



ALTA CAPACIDADE: Sob o comando de Anderson Pomini, a Autoridade Portuária de Santos bate recordes, acelera com eficiência e atrai investimentos de peso.

RODOVIAS & INFRA

CIRCULAÇÃO NACIONAL

COMUNICAÇÃO DE ENGENHARIA

LOGÍSTICA QUE CONECTA O BRASIL AO MUNDO



Portos ampliados, hidrovias valorizadas e aeroportos modernizados. **Em exclusiva, o ministro Silvio Costa Filho** detalha os investimentos, as prioridades e a estratégia para redefinir a infraestrutura de transportes





Terminais absorvedores de energia

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

Produto 100% nacional



TK 100



DEFENSA NEO



SGET

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

Lançamento no Brasil



Assista ao Crash Test



O BRASIL QUE NAVEGA

No ar, ou na água, o ainda relevante “provérbio” de Fernando Pessoa, “Navegar é preciso; viver não é preciso” persiste na sua recusa em entregar todas as multicamadas de seus significados. Profundo como os oceanos, bem como elevado a altitudes vertiginosas, o pensamento e a aventura humana, ainda precisam – de fato, até dependem – da arte e do ato de navegar. Pois até mesmo os poetas brasileiros para tal se atentaram, ao registrar em “Zen-Surfismo”, a necessidade de em meio à transitoriedade, continuar em frente, “como uma onda no mar”.

E independente do ambiente, o Brasil é um país que precisa avançar.

Por isso, **RodoVias&Infra** traz na capa, o ministério que é o setor diretivo dos portos e aeroportos do Brasil, responsável por fazer as estratégias de governo decolarem e zarparem fazendo fluir e voar estes dois modais que, por tradição e excelência, exercem a comunicação do país com o mundo, seja em termos macroeconômicos, comerciais ou individuais. Nela, o ministro Silvio Costa Filho, em exclusiva, discorre sobre os planos e ações que a pasta tem adotado, bem como suas visões, os desafios e oportunidades que o mercado mundial deve avaliar em curto e médio prazo no cenário verde e amarelo.

Por São Vicente e Guarujá, como quis Tim Maia, a reportagem de RV&I abordou, com proa à Santos, a lancha que conduziu o time, tal como se fosse possível descobrir os 7 mares um único canal que de fato, os abraçava todos, recebendo todas as línguas e nacionalidades e modalidades de carga, revelando eficiência, modernidade, gestão, competitividade e alta capacidade. Os arquivos lá registrados pelas lentes e gravações de áudio que suportam o mais completo “guia” (ou seria carta náutica), já compilado em suas páginas, pelo colosso Porto de Santos e sua gigante Autoridade Portuária. Uma representação fidedigna de um instantâneo do tempo, feito diretamente das águas.

A atualidade dará lugar à posteridade neste periódico. É verdade. Porém será incapaz de apagar a indelével vontade de encontro e progresso aqui colocada, por homens e mulheres que, fizeram da engenharia seu ofício e da infraestrutura a sua caminhada, superando distâncias e aproximando corações, como a meta de 50% da Ponte Guaratuba Matinhos, que também por esta **RodoVias&Infra**, com entusiasmo foi celebrada. E se os grandes empreendimentos e projetos sobejam nesta edição, também os grandes eventos e causas, marcaram firmemente sua posição, como a iniciativa da Loja Viária e seu já tradicional Workshop de Segurança e Sinalização, e ABDER e Softplan em seu encontro por melhores práticas, tecnologia e inovação.

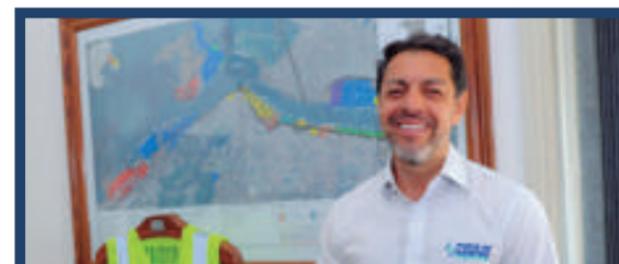
A equipe de **RodoVias&Infra** espera que afinal, o leitor aprecie as matérias, notícias e artigos sob sua curadoria, nesta que é uma verdadeira edição “naval”.

Boa Leitura.



EXCLUSIVA: **SILVIO COSTA FILHO** 9

Ministro dos Portos e Aeroportos



ENTREVISTA: **ANDERSON POMINI** 38

Presidente da Autoridade Portuária de Santos - APS

DIREÇÕES CARDEAIS 51

- Julio Cezar Alves de Oliveira (DIADM); 52
- Edilberto Ferreira Beto Mendes (DIOPE); 54
- Orlando de Almeida Razões Júnior (DIINF); 58
- Gustavo Salvador Pereira (DINEG) 60



EVOLUÇÃO DA VIDA 64

II Workshop de Sinalização e Segurança Viária



INOVAÇÃO RODOVIÁRIA 74

1º Workshop de Tecnologia Rodoviária da ABDER com Softplan

CAPA - PORTO DE SANTOS 20



A METADE DO IMPOSSÍVEL 84

50% da Ponte de Guaratuba



SEMINÁRIO BR-LEGAL 2 90

Protagonismo Nordestino na Segurança Viária



RESGATE HISTÓRICO 94

Santa Catarina - Programa Estrada Boa

INFRAESTRUTURA EM RISCO 100

ANETRANS - Crise, Proposta e Mudança

BR-364 EM DEBATE 102

FRENLOGI

PORTOS, CÉUS, RIOS 104

Senado Federal

RADAR INFRA 107

LUQUINHA 110

ARTIGO 111

Gabriele Seffrin e Mariana Pirihi - Segurança Viária



Foto: Felipe Sant'Ana/TCP

Fotos: Jonathan Campos/AEN

Foto: Marcio Ferreira/MT

PORTOS DO PARANÁ BATE RECORDE EM LEILÕES E GARANTE R\$ 2,2 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Leilão histórico garante expansão da logística agroexportadora e consolida pioneirismo da gestão portuária paranaense.

A Portos do Paraná entrou para a história da B3 com a maior arrecadação já registrada em leilões de áreas portuárias. Realizado em 30 de maio, o certame garantiu R\$ 855 milhões em outorgas com a concessão das áreas PAR14, PAR15 e PAR25, que exigirão R\$ 2,2 bilhões em investimentos ao longo de 35 anos. Com isso, o Porto de Paranaguá se torna o primeiro do Brasil com 100% das áreas regularizadas. **"Hoje o Porto de Paranaguá é o primeiro com todas as concessões plenamente legalizadas. Certamente, esse é um motivo de muito orgulho para nós", celebrou Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná. Para o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, a conquista representa um ativo de gestão. "Vale a pena comemorar."**

O evento marcou outro feito histórico: pela primeira vez, um leilão portuário teve seis propostas para uma única área – o PAR15, vencido pela Cargill com lance de R\$ 411 milhões. O terminal de 43,2 mil m² receberá R\$ 293 milhões em investimentos diretos e R\$ 311 milhões no píer em "T".

Já o PAR14, um espaço greenfield de 82,4 mil m², foi arrematado pelo BTG Pactual Commodities

por R\$ 225 milhões. A empresa deverá investir R\$ 529 milhões em estrutura e R\$ 477 milhões no píer. O PAR25, com 43,4 mil m², ficou com o Consórcio ALDC, que ofereceu R\$ 219 milhões de outorga e prevê R\$ 233 milhões em melhorias e R\$ 331 milhões no píer em "T".

Todas as áreas movimentam grãos sólidos vegetais, com destaque para soja, milho e farelo. Além disso, o Governo do Paraná participará com aporte de R\$ 1 bilhão – o primeiro investimento público estadual em portos em 50 anos.

"O Paraná faz história mais uma vez, garantindo que o Porto do Paraná continue sendo o mais eficiente do Brasil", afirmou o governador Carlos Massa Ratinho Júnior.

A Portos do Paraná também foi pioneira ao realizar seus próprios leilões desde 2019, somando R\$ 60 milhões em outorgas e R\$ 1,3 bilhão em contratos. A próxima etapa será o inédito leilão do Canal de Acesso ao Porto, autorizado pelo TCU.

Com 90 anos recém-completados, Paranaguá é o segundo maior porto do país, com 66 milhões de toneladas movimentadas em 2024. Hoje, abriga a maior obra portuária em curso no Brasil: o Moegão, avaliado em R\$ 600 milhões, com previsão de conclusão em 2025. ■

FÓRUM NACIONAL DEFINE RUMOS DO DNIT PARA 2025 E 2026

1º Fórum de Planejamento do DNIT de 2025 discute entregas prioritárias e metas da segunda metade da gestão

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) deu início à semana com um encontro estratégico voltado ao planejamento das próximas ações da autarquia. O 1º Fórum de Planejamento 2025 reuniu diretores, superintendentes regionais e o ministro dos transportes, Renan Filho. A reunião tratou da aplicação de recursos, da execução orçamentária dos últimos dois anos e do alinhamento das próximas etapas da gestão.

Na abertura do evento, o **diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão**, agradeceu a participação de todos e destacou a importância do momento para o Departamento. **"Chegamos à metade da gestão, uma etapa estratégica para alinhar metas, ajustar rotas e garantir a continuidade da infraestrutura para 2025 e 2026"**, afirmou.

À frente da pasta, **Renan Filho** defendeu a descentralização na gestão do DNIT. Para ele, as Superintendências Regionais garantem uma visão mais próxima e detalhada da realidade de cada estado, o que contribui para decisões mais assertivas para o país. **"Ao longo dos dois primeiros anos, já executamos o mesmo volume de recursos que toda a gestão anterior"**, esclareceu Renan.

Obras prioritárias e desafios

Durante a reunião, o ministro apontou diversas obras prioritárias que precisam de atenção para serem concluídas ainda neste ano. Revisitou os principais projetos de cada estado em diálogo com os superintendentes, destacando pontos críticos e reforçando a necessidade de articulação para garantir as entregas.

Em sequência, o **diretor executivo do DNIT, Carlos Barros**, afirmou que os desafios enfrentados pelo órgão, sejam de natureza orçamentária, de projeto ou ambiental, devem ser tratados de forma integrada. Barros ressaltou que o Fórum é uma oportunidade para que todos discutam de forma conjunta as dificuldades e definam soluções que garantam as entregas previstas.

Panorama técnico e frentes transversais

Todas as diretorias de Infraestrutura Rodoviária, Infraestrutura Ferroviária, Infraestrutura Aquaviária, Planejamento e Pesquisa e Administração e Finanças, levaram ao encontro diagnósticos sobre suas frentes de atuação, com foco no andamento dos projetos.

As discussões contaram ainda com a participação da Corregedoria, da Ouvidoria, da Coordenação de Integridade e da Coordenação-Geral de Comunicação Social, reforçando o papel transversal de cada área na construção do planejamento do órgão para o próximo ano.



Luiz Fernando Garcia
Diretor-presidente da Portos do Paraná



Alex Ávila
Secretário nacional de Portos



Ratinho Júnior
Governador do Paraná



Renan Filho
Ministro dos Transportes



Fabrício Galvão
Diretor-geral do DNIT



Carlos Barros
Diretor executivo do DNIT

FONTE: ASCOM DNIT/MT

Grupo
Eritram

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



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

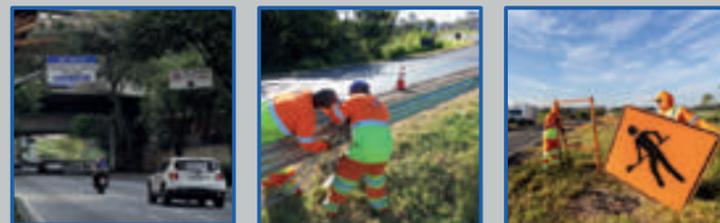
Acesse e saiba mais:
www.indutil.com.br



SINALISA
SEGURANÇA VIÁRIA

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

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



BANDEIRANTES
SINAIS VIÁRIOS

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

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



SILVIO COSTA FILHO

Ministro dos Portos e Aeroportos

“O Brasil voltou a se conectar com o mundo”

Experiente na vivência legislativa, tendo sido desde vereador do Recife até deputado Federal pelo seu colorido e ensolarado estado de Pernambuco, o jovem e assertivo ministro dos Portos e Aeroportos - MPor, Silvio Costa Filho, também acumula boa experiência executiva, tendo atuado como Secretário Estadual de Turismo, também em seu nativo estado. Familiarizado à articulação, proponente de bons acordos e líder capaz, é dele a responsabilidade, há quase dois anos, de fazer conversarem entre si dois dos elementos portadores de maior potencial a ser explorado nos transportes do Brasil de hoje: a água e o ar.

Investimentos em tecnologia, diversificação de rotas e parcerias internacionais podem ajudar a mitigar os impactos dessas crises geopolíticas.



Silvio Costa Filho
Ministro dos Portos e Aeroportos

RodoVias&Infra: O senhor assumiu o ministério de Portos e Aeroportos há pouco mais de 2 anos, em um contexto de nova organização – em termos mundiais – dos transportes em geral e, marcadamente dos transportes aéreo e marítimo pós-pandemia. Como foi este início?

Silvio Costa Filho: A pandemia de Covid-19 afetou profundamente as cadeias logísticas, destacando a necessidade de modernização e resiliência nos setores aéreo e marítimo. Para o setor aéreo foi mais crítico, porque, de uma hora para outra, os voos foram cancelados, empresas perderam toda sua receita, ou seja, precisaram de um apoio que, infelizmente, o Brasil não deu naquele momento. Quando assumi, percebi que a solução seria valorizar o transporte aéreo, permitindo que as companhias possam ampliar a oferta de assentos e fortalecendo a infraestrutura aeroportuária. O resultado é que em dois anos colocamos 20 milhões de passageiros no transporte aéreo e a tarifa média de 2024 foi 6% menor que a tarifa média de 2022, já considerando a inflação. Já o transporte de cargas teve que se reestruturar globalmente, ajustar questões logísticas, adaptar às necessidades e às possibilidades. A medida que adotamos foi estimular novos investimentos, para modernizar nossos portos e torná-los ainda mais eficientes, atraentes para o comércio global. Alguns portos, aliás, estavam em projetos de privatização pelo governo anterior, alguns quase fechados, como o de Itajaí (SC). O posicionamento do governo Lula mostrou porque é tão importante continuar tendo controle sobre este ativo do povo brasileiro. A movimentação geral dos portos cresceu 8% de 2022 para 2024. Mas nos portos públicos o crescimento foi ainda maior: 12%. Vamos continuar com este olhar para perceber os entraves e apresentar soluções para o futuro. A questão geopolítica tem desempenhado um papel significativo no aumento dos custos de frete marítimo internacional e na logística de contêineres. Conflitos regionais, tensões comerciais e sanções econômicas têm impactado diretamente as rotas marítimas, a disponibilidade de contêineres e os custos operacionais. Além disso, a pandemia de Covid-19 exacerbou os desafios logísticos, causando desequilíbrios na distribuição de contêineres e atrasos nos portos. Outro fator importante é a dependência de grandes players no setor de transporte marítimo, que têm ajustado suas capacidades para maximizar lucros, o que também contribui para o aumento dos preços. A alta demanda por bens de consumo e a recuperação econômica desigual entre os países também têm pressionado o setor. Para o Ministério dos Portos e Aeroportos, é essencial monitorar essas questões e buscar soluções que aumentem a resiliência da infraestrutura portuária e logística do Brasil. Investimentos em tecnologia, diversificação de rotas e parcerias internacionais podem ajudar a mitigar os impactos dessas crises geopolíticas.

Como especialista em administração, o senhor certamente, pensa no Brasil mais pelo viés das águas, e de seu imenso e relativamente pouco explorado potencial, tanto sob o prisma cabotagem, quanto de navegação de águas internas. A esta visão, devemos a sua intransigente - e bem-sucedida - defesa da criação de uma Secretaria específica para o modal hidroviário?

Desde os bancos escolares, a gente ouve falar do elevado potencial de transporte de carga por nossos rios. Temos cerca de 20 mil quilômetros de rios navegáveis, mais um potencial de pelo menos dobrar esta extensão. Estamos falando de um país continental, com amplas áreas planas, perfeitas para a navegação de interior. Um transporte muito mais econômico e sustentável. A Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação foi criada em abril de 2024 e tem como atribuições assessorar na coordenação e supervisão de órgãos vinculados à infraestrutura hidroviária. Já iniciamos o processo para fazer as primeiras concessões de hidrovias do país, o que tornará nossos rios efetivamente navegáveis durante todo o ano e mais seguros, com benefícios também para o meio ambiente, porque você reduz o risco de acidentes ambientais. Queremos também estimular a navegação de cabotagem, que representa cerca de 12% de tudo que passa por nossos portos. Estamos regulamentando o BR do Mar, ajustando este tipo de transporte sem cair nos erros verificados em outros países. Queremos prestigiar a indústria naval brasileira, com a construção de novas embarcações e embarcações sustentáveis. A cabotagem tem potencial para promover o desenvolvimento socioeconômico do país.

Como, estrategicamente isto muda a postura do país?

O mundo está em busca de soluções mais inteligentes e sustentáveis. Estrategicamente, essa mudança posiciona o país para melhor aproveitar suas vias navegáveis, promovendo um transporte mais sustentável e eficiente, o que torna nossos produtos ainda mais competitivos. Tanto o fortalecimento das hidrovias quanto o estímulo à cabotagem são soluções mais inteligentes e sustentáveis. Aliás, são políticas que podem colaborar fortemente para a redução na emissão de gases de efeito estufa porque podem substituir parte considerável do transporte rodoviário.



Coletiva Plano Safra



Criação da nova Secretaria Nacional de Hidrovias marca avanço na navegação regional sob comando de Dino Antunes



Desde os bancos escolares, a gente ouve falar do elevado potencial de transporte de carga por nossos rios. Temos cerca de 20 mil quilômetros de rios navegáveis, mais um potencial de pelo menos dobrar esta extensão.



Primeira fase das obras do aeroporto de Guarujá/SP



Comissão de Infraestrutura - Senado Federal



Reunião discutir ações e projetos fundamentais para o desenvolvimento do Estado de São Paulo

A movimentação geral dos portos cresceu 8% de 2022 para 2024. Mas nos portos públicos o crescimento foi ainda maior: 12%. Vamos continuar com este olhar para perceber os entraves e apresentar soluções para o futuro.

Nesta atuação estratégica, apesar do pouco tempo de vida da pasta, que tipo de avanços ela trouxe?

É um trabalho que a gente consegue ver o resultado no otimismo que os setores envolvidos manifestam. Nunca se viu tanto investimento em infraestrutura no país porque os investidores sentem segurança com o planejamento que está sendo executado. Por outro lado, com o crescimento econômico do país ocorrido nos últimos dois anos, tivemos o menor índice de desemprego da história. Para cada quatro turistas que chegam a uma cidade, um emprego é gerado. Em portos, também atuamos para a descentralização do comércio, estimulando atividades econômicas em diversas cidades, especialmente no Norte e Nordeste do país.



Com mais de R\$ 390 milhões investidos, CCR Aeroportos entrega oficialmente as obras do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/PR

Foto: Jomilton Lima/MPor

Como um país que nasceu de embarcações, foi desbravado por elas e, possui mais de 150 anos de tradição em sua construção, pode-se efetivamente dizer que o momento é de retomada da indústria naval?

Com mais de 150 anos de tradição na construção naval, o Brasil está vivenciando uma revitalização desse setor. O Ministério de Portos e Aeroportos está trabalhando na retomada da indústria naval, por meio do financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). No último ano foram aprovados projetos no valor de R\$ 30 bilhões, que poderão ser usados para a construção de 330 novas embarcações, reparos, docagens e modernizações de 98 embarcações, ampliação de dois estaleiros e a construção de cinco novas infraestruturas portuárias. O recurso será usado no Brasil, gerando emprego e valorização de produção.



Foto: Eduardo Oliveira/MPor



Fotos: Divulgação em Redes Sociais



Ministro Silvio Costa Filho percorre o país para fiscalizar obras, assinar contratos e fortalecer a infraestrutura portuária e aeroportuária

Há muito, tem havido no país um intenso clamor e movimentação de diversos setores no sentido de avançar em uma real integração modal. Sob o prisma do MPor como vem sendo acessado este tema? Como é a relação com a pasta de Transportes sobre esta pauta e em linhas gerais? E a atuação do MPor para assegurar as melhorias viárias para os acessos às instalações portuárias e outras grandes obras, como o recentemente colocado em edital, Túnel Santos-Guarujá e mesmo, uma nova descida para Santos?

A integração modal é essencial para uma logística eficiente. E tudo precisa ser feito com análise profunda de cenários e projeções. Temos trabalhado em conjunto com o Ministério dos Transportes para alinhar políticas e investimentos que garantam a conectividade entre portos, aeroportos, rodovias e ferrovias. Projetos como o Túnel Santos-Guarujá e novas vias de acesso ao Porto de Santos exemplificam essa colaboração. O

túnel vai gerar benefícios para a população direta, dessas duas cidades, mas impacta positivamente também a eficiência da própria movimentação portuária na medida em que reduz o fluxo de veículos na área de embarque e desembarque de caminhões. Além da exportação de commodities agrícolas, o Porto de Santos é essencial para a economia das regiões Sudeste e Centro-Oeste, viabilizando a distribuição de combustíveis derivados do petróleo refinado em São Paulo, que chegam ao país pelos portos de Santos e São Sebastião. Isso impacta diretamente a frota de veículos terrestres, aviões e embarcações que abastecem aproximadamente 86 milhões de brasileiros e respondem por mais de 50% do PIB nacional. O MPor lançou no final do ano passado Planos Setoriais para Hidrovias, Portos e Aeroportos com foco em eficiência e desenvolvimento econômico. Estes estudos e orientações são ferramentas essenciais para o direcionamento das políticas públicas, para a promoção do desenvolvimento socioeconômico do país. Além disso, estamos aprimorando conexões fluviais e ferroviárias para assegurar acessos eficientes às instalações portuárias.

Temos trabalhado em conjunto com o Ministério dos Transportes para alinhar políticas e investimentos que garantam a conectividade entre portos, aeroportos, rodovias e ferrovias. Projetos como o Túnel Santos-Guarujá e novas vias de acesso ao Porto de Santos exemplificam essa colaboração.

Sua gestão tem estabelecido muitas cooperações com instituições representativas portuárias de outros países. Como elas têm se desenvolvido e quais os principais êxitos alcançados pelo país nesta iniciativa que pode ajudar em uma reconfiguração logística global mais favorável para o Brasil?

Estabelecemos parcerias com instituições portuárias de diversos países para compartilhar melhores práticas e tecnologias. Essas colaborações têm fortalecido a posição do Brasil no cenário logístico global, atraindo investimentos e modernizando nossas operações portuárias e aeroportuárias. Tivemos recentemente, por exemplo, reunião com representantes da França para abordar a cooperação nas áreas portuária e aeroportuária. Na ocasião foi assinado um acordo de cooperação focado em sustentabilidade ambiental e gestão portuária. O encontro destacou a troca de conhecimentos e investimentos, incluindo projetos como a descarbonização no setor de transportes e a concessão hidroviária do Rio Paraguai. Também tivemos contato com representantes da Arábia Saudita, onde foi sinalizado um acordo para investimento no setor portuário. Apresentamos a maior carteira de investimento do programa de concessões de portos e hidrovias do Brasil. Assinamos em fevereiro um memorando de entendimento com a Noruega para impulsionar o transporte marítimo sustentável, contribuindo para atingir as metas climáticas internacionais. O objetivo da colaboração é estabelecer um corredor marítimo entre o Brasil e a Noruega para navios que utilizem tecnologia avançada e

combustíveis de baixo ou zero carbono, reduzindo significativamente as emissões de gases de efeito estufa. Ainda em fevereiro e em busca de soluções inovadoras, sustentáveis e modernas praticadas pelos principais mercados internacionais, com o objetivo de tornar o sistema portuário brasileiro ainda mais eficiente, o Secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, realizou uma visita técnica ao segundo maior porto da Europa, o de Antuérpia, na Bélgica. Ao lado do presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, os representantes brasileiros se reuniram com gestores internacionais para conhecer as ações tecnológicas que estão sendo implementadas pelos operadores europeus. Ou seja, o Brasil voltou a se conectar com o mundo e o mundo tem consciência do potencial que o país tem. Somos referência internacional e estaremos sempre buscando compartilhar conhecimento para aperfeiçoar nosso modelo.

Apresentamos a maior carteira de investimento do programa de concessões de portos e hidrovias do Brasil.

O Porto de Santos, com sua gestão que equilibra participação pública e privada, serve como referência para outras administrações portuárias. Sua eficiência operacional e capacidade de atração de investimentos destacam-se no setor.

Falando de parcerias, não podemos deixar de destacar o Porto de Santos, e sua colossal presença no setor, em boa monta, por possuir um equilíbrio harmônico entre o poder público e o capital privado investidor. O Porto e sua Autoridade Portuária podem ser considerados um modelo, uma referência para o restante das administrações, desconsiderando características regionais?

O Porto de Santos, com sua gestão que equilibra participação pública e privada, serve como referência para outras administrações portuárias. Sua eficiência operacional e capacidade de atração de investimentos destacam-se no setor. Além disso, o Porto também é vital para a indústria e o setor agrícola, pois permite a importação de insumos essenciais, como peças industriais e fertilizantes. Dessa forma, está plenamente alinhado às diretrizes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que busca expandir a infraestrutura portuária, estimular a navegação de cabotagem e fortalecer as hidrovias para impulsionar o desenvolvimento econômico do Brasil. Recentemente, com o fim do convênio que delegava à prefeitura de Itajaí a gestão do Porto da cidade catarinense, buscamos na expertise da Autoridade Portuária de Santos uma solução segura para o crescimento da movimentação. Foi agora em 1º de janeiro, mas os resultados já são visíveis. Estamos mostrando que a solução é ter competência na gestão.

O senhor tem atuado também na melhoria da infraestrutura e gestão aeroportuária regional, pelo AmpliAR. De que maneira isto se conforma com a busca do MPor, no sentido de melhorar condições para o estabelecimento de PPPs e Concessões melhores e mais funcionais?

O programa AmpliAR foi uma solução construída com o Tribunal de Contas da União – TCU, para viabilizar a operação e a gestão de aeroportos regionais que, apesar de deficitários, são essenciais para o desenvolvimento nacional ao conectar pessoas, aquecer o turismo, oferecer condições de transporte de produtos e insumos para a saúde, por exemplo. Vamos melhorar a infraestrutura e a gestão aeroportuária regional com concessões mais eficazes, permitindo que concessionárias assumam a gestão de aeroportos regionais por meio de processos competitivos simplificados. Como contrapartida, as concessionárias terão acesso a mecanismos de reequilíbrio contratual, como redução de outorgas ou extensão de prazos. O principal objetivo é modernizar a infraestrutura dos aeroportos, promover maior integração à malha aérea nacional e fomentar o desenvolvimento socioeconômico. Nesta primeira fase, o AmpliAR contempla 50 aeroportos regionais na Amazônia Legal e no Nordeste. Das 15 cidades do Amazonas que receberão o programa, por exemplo, só há acesso por via rodoviária em três, então o AmpliAR irá contribuir com a integração desses municípios ao país. O Programa faz parte do Plano Aeroviário Nacional (PAN), que identifica aeroportos prioritários, apresenta projeções de demanda, e realiza análises estratégicas sobre investimentos necessários. O plano também estima custos operacionais e receitas associadas a cada infraestrutura aeroportuária, garantindo que os investimentos sejam bem direcionados e sustentáveis, promovendo avanços em mobilidade, logística e desenvolvimento socioeconômico.



