga, em concreto. O whitetopping está sendo usado no Paraná."

Inauguramos recentemente duas obras importantes. A BR-445, no trecho de Mauá da Serra do Cadeado até Tamarana, e hoje foi dada a ordem de serviço para o trecho que estava faltando, de Lerroville até Irerê.



PROCONSERVA na PR-090



Leno Fanchin
Superintendente Regional Norte

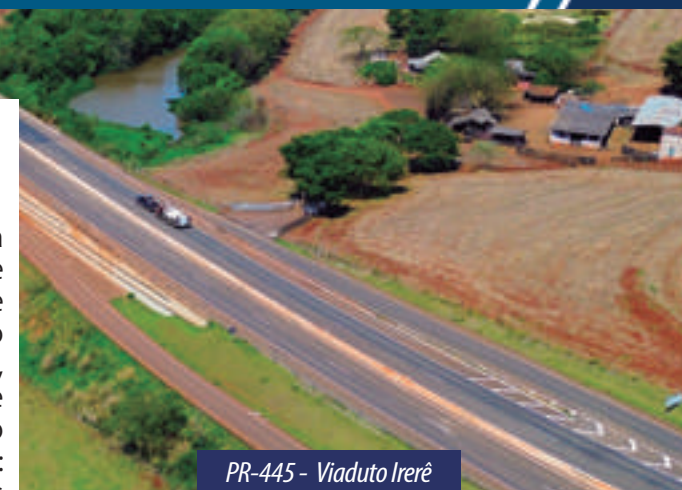
PR-445 - Lerroville

A ESSÊNCIA DA CONSERVAÇÃO

Além das grandes obras, a Superintendência Norte dedica atenção aos programas de manutenção, como PROMAC, PROCONSERVA e PROSEG. Leno Fanchin explica o PROSEG: "Temos o programa PROSEG, importante de segurança viária, onde implementamos todas as sinalizações. Este programa tem transformado as rodovias do Estado do Paraná." Ele destaca a atuação na Serra Fria: "Terminamos toda a Serra, aproximadamente seis quilômetros, porque ali ocorriam muitos acidentes." Leno enfatiza a importância da manutenção: "A manutenção de rodovia é um trabalho contínuo e essencial. Se não fizermos manutenção, em pouco tempo a rodovia fica cheia de buracos."

REFORÇO DA EQUIPE E ATUAÇÃO DO CMEIV: FORTALECENDO A GESTÃO

A Superintendência Norte tem investido no reforço de sua equipe e na ampliação da capacidade de fiscalização. O engenheiro Leno Fanchin comenta o influxo de novos profissionais: "Felizmente, tivemos a ampliação do nosso quadro de engenheiros, porque hoje o DER é mais um órgão normatizador e fiscalizador. Recentemente, entraram cinco engenheiros e agora entrou mais um. Tivemos seis engenheiros, ganhamos contador, técnico de segurança, e chegaram pessoas na área administrativa." O CMEIV (Corpo de Militares Estaduais Inativos Voluntários) desempenha papel crucial, atuando com policiais rodoviários aposentados. O superintendente detalha suas funções: "As funções deles são inúmeras, basicamente as funções que a Polícia Rodoviária pode fazer: operam radares, nos auxiliam. Temos um programa estadual de controle de pesagem, através de balanças terceirizadas. Precisamos do CMEIV junto à balança, porque sem um profissional fardado e armado, não há respeito." Eles também auxiliam na segurança das praças de pedágio e no apoio administrativo. A malha rodoviária fiscalizada pelo CMEIV na região é significativa, com cerca de 210 quilômetros. A Superintendência Regional Norte estende sua presença por meio de escritórios regionais estrategicamente distribuídos, garantindo a gestão das demandas em suas respectivas áreas. Cada um com sua equipe e gerente responsável, lida com as especificidades locais, promovendo a conservação e desenvolvimento da malha viária em diferentes porções do território paranaense.



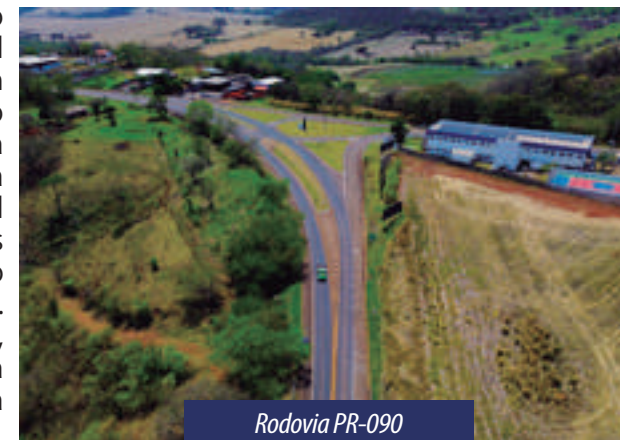
PR-445 - Viaduto Irerê



PR-445 - Duplicação Tamarana



BR-369 - Viaduto da PUC



Rodovia PR-090



ESCRITÓRIO REGIONAL NORTE PIONEIRO: JACAREZINHO



PR-151



Carlos Roque Franco Neto
Gerente do Escritório Regional Norte Pioneiro

Em Jacarezinho, o Engº Carlos Roque Franco Neto gerencia o escritório, atuando como ponto vital para as demandas da região. Franco Neto detalha suas responsabilidades: "Realizamos os trabalhos de administração do escritório regional, com a gestão de pessoal, servidores concursados e terceirizados, gestão da frota de equipamentos do escritório e damos atenção à parte política da região, de todos os municípios, com prefeitos e câmaras." Ele também destaca a importância dos convênios: "Atendemos aos convênios entre Estado e municípios. Temos diversos convênios de pavimentação de ruas e outros convênios de melhorias urbanas. Atualmente, temos seis ou sete convênios." No que tange às obras, o foco principal é a manutenção: "Atualmente, o que temos de mais recente e que foi uma demanda muito esperada, é o trabalho de conservação de rodovias não pavimentadas. Começou agora, mas em implantação não temos nenhuma obra na região atualmente." Sobre programas de segurança viária como o PROSEG, ele esclarece a gestão: "O PROSEG não tem gerência no escritório, ele faz o trabalho de sinalização horizontal e melhoria da sinalização nas rodovias. Após o serviço de conservação de pavimento, entra o PROSEG finalizando, fazendo a sinalização e colocando placas. Mas a gerência fica na superintendência Norte, em Londrina."

Atualmente, o que temos de mais recente e que foi uma demanda muito esperada, é o trabalho de conservação de rodovias não pavimentadas. Começou agora.



ESCRITÓRIO REGIONAL VALE DO TIBAGI: IBIPORÃ

Em Ibiporã, o Engº Aurelio Fortes Neto, um veterano com 44 anos no DER-PR, gerencia o escritório. Sua vasta experiência e conhecimento aprofundado da malha viária são pilares para a gestão de uma das maiores áreas de atuação do estado. Fortes Neto descreve a dimensão de sua responsabilidade: "Sou gerente do escritório regional Vale do Tibagi de Ibiporã. Nossa área de atuação é bem grande. O escritório de Ibiporã, da regional de Londrina, é o maior e tem o maior número de rodovias. Temos três áreas: a área 2, que fica na divisa com São Paulo; a área 3, que é a região de Londrina; e a área 4, que vai para São Jerônimo." Ele enfatiza o volume de investimentos e a condição atual das rodovias: "Hoje, nossas rodovias estão em condições excelentes. Em 44 anos no DER, nunca vi tanto investimento como a Secretaria e o DER estão fazendo neste governo. Estamos com as rodovias em condições de boa para ótima." A equipe, embora reduzida, foca na fiscalização: "Nosso corpo de funcionários hoje está reduzido. Nosso serviço é mais de fiscalização de obra, na administração direta temos poucos funcionários." Ele gerencia programas essenciais como o COP e o PROCONSERVA. Fortes Neto pontua que "a Regional tem um programa muito bom que é o PROSEG, de sinalização horizontal e vertical. É um programa de três anos, e eles, periodicamente, fazem as conservações."

Hoje, nossas rodovias estão em condições excelentes. Em 44 anos no DER, nunca vi tanto investimento como a Secretaria e o DER estão fazendo neste governo. Estamos com as rodovias em condições de boa para ótima.



*Recuperação de Ponte na Rodovia
Engenheiro Roberto José Duda*



Aurelio Fortes Neto
Gerente do Escritório Regional Vale do Tibagi



ESCRITÓRIO REGIONAL NORTE VELHO: IBAITI

Em Ibaiti, o Engº Elian Marcos da Silva Moreira lidera o escritório, descrevendo as atividades diárias e os projetos em andamento na sua área de atuação. Elian Marcos detalha a organização do escritório: "O escritório possui duas áreas de atuação distintas, com dois contratos de conservação de faixa de domínio diferentes, cobrindo aproximadamente 400 quilômetros de extensão." Além disso, o escritório fiscaliza dois contratos de conservação de pavimento e gerência obras pontuais, como a construção de bueiros. Os convênios com os municípios são uma parte significativa do trabalho, abrangendo 13 municípios. Ele também destaca um projeto futuro de grande relevância: "Temos uma obra de implantação que ainda não começou, mas está na fase de projeto, que é a pavimentação da PR-436. É uma estrada não pavimentada, com 54 quilômetros de extensão, que em breve terá sua obra iniciada." Quanto à manutenção, a PR-090 é um ponto crucial: "A rodovia mais importante da regional é a PR-090, que é uma rodovia radial que sai da capital e corta o estado todo. É um corredor importante para nós, e nossa região de Ventania até Sapopema está toda incluída no PROSEG. O PROSEG fez um trabalho excelente ali, com sinalização nova que trouxe muita segurança."

Temos uma obra de implantação que ainda não começou, mas está na fase de projeto, que é a pavimentação da PR-436. É uma estrada não pavimentada, com 54 quilômetros de extensão, que em breve terá sua obra iniciada.



PR-090



Elian Marcos da Silva Moreira
Gerente do Escritório Regional Norte Velho



ESCRITÓRIO REGIONAL VALE DO IVAÍ: APUCARANA

Em Apucarana, o Engº Carlos Eduardo Miguel gerencia o escritório, supervisionando uma série de contratos e programas essenciais para a infraestrutura da região. Miguel detalha os principais contratos sob sua fiscalização: "Em Apucarana temos contratos de pavimento e contratos de manutenção. É o lote C, o PROCONSERVA, com a empresa Técnica Viária, que atende a região de Ortigueira (PR-340), São João do Ivaí (PR-082), Grandes Rios (PR-451) e Rosário do Ivaí (PR-082)." Ele também menciona três áreas de gestão de rodovias e os contratos de conservação de faixa de domínio, com a empresa Asphalt. O programa PROSEG é visto como transformador. Conforme Miguel: "O PROSEG é um programa excelente que vem trazendo resultados extraordinários. Está mudando a aparência das nossas rodovias, especialmente no período noturno." A administração direta também tem papel importante: "Temos pequenos serviços pontuais que o DER faz por administração direta. Por exemplo, em um bueiro com início de processo erosivo, fazemos a recomposição do talude." Miguel também ressalta o trabalho com rodovias não pavimentadas: "Temos um contrato de conservação de estradas não pavimentadas. São rodovias estaduais não asfaltadas, com leito em cascalho."

Em Apucarana temos contratos de pavimento e contratos de manutenção. É o lote C, o PROCONSERVA, com a empresa Técnica Viária, que atende a região de Ortigueira (PR-340), São João do Ivaí (PR-082), Grandes Rios (PR-451) e Rosário do Ivaí (PR-082).



PR-082



Carlos Eduardo Miguel
Gerente do Escritório Regional Vale do Ivaí

REGIONAL NOROESTE

Recorde de Obras e Investimentos

Maringá, PR — A Superintendência Regional Noroeste do DER-PR, sediada em Maringá, emerge como uma das mais extensas e estratégicas do Paraná. Sob a liderança do Superintendente Regional Darlan de Paiva Santana e com a contribuição do Gerente de Operações, Carlos Guilherme Pittarello dos Santos, e do Gerente Técnico de Projetos, Victor Eduardo Antunes, a regional gerencia uma vasta malha viária e um portfólio significativo de obras. Darlan de Paiva Santana destaca a magnitude da regional: "A Regional Noroeste é significativa quando falamos em extensão rodoviária, pois contamos com aproximadamente 3.300 quilômetros de vias pavimentadas e cerca de 300 quilômetros de não pavimentadas, totalizando quase um terço da malha rodoviária pavimentada do estado." Ele enfatiza o fortalecimento da equipe: "Dispomos de um corpo técnico robusto, com novos engenheiros que ingressaram através de concurso, graças a preocupação do atual governo, com o fortalecimento do quadro de servidores."



BR-376 - Sarandi



Darlan de Paiva Santana
Superintendente Regional Noroeste

A Regional Noroeste é significativa quando falamos em extensão rodoviária, pois contamos com aproximadamente 3.300 quilômetros de vias pavimentadas e cerca de 300 quilômetros de não pavimentadas, totalizando quase um terço da malha rodoviária pavimentada do estado.



BR-376 - Sarandi

A Superintendência Noroeste gerencia um dinâmico conjunto de obras que abrangem, desde manutenções essenciais até complexas duplicações, refletindo o compromisso com a modernização das rodovias. A regional tem histórico de entregas importantes. Recentemente, foi concluída a duplicação do perímetro urbano de Campo Mourão, obra esta com uma extensão de 4 quilômetros e investimentos na casa dos 45 milhões de reais. Em Sarandi, a conclusão da obra que envolveu dois viadutos e uma passarela foi um marco. O Engenheiro Carlos Guilherme Pittarello dos Santos, nosso Gerente de Operações Rodoviárias, atuou como fiscal neste importante projeto, com investimento de aproximadamente 40 milhões de reais, que resolveu um antigo gargalo. Carlos Guilherme esclarece a natureza da rodovia: "Embora se pensasse ser uma estadual, a BR-376 é uma rodovia federal. Temos um pequeno pedaço, no contorno de Marialva que é estadual, posteriormente a rodovia retorna para a esfera federal." Outro avanço foi a inauguração do pavimento whitetopping entre Goioerê e Quarto Centenário. Esta obra, de 11 quilômetros e investimento de 65 milhões de reais, utiliza o concreto como material principal. Também está em execução a intersecção entre a rodovia PR-317 e a BR-376 (Trevo Catuaí), projeto de 49 milhões de reais, obra atualmente fiscalizada pelo Engenheiro Carlos Guilherme. Esta obra prevê a transposição em desnível, com a BR-376 passando por baixo e o entroncamento da PR-317 por cima, trazendo segurança aos usuários da rodovia, pois a passagem

PR-317 - Duplicação Iguaçu



é executada em desnível. Atualmente, a obra encontra-se com 70% de execução, sua entrega está prevista para fevereiro de 2026. A construção da Ponte do Rio Ivaí, avaliada em 71,5 milhões de reais, entre Japurá e São Carlos do Ivaí, está na fase de projeto executivo. A obra foi contratada via RDCi, onde a mesma empresa que está executando o projeto executivo, na sequência, executará a obra propriamente dita. A duplicação entre Iguaçu e Maringá, na rodovia PR-317, teve seu contrato rescindido por ineficiência da empresa que era detentora do contrato. Uma nova empresa foi contratada e a obra foi retomada recentemente, com a previsão de entrega em abril de 2026. Na divisa com o Mato Grosso do Sul, foi executado o EVTEA para análise da viabilidade para a implantação de uma ponte na PR-376, totalizando quase 3 milhões de reais. Este é o passo inicial para a construção da ponte e da rodovia de ligação, um projeto complexo, porém de extrema importância para a região noroeste do estado. A Superintendência foca em projetos de ampliação de capacidade, incluindo a melhoria e ampliação de capacidade da PR-317, de Iguaçu até a divisa com o estado de São Paulo, totalizando cerca de 70 quilômetros. Na rodovia PR-463, também está em andamento o projeto de ampliação e capacidade, de Santo Inácio até a PR-376, com aproximadamente 70 quilômetros. Darlan informa que "Estes dois projetos de melhoria estão em andamento, com os da PR-317 praticamente concluídos e os da PR-463 em fase avançada. A ponte do Ivaí também está em projeto."

GERÊNCIA TÉCNICA DE PROJETOS

Na Regional de Maringá, a expertise do Gerente Técnico de Projetos, Victor Eduardo Antunes, é fundamental para a elaboração e fiscalização de diversas iniciativas. Ele detalha as atividades: "Na nossa gerência, trabalhamos com a elaboração e fiscalização de projetos, tanto para ocupação de faixa de domínio, quanto para a criação de projetos emergenciais, pequenos projetos, acessos, algumas interseções em desnível e a análise de projetos executivos de vários tipos." Victor Eduardo Antunes destaca sua atuação em projetos de grande impacto na região:

Na nossa gerência, trabalhamos com a elaboração e fiscalização de projetos, tanto para ocupação de faixa de domínio, quanto para a criação de projetos emergenciais, pequenos projetos, acessos, algumas interseções em desnível e a análise de projetos executivos de vários tipos.

- **PR-463 entre Nova Esperança e Colorado:** Auxiliou decisões do Projeto, que encontra-se em fase final de conclusão, contribuindo para a melhoria da infraestrutura rodoviária local.
- **PR-317 entre Iguaçu e Nossa Senhora das Graças:** Obra significativa que se aproxima da finalização, otimizando o fluxo de veículos.
- **Anteprojeto para RDCi entre a Ponte do Paranapanema e Nossa Senhora das Graças:** Este projeto visa um Regime Diferenciado de Contratações Integradas para obras que, somadas à duplicação de Maringá e Iguaçu, Projeto de Melhorias entre Iguaçu a Nossa Senhora das Graças, totalizarão 90 quilômetros de intervenção, incluindo duplicação, terceira faixa, melhoramentos e interseções em desnível.
- **EVTEA Nova Londrina - Porto de São José:** O estudo para implantação de uma rota entre Nova Londrina e Porto de São José, atravessando o Rio Paraná por ponte de 1.800 metros e chegando a Taquarussú, no Mato Grosso do Sul, totalizando 54 quilômetros. Este estudo foi realizado em parceria entre o DER e a Itaipu Binacional.
- **Ponte do Rio Ivaí:** Victor Eduardo também fiscaliza esta ponte. "O DER-PR elaborou o anteprojeto e agora está na fase de projetos. A previsão é que o projeto seja finalizado até o final do ano para que a execução da obra comece em janeiro de 2026."