Visita técnica durante as enchentes do RS Aeroporto de Salgado Filho/RS



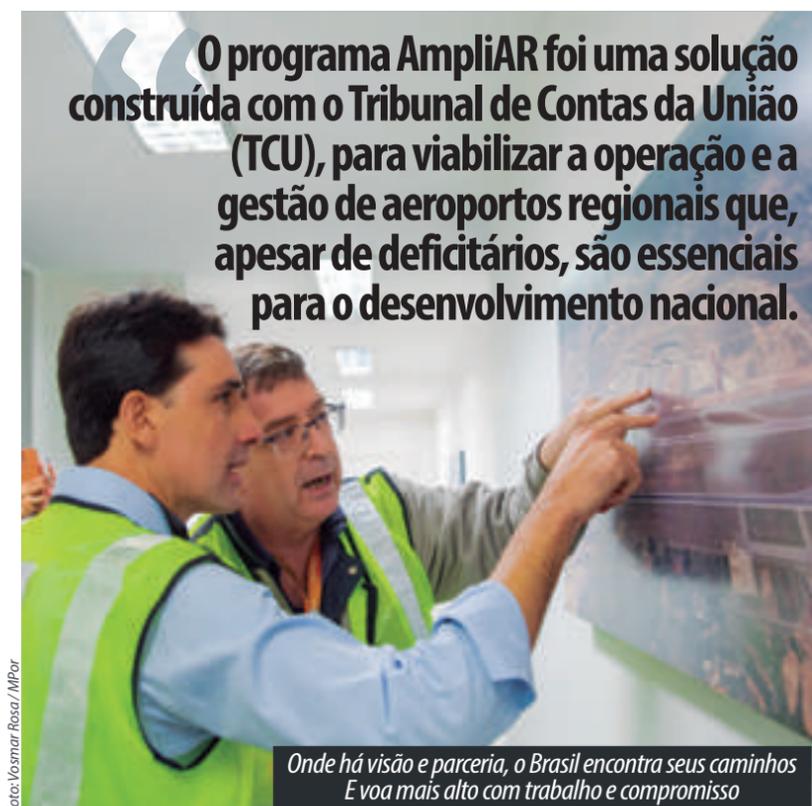
Visita técnica as obras do Aeroporto de Guarulhos/SP



Medalha do Mérito Legislativo

Ainda sobre este tema, a aviação regional americana é um mercado gigante, rentável e ainda com muito espaço a ser explorado. É possível sonhar, em termos de Brasil, com algo similar? Que fatores teriam que convergir para termos um incremento maior e uma maior atratividade para a aviação regional?

O AmpliAR é um passo importante neste sentido e será aprimorado ao longo do tempo chegando a mais aeroportos em uma próxima etapa. É de interesse do governo do presidente Lula estimular a aviação regional e não nos falta disposição para cumprir esta missão; já temos aeroportos regionais mapeados para um segundo momento levando em consideração diversos aspectos: o custo-benefício social, ou seja, considera-se não apenas o retorno estritamente econômico, mas se a existência de um aeroporto naquela localidade gera benefício para a população da região; o tempo de deslocamento dos passageiros; a emissão de gases de efeito estufa; a aeronave a ser utilizada em cada infraestrutura; o isolamento geográfico; custo de implementação e operação dos aeroportos; entre outros, alinhando-se com as melhores práticas mundiais. Há desafios a serem superados para tornar esses equipamentos atrativos. Como exemplo, numa ação conjunta com a entrega de rodovias recuperadas e novas que o Governo Federal vem fazendo e, ao mesmo tempo, estimulando o trade turístico, é possível tornar um aeródromo atrativo para a aviação regional e, naturalmente, chamar a atenção de companhias aéreas que passarão a operar em rotas mais interessantes e vantajosas. É um jogo de ganha-ganha: o aeródromo opera com estrutura adequada, as companhias passam a utilizar o equipamento em suas rotas, a economia local aquece e mais desenvolvimento socioeconômico chega à região.



O programa AmpliAR foi uma solução construída com o Tribunal de Contas da União (TCU), para viabilizar a operação e a gestão de aeroportos regionais que, apesar de deficitários, são essenciais para o desenvolvimento nacional.

Onde há visão e parceria, o Brasil encontra seus caminhos E voa mais alto com trabalho e compromisso

É de interesse do governo do presidente Lula estimular a aviação regional e não nos falta disposição para cumprir esta missão.



Ministro faz sobrevoo na área portuária de Santos com Pomini e Mariana Pescatori



Visita às obras de reforma do Aeroporto Internacional de Belém



Abertura do Encontro de Novos Prefeitos e Prefeitas



Dragagens nos Rios do Estado do Amazonas



Entrevista Exclusiva a Rodovias&Infra



Visita ao Porto do Rio de Janeiro



Inauguração de novo setor do Aeroporto Internacional do Recife



Silvio Costa Filho
Ministro dos Portos e Aeroportos

A pergunta anterior se refere também, à um outro grande mercado que se beneficiaria de uma aviação regional mais forte, ficando ainda mais aquecido: o de turismo e transporte de passageiros para destinos domésticos. Como andam nossos números atualmente, e quais projeções existem para curto e médio prazo neste sentido?

Uma aviação regional fortalecida impulsiona o turismo doméstico. Nossos números atuais mostram um crescimento contínuo nesse setor, e as projeções indicam um aumento na demanda por destinos nacionais nos próximos anos. Atualmente, o setor de aviação regional e turismo no Brasil apresenta números promissores. Em janeiro de 2025, o Brasil registrou um aumento de 5,3% no número de viajantes domésticos, totalizando 8,6 milhões de passageiros. No curto prazo, espera-se um crescimento contínuo na conectividade aérea nacional, com um aumento de 3,8% no número de voos no primeiro semestre de 2025. As companhias aéreas brasileiras, como Gol, Latam e Azul, estão expandindo suas operações, com destaque para um crescimento de 10% nos voos da Gol. Esses avanços reforçam o potencial do Brasil como um dos maiores mercados de aviação regional do mundo, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social do país.

Em 2025, estão previstos investimentos de R\$ 19,7 bilhões nos portos brasileiros, sendo R\$ 1,7 bilhão de recursos públicos e R\$ 18 bilhões do setor privado.



Retomada da indústria naval, com mais de R\$ 10 bi em investimentos, gerar empregos, fortalecer a economia e colocar a frota entre as mais modernas do mundo

Foto: Eduardo Oliveira / MPor

O setor de aviação regional e turismo no Brasil apresenta números promissores. Em janeiro de 2025, o Brasil registrou um aumento de 5,3% no número de viajantes domésticos, totalizando 8,6 milhões de passageiros.

O senhor tem anunciado reiteradas vezes, diversos investimentos pesados no setor, que vêm de encontro a demandas represadas por anos. Sabemos que existem fundos como o da Marinha Mercante, que são capazes de alocar esses recursos, mas, para além deles, como o MPor tem atuado no sentido de estabelecer financiamentos e assegurar a chegada desses montantes?

Além do Fundo da Marinha Mercante, temos buscado parcerias com instituições financeiras nacionais e internacionais para assegurar investimentos robustos no setor de portos e aeroportos. Em 2025, estão previstos investimentos de R\$ 19,7 bilhões nos portos brasileiros, sendo R\$ 1,7 bilhão de recursos públicos e R\$ 18 bilhões do setor privado.

De certa forma relacionada à pergunta anterior, tanto Portos quanto Aeroportos são infraestruturas muito sensíveis sob o prisma de Meio Ambiente, que por sinal, é condição sine qua non para avançar em empreendimentos e poder contrair empréstimos com instituições financiadoras. Como estas questões vêm sendo acessadas pelo MPor e como se dão as relações do Ministério com sua contraparte de preservação?

Estamos comprometidos com práticas sustentáveis em nossos projetos, garantindo conformidade com as exigências ambientais. A Política de Sustentabilidade lançada pelo Ministério de Portos e Aeroportos tem como objetivo promover práticas ambientalmente responsáveis nos setores de portos, aeroportos e hidrovias. Essa iniciativa é crucial para reduzir o impacto ambiental das operações de transporte, promover a eficiência energética e alinhar o Brasil às metas globais de sustentabilidade e descarbonização. A implementação dessa política reforça o compromisso do país com o desenvolvimento sustentável e a preservação do meio ambiente. Em 2024, o governo também aprimorou o programa Porto Sem Papel e lançou a Agenda 2030 de sustentabilidade para os portos brasileiros. O programa já está implementado em 100% dos portos públicos, reduzindo a

burocracia nas operações. O compromisso com a descarbonização também é uma das metas, com aplicação de iniciativas como o Pacto pela Sustentabilidade e os incentivos ao uso de embarcações sustentáveis. Para este ano o ministério prevê a ampliação das concessões e novos investimentos estratégicos, garantindo um desenvolvimento equilibrado e sustentável.

E os órgãos controladores?

O Ministério de Portos e Aeroportos possui uma relação estreita com o Ministério do Meio Ambiente e também com órgãos reguladores para assegurar que as iniciativas atendam aos padrões ambientais necessários. Temos dialogado com todos os setores e construído políticas com o acompanhamento do Tribunal de Contas da União.



Estamos comprometidos com práticas sustentáveis em nossos projetos, garantindo conformidade com as exigências ambientais. A Política de Sustentabilidade lançada pelo Ministério de Portos e Aeroportos tem como objetivo promover práticas ambientalmente responsáveis nos setores de portos, aeroportos e hidrovias.

“ Estamos determinados a transformar o setor de portos e aeroportos do Brasil, tornando-o mais eficiente, sustentável e integrado, alinhado às melhores práticas globais.



Projeto de construção do primeiro túnel submerso do Brasil tem investimento estimado em R\$ 6 bilhões

RodoVias&Infra é uma publicação que circula nos ambientes da infraestrutura, engenharia e construção pesada, que são muito tangentes à logística e aos grandes investidores. Que mensagem o senhor deixa para estes empreendedores que desejam investir no país e, as expectativas para as grandes obras de construção pesada?

O Brasil está comprometido em modernizar sua infraestrutura de transportes, oferecendo oportunidades significativas para investidores. Um dos exemplos disto é o edital para a construção do Túnel Santos-Guarujá, o primeiro túnel submerso do Brasil e uma obra aguardada por quase 100 anos, lançado no dia 27 de fevereiro, no Parque Valongo, em Santos (SP). É um empreendimento que vai receber investimentos de R\$ 6 bilhões e faz parte de uma parceria entre os governos Federal e Estadual, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos. Incluído no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal), o túnel Santos-Guarujá, será a maior obra do programa federal e deve trazer mais agilidade e segurança no deslocamento entre os dois municípios. A concessionária que vencer o certame será responsável pela construção, operação e manutenção do túnel. O leilão está previsto para ocorrer em 1º de agosto deste ano e o empreendimento deve gerar 9.000 empregos diretos e indiretos. Convidamos os empreendedores a se juntarem a nós nesse momento promissor, contribuindo para o crescimento econômico e a melhoria da

infraestrutura nacional. Outro Projeto de grande porte é o leilão do terminal de containers Santos 10, no Porto de Santos, que representa nosso compromisso com o desenvolvimento e a eficiência logística. O Plano Setorial Portuário 2035 está alinhado com o PAC 3 (Programa de Aceleração do Crescimento - Fase 3), pois ambos têm como um dos objetivos principais agilizar as aprovações de projetos e atrair investimentos privados em infraestrutura no Brasil. O PAC 3, que visa acelerar a execução de projetos de infraestrutura estratégica para o desenvolvimento do país, busca criar condições para aumentar a competitividade e modernizar o setor logístico. Estamos determinados a transformar o setor de portos e aeroportos do Brasil, tornando-o mais eficiente, sustentável e integrado, alinhado às melhores práticas globais. ■

A construção do Túnel Santos-Guarujá, o primeiro túnel submerso do Brasil e uma obra aguardada por quase 100 anos, lançado no dia 27 de fevereiro, no Parque Valongo, em Santos (SP). É um empreendimento que vai receber investimentos de R\$ 6 bilhões e faz parte de uma parceria entre os governos Federal e Estadual, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos.



Maior obra de infraestrutura do novo PAC terá investimento de quase R\$ 6 bilhões



FREMIX

(11) 4196-5533 FREMIX.COM.BR

soluções de **pavimentação e reciclagem** desde **1996**



Nossa **missão** é transformar **desafios ambientais** em oportunidades para uma **pavimentação mais sustentável**

- **PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA:**
Equipe especializada e equipamentos de ponta
- **NIVELAMENTO DE TAMPÕES COM FRESADORA CÔNICA:**
Maior conforto ao rolamento
- **FRESAGEM E MICROFRESAGEM:**
Regularização da pista
- **RECICLAGEM EM USINA COM ESPUMA DE ASFALTO:**
Sustentabilidade na pavimentação





Foto: Arquivo Histórico do Porto de Santos



O Porto de Santos, localizado no litoral do estado de São Paulo, é o maior e mais importante porto do Brasil e da América Latina. Sua história remonta ao período colonial, com registros de atividades portuárias desde o século XVI.

“MAGIA DE BARCOS ESTRANHOS, NA BARRA ESPERANDO ADENTRAR”

Fisgado do bellissimo hino santista – que sozinho encapsula uma aula de botânica e paisagismo urbanístico, sem disfarçar uma certa aura de mistério e aventura, de autorizados irmãos Ernesto Zwarg e Antônio Bruno Zwarg – o título escolhido para o início desta reportagem, é também um aceno direto à atualidade (de fato, também à atemporalidade) do ponto de tangência maior do Brasil, com as nações do mundo.



A estrutura moderna do porto foi oficialmente inaugurada em 1892, marcando o início de uma fase de expansão impulsionada principalmente pela exportação de café, que transformou Santos em um dos principais polos comerciais do país.



Ao longo do século XX, o porto passou por diversas modernizações, acompanhando o crescimento da economia brasileira e se consolidando como o principal elo entre o Brasil e o comércio exterior.



Fluida, a conexão física global, via de duas mãos, é também vascular para diversas economias, dos mais diversos sotaques, a começar, pelas nossas próprias, se levada em conta somente a “Hinterlândia” do Porto de Santos, que compreende de forma imediata um estado do tamanho de um país e uma cidade-estado, além é claro de mais 4 gigantes entes federados: MS; MT; GO e MG. Contudo, para falar do tema aqui apontado, a Autoridade Portuária de Santos – APS, é necessário deixar a magia de lado. A não ser é claro, que se considere inteligência, eficiência, tecnologia e investimentos pesados, um movimento concretizado ao mero acaso, sem se levar em conta a robusta realidade que se apresenta sobre o tablado. Um feitiço, na verdade bastante simples, mas restrito aos poucos que ousam se disciplinar para efetuar-lo: fixar e buscar objetivos, com intransigência, obstinação e ímpeto determinado.

Nas reflexões do filósofo pré-socrático Heráclito, pouco mais de 2500 anos atrás, o “Pai da Dialética” lançou aos ventos, sua, talvez mais conhecida máxima – ainda válida: “Nenhum homem pode banhar-se duas vezes no mesmo rio, pois na segunda vez o rio já não é o mesmo, nem tão pouco o homem!”. Pois, calcada no passar do tempo e no ritmo da natureza, tanto as águas quanto este intangível e inexorável elemento (inexistente segundo alguns, mas que nos consome, segundo outros), de fato, não permite a mesma experiência em momentos diferentes do ponteiro, nem dos riscos no calendário, ainda que as mesmas etapas e atividades sejam repetidas com exatidão. Esta realidade que não compactua com a nostalgia, engana as lembranças e corrói as memórias – por vezes distorcendo-as - é um tanto simples em sua validação. O próprio ritmo da vida se encarrega de alterar, de bocado em bocado, mesmo a mais prescrita e circunspecta rotina, por exemplo, em um itinerário diário. Um tijolo a mais em uma construção, um cão novo a vadiar na vizinhança, um jardim cujas flores desabrocham... e o que dizer então do que julgávamos conhecer? Nada mais irreconhecível do que uma rua, uma cidade, ou uma estrada depois de um hiato mais longo. Finalizada por aqui, a digressão, veio como um comparativo em que, por outra oportunidade, houve um encontro com Santos e seu porto. Pouco mais de 5 anos aí contados. E havia o rugir resfolegante de motores roucos. E havia a fumaça. E havia o tráfego pesado de caminhões alquebrados. Suas filas. E olhares meio desacorçoados, perdidos entre os buracos. Mas desta vez não foi como esperado. Onde havia caos, tudo estava bem ordenado. Havia ainda sim uma fumaça – mas que depois, fomos informados, é a de um vapor d’água que sai da chaminé, já filtrado. Filas, somente na hora do almoço, no buffet de frutos do mar, para irritação do apressado. A comparação poderia seguir em frente, puxando ainda muitos outros itens aqui e ali pescados. Mas voltando às águas do filósofo, com os pés no barco, e olhando as ondas azuis e suaves, foi necessário encarar o fato, de que nem o próprio canal por lá é o mesmo. Está de calado adequado. 15 metros à risca (por enquanto), garante o certificado.



Foto: Arquivo Histórico do Porto de Santos



Foto: Vosmar Rosa / MFor

ONTEM, HOJE E AMANHÃ. DESDE SEMPRE.

Rapidamente avaliando a história do Porto, é fácil perceber que Santos, do Brasil Colônia ao Brasil do século XXI, sempre foi um fruto de seu tempo. Inaugurado em 2 de fevereiro de 1892, porém com atividades muito mais antigas reportadas (com a atual localização estimada por volta de 1540 e registros documentados lá pelos anos 1560, de próprio punho, pelo fundador da Vila de Santos, Brás Cubas – não confundir com o personagem machadiano), este pedaço de Brasil (disputadíssimo já desde àquela época, muito por conta do assédio de “francêzes”, que municiaavam e financiavam tribos locais contrárias ao colonialismo da coroa “portuguêza”), sempre constituiu um ponto mercante, de abastecimento (e de defesa territorial, uma vez que além de Santos, um extenso complexo de fortificações incluía ainda Praia Grande, São Vicente e Guarujá e Bertioga), decisivo. Porém, durante muito tempo, o porto foi refém do ritmo tecnológico de suas épocas: “Os antigos atracadouros eram verdadeiras pontes de madeira, chamadas de trapiches, que ligavam a terra firme aos navios ancorados”, segundo documento sobre a Companhia Docas de Santos – CDS, encontrado no Arquivo Nacional - AN, via Diretório Brasil de Arquivos - DIBRARQ). Já no livro “Itatinga, a Hidrelétrica e seu Legado”, a autora Ana Luisa Howard

de Castilho, anota com precisão o cenário: “Tudo acontecia de acordo com os desígnios da natureza, e os navios conseguiam se aproximar 100 metros da costa e por lá permaneciam fundeados. Para o embarque e desembarque da tripulação e das mercadorias eram necessários trapiches, pontes e lanchas; e para transportar as mercadorias das lanchas até os armazéns existiam os estivadores, que transportavam toda a carga nas costas”, o que, de acordo com o registro, era a regra em portos “pré-capitalistas”, em um período desde meados do século XVI até a primeira concessão, nos fins do século XIX. Ainda de acordo com a autora, com a chegada da família real, em 1808, houve a famosa “abertura dos portos às nações amigas”, o que foi um catalisador para o primeiro esforço de “modernização” portuária no Brasil, sem lá muito efeito, é verdade. Voltando aos trapiches, “Eles começaram a ser demolidos por volta de 1892, com a organização do porto”, também de acordo com documento sobre a Companhia Docas de Santos – CDS, encontrado no AN, via DIBRARQ), por ocasião de concorrência governamental em 1888 da qual se sagrou vitoriosa a companhia Gaffrée & Guinle, o Porto era servido por um cais que tinha 260 m (106 metros

Hoje, o Porto de Santos é responsável por cerca de 30% da balança comercial brasileira, movimentando uma ampla variedade de cargas, como grãos, açúcar, carne, contêineres e produtos industrializados.



Foto: Allan Gregorio / APS



Lançamento do Edital de Concessão do Túnel Santos-Guarujá

Foto: Sergio Barzaghi / Governo do Estado de SP

menor que as dimensões atuais das maiores naves a operar no porto, como, por exemplo, o MSC Orion, com seus espantosos 366 m de comprimento e 51 metros de largura). Para efeito de comparação, atualmente as instalações têm 16 Km de cais. Somente em 2024, foram mais de 180 milhões de t de cargas operadas, registrando consistentemente, 5% de crescimento anual ao longo dos últimos 10 anos, o que significa efetivamente que, em uma década, o Porto dobrou a operação, conseqüentemente, fechando um decênio de sucessivos recordes de movimentação, exercendo liderança nacional em cargas containerizadas e grãos, como açúcar, soja e milho. É uma capacidade tal (altíssima, por sinal), que atende aos 27 estados da federação brasileira e ainda, mais 200 países que se utilizam das facilidades do Porto de Santos para suas rotas comerciais, em 53 terminais, 62 berços, e mais de 120 Km de ramais ferroviários internos, sendo indiretamente responsável por cerca de 50 mil empregos (sem contar avanços como a expansão da poligonal, de 7,8 milhões de m² para mais de 20 milhões de m², investimentos de R\$ 22 bilhões com o advento do maior terminal de contêineres do hemisfério Sul, o TECON 10, a ampliação da profundidade do canal, que chegará a 17 metros, e um novo condomínio

no Saboó, para armazenamento e movimentação – tudo isso, em curto prazo). Olhando toda esta história, fatos recentes e números, faz totalmente sentido, portanto, a afirmação do atual diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos - APS, Anderson Pomini, de que “Nós construímos em 400 anos – apenas 400 anos – o maior equipamento de infraestrutura do hemisfério Sul. Todos os portos do mundo têm 3, 4, 5 mil anos de operação. Então, a gente tem que se orgulhar dessa boa construção”, declaração esta, feita durante a entrevista exclusiva à **RodoVias&Infra**, cuja íntegra você acompanha nesta edição.

“ Nós construímos em 400 anos – apenas 400 anos – o maior equipamento de infraestrutura do hemisfério Sul. Todos os portos do mundo têm 3, 4, 5 mil anos de operação. Então, a gente tem que se orgulhar dessa boa construção.



Anderson Pomini
Diretor Presidente da Autoridade Portuária de Santos - APS



CONTEXTOS

Para entender melhor a trajetória do Porto de Santos, mais sob a ótica prevaiente até hoje – a de Portal Comercial do Brasil – primeiro é preciso entender, ao longo do tempo, as forças que atuaram sobre ele, para que ele, afinal, como uma crisálida, se desenvolvesse – com muito, muito esforço - até chegar à sua nova e exuberante conformação. Com o advento da construção da Calçada do Lorena, em 1792, “a expansão do açúcar no interior do estado de São Paulo, mostrou-se necessária à abertura de um caminho mais adequado para a chegada da produção ao Porto de Santos”, explica o mesmo artigo acerca da CDS no AN, sobre a primeira concessão de exploração do Porto, pela já mencionada Gaffrée & Guinle, que originou a Companhia, fundada em 1902. Um processo de modernização (que se falhou em 1808, pegou mesmo de forma metódica e de vez, no início do século XX), que culminou, entre outros avanços, na construção da Usina Hidrelétrica de Itatinga, tornando o porto autossuficiente em geração de energia elétrica, com a sua inauguração em 1910, um feito por si só, notável: “destinada a fornecer eletricidade para a Companhia Docas de Santos (...) construída a 31 km de distância, na Serra do Mar. A capacidade projetada poderia atingir até 60.000 cavalos de potência, energia essa suficiente para atender, em 1912, às necessidades do Porto e das cidades de Santos e Guarujá, além de fornecer eletricidade a outras localidades e cidades do estado de São Paulo” (AN, DIBRARQ). De fato, a primeira

experiência de porto como figura institucional constituída, uma entidade, algo bem diverso do que ocorria até então, de acordo com Howard de Castilho: “o espaço, bem como o processo de embarque e desembarque não estavam ordenados como um único porto, e sim como uma série de trapiches com diferentes donos, o que complicava as operações alfandegárias. Cada etapa do trabalho também estava sob diferentes comandos, por exemplo: os trapiches contratavam um pessoal para trabalhar como estivadores; já o dono das carroças que transportavam a mercadoria não tinha controle sobre os barcos, que pertenciam a outros; também os armazéns tinham proprietários diferentes. Coordenar todas as pessoas envolvidas para embarcar ou desembarcar as mercadorias nos navios era muito complicado e caro. As empresas de importação e exportação tinham que negociar os preços com cada um dos serviços e com cada dono separadamente. Por causa do grande número de pessoas que tinham acesso às mercadorias, as perdas e os furtos eram bastante comuns, e não eram fáceis de ser identificados. O custo de todo esse processo era muito alto e isso acabou diminuindo o interesse do mercado internacional em negociar com o Porto de Santos”. Para reverter esta situação, a inspiração em operações mais modernas, tal como hoje (e mais do que nunca, como no exemplo mais recente, como integrante de uma missão, da qual se falará um pouco mais na sequência), partiu de

um olhar para fora, com intuito de encontrar a si mesmo: em portos estrangeiros. “No exterior, os portos modernos do século 19 já funcionavam com apoio do cais, e os navios atracavam próximos a eles. Guindastes hidráulicos embarcavam e desembarcavam as mercadorias e os portos eram ligados por uma ferrovia que conectava os armazéns ao cais, o que diminuía o tempo de todo o processo. O complexo portuário capitalista estava completo, permitindo que o conjunto de atividades variadas e organizadas facilitasse e acelerasse o escoamento das mercadorias. Em razão do pouco interesse que despertavam as importações pelo Porto de Santos durante boa parte do século 19 e da crescente importância do café, a modernização passou a ser tema de preocupação para as autoridades brasileiras já no fim daquele século. O resultado foi a construção de um porto moderno em Santos, inspirado nos portos internacionais, cuja organização e racionalização do processo produtivo estava no método adotado para tornar veloz o movimento de mercadorias. Para que o porto funcionasse como uma indústria, era essencial monopolizar o controle do pessoal e de atividades que envolviam guindastes, armazéns, lanchas, locomotivas do sistema ferroviário, oficinas destinadas tanto à produção quanto à manutenção de equipamentos,

abastecimento de energia elétrica e o que mais fosse necessário para o seu perfeito funcionamento. Essa era a forma de organização desejada pelos investidores e aceita pelo Estado”, apontou Howard de Castilho. Findo o prazo de 90 anos, a concessão da CDS, eventualmente chega ao fim nos anos 1980, com a devolução ao estado, da administração e do acervo à CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo, que, embora apontada como empresa de economia mista, era, em termos práticos uma estatal à esta época. Em 1993, impulsionada pela maior abertura do mercado brasileiro aos produtos importados (impactando notadamente a indústria e a empresas automotivas nacionais) a CODESP passa a receber, por meio da Lei de Modernização de Portos (8630/93), empresas privadas para operação de cargas. Já em 2013, com a Nova Lei dos Portos (12.815/13) flexibilizou-se a instalação de Terminais de Uso Privado (TUPs) e planejamento e licitações de arrendamentos voltaram ao comando federal. Atribuições até então da CODESP. Finalmente em 2019, tem início a modificação que resulta na moderna Autoridade Portuária de Santos – APS, que hoje conhecemos e que, aproou em definitivo o porto de Santos no rumo das melhores práticas, da alta tecnologia, da eficiência e do seu merecido reconhecimento em nível mundial, como referência.



Usina de Itatinga, em Bertioga: um símbolo centenário da energia e da história portuária de Santos.

Fotos: Divulgação Usina



Entre guindastes e ondas, o Porto de Santos carrega não só cargas, mas histórias. É a cidade que respira sal e progresso, onde cada navio que parte leva um pouco da alma santista e cada chegada renova o pulsar de um Brasil que se abre ao mundo.



Fotos: Divulgação de Santos





LATITUDE E LONGITUDE

Evidentemente que todo o merecido destaque e boa reputação hoje desfrutados pelo Porto de Santos, com sua Autoridade a pilotar, com mãos seguras seu timão, é um processo, iniciado há dois anos, com horizonte 2023/2027, a partir de um PE, Plano Estratégico, com 10 eixos, 15 objetivos estratégicos, indicadores, metas e resultados parciais e que, inclusive, foi atualizado no começo deste ano (houve algumas adições). Confira alguns números do Porto de Santos de 2024. Mas, talvez entre todos eles, o que primeiro chama atenção do visitante, é justamente o que delinea a determinação de uma nova relação entre as urbes (são 5 os municípios por ele abarcados) praiana e seu porto, convenientemente denominada “Porto-Cidades”, e que – a propósito – é um ponto de honra tão grande para a APS, que constitui um “neologismo por esta, que visa refletir a importância do Porto de Santos em todo o seu entorno regional, com impactos significativos em vários municípios”. Palavras presentes no documento atual do PE ao qual RV&I teve acesso. Um expediente que reverteu a percepção de que “o porto estava de costas para a cidade”, tornando-o um ente mais próximo e participativo no âmbito regional e que já vem contribuindo com antigas demandas da população, como a revitalização em curso no Parque do Valongo e mesmo projetos maiores e

mais abrangentes, que levam em conta os impactos locais, valorizando temas como mobilidade e mesmo, patrimônio histórico cultural (aqui, entre outros pontos, vale ressaltar a inclusão de uma ciclovia no projeto do túnel, um meio de transporte amplamente utilizado em toda a Baixada Santista na rotina diária da população, e a reabertura do Museu do Porto de Santos, fechado durante a pandemia do coronavírus e reaberto em junho de 2023). Seguindo pelas diretrizes, vale destacar que o Porto de Santos também é aderente (entre outros) ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável de número 13, ensanduichado no PE original entre “Proteção de Recursos Naturais” e “Gestão Ambiental”: Mudanças Climáticas. Um rol de critérios que estabelece as formas de cumprir os compromissos firmados (pelo Brasil), com a Organização das Nações Unidas, como a descarbonização das operações (já em curso e solidamente introjetada no mindset cultural institucional da APS, como deixou bem claro o diretor de Operações, Beto Mendes, na conversa que teve com **RodoVias&Infra** - e que você pode conferir na seção “Direções Cardeais”, sobre as diretorias executivas da APS, nesta edição), além, é claro de dotar as instalações de elementos mais capazes do ponto de vista de resiliência de infraestrutura e prevenção de potenciais riscos.

Visão de futuro ancorada na história: o Plano Estratégico do Porto de Santos traça os rumos de um Brasil mais integrado, competitivo e sustentável.



PORTO DE SANTOS 2024

RECORDE HISTÓRICO EM

RECORDE GERAL

179,8 MILHÕES DE TONELADAS

Crescimento de 3,8% em relação a 2023

GRANÉIS SÓLIDOS
DESTAQUES DO AGRONEGÓCIO
Açúcar: +17,8% - 27 milhões de toneladas
Soja em grãos: 27,8 milhões de toneladas
Milho: 15,9 milhões de toneladas

RECORDE EM GRANÉIS LÍQUIDOS
 19,6 milhões de toneladas (+1,2%)
 Maior marca histórica
Gasolina: +48,2%
Óleo diesel e gasóleo: +25,8%

ALTA NA CARGA SOLTA
 9,6 milhões de toneladas (+9,3%)
Celulose: 8,1 milhões de toneladas (+11,3%)

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

5,4 MILHÕES DE TEUS

Crescimento de 14,7%

FLUXO DE NAVIOS EM ALTA

5.557 EMBARCAÇÕES

Crescimento de 1,9%

RELEVÂNCIA NACIONAL E INTERNACIONAL

29,0%

PARTICIPAÇÃO NA CORRENTE COMERCIAL

US\$ 174,43 MILHÕES DE MOVIMENTAÇÃO





Foto: Ricardo Stuckert / PR



NÓS VAMOS INVADIR SUA PRAIA (E MELHORAR ELA)

Em paralelo, o Porto de Santos, tem sido contemplado, também, por uma robusta agenda positiva, por parte de outras esferas, para além da federal, diretamente responsável pela Autoridade. É o caso de dois projetos de enorme magnitude e potencial estratégico, não apenas em termos de estado de São Paulo, mas sob a ótica de um Brasil mais incrementado logisticamente, justamente em seu maior hub. Projetos ambiciosos que

atendem por nomes quase míticos: túnel Santos-Guarujá e terceira pista da Imigrantes. O primeiro, constituído por um sonho centenário e que, após muita discussão, idas, vindas, promessas e bravatas, avança a passos largos para deixar o papiro e agregar-se em materialidade. Com edital lançado no primeiro trimestre de 2025, em ocasião em que se encontraram tanto o presidente Lula quanto o governador de São Paulo Tarcísio de Freitas, o túnel Santos-Guarujá marcou um momento significativo, de harmonização política. O dispositivo (subaquático, a 21 metros de profundidade e com cerca de 4 metros de folga para as quilhas mais arqueadas a passarem sobre ele) terá 870 metros de comprimento (1,5 Km no total, levando-se em conta os acessos), três pistas em cada sentido, ainda abrindo a possibilidade futura de implantação da linha do VLT, promete reduzir significativamente (de fato, absurdamente) os tempos de viagem entre as duas cidades que, dependendo do modal escolhido, pode chegar a mais de 50 minutos e, dependendo da situação, mais de 2h, será concluído

O que nós temos que ter consciência é que nós só temos um lado: é atender bem o povo de São Paulo e o povo do Brasil. Esse é o nosso lado. E esse é o nosso compromisso. (...) É fazer o túnel para melhorar a vida do povo de Santos, a vida do povo do Guarujá.



União de forças pelo progresso: parceria entre os governos estadual e federal viabiliza o tão aguardado Túnel Santos-Guarujá, conectando histórias, pessoas e oportunidades.

em apenas um minuto e meio. Tamanhas são as dimensões envolvidas, sob qualquer ângulo, que mesmo espectros políticos bem distintos tiveram que se curvar diante do empreendimento e para, de fato, tirá-lo do papel. Durante o lançamento do edital, o presidente Lula, em tom conciliador, afirmou: “O que nós temos que ter consciência é que nós só temos um lado: é atender bem o povo de São Paulo e o povo do Brasil. Esse é o nosso lado. E esse é o nosso compromisso. (...) É fazer o túnel para melhorar a vida do povo de Santos, a vida do povo do Guarujá e a vida do povo que vai atravessar de um lado para o outro”, declarou, afirmando também que o governador do estado de São Paulo, “Está fazendo história nessas parcerias que nós estamos construindo”. Por sua vez, o governador Tarcísio Gomes de Freitas, ressaltou: “Presidente, eu quero agradecer ao senhor, porque desde o início a gente teve as conversas sobre o túnel. O senhor colocou esse túnel como prioridade (...) eu me lembro do que o senhor falou: ‘Não está na hora de ter disputa política, nós temos que atender

Presidente, eu quero agradecer ao senhor, porque desde o início a gente teve as conversas sobre o túnel. O senhor colocou esse túnel como prioridade (...) eu me lembro do que o senhor falou: ‘Não está na hora de ter disputa política, nós temos que atender o cidadão’.

Foto: Ricardo Stuckert / PR



Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente do Brasil

Foto: Sergio Barzaghi / Governo do Estado de SP



Tarcísio Gomes de Freitas
Governador de São Paulo



Ao lado dos trabalhadores que movem o Brasil, o presidente e o ministro reforçam o compromisso com a geração de empregos e o desenvolvimento do Porto de Santos como motor da economia nacional.



Sua importância vai além do aspecto logístico: o porto é fundamental para o desenvolvimento econômico regional e nacional, gera milhares de empregos diretos e indiretos, atrai investimentos privados e públicos e está no centro de grandes projetos de infraestrutura. Além disso, desempenha papel estratégico na integração do Brasil aos mercados globais, sendo peça-chave para a competitividade do agronegócio e da indústria nacional.

ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, ao lado do ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, detalhou: “Fizemos o projeto executivo, o EIA-RIMA, o licenciamento ambiental, faltava a parceria do governo federal. E o presidente Lula traz hoje essa grande promoção para a gente finalmente ter o túnel”, justificando em seguida: “O Brasil, no ano passado, exportou US\$ 333 bilhões. Um terço disso partiu daqui, do Porto de Santos. E se prepare, porque nós vamos ter neste ano safra recorde e grande parte dela vai sair aqui pelo Porto de Santos”. Gerando cerca de 9 mil empregos entre diretos e indiretos, a obra terá investimentos de R\$ 6 bilhões, com R\$ 5,13 bilhões aportados pela união à Autoridade Portuária de Santos, e, de acordo com informações do governo federal, vai “beneficiar 5 milhões de moradores da Baixada Santista e do Litoral Norte, além de mais de 4 milhões de turistas que visitam a região, tornando mais rápida a travessia. As estatísticas mostram que 78 mil passageiros atravessam o canal com a balsa e, sem essa conexão, 10 mil caminhões precisam fazer um percurso de 45 Km”. O túnel, por sinal, foi destaque em um roadshow do qual participou o ministro dos Portos e Aeroportos Silvio Costa Filho, que apresentou o projeto a possíveis investidores e possíveis parceiros tecnológicos em Portugal, na Holanda e na Dinamarca: “Estamos levando esse

projeto (túnel Santos-Guarujá) para investidores internacionais e especialistas que conhecem e executam obras semelhantes na Europa. Nós queremos garantir segurança técnica para entregar esse empreendimento tão aguardado”, completando: “O mundo olha para o Brasil como uma janela de oportunidades. Temos projetos sólidos, com segurança jurídica e ambiente favorável para investimentos. Apresentar o túnel, aguardado há quase 100 anos, é motivo de orgulho.



Créditos: Gabriel Lemes / MDIC

Geraldo Alckmin
Vice-presidente e ministro do Desenvolvimento,
Indústria, Comércio e Serviços (MDIC)

Vai beneficiar São Paulo e todo o país”, resumiu o ministro, integrante da missão internacional da qual participaram ainda o governador Tarcísio de Freitas, o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, e o presidente da APS, Anderson Pomini. De acordo com informações do Planalto, em Portugal, o projeto foi apresentado à companhia Mota-Engil, parceira da gigante chinesa CCC (China Communications Construction Company), responsável por obras emblemáticas como os

túneis da Baía de Dalian e de Hong Kong–Zhuhai–Macau e na Holanda à Ballast Nedam e da TEC Tunnel, referências em túneis submersos neste país. Ainda, a comitiva foi à Dinamarca para realizar uma inspeção técnica às instalações do “Túnel Fehmarnbelt, que ligará a ilha dinamarquesa de Lolland à ilha alemã de Fehmarn. Com 18,1 km, será o maior túnel submerso do mundo. Segundo Costa Filho, “a infraestrutura servirá como modelo para o projeto brasileiro”. Cabe ressaltar que a missão apresentou ainda diversos outros projetos da carteira brasileira, com expectativa de que ela seja suficientemente atraente para atrair algo em torno de R\$ 30 bilhões em investimentos europeus. Investimentos estes que, nunca é demais frisar, costumam somente ser firmados com parceiros de altíssimo padrão operacional, rígido regimento de controle, absolutamente responsáveis sob o prisma socioambiental e, por último, mas nem sequer por um segundo menos relevante, estritas políticas de integridade e governança corporativa.



Foto: Jonilton Lima / MPO

Silvio Costa Filho
Ministro dos Portos e Aeroportos

O Brasil, no ano passado, exportou US\$ 333 bilhões. Um terço disso partiu daqui, do Porto de Santos.

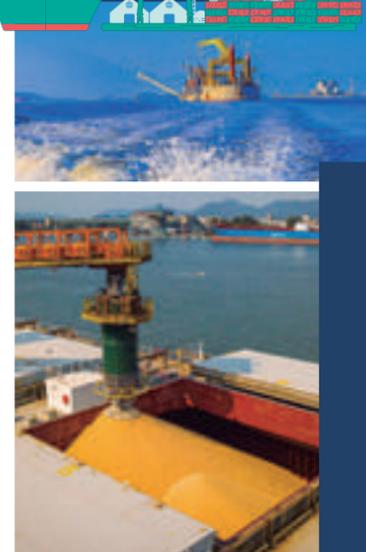
O mundo olha para o Brasil como uma janela de oportunidades. Temos projetos sólidos, com segurança jurídica e ambiente favorável para investimentos. Apresentar o túnel, aguardado há quase 100 anos, é motivo de orgulho. Vai beneficiar São Paulo e todo o país.



NOVA IMIGRANTES



A VER NAVIOS



Já a terceira pista da Imigrantes, que vem para trazer mais alívio ao intenso fluxo entre a parte continental e o litoral industrializado e logístico da região de Santos, São Vicente e Cubatão, ecoa, também, em suas dimensões, o assombroso feito de engenharia que foi a realização da pista existente (um marco da engenharia nacional, até hoje ainda sem paralelos e que, de quebra, ainda foi eleita – subjetivamente, é claro – como uma das 5 mais impressionantes pistas do país, em votação interna na Central de Redação de RV&I). De acordo com o governador do estado de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas, “a terceira

pista da Imigrantes, projetada com mais de 22 Km de extensão (sendo destes, 17 Km somente de túneis), vem pra melhorar e muito a vida de quem sobe e desce do litoral para a capital. Vamos ampliar em 25% a capacidade total da rodovia, sendo que para veículos pesados esse crescimento será de 145%, com impacto direto no escoamento da produção para o Porto de Santos e fortalecimento do turismo garantidos por uma engenharia sofisticada e à altura do cidadão paulista. Fluidez, eficiência, conforto, menos tempo na estrada”, detalhou o governador em múltiplas divulgações.

A visita técnica ao Porto de Santos, realizada por **RodoVias&Infra**, contou com a curadoria, detalhamento e explicações do assistente pleno e encarregado do Museu do Porto de Santos (iniciativa mantida pela APS), Jorge Valias. Sobre ondas calmas e uma brisa constante e moderada, a bordo de uma das potentes e confiáveis lanchas de apoio “Fabiana”, o porto e sua faina rotineira pareciam imperturbáveis, com suas imensas e imponentes cidades flutuantes pacificamente atracadas. Suas águas, um caldo em 3 tempos, passado, presente e futuro, permitindo à imaginação retroceder e avançar livremente como as peculiares catraias, típicas da região. Singelas e permanentes testemunhas de onde outrora deslizavam os charmosos vapores “Ita” da Companhia Nacional de Navegação Costeira, paquetes, batelões e até mesmo veleiros como o

hoje em dia famoso veleiro Kestrel, que descansa pacificamente na orla de Santos. Ainda são elas que ocasionalmente dividem o canal com os fortuitos New Panamax (denominação criada para designar a classe de navios que explora as dimensões ampliadas, em 2016, do Canal do Panamá), demais gigantes do alto-mar, os operosos rebocadores (que quando não estão pondo suas centenas de cavalos à prova, conectam-se à moderna rede de fornecimento de energia elétrica Onshore Power Supply - OPS, que permitem um hiato entre operações absolutamente limpo e sem a queima de sequer uma gota de diesel, e os cruzeiros (que ganharão, por sinal, uma área exclusivamente a eles dedicada em futuro brevíssimo). Em termos de contemplação, vale a recomendação à quem tiver a oportunidade de realizar o bordejo pelo canal do porto: vença eventuais receios e faça-o. Falando um



Jorge Valias, assistente Pleno e Encarregado do Museu do Porto de Santos, este que fo reaberto pela atual gestão da APS





Fotos: Divulgação APS



Onde o mar beija a cidade, a orla de Santos revela sua alma litorânea, entre jardins, brisa e a eterna dança das ondas com o concreto.



Entre o som dos motores e o cheiro de sal, a certeza: o Porto de Santos é símbolo de um país que avança com coragem.



pouco da operação, Valias, diante de um graneleiro de saída para o mar aberto, comentou: “São 62 berços de atracação, o que se traduz, em uma média diária de 38 operações de entrada ou saída no porto. Toda essa movimentação é monitorada e gerenciada pelo Centro de Controle do Sistema de Gerenciamento das Informações de Tráfego de Embarcações, mas pode ser acompanhada, também em tempo real por aplicativo disponível para o pessoal da autoridade”, disse. Seguindo da altura da Fortaleza Santo Amaro, adentrando pelo canal às modernas operações (como a do colossal conglomerado chinês Cofco, – agrícola, de granéis sólidos vegetais - maior terminal da companhia fora da China e erguido com investimentos de R\$ 2,84 bilhões, que incluíram a aquisição de

locomotivas e vagões), passando por enormes “Porta Contêineres” e curiosos navios “Ro Ro” (Roll on, Roll off, para transporte de automotores, que, literalmente como o nome significa, entram e saem rodando da embarcação, que na prática, é como um estacionamento de shopping que se move), a conformação multitarefas do porto, fica ainda mais evidente. Desde o aroma açucarado dos terminais de açúcar (algo inusitado, especialmente em contraste ao spray molhado e salgado subindo pela proa da lancha), ao controlado e cirurgicamente preciso aceno de guindastes acomodando as “cargas projetadas” (ou Terminal de Cargas de Grandes Dimensões – TCDG, que cuida do que afinal, é indivisível). Claro, esta polivalência será ampliada com a consolidação do Parque Valongo,

cuja segunda fase está para ter início, abrindo em definitivo as instalações para uma indústria além dos granéis e bens de consumo: a indústria do turismo, que certamente ganhará novo e possante impulso com as intervenções no antigo e pioneiro cais de peso, efetivamente transformando-se, como quer o presidente Pomini no “Porto Madero brasileiro”, em referência à pitoresca atração cultural, boêmia e gastronômica portenha. O reforço desta vocação, turística e de lazer, vem, definitivamente na entrega da primeira fase das obras do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá, e com início das operações previstas para 2026, atendendo aeronaves de aviação regional como os turboélices ATR 72, também ficou perceptível à equipe de **RodoVias&Infra** no trajeto realizado,

que se estendeu praticamente aos limites do porto, indo além e ao largo da longa ponte ferroviária (que possui um sistema de elevação da seção central, aumentando consideravelmente sua altura em relação à linha d’água, permitindo que embarcações de “calado aéreo” mais avantajado possam passar sob ela sem problemas), pouco à frente do Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP) – uma instalação flutuante, montada sobre o navio Höegh Giant, atracado em águas internas há pouco mais de um ano. Ao fim da visita, já com os pés sobre o píer flutuante, à poucos metros da terra firme, um apelo é feito à reportagem, sendo recebido assim, de maneira até algo confusa: “Falem bem do porto de Santos”. Ora. Depois do exposto, falaríamos o contrário por quê? ■

Com olhos atentos, vento no rosto e o coração aberto ao mar, RodoVias&Infra percorreu a alma portuária de Santos, onde cada navio que atraca traz memórias de um Brasil que navega entre o passado e o futuro.

Foto: Allan Gregorio / APS



**DEPOIS DE NAVEGAR
ENTRE PASSADO E FUTURO,
PISAMOS EM TERRA
FIRME COM A CERTEZA:
O PORTO DE
SANTOS FALA
POR SI.**

Foto: Allan Gregorio / APS

**EXECUTAR
OBRAS COM
SEGURANÇA**

FFL

DESDE
2006



COMPLEXO VIÁRIO ARIETA



VIADUTO CARLOS DE CAMPOS



COMPLEXO VIÁRIO AYRTON SENNA



JACU PÊSSEGO



PONTE CRUZEIRO DO SUL



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



GESTÃO 4.0

Anderson Pomini, Presidente da Autoridade Portuária de Santos – APS

Homem de origem simples, cujo caráter foi talhado desde tenra idade na lida de campo, no interior do Paraná, a personalidade à frente da Autoridade Portuária de Santos reflete um perfil disciplinado, resiliente e conscientemente responsável, por natureza. Articulado — como muito convém aos mais destacados operadores do direito — Anderson Pomini detém também a capacidade de fluir por diversos assuntos, com grande desenvoltura, em boa parte, devido à sua peculiar disposição em ouvir e compreender com interesse genuíno o que têm a dizer seus interlocutores. Ao longo de sua história, política, visão de Estado e um agudo senso de justiça social moldaram um executivo perspicaz, que, pela atenção aos detalhes e minúcias, tem obtido sucesso na preparação intensa do ecossistema portuário sob sua condução (além de Santos, também Itajaí, em Santa Catarina, está sob a APS, é bom lembrar), com vistas à alta performance e eficiência que, se no momento o país não pode prescindir, constituirá critério excludente nas próximas décadas, em termos de competitividade mundial.

Foto: Allan Gregorio / APS

Portos são portas abertas para o mundo, conectam nações, movimentam economias e traduzem, em cada operação, o ritmo do comércio global.

“ O problema é que o nosso sistema criou tanto formalismo em razão da desconfiança que o estado tem do gestor público temporário, que ele acabou imprimindo, ao final, a proverbial ineficiência.



Foto: Eduardo Oliveira / MPor

RodoVias&Infra: O senhor possui uma trajetória sólida como bom estrategista, em diversas atividades que desempenhou ao longo do tempo. Como foi o caminho até a chegada à APS? De que maneira o senhor a recebeu, suas primeiras impressões e ideias?

Anderson Pomini: Eu comecei na política bem cedo, porque sempre gostei muito do processo eleitoral. Com 13 anos, eu e um amigo da escola rural, colaboramos com uma campanha à prefeitura da nossa região. Nós circulávamos pelos sítios, com um alto-falante no carro, reproduzindo uma fita da campanha do candidato. Até que um dia essa fita arrebentou, e, como eu tinha decorado o texto, peguei o microfone e fui repetindo o que estava nela. Em uma ocasião, ao acaso, passamos em uma propriedade em particular, em que por ventura estava o candidato, que acabou me chamando para falar também nos comícios. E foi aí que eu percebi, uma vocação. Política. Relacionamento, participação. Tanto é que eu fiz Direito em São Paulo, depois de conseguir um emprego pra pagar a faculdade, já pensando em política. Outro passo que aconteceu, foi a minha eleição para o Diretório Acadêmico, já no primeiro ano, no qual acabei ficando até o final do curso. No quarto ano do curso, eu coordenei uma campanha para o deputado federal Régis de Oliveira, e já era o tesoureiro estadual do PSC à época. Sempre conciliando as atividades estudantil, acadêmica, política e partidária. Finalmente, eu conquistei a advocacia e, nas minhas andanças por ela, percebi que o Direito Eleitoral era uma área muito escassa. Foi inclusive o próprio Régis de Oliveira, que foi desembargador, presidente da Associação dos Juizes do Brasil e da América Latina, quem aconselhou para essa especialização. Então, a parte do Direito e da Política, eu conhecia um pouco. Foi assim que eu comecei a palestrar sobre Direito Eleitoral e abri

meu escritório, junto à minha esposa, que também é advogada. Nesses dez anos, houve então o convite para coordenar a parte jurídica da campanha do João Doria, entre outras campanhas, como a da vice-presidência do Geraldo Alckmin e do Márcio França ao Senado. Depois, fui convidado para ser secretário de Justiça da Capital, uma experiência muito rica na gestão pública, que serviu para entender, enfrentar a burocracia e a morosidade, e mesmo, para desconstruir alguns preconceitos que nós temos em relação ao funcionalismo público. Eu fui conhecer a máquina pública pelo outro lado do balcão. E ali eu fui entender que tem muita gente boa. O problema é que o nosso sistema criou tanto formalismo em razão da desconfiança que o estado tem do gestor público temporário, que ele acabou imprimindo, ao final, a proverbial ineficiência. É muito carimbo, muita gente pra decidir, muita gente para compartilhar uma decisão simples, e isso gera essa ineficiência, essa morosidade. E afinal, aí é que surge, normalmente, o tema privatização. Público versus privado. Qual é melhor? E, efetivamente, nós passamos por isso exatamente aqui no porto.

” **É muito carimbo, muita gente pra decidir, muita gente para compartilhar uma decisão simples, e isso gera essa ineficiência, essa morosidade.**

Com 29% de participação na corrente comercial brasileira, o Porto de Santos reafirma sua relevância nacional e internacional como elo estratégico.



Foto: Allan Gregorio / APS

Fotos: Divulgação de Redes Sociais

O que eu ouvia, desde o começo é que 'o porto sempre esteve de costas para a comunidade'. Ou seja, não havia um metro quadrado de integração do porto com a cidade.

E neste contexto, falamos de sua chegada à APS, correto?

Sim. Pesou muito para minha indicação à presidência a experiência jurídica, administrativa, de gestão e a natureza do meu trato com as pessoas. Palavras deles, Geraldo Alckmin e Márcio França, que entenderam por bem que a APS necessitava disso, mais do que proficiência técnica específica na área. E, quando da minha chegada, o cenário no porto era o pior possível, em toda sua história. Por quê? Porque a gestão que passou estava organizando a casa para venda. E o que eles fizeram? Dispensaram 500 funcionários, no Plano de Demissão Voluntária – PDV, fizeram caixa, nos últimos 4 anos, pensando na outorga, para aumentar o valor da empresa em um eventual leilão, e, com isso, deixaram de investir em obras de infraestrutura básicas para a operação portuária.

Acabou depreciando o, digamos, asset. O porto enquanto ativo, não?

Perfeito. E com isso, o porto, que representa 30% da corrente comercial brasileira, se conecta com 200 países em mais de 600 destinos, estava com suas perimetrais em situação precária, com o canal precisando de aprofundamento, o mercado, operando independente da discussão, e pressionando para que se fizessem essas intervenções. E o porto, “parado”. Esse era o cenário dois anos. Uma situação muito ruim. Os funcionários que restaram, cerca de 800, já com as malas prontas para ir embora. Os sindicatos tiveram suas credenciais de acesso revogadas e, no topo disso, o mercado apreensivo, bravo. Porque quando ele paga a tarifa, o arrendamento, ele naturalmente espera que se cumpra o acordo, para que isto seja revertido em obras. E, além disso, havia um distanciamento muito grande na relação entre a comunidade local e o porto. O que eu ouvia, desde o começo, é que “o porto sempre esteve de costas para a comunidade”. Ou seja, não havia um metro quadrado de integração do porto com a cidade, como fizeram outros portos pelo mundo, notadamente, em alguns exemplos na Europa. Inicialmente, grosso modo, as áreas portuárias eram muito degradadas. O tráfego pesado, de fluxo intenso, com a presença de prostituição, contrabando, drogas, aos poucos, foi dando lugar a uma integração mais efetiva com as cidades. E isso acabou tornando as áreas que passaram por essas iniciativas integradoras, em polos de atração turística. Por que no nosso imaginário, há um fascínio, tanto pelas infraestruturas aeroportuárias, os aviões e sua operação, quanto pelas instalações portuárias, com seus grandes e imponentes navios. E é um fascínio tanto para crianças quanto para adultos. São criações humanas fantásticas. E isso é um ótimo ponto de partida para atrações turísticas. Para reverter isso, nós começamos fazendo algo que eu gosto muito e é fundamental, que é ouvir as pessoas. Então, eu passei um bom tempo pela cidade, tive oportunidade de montar um time muito competente e experiente, fazendo como também preconiza o ministro Silvío Costa, que costuma dizer: “Quem ouve mais, erra menos”. E ele tem razão. Então eu fui conversar com a cidade, ver as opiniões sobre o porto, que afinal são aquelas de que, é legal, gera emprego, mas também gera transtorno. Existia respeito, mas não admiração. Não existia um link.

Um respeito, protocolar, digamos.

Um respeito distante. E, é bom lembrar, que o porto apesar de receber “de Santos” no nome, está conectado a mais 4 cidades da baixada santista: Guarujá, Cubatão, Bertioga e agora São Vicente. Mais que isso, é o porto do Brasil, do litoral do estado de São Paulo e não apenas de uma cidade. Além disso, o porto nunca tinha olhado para sua margem esquerda. Guarujá. Eu ainda tenho palafitas. Pessoas vivendo em situação precária. E isso é constrangedor. De um lado eu tenho muita riqueza, o mundo inteiro chegando e saindo do país, pujança, e de outro eu tenho gente em condições extremas de pobreza. E isso revela um pouco da nossa incompetência em gestão pública. Então, nós nos dedicamos exatamente sobre esse tema. Quando houve a troca ministerial, nós estávamos exatamente nos movimentando para tirar o porto do programa de privatização, e desenhar o projeto “Porto do Futuro”. Outro ponto que nós ouvimos muito aqui é relativo à falta de planejamento, por sinal. Apontam-se os gargalos, os problemas, que são reais. Mas que somente existem, porque nós não nos planejamos no passado. O porto é o que é, e assim como ele uma grande maioria de portos também é assim no mundo, por conta do mercado, que impulsiona o porto e sua conformação, conforme suas necessidades, de uma forma orgânica. Se pegarmos na história, os portos em geral, não tiveram um planejamento da gestão pública, seja qual for, para aquela área. Na esmagadora maioria, foi o navegador que chegou e elencou o local mais adequado para ancorar suas embarcações. Santos não foi diferente. Santos foi construída pelos navegadores. Os portugueses, espanhóis, holandeses, os traços de arquitetura que a cidade ainda apresenta deste passado, têm relação com esses navegadores. E é assim em todo lugar do mundo. E aí vem o estado. Vê que está ali acontecendo um comércio, toma a iniciativa de ver o que pode ser feito de melhoria, constrói um cais. E nós fizemos isso. Entregamos para a família Guinle, que construiu este porto, investindo pesado, com a Companhia Docas, durante 90 anos. Construíram e começaram a organizar o setor. Depois, nos anos 1990, é que o porto volta à gestão federal. Na verdade, todos os portos, todas as nossas “janelas conectadas com o mundo”, ostentam interesse nacional de segurança, e de segurança alimentar. Por isso são federais. E justamente por isso, a gestão pública do porto, deverá sempre estar vinculada ao interesse nacional. Então, hoje, o Porto de Santos é uma Autoridade Pública federal, uma empresa do estado brasileiro, que defende esses dois princípios básicos. Na verdade, o porto até extrapola as questões nacionais que eu já expliquei. Ele é um elemento importante para a segurança alimentar mundial também. Se este



Reunião entre Autoridades Portuárias, ABEPH e Ministério de Portos para tratar das principais pautas nos portos brasileiros.

porto aqui parar, a China passa a sofrer dificuldades de alimentar sua população. Então veja a importância desse canal em termos mundiais, e claro, para o nosso agro, enquanto estímulo e fomento dos nossos negócios. Santos é essencial para o comércio naval mundial. Por isso, esta estrutura, jamais poderá estar nas mãos de um grupo econômico. E aqui, começo a defender o meu ponto de vista quanto à questão das entidades públicas versus privadas, e do porque eu acredito que Santos deve se manter público, é que o grupo econômico, pauta suas ações “pela cotação da bolsa”. Se ao final do dia, ele olhar para o painel, e chegar à conclusão que a soja é o que está trazendo maior lucratividade a ele, o que ele faz? Reúne o seu conselho, e direcionar todas as suas ações para a soja. E aí eu pergunto: que eu faço com a celulose? O que eu faço com o suco de laranja? O que eu faço com o óleo diesel? O que eu faço com o metal? Ora. O porto de Santos é um hub multipropósito. Ele opera todas as cargas. E o papel da APS é calibrar os interesses dessas cargas, de acordo com os interesses do país. Por isso ele jamais poderá estar 100% nas mãos do mercado. O que podemos fazer, e fazemos, é terceirizar vários serviços. Como por exemplo, a dragagem, a concessão das perimetrais e dos acessos, que está em fase de formatação. Agora, o que eu não posso entregar, é a decisão estratégica da gestão portuária, que inclusive, lida com os conflitos do mercado. Isto deverá sempre estar nas mãos do estado.