Victor Eduardo Antunes
Gerente Técnico de Projetos
da Regional Noroeste



PR-323 - Umuarama

MANUTENÇÃO E PROGRAMAS CONTÍNUOS

A manutenção da malha rodoviária é uma prioridade constante da Superintendência Noroeste, que gerencia diversos contratos e programas para garantir a qualidade e segurança das vias. Darlan explica a abrangência do PROSEG: "O PROSEG atende a malha rodoviária inteira, cobrindo mais de 3 mil quilômetros. Temos dois contratos de PROSEG, cada um de aproximadamente 115 milhões de reais, com cerca de 80 milhões já executados em cada um. São contratos robustos que atuam em recomposições pontuais, além de sinalização e colocação de placas." Ele destaca que os contratos do PROSEG são divididos em dois lotes, com empresas diferentes (SINASC e Jardiplan), e que a manutenção das pontes também é um foco: "Eram quatro contratos de manutenção de pontes, e dois estão na fase final de conclusão. Cada um atendeu de 8 a 12 pontes, com serviços de implantação de defesa e reparo do tabuleiro." O Gerente de Operações, Carlos Guilherme Pittarello dos Santos também menciona os serviços de guincho: "Operamos com contratos de guincho que atendem às rodovias que eram concessionadas. O DER está elaborando novos contratos de guincho para todas as outras rodovias." Programas de manutenção incluem contratos emergenciais de faixa de domínio, com dez contratos cobrindo 300 quilômetros cada, e contratos de manutenção de pista (PROCONSERVA), além de licitação para o programa PROMAC, que abrangerá 40 lotes em todo o estado. Darlan ressalta a importância dessas ações: "Basicamente, temos contratos de manutenção de pista vigentes, contratos que fizemos onde não havia manutenção, além de grandes obras de implantação."

Operamos com contratos de guincho que atendem às rodovias que eram concessionadas. O DER está elaborando novos contratos de guincho para todas as outras rodovias.



FORÇA E ESTRUTURA

O Superintendente ressalta que um ponto crucial para o sucesso da gestão é o apoio governamental: "É fundamental destacar que a gestão atual do governo proporcionou um significativo incremento de técnicos e engenheiros para o DER, resultando em um corpo técnico bem robusto. A gestão regional praticamente dobrou o quadro de engenheiros." Ele complementa: "Nunca tivemos tantas obras em andamento. O apoio do governador à infraestrutura foi muito positivo, gerando movimento, recursos e obras contratadas." Ele também menciona a concessão das rodovias estaduais, como a PR-323, que fará parte do Lote 4 das concessões. "A PR-323 é uma das rodovias mais importantes para a região, totalizando cerca de 220 quilômetros de Maringá a Francisco Alves. Acredito que será o lote com o maior pacote de trecho estadual." A Superintendência Regional Noroeste estende sua presença por meio de escritórios regionais estrategicamente distribuídos, garantindo a gestão das demandas em suas respectivas áreas. Cada um, com sua equipe e gerente responsável, lida com as especificidades locais, promovendo a conservação e desenvolvimento da malha viária.



Carlos Guilherme Pittarello
Gerente de Operações
da Regional Noroeste



Duas forças unidas pela sinalização que move o Paraná com segurança e inteligência.

CONSÓRCIO

SINAL RONDA | MENG ENGENHARIA

Unindo tradição, tecnologia e compromisso com a mobilidade, Sinal Ronda e Meng Engenharia somam forças no **PROSEG PARANÁ**. A Sinal Ronda é referência em sinalização horizontal, vertical e semafórica, com soluções inteligentes e monitoramento em tempo real. A Meng Engenharia, desde 1982, destaca-se em projetos e obras de sinalização rodoviária e urbana em todo o país, com foco em qualidade e segurança. Juntas, promovem infraestrutura segura, moderna e eficiente para o Brasil.



SINAL RONDA
(11) 4422-7100
Rua Pirambaia, 1136
Jardim Stella, Santo
André - SP, Brasil

MENG ENGENHARIA
(11) 3385-5600
Rua Taguá, 206 -
Liberdade
São Paulo / SP



CONSTRUINDO O FUTURO



Campo Mourão **cresce.**
Nós **construímos.**

44.3525-1070



itaipuengenharia



ESCRITÓRIO REGIONAL CENTRO: CAMPO MOURÃO

Em Campo Mourão, o Engenheiro Marcelo Shigueru Nishiyama gerencia o Escritório Regional CENTRO. A regional abrange a região central do estado e é composta por duas áreas extensas. Uma delas, a Área 6, com cerca de 400 quilômetros, pode ser a maior do Paraná em extensão. O escritório mantém contratos de conservação para ambas as áreas, focados na faixa de domínio. Estes contratos asseguram limpeza, roçada e manutenção dos sistemas de drenagem. Além disso, existem contratos de pavimento focados na pista. Marcelo esclarece que "habitualmente, há um por área, e novos contratos devem estar em funcionamento entre março e abril." Uma obra de maior impacto é a duplicação do acesso de Campo Mourão. Marcelo descreve: "A duplicação de Campo Mourão é uma obra de aproximadamente 4 quilômetros, aguardada por cerca de 20 a 30 anos. O acesso foi transformado com uma pista dupla, marginais e passarelas iluminadas." Esta obra, feita em concreto, custou próximo aos 50 milhões de reais. Marcelo destaca que Campo Mourão é um nó rodoviário estratégico: "praticamente, o trânsito do Mato Grosso que pega esse caminho passa por Campo Mourão, tornando-o um nó rodoviário bem grande e complexo."



Marcelo Shigueru Nishiyama
Gerente do Escritório Regional Centro

A duplicação de Campo Mourão é uma obra de aproximadamente 4 quilômetros, aguardada por cerca de 20 a 30 anos. O acesso foi transformado com uma pista dupla, marginais e passarelas iluminadas.

ESCRITÓRIO REGIONAL CAIUÁ: PARANAVAI

Em Paranavaí, o Engenheiro Fábio de Souza gerencia o Escritório Regional CAIUÁ. Fábio detalha que "nossa jurisdição é de 1.006 quilômetros de malha, dos quais 89 não são pavimentados, englobando entre 38 e 39 municípios." A gestão é organizada em três áreas, com três engenheiros e 25 funcionários. Os contratos de conservação são fundamentais, sendo três dedicados à faixa de domínio e outros três à conservação da pista. Fábio estima que "com todos os contratos em operação, o investimento mensal seria de cerca de 10 milhões de reais, atualmente em torno de 5 milhões." Atualmente, não há obras de implantação em andamento, exceto por um convênio entre Marilena e Porto Maringá, contemplando 12 quilômetros de pavimentação. O PROSEG também atua na região, embora gerenciado por engenheiros de Maringá.

nossa jurisdição é de 1.006 quilômetros de malha, dos quais 89 não são pavimentados, englobando entre 38 e 39 municípios.



Fábio de Souza
Gerente do Escritório Regional Caiuá

ESCRITÓRIO REGIONAL ENTRE RIOS: CRUZEIRO DO OESTE

Em Cruzeiro do Oeste, o Engenheiro Sergio Luis Ferrari gerencia o Escritório Regional ENTRE RIOS. Sergio explica que o escritório é responsável por duas áreas de conservação, cada uma com aproximadamente 300 quilômetros de rodovia. A equipe conta com três engenheiros. Atualmente, estão em andamento dois contratos de conservação da faixa de domínio, iniciados há cerca de quatro meses. Contratos para conservação de pista estão em processo de licitação, com expectativa de mais de dois contratos para a área. Sergio, com 33 anos de experiência, destaca que "com poucos funcionários de administração direta, o trabalho é majoritariamente realizado por empresas terceirizadas." A regional aguarda o leilão para concessão da BR-323. Sergio comenta que "a PR-323 é a rodovia mais pesada, e sua concessão trará um desafogo considerável ao trabalho da equipe."

A PR-323 é a rodovia mais pesada, e sua concessão trará um desafogo considerável ao trabalho da equipe.



Sergio Luis Ferrari
Gerente do Escritório Regional Entre Rios



PR-323 - Umuarama

JAPURÁ: OBRAS ESTRUTURANTES E A CONEXÃO COM O FUTURO

Japurá, PR – A Prefeita de Japurá, Adriana Polizer, compartilha os avanços das obras de infraestrutura que estão modernizando o município. Esses projetos, incluindo melhorias na malha viária e a aguardada ponte sobre o Rio Ivaí, são frutos da parceria entre gestão municipal e governo estadual. A modernização da malha viária tem sido prioridade, com a recuperação da PR-498. A prefeita recorda: "Em 2022, foi feito um importante trabalho de recuperação desse trecho de Japurá até a Balsa. A PR-498 recebeu um recapeamento asfáltico que estava realmente precisando." Mais recentemente, em agosto de 2025, o trecho recebeu micropavimentação. Adriana Polizer explica: "Essa micropavimentação é para proteger o asfalto e aumentar a durabilidade." A obra mais aguardada, a ponte sobre o Rio Ivaí, representa um marco histórico. Adriana descreve: "Eu tive a oportunidade, no DER, ao lado do secretário Sandro Alex, de acompanhar a licitação dessa obra. E foi mais de 80 milhões de reais." A empresa vencedora, Itaúba, está concluindo o levantamento ambiental e já articula com o município a compensação. A prefeita não esconde a emoção: "É um fato histórico, é uma obra histórica, é um marco histórico do município de Japurá. Sabe aquela frase: 'Me belisca para ver se eu estou acordado'? Essa é a verdade." A formalização da ordem de serviço já ocorreu, e a fase de projetos complementares segue em frente. Adriana enfatiza: "A região precisa, e muito. Vai ajudar no desenvolvimento, facilitando tempo, questão financeira e segurança." Ela conclui: "É algo desejado há décadas. E que estamos tendo a oportunidade de fazer no governo do Ratinho Júnior."

É um fato histórico, é uma obra histórica, é um marco histórico do município de Japurá. Sabe aquela frase: 'Me belisca para ver se eu estou acordado'? Essa é a verdade.



Adriana Polizer
Prefeita de Japurá/PR



REGIONAL OESTE

Desenvolvimento Impulsiona a Infraestrutura do Oeste e Sudoeste Paranaense

Cascavel, PR — A Superintendência Regional Oeste do DER-PR destaca-se pelo papel fundamental no desenvolvimento da infraestrutura rodoviária do oeste e sudoeste paranaense. Sob a liderança do Superintendente Regional Engº Charles Urbano Hostins Junior, a regional coordena projetos e programas que visam aprimorar a malha viária e fomentar a economia local. Engº Charles resalta a importância estratégica do investimento em infraestrutura: "A valorização da nossa área de infraestrutura acontece porque há uma gama de investimento muito grande, e isso fomenta a economia. Todo mundo enxerga que o Paraná está na frente dos outros estados."

Ele enfatiza que é um ciclo virtuoso: "A infraestrutura adequada atrai investidores, indústrias, gera emprego, e com isso, mais impostos. Não precisamos aumentar impostos, mas sim o número de contribuintes." A região Oeste vive um momento único, caracterizado pela escassez de mão de obra. O superintendente comenta: "Aqui na região Oeste do Paraná, nunca vivemos uma situação igual. Temos mais vagas de emprego sobrando do que em Curitiba. Isso tem muito a ver com o fomento na infraestrutura." Hostins Junior faz um paralelo histórico com a década de 70: "Estamos vivendo uma fase que eu nunca vi no estado. Rodovias que nunca foram restauradas estão sendo agora, com restauração e ampliação de capacidade." O DER-PR está fomentando um banco de projetos, tanto com a iniciativa privada quanto com projetos próprios. O objetivo é ter um buffer de caminhos para licitar e focar na ampliação de capacidade e melhorias.



Charles Urbano Hostins Junior
Superintendente Regional Oeste

Contorno de Palotina



PR-317
Duplicação no trecho de Toledo



A valorização da nossa área de infraestrutura acontece porque há uma gama de investimento muito grande, e isso fomenta a economia. Todo mundo enxerga que o Paraná está na frente dos outros estados.



PRINCIPAIS OBRAS EM ANDAMENTO NA REGIONAL

A Superintendência Regional Oeste coordena uma série de obras estruturantes que estão transformando a infraestrutura da região:

Foz do Iguaçu – Ponte da Integração e Perimetral:

A nova ponte está concluída e a perimetral tem prazo de entrega para 25 de novembro. A obra incluiu três interseções complexas em área densamente urbana. As aduanas foram ampliadas para acomodar tráfego leve e pesado.

PR-469 em Foz do Iguaçu: Com 50% a 55% de evolução, a obra teve atrasos devido a questões financeiras da empresa executora, mas retomou o ritmo. Previsão de término para meados do próximo ano. Esta rodovia conecta o Parque Nacional do Iguaçu, as Cataratas e o aeroporto.

Contorno de Palotina: Convênio com a cooperativa C.Vale e o Governo do Estado, com fiscalização do DER. O contorno está com mais de 75-80% concluído, totalizando aproximadamente 15 quilômetros.

Toledo – Duplicação da BR-163: A obra liga a BR-163 até o primeiro trevo e já tem autorização do governador para seguir por todo o perímetro urbano.

Implantação PR-574 e PR-575: Obra de 22 Kms que transformará estradas não pavimentadas, ligando Tupanci a Palmitópolis e Cafelândia. Crucial para produtores de frango. Expectativa de início ainda este mês.

Recuperação de Guaporé: Investimento de 8 milhões de reais para cascalhamento e pavimentação poliédrica em 40 quilômetros de rodovias não pavimentadas.

Obras no Sudoeste: Incluem a ampliação da rodovia Francisco Beltrão-Dois Vizinhos e o contorno de Pato Branco. As ordens de serviço via RDC já foram emitidas.

Whitetopping Pato Branco a Palmas: Corredor de 160 quilômetros concluído e entregue. Pavimentação em concreto, solução inovadora para a região. O trecho não apresentou intervenções em mais de três anos e é considerado um case de sucesso.

GESTÃO CONTÍNUA

A gestão da Regional Oeste também se dedica a programas contínuos de manutenção da malha viária:

- **PROSEG, PROMAC e PROFAIXA:** Todos os programas estão em andamento. O PROSEG foca na pintura de sinalização. O PROMAC atua na conservação de pista. O programa PROFAIXA é caracterizado por sua execução rigorosa.

- **Manutenção de Pontes:** Um segundo contrato de manutenção de pontes está sendo iniciado, após um primeiro que resultou em 13 recuperações na região.



Segunda Ponte Binacional



BR-369



Ederson Olivo da Silva
Gerente Técnico Regional Oeste

O dia a dia é análise de projetos, e a ocupação de faixa de domínio passa por nós. Quando empresas querem fazer acessos, tudo passa pela gerência técnica para análise e aprovação.



AS GERÊNCIAS DE OPERAÇÕES E TÉCNICA

A Superintendência Oeste conta com equipe dedicada que garante o funcionamento diário das rodovias. Renata Juliana Bertol, Gerente de Operações Rodoviárias, e Ederson Olivo da Silva, Gerente Técnico, são peças-chave nessa estrutura. Renata Bertol descreve seu trabalho: "O setor de operações é justamente isso: é o dia a dia do DER. Inclui o controle operacional das rodovias, balanças, fiscalização de peso e de passageiros, além do transporte coletivo." Ela destaca: "A gerência de operações vai gerenciar o dia a dia de todos os serviços essenciais para garantir a trafegabilidade nas rodovias." A gerente também atua na fiscalização de contratos importantes: "Hoje temos cinco balanças. Eu também fiscalizo a implantação de obras e os contratos de supervisão." Ederson Olivo da Silva, que assumiu a gerência técnica há cinco meses, detalha as atribuições: "O dia a dia é análise de projetos, e a ocupação de faixa de domínio passa por nós. Quando empresas querem fazer acessos, tudo passa pela gerência técnica para análise e aprovação." A gerência técnica é o ponto central para avaliação de projetos: "Projetos de mistura asfáltica, novos projetos de implantação, e a elaboração de estudos técnicos são responsabilidade da gerência."



Perimetral de Foz do Iguaçu



Renata Juliana Bertol
Gerente de Operações
Rodoviárias Regional Oeste

O setor de operações é justamente isso: é o dia a dia do DER. Inclui o controle operacional das rodovias, balanças, fiscalização de peso e de passageiros, além do transporte coletivo.

Há quatro décadas, a TECON caminha ao lado do DER/PR na construção de uma infraestrutura que conecta pessoas, impulsiona o desenvolvimento e transforma realidades.

Essa parceria sólida e contínua é marcada pela confiança mútua, pela busca constante da excelência e pela entrega de serviços que se tornam símbolos de progresso e sustentabilidade para o Paraná.



TECON
Técnica e Consultoria

(41) 3338-6168
Rua Raquel Prado 1307 - Bom Retiro
80.520-290 - Curitiba/PR
comercial@tecontecnica.com.br



40 ANOS
de TECON:
qualidade que
se renova.



tecontecnica.com.br

UM DOS MAIS ABRANGENTES ENCONTROS DO SETOR
DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA E RODOVIÁRIA

CONECTANDO PESSOAS,
CONSTRUINDO OPORTUNIDADES.

RESERVE ESSA DATA

paving.com.br

PAVING
EXPO 22 > 24
SET. 2026

9ª EDIÇÃO
DISTRITO
ANHEMBI



ESCRITÓRIO REGIONAL CENTRO SUDOESTE: FRANCISCO BELTRÃO

Em Francisco Beltrão, o Engº Roberto Machado dos Santos gerencia o escritório. Ele destaca a amplitude da responsabilidade: "Nós respondemos pela gerência administrativa tanto de Francisco Beltrão quanto de Pato Branco, e aqui em Beltrão temos duas áreas de gestão, as áreas 5 e 6." A malha viária sob sua responsabilidade totaliza "472 quilômetros, embora tenhamos perdido 100 quilômetros com a nova concessão da EPR." Roberto detalha a rotina: "Nossa função primordial é fiscalizar os contratos de conservação de pista e de faixa de domínio, além de acompanhar os programas como o PROSEG e o PROMAC." Ele exemplifica: "Temos quatro frentes de roçada praticamente girando o ano todo." O gerente destaca a importância dos programas de sinalização: "O PROSEG tem ações em localidades como Enéas Marques, Salto do Lontra e Nova Esperança, garantindo que a sinalização esteja sempre em perfeitas condições." O escritório abrange 25 municípios.



Nossa função primordial é fiscalizar os contratos de conservação de pista e de faixa de domínio, além de acompanhar os programas como o PROSEG e o PROMAC.

Roberto Machado dos Santos
Gerente do Escritório Regional SUDOESTE

PR-280 Whitetopping Pato Branco

ESCRITÓRIO REGIONAL VALE DO CHOPIM: PATO BRANCO

Em Pato Branco, a Eng^a Elis Regina Zolett gerencia o escritório. Ela descreve a extensão da malha viária: "Nós estamos com 660 quilômetros sob nossa gestão, e, desses, 14 quilômetros estão previstos para implantação." O escritório tem duas áreas de gestão, as áreas 7 e 8. Elis menciona a obra de whitetopping: "Essa obra importante começou em União da Vitória e, estendendo-se por Palmas, teve a fiscalização dos três lotes coordenada por nossa equipe, totalizando em torno de 140 quilômetros." Ela também ressalta um contrato para conservação de trechos não pavimentados desde dezembro passado. Para demonstrar a qualidade das rodovias, Elis sugere: "A PR-281, entre São João e Dois Vizinhos, apresenta excelentes condições." O escritório abrange 15 municípios.

Essa obra importante começou em União da Vitória e, estendendo-se por Palmas, teve a fiscalização dos três lotes coordenada por nossa equipe, totalizando em torno de 140 quilômetros.

Elis Regina Zolett
Gerente do Escritório Regional CHOPIM



PR-281

NOVOS ENGENHEIROS REFORÇAM A ATUAÇÃO REGIONAL

A chegada de novos engenheiros ao DER-PR fortalece a gestão nas diversas áreas da Superintendência Regional Oeste. Em Francisco Beltrão, as engenheiras Priscila Luisa Horn e Shirley da Costa Batista assumem a gestão das Áreas 5 e 6. Priscila explica: "Cada gerente de área é responsável por cuidar de seu trecho específico, garantindo a atenção contínua aos contratos de faixa de domínio e acessos irregulares." Shirley complementa: "Assumimos a responsabilidade direta por nossas respectivas áreas, o que nos exige presença constante em campo para analisar situações específicas." Em Pato Branco, o Eng^o Claudomiro Soares da Encarnação assume a Gerência da Área 8, com foco na gestão da faixa de domínio: "Sou responsável por gerenciar exclusivamente os serviços da faixa de domínio, desde a fiscalização de acessos irregulares até a análise de anuências." Na sede em Cascavel, o Eng^o Rodrigo Luiz Gilnec atua na Gerência Técnica: "Atuo auxiliando no cuidado de uma pasta específica: a regularização das edificações do DER, incluindo os prédios da superintendência e dos escritórios regionais." Rodrigo salienta: "Essa regularização é crucial, pois para acessar recursos do Banco Mundial, a documentação predial em dia é uma exigência fundamental." ■



Cada gerente de área é responsável por cuidar de seu trecho específico, garantindo a atenção contínua aos contratos de faixa de domínio e acessos irregulares.

Priscila Luisa Horn
Engenheira do Escritório de Francisco Beltrão

Assumimos a responsabilidade direta por nossas respectivas áreas, o que nos exige presença constante em campo para analisar situações específicas.

Shirley Batista
Engenheira do Escritório de Francisco Beltrão

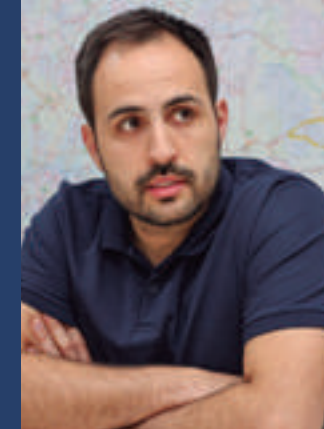


Sou responsável por gerenciar exclusivamente os serviços da faixa de domínio, desde a fiscalização de acessos irregulares até a análise de anuências.

Claudomiro Soares
Engenheira do Escritório de Pato Branco

Atuo auxiliando no cuidado de uma pasta específica: a regularização das edificações do DER, incluindo os prédios da superintendência e dos escritórios regionais.

Rodrigo Luiz Gilnec
Engenheiro na Gerência Técnica da Regional



A PONTE DE GUARATUBA

Obra do Governo do Estado do Paraná com execução, gestão e fiscalização do DER, é o elo de um sonho de 50 anos que reconfigura o futuro do Litoral Paranaense. Com previsão de inauguração em abril de 2026, a obra avança em ritmo acelerado, superando desafios técnicos e humanos.

O SONHO DE MEIO SÉCULO: UMA CONEXÃO ESSENCIAL E AGUARDADA

A ideia de uma ponte ligando Guaratuba e Matinhos, eliminando a dependência do sistema de ferry boat e as longas filas, não é nova. Há mais de 50 anos, moradores, veranistas e empreendedores da região vislumbravam essa conexão como um catalisador para o desenvolvimento. A travessia da Baía de Guaratuba sempre foi um gargalo, especialmente em períodos de alta temporada, impactando diretamente o turismo, o escoamento da produção local e, sobretudo, o dia a dia de quem vive e trabalha no Litoral Norte do Paraná. Essa espera histórica não se baseava apenas na comodidade, mas na necessidade estratégica. O Litoral do Paraná possui um potencial imenso, e a falta de uma infraestrutura de conexão robusta entre suas principais cidades sempre foi um obstáculo. A ponte de Guaratuba surge, portanto, como a resposta a essa demanda antiga, prometendo uma integração sem precedentes e um impulso para o crescimento ordenado da região.

O litoral paranaense, conhecido por suas belezas naturais e sua dinâmica sazonal, está prestes a testemunhar a concretização de um desejo que atravessa gerações: a Ponte de Guaratuba. Mais do que uma estrutura de concreto e aço, a ponte representa a materialização de um sonho acalentado por mais de cinco décadas, um elo que promete redefinir a mobilidade, a economia e a qualidade de vida de toda a região. Esta é uma obra estratégica do Governo do Estado do Paraná, cuja execução, gestão e fiscalização estão sob a responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem (DER). Com a obra em ritmo acelerado e uma impressionante marca de 75% de conclusão, a expectativa pela inauguração em abril de 2026 é palpável, conforme confirmado pelos próprios responsáveis.



ENGENHARIA, GESTÃO E O DESAFIO DO PRAZO: UMA OBRA EM RITMO ACELERADO

A Ponte de Guaratuba é um projeto de engenharia monumental, executado pelo Consórcio Nova Ponte, composto pelas empresas OEI, GEL e CARIOCA. Com uma extensão total de 3.125 metros, incluindo os acessos, a ponte estaiada principal terá 1.240 metros de comprimento, sustentada por 19 vãos e 28 pilares imponentes. O investimento total ultrapassa os R\$ 386,6 milhões, refletindo a complexidade e a importância estratégica da obra.

O que mais impressiona, no entanto, é a velocidade e a tecnologia empregadas na construção. A obra, que um dia pareceu inatingível, agora avança a passos largos, com marcos significativos sendo atingidos constantemente. A concretagem da última estaca marítima, por exemplo, marcou a finalização da desafiadora fase de fundações, superando os obstáculos impostos pelo ambiente aquático. Recentemente, o início da instalação dos estais, os cabos que darão o perfil icônico de uma ponte estaiada, utilizando equipamentos de

ponta como a treliça lançadeira, demonstrou o avanço para a superestrutura e a fase mais visível da construção. Detalhando as escolhas de engenharia que moldaram a estrutura icônica da ponte, Fernando Furiatti, diretor-presidente, destacou a evolução do projeto dos estais, "Quem acompanha o desenvolvimento da ponte desde o começo lembra que ela inicialmente teria dois conjuntos de estais, um ao lado do outro, apoiados nas laterais. Durante a elaboração do projeto, chegamos a esta solução de um único conjunto central, apoiado no meio da pista, onde também ficam as barreiras de



Fernando Furiatti
Diretor-Presidente do DER/PR

Quem acompanha o desenvolvimento da ponte desde o começo possivelmente lembra que ela inicialmente teria dois conjuntos de estais, um ao lado do outro, apoiados nas laterais. Durante a elaboração do projeto chegamos a esta solução de um único conjunto central, apoiado no meio da pista, onde também ficam as barreiras de concreto separando o tráfego.



Foto: Arnaldo Neto/AEN

Onde o azul da baía encontra o concreto e o aço, as torres da Ponte de Guaratuba ascendem, tecendo um novo futuro para a região. Um monumento à engenharia e à visão que transformará o Litoral do Paraná.



concreto." Furiatti explicou que esta é uma das últimas etapas de construção, na qual, à medida que os estais são instalados nas aduelas, o tabuleiro da ponte avança até as extremidades, preparando o cenário para as fases finais de iluminação, guarda-rodas, pavimentação e ciclovia, até a liberação para o tráfego de veículos. A relevância estratégica e o caráter histórico da empreitada foram sublinhados por Janice Kazmierczak, Diretora Técnica do DER, ao afirmar que, "A construção da Ponte de Guaratuba, sem dúvidas, é o projeto mais icônico da engenharia paranaense dos últimos anos, não apenas pela complexidade técnica, mas também pelos desafios superados e pela relevância da obra

para o Estado." Em uma avaliação recente, Janice Kazmierczak também comemorou o avanço do projeto, ratificando a percepção visual que muitos já têm: "atualmente já estamos com 75% do contrato executado, e o que estava no nosso imaginário há tantos anos, já pode ser visualizado no nosso litoral". A complexidade da Ponte de Guaratuba vai muito além dos impressionantes números de sua estrutura. Ela demanda uma orquestração logística de alta precisão, que envolve o transporte de materiais de grande porte, a coordenação de equipes multidisciplinares e a operação de maquinário especializado em um ambiente dinâmico como a Baía de Guaratuba. A integração entre as empresas do consórcio executor e a equipe de supervisão é constante, garantindo que cada etapa seja sincronizada para



Janice Kazmierczak
Diretora Técnica do DER-PR

A construção da Ponte de Guaratuba, sem dúvidas, é o projeto mais icônico da engenharia paranaense dos últimos anos, não apenas pela complexidade técnica, mas também pelos desafios superados e pela relevância da obra para o Estado.



Mesmo sob a luz da lua, os trabalhos não param. A construção da Ponte de Guaratuba avança em ritmo acelerado, com equipes dedicadas em dois turnos, garantindo a concretização desse marco para o litoral paranaense

evitar atrasos e manter o ritmo acelerado. A obra segue em ritmo intenso, e a engenharia moderna busca soluções contínuas para otimizar o tempo de construção. Diante de um cronograma desafiador e a necessidade de inovação, Larissa Vieira, Coordenadora de Pesquisa e Desenvolvimento e Fiscal da Obra pelo DER, ressaltou o desafio do tempo e as estratégias adotadas, "O maior desafio, que às vezes conflita com a técnica, é o prazo da obra. Por ser um cronograma apertado, precisamos otimizar as soluções constantemente, como o uso de concreto com aditivo para cura rápida, que permite desformar e avançar rapidamente nas etapas." A construção em ambiente marítimo apresenta desafios únicos, desde as condições climáticas e correntes de maré até a proteção ambiental rigorosa. Soluções



Foto: Ari Dias/AEN

inovadoras em engenharia civil foram aplicadas para garantir a durabilidade e a segurança da estrutura, como a escolha de materiais resistentes à corrosão e técnicas construtivas que minimizam a interferência no ecossistema marinho. Cada pilar, cada vão e cada estai é projetado e executado com exatidão milimétrica, demonstrando a maestria técnica por trás da concretização deste sonho. Apesar da complexidade e do ritmo acelerado, a obra já atingiu 75% de execução, um avanço notável. As fundações contam com 64 estacas, cujos diâmetros variam de 1,80 m a 2,20 m, e o vão principal da ponte estaiada atinge 160 m, com 18 a 19 m de altura.



Larissa Vieira
Fiscal do Contrato da Obra
de Ponte de Guaratuba do DER-PR

O maior desafio, que às vezes conflita com a técnica, é o prazo da obra. Por ser um cronograma apertado, precisamos otimizar as soluções constantemente, como o uso de concreto com aditivo para cura rápida, que permite desformar e avançar rapidamente nas etapas.

MARCOS HISTÓRICOS DA CONSTRUÇÃO

A jornada da Ponte de Guaratuba é marcada por uma série de etapas cruciais que solidificam a sua concretização:

2019:

Elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA), com cinco propostas de traçados.

Abril de 2021:

Homologação do resultado da licitação para os estudos ambientais e o anteprojeto de engenharia.

1º de julho de 2022

Lançamento do edital de contratação integrada dos projetos e da construção da Ponte de Guaratuba.

25 de outubro de 2022

Definição da empresa vencedora da licitação: o Consórcio Nova Ponte.

Início de dezembro de 2022

Assinatura do contrato para a construção da ponte pelo governador, com previsão de 32 meses para a conclusão.

Abril de 2023

Instalação do canteiro industrial e administrativo da obra, com licença-prévia do IAT, dando início aos primeiros trabalhos no local.

Setembro de 2023

O Supremo Tribunal Federal (STF) decide pelo prosseguimento do contrato, garantindo a continuidade da construção após disputas judiciais.

29 de novembro de 2023

Divulgação da maquete eletrônica da iniciativa, apresentando um projeto aperfeiçoado e detalhado.

30 de abril de 2024

Obras da Ponte de Guaratuba são liberadas com a emissão da Licença de Instalação pelo IAT e o início das primeiras atividades da perfuratriz para as estruturas de fundação.

Maio de 2025

A obra alcança 50% de conclusão.

Agosto de 2025

Concretagem da última estaca marítima e início da instalação dos estais – cabos de aço que darão sustentação à parte central da estrutura.

Setembro de 2025

A obra atinge 73% de execução.



Alternativas de traçado



Governo lança o edital da obra: Sonho começa a tornar realidade



Licença de Instalação: garante a execução das obras



SUPERVISÃO DA OBRA: FORÇAS SOMADAS PARA GARANTIR QUALIDADE E PRAZO

Para garantir a excelência e o cumprimento do ambicioso cronograma, a obra da Ponte de Guaratuba conta com um rigoroso sistema de supervisão. Esta fiscalização técnica e gerencial é realizada pelo Consórcio Supervisor Strata/LBR Engenharia, em estreita parceria com o DER, assegurando que todos os aspectos do projeto sejam acompanhados de perto. Explicando a estrutura de acompanhamento e o modelo de contratação que favorece a eficiência, Douglas Alexandre Oening, Coordenador Geral da Supervisão da Ponte, detalhou, "Nós fazemos parte da equipe de supervisão, dando apoio ao DER para acompanhar a execução tanto do projeto quanto da obra. É um regime de contratação baseado na nova lei de licitações, uma obra de grande complexidade e uma das primeiras do estado nesse porte."

e garantindo qualidade. Ele ainda afirmou que o prazo original para uma obra dessa magnitude seria naturalmente maior: "É uma obra que foi estimada para execução em 24 meses, mas, em um ritmo normal, seria uma obra para 36 meses." Acompanhando de perto o progresso e o alinhamento com as metas estabelecidas, Vlamir Ribeiro, Gerente de Contratos da LBR, responsável pela supervisão da obra, confirmou o controle sobre os indicadores, "Nosso contrato de supervisão da obra da ponte está dentro do cronograma, tanto físico quanto financeiro." Ele também reforçou a previsão de entrega, indicando que o contrato será aditado até o final da obra, em abril de 2026, mostrando a confiança na conclusão dentro do prazo. A cada viga posicionada, a cada estai instalado, o "sonho" de décadas ganha contornos mais nítidos. O canteiro de obras é um verdadeiro centro de inovação e engenharia, operando com uma cadência que garante o cumprimento do ambicioso cronograma.



Douglas Alexandre Oening
Coordenador Geral da Supervisão da Ponte
Strata Engenharia

Nosso contrato de supervisão da obra da ponte está dentro do cronograma, tanto físico quanto financeiro.



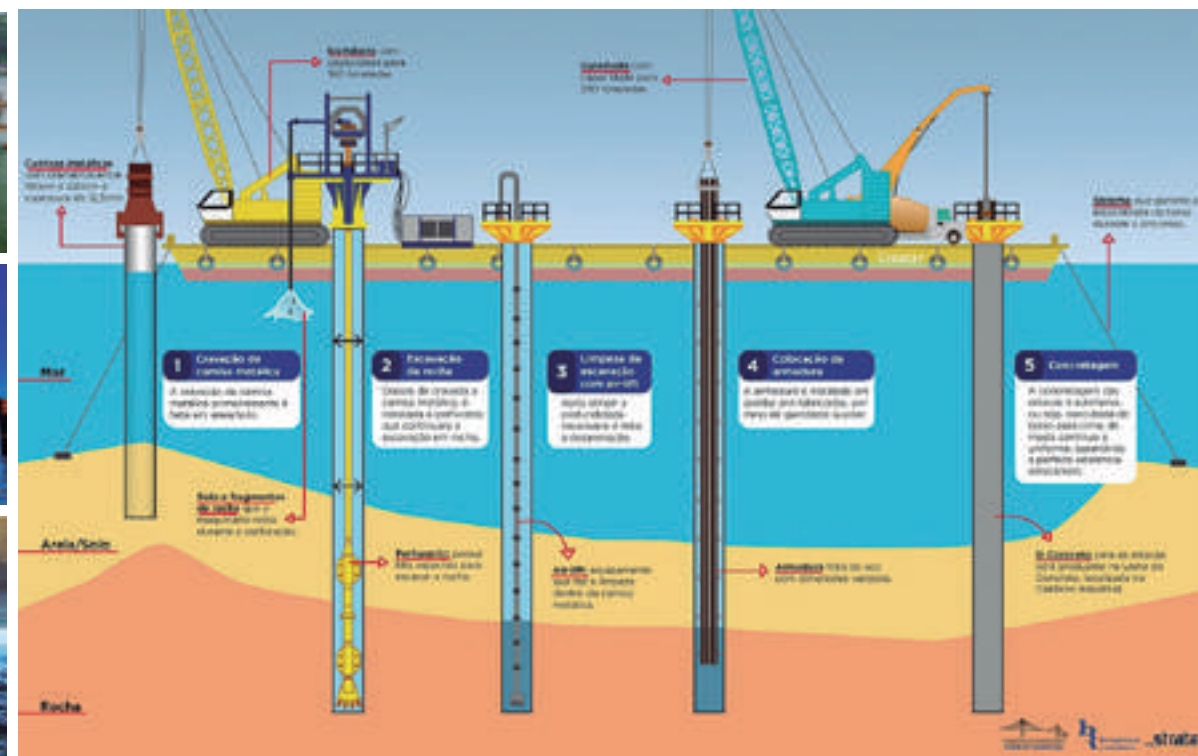
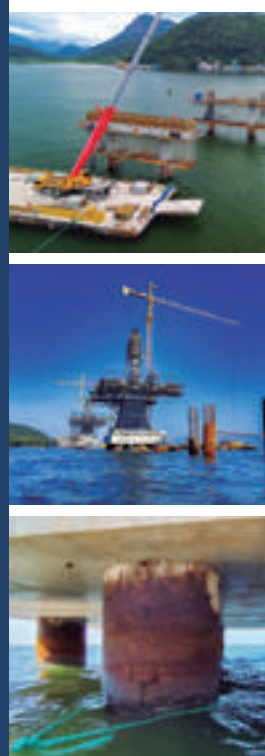
Vlamir Ribeiro
Gerente de Contratos da LBR Engenharia



ESTACAS MARÍTIMAS: A BASE DA SUSTENTAÇÃO E SEUS DESAFIOS

As estacas marítimas são a parte fundamental da fundação da ponte e representam o início de todo o processo de sustentação da estrutura. O projeto contempla um total de 64 estacas. A primeira estaca foi concretada em 17 de maio de 2024 e, pouco mais de um ano depois, a última estaca marítima foi finalizada em 19 de agosto de 2025. Desse total, 24 estacas compõem o trecho estaiado da ponte, o mais complexo e estratégico do projeto, com um vão livre de 160 metros para permitir a navegação segura de embarcações. O trecho estaiado tem uma extensão total de 320 metros. Cada estaca possui diâmetros que variam entre 1,80 m e 2,20 m, com comprimentos entre 20 e 50 metros. Elas pesam em média 350 toneladas, podendo chegar a 500 toneladas. Larissa Vieira, Coordenadora de Pesquisa e Desenvolvimento e Fiscal da Obra pelo DER, explicou a grandiosidade deste processo, "Esse trecho foi emblemático devido à complexidade das

fundações, que demandaram estacas de grande porte e exigiram soluções técnicas frente à forte influência das marés e às variações climáticas. Ainda assim, com planejamento, precisão e atuação integrada das equipes, concluímos com êxito mais uma fase fundamental da construção." O processo de execução das estacas envolveu alta tecnologia. Inicia-se com a cravação da camisa metálica com martelo hidráulico, seguida da escavação por perfuratriz, drenagem com airlift, içamento das armações com guindaste e, por fim, a concretagem submersa. O tempo médio para instalação de cada conjunto de estacas variou de 5 a 10 dias. Para dar suporte à execução em meio aquático, foram utilizadas balsas como plataformas de trabalho. No total, foram utilizados aproximadamente 8.550 metros cúbicos de concreto, o equivalente a mais de 1.000 caminhões betoneira, além de 770 toneladas de aço nas armações.