O porto de Santos é um hub multipropósito. Ele opera todas as cargas. E o papel da APS é calibrar os interesses dessas cargas, de acordo com os interesses do país. Por isso ele jamais poderá estar 100% nas mãos do mercado. O que podemos fazer, e fazemos, é terceirizar vários serviços.



“Tudo era decidido em Brasília. Distante da realidade do porto. A gestão aqui era até então uma executora. E eu considero isso errado. Quem tem que decidir é o porto, compartilhando suas decisões estratégicas com o ministério.”



Movimentação recorde no Porto de Santos: mais de 5,4 milhões de TEUs em contêineres movimentados, com crescimento de 14,7% em relação ao ano anterior.



Ainda que exista o risco de, como o senhor mesmo disse, incorrerem em morosidade, ineficiência.

Sim, mas então por que não buscar ferramentas para desenvolver uma gestão pública 4.0? É isso que nós defendemos. Maior transparência, maior participação, exigência de formação dos quadros técnicos para que façam a gestão do porto. E hoje já é assim. Nós temos a “Lei das Estatais”, que foi criada depois dos escândalos, principalmente da Petrobras, que exige, por exemplo, que todos os diretores aqui do porto, tenham formação superior, mestrado, experiência em gestão pública comprovada por pelo menos oito anos. E antigamente não era assim. Assumia o assessor do vereador, que era nomeado diretor etc. Hoje não. Existe a indicação política? Existe. Mas ela tem que se enquadrar dentro dessa qualificação. Então sobe a régua para a escolha dos diretores. A aplicação da Lei das Estatais para a gestão portuária foi muito importante por conta disso.

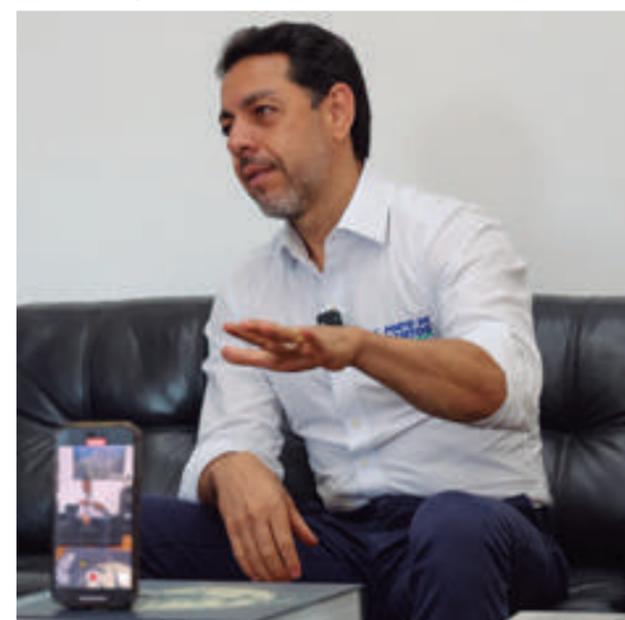
E assim chegamos à atualidade na APS.

Entre os nossos desafios, o primeiro foi que nós pegamos o porto sendo preparado para a venda. Privatização. Havia uma insatisfação geral por conta disso. Na troca ministerial, com a chegada do ministro Silvío Costa, ele teve uma reunião conosco, e me disse o seguinte: “Pomini, o que você precisa para atribuir maior eficiência ao porto de Santos?”, e eu respondi que algumas providências. Primeiro: a delegação de competência. Tudo era decidido em Brasília. Distante da realidade do porto. A gestão aqui era até então uma executora. E eu considero isso errado. Quem tem que decidir é o porto, compartilhando suas decisões estratégicas com o ministério.

Ou seja, o senhor viu um porto mais propositivo.

Perfeito. E o ministro nos atendeu. Outorgou a chamada delegação de competência. A segunda questão era a retirada do porto do programa de privatização. Quando eu enquadro a empresa neste programa, eu imponho a ela um torniquete jurídico-administrativo, impedindo-a de fazer investimentos. E, em terceiro lugar entre as providências, eu mostrei a necessidade de termos liberação de orçamento. O ministro, nos atendeu em todos os três quesitos. E basicamente essa foi uma organização que nós fizemos no primeiro ano da minha gestão. No segundo ano, nós reunimos a comunidade, e em conjunto, traçamos um plano, pensando no porto em um horizonte de 20 anos. E assim foi feito. Nós distribuímos este plano de ação em 3 eixos: integração Porto-Cidade, infraestrutura e administração. Do ponto de vista desta última, realizamos um concurso público, contratamos 250 pessoas, fizemos aquisição de sistemas e melhorias técnicas e tecnológicas para a gestão portuária, como a implantação do 5G; a criação do gêmeo digital, que permite a simulação de operações para que depois se possa aplicá-las no mundo real; e, na infraestrutura, a implantação de um plano de ação de infraestrutura, ouvindo principalmente os nossos clientes, que são os arrendatários. É um plano que é atualizado diariamente. Para você comparar: em quatro anos da gestão anterior, foram investidos no porto R\$ 70 milhões. O que em termos práticos para uma operação como esta aqui equivale a nada. Já a nossa gestão, ao final de seus 4 anos, terá investido R\$ 12,5 bilhões. É o maior investimento, em toda a história do porto de Santos, já executado em uma janela de quatro anos.

“Em 4 anos da gestão anterior, foram investidos no porto R\$ 70 milhões. O que em termos práticos para uma operação como esta aqui equivale a nada. Já a nossa gestão, ao final de seus quatro anos, terá investido R\$ 12,5 bilhões. É o maior investimento, em toda a história do porto de Santos, já executado em uma janela de quatro anos.”



“Que todos os diretores aqui do porto, tenham formação superior, mestrado, experiência em gestão pública comprovada por pelo menos oito anos. E antigamente não era assim.”

Gestão histórica no Porto de Santos: com autonomia garantida, fim do processo de privatização e orçamento liberado, a atual administração traçou um plano estratégico de 20 anos, investiu em tecnologia, realizou concurso público e colocou em prática o maior volume de investimentos da história do porto, R\$ 12,5 bilhões em apenas quatro anos.



Fotos: Divulgação de Redes Sociais

Esses investimentos se refletem principalmente na infraestrutura. Quais são as principais obras previstas ou em execução que representam esse avanço?

O mercado, nossos clientes, e com razão, nos pedem uma coisa: acesso. É preciso entrar com os navios, escoar os produtos, seja por linhas férreas, por rodovias, hidrovias ou dutovias. O porto precisa entregar isso. Inclusive, adotando melhores procedimentos para diminuir os tempos de espera dos navios. Afinal, o operador entende – corretamente – que está cumprindo sua parte, sua obrigação contratual, pagando a tarifa. E espera que nós cumpramos a nossa. Entre essas expectativas está, por exemplo, o aumento do calado. Atualmente nós temos 15 metros. Internacionalmente, é consenso que o ideal é que se chegue a 17 metros. E nós chegaremos lá em 3 fases: na primeira, faremos a derrocagem de 33 rochas que temos no canal. A segunda, será o contrato, por empreitada, para o aprofundamento dos atuais 15 metros para 16 metros. Por fim, uma concessão, pelo período de 30 anos, para que a vencedora do certame faça o aprofundamento e a manutenção para os 17 metros que nós objetivamos. Todas essas ações estão bem direcionadas, correndo desde já. Soltamos ou soltaremos todas elas em 2025. O segundo ponto: nossos acessos. Perimetrais. Como chegam e saem os caminhões, os trens, e tudo mais. Bem, nós planejamos. Vamos resolver o problema na área da Alemoa, com a construção de dois viadutos, por conta do conflito instalado entre veículos leves e pesados. Então, esses dois viadutos devem ser entregues no período de três anos. Na verdade, tudo que eu estou dizendo tem prazo de entrega para os próximos três anos. Isto inclui também a obra na perimetral da margem direita, a segunda fase da obra da perimetral esquerda na margem de Guarujá, uma obra de cerca de R\$ 800 milhões, que já tem projeto pronto e entregue. Ainda no Guarujá, tivemos recentemente a inauguração da pista do aeroporto, com a presença do ministro Silvio Costa, e, a principal obra do país, o Túnel Santos-Guarujá. O túnel Santos-Guarujá não tem apenas natureza

rodoviária. Ela é uma obra de infraestrutura urbana, multimodal. Ela conecta as margens do porto, e irá atender aos 5 municípios, impactando diretamente e positivamente a operação. Veja só: no pico da safra de soja, eu recebo 25 mil caminhões/dia. Caminhões esses que circulam 45 Km entre coleta de produtos em uma margem e entrega de produtos na outra, em Guarujá, que entre outros motivos, tem um metro quadrado mais barato. Nisso, nós estamos emitindo 70 mil t de CO2, apenas neste circuito. Algo que também é caríssimo. Pelo túnel, teremos isso feito em 870 m, em um trajeto cumprido em 1 minuto e 30 segundos. Olha o impacto que isto terá na boa operação portuária. Agora, imagine que efetivamente, eu terei condições de trazer desenvolvimento econômico para uma área pobre de uma cidade rica. Lembrando que, justamente a falta de planejamento, a que me referi um pouco antes, fez com que nós tivéssemos ali a presença de palafitas. Nós vamos acabar com as palafitas, entregando moradias dignas para estas pessoas. São 1200 famílias, das quais, pelo menos 600 já tiveram as chaves de suas novas casas entregues. Eu estou trocando chave na chave. Trocando palafita por casa de verdade. E estou fazendo um bom negócio, porque estou trocando palafita, para dar lugar à boa operação portuária.

O túnel Santos-Guarujá não tem apenas natureza rodoviária. Ela é uma obra de infraestrutura urbana, multimodal. Ela conecta as margens do porto, e irá atender aos 5 municípios, impactando diretamente e positivamente a operação.



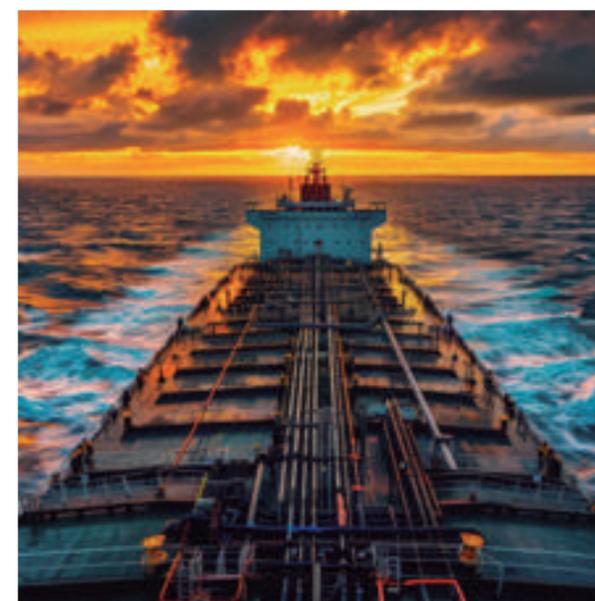
Estas palafitas estão, digamos assim, na faixa de domínio do porto?

Estão na área do porto expandido. Eu preciso movimentar cargas. O porto de Santos cresce em média 10% ao ano, com acréscimo de volume de algumas cargas girando em torno de 20, 30% ao ano. Eu tenho, por falta de uma melhor gestão no passado, pessoas vivendo em uma situação indigna. Nós estamos corrigindo esse erro histórico. Primeiro, realocando essas pessoas para moradias decentes. Segundo, mirando a utilização dessas áreas para uma melhoria da operação portuária. Em 4 anos, nós teremos um novo ambiente portuário aqui em Santos. Uma nova infraestrutura, com a implementação de todo este conjunto de obras. E o túnel, Santos-Guarujá tem relação direta com isso. Aliás, é preciso ressaltar que o Túnel Santos-Guarujá é fruto da parceria da boa política, entre governo federal e governo estadual, com o governo federal sendo representado pela APS, que já tem, 50% do recurso já em seu caixa. Cerca de R\$ 3 bilhões já estão depositados aqui. Os 50% restantes serão, portanto, aportados pelo estado. Um projeto de tal importância e magnitude, que exigiu que os dois maiores representantes executivos do país se apresentassem como estadistas, apesar de suas diferenças políticas. E nós temos o privilégio de participar desta boa construção, liderados pelo ministro Silvio Costa. Este é um exemplo de boa política. É um recado importante para essa polarização que atrapalha o país. A boa política é feita em favor do desenvolvimento da infraestrutura brasileira, e o porto de Santos é protagonista dessa história.

É um exemplo de boa política. É um recado importante para essa polarização que atrapalha o país. A boa política é feita em favor do desenvolvimento da infraestrutura brasileira, e o porto de Santos é protagonista dessa história.



Incansável, Pomini traça rotas entre Brasília e o cais, com o olhar firme de quem enxerga o futuro no horizonte portuário. Entre audiências públicas, visitas técnicas e a busca constante por inovação, ele comanda o Porto de Santos como um timoneiro que não teme maré. O porto pulsa, e ele não para.





Com esta reconfiguração da margem esquerda, tanto pela própria reorganização quanto pela melhoria da acessibilidade com o túnel, o porto pode, digamos, sair de uma situação de sufocamento, não é mesmo?

É. Na margem direita nós não temos sequer 1 único m² disponível. A última área, foi incluída na chamada Poligonal do Porto. A área portuária é conhecida como Poligonal do Porto. Zona primária. O porto hoje conta com uma área de 7,8 milhões de m². Nossa proposta – olhando 20 anos à frente – é preparar o porto para que ele tenha áreas de expansão. E o que fizemos? Nestes dois anos, fizemos um estudo de quais áreas apresentariam esse potencial. Levando em consideração também o modal hidroviário, que nós brasileiros exploramos muito pouco, especialmente quando comparados a outros países, como os Estados Unidos. Este estudo foi apresentado ao MPor, com a proposta de ampliação da área primária, desses atuais 7,8 para 20 milhões de m². Ou seja, a maior proposta de expansão na história do porto. Quem sabe, nos próximos 20 anos, os diretores que aqui estiverem ocupando nossos lugares, não irão nos agradecer, como fazemos hoje com os Guinle, que foram à sua época eficientes e pensaram à frente de seu tempo? Estamos querendo deixar um legado. Os diretores futuros irão pensar que houve uma preparação para atender aos gráficos crescentes do agro, a necessidade de maior espaço para importação, que contará em breve aí com o leilão do maior terminal de contêineres do hemisfério Sul, o Tecon 10, que ampliará nossa capacidade de 5,5 milhões de contêineres, no prazo de três anos, para 10 milhões de contêineres. E tudo isso, graças a esse “alinhamento astral”. O governo federal passou a entender que a infraestrutura gera emprego, renda, estimula a produção nacional, e principalmente, se apresenta com eficiência para a importação de bens industrializados. Essa é a janela conectada com o mundo, a que me referi. E essa

“Nosso objetivo principal é, entregarmos, ao final de nossa gestão, um porto muito melhor e mais bem planejado, do que nós encontramos.”

janela precisa funcionar. E para isso é preciso ter planejamento. Nosso objetivo principal é entregarmos, ao final de nossa gestão, um porto muito melhor e mais bem planejado do que nós encontramos. Voltando um pouco à integração Porto-Cidade, havia o anseio por parte do município, de melhorar a interface. Existia um projeto, do Parque Valongo, que ficou 30 anos abandonado. E, a magia do parque, é justamente o cais. A possibilidade turística de contemplação. Então, fizemos uma boa parceria com a Prefeitura e com os operadores privados, e entregamos, no prazo de 12 meses, os primeiros 15 mil m² do Parque Valongo, que já recebeu, em apenas 6 meses, mais de 400 mil visitantes. É o nosso Puerto Madero. E essa é só a primeira fase. A segunda fase já está em construção. Até dezembro deste ano, serão 30 mil m² de cais, com restaurantes, lojas, e, por fim, a transferência do terminal de passageiros para este local, em um período de cerca de três anos. Da forma como está projetado, este novo terminal de cruzeiros rivalizará com o terminal de Miami. Vocês estão registrando, e podem me cobrar: em quatro anos, teremos um novo porto. O maior equipamento de infraestrutura do hemisfério Sul, oferecendo uma melhor perspectiva tanto para o recebimento de cargas, quanto para o recebimento de pessoas. Tudo isso é inovador. E é representativo da força que o porto de Santos tem. E também é representativo da força que tem este pedaço de Brasil, que é a Baixada Santista.



Fotos: Divulgação de Redes Sociais



Porto de Itajaí, sob a nova gestão da APS, o porto inicia 2025 com foco em modernização e eficiência. No primeiro bimestre, já foram movimentadas 2,43 milhões de toneladas, um aumento de 14% em comparação ao mesmo período de 2024.

Toda esta visão, com foco em melhores práticas, melhorias de gestão e governança, contribuíram para que se tomasse a resolução de repassar à APS a gestão do porto de Itajaí?

É possível. Todos os portos públicos são federais, afinal. E, o governo federal pode delegar a gestão, ou para o estado, como é o caso de São Sebastião e Paranaguá, por exemplo, ou para o município, como foi o caso de Itajaí, que era um caso único. E, é muito difícil para o município, para o prefeito, para o vereador, enfrentar a força do poder econômico. O poder econômico – e é natural que seja assim – tenta intervir nas canetas dos gestores, todos, incluindo a mim e ao redor do mundo todo, o tempo inteiro. E isto é um processo que faz parte da democracia. Nada mais é do que a força da economia nas decisões políticas. Em Itajaí, esse poder econômico foi mais forte, por que a política acabou ficando refém do poder econômico. E ali, é interessante notar, que existe um porto privado, que concorria com o porto público. E é claro, em uma atmosfera de livre concorrência, prospera o mais apto. E eu acho que ali foi o que aconteceu. Itajaí ficou 2 anos fechado. Então, houve muita pressão, por ocasião do vencimento desta delegação, para que o presidente Lula fizesse algo a respeito. Assim, o presidente fala ao ministro Silvio Costa, para que passasse “ao pessoal do Porto de Santos, que está fazendo uma boa gestão” – palavras do presidente – a administração do porto de Itajaí. E nós fomos até lá. E os números falam por si. Nesses praticamente 4 meses de gestão do porto de Santos à frente de Itajaí, batemos todos os recordes dos últimos 10 anos no mesmo período. Isso quer dizer, que nós temos aqui um bom modelo de gestão. E que não guarda relação com a nossa diretoria. Guarda relação, em especial, com os técnicos da casa, que em 400 anos de história, vieram aperfeiçoando suas práticas. E qual a nossa ideia? Compartilhar esse modelo de sucesso para o complexo portuário nacional. Por isso estamos conversando com outros portos do país, como no Ceará. E nisso, muitos me questionam: “Mas o porto de Santos vai perder carga, o que você vai fazer?”. Ora, eu vou aplaudir. Porque se

o complexo nacional como um todo é competitivo, e está crescendo, isso é bom para o país. O porto de Santos não consegue atender toda a demanda nacional. E ainda bem que não. Hoje nós atendemos 70% do PIB nacional brasileiro. Nossa hinterlândia está conectada com mais de 20 estados da federação. O ideal é que nós tivéssemos outros portos com a mesma capacidade que a nossa, a mesma eficiência de recebimento de produtos, espalhados pelo Brasil, para poder absorver tudo e, mais que isso, diminuir o custo país, fazendo o país crescer. Nós entendemos que o papel do porto de Santos como líder do setor portuário nacional, é justamente estimular e auxiliar no crescimento do complexo portuário brasileiro. E o porto de Itajaí tem nos oferecido um bom exemplo neste sentido. Nossa gestão interna, que está lá presente, não concorre, portanto, com o porto de Santos. Até porque, eu tenho filas de navios em espera tanto lá como aqui. Todo o nosso complexo portuário conta com filas. E é esse olhar que nós temos que ter. O complexo nacional somos todos nós. E, o porto de Santos naturalmente deve liderar esse bom movimento.

Nesses praticamente 4 meses de gestão do porto de Santos à frente de Itajaí, batemos todos os recordes dos últimos 10 anos no mesmo período. Isso quer dizer, que nós temos aqui um bom modelo de gestão. E que não guarda relação com a nossa diretoria. Guarda relação, em especial, com os técnicos da casa.



Foto: Allan Gregorio / APS



E como é afinal, tentar imprimir agilidade, dinâmica, velocidade nesse ambiente de funcionalismo público, que não gira, muitas vezes, na mesma intensidade que o seu entorno?

Vamos mudar a norma. O procedimento. Eu não posso ficar sujeito ao rigor e à formalidade de uma norma que está fomentando a ineficiência pública. Evidentemente, se eu estiver bem intencionado com as minhas ações. Assim como é evidente que eu devo estar sujeito à governança, aos limites, à defesa do patrimônio. Se, por exemplo, pra tirarmos do papel o túnel Santos-Guarujá, eu precisar de ousadia na interpretação da norma, sendo que na origem eu estou intencionado, vamos fazer, com preparo e aplicação, porque eu vou me posicionar perante ao órgão de controle. E para isso é preciso coragem, e ir ao órgão de controle demonstrar este espírito de que se está intencionado de fazer o bem para a coisa pública. É isso que eu defendo. A norma pode e deve evoluir, e se adaptar ao bom gestor, que pretende uma gestão pública 4.0, bem intencionado e que queira realizar. Se nós não fizermos isso, não é possível avançar. Essa burocracia que nós enfrentamos diariamente aqui, é imposta a todo e qualquer gestor público. E a maioria desiste, se acomoda. E isso faz com que as pessoas capacitadas se afastem do setor público. E isso é um risco. Porque se abre espaço para outras configurações, nem sempre interessantes, dirigirem coisas públicas. E isso pode gerar retrocessos. E isso é o contrário do nosso objetivo.



Com 55 terminais marítimos e retroportuários distribuídos entre Santos e Guarujá, o maior porto da América Latina. São mais de 60 berços de atracação ao longo de 13 km de cais, conectando o Brasil ao mundo com eficiência e escala.



Foto: Allan Gregorio / APS

Que mensagem o senhor deixa aos investidores, empreendedores, gestores públicos e privados, em relação à APS e ao porto de Santos?

A boa política é aquela que foca olhando pra frente, para o para-brisa, e não para o retrovisor. Todos os eventos que eu participo, eu percebo muito pessimismo. "Ah, mas nós deveríamos", "Ah, mas o gargalo", "Ah, mas o mundo"... Veja. Nós construímos em 400 anos – apenas 400 anos – o maior equipamento de infraestrutura do hemisfério Sul. Todos os portos do mundo têm 3, 4, 5 mil anos de operação. Então, a gente tem que se orgulhar dessa boa construção. 30% da corrente comercial brasileira. Em quatro anos, nós teremos um novo porto. Túnel, canal aprofundado, os acessos de forma absolutamente adequada. Em quatro anos, teremos uma nova configuração logística brasileira. Ou seja: o recado que eu dou para o gestor público é: seja ousado. E para o empreendedor, olhem para o porto de Santos, e tenham a certeza que o que a gente está projetando aqui, pode mudar o formato da boa gestão. Que é a gestão pública 4.0 que nós buscamos, e que o Brasil tanto precisa. ■

Fotos: Divulgação de Redes Sociais



Brasil em missão: o futuro do Túnel Santos-Guarujá avança com parcerias internacionais e visão estratégica.



E a maioria desiste, se acomoda. E isso faz com que as pessoas capacitadas se afastem do setor público. E isso é um risco. Porque se abre espaço para outras configurações, nem sempre interessantes, dirigirem coisas públicas.



O recado que eu dou para o gestor público é: seja ousado. E para o empreendedor, olhem para o porto de Santos, e tenham a certeza que o que a gente está projetando aqui, pode mudar o formato da boa gestão.





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

QUAL O PREÇO DE UMA VIDA?

COLAPSIVIDADE



POSTE DE AÇO PADRÃO

POSTE COLAPSÍVEL

@renovaurb

www.renovaurb.com.br



JULIO CEZAR DE OLIVEIRA
DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS



GUSTAVO SALVADOR
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO DE NEGÓCIOS E REGULAÇÃO

DIREÇÕES CARDEAIS

Tal qual a Rosa dos Ventos, cujo diagrama que representa uma volta completa no horizonte, constituindo elemento basilar na navegação e na determinação de orientação e rumo desde suas primeiras representações, o porto de Santos, também é dotado de 4 direções, neste caso executivas, para manter sua colossal estrutura no azimute correto. Se a bússola, essencial até hoje, é governada pelos principais pontos Norte, Sul, Leste e Oeste, a presidência da APS, por sua vez é apoiada por Julio Cezar Alves de Oliveira – Diretor de Administração e Finanças (DIADM); Edilberto Ferreira Beto Mendes – Diretor de Operações (DIOPE); Orlando de Almeida Razões Júnior – Diretor de Infraestrutura (DIINF) e Gustavo Salvador Pereira – Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação (DINEG), além é claro, de todo o quadro funcional especializado que atua sob esse arranjo. E, naturalmente, **RodoVias&Infra**, teve a oportunidade de, ao visitar cada um deles, registrar as visões, atualidades e os próximos desdobramentos que estão previstos por cada uma destas “Pontas de estrela”, imprescindíveis no grande esquema logístico do Brasil.



BETO MENDES
DIRETOR DE OPERAÇÕES



ORLANDO RAZÕES JÚNIOR
DIRETOR DE INFRAESTRUTURA

**DIADM
JULIO CEZAR DE
OLIVEIRA,
DIRETOR DE
ADMINISTRAÇÃO E
FINANÇAS**



Egresso do mercado financeiro, ao qual se integrou desde 1976, quando de sua entrada no Banco do Brasil, onde percorreu em termos práticos todos os setores, Julio Cezar de Oliveira, diretor de Administração e Finanças, é um administrador habituado desde a origem, às transações, aquisições e operações de alto vulto e de sensível e crítico status estratégico para as instituições que representou, participando, desde a abertura de bancos à consolidação de seguradoras, e mesmo planos voltados à área de saúde, tendo assumido a vice-presidência do Banco do Brasil. Homem objetivo e fala ponderada, o executivo aceitou o convite para integrar a nova gestão, por ele considerada “um sucesso”, já vislumbrando, contudo, alguns passos essenciais para melhorar a performance da APS. “Nós encontramos um porto que tinha superado uma situação difícil, definidora. Mas acima de tudo, encontramos uma instituição amarrada. Tivemos que ir aí, destravando-a para que ela conseguisse seguir seus caminhos de forma mais fluida. A estrutura estava sendo preparada para ser privatizada. A gestão anterior foi esvaziando todos os serviços, atividades e, fazendo caixa. Só porque se tem um caixa alto, não significa que se tenha uma boa administração. É um capital que fica à disposição de quem realizar a aquisição. Quando de nossa chegada, estancamos isso aí, retomamos os investimentos que eram necessários, e o presidente Pomini deu toda a linha para que pudéssemos alavancar toda a programação que estava sendo

desenhada e hoje nós temos uma situação bastante estável. Haja vista que o porto irá financiar grande parte do Túnel Santos-Guarujá. Paralelamente, nós começamos um processo de renovação dos quadros da casa, com um novo concurso e um Plano de Demissão Voluntária, porque ficamos aí 14 anos sem concurso e temos alguns funcionários muito antigos ainda na ativa. Na verdade, já estamos chamando os aprovados, estamos na 3ª chamada. Gente nova, que chega com brilho nos olhos e muito ávida por mostrar serviço e, claro, crescer junto com o porto que, afinal de contas é muito pujante e ainda tem a perspectiva de crescer muito mais nos próximos anos, com os diversos projetos que têm sido apresentados por esta gestão. Claro, ainda há muito por fazer. Muita coisa boa para acontecer. Nós partimos para uma abordagem prática, dentro das regras, da legalidade, sem receio. Afinal, o gestor que tem medo, não merece ser gestor. É preciso encarar os desafios.