DESAFIOS ALÉM DA ENGENHARIA: SOCIAL E AMBIENTAL NO CORAÇÃO DO PROJETO

Uma obra desse porte, inserida em um ecossistema complexo e próxima a comunidades tradicionais, exige uma abordagem multidisciplinar e sensível. A equipe de supervisão é, como explica Douglas Oening, composta por engenheiros especialistas em diversas áreas, incluindo engenharia civil e ambiental, segurança, biólogos e oceanógrafos, garantindo o acompanhamento completo. Larissa Vieira, como fiscal da obra, tem um papel fundamental nessa complexidade, "Não é só da parte técnica da obra; há também a parte social, as desapropriações, e a parte ambiental, que é bastante complexa. Enfrentamos vários questionamentos e dificuldades." Larissa ainda preside a Comissão de Desapropriação, uma frente de trabalho "bastante complexa", lidando com diversas situações, desde áreas de reunião e posse, a residências de alto valor e o reassentamento de funcionários do próprio DER. No âmbito ambiental, a obra conta com 26 programas ambientais que precisam ser atendidos. Robson Felipe do Vale, Coordenador Ambiental da Supervisão da Ponte, detalhou a abrangência, "Hoje temos 26 programas ambientais atuando, cujo objetivo é mitigar os impactos gerados." Ele destacou programas essenciais como o de Construção, que monitora a gestão de resíduos e lavagem de equipamentos, e o de Fauna, considerado um dos mais completos, monitorando espécies marinhas, terrestres e aves. Robson ressaltou que, inclusive no Parque Nacional adjacente, não se observou redução da fauna até o momento. Há também o Programa de Qualidade das Águas e Sedimentos, com monitoramento mensal em 10 pontos da baía.



Robson Felipe do Vale
Coordenador Ambiental da Supervisão da Ponte
Strata Engenharia



PROGRAMA DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL: O OLHAR ATENTO ÀS COMUNIDADES E AO ECOSISTEMA

Dentre os diversos programas de compensação, um dos mais significativos é o monitoramento da atividade pesqueira e o engajamento com as comunidades tradicionais. A construção da Ponte de Guaratuba, além de sua grandiosidade estrutural, destaca-se pelo compromisso em minimizar os impactos e promover o desenvolvimento sustentável, principalmente para os povos lindeiros e pescadores. A relação com as sete comunidades tradicionais de pescadores da região é constante e permeada por um diálogo ativo. Robson Felipe do Vale explicou que há muitas reuniões e tratativas para entender suas demandas, abordando, por exemplo, a preocupação inicial sobre o bloqueio da baía. Uma das soluções implementadas foi a intensificação da sinalização náutica e, como um ganho importante para eles, áreas de fundeio apareceram pela primeira vez na carta náutica oficial. "É um ponto de escuta com a comunidade e garante que eles, socialmente, sejam ouvidos." Citou Robson. Este monitoramento detalhado visa levantar dados sobre os pescados das comunidades tradicionais, prevenindo eventuais efeitos durante a construção da ponte. Ele é realizado em sete comunidades-chave: Piçarras, Mirim, Caieiras, Cabaraquara, Parati, Prainha e Porto de Passagem. O acompanhamento dos desembarques pesqueiros ocorre em 14 pontos, abrangendo desde trapiches em Piçarras e Rampa do Mirim até áreas rurais. A adesão e colaboração dos pescadores têm sido essenciais para a qualidade dos dados gerados. Larissa Vieira também enfatiza programas sociais importantes, como o de Monitoramento da Pesca, que acompanha semanalmente a quantidade de pescado para verificar se há impacto na renda dos pescadores, e o de Capacitação dos Trabalhadores, focado em qualificar aqueles que precisarão se recolocar no mercado após o fim do ferry boat.

**Hoje temos 26 programas ambientais
atuando, cujo objetivo é mitigar os
impactos gerados.**

AVANÇOS NOS ACESSOS: UMA OBRA PARALELA DE GRANDE VULTO

A Ponte de Guaratuba não se resume apenas à travessia principal. Ela está inserida na rodovia PR-412, com um traçado total de 3,07 km de extensão, que inclui acessos estruturados em ambas as extremidades. A acessibilidade do projeto contempla um acesso no lado de Guaratuba (aproximadamente 940 metros), com rebaixamento do morro e contenções para garantir a estabilidade, e uma interseção viária que permite acesso ao centro da cidade e à Praia de Caieiras. No lado de Matinhos (cerca de 880 metros), os serviços de drenagem, terraplenagem e pavimentação estão em andamento. Este lado conta com dois retornos, baía para operação policial e acesso a Cabaraquara, margeando o Parque Saint Hilaire. Ambos os acessos são compostos, em sua maioria, por 4 faixas de tráfego de 3,60 metros cada, faixas de segurança de 0,60 metros, passeios com ciclovia em ambos os lados, com 3 metros úteis, e iluminação viária completa. A movimentação de terraplenagem prevista é de 200.000 metros cúbicos, e serão executados 50.000 metros quadrados de pavimentação. Para quem está nos bastidores, a Ponte de Guaratuba é mais do que uma obra; é a realização de um propósito. Larissa Vieira expressou sua profunda satisfação em fazer parte desse projeto, "É muito satisfatório trabalhar com infraestrutura, pois você observa um benefício direto para a população. É gratificante usar a técnica que aprendemos na engenharia para trazer um retorno que melhora a qualidade de vida das pessoas." Ela concluiu, com emoção, sobre a importância do projeto, que "vai melhorar a vida de muitas pessoas".

A grandiosidade da Ponte de Guaratuba se estende aos seus acessos. Terraplanagem, drenagem e pavimentação avançam em paralelo, garantindo que toda a infraestrutura esteja pronta para uma conexão completa e eficiente.



É muito satisfatório trabalhar com infraestrutura, pois você observa um benefício direto para a população. É gratificante usar a técnica que aprendemos na engenharia para trazer um retorno que melhora a qualidade de vida das pessoas.

Larissa Vieira
Fiscal do DER-PR do Contrato da Obra

Modelagem em BIM: tecnologia que integra projeto, execução e gestão da obra em um único sistema inteligente.

IMPACTO SOCIOECONÔMICO E O FUTURO DO LITORAL PARANAENSE

A construção da Ponte de Guaratuba não é apenas uma conquista de engenharia, mas também um poderoso vetor de desenvolvimento socioeconômico. Durante o pico das obras, o projeto chegou a empregar aproximadamente 1.000 trabalhadores, e atualmente mantém uma média de 600 empregos diretos e indiretos. Esses números refletem o papel crucial da obra na dinamização da economia regional, proporcionando oportunidades de trabalho e fomentando a renda local de forma significativa.

A **inauguração em abril de 2026** não será apenas a abertura de uma nova via, mas o início de uma nova era para o Litoral do Paraná. As expectativas são diversas:

- **Mobilidade Eficiente:** O fim das filas do ferry boat e a garantia de uma travessia rápida e segura, impactando diretamente a vida dos moradores e a experiência dos turistas.

- **Impulso Econômico:** O acesso facilitado deve dinamizar o turismo, atrair novos investimentos e impulsionar o comércio e a prestação de serviços em Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná.

- **Desenvolvimento Social:** Melhoria no acesso a serviços de saúde, educação e trabalho para as comunidades locais, que hoje enfrentam barreiras geográficas.

- **Logística Otimizada:** Facilitação do escoamento de produtos agrícolas e industriais da região, contribuindo para a economia estadual.

- **Valorização Imobiliária:** A expectativa é de que a valorização dos imóveis no entorno seja significativa.

A Ponte de Guaratuba é um testemunho da capacidade de planejamento e execução, transformando uma aspiração antiga em uma realidade moderna e funcional. Ela simboliza não apenas a conexão entre duas margens, mas a união de um passado de espera com um futuro promissor, solidificando o litoral paranaense como um polo de desenvolvimento e bem-estar. ■

Última estaca marítima da Ponte de Guaratuba é concretada



A precisão da equipe é fundamental na montagem das vigas que sustentarão a Ponte de Guaratuba. Cada movimento é coordenado, refletindo a dedicação da força de trabalho que constrói este grande empreendimento.

**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.fflengenharia.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@fflengenharia.com.br



"QUE BOM QUE PODEMOS TRABALHAR"

Carlos Rego, Presidente da Associação das Empresas de Infraestrutura Viária do Estado do Paraná – INFRAVIA

Formada por um grupo de entusiastas multidisciplinares, técnicos e experts dedicados à engenharia nacional, atentamente voltados ao cenário de seu estado natal, a Associação das Empresas de Infraestrutura Viária do Paraná – INFRAVIA, pode e deve ser encarada como algo a mais do que uma entidade representativa. Apoiada em uma extensa experiência de mais de 40 anos de presença neste ambiente (não apenas acompanhando-o, mas como insiders), e liderada por seu presidente, Carlos Guilherme Gomes do Rego, a instituição busca na moderação, um equilíbrio capaz de indicar caminhos para suprir com performance, tanto lacunas históricas, quanto novéis demandas de mercado e da gestão pública. Atuando na prática, também como uma orientadora de seus associados, sua diretoria recebeu RodoVias&Infra para uma conversa que começa nestas páginas, mas que certamente continuará em edições posteriores.

Substituiu as discussões ideológicas no Paraná, por uma única ideologia: a do desenvolvimento sustentável a favor da sociedade.

RodoVias&Infra: Vamos iniciar com uma panorâmica sobre a associação e o estado em linhas gerais?

Carlos Rego: Creio que é preciso começarmos ainda um pouco antes disso, por um reconhecimento que todo o setor de infraestrutura viária do Paraná tem, em seu dia a dia pela figura de nosso governador Ratinho Junior, que é uma figura rara do ponto de vista de responsabilidade, comprometimento e diálogo. Com uma capacidade ímpar e uma atuação ininterrupta, vigorosa e intensa, ele substituiu as discussões ideológicas no Paraná, por uma única ideologia: a do desenvolvimento sustentável a favor da sociedade. E esta não é apenas uma posição institucional da INFRAVIA, que hoje conta com quase 50 empresas associadas, tanto



paranaenses quanto de fora do estado. Pessoalmente milito há mais de 4 décadas no setor, e constato que, de fato, sob a liderança do governador, estamos testemunhando um momento histórico no Estado do Paraná. São investimentos na área de infraestrutura na ordem de R\$ 20 bilhões – uma soma inédita, de uma relevância absurdamente distinta do que já houve aqui, e cujos reflexos se espalham para educação, segurança, e tantas outras áreas que concernem à administração. Por isso não é demais fazer aqui este reconhecimento, até porque estes investimentos promovem uma atividade econômica que permeia o Estado inteiro, chegando ao final do dia nos lares de todas as famílias paranaenses. Então, colocando de forma muito objetiva, este esforço por infraestrutura precisa, evidentemente, encontrar uma correspondência nos executores desta tarefa no ambiente de governo, e em particular no principal contratante do estado, que é o DER/PR sob a liderança de seu Diretor-Presidente, Fernando Furiatti. O DER/PR conta hoje com um quadro de colaboradores que tem se desdobrado ao máximo, e que vem sendo demandado em padrões nunca antes observados, com um volume de empreendimentos, obras,



72% da malha do Estado do Paraná, está classificada como boa/ótima.

Nesta linha de raciocínio, de setor arterial para a produtividade do Estado, estamos falando em manter e conservar um patrimônio estimado na ordem de R\$ 100 bilhões.

contratos e licitações realmente sem paralelos. E isto com um quadro hoje diminuto, em torno de 15% apenas do que o Departamento já dispôs um dia. É lógico que a tecnologia ajudou um pouco a compensar a escassez de colaboradores, mas vamos imaginar o esforço necessário para entregar diariamente a garantia de segurança, trafegabilidade e conforto em todas as rodovias paranaenses. Em termos de malha não pedagógica, estamos falando de 11 mil Km de estradas de responsabilidade do Estado, 9 mil deles pavimentados. Nesta linha de raciocínio, de setor arterial para a produtividade do Estado, estamos falando em manter e conservar um patrimônio estimado na ordem de R\$ 100 bilhões, caso este conjunto fosse visualizado como um ativo contábil. É um patrimônio que está diuturnamente sofrendo demandas de tráfego e de intempéries, o que promove uma necessidade de intervenção contínua. É um desafio enorme, e mesmo assim o estado de conservação da nossa malha viária, por conta da gestão Ratinho, está classificado em 72% como bom ou ótimo. E vale lembrar aos senhores que este é um Estado que não possui rodovias classificadas como ruins – a “linha de corte” é no “razoável”. Então, é preciso reconhecer o esforço e a capacidade do DER/PR, que trabalha incansavelmente e tem alcançado resultados tão bons, à altura de sua grande e longa história.



Mapa histórico do Paraná, original de 1965.



Um esforço de grande monta, com grande volume, grandes números, mas que por outro lado, porém, exige uma conjuntura de fatores para acontecer.

Sim, é evidente que tudo isso precisa ter um acompanhamento contínuo para que este processo se destrave. Estávamos falando de R\$ 20 bilhões em investimentos. Isto é fruto de uma política de governo, que se transforma em uma peça orçamentária, depois em outras sucessivamente ano após ano, todas apresentadas à Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, discutidas e aprovadas. O Paraná tem não apenas o orçamento como também o recurso financeiro reservado em caixa para estes investimentos. Mas aí surgem os problemas que dificultam o dia a dia do gestor público de maneira sistêmica, não importando em qual esfera de governo ele está. A lei 14.133, por exemplo, em que pese a sua boa intenção, promove um processo de equívoco contínuo e de paralisia de inúmeras licitações, e sua metodologia precisa urgentemente ser revisada. Tivemos sim, alguns avanços, como o processo licitatório por meio eletrônico, especialmente em um país com as dimensões do nosso, com suas milhares de demandas diárias. Mas daí a transformar a modalidade eletrônica em uma solução única para todo tipo de contratação, incluindo o setor de engenharia pesada, é um equívoco que precisa e merece ser reparado. Ao menos no Paraná – ou, melhor colocando, por enquanto no Paraná e quiçá em breve em ambiente nacional, talvez sob a liderança do nosso atual governador – começou-se um processo de solução dessas dificuldades advindas desses modelos de licitação. Essa solução passa, em essência, por processos que privilegiem a técnica, de forma diversa do que ocorre na lei 14.133, que privilegia o preço. No afã de não restringir os certames, abrem-se possibilidades de participação inclusive de empresas de quaisquer outras naturezas que não a atividade fim do objeto licitado. Muitas vezes aparecem empresas que sequer são de engenharia, e que às vezes estão ali presentes para, de forma ilegal e artificial, promover a comercialização de posições e vantagens.

Mas aí surgem os problemas que dificultam o dia a dia do gestor público de maneira sistêmica, não importando em qual esfera de governo ele está. A lei 14.133, por exemplo, em que pese a sua boa intenção, promove um processo de equívoco contínuo e de paralisia de inúmeras licitações.

Poderíamos classificar como “aventureiros”?

Pior que isto, porque estes agentes promovem a desordem em todo o sistema. Repito, de forma ilegal. Este processo licitatório por meio eletrônico, onde simplesmente não se sabe com quem se está falando, iguala os desiguais. E o princípio da lei não é este. Ela é voltada para o atendimento específico das condições previamente exigidas para garantir a execução contratual. E não observar isto gera um grande dano não apenas ao interesse público, mas também às empresas privadas, estabelecidas e legítimas, que passam a concorrer com verdadeiros bandidos, no processo licitatório. E aqui é preciso traçar uma linha: em que pese a classe empresarial da construção pesada ter tido sua imagem em alguma medida comprometida anos atrás por conta de alguns poucos, a grande maioria empreende honestamente um trabalho absurdo para honrar seus contratos, em uma caminhada por vezes muito difícil. É um setor muito demandado e fiscalizado – claro, não poderia ser diferente – que exige um esforço enorme, e que em muitos casos enfrenta oposição inclusive por falta de razoabilidade na interpretação da lei. Mas, como eu dizia antes, no Paraná existe ao menos a vontade manifesta da busca por uma solução. Nossa Assembleia Legislativa, capitaneada pelo jovem e destacado deputado Alexandre Curi, que atua rigorosa e indiscriminadamente em favor de todos os municípios do Paraná, junto ao deputado Ney Leprevost, presidente da Comissão de Infraestrutura do Estado, em uma consonância de visões em relação a este problema que estamos apontando, nos ajudaram a estabelecer um diálogo com a área jurídica e técnica não apenas da ALEP, mas também com o Executivo junto à Procuradoria Geral do Estado, para atuar neste sentido. Pois este é um problema que impacta negativamente o interesse público. Os senhores vejam só que, grosso modo, temos hoje cerca de 30 contratos de infraestrutura viária inconclusos em ambiente estadual, por conta de empresas que, se valendo das fragilidades da lei, obtiveram êxito em conseguir contratos para depois abandonar os trabalhos.

Este processo licitatório por meio eletrônico, onde simplesmente não se sabe com quem se está falando, iguala os desiguais. E o princípio da lei não é este.



Palácio Iguaçu:
Ambiente de governança e diálogo no Paraná.



INFRAVIA-PR participa de reunião na ALEP para discutir a regulamentação da Nova Lei de Licitações



É um consenso no setor que 'a obra parada é a mais cara', dada a complexidade de processos judiciais, o custo de oportunidade do capital ocioso e os valores crescentes em relicitações. Em sua experiência, de que forma essa máxima se materializa?

Com certeza. É um dano enorme, seja para o setor público, seja para o setor privado, seja para, em última análise, a sociedade inteira. O Paraná deve solucionar este entrave – via alteração legislativa ou por decreto estadual, o que ainda está em discussão técnica – possivelmente dentro dos próximos 60 dias. E isto graças ao acolhimento inicial oferecido pelo presidente da Assembleia, e igualmente ao acolhimento e sensibilidade que teve o presidente da Comissão de Infraestrutura – que reuniram rapidamente interlocutores em uma frente ampla, incluindo a OAB, o Instituto de Engenharia, o Sindicato da Indústria da Construção Pesada, o Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Construção Pesada do Paraná – SINTRAPAV. E já que nós temos que reconhecer o esforço que as várias forças têm feito em prol da infraestrutura do Paraná, cabe registrar o nosso grande apreço à gestão do SINTRAPAV, pelo seu reeleito presidente Raimundo Ribeiro Santos Filho, nosso amigo Bahia, que tem liderado grandes avanços em favor dos trabalhadores, que são o que estão verdadeiramente atuando na construção e conservação do enorme patrimônio viário a que nos referimos. São profissionais que merecem, sim, a nossa admiração, que efetuam uma parte imprescindível na infraestrutura e que, com muita luta e muita labuta, vêm conquistando melhores condições de exercer suas atividades pela defesa intransigente de seus representantes. Aliás, tanto o SINTRAPAV quanto a INFRAVIA estão em sintonia quanto a um aspecto muito importante do ponto de vista social, que é a inclusão. Prioridade do sindicato, prioridade da associação. No nosso setor, a dificuldade dessa iniciativa é conhecida, mas nós estamos obtendo êxito em contratações de mão de obra feminina, por exemplo. Da mesma forma, também estamos consonantes em relação às questões de melhoria de qualificação profissional e de reformulação dos ganhos adicionais salariais em linha com esta formação, algo muito similar ao que pude fazer na ABEDA - Associação Brasileira das Distribuidoras de Asfalto, que será nossa

parceira, junto a outras entidades e sistema S, em um programa de regulação profissional que terá início em 2026. É algo bastante significativo, especialmente em um contexto, que é de conhecimento geral, de alta escassez de mão de obra. Aliás, essas escassezes, que não é exclusiva do Paraná, mas afeta o Brasil todo, é um problema a tal ponto urgente que nos fez pensar – e é algo que pretendemos tirar do papel em não muito tempo – em uma Faculdade de Engenharia Viária, que será inédita no país. Mas, prosseguindo, existe ainda um outro grande entrave, gravíssimo, no qual também estamos trabalhando – novamente contando com a apoio do DER/PR, por meio de sua Diretoria, empenhada no sentido de possibilitar as condições necessárias para ampliar o acesso das empresas a fluxo de caixa e a crédito junto ao mercado financeiro e aos fornecedores da cadeia produtiva de infraestrutura viária. E por quê? Devido aos processos pelos quais algumas empresas passaram (mas pelos quais todo o mercado foi penalizado) houve um verdadeiro desmonte do setor no país. Houve uma criminalização das atividades desse setor, e por isso, geralmente, todo o ecossistema das empresas de infraestrutura viária e sinérgicos

Devido aos processos pelos quais algumas empresas passaram (mas pelos quais todo o mercado foi penalizado) houve um verdadeiro desmonte do setor no país. Houve uma criminalização das atividades desse setor, e por isso, geralmente, todo o ecossistema das empresas de infraestrutura viária e sinérgicos a ele estão descapitalizados.

a ele estão descapitalizados. Todas as reservas que porventura essas empresas detinham foram consumidas pela criação desse ambiente deletério que foi formado, advindo de uma situação descontrolada. E aí é preciso colocar a questão: como resolver a escassez de recursos para assumir os grandes empreendimentos que estão se apresentando? Ora, de um lado nós temos o setor público com recursos disponíveis, mas de outro, existe a necessidade de haver um financiamento mínimo que garanta a sobrevivência das empresas até o dia do recebimento no caixa. E as empresas não estão capitalizadas para isso. Ademais, os grandes fornecedores – de asfalto, de cimento, de aço e de combustíveis – evidentemente têm uma cautela adicional frente às adversidades que enfrentaram no passado recente. Nesta linha de raciocínio, há que se pensar em como oxigenar, como injetar recursos, com segurança e responsabilidade, para fazer frente aos desafios que se avizinham. Os senhores hão de convir que existem obras cuja exigência de seguridade, os chamados Seguros Garantia, também chamados de Seguros de Retomada, é altíssima, com parcelas muito dispendiosas a serem efetuadas, já nos primeiros 60 dias, por exemplo. Existem várias formas de resolver este problema. A principal delas é uma ação do ente público contratante, garantindo àqueles que eventualmente apoiarem um processo de execução dessas obras o pagamento direto às instituições financeiras e fornecedores, sem que isso precise comprometer, em qualquer momento, a figura da relação privada existente entre a empresa executora e seus fornecedores e parceiros financeiros. Não há que se confundir isso. Não se trata de o poder público se imiscuir com essas partes,

“A principal delas é uma ação do ente público contratante, garantindo àqueles que eventualmente apoiarem um processo de execução dessas obras o pagamento direto às instituições financeiras e fornecedores, sem que isso precise comprometer.

mas de apoiar uma solução. Estamos, portanto, com uma proposição bastante avançada já, para que possa haver reconhecimento, em contratos futuros, no sentido de que o órgão contratante possa, no Estado do Paraná, fazer pagamentos diretamente a estes entes que estão promovendo a injeção de recursos, tanto por meio de créditos financeiros quanto pelo fornecimento dos insumos mais relevantes, que representam entre 30 e 40% dos valores desses contratos, permitindo assim o processo de aceleração de entrega dessas obras. Apoiados nisso e, claro, na fiscalização séria e estrita que existe no Estado. E aqui é preciso ressaltar o grande papel que tem exercido o Tribunal de Contas do Estado do Paraná (TCE-PR) em sua missão, às vezes mal compreendida por alguns, de zelar com grande perícia pela coisa pública. Uma atuação que inclusive contribui para combater aquelas más práticas adotadas por empresas maliciosas e especulativas nos certames, que mencionei anteriormente. Vale destacar ainda que, mesmo diante destes desafios expostos, as empresas paranaenses mantêm-se na vanguarda da tecnologia, do desenvolvimento e da aplicação destas tecnologias e materiais em obras de infraestrutura, sem nada a dever para outros estados muito bem desenvolvidos, como São Paulo. O Paraná, por sinal, foi o grande berço dos pavimentos de altíssima performance no país, e hoje estamos, por exemplo, aptos a atender uma exigência inédita no país, que é a de certificação de usinas asfálticas, que deverá começar a ser requerida pelo DER/PR. Uma certificação prévia completa – ambiental, técnica e executiva – tornando o pavimento paranaense mais qualificado, com reduzida pegada de carbono e alta performance.





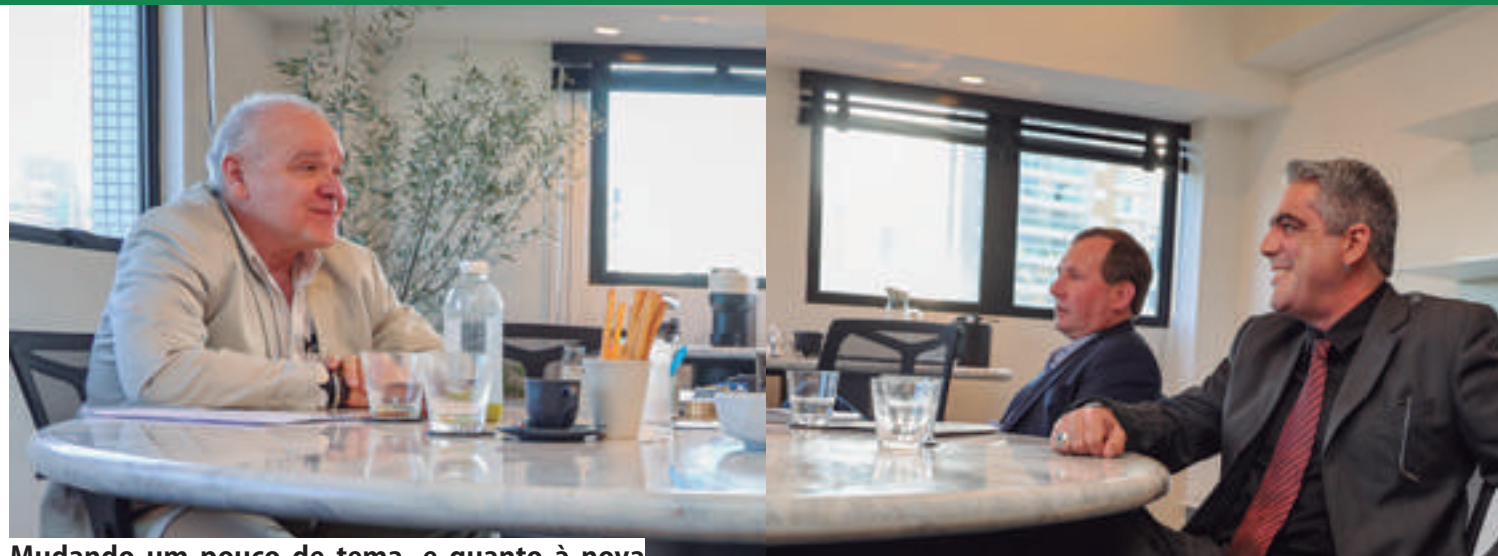
O senhor discorreu até aqui sobre aspectos legais, características da governança e os principais desafios para as empresas do setor. E dentre estes últimos, sem dúvida, há o da Reforma Tributária. Como o senhor está percebendo esta movimentação?

Preocupa qual solução poderá ser adotada para atravessar a reforma fiscal à luz dos contratos em andamento. Pois eles remeterão a um pacote de discussões que tem começo, mas que não conseguimos enxergar o fim. É um período, aliás, ao qual será remetido não apenas o nosso setor, mas toda a economia do Brasil. A meu ver, nós teremos que entendê-la, fazendo ajustes em pleno voo. Será muito importante, neste cenário, sempre poder contar com um diálogo aberto. O isolamento, seja de quem for, é muito negativo. Nós estamos com uma proposição de formar um grupo entre a área privada, o Executivo, o Legislativo, o corpo de fiscalização, o fazendário, da área tributária, para buscarmos soluções mais rápidas ou, ao menos, buscarmos soluções de contingência para o processo de início das alterações fiscais. É um grande desafio para todos.

O governo do Paraná parece ter se antecipado, pois criou um conselho interinstitucional para promoção de uma transição gradual da reforma tributária...

Sim, em um primeiro momento, para pacificar entendimentos no âmbito da administração, e já manifestaram que existirão também diálogos com o setor produtivo e sociedade civil, para além dos municípios. Evidentemente que na qualidade de representantes da infraestrutura viária, nós faremos nossas contribuições também no conselho, além do grupo técnico que citei um pouco antes e que iremos criar. E as faremos, quando o tempo chegar, sempre de maneira propositiva e construtiva.

“Motivo, a INFRAVIA defende esse processo de privatização da atividade do serviço de conservação, manutenção, restauração e, em alguma medida, ampliação de capacidade.”



Mudando um pouco de tema, e quanto à nova modelagem das concessões? Como é o panorama desses investimentos privados para o contexto das empresas?

Nós temos que reconhecer os acertos quando eles acontecem. Deu certo, basta olhar e constatar inequivocamente. Entretanto, eu preciso fazer um contraponto. As empresas paranaenses – e nos cumpre olhar para elas, pelo nosso povo e nossa gente, sem nenhum tipo de vaidade ou bairrismo – tirando umas poucas, não tiveram oportunidade, sob nenhum aspecto, de participar mais ativamente desse processo. E isso se dá por muitas razões. Entre elas, as obrigações contratuais às quais as vencedoras se sujeitaram, em que foi exigida muita velocidade e um volume de operações muito intenso e muito rápido, só encontrado em grupos empresariais de enorme musculatura. Claro que, ao longo do tempo, na execução contratual de uma concessão em andamento, é natural que haja a promoção de atividade econômica tanto direta quanto indiretamente, mas é importante registrar que as empresas do Paraná tentaram, se organizaram e procuraram se aproximar deste processo, sendo que a natureza da modelagem acabou por ser impeditiva para empresas de médio porte se avizinharem de uma atividade relacionada a esse processo. Mas tem solução para isso, e tem proposição para isso. Quiçá no próximo governo, possamos imaginar, por exemplo, um processo de privatização – até para poupar o caixa do Estado – para conservar e manter estradas. Há uma forte vontade, um desejo estabelecido, do setor de infraestrutura viária do estado do Paraná, de propor ao novo governo, seja este qual for, um modelo de concessão ou parceria público-privada visando a conservação. O chamado pedágio de conservação, que pode vir a ser um instrumento muito interessante em favor da economia do Paraná, porque pulveriza investimentos e ao mesmo tempo atende empresas de pequeno e médio porte por

todo o Estado, e não tem a complexidade das grandes concessões do Anel Viário ou de outros eixos mais importantes. Por este motivo, a INFRAVIA defende esse processo de privatização da atividade do serviço de conservação, manutenção, restauração e, em alguma medida, ampliação de capacidade. Vale lembrar que, há alguns anos, criou-se no Paraná um modelo de privatização para pequenos e médios corredores, otimizando o modelo até então vigente. Era uma iniciativa viável e sustentável, prevendo todos os tipos de soluções necessárias para o objetivo. Porém, por motivos alheios à nossa vontade, por conta de macroeconomia do país e mudanças abruptas que de quando em quando acometem o Brasil, o modelo foi engavetado. Mas antecipo aos senhores que dois grupos de empresas paranaenses novamente se reuniram, e já iniciaram estudos para apresentarem esta possibilidade como plano de governo aos possíveis postulantes à futura chefia do Executivo do Estado – claro, desde que tenhamos condições de reprisar o bom ambiente de diálogo que presenciamos durante o governo Ratinho Junior. Estamos torcendo por este sucesso. E nós acreditamos piamente neste processo que iremos propor. Na verdade, o sentimento compartilhado por toda a Associação é o de que nós detemos capacidade e técnica, e temos reais condições de apresentar soluções e proposições. Por isso temos em alta conta, por exemplo, o Regime Diferenciado de Contratação Integrada, na medida em que ele privilegia o ente privado com capacidade e técnica suficientes para assumir a responsabilidade completa pela solução. É preciso ir contra a tutela da inteligência, que é algo que está institucionalizado no Brasil, em especial no setor público, e é algo que, pela própria natureza da atividade, não encontra ecos na iniciativa privada, que depende umbilicalmente de seu desempenho e performance para poder manter o seu lugar ao sol e seus negócios viáveis. Enfim, privilegiar a inteligência é uma premissa da INFRAVIA.

“Senhores, é hora de superar estigmas. É hora de seguir em frente, com absoluta transparência, com absoluta responsabilidade e com absoluta consequência.”



INFRAVIA-PR visita a Escola de Trânsito do DER-PR, reforçando o compromisso com a educação e a segurança viária.

Que mensagem o senhor deixa para o segmento, gestores, empresários, investidores e demais integrantes da grande comunidade rodoviarista do Paraná, e por que não, do Brasil?

Senhores, é hora de superar estigmas. É hora de seguir em frente, com absoluta transparência, com absoluta responsabilidade e com absoluta consequência. Aos que cumprem a tarefa de se relacionar com as nossas empresas, que estabeleçam sem preocupação, ressalvas ou medos, uma relação – evidentemente dentro dos protocolos e liturgias exigidos pela lei – onde haja o diálogo constante. É hora de afastar a visão de que o contratado é um opositor. É um equívoco que somente promove dificuldades contínuas, dificultando o alcance do objetivo de todos. Construir algo é uma tarefa inerentemente difícil. Seja qual for o tipo de construção, seja qual for o lugar do mundo. Coloque a Associação como uma entidade que parte dos princípios pelos quais foi formada para, a partir do diálogo, caminhar em conjunto. Temos tudo a realizar. Para isso é preciso abandonar os vieses ideológicos, e por isso nossa ênfase à opção feita pelo governador, de se distanciar destas discussões, conduzindo o estado com maestria ao patamar pródigo em que estamos. De resto, minha mensagem é: acordar cedo, dormir tarde e trabalhar com ânimo, em favor de todos. E que bom que podemos trabalhar. ■



O PROTAGONISMO FEMININO NA ENGENHARIA FORTALECE A RESPONSABILIDADE, A DIVERSIDADE, A REPRESENTATIVIDADE E A INOVAÇÃO DO SETOR.

Juliana Mayumi Cihoda Justino – Engenheira de Infraestrutura e Diretora de Engenharia da Gaissler Moreira Engenharia Civil

Primeiramente, quero compartilhar um pouco da minha trajetória. Me chamo Juliana Mayumi Cihoda Justino, tenho 34 anos e, além de engenheira de infraestrutura e atualmente diretora de engenharia da Gaissler Moreira Engenharia Civil, também sou esposa do Murilo, mãe do Joaquim e, mais recentemente, meia maratonista. Equilibrar todos esses papéis é um desafio diário, e acredito que muitas mulheres vão se identificar com isso. Estou aqui representando todas aquelas que se dedicam intensamente à carreira, mas sem abrir mão da feminilidade, da vida pessoal e dos sonhos fora do trabalho. Sou formada em Engenharia Ambiental e Engenharia Civil pela Universidade do Oeste Paulista (UNOESTE), em Presidente Prudente/SP, onde concluí o curso em 2014. No ano seguinte, recebi a oportunidade que mudaria o rumo da minha carreira: fui contratada pela Gaissler Moreira Engenharia, em Londrina, no norte do Paraná, como engenheira de obras. De uma engenheira recém-formada com o sonho de construir prédios, encontrei na Gaissler Moreira portas ainda maiores abertas: a oportunidade de atuar na execução de pavimentação urbana, conservação de muitos quilômetros de rodovias em todo o Paraná e implantação de rodovias para o DER/PR. Passei por diferentes municípios, equipes e desafios que me deram uma visão muito ampla do setor. Cada obra foi uma escola. Com muito esforço, dedicação e aprendizado, fui crescendo dentro da empresa, assumindo novas responsabilidades até chegar à diretoria de engenharia, cargo que ocupo hoje com muito orgulho. É uma trajetória construída com constância, trabalho em equipe e paixão pelo que faço. Olho para trás com gratidão e vejo que cada obstáculo foi essencial para moldar a profissional e a mulher que me tornei. A engenharia me ensinou que o crescimento verdadeiro vem da soma entre técnica, sensibilidade e propósito.

Ver mais mulheres na engenharia é inspirador, é perceber que o setor finalmente está entendendo o valor da diversidade como motor de inovação, qualidade e equilíbrio. Cada conquista feminina abre caminhos para outras mulheres acreditarem que também podem chegar lá.