“ Nós encontramos um porto que tinha superado uma situação difícil, definidora. Mas acima de tudo, encontramos uma instituição amarrada. Tivemos que ir aí, destravando-a para que ela conseguisse seguir seus caminhos de forma mais fluida. ”



Gestores experientes, visão estratégica e resultados concretos: a nova administração da APS impulsiona o Porto de Santos rumo a um futuro ainda mais pujante e sustentável.



Foto: Allan Gregorio / APS

Porque eles vêm. E são diários. E as decisões têm que ser tomadas”, afirmou o experiente diretor. Quanto à chegada ao porto, *per se*, ele declara: “Está sendo uma experiência muito prazerosa, completamente diferente do que eu já tinha visto. São momentos de desafios, mas que estamos enfrentando bem. Bons momentos. Mas é algo com o qual é fácil de se ajustar, porque, independentemente do objeto, as boas práticas da administração, financeiras, e as boas formas de se manter um negócio em boa saúde, qual seja ele, não mudam”, explicou. Sobre o mais novo “integrante da família”, o executivo entende que “o porto de Itajaí foi uma deferência do governo federal feita a nós. Demonstra confiança no nosso trabalho e demonstra confiança nas soluções que somos capazes de implantar. E nós fomos para lá, logo no primeiro dia deste ano, e estancamos uma máquina de fazer dívidas, subrogando contratos e transformando prejuízo em

recebíveis para o município. Hoje, com o porto de Santos na sua administração, existe segurança. Mesmo os profissionais, se sentem mais seguros para poder desenvolver suas atividades. Lá, a empresa foi assumida com um déficit de R\$ 50 milhões e, já nos dois primeiros meses, conseguimos fechar o caixa no azul. Essa é uma boa experiência e que eu espero, possa ser replicada para outras estruturas portuárias do país. Antigamente, havia a Portobras, que era uma holding política. Ora. Nada impede, que se faça uma holding eminentemente técnica para abarcar outras operações e com esta finalidade. O porto de Santos é um instrumento, uma ferramenta eficaz, que merece muito o respeito que tem. Possui um peso nacional para o desenvolvimento e a economia do país que são cruciais”, relatou. Outro destaque da atuação da atual gestão da APS, de acordo com o diretor, são as melhores interações Porto-Cidade. “O contexto imediato ao redor do porto, as cidades, têm tido também uma boa alavancagem. A relação mudou. Está mais franca. Praia Grande será incluída na Poligonal, então são coisas muito bacanas, que vão progredindo, pela influência do porto e sua pujança. Especialmente agora que ele está superorganizado. Nós fomos convidados para isso, para trazer a experiência administrativa, do banco, das empresas, para organizar as rotinas. A vivência. E o presidente Pomini confiou em nossa capacidade de trazer um perfil de administração financeiro que, mesmo sendo seguro, não deixa de ser dinâmico”, comentou.

“ Para organizar as rotinas. A vivência. E o presidente Pomini confiou em nossa capacidade de trazer um perfil de administração financeiro que, mesmo sendo seguro, não deixa de ser dinâmico. ”

**DIOPE
BETO MENDES,
DIRETOR
DE OPERAÇÕES**



Gestor público, ex-prefeito de Paranapanema – SP e com experiência na Secretaria Municipal das Subprefeituras da Prefeitura Municipal da Cidade de São Paulo (Cidade Ademar e M’Boi Mirim e chefe de Gabinete da Subprefeitura do Jabaquara), Edilberto Ferreira “Beto Mendes”, diretor de Operações da APS, se define, de maneira modesta, como “Um homem do interior”. Sorocabano de nascença, o atual diretor de Operações do porto de Santos começou sua vivência política cedo, tendo galgado de forma constante e sólida, o caminho que o levou às Operações do maior porto do país. A vivência, tanto no executivo quanto no legislativo (foi assessor parlamentar da Câmara Federal), também contribuí para um estilo de gestão calcado no aprendizado e na disposição para assumir “de peito aberto”, como ele mesmo diz, responsabilidades cada vez maiores. Por sinal, ele credita à sua chegada à APS, inicialmente como chefe de gabinete da presidência, como uma experiência “fantástica”, porque ofereceu as condições de “sistemática de trabalho” e “uma oportunidade de

vivenciar todas as áreas, departamentos e atividades da instituição”. “É uma honra poder trabalhar aqui”, afirma o diretor, que “agarrou com as duas mãos”, o convite do presidente Pomini, junto ao ministro Silvio Costa Filho, para, enfim, assumir a diretoria de Operações. “Estamos trabalhando muito intensamente, e estamos conseguindo bater todos os recordes de movimentação de carga. Mas, estamos buscando muito mais”.



Com gestão técnica, metas ousadas e compromisso com a sustentabilidade, o Porto de Santos reafirma seu papel estratégico no presente e no futuro da logística nacional.



“ Estamos trabalhando muito intensamente, e estamos conseguindo bater todos os recordes de movimentação de carga. Mas, estamos buscando muito mais.

OLHAR GLOBAL

“O Brasil precisa, o mundo precisa, dos insumos e produtos que passam pelos nossos cuidados, então se por um lado o convite para trabalhar no porto, foi uma honra, mas também é uma grande responsabilidade”, avaliou o diretor, que ainda entende que “parte da nossa melhoria constante na gestão, para além da vivência diária das atividades do porto, foi, a qualificação específica, proposta pelo presidente Pomini, por meio de diversos cursos e visitas a outros portos do mundo. Nosso intercâmbio com outros portos, aliás é muito bom”, afirmou. Sobre estas visitas, o diretor comenta algumas peculiaridades: “Fomos à China, visitar os portos de Shanghai, Guangzhou e Shenzhen. Lá, a maioria dos portos movimenta um único tipo de carga. Têm uma produtividade altíssima, e são estruturas enormes. Porém têm essa característica de serem instalações dedicadas. Algo bem diferente de Santos, que é multipropósito”, relatou o diretor, que citou a movimentação de uma destas estruturas, em 24 milhões de TEUs (Twenty-Foot Equivalent Unit – ou a unidade básica de medida, que parte da capacidade de um contêiner de 20 pés), ao ano, frente à uma monta de 6 milhões que deve ser atingida por Santos já nos próximos anos, e que deve, em um período de 5 anos, ter esta capacidade dobrada, chegando a 12 milhões de TEUs, por meio, justamente, das melhorias operacionais e de infraestrutura que estão atualmente em curso. “Algo mais comparável à nossa natureza multipropósito são os portos europeus. Por isso, fizemos visitas técnicas a Hamburgo, Rotterdam, Antuérpia e Valência. Muito similares, movimentando contêineres, grãos, granéis líquidos. “Uma curiosidade interessante é que, de cada 10 copos de suco de laranja que se toma na Europa, 8 passaram por terminais no porto de Santos. Mas, são modelos de gestão muito parecidos. São portos públicos, com terminais privados”. Comentou. Ainda, de acordo com Mendes, é preciso ter em mente que, em números absolutos, somente em 2024, está se falando de uma estrutura que movimentou 179,8 milhões de toneladas, em uma operação que, há dez anos, anualmente vem registrando constantes 5% de acréscimo nessa movimentação. O que, segundo estimativas do próprio diretor, “por volta de 2035, Santos deve chegar a 306 milhões de toneladas. É por isso que se torna essencial termos uma logística eficiente nos modais, melhorar ferrovias, estradas. O porto, o MPor e o governo, estão com a parceria no Túnel Santos-Guarujá, que será um grande avanço. Estamos fazendo nossa lição de casa. E o Governo do Estado, tem que ir fazendo a sua, com a Nova Imigrantes e até a retomada da ideia da nova descida por Suzano”, comentou, acrescentando: “Um imbróglie jurídico destravado pelo presidente Pomini, e que era uma questão de grande relevância para o porto, foi a chamada “pêra ferroviária”, que nos dará outra condição de mobilidade, interferindo muito positivamente na Operação diretamente”.

O Brasil precisa, o mundo precisa, dos insumos e produtos que passam pelos nossos cuidados, então se por um lado o convite para trabalhar no porto, foi uma honra, mas também é uma grande responsabilidade.



Por volta de 2035, Santos deve chegar a 306 milhões de toneladas. É por isso que se torna essencial termos uma logística eficiente nos modais, melhorar ferrovias, estradas. O porto, o MPor e o governo, estão com a parceria no Túnel Santos-Guarujá, que será um grande avanço. Estamos fazendo nossa lição de casa.



Foto: Allan Gregorio / APS

Referência em inovação, governança e responsabilidade ambiental, o maior porto da América Latina avança com eficiência rumo a uma nova era de desenvolvimento.



S DE SANTOS, S DE SUSTENTABILIDADE

Exemplificando o intercâmbio com outras instituições congêneres, ao qual se referiu (e a consequente troca de conhecimento e melhores práticas que vem a reboque), o diretor Beto Mendes destacou a participação da APS, em um seminário de descarbonização, promovido justamente pelo porto de Valência (mais especificamente a Fundação Valência): “Foi um evento especialmente importante para a diretoria de Operações, que, além da Superintendência de Operações e a Superintendência da Guarda Portuária, passou, no início deste ano, a assumir a gestão da Superintendência de Meio Ambiente, que estava sob outra diretoria. E esse movimento, felizmente coincide com o momento em que celebramos um acordo com a Fundação, para a coordenação do nosso programa de descarbonização, que está inclusive previsto em nossas políticas de sustentabilidade”, declarou. Outro destaque rumo à um porto mais ambientalmente correto, seguindo pela seara da descarbonização, o Projeto de Hidrogênio Verde, uma discussão bastante avançada: “Ainda que a frota brasileira seja muito incipiente em relação ao hidrogênio, nós nos adiantamos. Entramos em conversas com a Toyota, para manifestar nossa intenção, de ter nossa frota da guarda portuária, movida a este tipo inovador e limpo de motorização, entre outros passos, como incentivo aos terminais que adotarem, não apenas o hidrogênio verde, mas outras fontes mais limpas e renováveis. Neste aspecto, durante as discussões do seminário em Valência, discutia-se qual seria a alternativa combustível do futuro. E eu estou convencido de que a afirmação deve estar no plural, porque a saída, a meu ver, envolve não apenas uma, mas várias soluções. Até porque não vejo como um único combustível novo, atender à toda demanda da comunidade portuária mundial. E, de certa forma, o Brasil tem uma boa experiência com motores flex, etanol, gás, entre outros”, revelou. Por sinal, ainda no quesito combustíveis, o diretor Mendes revelou, em primeira mão à **RodoVias&Infra**, a colaboração da APS em um estudo do governo japonês, em levantamento pela Mitsubishi Co., no sentido de

aumentar a quantidade de etanol na composição da gasolina do país. Um salto previsto dos atuais 0,8%, para 10% até 2030 e, até 2040, 20%, justamente para compor o esforço de descarbonização de sua frota. “Estudando de quem comprar esses combustíveis, os japoneses foram à campo, e, encontraram apenas 2 países com capacidade de atender a demanda: Estados Unidos e Brasil. Porém, a diferença entre o etanol de milho (americano) e o de cana-de-açúcar (brasileiro), é justamente a pegada de carbono na nossa produção, que é muito menor, além, é claro, de a cana ter mais ciclos produtivos ao longo do ano, e não tirar comida da mesa”. Assim, teremos uma reunião em agosto, novamente com esses executivos japoneses, e a Associação Brasileira dos Terminais de Líquidos – ABTL, para convencê-los da capacidade brasileira de atendimento dessa demanda, incluindo aí novas infraestruturas e terminais que precisarão ser melhoradas e construídos”, observou. Dentro desses passos para a descarbonização, maior eficiência energética (e consequentemente menos emissões tóxicas), vale ressaltar que a APS implementou várias outras medidas de efeito imediato e que já estão fazendo a diferença, como **RodoVias&Infra** pôde comprovar durante visita técnica naval: Santos conta com um sistema Onshore Power Supply (OPS), na prática, pontos de fornecimento de energia elétrica terrestre para embarcações atracadas, eliminando a necessidade de geração de energia através dos próprios motores, normalmente à combustão. Ainda, a APS concede isenção tarifária aos navios com pontuação positiva no Índice Ambiental de Navios (Environmental Ship Index - ESI), que mede o impacto ambiental da navegação, os chamados “Navios Verdes”.

Celebramos um acordo com a Fundação, para a coordenação do nosso programa de descarbonização, que está inclusive previsto em nossas políticas de sustentabilidade.

ESG: “NÃO É UM DESTINO, É UMA JORNADA”

Todas estas iniciativas já descritas, de alguma forma, anteciparam um compromisso junto ao Ministério dos Portos e Aeroportos – MPor, firmado pelo próprio diretor Beto Mendes, representando a APS: o Pacto pela Sustentabilidade, que, “prevê o compromisso das operações portuárias com a descarbonização, transição energética, infraestrutura sustentável, resiliência climática, transparência corporativa, equidade, diversidade, inclusão e impacto social positivo nas comunidades locais”, tornando o porto uma “referência global”, a ponto de, talvez até criar um Selo próprio de certificação de boas práticas portuárias. Em tempo, a APS já começou a estruturar seu plano de trabalho, para que inclusive ela própria possa passar a integrar o seletor grupo de instituições detentores do selo diamante, que além do reconhecimento público, é um facilitador de acesso a outros incentivos. À ocasião, o diretor Beto Mendes resumiu: “Nós temos a responsabilidade não só de liderar a logística nacional, mas de servir de exemplo, equilibrando operações complexas e metas ambiciosas. ESG não é um destino, é uma jornada que exige aprimoramento diário”. Resumindo a dinâmica estratégica empreendida pela gestão, o diretor entende que “O futuro do Brasil passa pelo porto de Santos”, e por isso os investimentos pesados que vem sendo desenhados e implantados pela gestão, por um porto mais socioambientalmente responsável e amigável, são plenamente justificados. “Acho que estamos no caminho certo, definido pelo presidente Pomini e que o ministro Silvio Costa tem adotado.

Nós temos a responsabilidade não só de liderar a logística nacional, mas de servir de exemplo, equilibrando operações complexas e metas ambiciosas. ESG não é um destino, é uma jornada que exige aprimoramento diário.

Tanto que a APS, foi indicada para assumir o porto de Itajaí, que com o vencimento da delegação para o município, teve, já por entendimento do presidente Lula, um encaminhamento para nossa gestão. Foi como trocar o pneu com o carro em movimento, pois tivemos que abrir uma filial, um CNPJ “Santos 02”, desvinculado da administração municipal, concomitante à outros processos burocráticos vencidos, como a legalização de alfandegamento junto à Receita Federal. E, iniciamos a operação no dia 1º de Janeiro. Tudo isso sem paralisar o porto de Itajaí por uma hora sequer. E em Itajaí, os números falam por si. O porto saiu de deficitário, para, já no nosso primeiro mês de operação, superavitário. E, Santos vai investir ainda mais”, concluiu.



**DIINF
ORLANDO
RAZÕES JÚNIOR,
DIRETOR
DE INFRAESTRUTURA**



Considerando-se – justificadamente – um privilegiado, por ter tido a oportunidade de construir uma carreira longa “sempre servindo à mesma instituição, a Autoridade Portuária, sem nunca ter saído dela, mesmo trocando de prestadores de serviço”, algo raríssimo na atualidade, o diretor de Infraestrutura da APS, Orlando de Almeida Razões Júnior, iniciou seus passos como estagiário de Engenharia Civil, na APS, com a “sorte” de ter entrado “na raça”, sem à época costumeiras “indicações”, segundo ele, mais ou menos por volta do período quando se ampliava o então TECON 2 (Terminal de Contêineres), hoje TEV (Terminal de Veículos), na margem esquerda (no léxico local, a margem esquerda se refere ao Guarujá, e a direita, por consequência, Santos), ainda nos tempos de CODESP – Companhia de Docas do Estado de São Paulo. “Foi por volta de 2002 que eu comecei a atuar na manutenção civil do porto, em uma época que não tínhamos 1 m² de asfalto nas vias. Ou era paralelepípedo, blocos sextavados, os cais executados em intertravado, a sinalização muito rudimentar, feita nas próprias oficinas, com placas

O porto teve uma evolução muito grande. Hoje nós trabalhamos com equipamento de ponta, com contratos de manutenção e zeladoria mantidos de forma intransigente.

recortadas na chaparia, levadas a um pintor letrista. Então, o porto teve uma evolução muito grande. Hoje nós trabalhamos com equipamento de ponta, com contratos de manutenção e zeladoria mantidos de forma intransigente. Essa é uma parte que normalmente não é muito visada, mas a manutenção das vias em boas condições de trafegabilidade, sem buracos, bem sinalizadas, com boa drenagem e acessibilidade, é o que garante o bom fluxo inicial das cargas nas instalações”, detalhou o diretor, que defende um olhar 360° em relação à disciplina. “Com os investimentos em ampliação, a manutenção fica cada vez mais pesada. E isso é natural, com as adições de equipamentos ao inventário. É cíclico. Hoje, estamos bem estruturados para isso, com duas superintendências na área de engenharia, uma, dedicada somente à manutenção e outra, dedicada aos investimentos em infraestrutura, mudança que eu propus e foi aceita e foi implantada já no início deste ano e que tem o objetivo de acelerar os investimentos planejados”. Galgando degraus, o diretor também chegou, em 2011, à diretoria de Infraestrutura já como engenheiro concursado, migrando da área de manutenção para a de novos investimentos, tendo passado pela chefia de serviços, gerência de infraestrutura terrestre, de manutenção, e atuado como superintendente de engenharia. “Tive a oportunidade de trabalhar no setor técnico da Guarda Portuária, que é responsável por um item importantíssimo, que é a declaração

de cumprimento do porto, que basicamente é relativa à segurança do porto, se ele é considerado seguro ou não. Um documento que basicamente, se não conforme, incorre na perda de cargas. E foi pela época da minha chegada, que esta licença estava suspensa há dois anos, e nós, junto à guarda, elaboramos os nossos novos estudos de avaliação de riscos, bem como nosso novo plano de Segurança Público-Portuário, com efeito, resgatando a nossa declaração”, relatou. Sobre o cenário atual do porto, o diretor vê um momento único na história do porto, com a propriedade de quem tem mais de 20 anos de casa: “O fato de ter percorrido todas as áreas, vivido e trabalhado em meio suas dificuldades e particularidades, nos deu uma boa condição de entendimento de como tocar as coisas. Superada a estagnação que correu entre 2019 e 2023, quando assume esta gestão, nós estamos vendo um boom de grandes obras acontecendo de forma muito intensa. Entreviemos pesadamente na perimetral, por exemplo, e retomamos trabalhos que estavam parados. Nós desengavetamos tudo ao mesmo tempo. Falando em viário, estamos com um alargamento de 500 m na Alemoa, todo executado em asfalto, a implantação de um canal efetivo de drenagem, com caixa de contenção de efluentes, em substituição a uma vala provisória que existia. Já para a margem esquerda, vamos entrar na segunda fase da perimetral, para organizar o tráfego, eliminando conflitos, ligando direto com a SP-55, Cônego Domênico Rangoni, com projeto contratado. Ainda nesta margem, estamos com o edital de projeto de duplicação em Barnabé, já na rua. Tudo caminhando junto. Todas essas obras, são feitas em um contexto harmonizado com a prefeitura, que em algumas intervenções, chega a atuar de uma maneira complementar. E esse melhor entendimento e comunicação, é fruto justamente de uma melhor integração Porto-Cidade, proposta pelo presidente Pomini”, explicou. “Nós aproveitamos o hiato que houve para nos planejar. Inclusive, já pensando em alternativas para o porto, visando, por exemplo, uma terceira descida, a Nova Imigrantes. Para isso, formalizamos um convênio com a Ecovias e o Governo do Estado, para a construção do segundo acesso ao porto de Santos. O timing, para estas iniciativas, não poderia ser melhor, porque se tivessem ocorrido anteriormente, não teriam contemplado o TECON 10, multipropósito e de enormes proporções. Na verdade, o tempo todo, é preciso exercitar os avanços em infra no porto, com as rotas que trazem a ele. Um não pode avançar sem o outro. Por um lado, não adianta, fazer quantas descidas forem, se o porto consistir em um gargalo. Por outro, o porto não pode ficar superdimensionado para receber um tráfego que não existe. Tudo tem que estar casado, em simultâneo”, comentou o diretor. “E é claro, temos o



Planejamento, manutenção e visão integrada: o Porto de Santos vive um novo ciclo de investimentos, conectando crescimento logístico à mobilidade urbana e à segurança das operações.



grande projeto, o centenário sonho, do túnel Santos-Guarujá”, observou. Já do ponto de vista dos avanços aquaviários, o diretor frisa o planejamento para o aprofundamento do canal dos atuais 15 para 16 m, posteriormente, chegando à 17 m, já por meio da utilização de um instrumento de concessão: “Estamos já em tratativas conjuntas com a Secretaria Nacional de Portos e o BNDES para essa concessão, de 25 anos, que irá prever também a manutenção do acesso aquaviário, extrapolando a dragagem, e incluindo batimetria, inspeções de mergulho, sinalização náutica, manutenção de defensas, um grande pacote que será aferido por nível de serviço. E isso dá uma grande segurança para o operador, para o investidor e para o gestor. É mais previsibilidade. E isso é muito importante para o funcionamento e atratividade do porto. Ainda, pretendemos estar como edital para o '16', pronto no segundo semestre, enquanto analisamos as propostas para o derrocamento de alguns afloramentos rochosos existentes no canal, mirando em uma sinergia mais célere e em alternância contínua de intervenções. Paralelamente, desde o início desta gestão, a manutenção do calado tem sido feita, também, com rigor. Desde que a administração está atuando, não tivemos mais nenhuma notícia de perda de calado”, finalizou.

Todas essas obras, são feitas em um contexto harmonizado com a prefeitura, que em algumas intervenções, chega a atuar de uma maneira complementar. E esse melhor entendimento e comunicação, é fruto justamente de uma melhor integração Porto-Cidade, proposta pelo presidente Pomini.

**DINEG
GUSTAVO
SALVADOR,
DIRETOR DE
DESENVOLVIMENTO
DE NEGÓCIOS E
REGULAÇÃO**



Natural de Tubarão, no sul de Santa Catarina, o advogado com MBA em Negócios Gustavo Salvador Pereira, atual diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da APS, também é um bom conhecedor dos pormenores das administrações portuárias e suas características. Ex-presidente da SCPAr, companhia estatal catarinense de Investimentos, Parcerias e Negócios Estratégicos, uma holding que, entre outras atribuições, é responsável pelos portos públicos do estado, no caso, Imbituba e São Francisco do Sul, nomeadamente (e dos quais foi presidente do CONSAD, Conselho Administrativo), ele considera estas credenciais como “experiências importantes que deram segurança para aceitar o desafio, quando do convite para a APS”. Ex-secretário executivo do Conselho de Desenvolvimento e Integração do Sul – CODESUL, iniciativa integrada pelos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e o Mato Grosso

do Sul, o jovem executivo, chega ao porto de Santos, na mudança ministerial e surge de forma inesperada: “Eu vim pelo desafio. Estava atuando em São Paulo na época em que o ministro Silvio assumiu. E se São Paulo é um mundo à parte, o porto de Santos é de uma complexidade sem paralelos. Mesmo eu atendendo a todos os critérios, exigências e qualificações, confesso que a perspectiva intimidou um pouco”. Somado a isso, o diretor também - a exemplo de outros brasileiros - tinha uma pré-concepção bastante negativa (para não dizer equivocada) das administrações anteriores do porto, maculadas por denúncias de corrupção (a mais recente, com base em um processo de 2019, montado com “provas frágeis”, de acordo com o juiz da 5ª Vara Federal de Santos, Roberto Lemos dos Santos Filho, resultando na absolvição de todos os acusados), uma imagem ruim, portanto, mas que repercutiu na grande mídia, de alguma forma associando-a - desnecessário aplicar a palavra “indevidamente” aqui - ao porto, suas atividades e sua comunidade. Passado

Estamos tratando de soberania, segurança nacional, e a economia brasileira. E esta gestão, da autoridade, é sobretudo capaz e conciliadora, tanto das necessidades do mercado, quanto dos interesses nacionais.



este momento, de acordo com o diretor, houve uma girada de chave: “Eu já conhecia o presidente Pomini, por conta de outras atividades profissionais. E isso foi algo que deu ainda mais certeza de que Santos era realmente o caminho”, afirmou, recordando ainda que o cenário encontrado já nos primeiros dias, era bastante sensível: “As pessoas estavam com medo. Os funcionários estavam muito inseguros, porque havia a perspectiva de desestatização. O que considero um equívoco, porque aqui, estamos tratando de soberania, segurança nacional, e a economia brasileira. E esta gestão, da autoridade, é sobretudo capaz e conciliadora, tanto das necessidades do mercado, quanto dos interesses nacionais. Então, a característica da administração, mudou, se modernizou. Bate todos os recordes. Sob a liderança do presidente Pomini, e com o engajamento do nosso time, está havendo uma mudança significativa de cultura. Que busca resgatar a confiança dos colaboradores. É uma postura da diretoria. Eu classificaria o nosso presidente como destemido. Com suficiente inteligência e coragem pra promover essa mudança de atitude, que melhora o ambiente, e acaba melhorando a própria atividade



Com foco em governança, regulação transparente e estratégia nacional, o Porto de Santos consolida-se como protagonista da logística brasileira e referência em eficiência portuária.

do porto. E é por isso que estamos conseguindo fazer essas entregas. E o meu papel aqui é criar as condições para que essas entregas sejam feitas. Com tudo isso, nós dispomos ainda, de um corpo técnico muito competente, que também dá segurança para implementar essa mudança cultural. Outro ponto que nós temos conseguido atuar de maneira favorável é: estamos mostrando que é possível fazer as coisas, de maneira harmônica, consertada, e dentro das regras, com entendimento e transparência. E isso têm refletido nos resultados. Nós mudamos o patamar. E acredito que estamos no caminho para deixar um bom legado”, disse.

UM MUNDO DE NEGÓCIOS

Seguindo pelas atividades desenvolvidas pela diretoria dentro da estrutura de governança, o diretor avalia: “Todo o recurso que entra pelo porto, chega a partir do momento em que nós aplicamos as políticas estruturadas pela Diretoria de Negócios e Regulação, dentro de uma estratégia engajada, em primeiro lugar, com os interesses do país e sua competitividade no cenário internacional, por meio da ação direta da própria APS. Toda a política tarifária do porto de Santos, que está inserida dentro de um contexto de normas nacionais, é definida na nossa diretoria. Com base nos nossos estudos, nós conseguimos averiguar possibilidades de descontos e incentivos também. Hoje, estamos com cerca de 60 arrendatários, contratos que são geridos pela nossa diretoria. Nós fiscalizamos, fazemos a gestão do contrato, em conjunto com instituições reguladoras, como a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários - ANTAQ. Supondo que exista o plano de ofertar uma área, um projeto do erro somos nós que realizaremos a natureza da modelagem dela, para um arrendamento futuro, com várias regras. Movimentação mínima de carga, tipo de carga, tipo

de ocupação, qual cronologia, enfim, as regras do jogo, e, a partir daí, colocamos o certame na praça. Hoje em dia, o tíquete nosso aqui, em termos de CAPEX (do inglês, Capital Expenditure - investimento a ser feito pelo vencedor do certame), tem girado em torno de R\$ 2 bilhões, inicialmente”, explicou o diretor. Questionado sobre as interferências do governo federal em uma dinâmica diária, nem sempre possível de ser acompanhada a distância e que, necessariamente, deve possuir um alto teor de autonomia, o diretor afirma: “Existem os critérios, existem as diretrizes, claro. Mas o porto de Santos anda sozinho, cabe a nós, enquanto diretoria, perceber e explorar as direções e tendências que ele apresenta, dentro do que faz sentido para o porto funcionar bem. E é por isso que eu e o presidente Pomini entendemos que, quando de uma reunião em Brasília, temos que estar preparados para nos posicionar bem. E vemos que temos conseguido compatibilizar bem as coisas. A decisão política não se sobrepõe à decisão técnica. As duas acabam compondo. E esse é um dos motivos de eu continuar motivado a trabalhar aqui. Temos liberdade de encaminhamento, e isso dá segurança para avançar”, declarou. “Isto também implica que o porto detém autodeterminação. E isso é fundamental, por exemplo, para os próximos anos, para a expansão da poligonal, que praticamente vai dobrar a capacidade, aumentando a retroárea, o que condicionará à manutenção do protagonismo histórico do porto, que hoje está evitando gargalos, por meio de alta eficiência em seus processos. É uma operação ágil”, concluiu o diretor. ■

Porto de Santos, anda sozinho, cabe à nós, enquanto diretoria, perceber e explorar as direções e tendências que ele apresenta, dentro do que faz sentido para o porto funcionar bem.