Esta edição fala sobre o protagonismo feminino na engenharia. Como você enxerga esse movimento?

É um movimento que vem ganhando cada vez mais força e, principalmente, reconhecimento. O protagonismo feminino não é apenas sobre ocupar espaços, mas sobre transformar a forma como esses espaços funcionam. As mulheres trazem novos olhares, novas formas de pensar e uma sensibilidade que complementa a técnica e enriquece o ambiente de trabalho. Nos últimos anos, temos visto mudanças reais na representatividade feminina dentro da engenharia.

Acredito que o caminho para mais mulheres na liderança está na mudança de cultura, no reconhecimento por mérito e na formação de ambientes corporativos mais humanos.

Aqui no Paraná, por exemplo, temos a engenheira Janice Kazmierczak, que se tornou a primeira mulher a ocupar a Diretoria Técnica do DER/PR, um marco histórico e de grande relevância para o estado. Também é inspirador ver a engenheira Gislaine Machado assumindo a Superintendência Regional dos Campos Gerais, outro avanço importante que mostra que o espaço das mulheres no setor público e na infraestrutura está crescendo de forma concreta. Na Gaissler Moreira, além de mim, temos várias engenheiras atuando diretamente na produção das obras, liderando equipes, acompanhando projetos e mostrando, na prática, que competência não tem gênero. Ver mais mulheres na engenharia é inspirador, é perceber que o setor finalmente está entendendo o valor da diversidade como motor de inovação, qualidade e equilíbrio. Cada conquista feminina abre caminhos para outras mulheres acreditarem que também podem chegar lá.

Quais ainda são os principais desafios para ampliar a presença feminina em cargos de liderança na engenharia?

Ainda existem desafios importantes, principalmente culturais. A engenharia sempre foi um ambiente tradicionalmente masculino, e por muito tempo as mulheres precisaram provar e reafirmar, sua competência em cada etapa da carreira. Felizmente, esse cenário vem mudando, mas ainda há um caminho a percorrer. Outro ponto importante é a conciliação entre vida pessoal e profissional. Muitas mulheres ainda enfrentam dilemas diários entre cuidar da família e seguir crescendo na carreira e as empresas precisam compreender e apoiar essa realidade. Acredito que o caminho para mais mulheres na liderança está na mudança de cultura, no reconhecimento por mérito e na formação de ambientes corporativos mais humanos, onde a competência e a sensibilidade coexistam. A liderança feminina não é uma questão de gênero, é uma questão de valor.



Quais foram os principais desafios que você enfrentou — e enfrenta — como mulher em um ambiente tradicionalmente masculino?

No início, foi desafiador. Precisei aprender a lidar com momentos em que, de forma sutil ou explícita, duvidavam da minha capacidade. Muitas vezes senti que precisava provar com atitudes que o meu lugar era exatamente onde eu decidisse estar. Sempre busquei ir além do que me era solicitado, com vontade genuína de aprender, contribuir e mostrar que eu poderia me tornar uma excelente engenheira civil, bastava acreditar em mim. Sempre acreditei que um trabalho bem-feito fala por si, e foi isso que me guiou desde o começo. Ao longo da minha trajetória, encontrei homens que duvidaram do meu potencial, mas também encontrei grandes homens que acreditaram em mim e foram fundamentais para a profissional que me tornei. O engenheiro Fernando Afonso Gaissler Moreira, proprietário da Gaissler Moreira Engenharia, é um desses exemplos, ele sempre confiou no meu trabalho e me incentivou a crescer. Também tive a honra



de aprender com profissionais experientes e generosos, como o engenheiro Paulo Zettel, que há mais de 30 anos dedica sua vida à empresa e sempre compartilhou seu conhecimento com todos em sua volta. Não posso deixar de mencionar o José de Arimatéia, um profissional que marcou profundamente minha caminhada. Ele me ensinou a importância de aprender na prática, de estar presente no campo e entender o valor do trabalho em equipe. Embora hoje ele já não esteja entre nós, suas lições seguem comigo todos os dias. Com o tempo, aprendi a transformar cada dificuldade em aprendizado. Descobri que a força e a sensibilidade não se anulam, pelo contrário, se complementam. Hoje, procuro inspirar outras mulheres a acreditarem que é possível trilhar esse caminho com firmeza e delicadeza ao mesmo tempo. A engenharia precisa das duas coisas, da razão e do coração, para construir não apenas obras, mas também histórias de superação e propósito.

A diversidade é um dos pilares mais poderosos para o crescimento da engenharia. Quando reunimos pessoas com diferentes histórias, idades e formações, o resultado é uma equipe mais criativa, com visões complementares e soluções muito mais completas.

A INFRAVIA-PR tem estimulado suas associadas a adotarem políticas de diversidade e inclusão. Como essa pluralidade — de gênero, geração e formação — melhora o desempenho das equipes e a qualidade técnica das entregas?

A diversidade é um dos pilares mais poderosos para o crescimento da engenharia. Quando reunimos pessoas com diferentes histórias, idades e formações, o resultado é uma equipe mais criativa, com visões complementares e soluções muito mais completas. A INFRAVIA-PR tem um papel fundamental nesse processo ao incentivar empresas a adotarem práticas de inclusão e representatividade. Isso não é apenas uma pauta social é uma estratégia de eficiência. Na Gaissler Moreira, vivemos isso na prática. Hoje, temos várias engenheiras atuando diretamente nas obras e na gestão técnica, compartilhando responsabilidades e decisões com os demais colegas. Essa troca constante entre homens e mulheres, profissionais experientes e jovens talentos enriquece o resultado final. Cada olhar diferente traz uma contribuição. As mulheres, por exemplo, costumam ter uma atenção especial aos detalhes, um olhar cuidadoso sobre a execução e uma sensibilidade importante para o trabalho em equipe. Já a convivência entre gerações une a ousadia de quem está começando com a sabedoria de quem tem anos de estrada. Essa pluralidade torna as entregas mais responsáveis, inovadoras e humanas. E, no fim das contas, é isso que mais representa a essência da engenharia: transformar o mundo com técnica, mas também com propósito.

Que mensagem você deixaria para as mulheres que sonham em seguir na engenharia?

Acreditem em si mesmas, mesmo quando o caminho parecer difícil, mesmo quando as dúvidas vierem. A engenharia é desafiadora, mas também é uma das áreas mais gratificantes que existem. Cada obra, carrega um pedacinho da nossa história, da nossa dedicação e da nossa força. O setor precisa de mulheres com coragem, sensibilidade e visão. Precisamos de olhares que enxerguem além, que tragam humanidade às estruturas e novas ideias aos desafios. Quando abrimos caminho, não fazemos isso apenas por nós mesmas, fazemos por todas as mulheres que virão depois, por aquelas que hoje ainda acreditam que não é possível. E, acima de tudo, é fundamental se respeitar para ser respeitada. Nosso jeito feminino não é uma fragilidade, é um diferencial. É através dele que conquistamos nosso espaço com equilíbrio, competência e elegância. A engenharia constrói pontes, estradas e cidades, mas o que realmente transforma o mundo são as pessoas que acreditam em si mesmas. E nós, mulheres, somos parte essencial dessa construção. ■

Mais do que **números** ou **cargos**, o verdadeiro **protagonismo feminino** está em deixar **marcas sólidas** de **dedicação** e **competência**.

Cada **conquista** é resultado de muito **trabalho, perseverança** e **amor** pelo que se faz e é isso que inspira outras mulheres a acreditarem que também podem trilhar esse **caminho**.

Que sigamos construindo **obras, caminhos** e **histórias** que reflitam **responsabilidade, sensibilidade** e **propósito**.

Porque quando uma **mulher cresce** pelo seu **esforço** e **mérito**, ela abre espaço para que muitas outras também acreditem no próprio **potencial**.



Engenheiras do DER/PR: Protagonismo que transforma o Paraná.



Outubro Rosa no DER-PR: palestra reuniu servidoras e colaboradoras em um momento de conscientização e valorização da saúde da mulher.





A EVOLUÇÃO DA ESPÉCIE DOS PINHEIRAIS

*Sergio Santillán - CEO da Via Araucária
Pedro Veloso - Diretor de Engenharia*

Da estreia feita com brilhantismo a uma consolidação de perfil empresarial voltado à entrega de resultados, a Concessionária Via Araucária, à frente da operação e modernização do Lote 1, pode e deve ser encarada como a “nova cara” das concessões do Paraná. Formada por um time habituado ao sucesso, justamente por sua abordagem eminentemente técnica e comprometida, ela apresenta uma filosofia de trabalho superior, dentro de um estilo de gestão moderno e dinâmico. Um arranjo como tal, condizente com características da assinatura de seu CEO, Sergio Santillán (um dos maiores líderes de startups da América Latina, engenheiro aeronáutico e também CEO da Eixo SP – maior concessão em extensão do estado de São Paulo), que na oportunidade da conversa com RodoVias&Infra, estava acompanhado de seu diretor de Engenharia, Pedro Veloso, ele próprio também, um líder especializado na gestão de equipes multidisciplinares em projetos de grande porte, com mais de 17 anos de know how adquirido nas maiores concessões do país.

“ Não deixamos de atender, a nenhuma convocação. Somente da ALEP, foram 4, cobrindo muitos temas, e, nós tivemos a oportunidade de mostrar que estamos aqui para fazer a coisa certa e cumprir o que está no contrato.

RodoVias&Infra: A Via Araucária chega ao Paraná tendo que vencer alguns desafios, entre eles, um histórico difícil e estigmatizado de concessões. E, por outro lado, sabemos que além deste, ainda há os inerentes à atividade de operar uma rodovia. Qual o maior desafio da concessionária hoje?

Santillán: O principal desafio da Via Araucária, além do técnico, como você disse, foi político institucional. Em decorrência do passado recente do Paraná, em que infelizmente as concessões de rodovias não foram bem-sucedidas. Não entrarei aqui no mérito desta questão, mas isso criou um trauma grande no estado. É claro, diante disso, tivemos que primeiramente, nisto focar, nos planejar, e realmente mostrar transparência. Não deixamos de atender, a nenhuma convocação. Somente da ALEP (Assembleia Legislativa do Estado do Paraná), foram 4, cobrindo muitos temas, e, nós tivemos aí a oportunidade de mostrar que estamos aqui para fazer a coisa certa e cumprir o que está no contrato. Fazemos parte de um grupo sério,

com alta qualificação profissional, e não fugimos de nenhum questionamento, nos posicionando claramente, sempre. Assim acredito que qualquer possível influência política, foi contestada com fatos e argumentos. O fato é que há pouco menos de um ano, este clima, esta percepção, mudou. Nos vejo bem reconhecidos, não apenas porque enfrentamos as dúvidas, mas porque entregamos. Fizemos vários serviços nas fases iniciais, na primeira fase do programa, os primeiros 12 meses. Foram neles em que recuperamos mais de 1,5 Km de faixas de rolamento, nos utilizando de diversas soluções, como micro revestimento, fresa e recomposição, revitalizando 100% da sinalização horizontal, além da implantação de sinalizações verticais, grande parte delas adicionais. Até porque estas estavam muito deterioradas, já não possuíam a retrorefletância adequada. Também neste tempo, houve a implantação de cerca de 90 Km de elementos de segurança, como defensas e atenuadores de impacto e assim por diante. Talvez, o fato mais relevante, foi a decisão que tomamos com o Pedro (Veloso) de que, ainda antes do início da cobrança, fariamos uma intervenção na Serra de São Luiz do Purunã. Uma área crítica, com alta sinistralidade, fatalidades, e que claramente estava em uma situação muito degradada. Em 30 dias, revitalizamos todo o pavimento, 100% da sinalização horizontal e implantamos novas defensas metálicas. Tratamos como um projeto, e não simplesmente uma recuperação de pavimento. Tanto que, comparando o mesmo período, antes e depois de nossa entrada em operação, verificamos neste trecho, uma redução significativa nas sinistralidades, feridos e fatalidades.

“ Tomamos outras decisões empresariais, como já iniciar algumas recuperações, a partir do primeiro dia, mesmo que elas estivessem previstas somente a partir do 6º mês. Foram decisões proativas, que também ajudaram a reverter a imagem negativa que as concessões tinham no passado.

Trata-se de um trecho que inclusive, sofre bastante com incidência de eventos chuva, garoa neblina e, sabemos que por conta disso a Via Araucária trouxe para lá algumas tecnologias novas. Quais foram?

Sim. Além da revitalização de toda a sinalização horizontal, em alguns pontos, trouxemos um tipo específico para melhorar a visibilidade durante os períodos de neblina, seja na praça de pedágio, durante a aproximação, com um cuidado maior também nas pistas de cobranças automáticas, bem como em outros pontos críticos que fomos detectando e tratando, como onde o engavetamento no ano passado, onde nós fizemos a revitalização, combinando o verde limão com o branco.

Não bastasse isso, ainda ali tivemos alguns atos de imprudência – ou desconhecimento, ou ambos – com o caso dos dois caminhoneiros que desceram parte do trecho na contramão, não é mesmo?

É. Como se a operação já não fosse complicada o suficiente, tivemos esse evento, com esses dois caminhoneiros bolivianos, de fora do país, neste trecho complicadíssimo. Mas, esta foi uma ação coordenada conjuntamente com a Polícia Rodoviária Federal, onde eles foram parados, desviados e autuados, e, onde não tivemos nenhum tipo de acidente. Este evento inclusive foi acompanhado em tempo real pelas câmeras que já implantamos de forma antecipada. Lembrando que em nosso contrato, toda a parte de monitoramento por câmeras deveria ser feita até o final do terceiro ano da operação. Mas, verificando na prática, decidimos antecipar essa implantação, assim como tomamos outras decisões empresariais, como já iniciar algumas recuperações, a partir do primeiro dia, mesmo que elas estivessem previstas somente a partir do 6º mês. Foram decisões proativas, que também ajudaram a reverter a imagem negativa que as concessões tinham no passado. Hoje vemos que a Via Araucária está muito em linha com as expectativas nela depositadas pelos stakeholders e pelos usuários.



O senhor falou, um pouco antes sobre a qualificação profissional da equipe para tocar a concessionária. E, apesar de a marca ser nova, na verdade ela carrega, justamente pela experiência do corpo técnico, uma expertise significativa, correto?

É um grupo que já tem outras operações, e claramente para a Via Araucária, trouxemos as melhores práticas daquilo que é efetivo em outras concessões. Em que pese a equipe tenha integrantes já com bastante experiência, é um time novo. Cada um deles vêm com uma cultura diferente. E isto nos traz ao segundo desafio. Recapitulando: o primeiro desafio, foi institucional e político, para dar início à esta concessão dentro do Paraná. O segundo, o desafio de consolidar uma cultura alinhada com os acionistas. Foi uma busca por equilibrar e alinhar. E justamente essas diferentes visões, combinadas, estão já colocando a Via Araucária, como uma concessão que também compartilha as suas melhores práticas, tecnologias, chegando a ponto de já termos elementos de automação para a conserva. São várias melhorias que estamos incorporando para melhorar a nossa gestão. Além disso, eu gostaria de abrir espaço aqui, para destacar um outro ponto importante, que foi a regularização dos cultivos dentro da faixa de domínio. Era algo que já existia, mas de forma não controlada. Nós assumimos este grande projeto, com uma visão de ESG, de benefício tanto do Meio Ambiente, com as reduções de emissão de CO2, quanto de redução de custos operacionais, por que a poda e roçagem são um custo bastante ponderável tanto ambiental, pela operação de tratores e caminhões emitindo poluentes, quanto financeiro. A utilização regular do cultivo na faixa de domínio, também traz benefícios aos agricultores, que passam a ter uma receita adicional que será em parte revertida também, para programas sociais. O grande desafio aí, foi convencer e demonstrar para a Agência (Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT), de que esta iniciativa estava alinhada com os objetivos de desenvolvimento sustentável, aos quais suas políticas se alinham. Isto é particularmente relevante em um estado bastante desenvolvido no agro, e, é preciso dizer, contamos com apoio e parceria da própria Federação da Agricultura do Estado do Paraná (Sistema FAEP), para desenhar este projeto. Aproveitando que falei de ESG, um selo que nos foi conferido, foi na parte de segurança viária, quando a Polícia Rodoviária Federal, entendeu que nosso projeto, com todos os benefícios socioambientais, trouxe também o mote da segurança viária, uma vez que como há um controle da vegetação lindeira, justamente por conta do cultivo, diminui-se o risco para qualquer veículo que venha a sair em trajetória errante da via, diminuindo drasticamente a severidade dos sinistros. Este inclusive foi o primeiro programa que recebeu a chancela da ANTT e que, hoje já está totalmente integrado à cultura da Via Araucária, fazendo parte das metas empresariais com indicadores individuais.

A utilização regular do cultivo na faixa de domínio, também traz benefícios aos agricultores, que passam a ter uma receita adicional que será em parte revertida também, para programas sociais.



Uma iniciativa que será copiada, replicada para outras concessões, como o senhor falou.

Sem dúvida, não é algo que ficará apenas na Via Araucária. A Federação dos Agricultores, em uma publicação recente, trouxe uma provocação positiva, à outros grupos, para que adotem práticas similares.

E quanto ao cronograma de obras?

Esta é a segunda fase. De ampliação. Talvez a fase que mais interessava ao cidadão, uma vez que são obras em rodovias que tinham dificuldades em acompanhar o crescimento do tráfego. De fato, qualquer intervenção gera congestionamento e, por conta disso, também foi um desafio nos nossos trabalhos iniciais. Chegamos a ter mais de 130 frentes de trabalho, incluindo os trabalhos de sinalização, que falei no começo, e cujas placas vêm da nossa própria fábrica em Irati, que nós dá maior agilidade quando as demandas por material surgem, na eventualidade de uma avaria a um elemento já existente e, nos garante um controle de qualidade muito mais preciso. É um tempo de resposta mais rápido, com conformidade e adequação. Dito isto, o Pedro Veloso, nosso diretor de engenharia pode dar mais detalhes a respeito do nosso cronograma de obras.

Veloso: As obras constituem um dos principais paradigmas da concessão. O início e a continuidade adequada das ampliações são cruciais. De certa forma, as rodovias foram bem conservadas ao longo do tempo, mas as melhorias com aumento de capacidade e duplicações acabaram ficando em um segundo plano. O nosso cronograma tem como base principal o que está previsto no contrato de concessão, que tem inserido o compromisso de entregas de obras anuais, então, 100% das obras de duplicação da Via Araucária, estão previstos anualmente, do terceiro ano de operação, ao sétimo ano, em que todas essas obras devem estar concluídas, são mais de 340 Km de duplicações, entre outras melhorias, como faixas adicionais, vias marginais etc.

A Partir do ano que vem, queremos imprimir o ritmo de obra que vai trazer investimentos de mais de R\$ 1 bilhão por ano na malha da Via Araucária.

Vamos falar do que já foi iniciado?

Vocês acompanharam, no Contorno Norte, que é uma das obras mais complexas que nós temos, por ser um segmento totalmente urbanizado, quase uma avenida, com muita interferência urbana, e claro, demanda um certo tempo de execução, mas estamos com um cronograma bastante arrojado, com a terraplenagem já avançada e outros serviços também já iniciados. Na sequência, nós temos o início dos trabalhos na PR-423, de características menos urbanas na sua extensão, em comparação com a PR-418, mas tem trechos urbanos como na região de Araucária, que possui uma demanda da população também pela acessibilidade, em razão dos dispositivos de entroncamento. Mas ela está também em evolução. Iniciamos também o Contorno Sul, que terá 6 Km de vias marginais, que complementarão as marginais já existentes. A obra mais esperada, acredito que de todo o sistema que é a duplicação da BR-277, deve ser iniciada tão logo nós obtivermos a Licença de Instalação perante o IAT (Instituto de Água e Terra), provavelmente ainda em outubro deste ano. É uma duplicação que será iniciada em dois segmentos: 17 Km em Irati e mais 10 Km em Palmeira, com ambas as obras seguindo para o Oeste. Como o Sergio falou, até o sétimo ano, todas as obras de duplicação estarão concluídas. A partir do ano que vem, queremos imprimir o ritmo de obra que vai trazer investimentos de mais de R\$ 1 bilhão por ano na malha da Via Araucária. São investimentos bastante expressivos, mas que com a expertise do time técnico, como foi falado, e o expertise de processos do grupo que nós conseguimos formar, com diversas experiências de profissionais oriundos mesmo de órgãos como o DER/PR, e demais empresas do grupo Pátria, tem nos permitido manter o planejamento em linha com o alto nível de expectativa que as obras geram.



O IAT reforçou seu quadro técnico, justamente por conta de atender ao programa de concessões de rodovias do Paraná. Hoje nós vemos um IAT muito bem estruturado, com uma filosofia muito boa de trabalho e que são parceiros nesse processo.



O senhor mencionou o IAT. Como é a relação da Via Araucária com estes órgãos ambientais de controle e fiscalização e, como ficou a questão do tratamento dos passivos ambientais que possivelmente a concessão, digamos, herdou?

É uma relação boa. Que foi iniciada antes mesmo de firmarmos o contrato de concessão. A diretoria toda do IAT é muito sensível quanto à necessidade por agilidade. E, o IAT reforçou seu quadro técnico, justamente por conta de atender ao programa de concessões de rodovias do Paraná. Hoje nós vemos um IAT muito bem estruturado, com uma filosofia muito boa de trabalho e que são parceiros nesse processo. Acho que houve um entendimento de que o projeto de concessão não é um projeto da Via Araucária, ou de seus acionistas, mas um projeto estadual, federal, e isso resulta em um esforço concatenado. É claro que existem muitos desafios, muitas interfaces. Nós não tratamos apenas com o IAT quando falamos de Licenciamentos e Operação ambiental. Muitos trâmites correm sob o IBAMA, com quem temos também um bom relacionamento e no qual temos conseguido avançar. Hoje nós temos não apenas as obras de ampliação, mas obras que classificamos como operacionais, e que via de regra ocorrem na faixa de domínio. Então, no primeiro ano de concessão, entregamos 9 bases operacionais, que contaram com autorização de supressão vegetal pelo próprio Instituto, e já detemos as autorizações para a supressão vegetal das edificações que entregaremos este ano: o Ponto de Parada e Descanso em Irati, que será o primeiro PPD administrado por concessionária no Paraná, e o primeiro de qualquer natureza, na região do interior do estado. É uma questão bastante importante, porque envolve segurança. Além da questão humanitária, de dignidade para oferecer um descanso ao motorista. Foram iniciadas ainda, duas

E quanto aos fatores externos, que têm potencial para prejudicar estes andamentos? Como por exemplo uma carência manifesta por players do mercado, por conta da falta mão de obra qualificada? É um problema que não é exclusivo do Paraná, mas a nível nacional.

Sem dúvida é um dos maiores riscos que nós temos do ponto de vista de realização do Capex. O mercado tem um excesso de demanda. Por outro lado, não temos muitos fornecedores aptos a fazer esse tipo de obra, estes têm dificuldade em fazer novas contratações e por nossa vez temos dificuldade de reter os nossos próprios talentos. Mas vale ressaltar que para cada item específico destes nós temos uma estratégia. E isso passa muito pelo planejamento: quem se planeja melhor, mitiga melhor os riscos também. Hoje nós temos todos os projetos executivos já contratados e em andamento, boa parte do nosso portfólio já conta com parceiros construtores contratados e, além disso, estamos em vias de contratar ainda mais trechos. É um planejamento que nos dá uma condição boa de mercado, de olhar para este risco, mas sem ignorá-lo. Mas é um risco real que tem nosso constante monitoramento.

outras obras, mas de postos da Polícia Rodoviária estadual, na PR-423, na região de Araucária e da Polícia Rodoviária Federal, na BR-476, na região da Lapa. Todas já autorizadas pelo IBAMA. Vale esclarecer que nossa Autorização de Operação Rodoviária ocorre também pelo IBAMA. Já com relação aos passivos ambientais, que você mencionou, conseguimos solucionar todos já no primeiro ano, já nos trabalhos iniciais. Não temos hoje nenhum passivo ambiental.



O presidente Sérgio falou sobre a revitalização do pavimento, que foi executada. E nós sabemos que o crescente aumento bitrem tipo, tem castigado bastante as rodovias. Como funciona esse controle na Via Araucária?

Nós estamos preparando 4 bases com tecnologia HS-WIM (Pesagem dinâmica em velocidade), recentemente aprovada pela ANTT pelo sandbox e que nos colocará em posição, ao invés de usar o método tradicional, já construímos esses 4 pontos adequados à esta nova tecnologia. Com isso, temos o compromisso de até o final do primeiro trimestre do ano que vem, colocar todas em operação, já devidamente homologadas pelo INMETRO.

Ainda falando de pavimento, é um insumo preponderante e que no Paraná possui incentivos para a utilização de compostos mais modernos, como a Via Araucária está avaliando esta questão?

Veloso: É o principal insumo nas obras de pavimentação. Aqui no Paraná nós usamos o CAP Borracha, sendo que o mais abundante é o 50/70, que para uma boa qualidade de aplicação exige ou polímero ou borracha. É verdade que aqui no estado existe uma isenção no ICMS, que nos permite bastante competitividade, com material melhor, mais sustentabilidade e durabilidade. Mas todo o tempo nós fazemos uma engenharia de valor para verificar qual o material mais vantajoso, não apenas em termos de qual asfalto, mas também de avaliar se o concreto é viável naquele momento. Hoje nós estudamos a possibilidade da utilização do pavimento de concreto em nossas obras de ampliação. Cada situação é avaliada e estudada. Mas hoje, nossa base ainda é majoritariamente o pavimento flexível.

Já que você mencionou o ICMS, como a concessionária está se provisionando para as adequações à reforma tributária?

Estamos cientes do impacto e temos desenvolvido estudos a nível corporativo, até porque ainda não temos, operacionalmente falando, toda a clareza desse impacto. Parte da engenharia de valor que eu falei, inclui esta parte de análise. A reforma vai afetar a cadeia produtiva de concreto e do cimento, certamente. Mas, nós precisamos também considerar quais movimentações os estados devem fazer e, a depender destes movimentos, isso pode reverberar até de uma forma positiva. Então eu acredito que temos oportunidades.





Com relação à segurança jurídica, da segurança dos contratos como vocês estão vendo o cenário?

Santillán: Bom, não tivemos nenhum leilão que deu vazio. Pelo contrário. Nunca tivemos tantos leilões ofertados. Todos com grande participação, descontos significativos. E isso mostra que existe um ambiente seguro. Vejo os próximos lotes a serem ofertados sendo bastante disputados. Estamos vendo muitos players novos chegando e, por outro lado, eles também fazem seus estudos, suas análises de risco. Eu acho que hoje no país, o programa de concessões está consolidado, a Agência (ANTT) tem se profissionalizado muito, com muita proximidade e celeridade nos contatos.

Veloso: Eu concordo com o Sérgio. Nós vivemos o melhor momento das concessões no Brasil. A ANTT hoje é uma agência moderna, muito experiente, muito técnica, com gestores muito capacitados. Então, eu vejo que ela fez uma curva muito grande de aprendizado, e isso faz com que os contratos sejam cumpridos. Como o Sergio colocou, hoje existe uma quantidade de projetos enorme, temos aí 60, 70 projetos, itens contratuais sendo realizados e com todos os anteprojetos já aprovados por ela. Então, não tem morosidade. É uma boa interlocução, dentro de um rigor técnico adequado, e que tem um compromisso com os prazos. Os contratos também abarcam todas as melhores práticas inclusive de contratos internacionais, com

instituições financiadoras que contribuíram. São contratos modernos. E o do Paraná não é diferente. A contratação de fiscalização, adotada neles, aliás, é uma ideia que já vem sendo aplicada com sucesso dentro e fora do país, por organismos que são acreditados. E isso dá independência. Veja, hoje os projetos de obra hoje, passam por um a certificação independente, bem como as obras. Isso diminui a carga de trabalho na agência e ao mesmo tempo dá uma segurança muito grande, até para a sociedade. No Paraná especificamente, há um convênio muito interessante, em que o DER/PR pode apoiar análises técnicas. Então, é uma dupla fiscalização e dupla análise. Claro, tudo isso é apresentado em uma reunião anual de uma comissão tripartite com representantes do poder concedente, agência reguladora e a sociedade civil organizada, bem como representantes do setor produtivo, e que na prática, é uma prestação de contas do que estamos cumprindo.



A ANTT hoje é uma agência moderna, muito experiente, muito técnica, com gestores muito capacitados. Então, eu vejo que ela fez uma curva muito grande de aprendizado, e isso faz com que os contratos sejam cumpridos.

Falando da ANTT para uma “transferência tecnológica”: como se dá o processo de adoção de uma tecnologia, que originalmente não está prevista em contrato, mas que é interessante para o usuário, mais custo eficiente para a concessão e que também atende aos requisitos?

Veloso: Nós temos, por previsão contratual, uma ferramenta que é muito interessante neste sentido. Dá liberdade para a concessionária buscar novas tecnologias, refletindo de forma positiva, tanto para a própria ANTT quanto para o ecossistema. É o chamado Recurso de Desenvolvimento Tecnológico - RDT, uma verba anual, que podemos usar – e ela é utilizada – para buscar novas tecnologias. Isso é bom para todo mundo, e muito bom para a ANTT, pois das diversas concessionárias que têm essa previsão contratual, podem utilizar-se dessa verba. Cabe frisar que essas tecnologias, não são proprietárias das concessionárias, são públicas. Por outro lado, temos recursos, não pelo RDT, mas também pela própria cultura de inovação do grupo, e que acabam ficando mais estratégicas, até que se tornem efetivas de fato. Inovações que internamente são estudadas, para vencer alguns desafios que a própria atividade apresenta, como a conservação automatizada, como o Sergio falou, e mesmo o desenvolvimento de projetos em BIM.

O free flow entraria nesta categoria?

Veloso: Cabe. Mas é preciso entender que ele é uma implantação em várias camadas. Colocar o pórtico, por exemplo, é algo que não tem previsão em nosso contrato, mas, é algo que já possui regimento pela ANTT. Tem toda a normativa técnica. Cabe a nós eventualmente em algum momento, propor uma reconfiguração do modelo de cobrança, para este modelo que é muito mais seguro e moderno, porque elimina uma barreira física, que acaba sendo um fator de retenção de tráfego e consequentemente um risco adicional.

Santillán: O grande desafio do free flow é realmente a questão da cobrança, daquele usuário que não tem tag, que passa sob o pórtico e que precisa fazer o pagamento. Paralelamente, este também é um esforço grande de comunicação e marketing. O cenário hoje é de que 75% dos veículos que passam na praça de pedágio, possuem tag. Outra forma de pagamento que tem uma adesão muito forte, são os cartões de crédito/débito. Hoje nós temos também pontos de pagamento que têm autoatendimento.

Não tivemos nenhum leilão que deu vazio. Pelo contrário. Nunca tivemos tantos leilões ofertados. Todos com grande participação, descontos significativos. E isso mostra que existe um ambiente seguro.

O programa federal de concessões no Paraná deu certo. Porque as obras estão acontecendo, o nível de serviço ao usuário vem cada dia ficando maior e, o número de sinistros tem diminuído muito, contrariando a tendência de aumento verificada em outras rodovias.

Que mensagem a Via Araucária deixa para seus stakeholders, mercado e usuários?

Santillán: A mensagem é que o programa federal de concessões no Paraná deu certo. Porque as obras estão acontecendo, o nível de serviço ao usuário vem cada dia ficando maior e, o número de sinistros tem diminuído muito, contrariando a tendência de aumento verificada em outras rodovias. Nosso índice de fatalidades vem caindo mês a mês com a operação e, claro, deve ainda melhorar muito, à medida em que as obras de duplicação vão sendo entregues, as condições de pavimento venham sendo melhoradas e, os nossos programas de educação e campanhas de saúde e conscientização, vão também ganhando forma junto aos usuários.





O PARANÁ NA VANGUARDA DA INOVAÇÃO E DA INFRAESTRUTURA



Como Presidente da ANETRAMS, é com grande satisfação que compartilho reflexões sobre o papel estratégico que o Estado do Paraná tem assumido no cenário nacional, tanto na promoção da inovação e da infraestrutura quanto na consolidação de modelos estruturados de apoio técnico aos municípios — especialmente voltados à adaptação e à resiliência climática. Nos últimos anos, o Paraná vem se destacando de forma consistente no panorama brasileiro. O Estado alcançou resultados expressivos em ciência, tecnologia e gestão pública, aliando planejamento e execução de políticas robustas de fomento. De acordo com o índice IBID, que avalia 80 indicadores de inovação, o Paraná atingiu a marca de **0,413**, superando a média nacional de **0,351**, e consolidando-se como referência entre as grandes economias estaduais. Entre 2019 e 2024, o número de **startups** cadastradas mais do que dobrou, saltando de 1.032 para 2.095 — um crescimento de 103% que revela a vitalidade do ecossistema de empreendedorismo tecnológico. O impulso foi acompanhado por uma ampliação notável dos investimentos públicos: em 2024, o **Fundo Paraná** destinou **R\$ 581,6 milhões** a projetos estratégicos de ciência, tecnologia e inovação, cifra 535% superior à registrada em 2019. Esse vigor também se manifesta no campo da infraestrutura. O **programa de concessões rodoviárias** do Estado abrange 3,3 mil quilômetros de estradas — sendo 1,1 mil de rodovias estaduais — com investimentos superiores a **R\$ 60 bilhões** ao longo dos contratos. O modelo, moderno e bem estruturado, é reconhecido

O Paraná não apenas participa do movimento nacional de modernização, ele o lidera, combinando políticas públicas de longo prazo, inovação tecnológica e capacidade de execução.

nacionalmente por equilibrar segurança jurídica, atratividade financeira e retorno social. O recente financiamento de **R\$ 6,38 bilhões** aprovado pelo BNDES para o “Lote 2” das rodovias integradas reforça essa confiança e projeta o Paraná como ambiente fértil para investimentos sustentáveis. No setor logístico, o Estado também avança. Foram anunciados **R\$ 3,7 bilhões** em investimentos para fortalecer a infraestrutura rural, ampliar a pavimentação de vias estratégicas e modernizar o maquinário utilizado na manutenção de estradas municipais. Esses dados comprovam que o Paraná não apenas participa do movimento nacional de modernização — ele o lidera, combinando políticas públicas de longo prazo, inovação tecnológica e capacidade de execução. Essa conjunção de esforços demonstra que o protagonismo paranaense não se resume a grandes obras: ele se expressa na articulação entre governo, setor produtivo, academia e centros de inovação. Nesse contexto, a ANETRAMS reconhece a importância de traduzir essa experiência em aprendizado para outras unidades da federação, reforçando a necessidade de adequação institucional e técnica que assegure resultados duradouros — não apenas em infraestrutura física, mas em qualidade de vida, competitividade e sustentabilidade regional.



Luciana Dutra
Presidente da ANETRAMS

O VALOR ESTRATÉGICO DA ASSESSORIA TÉCNICA AOS MUNICÍPIOS



A infraestrutura do século XXI não se define apenas por pontes e rodovias, mas também por dados, planejamento e governança.

O Paraná demonstrou que é possível aliar inovação a investimentos de grande escala de maneira estruturada e eficiente. Essa experiência evidencia que a aproximação com os municípios e o fortalecimento técnico local são condições essenciais para o sucesso das políticas públicas. Afinal, é no nível municipal que as ações se concretizam — e são as prefeituras que mais carecem de suporte especializado para planejar, gerenciar e executar projetos de infraestrutura, inovação e adaptação climática com consistência e continuidade. A ANETRAMS tem reiterado a urgência de mecanismos que garantam às prefeituras apoio técnico permanente de profissionais capacitados em engenharia consultiva, gestão ambiental e planejamento territorial. A elaboração de **planos municipais de adaptação climática**, por exemplo, exige domínio técnico e integração com bases de dados meteorológicas, geotécnicas e hidrológicas. Nesse campo, o Paraná é novamente referência, com seu **Plano de Ação Climática Estadual** e o programa **Paranaclima**, que monitoram emissões de gases de efeito estufa e mapeiam vulnerabilidades locais. O desafio, porém, não se limita à formulação de planos. É fundamental consolidar uma cultura de **monitoramento e avaliação** contínua, com relatórios periódicos, indicadores de desempenho e revisões programadas. Apenas dessa forma será possível garantir que o investimento feito hoje continue a gerar benefícios reais no futuro. A mesma lógica deve ser aplicada às grandes obras e concessões. Os municípios situados ao longo de eixos rodoviários e logísticos precisam ser parte ativa do processo de planejamento, elaborando projetos complementares de drenagem, mobilidade urbana, ordenamento territorial e infraestrutura

verde. Quando as cidades participam das decisões estratégicas, os impactos positivos se multiplicam — fortalecendo a economia local e ampliando a resiliência territorial. A experiência do Paraná revela que a inovação não é apenas tecnológica, mas institucional. Ela se manifesta na capacidade de coordenar diferentes níveis de governo, integrar agendas de infraestrutura e sustentabilidade, e transformar conhecimento técnico em ação concreta. É um modelo que merece ser observado e, sobretudo, adaptado por outros estados, de forma a fortalecer o sistema federativo e ampliar a autonomia técnica dos municípios brasileiros. O futuro das políticas públicas no Brasil depende de uma engenharia que una técnica e propósito. A infraestrutura do século XXI não se define apenas por pontes e rodovias, mas também por dados, planejamento e governança. É por esse caminho que o Paraná avança — e é nesse mesmo caminho que a ANETRAMS se coloca: como parceira, articuladora e defensora de uma engenharia pública moderna, sustentável e eficiente. ■

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.