..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

FALLING WEIGHT
DEFLECTOMETER

CURVIAMENTO

ROAD VIDEO
SURVEY
VEHICLE

MOBILE MAPPING
SCANNER SYSTEM
PEGASUS TWO





EVOLUÇÃO DA VIDA

Sucesso de público e crítica com apresentações lotadas e diante de plateias técnicas e sofisticadas, segunda edição do Workshop de Sinalização e Segurança Viária, iniciativa do Grupo SMI e suas empresas, Sinasc, ICD, Loja Viária e BRS, e realizada em parceria com Projevias, 3M, Graco, Avery Dennison, Marvitec e RenovaUrb, sustentou com folga as expectativas geradas desde a primeira edição. Dotado de forte adesão também online, o evento, que vem ganhando mais notoriedade a cada ano, mais uma vez trouxe o que de mais contemporâneo e atualizado a de disponível no país, em termos de produtos, materiais e métodos, apontando a evolução de um mercado que se consolidou como a última barreira de segurança nas pistas do Brasil, ao mesmo tempo em que representa a última palavra em produtos e sistemas de proteção ao usuário de rodovias.



A ideia é que os especialistas venham, com a experiência de suas empresas, e a compartilhem com quem deseja melhorar seu conhecimento, por meio dessas ideias, em um debate franco, de melhores práticas.



Pedro Peres da Silva
Presidente do Grupo SMI



O II Workshop de Sinalização e Segurança Viária reafirma a evolução técnica e colaborativa do setor: um espaço de trocas reais, onde projetos, tecnologias e práticas se alinham ao compromisso maior de salvar vidas nas rodovias brasileiras.

Fazendo convergir a comunidade técnica de segurança viária nos mais heterogêneos ramos de atuação em que ela está inserida (desde fornecedores, aplicadores, fabricantes de componentes e equipamentos à gestores, como as concessionárias EPR, Via Araucária e mesmo o próprio DER/PR), o II Workshop de Sinalização e Segurança Viária do Grupo SMI, ainda que oficialmente de temática livre, pela perspectiva de **RodoVias&Infra**, que esteve presente nos seus dois intensos dias (e foi inclusive mencionada no emergente e muito bem frequentado podcast “Tô na Pista”, realizado em simultâneo), pode ter, entre uma de suas mais fortes caracterizações a síntese dentro da palavra “evolução”. Não a evolução disruptiva, atabalhoada, do mero exibicionismo tecnológico, que tem suas pirotecnias transformadas em fumaça na vida real. Mas a evolução contínua, de aperfeiçoamento permanente, tanto de ideias, quanto de procedimentos, quanto da própria mentalidade e compreensão dos processos que, se há alguns anos eram meramente considerados assessoriais, hoje são considerados mais que uma forma efetiva de prevenção e atuação em locais de risco e prevenção de acidentes: são a comunicação de uma rodovia com o motorista, e até além disso, são a comunicação do zelo que um

administrador rodoviário transmite ao seu usuário. “Nós entendemos que é preciso evoluir na parte de materiais e de serviços. Queremos fazer com que a mensagem chegue às pessoas adequadas, aos gestores rodoviários. Para acharmos um rumo, porque trabalhamos muito com preço apenas, e não tanto qualidade, durabilidade. E é com essa mentalidade de mais a médio e longo prazo que nós estamos aqui, para falar de projetos, de materiais, de legislação, e na prática. A ideia é que os especialistas venham, com a experiência de suas empresas, e a compartilhem com quem deseja melhorar seu conhecimento, por meio dessas ideias, em um debate franco, de melhores práticas”, resumiu, já durante a abertura dos trabalhos, o presidente do Grupo SMI, Pedro Peres da Silva, dando o tom que permearia os debates e apresentações durante o par de dias em que elas tiveram efeito. “Esta é uma evolução que nós estamos vendo, por exemplo, no DER/PR, que implementou com sucesso o PROSEG, o maior programa de engenharia de tráfego hoje em execução no Brasil. Uma evolução que aconteceu inclusive nos editais, onde temos hoje a possibilidade de apresentar novas tecnologias dentro de seu escopo. Uma possibilidade fantástica. Uma realidade bem diferente da que nós vemos em uma maioria de gestões, tanto públicas quanto privadas, que ainda utilizam materiais defasados há décadas em suas especificações”, citou o presidente, pouco antes de uma das mais aguardadas apresentações (e que não deixa de ser a explanação de um case de sucesso), a do diretor de Operações do DER/PR e assessor do diretor Presidente da instituição, Alexandre Castro Fernandes. “Um evento desta natureza,



Alexandre Fernandes
Diretor de Operações do DER/PR e Assessor do
Diretor Presidente da Instituição

Um evento desta natureza, com essa qualificação técnica na audiência, tanto presencial quanto pela internet, mostra que há um bom caminho. Vejo que este Workshop está plantando sementes, que já estão dando frutos.

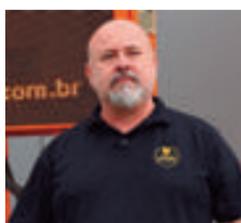
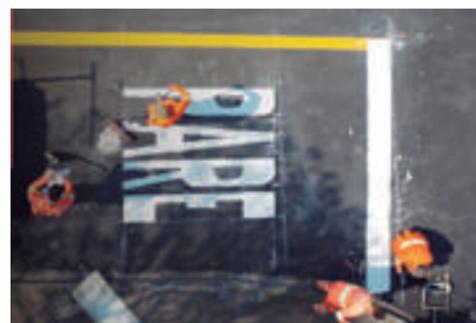
com essa qualificação técnica na audiência, tanto presencial quanto pela internet, mostra que há um bom caminho. Vejo que este Workshop está plantando sementes, que já estão dando frutos”, avaliou o jovem e ao mesmo tempo experimentado dirigente, que há 20 anos, trabalha com o tema Segurança Viária. “Desde o Prosinval, passando por Prodefensas e a primeira edição do BR-Legal, todos nos quais atuei pelo DNIT, mostram que o Brasil vem evoluindo bastante em 20 anos. Temos uma comunidade técnica muito atuante e persistente, que atua e colabora também com a evolução das normas. É necessário destacar, que estes avanços, também se dão por conta do compromisso que é pactuado na alta gestão. Somente conseguimos trazer essas melhorias, e, no caso do DER/PR, porque tivemos o apoio total do governador Ratinho Junior, do secretário Sandro Alex (à frente da Secretaria de Infraestrutura e Logística – SEIL) e do diretor Presidente do DER/PR, Fernando Furiatti”, fez questão de registrar, durante as explanações de sua preleção, que tratou, entre outros assuntos técnicos, da “Responsabilidade do Servidor Público na Segurança Viária”, apontando ainda a estreita cooperação que o DER/PR estabeleceu com outras autarquias, como o DER/MG, DER/SE, DER/DF, AGESUL (Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos do Mato Grosso do Sul), entre outras, assinalando ainda que “A quase totalidade dessas responsabilidades aplicadas ao servidor público na Segurança Viária, também se aplica aos gestores de concessionárias da iniciativa privada”.



Equipe organizadora e especialistas reunidos pelo propósito comum de transformar conhecimento em segurança viária. Um encontro técnico, humano e essencial para o futuro das nossas rodovias.

SEGURANÇA POR PRINCÍPIO

Se por um lado, todo um rol base, como políticas melhores, programas melhores, especificações melhores, por outro, um ponto nevrálgico, também componente deste amálgama fundamental - projetos melhores – foi defendido, já no começo das discussões, pelo diretor Comercial da Projevias, Rodrigo Colleone, que destacou: “Como muitos disseram aqui, a necessidade de melhoria na qualidade e nas condições das nossas infraestruturas são inquestionáveis. É, tudo isso, obrigatoriamente começa com bons projetos. É no projeto de Segurança Viária que se trabalham 4 variantes essenciais para a performance resultante: o projeto fornece as informações técnicas necessárias para o atendimento Legal, contemplando todas as variáveis humanas, levando em conta a disponibilidade Financeira para os investimentos nos ativos de Segurança Viária e, a própria gestão desses ativos, de forma adequada”, detalhou o diretor. “Um projeto, afinal não é simplesmente uma materialização do papel. É uma construção baseada em um grande levantamento de dados, que gera avaliação, estudo de soluções, a melhor forma de execução destas soluções, e o acompanhamento destas implementações. Então, a oportunidade de contribuir em eventos como este Workshop, significa também contribuir com a estratégia para o desenvolvimento de projetos de segurança que auxiliem na tomada de boas decisões por parte dos gestores. Por isso nós trouxemos todas as fases e peculiaridades, de todo o ciclo produtivo de um projeto, bem como dados, que afinal, vão se materializar em vias melhores para o usuário e, que possuem inteligência também na otimização de seus custos, entre outras vantagens”, resumiu.



Um evento desta natureza, com essa qualificação técnica na audiência, tanto presencial quanto pela internet, mostra que há um bom caminho. Vejo que este Workshop está plantando sementes, que já estão dando frutos.



Rodrigo Colleone
Diretor Comercial da Projevias



Rafael Lima
Promotor Comercial, Gerente da ICD Vias



Queremos elevar a qualidade técnica das nossas vias, assegurando que a aplicação dos nossos produtos seja feita com excelência, por meio de equipamentos modernos, eficientes e atualizados, que não apenas entreguem desempenho, mas também contribuam para salvar vidas. Afinal, os usuários dessas vias somos todos nós.



PARTICULARIDADES DAS MATÉRIAS

Com a massiva presença de marcas notórias e gigantes multinacionais, o Workshop teve como grandes destaques, as novas gerações de produtos que chegam, tanto para atender normas revisadas, atualizadas, quanto níveis de exigência cada vez maiores. “Queremos elevar a qualidade técnica das nossas vias, assegurando que a aplicação dos nossos produtos seja feita com excelência, por meio de equipamentos modernos, eficientes e atualizados, que não apenas entreguem desempenho, mas também contribuam para salvar vidas. Afinal, os usuários dessas vias somos todos nós.”, explicou o promotor Comercial, gerente da ICD Vias e apresentador do Podcast “Tô na Pista”, Rafael Lima, que também é um dos responsáveis pela organização do evento, que, já se tornou um ponto de encontro e referência importante no

“O foco em materiais e tecnologias de qualidade é automaticamente mais segurança na via. Falamos, neste sentido, dos sistemas de sinalização horizontais, que têm representado uma quebra de paradigma em termos de desempenho e constituem uma parte muito importante na construção ou na reforma de uma rodovia.



Alessandra Cea
Responsável Química da ICD Vias

segmento. Um pensamento em linha com o da responsável Química da ICD Vias Alessandra Cea, para quem “O foco em materiais e tecnologias de qualidade é automaticamente mais segurança na via. Falamos, neste sentido, dos sistemas de sinalização horizontais, que têm representado uma quebra de paradigma em termos de desempenho e constituem uma parte muito importante na construção ou na reforma de uma rodovia. É por meio destas sinalizações, que acompanham o usuário do começo ao fim de seu caminho, que eu tenho melhores condições de segurança”,



“Um Workshop como esse é uma oportunidade, não apenas para a divulgação de conhecimento, mas para o conhecimento adequado de novos produtos, mais tecnológicos e melhores. Estas conversas também vão de encontro à necessidade de uma melhor compreensão técnica.



Leonardo Tasinafo
Eng. de aplicação da 3M para a América Latina

demarkou a especialista em tintas e pigmentos da ICD Vias. Seguindo pela seara dos materiais, Leonardo Tasinafo, engenheiro de aplicação da 3M para a América Latina, trouxe a inovação da marca de Minnesota, em sua apresentação “Tecnologia Todo Clima, Elemento Cerâmico 3M”, para justamente, mostrar as potencialidades deste item, já utilizado pelo DER/PR com sucesso no lote 5 da PR-323. “É um produto concebido para condição climática adversa, mais comparável às tachas do que às microesferas, ainda que não as substituam no todo”, explicou o engenheiro, que ressaltou as vantagens de maior manutenção de refletividade a longo prazo e sob lâmina d’água, além da melhor ancoragem dos elementos, desde que se observem

as recomendações de aplicação (e entre estas, a utilização da tinta SuperFlex da ICD Vias). Ainda, de acordo com o engenheiro, “Um Workshop como esse é uma oportunidade, não apenas para a divulgação de conhecimento, mas para o conhecimento adequado de novos produtos, mais tecnológicos e melhores. Estas conversas também vão de encontro à necessidade de uma melhor compreensão técnica, em um contexto em que o país carece de melhor qualificação. E tudo isso dentro da lógica de termos esses materiais superiores sendo empregados, da melhor forma possível, e dentro da ideia de que nós temos que buscar rodovias que perdoam”, ponderou. Reforçando a presença de empresas americanas



Participar de workshops como este é multiplicar conhecimento, fortalecer conexões e levar para casa muito mais que um certificado, é levar a bagagem técnica que transforma vidas nas estradas.

O Workshop é essencial para nós da Graco, por que somos muito focados em desenvolvimento e implementação de novas tecnologias, e esse encontro cumpre seu papel ao apresentar essas tecnologias e seus processos, para que essas soluções cheguem em sua melhor forma ao seu usuário final, nas rodovias.

no segmento (uma vez que os EUA são referência importante desde a elaboração de normas que inspiraram as NBRs verde e amarelas), o gerente de Produtos e Contas Estratégicas da Avery Dennison, Marlu Costa, levou adiante uma apresentação focada em sistemas sustentáveis para sinalização viária, com base nas aplicações tecnológicas e previsões normativas, notadamente para a sinalização vertical: "Este é um evento que é de extrema importância para o compartilhamento de tecnologia, inovações e soluções sustentáveis, não apenas para o meio ambiente, mas para o gestor e principalmente para o usuário. É claro, este também é um momento de união do mercado, que se reúne com o único propósito de ajudar a salvar vidas", disse. No segundo dia de encontro, André Beninca, da Graco do Brasil, que trouxe soluções para demarcação viária, detalhando especificamente os equipamentos para pista desenvolvidos pela empresa, avaliou que "O Workshop é essencial para nós da Graco, por que somos muito focados em desenvolvimento e implementação de novas tecnologias, e esse encontro cumpre seu papel ao apresentar essas tecnologias e seus processos, para que essas soluções cheguem em sua melhor forma ao seu usuário final, nas rodovias".



Marlu Costa
Gerente de Produtos e Contas Estratégicas
da Avery Dennison



André Beninca
da Graco do Brasil



Este é um evento que é de extrema importância para o compartilhamento de tecnologia, inovações e soluções sustentáveis, não apenas para o meio ambiente, mas para o gestor e principalmente para o usuário.



Renata Móbilía
Consultora Técnica da Marvitec

SEGURANÇA DE METAL

Reforçando a disciplina que é responsável por fazer as coisas darem certo quando tudo sai errado, a Marvitec trouxe conteúdos técnicos detalhados sobre a sua linha de terminais absorvedores de energia, atenuadores móveis, atenuadores zero manutenção, absorvedores, defensas metálicas e suas diversas especificações e níveis de contenção. Ressaltando a necessidade de conformidade já desde a instalação para que os sistemas funcionem corretamente, a consultora técnica da Marvitec, Renata Móbilía, destacou o suporte técnico da Marvitec: "Nós disponibilizamos também, além do nosso contato, todos os manuais técnicos de todos os produtos no nosso site, para download gratuito. A Marvitec não quer e nem pode esconder esse tipo de informação. Pelo contrário, ela tem que estar acessível facilmente, porque a instalação de dispositivo feita da forma incorreta pode ter efeito contrário ao planejado. Ao invés de salvar uma vida, pode tirá-la. A implantação correta garante a performance, a deformação, exatamente como ele foi testado e aprovado na norma. Por este motivo, a Marvitec presta essa assistência, indo a campo, promovendo treinamentos e, participando de apresentações como este Workshop. E esta é

Não se pode perder a oportunidade de salvar vidas. Custo não pode ter tanto peso quando a vida não tem preço. E, se por um lado temos muita procura pelo menor preço, é preciso avaliar que, quase nunca ele é o melhor preço.

A Marvitec presta essa assistência, indo a campo, promovendo treinamentos e, participando de apresentações como este Workshop. E esta é uma forma também de contribuir para termos elementos e vias mais seguras, até para nós mesmos.



uma forma também de contribuir para termos elementos e vias mais seguras, até para nós mesmos", frisou a técnica, que também está à frente do podcast "Rota Segura". Dentre aspectos legais e normativos, o sempre eloquente Henrique Faria, diretor Comercial da Marvitec, também presente à apresentação, também insistiu que "Não se pode perder a oportunidade de salvar vidas. Custo não pode ter tanto peso quando a vida não tem preço. E, se por um lado temos muita procura pelo menor preço, é preciso avaliar que, quase nunca ele é o melhor preço. E aí é papel do técnico mostrar ao pessoal de suprimentos que, no final, na resultante de negócios, o barato costuma sair caro", enfatizou.



Henrique Faria
Diretor Comercial da Marvitec



Acesse os vídeos completos dos painéis do workshop pelo QR Code e fique por dentro de tudo que rolou!

O CONHECIMENTO LIBERTA E SALVA

Já para o diretor de Negócios da RenovaUrb, Marcelo Rezende, que, entre avião e carro, cobriu mais de 100 mil Km, em 19 estados do país em mais de 36 apresentações para mais de mil pessoas, além do próprio tamanho do Brasil, a desinformação é o maior desafio a ser vencido pelos técnicos e especialistas, durante sua palestra “Conceito de Rodovia Segura, Materiais e Aplicação”. “Segurança Viária, nada mais é do que a Segurança ao Usuário. E existe uma diferença neste entendimento em todo o país. A falta de informação é um impeditivo para que o Brasil alcance outros patamares. Temos uma magnitude de vias que está fora do escopo dos projetos. No topo disso, o conceito evoluiu também, para o de rodovia que perdoa, porém ele precisa, necessariamente, ser mais bem difundido”, opinou o diretor da pioneira companhia de postes colapsíveis *made in brazil*, para quem “Iniciativas como esta do Workshop, que está na sua segunda edição, são extremamente benéficas para os integrantes de toda a indústria de Sinalização e Segurança Viária, pois essa promoção de informações corretas, precisas e fidedignas, significa trazer uma contribuição corporativa para a redução dos sinistros e mortes no trânsito”, finalizou. ■

Segurança Viária, nada mais é do que a Segurança ao Usuário. E existe uma diferença neste entendimento em todo o país. A falta de informação é um impeditivo para que o Brasil alcance outros patamares.

SOBRE O WORKSHOP E SUA SEGUNDA EDIÇÃO

Direcionado a “profissionais de engenharia em concessionárias de rodovias, estudantes das áreas de segurança viária e membros de organizações governamentais ou não governamentais que atuam na segurança viária”, o Workshop de Sinalização e Segurança Viária é uma iniciativa que, de acordo com os organizadores, deve ser expandida e ampliada para outros estados e localidades que estão sendo estudados, em datas futuras. Por hora, é possível conferir a íntegra das apresentações diretamente no canal do YouTube da Loja Viária, o que **RodoVias&Infra** recomenda fortemente, não apenas aos técnicos e profissionais, mas também aos entusiastas da infraestrutura e do desenvolvimento rodoviário nacional.



Marcelo Rezende
Diretor de Negócios da RenovaUrb

BRAZIL EQUIPO SHOW
03 > 06 JUNHO 2025

Construção e Mineração em Movimento.
Um Show Totalmente Dinâmico



CRENCIAMENTO ABERTO
EVENTO GRATUITO



📍 Jaguariúna | São Paulo

>STO

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



TECNOLOGIA E PARCERIAS PARA O FUTURO

Encontro promovido pela ABDER e Softplan reúne gestores de todo o país para debater inovação, tecnologia e modernização na infraestrutura

Em meio à natureza exuberante e ao ambiente inovador de Florianópolis, a sede da Softplan foi palco, em abril, da abertura do 1º Workshop Nacional de Tecnologia Rodoviária promovido pela Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem (ABDER). O evento reuniu gestores de infraestrutura de todo o país para debater o futuro da gestão pública e a transformação digital no setor de transportes.

A cerimônia de abertura foi conduzida pelo engenheiro Fauzi Nacfur Júnior, presidente da ABDER e do DER/DF, que ressaltou a importância da união dos DERs e da parceria com o setor tecnológico. “Essa relação sempre foi pautada pelo pioneirismo, pela confiança e pelo compromisso com a excelência na infraestrutura pública”, afirmou. Segundo Fauzi, encontros como este fortalecem a integração entre os

“Essa relação sempre foi pautada pelo pioneirismo, pela confiança e pelo compromisso com a excelência na infraestrutura pública.”

estados e reafirmam a missão de promover desenvolvimento econômico e qualidade de vida por meio da infraestrutura.

Representando a Softplan, o diretor executivo Márcio Santana deu boas-vindas aos participantes e destacou o propósito de fomentar a inovação em benefício da sociedade. “É um orgulho abrir as portas para iniciativas que impactam positivamente a vida dos cidadãos brasileiros”, declarou, reforçando a importância da transformação digital para a gestão pública.



Fauzi Nacfur Junior
Presidente da ABDER e do DER/DF



Márcio Santana
Diretor executivo da Softplan

"Cidades para Pessoas"

Inspiração na teoria do arquiteto Jan Gehl, que defende cidades onde morar, trabalhar e se divertir possam acontecer a uma curta caminhada, o *Passeio Sapiens* materializa esse conceito em Florianópolis. Com espaços integrados de inovação, gastronomia, cultura e lazer, o complexo promove convivência, mobilidade ativa e qualidade de vida em um ambiente urbano pensado para as pessoas.

O evento foi planejado para criar um ambiente de alto nível técnico, unindo palestras, debates, cases e mesas-redondas voltadas às soluções tecnológicas aplicadas à infraestrutura rodoviária e à mobilidade urbana. A programação buscou valorizar a inovação e a troca de experiências práticas entre os departamentos rodoviários, promovendo uma agenda integrada e colaborativa.

Em tempos de profundas mudanças, reunir os principais gestores do setor em um espaço dedicado à tecnologia e à inovação simboliza o espírito de transformação que a ABDER defende. Com transmissão simultânea pelo canal da associação no YouTube, o encontro também ampliou seu alcance a profissionais de todo o país, reafirmando o compromisso com a inclusão digital e a modernização da infraestrutura nacional.



É um orgulho abrir as portas para iniciativas que impactam positivamente a vida dos cidadãos brasileiros.



Quisemos retribuir todo acolhimento que recebemos nos DERs trazendo vocês para a nossa casa, preparados para este grande encontro.



Rafael Scala
Gerente de contas da Softplan



Lucas Silva
Gerente de projetos da SINFRA-MT

Trocamos as rodas com o carro andando, mas conseguimos transformar a cultura da fiscalização.



**TECNOLOGIA EM AÇÃO:
MATO GROSSO APRESENTA CASE DE FISCALIZAÇÃO DIGITAL**

A programação foi aberta com a participação de Rafael Scala, gerente de contas da Softplan. Recebendo os convidados, Scala destacou a importância da troca de experiências: “Quisemos retribuir todo acolhimento que recebemos nos DERs trazendo vocês para a nossa casa, preparados para este grande encontro”, afirmou.

Na sequência, Paulo Fernandes Rodrigues, gerente de projetos da Secretaria de Infraestrutura de Mato Grosso (SINFRA-MT), e Lucas Silva, assessor especial, apresentaram a experiência inovadora do Estado no uso de aplicativos para a fiscalização de obras públicas.

Paulo contextualizou os desafios: Mato Grosso possui mais de 33 mil quilômetros de rodovias e mais de 300 obras em andamento, com recursos superiores a seis bilhões de reais. Para modernizar o acompanhamento dessas obras, a SINFRA implantou ferramentas digitais que permitem o registro diário de atividades, fiscalização em campo com dados georreferenciados e medições em tempo real. “Estamos saindo de uma gestão baseada em papel para um modelo com evidências digitais e muito mais transparência”, destacou Paulo.

Lucas Silva detalhou o funcionamento da plataforma, que integrou relatórios de campo, medições e controle de qualidade em um só sistema. Segundo ele, a ferramenta agilizou a comunicação entre campo e gestão, possibilitando maior rigor nas medições e no acompanhamento do avanço físico das obras. “Trocamos as rodas com o carro andando, mas conseguimos transformar a cultura da fiscalização”, completou Lucas.

Estamos saindo de uma gestão baseada em papel para um modelo com evidências digitais e muito mais transparência.



Paulo Fernandes Rodrigues
Gerente de projetos da SINFRA-MT

O painel também apresentou avanços como a automatização do índice de condição da malha rodoviária, a criação de rankings de desempenho de fornecedores e a melhoria na geração de relatórios de medição. Apesar dos desafios, como a resistência inicial e a infraestrutura limitada em algumas regiões,

os resultados já são visíveis na qualidade das entregas e na agilidade das tomadas de decisão.

O caso de Mato Grosso foi recebido com grande interesse pelos participantes, que viram na experiência um exemplo prático de como a tecnologia pode revolucionar a gestão de infraestrutura pública.

**GOVERNOS NA ERA DIGITAL:
SERPRO COM SOLUÇÃO MULTICLOUD PARA A GESTÃO PÚBLICA**

No painel do SERPRO (Serviço Federal de Processamento de Dados), conheceram a solução MultiCloud, apresentada por Marcos Conrad, Data Manager da instituição.

Em uma exposição didática, Marcos destacou os benefícios da migração dos órgãos públicos para a nuvem, tendência que otimiza recursos, aumenta a segurança e promove a eficiência. “Manter data centers próprios é caro e arriscado. A nuvem é uma alternativa inteligente para modernizar a gestão pública”, afirmou.

A solução integra serviços de provedores como AWS, Microsoft, Google, Oracle, IBM e Huawei, além da “Nuvem de Governo”, hospedada no Brasil e em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD). A proposta é oferecer às instituições públicas flexibilidade e segurança para escolha de armazenamento e processamento de dados.

Entre os diferenciais estão a redução de custos entre 18% e 35%, o congelamento do valor cambial por 12 meses, a camada extra de segurança integrada e o suporte técnico especializado para migração e gestão.

Manter data centers próprios é caro e arriscado. A nuvem é uma alternativa inteligente para modernizar a gestão pública.

Marcos também ressaltou o compromisso com a governança e a transparência: “Cada cliente tem acesso a painéis de gestão em tempo real, com controle de consumo, custos e segurança”.

Durante a mesa-redonda que seguiu a apresentação, órgãos como o DER/DF e a Secretaria de Infraestrutura de Santa Catarina reforçaram a relevância do tema, com discussões sobre integração com serviços como o Google Cloud.

Mostrou que a transição para a nuvem é uma necessidade estratégica para a modernização da gestão pública, e a solução MultiCloud do SERPRO se apresenta como uma ferramenta robusta e segura para apoiar essa transformação.



Marcos Conrad
Data Manager do SERPRO



INTEGRAÇÃO RODOVIA-CIDADE: TECNOLOGIA PARA UMA MOBILIDADE MAIS INTELIGENTE

A programação da tarde trouxe a palestra de Luiz Carlos Matias, engenheiro mecânico e especialista em transportes, com mais de 27 anos de experiência no setor de tráfego urbano e rodoviário.

Matias abordou a importância da integração entre rodovias e centros urbanos para otimizar a mobilidade, reduzir gargalos e aumentar a segurança viária. Um dos principais destaques de sua apresentação foi a solução EcoTraffic, desenvolvida pela Kapsch, que permite o gerenciamento unificado de dispositivos como painéis de mensagem variável, câmeras, sensores de tráfego, estações meteorológicas e semáforos inteligentes.

Segundo Matias, "o EcoTraffic transforma a operação de trânsito ao integrar rodovias e cidades em uma única plataforma, permitindo decisões rápidas e baseadas em dados". Ele destacou que a tecnologia possibilita reduzir congestionamentos nos acessos urbanos, gerenciar semáforos de

O EcoTraffic transforma a operação de trânsito ao integrar rodovias e cidades em uma única plataforma, permitindo decisões rápidas e baseadas em dados.

forma inteligente, automatizar operações em casos de incidentes e integrar informações em tempo real com plataformas como o Waze.

O palestrante também abordou a importância da análise de dados para o planejamento de trânsito, a adoção de sistemas de Free Flow para democratizar tarifas rodoviárias e a integração entre agências públicas para fortalecer a eficiência e a segurança operacional.

Como exemplo prático, citou o caso da cidade de Farroupilha (RS), onde a aplicação da tecnologia e a integração entre órgãos públicos resultaram em melhorias significativas na mobilidade e na segurança viária.



Luiz Carlos Matias,
engenheiro e especialista em transportes



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL: MATERIAIS E RESPONSABILIDADE PARA A SEGURANÇA VIÁRIA

Silvia Cristina Mugnaini, engenheira química, administradora e especialista em segurança viária, apresentou uma abordagem técnica e consciente sobre a importância da sinalização horizontal nas rodovias brasileiras. Representando a VIMASTER, empresa referência no setor, Silvia trouxe a experiência de mais de 30 anos no desenvolvimento de produtos voltados à segurança no trânsito.

Logo no início, destacou a responsabilidade que a sinalização carrega: "Salvar vidas não custa caro; o que custa caro é a omissão diante de soluções já disponíveis". A engenheira abordou a evolução dos materiais aplicados à sinalização horizontal e a necessidade de planejamento técnico rigoroso, considerando

tipo de pavimento, volume de tráfego, clima e normas de desempenho.

Foram detalhados os diferentes materiais utilizados, como tintas à base de solvente, base água, termoplásticos, plásticos a frio e produtos pré-formados, além de técnicas de aplicação que garantem retrorrefletividade, aderência e durabilidade. Entre as inovações, Silvia apresentou o uso de microesferas de vidro coloridas para reforçar a visibilidade noturna e o emprego de faixas sonorizadoras para aumentar a segurança.

Além dos materiais, enfatizou a responsabilidade dos gestores públicos e privados em assegurar a qualidade da sinalização. "A boa sinalização é visível quando está correta, mas a sua ausência ou falha é fatal", alertou, defendendo a fiscalização rigorosa, ensaios laboratoriais e a conformidade com normas da ABNT e manuais do CONTRAN.

Silvia concluiu reforçando que a segurança viária começa no projeto, se concretiza na execução e se sustenta com manutenção contínua. Tecnologia, técnica e compromisso com a vida, segundo ela, devem caminhar juntos para garantir rodovias mais seguras no Brasil.

Salvar vidas não custa caro; o que custa caro é a omissão diante de soluções já disponíveis.



Silvia Cristina Mugnaini,
Especialista em Segurança Viária





TÚNEL INTELIGENTE E INFRAESTRUTURA SEGURA:

TECNOLOGIA QUE SALVA VIDAS

Automação, sensores e inteligência de ponta estão transformando a maneira como o Brasil preserva vidas e o patrimônio rodoviário. Especialista em projetos de segurança e tecnologia, o engenheiro Theodoro Serednicki destacou soluções inovadoras para a automação de túneis e proteção de obras de arte especiais (OAEs), como pontes e viadutos.

Com décadas de experiência no setor, Serednicki reforçou a importância de agir de forma preventiva: "Nosso papel é antecipar o risco e agir antes que o problema aconteça. Tecnologia de ponta aplicada corretamente salva vidas e evita tragédias". Entre os avanços apresentados, ele destacou o uso de sensores de altura, câmeras de alta resolução, painéis de mensagens variáveis e redes de comunicação para monitoramento de viadutos e alertas em tempo real. "As colisões repetidas danificam a estrutura, comprometem a segurança e geram

altos custos com interdições. A automação é o caminho mais eficaz para mitigar esse risco", enfatizou.

Serednicki também apresentou sistemas integrados de automação para túneis, desenvolvidos em parceria com a SICE, empresa espanhola referência em tecnologia viária. Esses sistemas incluem controle de ventilação, sensores de gases, detecção de incêndios, gestão de tráfego, câmeras de inteligência artificial e integração com centros de comando. "Cada túnel é um organismo único, com suas particularidades. A personalização dos sistemas é essencial para garantir performance, segurança e eficiência", explicou.

Encerrando sua fala, Serednicki alertou para a necessidade de manutenção preventiva e de maior investimento em tecnologia no país. "Não podemos tratar a infraestrutura viária como se ela fosse eterna. A preservação começa pelo conhecimento, passa pela tecnologia e termina com a segurança das pessoas", afirmou.

A palestra reforçou a importância da inovação para garantir a segurança nas rodovias e a necessidade de integração entre órgãos públicos, universidades e empresas privadas para o desenvolvimento de soluções nacionais.

Nosso papel é antecipar o risco e agir antes que o problema aconteça. Tecnologia de ponta aplicada corretamente salva vidas e evita tragédias.



Theodoro Serednicki
Especialista em Projetos de Segurança

INTEGRAÇÃO DE PRODUTOS E SERVIÇOS: UM ECOSISTEMA DIGITAL PARA INFRAESTRUTURA

A integração de tecnologia, conhecimento de mercado e experiência em gestão pública foi um dos pontos altos da programação. A Softplan demonstrou como a combinação desses pilares resulta em plataformas robustas, intuitivas e voltadas para atender as demandas crescentes da infraestrutura moderna.

Entre as soluções, destaque para o SIDER, sistema pioneiro de gestão de órgãos rodoviários, que evoluiu para incorporar módulos de gestão de pavimentos, fiscalização eletrônica, manutenção preventiva e integração com bancos de dados georreferenciados. Além do SIDER, o portfólio inclui sistemas

para gestão de receitas públicas, obras públicas, planejamento estratégico, controle orçamentário e ferramentas de business intelligence aplicadas à administração pública.

A Softplan também se destaca em outros segmentos, como Justiça, com o SAJ (Sistema de Automação da Justiça), presente em tribunais de todo o país, e no licenciamento urbano e ambiental, com soluções que desburocratizam processos e ampliam o acesso dos cidadãos aos serviços públicos. A capacidade de integração entre sistemas em ambiente cloud garante adaptabilidade, segurança e eficiência às operações dos clientes.



SIDER: Tecnologia que Revolucionou a Gestão Rodoviária

Desenvolvido pela Softplan, o SIDER (Sistema Integrado de Gestão Rodoviária) é referência nacional quando o assunto é modernização da infraestrutura viária. Criado para atender às demandas específicas de órgãos públicos, o sistema oferece uma plataforma robusta e integrada que permite:

- Gestão completa da malha rodoviária, com base georreferenciada;
- Controle de contratos e obras, com rastreabilidade e transparência;
- Módulos para fiscalização eletrônica, manutenção preventiva e gestão de pavimentos;
- Monitoramento inteligente de ativos e indicadores de desempenho;
- Integração nativa com bancos de dados e sistemas corporativos.

Tudo isso em ambiente 100% digital, com possibilidade de operação em nuvem e acesso remoto, ideal para equipes técnicas e gestores públicos que precisam de eficiência, agilidade e segurança na tomada de decisão.




SOFTPLAN:
MAIS DE TRÊS DÉCADAS DE INOVAÇÃO E COMPROMISSO COM A GESTÃO PÚBLICA

Fundada pelo engenheiro Moacir Antonio Marafon e pelos cientistas da computação Ilson Stabile e Carlos Augusto de Matos, a Softplan nasceu com o propósito de conectar pessoas, instituições e futuro através da tecnologia. Desde seu início, a empresa se consolidou como referência no apoio à modernização da gestão pública brasileira, principalmente no setor de infraestrutura rodoviária.

"Pensamos em uma solução que conectasse tudo o que normalmente se associa a uma rodovia: ponto, quilômetro, trecho. E criamos um sistema que conversasse com todas as pontas", relembra Marafon, presidente do conselho e cofundador da Softplan. Com essa visão, o SIDER transformou a maneira como os departamentos de estradas gerenciam suas redes viárias.

Ao longo das décadas, a empresa expandiu seu escopo, mantendo como essência a integração de processos e a geração de inteligência para otimizar recursos. "A integração dos módulos em cima de uma base de dados única é o grande diferencial do SIDER e continua sendo inédita no Brasil", afirma Marafon. Para ele, o sucesso da empresa está diretamente ligado ao conhecimento

A integração dos módulos em cima de uma base de dados única é o grande diferencial do SIDER e continua sendo inédita no Brasil.



profundo do funcionamento dos órgãos públicos e à capacidade de evolução constante sem perder a especialização.

Atualmente, a Softplan reúne mais de 4.000 colaboradores espalhados pelo Brasil e exterior, operando sob o conceito de "trabalho de qualquer lugar", que valoriza a produtividade, o equilíbrio de vida e a liberdade geográfica. Essa cultura moderna permite que talentos atuem de forma conectada globalmente, mantendo a excelência e o compromisso com resultados de alto impacto.

Com uma sólida base de clientes nos setores público e privado, a Softplan demonstra que a tecnologia é uma poderosa ferramenta de transformação social. Um legado que continua a crescer, impulsionado por uma visão estratégica, humana e inovadora, capaz de preparar o país para os desafios do futuro.



Moacir Antonio Marafon
Fundador da Softplan



Fundada pelo engenheiro Moacir Antonio Marafon e pelos cientistas da computação Ilson Stabile e Carlos Augusto de Matos



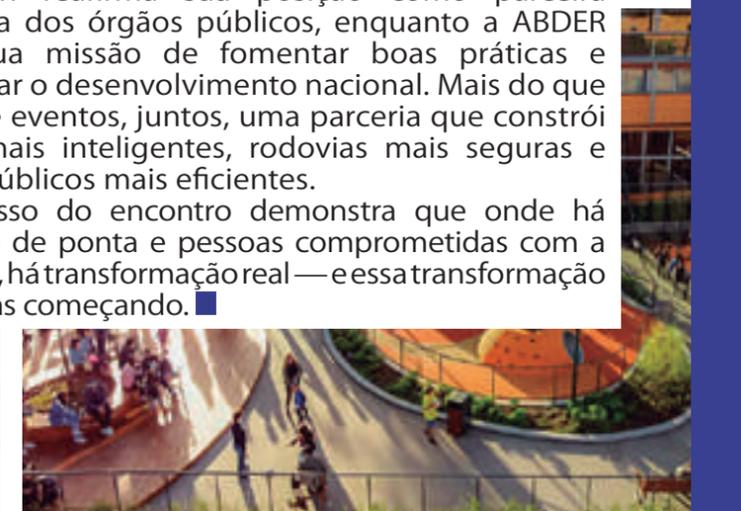
ABDER • WORKSHOP


CONSTRUINDO O FUTURO

O Workshop Nacional de Tecnologia Viária, realizado pela ABDER em parceria com a Softplan, consolidou-se como um marco de inovação e compromisso com a modernização da gestão pública e da infraestrutura brasileira. A cada painel e debate, ficou evidente que a transformação digital é um movimento irreversível — e que empresas como a Softplan, junto a instituições como a ABDER, são protagonistas nessa jornada.

Ao conectar tecnologia, conhecimento e propósito, a Softplan reafirma sua posição como parceira estratégica dos órgãos públicos, enquanto a ABDER reforça sua missão de fomentar boas práticas e impulsionar o desenvolvimento nacional. Mais do que sistemas e eventos, juntos, uma parceria que constrói cidades mais inteligentes, rodovias mais seguras e serviços públicos mais eficientes.

O sucesso do encontro demonstra que onde há tecnologia de ponta e pessoas comprometidas com a excelência, há transformação real — e essa transformação está apenas começando. ■



A METADE DO IMPOSSÍVEL

Com obras 50% executadas, a Ponte Guaratuba-Matinhos, já dá o perfil da realidade aos contornos de um sonho. Marco atingido no dia do trabalhador de 2025, efeméride carregada de simbolismo, ela foi objeto de uma celebração à altura, e em cuja vibração, afloraram os predicados que afinal, são as impressões digitais do povo que a está construindo, e cujos valores nela estão amalgamados, junto ao concreto, ao aço ao suor e às lágrimas de emoção. Estamos aqui falando, não do que pode ser tocado com as mãos, mas é tangível pelos sentimentos de união, de convergência para o objetivo, de força, inteligência e, por que não, muita, mas muita coragem.

Sob o sol, cercados da exuberante mata atlântica presente nos morros da baía de Guaratuba, e agraciados por uma brisa ocasional que acariciava ondas comportadas e tranquilas, as equipes de reportagem – incluindo a de RodoVias&Infra – staff, agentes de forças de segurança e população local, iam se aproximando à estrutura montada de palco e tendas. Verde azul e branco, as cores testemunhas do encontro, flamulavam de forma graciosa na enorme bandeira do estado do Paraná, sustentada por um possante braço de guindaste. Em praticamente todos os cantos, a presença do número 50, seguido do indicativo de porcentagem, era como a confirmação por extenso de algo que dispensa tradução. A representação de um status que muitos apontavam como improvável. Com o avançar dos ponteiros do relógio, mais e mais pessoas se juntando, mais e mais expectativas aumentando.

E um clima bastante festivo foi definitivamente se instalando, com alguns até dançando, ao som de Seu Jorge, que pelos alto-falantes, ia sambando. E foi com a leveza do clima e a suavidade de uma navegação fácil, que a comitiva do governo do estado encerrou sua visita técnica às obras navais da emblemática Ponte Guaratuba-Matinhos e chegou ao ponto de encontro, ao lado da entrada do famoso ferry boat, que entrou em sua última temporada (conforme anunciado pelo secretário de Infraestrutura e Logística do estado do Paraná, Sandro Alex), como que em um aceno de adeus ao transporte tão conhecido dos que puderam provar a experiência do litoral paranaense até este momento. Por sinal, cabe aqui ressaltar que o transporte, atualmente gratuito, licitado pelo DER/PR e operado pela Internacional Marítima Ltda., também recebeu investimentos ponderáveis para cumprir com distinção os transados até o fim de sua vida útil. Dentro da previsão, serão ao todo, R\$ 131 milhões aportados no serviço, com a aquisição de materiais para manutenção dos ferry boats, pontes e flutuantes, disponibilização de até três conjuntos de balsa + rebocador. Tudo com vistas a uma prestação executada com segurança e qualidade. Seguindo pela cerimônia, com a palavra, o prefeito de Matinhos, Eduardo Dalmora, relembrou a promessa feita em 2018, pelo governador: “Me perguntaram o que eu achava da Ponte. Era uma ideia linda, maravilhosa. Necessária, porque o litoral estava abandonado. Foi difícil, complicado. Foram muitas e muitas batalhas vencidas pelo governador, que hoje está aqui vencendo a guerra”, declarou. Por sua vez, o prefeito de Guaratuba, Maurício Lense afirmou: “Estamos vibrantes de alegria já com 50%. Imagina com a obra completa. Isso não aconteceria se não fosse a coragem e determinação do nosso governador. Estou no início do mandato, mas já sentimos o estado muito presente. O governador é sempre bem-vindo aqui na nossa cidade”, disse,



Me perguntaram o que eu achava da Ponte. Era uma ideia linda, maravilhosa. Necessária, porque o litoral estava abandonado. Foi difícil, complicado. Foram muitas e muitas batalhas vencidas pelo governador, que hoje está aqui vencendo a guerra.



Eduardo Dalmora
Prefeito de Matinhos



Maurício Lense
Prefeito de Guaratuba

Estamos vibrantes de alegria já com 50%. Imagina com a obra completa. Isso não aconteceria se não fosse a coragem e determinação do nosso governador. Estou no início do mandato, mas já sentimos o estado muito presente. O governador é sempre bem-vindo aqui.



Alexandre Curi
Deputado Estadual e Presidente da Assembleia

na sequência, estendendo o título de Cidadão Honorário de Guaratuba ao governador Carlos Massa Ratinho Júnior. Representando a Assembleia Legislativa do Paraná, o deputado estadual e presidente da casa, Alexandre Curi, fez questão de rememorar os movimentos iniciais feitos para colocar a ideia da ponte em prática: “No primeiro dia em que o governador Ratinho assumiu, ele pensou grande. Ele pediu ao secretário Sandro Alex para que transferisse quase R\$ 400 milhões já autorizados para obras no estado do Paraná. E isso foi fundamental para que obras importantes saíssem do papel, e se hoje estamos diante de uma das obras mais importantes da história do estado, devemos isso à persistência e determinação do nosso governador, que enfrentou mais de 40 processos, teve que alterar leis, mas contou com apoio dos poderes e da assembleia legislativa, para transformar a ponte em realidade”, comentou. Também integrante da ALEP, o deputado Estadual Denian Couto, junto ao governador, e ainda durante a visita técnica, foi mais longe e decretou: “É uma nova Guaratuba e um novo litoral. Hoje, é essa marca dos 50% da ponte. Em abril (2026) a ponte será inaugurada”. Um dos pontos altos da cerimônia, certamente um dos de maior sensibilidade, foi o destaque dado por parte das

Se hoje estamos diante de uma das obras mais importantes da história do estado, devemos isso à persistência e determinação do nosso governador, que enfrentou mais de 40 processos, teve que alterar leis, mas contou com apoio dos poderes e da assembleia legislativa, para transformar a ponte em realidade.



Denian Couto
Deputado Estadual

autoridades, ao “menino engenheiro” de Guaratuba, Felipe Benvinda Guszaki, de 7 anos, da região de Caieiras. Entusiasta da Ponte, o garoto, que já possui a vontade de se tornar engenheiro e construiu na sala de casa a sua própria réplica da obra, foi celebrado e recebeu o troféu comemorativo da Ponte. O mesmo recebido pelo veterano técnico Especializado Orres Vicente da Silva, dono de uma carreira de 49 anos na Odebrecht Engenharia e Construção e que também foi homenageado, representando todos os trabalhadores envolvidos na construção. Juntando o divino e o sagrado, a homilia performada pelo Pe. Reginaldo Manzoti, foi também certeira em evocar a união: “Tudo que leva os homens a se reunirem, parece corresponder ao plano de Deus. Esta ponte inaugurada em 50% há de transportar os homens, desfazendo a separação, reunindo aqueles por terra ou água, das enormes distâncias nas quais foram dissociados. Deus abençoe o que aqui foi construído e acompanhe com sua ajuda, os que dela farão uso”, proferiu o sacerdote. “Hoje chegamos à metade da obra, um marco importante para uma das obras mais importantes em execução no Estado. Há 40 anos, a população aguardava por esta ponte e, depois de muito trabalho, estamos agora em uma contagem regressiva. Enfrentamos muitos desafios, fizemos muitos estudos e agora o povo paranaense tem a confiança de que ela vai ser entregue até o começo

A ponte tem uma importância para o desenvolvimento regional. Estamos unindo duas cidades significativas do nosso litoral, uma população que junta, passa de 100 mil habitantes e promove o turismo no nosso litoral, que vem crescendo muito.



É uma nova Guaratuba e um novo litoral. Hoje, é essa marca dos 50% da ponte. Em abril (2026) a ponte será inaugurada.

de 2026”, afirmou o governador do Paraná Ratinho Junior. Discorrendo mais sobre a importância da obra, ele declarou com exclusividade à reportagem de **RodoVias&Infra**: “A ponte tem uma importância para o desenvolvimento regional. Estamos unindo duas cidades significativas do nosso litoral, uma população que junta, passa de 100 mil habitantes e promove o turismo no nosso litoral, que vem crescendo muito. É mais qualidade e segurança para a nossa população”, sintetizou o governador que, à ocasião, chegou acompanhado do vice-governador Darci Piana; dos secretários Norberto Ortigara (Fazenda); Hudson Teixeira (Segurança Pública); Guto Silva (Cidades); Rafael Greca (Desenvolvimento Sustentável); Cleber Mata (Comunicação); Luizão Goulart (Administração e Previdência); o diretor-presidente do IAT, Everton Souza; o diretor-presidente do Detran/PR, Adriano Furtado; o deputado federal Geraldo Mendes; o presidente da Assembleia Legislativa do Paraná, deputado estadual Alexandre Curi; os deputados estaduais Anibelli Neto, Marcia Huçulak, Denian Couto e Nelson Justus.



Ratinho Junior
Governador do Paraná



Marco de integração e desenvolvimento no litoral paranaense, a Ponte Guaratuba-Matinhos alcança 50% de execução, simbolizando não apenas a superação de desafios técnicos e ambientais, mas também a conexão de histórias, cidades e esperanças, rumo a um novo tempo para o Paraná.

MÃOS À OBRA

Como todo grande trabalho de infraestrutura, a Ponte Guaratuba-Matinhos, entre papel e matéria, contou com o intelecto, a criatividade, a habilidade, o talento e a inteligência de alguns personagens que – justiça seja feita – em um curtíssimo espaço de tempo, têm a distinção de colocar em seus currículos, empreendimentos definidores para o futuro próximo do estado (Ponte binacional Brasil-Paraguai, estamos falando de você também). Uma equipe estruturada, que parte da Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística – SEIL e chega, às vias de fato, pelo Departamento de Estradas de Rodagem do estado do Paraná – DER/PR. E é no rol destas personalidades, que **RodoVias&Infra** destaca a partir daqui, que está inserido, o secretário de Infraestrutura e Logística do Paraná, Sandro Alex, que avisou: “Hoje nós iniciamos uma contagem regressiva, falta menos de um ano para que esta obra seja inaugurada na baía de Guaratuba. Vamos entregá-la em abril de 2026. E eu quero aqui agradecer a confiança depositada no nosso time. Estamos orgulhosos. A Ponte não é só uma obra de

engenharia, é a superação, a vitória do povo do Paraná”, comemorou, fazendo questão ainda, de agradecer ao empenho do presidente do DER/PR, Fernando Furiatti, e, convidando também ao palco, a jovem engenheira Larissa Vieira, fiscal das Obras da Ponte de Guaratuba pelo DER/PR. Comentando sobre o estágio atual do andamento dos trabalhos, o presidente do DER/PR Fernando Furiatti resumiu: “Estamos concluindo os mastros centrais da ponte e a parte estaiada começará a ganhar forma. Esta é uma solução de engenharia complexa, mas que é fundamental para garantir a navegação da região”, registrou. Outra personalidade que integra o perfil anteriormente citado, é a Diretora técnica no DER/PR, Janice Kazmierczak Soares, que acompanha os trabalhos na Ponte de Guaratuba desde seu início e foi mesmo citada pelo governador Ratinho, junto à engenheira Larissa, como exemplo da força da mulher paranaense. “Esta é uma obra que tem um significado muito especial pra nós. A luta foi muito grande. Vencemos várias batalhas, judiciais, ambientais e, chegar hoje aos 50% é sim, motivo de muita celebração. Nossos desafios seguem, são diários. Mas, vencemos muitas dificuldades na parte de engenharia, com fundações complexas e nas cavações das estacas. Agora, estamos em um momento mais tranquilo da obra”, comentou a diretora com exclusividade à **RodoVias&Infra**.

Hoje nós iniciamos uma contagem regressiva, falta menos de um ano para que esta obra seja inaugurada na baía de Guaratuba. Vamos entregá-la em abril de 2026.



Sandro Alex
Secretário de Infraestrutura e Logística do Paraná



Fernando Furiatti
Presidente do DER/PR

“Esta é uma obra que tem um significado muito especial pra nós. A luta foi muito grande. Vencemos várias batalhas, judiciais, ambientais e, chegar hoje aos 50% é sim, motivo de muita celebração.”



Janice Kazmierczak Soares
Diretora técnica no DER/PR

50% CONCLUÍDA

Estamos concluindo os mastros centrais da ponte e a parte estaiada começará a ganhar forma. Esta é uma solução de engenharia complexa, mas que é fundamental para garantir a navegação da região.

POESIA ESTÉTICA, MONUMENTO NUMÉRICO

Sendo erguida com investimentos próprios do tesouro paranaense, da ordem de R\$ 386,9 milhões, a ponte de 1244 m de comprimento, de acordo com as informações da SEIL já reivindicou a utilização de mais de 2 mil toneladas de aço, 14 mil m³ de concreto, sendo tocada pela força de 700 trabalhadores, que já instalaram 47 de 64 estacas previstas. A própria SEIL aponta ainda quanto à estas acrações que foram realizadas “16 no trecho estaiado e 31 no trecho pré-moldado. As estacas funcionam como as raízes da ponte, garantindo sua sustentação no fundo da baía. Na parte da ponte chamada de mesoestrutura, 10 travessas já foram finalizadas, de um total de 22. Já na superestrutura, 81 vigas longarinas já foram fabricadas e 62 delas já instaladas na ponte”. Ainda a secretaria informa que “O tabuleiro da ponte também avança rapidamente. Já foram concretadas seis lajes (30% do total previsto para o trecho pré-moldado), que formarão o piso por onde os veículos transitarão”.



A Ponte de Guaratuba já é realidade. Meio caminho andado rumo à união definitiva entre litoral, progresso e pertencimento.

Sede da Superintendência Regional do DNIT em Sergipe, localizada em Aracaju, ponto estratégico para a gestão da malha federal no estado

SEMINÁRIO BR-LEGAL 2 DESTACA PROTAGONISMO NORDESTINO NA SEGURANÇA VIÁRIA

Com foco técnico e colaborativo, o seminário reuniu superintendências do DNIT, empresas e especialistas em segurança viária, destacando o protagonismo do Nordeste na execução do maior programa viário nacional

A capital sergipana foi palco, em abril, de um importante seminário técnico sobre o programa BR-Legal 2, reunindo representantes das superintendências regionais do DNIT dos seis estados nordestinos da ponta — Rio Grande do Norte, Pernambuco, Paraíba, Alagoas, Sergipe e Bahia. Realizado em parceria com a Associação Brasileira de Segurança Viária (ABSeV), o evento celebrou o avanço da pauta da sinalização como eixo estratégico da operação rodoviária e consolidou Sergipe como um dos estados mais adiantados na execução do programa.



Halpher Luiggi
Superintendente Regional do DNIT/SE

Abrindo os trabalhos, o Superintendente Regional do DNIT/SE, Halpher Luiggi, saudou os participantes com entusiasmo e bom humor, valorizando a recepção sergipana e a importância do encontro. Em sua fala, relembrou a evolução dos programas de sinalização no país, desde o ProSinal e as licitações do antigo DNER até a maturidade técnica conquistada com o BR-Legal.

“A infraestrutura não é um fim, é um meio. O que importa não é a estrada, mas o que passa por ela. E a sinalização é o que permite que esse fluxo aconteça com segurança,” destacou Halpher, reforçando que o BR-Legal precisa ser entendido como um programa de operação, não apenas de manutenção.

O superintendente também revelou que Sergipe já iniciou discussões com a Coordenação Geral de Operações Rodoviárias (CGPERT) sobre uma possível nova fase do programa, o "BR-Legal 3", defendendo um modelo mais integrado, que una projeto e execução para elevar a eficiência dos contratos.

A infraestrutura não é um fim, é um meio. O que importa não é a estrada, mas o que passa por ela. E a sinalização é o que permite que esse fluxo aconteça com segurança.



Pedro Caixeta
Coordenador de Engenharia de Trânsito DNIT

Esperamos o momento certo para fazer este evento aqui. Quisemos reunir todos depois da assinatura dos contratos, com os projetos em andamento, para que esse encontro fosse útil, prático e enriquecedor.



Com mais de 120 participantes, o seminário foi marcado por intensas interações, mesas-redondas produtivas e painéis técnicos consistentes, consolidando o evento como um espaço de referência para o debate sobre infraestrutura rodoviária na região.

A presidente do Conselho Diretor da ABSeV, Silvia Cristina Mugnaini, reforçou o papel da associação como parceira técnica do DNIT e lembrou que, por muito tempo, a sinalização foi tratada como um item secundário nas obras viárias. “Sempre escutamos que a sinalização era só a maquiagem da rodovia. Mas hoje sabemos que ela salva vidas. Precisamos abandonar o improvisado e adotar soluções técnicas de fato,” afirmou Silvia, que atua há mais de três décadas na área de segurança viária.

Ela apresentou o histórico e os objetivos da ABSeV, entidade sem fins lucrativos fundada em 2012 e composta por empresas de tecnologias de sinalização, projetistas e laboratórios. Silvia ressaltou que a associação está à disposição para colaborar com revisão de manuais, treinamentos e desenvolvimento de soluções específicas.

O coordenador de Engenharia de Trânsito do DNIT, Pedro Caixeta, destacou o simbolismo de iniciar o ciclo de workshops regionais pelo Nordeste, região com contratos recém-assinados e especificidades territoriais importantes.

Sempre escutamos que a sinalização era só a maquiagem da rodovia. Mas hoje sabemos que ela salva vidas. Precisamos abandonar o improvisado e adotar soluções técnicas de fato.

“Esperamos o momento certo para fazer este evento aqui. Quisemos reunir todos depois da assinatura dos contratos, com os projetos em andamento, para que esse encontro fosse útil, prático e enriquecedor,” explicou.

Pedro exaltou ainda o empenho da equipe do DNIT/SE e a estrutura oferecida, que recebeu mais de 120 participantes, entre servidores, empresas executoras, supervisoras e representantes da CGPERT.

O seminário foi marcado pelo tom técnico e colaborativo, com apresentações que abordaram desde os fundamentos do programa até as soluções mais modernas para dispositivos de segurança viária.



Silvia Cristina Mugnaini
Presidente do Conselho Diretor da ABSeV

MODERNIZAÇÃO DA MALHA E IMPACTO REGIONAL

A segunda fase do BR-Legal tem desempenhado papel decisivo na requalificação da malha rodoviária federal, com ênfase especial na Região Nordeste. Estados como Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte já contabilizam dezenas de contratos ativos, grandes extensões de rodovias em manutenção e valores expressivos aplicados em sinalização viária, dispositivos de segurança e padronização de soluções técnicas.