RODOVIAS DOENTES E OS REMÉDIOS DA ENGENHARIA

Se pudéssemos tirar um retrato da malha viária brasileira, qual seria? Provavelmente **veríamos um mosaico marcado por desigualdades**, que mostraria ilhas de excelência e vastas extensões de vias precárias. Pavimentos irregulares, vias saturadas e com necessidade de ampliação de capacidade. Analisando sob o prisma da segurança, a realidade é ainda pior: há a presença de obstáculos fixos dentro da zona livre, taludes de aterro com declividade crítica, deficiências em drenagem e sinalizações degradadas ou incoerentes, compondo um cenário onde o risco de sinistros é constante. O retrato é o de um sistema viário que reflete anos de manutenção insuficiente e de projetos que nem sempre priorizaram a segurança e a durabilidade. Mais grave ainda é constatar que obras novas são inauguradas com defeitos de segurança, perpetuando velhos problemas e ampliando o inventário de riscos que o poder público precisa administrar. Projetos que deveriam representar avanço acabam se tornando extensão das deficiências existentes: acessos mal dimensionados, acostamentos reduzidos, dispositivos de drenagem mal executados e sinalização deficiente. Em vez de renovação, cria-se uma sobreposição de vulnerabilidades que mantém o sistema sob risco de colapso e com alto custo de transporte. Esse cenário de reincidência e acúmulo revela a urgência de compreender a infraestrutura viária como um organismo vivo que necessita de **diagnóstico preciso e tratamento contínuo. DOENÇA**, pela Organização Mundial da Saúde (OMS), é definida como um desvio prejudicial do estado normal de saúde, caracterizado por **sinais e sintomas específicos**. Também é compreendida como qualquer **disfunção ou comprometimento do equilíbrio de um organismo**. A partir desses conceitos, é possível traçar uma clara analogia com o cenário das rodovias brasileiras: **nossas vias estão doentes**. Os “sinais e sintomas” dessa condição se manifestam de forma evidente — sinistros de trânsito, filas intermináveis, atrasos, interrupções na fluidez e prejuízos econômicos. Falhas de projeto, ausência de manutenção, intervenções descoordenadas e a falta de políticas consistentes comprometem o equilíbrio do sistema e reduzem sua capacidade de cumprir a função essencial de promover mobilidade segura e eficiente. Assim como um corpo debilitado, o **sistema viário perde vitalidade**, sofre interrupções e deixa de responder adequadamente às demandas da sociedade. Essa debilidade estrutural tem origem antiga, pois a maior parte da malha viária foram **projetadas e construídas no século passado**, e a estrutura concebida naquela época já não é compatível com os desafios impostos ao tráfego atual: frota crescente, veículos mais pesados, maior volume de circulação e padrões modernos de segurança. O resultado é um sistema viário que funciona como um coração cansado, incapaz de

A urgência de compreender a infraestrutura viária como um organismo vivo que necessita de diagnóstico preciso e tratamento contínuo.

atender plenamente às necessidades de um organismo em expansão. E, quando o coração perde ritmo, todo o corpo sente os efeitos. Cada **disciplina de um projeto rodoviário** se assemelha a um sistema do corpo humano. A **drenagem** funciona como o sistema digestivo, eliminando os excessos e prevenindo que a má digestão das águas cause erosões ou inundações. A **terraplanagem** corresponde ao sistema esquelético, dando sustentação à estrutura, enquanto as questões geotécnicas e os estudos de solos cumprem o papel dos músculos e tecidos de sustentação, garantindo equilíbrio, aderência e estabilidade ao corpo viário. As **obras de arte especiais** — pontes, viadutos e passarelas — lembram o sistema neurológico, pois conectam pontos vitais e permitem a comunicação entre regiões. Já o **pavimento** atua como o sistema respiratório, garantindo fluidez à circulação e permitindo que o oxigênio — os veículos — chegue aonde é necessário. Assim como no corpo, se um desses sistemas falha, todo o organismo viário entra em colapso. No corpo humano, quando as artérias falham, o sangue deixa de circular. Nas estradas, os veículos representam o oxigênio social — transportam alimentos, medicamentos, trabalhadores, sonhos. Quando a **via não cumpre seu papel**, a circulação se interrompe, e o resultado são engarrafamentos, prejuízos e mortes evitáveis. É **nesse ponto que a engenharia**, como a medicina, **precisa agir** não apenas para salvar vidas, mas **para restaurar o equilíbrio do sistema**. Em alguns casos, **não basta apenas “remediar”**. Assim como um paciente em estado grave precisa de um transplante para voltar a viver com qualidade, muitos segmentos rodoviários exigem **reconstrução profunda e completa** — novos traçados, novas tecnologias, novos padrões de segurança. Apenas remendá-los é como prescrever analgésicos para um coração em falência: alivia por um instante, mas não salva a vida. A solução duradoura exige diagnóstico técnico, planejamento integrado e gestão eficiente. Diante desse desafio, o **DER-PR organizou diversos programas com o objetivo de enfrentar a problemática viária**, seja nas áreas de conservação, operação ou sinalização. São iniciativas que buscam corrigir desequilíbrios e reduzir as desigualdades citadas no início deste artigo, levando infraestrutura moderna a todas as regiões do Estado. Rodovias antigas estão recebendo revitalização completa, com tratamento de pontos críticos, reforço estrutural, implantação de dispositivos de segurança e melhoria da fluidez do tráfego. Cada intervenção é uma dose de vitalidade aplicada ao sistema, devolvendo eficiência e segurança às artérias rodoviárias do Paraná. Entre essas iniciativas, destaca-se o **PROMAC — Programa de Manutenção e Conservação de Rodovias do Estado do Paraná**. Um programa tecnicamente estruturado, com soluções padronizadas e um grande diferencial: as quantidades de serviços são definidas com base em avaliações estruturais e funcionais, ancoradas em um Sistema de Gerência de Pavimentos (SGP). O PROMAC representa a aplicação da inteligência técnica à conservação, garantindo que os recursos sejam investidos onde realmente há necessidade e contribuindo para reduzir as desigualdades da malha.

Rodovias antigas ganham nova vida, com pavimentos recuperados e desempenho monitorado de forma contínua, assegurando que a infraestrutura paranaense se mantenha funcional, segura e eficiente. E quando a conservação já não é suficiente, entra em cena o **PRORESTAURA — Programa de Restauração de Pavimentos do DER-PR**. Desdobramento natural do Sistema de Gerência de Pavimentos, o PRORESTAURA atua na reconstrução e reabilitação completa de segmentos viários, com base em projetos de engenharia que analisam a serventia estrutural e funcional das rodovias. O programa devolve resistência, aderência e conforto aos trechos mais degradados, aplicando soluções modernas que restauram a capacidade de suporte e o desempenho do pavimento. É o processo de regeneração do tecido viário, essencial para garantir a longevidade e a funcionalidade das rodovias paranaenses. Complementando essa iniciativa, o **Programa de Balanços do DER-PR** atua como um guardião do patrimônio rodoviário. Com 26 unidades estrategicamente distribuídas em todas as regiões do Estado, o programa tem como objetivo fiscalizar o excesso de peso nos veículos de carga, preservando a integridade dos pavimentos e aumentando a vida útil das rodovias. Ao coibir o sobrepeso, o DER-PR garante que os investimentos realizados em manutenção e reabilitação não sejam comprometidos, mantendo saudável o sistema circulatório que sustenta o transporte paranaense. Trata-se de uma ação contínua de prevenção e proteção, essencial para **conservar o maior patrimônio público** do Estado: suas rodovias e estradas. Com a **base estrutural sendo restaurada** pelo PROMAC e PRORESTAURA, e preservada pelo Programa de Balanços, entra em cena o **PROSEG Paraná — Programa de Segurança Viária do DER/PR**. É o maior e mais completo programa de segurança viária do Estado, responsável por elevar o padrão de proteção das rodovias. O PROSEG atua no tratamento de curvas acentuadas, áreas escolares, perímetros urbanos e locais concentradores de sinistros, promovendo diagnóstico técnico, engenharia de campo e ação coordenada. Entre seus “remédios”, destacam-se as defensas metálicas certificadas, a sinalização ostensiva e padronizada, as tachas e placas refletivas dentro das normas da ABNT, que ampliam a visibilidade e a comunicação com os condutores, especialmente no período noturno. O programa é um verdadeiro tratamento preventivo para alguns segmentos e corretivo para outros, melhorando a percepção, reduzindo incertezas e fortalecendo o sistema de defesa da vida nas rodovias paranaenses. Complementando essas ações estruturais e de segurança, o DER-PR também prepara o **Programa de Operação Rodoviária**, voltado à melhoria operacional das rodovias, com foco na fluidez, na resposta rápida e no cuidado com o usuário. A iniciativa trará tecnologia e inteligência operacional ao centro da gestão viária, com monitoramento de tráfego, sistemas informatizados de controle, sinalização ativa e integração com equipes em

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

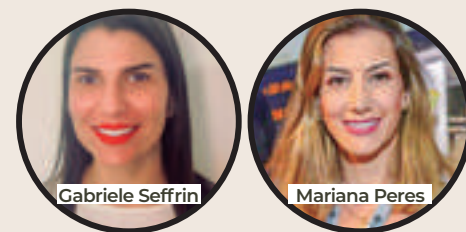
Alexandre Castro Fernandes
Diretor de Operações do DER-PR



Apenas remendá-los é como prescrever analgésicos para um coração em falência: alivia por um instante, mas não salva a vida.

campo. Mais do que um conjunto de equipamentos, o programa representa a evolução da infraestrutura para um patamar de gestão dinâmica e humanizada, em que a informação e o tempo de resposta se tornam aliados diretos da segurança e da eficiência do transporte. Da mesma forma, **o monitoramento constante das Obras de Arte Especiais e Correntes** — pontes, viadutos, bueiros e galerias — tornou-se uma prioridade no DER-PR. A criação de um inventário técnico atualizado, com avaliações qualificativas e identificação das necessidades de intervenção preventiva ou corretiva, garante a integridade estrutural e funcional desses elementos que sustentam e conectam a malha rodoviária. Essa vigilância permanente permite agir antes da falha, preservar recursos e aumentar a confiabilidade do sistema como um todo. **Incorporar a recorrência dessas iniciativas é parte da construção** de um novo momento do DER-PR, que enxerga a infraestrutura como um organismo integrado, onde cada componente — do pavimento às pontes, da drenagem à sinalização — cumpre um papel essencial na promoção de um transporte mais seguro, eficiente e duradouro. A medicina ensina: prevenir é mais eficaz do que remediar — e o mesmo vale para as vias. Projetar com critérios de segurança, fiscalizar obras, realizar manutenção adequada e adotar tecnologias modernas **são hábitos saudáveis de um sistema viário que deseja permanecer vivo**. Ao contemplarmos o retrato da malha viária brasileira, vemos um corpo que adoeceu com o tempo — marcado por deficiências estruturais, sobrecargas e descuidos. Mas, como em toda jornada de recuperação, o primeiro passo é reconhecer a enfermidade e iniciar o tratamento. É exatamente isso que o DER-PR tem feito: **aplicar ciência, gestão e engenharia como remédios eficazes e vacinas preventivas para devolver saúde às rodovias paranaenses**. Programas como o PROMAC, o PRORESTAURA, o Programa de Balanços, o PROSEG, o Programa de Operação Rodoviária e o monitoramento das Obras de Arte Especiais formam um verdadeiro **sistema de cuidados integrados**, que atua desde a prevenção até a reabilitação completa da malha. **Cada ação é uma dose de vitalidade** aplicada ao território, fortalecendo artérias, restaurando conexões e ampliando a capacidade de circulação desse organismo essencial à vida econômica e social do Estado. Recuperar esse corpo adoecido é mais do que uma tarefa de engenharia — é um compromisso com a vida, com o desenvolvimento e com o futuro de um Paraná que volta a pulsar com segurança e vigor.

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



A RELEVÂNCIA DA FASE PREPARATÓRIA PARA O SUCESSO DA CONTRATAÇÃO PÚBLICA

A Nova Lei de Licitações surgiu da necessidade de modernizar as práticas de contratação no setor público, visando aprimorar os procedimentos, torná-los mais eficientes e transparentes, além de alinhá-los aos princípios da boa gestão e da economicidade. A norma também busca incentivar a inovação, consolidar recomendações dos órgãos de controle, ampliar a responsabilidade dos agentes públicos, conferir maior dinamismo ao sistema e regulamentar situações que já ocorriam na prática.

Dentre os aspectos centrais da Lei nº 14.133/2021, destaca-se a obrigatoriedade da fase preparatória do processo licitatório — etapa de planejamento que envolve a definição do objeto a ser contratado, por meio de termo de referência, anteprojeto, projeto básico ou projeto executivo, bem como a elaboração do estudo técnico preliminar. Tais instrumentos devem conter as estimativas de quantidades e os respectivos documentos que dão suporte técnico para tais definições.

Sabe-se que um planejamento minucioso é essencial para o êxito de qualquer contratação pública. A ausência dessa análise detalhada compromete a satisfação das necessidades da Administração e a eficiência do gasto público. Assim, a fase preparatória deve ser compreendida como o momento de aprofundar o entendimento sobre a demanda administrativa, avaliar alternativas e identificar a solução mais adequada, assegurando o sucesso das etapas subsequentes e a boa aplicação dos recursos públicos.

No entanto, mesmo após quase dois anos de vigência da nova Lei de Licitações e a revogação da

Lei nº 8.666/93, ainda são frequentes os processos licitatórios que não dão a devida importância à fase preparatória do certame, tratando a referida etapa como um simples “checklist” legal, desconsiderando que tanto a licitação quanto o contrato somente serão bem-sucedidos se precedidos de um planejamento eficaz.

Não são raros os procedimentos de contratação de obras e serviços de engenharia com estimativas de quantidades insuficientes ou mal dimensionadas, desprovidas de documentos técnicos que justifiquem e sustentem os quantitativos licitados. Tal deficiência compromete todas as etapas seguintes, resultando em contratações desvantajosas e, muitas vezes, em prejuízos aos cofres públicos. Além disso, a falha na fase preparatória é uma das principais causas de abandono, inexecução contratual, aditivos sucessivos, glosas e prorrogações, evidenciando o equívoco no dimensionamento inicial dos contratos.

O maior impacto, porém, ocorre quando essas falhas recaem sobre contratações voltadas à segurança e à vida dos cidadãos, como nos serviços de sinalização viária. Nesses casos, o objetivo central é orientar o tráfego, prevenir acidentes e, quando eles ocorrem, reduzir suas consequências. Entretanto, uma fase preparatória insuficiente leva a contratações ineficazes e incapazes de mitigar riscos ou garantir a segurança de condutores e pedestres — o que pode resultar em perdas irreparáveis.

Não por outro motivo, como já abordado no artigo “A Essencialidade do Projeto para se Obter uma Via Segura”¹, o levantamento de campo é uma etapa de extrema relevância. É nele que se



identificam as condições da via e do tráfego, bem como as necessidades locais, permitindo definir soluções específicas e as quantidades exatas de materiais e serviços. Somente com base em estudos técnicos detalhados é possível prosseguir de forma responsável com a licitação.

No entanto, a prática ainda revela um cenário distinto, no qual contratações são realizadas sem o devido embasamento, gerando desperdício de recursos públicos e, principalmente, soluções ineficientes para garantir a **segurança viária**.

Na contramão dessa realidade, alguns órgãos públicos vêm se destacando pela adoção de práticas consistentes de planejamento. Cita-se como case real de sucesso o PROSEG – PROGRAMA DE SEGURANÇA VIÁRIA DAS RODOVIAS ESTADUAIS, desenvolvido pelo DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ – DER/PR. Trata-se de programa que visa oferecer melhores condições de segurança na malha rodoviária paranaense por meio do desenvolvimento de projetos executivos, no qual cada segmento é avaliado de forma individualizada, considerando suas particularidades, necessidades e pontos críticos, seguidos da implantação e manutenção de dispositivos de segurança viária eficazes.

Trata-se de um modelo de contratação que reflete as melhores práticas do setor, unindo planejamento técnico, inovação e foco na eficiência, garantindo o compromisso com a eficiência e qualidade da sinalização ao usuário, em observância ao § 10º do artigo 144 da Constituição Federal e ao § 2º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro, que consagram a **segurança viária como um dever do Estado**.

Além disso, cumpre também enaltecer a compreensão do DER/PR de que o trânsito somente será considerado um sistema seguro quando há uma integração adequada entre **engenharia, esforço legal e educação**, adotando medidas que englobam não só uma infraestrutura viária eficaz, mas também ações de conscientização e fiscalização do cumprimento das normas de trânsito.

A ausência dessa análise detalhada compromete a satisfação das necessidades da Administração e a eficiência do gasto público.

Os resultados são expressivos: o número de sinistros de trânsito no Paraná caiu de 8.540 em 2019 para 5.847 em 2024², representando uma redução superior a 30%, confirmando que os esforços para melhorar a segurança nas estradas vêm gerando efeitos positivos para a sociedade.

Por último, cumpre mencionar que o desenvolvimento de um programa desta complexidade e magnitude somente foi possível devido a presença de um corpo técnico especializado e multissetorial junto ao DER/PR, atuante na fase preparatória de licitação, capaz de entender e definir as necessidades de cada local, equilibrar os objetivos e a capacidade do órgão, em termos de infraestrutura e recursos, minimizando riscos, evitando desperdícios e assegurando que o objeto contratado atenda às necessidades da Administração Pública e da sociedade.

Tal panorama demonstra, claramente, a conscientização institucional acerca da relevância da sinalização viária como um fator decisivo para a segurança, não se tratando apenas uma simples etapa para a “entrega da rodovia”, mas, sim, um fator decisivo em termos de qualidade do resultado para a entrega de uma via segura e que respeitará a vida dos usuários acima de tudo.

Portanto, os resultados do PROSEG – PROGRAMA DE SEGURANÇA VIÁRIA DAS RODOVIAS ESTADUAIS, desenvolvido pelo DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ – DER/PR, confirmam, de forma incontestável, a fase preparatória é determinante para o sucesso das contratações públicas, garantindo eficiência, eficácia e, sobretudo, segurança à população. ■

A fase preparatória é determinante para o sucesso das contratações públicas, garantindo eficiência, eficácia e, sobretudo, segurança à população.

Por Pedro Peres da Silva, Mariana Pirih e Gabriele Seffrin

¹Ano 23 – Edição 142 – Março e Abril/2024.

²https://www.der.pr.gov.br/sites/der/arquivos_restritos/files/documento/2025-06/DERPR_Anuario_Estatistico_Seguranca_Rodoviaria_2024_v1.pdf- Acesso em 13/10/2025, às 10h57.



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