Em Sergipe, por exemplo, o contrato 666/2021, com valor superior a R\$ 39 milhões e abrangência de 320,90 km, teve serviços prorrogados até 2027. Em Alagoas, dois contratos vigentes somam mais de 820 km e ultrapassam R\$ 94 milhões em investimentos.

Pernambuco lidera em volume de contratos simultâneos no Nordeste, com seis lotes em execução que somam mais de 2.000 km, abrangendo regiões como Recife, Arcoverde, Caruaru, Salgueiro e Petrolina.

Os valores por km ultrapassam R\$ 5.700 mensais.

Na Paraíba, três contratos atendem as regiões de João Pessoa, Campina Grande e Patos. O lote de João Pessoa tem o maior valor por km/mês do país: R\$ 9.604,96. O total contratado no estado supera R\$ 350 milhões.

O Rio Grande do Norte também se destaca com três frentes de trabalho — Mossoró, Currais Novos e Macaíba — totalizando mais de 1.500 km. Os investimentos giram em torno de R\$ 95 milhões.

Mais que obras, o BR-Legal 2 implementa soluções definitivas, priorizando intervenções seguras e sustentáveis, como pintura com tintas de longa duração, substituição de tachões por cilindros, defensas metálicas e suportes colapsíveis. A atuação no Nordeste não apenas moderniza a infraestrutura viária, mas salva vidas ao reduzir riscos e aumentar a segurança do tráfego.



O que fica na rodovia é a sinalização. Precisamos garantir que ela esteja visível e durável, especialmente em condições críticas.

Rodrigo Scudero
Via Color



Retrorefletividade não é um número: é visibilidade, é salvar vidas, é enxergar à noite.

Leonardo Tasinafo
3M



A sinalização precisa ser pensada para durar e salvar vidas, e isso começa com projetos bem fundamentados e soluções testadas em campo.

Bruno Benites
Armco Staco



Postes com tecnologia colapsável representam um avanço importantíssimo. Eles reduzem significativamente a severidade dos impactos.

Valter Vendramin
Renovaurb



Precisamos transformar os trechos em obras em zonas seguras, tanto para os trabalhadores quanto para os usuários da via.

Jorge Eduardo Tannuri
World Center



As defensas metálicas são fundamentais na proteção dos usuários. Mas elas precisam ser instaladas corretamente, com base em critérios técnicos.

Henrique Faria
Marvitec



ENGENHARIA APLICADA E DESEMPENHO TÉCNICO NOS PAINÉIS

Durante os painéis técnicos do seminário, especialistas e representantes de empresas compartilharam experiências e reforçaram a importância de decisões bem fundamentadas para a efetividade das soluções de segurança nas rodovias federais. Dividido em três grandes eixos — sinalização horizontal, sinalização vertical e obras, e dispositivos de segurança — o encontro trouxe debates práticos e atualizados sobre os avanços do BR-Legal 2.

Abrindo as discussões, Rodrigo de Freitas Scudero, da Via Color, destacou a responsabilidade em garantir materiais com performance e durabilidade em pista. “O que fica na rodovia é a sinalização. Precisamos garantir que ela esteja visível e durável, especialmente em condições críticas,” afirmou, ao ressaltar o papel central da sinalização horizontal na segurança viária.

No painel seguinte, dedicado à sinalização vertical e obras, Leonardo Tasinafo, da 3M, defendeu que a visibilidade noturna deve estar no centro das decisões técnicas. “Retrorefletividade não é um número: é visibilidade, é salvar vidas, é enxergar à noite,” disse, lembrando que dispositivos eficazes precisam manter seu desempenho mesmo em ambientes desafiadores.

Complementando o tema, Bruno Cesar Benites, da Armco Staco, reforçou a importância da fase de projeto e do uso de tecnologias testadas em campo. “A sinalização precisa ser pensada para durar e salvar vidas, e isso começa com projetos bem fundamentados e soluções testadas em campo,” pontuou.

Na sequência, Valter Vendramin, da Renovaurb, abordou a sinalização como elemento transformador da paisagem rodoviária e ressaltou o valor dos postes colapsáveis. “Postes com tecnologia colapsável representam um avanço importantíssimo. Eles reduzem significativamente a severidade dos impactos em caso de acidentes, especialmente em áreas urbanas e de travessia,” explicou.

Jorge Eduardo Tannuri, da World Center, levou ao debate o conceito de Safe Zone, propondo uma nova abordagem para os trechos em obras nas rodovias. “Precisamos transformar os trechos em obras em zonas seguras, tanto para os trabalhadores quanto para os usuários da via. Isso exige engenharia, sinalização reforçada e dispositivos físicos de proteção adequados,” defendeu.

Encerrando os painéis, Henrique Teixeira Lopes Faria, da Marvitec, falou sobre dispositivos de contenção e a necessidade de rigor técnico na sua instalação. “As defensas metálicas são fundamentais na proteção dos usuários. Mas elas precisam ser instaladas corretamente, com base em critérios técnicos e sempre adaptadas ao tipo de risco de cada trecho,” alertou.

O conjunto de exposições evidenciou que a segurança viária exige alinhamento entre especificação, execução e fiscalização. Mais que tecnologia, o BR-Legal 2 reafirma a importância de decisões técnicas bem estruturadas e aplicadas com responsabilidade — condição essencial para preservar vidas nas rodovias federais. ■



Equipe organizadora do seminário em Aracaju: parceria de sucesso entre o DNIT e a ABSeV que garantiu a realização de um evento técnico de alto nível, promovendo o diálogo e o fortalecimento da segurança viária no Nordeste.

RESGATE HISTÓRICO

Governador Jorginho Mello, por meio da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade - SIE, sob o comando do Secretário Jerry Comper e sua equipe técnica, tem obtido sucesso nos empreendimentos do maior projeto rodoviário já realizado em Santa Catarina, o programa "Estrada Boa", iniciativa que vem melhorando as condições da malha estadual catarinense há 18 meses. Com orçamento aumentado para mais de R\$ 3,5 bilhões, por ele, o estado está invertendo um panorama de 73% de estradas avaliadas em ruim/péssimo estado, para 80% entre boas e ótimas. Bom desempenho desta e de outras ações de governo, devem tomar um impulso ainda mais robusto com os ajustes feitos pelo executivo, que mexeu recentemente no time e deu posse a novos secretários e integrantes do Colegiado de Governo.

Com a caracterização de todos os 5158 Km de malha pavimentada executados, a programação do Estrada Boa evolui com suficiente momento para promover a requalificação, melhorias e implantação asfáltica em todas as regiões do estado. Um ponto de honra dentro do perfil administrativo escolhido pelo governador Jorginho Mello, como ele mesmo definiu: "É compromisso do meu governo cuidar da infraestrutura e logística. Estrada em condições é mais segurança para quem trafega, é mais agilidade e menos custos

É compromisso do meu governo cuidar da infraestrutura e logística. Estrada em condições é mais segurança para quem trafega, é mais agilidade e menos custos para quem produz no nosso estado. Por isso vamos buscar sempre investir o que pudermos para melhorar nossas estradas.

para quem produz no nosso estado. Por isso vamos buscar sempre investir o que pudermos para melhorar nossas estradas", e, um desafio de enorme monta, somente é possível e exequível a partir de uma equipe de alto desempenho e qualificação técnica. Afinal, sob o guarda-chuva do Estrada Boa estão 60 obras de infraestrutura que irão "restaurar, implantar e revitalizar mais de 1.500 km" de rodovias estaduais. "não é um



Jorginho Mello, Governador de Santa Catarina

Foto: Leo Munhoz/SecomGOVSC



Foto: Jonatã Rocha/SecomGOVSC

Elevado Alcebiades Sperandio, também chamado pela população de Elevado da Bandeira, teve um investimento total de R\$ 47,3 milhões



Foto: Jonatã Rocha/SecomGOVSC

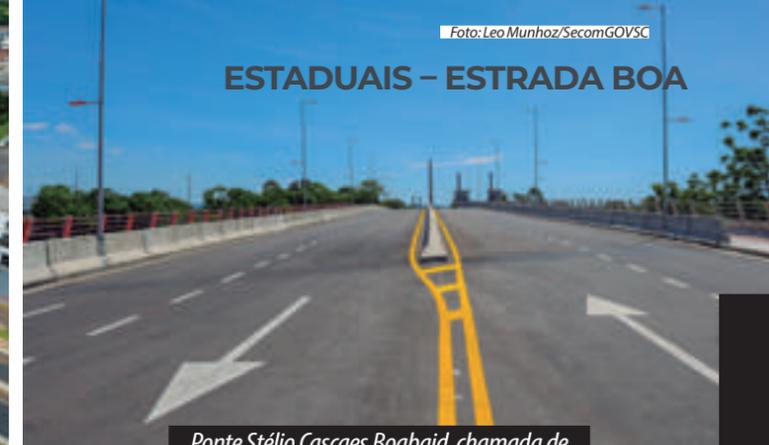


Foto: Leo Munhoz/SecomGOVSC

ESTADUAIS – ESTRADA BOA

Ponte Stélio Cascaes Boabaid, chamada de Ponte da Amizade, em Tubarão.



Foto: Leo Munhoz/SecomGOVSC

remendo ali, outro aqui, é um serviço de primeira, completo, pra levar mais segurança, desenvolvimento e qualidade de vida para as pessoas", enfatizou. "Diariamente somos desafiados em todas as frentes, por todo o estado, a fazer mais e melhor", resumiu o secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade Jerry Comper, que em outra ocasião destacou: "A ampliação financeira do Estrada Boa só foi possível devido a economias do Governo do Estado. O governador Jorginho Mello nos cobra muito isso, o zelo e a economia com o recurso público para podermos investir na infraestrutura, que traz

segurança, no conforto e no desenvolvimento dos catarinenses", disse. De acordo com informações da SIE, também devem ser entregues, "até 2026 aproximadamente 360 km de novas estradas pavimentadas. Estes projetos de pavimentação estão distribuídos entre 23 contratos de obras, das quais algumas até já foram finalizadas, a exemplo da SC-443 em Nova Veneza, inaugurada em dezembro de 2024 e a SC-484 entre Guatambu e Caxambu inaugurada ao final de 2023". Cabe ressaltar que, atualmente, o programa apresenta 47 obras em simultâneo, com calendário de finalização previsto para 2025 e 2026. "Teremos intervenções importantes nesses mais de 1500 Km de segmentos. Nós conseguiremos entregar dentro de pouco

A ampliação financeira do Estrada Boa só foi possível devido a economias do Governo do Estado. O governador Jorginho Mello nos cobra muito isso, o zelo e a economia com o recurso público para podermos investir na infraestrutura, que traz segurança, no conforto e no desenvolvimento.



Foto: Arquivo Pessoal - Redes Sociais

Jerry Comper, Sec. de Estado de Infraestrutura e Mobilidade



Fotos: Arquivo Pessoal - Redes Sociais

Ricardo Grando,
Sec. Adjunto de Infraestrutura e Mobilidade

As estradas mais degradadas são as que foram e estão sendo atacadas primeiro, bem como as que têm maior demanda de tráfego. As obras de implantação têm prazo máximo de 36 meses e as de revitalização, 10 meses.

tempo, as rodovias catarinenses em condições absolutamente diferentes. Para isso, estamos atuando em 3 critérios: implantações, novas estradas; restaurações em pistas existentes, com recomposição da base e do pavimento e, uma outra etapa que é a revitalização. As estradas mais degradadas são as que foram e estão sendo atacadas primeiro, bem como as que têm maior demanda de tráfego. As



Vissilar Pretto,
Superintendente de Infraestrutura da SIE

obras de implantação têm prazo máximo de 36 meses e as de revitalização, 10 meses”, detalhou o secretário adjunto de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Ricardo Grando, no início da programação. Integrando este quadro realizador de técnicos que está promovendo este momento transformador em Santa Catarina, o experiente engenheiro Vissilar Pretto, superintendente de Infraestrutura da SIE, afirmou: “O governador é muito atento e nos cobra muito para que cada vez possamos fazer mais e melhor pela infraestrutura catarinense”. Para tal, a modalidade de contratação adotada, foi melhorada, ficando mais completa, de acordo com ele: “Agora é diferente. Uma mesma empresa fica responsável por todas as demandas de manutenção da rodovia, dando agilidade e otimizando a execução”, revelou.

O governador é muito atento e nos cobra muito para que cada vez possamos fazer mais e melhor pela infraestrutura catarinense.

MELHORIAS CONCRETAS

Atento às demandas latentes e aos crescentes níveis de exigência aos quais as infraestruturas rodoviárias têm de lidar ao longo de suas vidas úteis, o Estrada Boa contempla ainda uma abordagem correta do ponto de vista técnico, ao adotar soluções capazes de lidar com trens-tipos cada vez mais pesados e maiores, como por exemplo, “na SC-477 entre Papanduva, Major Vieira e Canoinhas que está recebendo em seus 35 km um pavimento em concreto de 21 cm aumentando sua durabilidade em até 5 vezes se comparado a um pavimento convencional de asfalto, além de receber ampliação de pistas e melhorias diversas. Com esse mesmo material também estão sendo feitas as rodovias SC-160 entre Pinhalzinho e Bom Jesus do Oeste e a SC-305 entre São Lourenço do Oeste e Campo Erê”, informa a SIE, acrescentando: “Muitas dessas vias estavam há 30 anos sem receber qualquer atenção por parte do poder público”.



A passagem da BR-101 pelo Morro dos Cavalos exigiu soluções de engenharia complexas, respeitando a geografia e a importância ambiental e cultural da região.



Foto: Thiago Kauê/Secom GOVSC

ESTADUAIS – ESTRADA BOA



MORRO DOS CAVALOS

Procurando sanar passivos de longa data, como é possível verificar, o governo estadual também voltou suas atenções para o segmento do Morro dos Cavalos, na BR-101 em Palhoça, recentemente objeto de extensiva cobertura midiática por conta do grave acidente seguido de incêndio de grandes proporções ocorrido após o tombamento de uma carreta de etanol. “Os dois túneis propostos, custariam mais de R\$ 2 bilhões, sendo esse, motivo para o entrave de mais de uma década. Por isso apresentamos uma alternativa mais barata e mais rápida. Um contorno pelo morro, que resolveria esse sofrimento do povo do sul do estado e do Brasil. O novo contorno, estudado pelos nossos técnicos, terá 5 Km e teria apenas um minuto a mais no tempo de percurso do que o atual traçado pelo morro. Com esta nova estrada, as vias atuais, seriam em sentido único, 3 pistas do sul para o norte, com o contorno, fazendo o inverso, com pistas do norte para o sul. Com a nossa sugestão, se tivermos problemas no Morro dos Cavalos, será possível a reversão, sem interdição”. Ao custo de R\$ 300 milhões, o governador sinalizou que a proposta foi aceita pelo Ministério dos Transportes e deve em breve, chegar à fase de projeto.



■ AJUSTES NO ELENCO

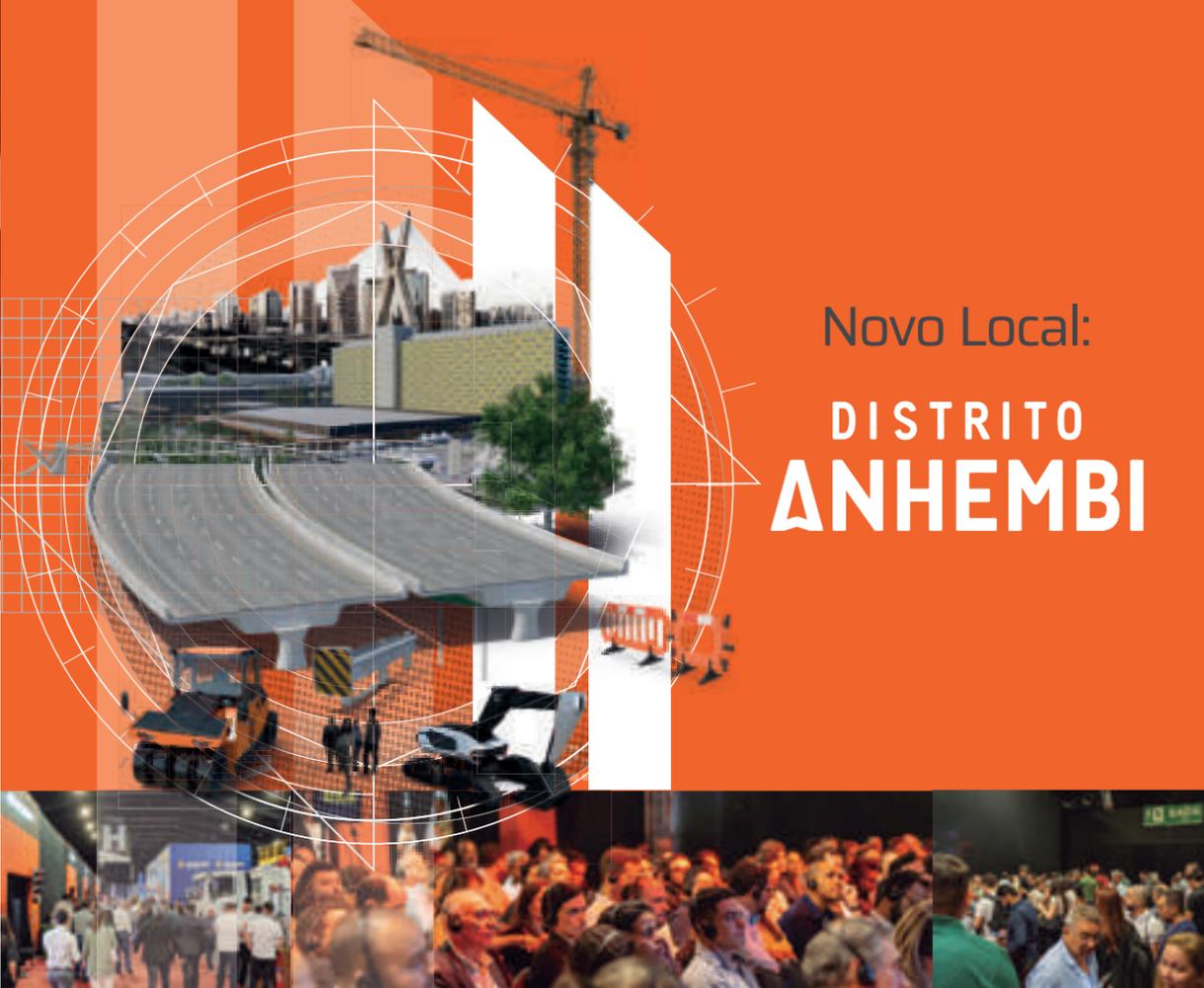
“Eu sou o técnico que o povo de Santa Catarina escolheu e o time está jogando. Quando precisa fazer um ajuste, um ajuste fino, a gente faz. O momento agora é importante. Porque nós temos muitas entregas para fazer e muita coisa para construir. E é isso que eu quero fazer junto com todos que atuam com o mesmo objetivo, de fazer o melhor para Santa Catarina”, declarou o governador, ao lado da vice-governadora Marilisa Boehm, para anunciar 6 novos integrantes da linha de frente do executivo catarinense: O deputado federal Carlos Chiodini na Secretaria de Estado da Agricultura e Pecuária; o deputado estadual Emerson Stein na Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Economia Verde; Danielle Amorim Silva para a Secretaria de Estado de Justiça e Reintegração Social, junto ao secretário adjunto da pasta Leandro Lisboa de Melo, e a Controladoria-Geral do Estado que passará ao comando do coronel Freibergue Rubem do Nascimento, que deixou a presidência da

Fesporte, substituído por Jeferson Ramos Batista. Homem importante na articulação da bancada catarinense no Congresso Nacional, e com conexões e contribuições fundamentais na Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura - FRENLOGI, o agora secretário Carlos Chiodini afirmou: “O desafio, a pedido do governador Jorginho Mello, é seguir o seu plano de governo. Governo de entregas, um governo simples, um governo que respeita as pessoas. Como uma área muito importante para Santa Catarina. Quem conhece o nosso estado sabe da importância da agricultura na sua construção histórica e a sua importância na pavimentação do seu futuro. Então vamos agora ter a humildade necessária para criar propostas que venham ao encontro do desejo do segmento”, declarou durante a cerimônia de diplomação. ■

O desafio, a pedido do governador Jorginho Mello, é seguir o seu plano de governo. Governo de entregas, um governo simples, um governo que respeita as pessoas.



Carlos Chiodini,
Secretário de Estado da Agricultura



Novo Local:
DISTRITO ANHEMBI

PAVING
EXPO 2025
SET 23 > 25

Conectando pessoas,
construindo oportunidades.

Garanta já o seu espaço!

Acesse:
paving.com.br



INFRAESTRUTURA EM RISCO

ANETRAMS propõe programa emergencial para recuperação de pontes e viadutos com foco em adaptação climática



Hoje, 727 pontes em rodovias federais apresentam condições estruturais críticas ou ruins, com risco iminente de colapso.

O Brasil enfrenta uma crise estrutural em suas rodovias federais. O envelhecimento de pontes e viadutos, somado a anos de contratações inexequíveis, projetos de baixa qualidade e a falta de investimentos adequados, expõe a população a riscos iminentes. Em resposta a esse cenário crítico, a Anetrans desenvolveu o Programa de Gestão de Risco de Obras de Artes Especiais (OAE) e Adaptação Climática, uma proposta abrangente que visa implementar ações emergenciais, corretivas, adaptativas e preventivas para a recuperação dessas estruturas, garantindo segurança e resiliência diante das mudanças climáticas. O programa também propõe a criação de uma política pública efetiva, formalizada por meio de um Projeto de Lei, para assegurar a gestão integrada de riscos e a modernização da infraestrutura rodoviária.

O programa é estruturado em pilares estratégicos que incluem investimentos compatíveis com a complexidade das obras, revisão dos preços praticados no Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO), formas de contratação mais ágeis e seguras, além da adequação de materiais e atualização de regulamentos de projetos. A proposta destaca a importância de uma política pública voltada à infraestrutura sustentável, que considere tanto as demandas urgentes quanto os desafios futuros relacionados às mudanças climáticas.

Os fundamentos do programa são claros: o Brasil enfrenta as consequências de uma década de políticas públicas insuficientes para a manutenção da infraestrutura rodoviária. Entre os principais problemas identificados estão os projetos de baixa qualidade, licitações fracassadas, preços inexequíveis, morosidade nos processos de contratação e o apagão de empresas e profissionais qualificados. Hoje, 727 pontes em rodovias federais – cerca de 12,5% do total de 5.827 estruturas – apresentam condições estruturais críticas ou ruins, com graves problemas como fissuras, desgaste em pilares e risco iminente de colapso.

A situação é agravada pela falta de priorização orçamentária. Enquanto a atual Lei Orçamentária Anual (LOA) destina 50,87% dos recursos – cerca de R\$ 2,5 trilhões – para juros e amortização da dívida pública, apenas 0,27% do orçamento total, ou R\$ 13,5 bilhões, são destinados ao Ministério dos Transportes. Em contrapartida, as emendas

Eventos climáticos extremos podem gerar perdas de até US\$ 17 trilhões na América do Sul nos próximos 50 anos.

parlamentares somam R\$ 49,2 bilhões, valor quase quatro vezes superior ao que é reservado para a infraestrutura de transporte, evidenciando a ausência de uma política nacional estruturada e coordenada para enfrentar os desafios do setor.

A necessidade de modernização da infraestrutura rodoviária é ainda mais urgente diante dos impactos econômicos das mudanças climáticas. Estudos apontam que, nos próximos 50 anos, esses eventos extremos podem gerar perdas de até US\$ 17 trilhões na América do Sul, afetando setores estratégicos como agronegócio, saúde, finanças e transporte. A produção industrial pode sofrer uma redução de US\$ 3,5 trilhões, enquanto o varejo e o turismo perderiam aproximadamente US\$ 2,3 trilhões. Os prejuízos já são evidentes: nos últimos dez anos, desastres climáticos causaram danos de R\$ 401,3 bilhões ao Brasil, segundo dados do Tribunal de Contas da União (TCU).

Diante desse cenário, a Anetrans propõe medidas concretas para reverter a crise e garantir a segurança da infraestrutura nacional. Uma das principais iniciativas é a adoção do modelo de credenciamento emergencial para a execução do programa de Gestão de Risco de OAE, inspirado em práticas bem-sucedidas de instituições como a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil. Esse modelo reduz os custos administrativos, agiliza as contratações – permitindo que empresas já credenciadas iniciem os serviços de forma imediata – e padroniza os processos por meio de editais específicos para cada tipo de intervenção.

Outra proposta central do programa é a revisão do SICRO, com a atualização de preços e materiais, garantindo valores mais realistas e condizentes com a complexidade técnica das obras. Além disso, o programa prevê a implantação de medidas corretivas,

Elementos do Programa de Gestão de Risco:

- ✓ Diagnóstico estrutural das OAEs
- ✓ Inspeções técnicas
- ✓ Obras emergenciais
- ✓ Inteligência artificial no monitoramento
- ✓ Plataforma nacional de riscos
- ✓ Apoio técnico aos municípios

preventivas e adaptativas para mitigar riscos e aumentar a resiliência da infraestrutura rodoviária.

Entre as ações prioritárias estão o diagnóstico detalhado das condições estruturais das pontes e viadutos, a realização de inspeções técnicas e o levantamento de impactos e riscos. O programa também propõe a execução de obras emergenciais e sustentáveis, a proteção de encostas em áreas críticas, o gerenciamento e fiscalização contínua de áreas de risco e a implantação de sistemas de monitoramento com tecnologias avançadas, como inteligência artificial (IA). A criação de uma plataforma nacional de gestão de riscos e desastres – em linha com as recomendações do TCU (Acórdão 546/2023) – também é uma das medidas previstas, assim como o apoio aos municípios na elaboração de seus planos de adaptação climática.

A Anetrans reforça que, sem mudanças estruturais significativas no orçamento e na gestão de riscos, o Brasil continuará vulnerável a colapsos em sua infraestrutura rodoviária, com graves consequências para a segurança da população e o desenvolvimento econômico. O Programa de Gestão de Risco de OAE e Adaptação Climática surge como uma resposta urgente e necessária para enfrentar os desafios do presente e preparar o país para um futuro mais seguro e resiliente. ■



Enquanto R\$ 2,5 trilhões são destinados à dívida pública, apenas 0,27% do orçamento vai para o Ministério dos Transportes.

BR-364 EM DEBATE

Presidente da FRENLOGI, Senador Wellington Fagundes solicita audiência para discutir concessão da BR-364 entre Rondonópolis e Jataí

A Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado aprovou, um requerimento do senador Wellington Fagundes (PL-MT) para a realizar uma audiência pública que discutirá a modelagem da concessão da BR-364, no trecho entre Rondonópolis (MT) e Jataí-Rio Verde (GO). A data da audiência ainda será definida.

O objetivo do debate é garantir transparência no processo e ouvir a sociedade sobre pontos sensíveis da proposta, como valor da tarifa de pedágio, cronograma de obras, manutenção, duplicações, travessias urbanas, cobertura de internet 5G e dispositivos de segurança previstos no Plano de Exploração da Rodovia (PER).

Wellington destacou a importância estratégica da BR-364 para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, o transporte de passageiros e o desenvolvimento da região. Ele alertou, no entanto, para o risco de frustração da população

caso a concessão não preveja obras efetivas em curto e médio prazos. "Isso nos preocupa, porque não temos praticamente nada de duplicação. A população começará a pagar pedágio sem ver obras acontecendo. Precisamos garantir que esse processo traga benefícios reais desde o início", afirmou Fagundes.

O senador lembrou ainda o "Movimento Pró-Duplicação da BR-364", uma iniciativa conjunta liderada pela Associação Comercial e Empresarial de Rondonópolis (ACIR), pela Federação das Associações Comerciais e Empresariais de Mato Grosso (Facmat) e o próprio senador. O grupo atuou de forma coordenada para pressionar o governo federal e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a incluir obras de duplicação neste trecho entre Rondonópolis e Jataí no plano de concessão da rodovia.

"Ninguém trabalha sozinho! Nossos esforços valerem a pena e juntos sensibilizamos o Ministério dos Transportes. Vale lembrar que o projeto previa apenas a construção de terceiras faixas, mas, após diversas reuniões e articulações, o plano de outorga foi ajustado para contemplar a duplicação do trecho, com investimentos estimados em R\$ 6,8 bilhões ao longo de 30 anos. Não vamos desistir", ressaltou Fagundes.

Ninguém trabalha sozinho! Nossos esforços valerem a pena e juntos sensibilizamos o Ministério dos Transportes. Vale lembrar que o projeto previa apenas a construção de terceiras faixas, mas, após diversas reuniões e articulações, o plano de outorga foi ajustado para contemplar a duplicação do trecho.



Senador Wellington Fagundes
Presidente da FRENLOGI



CONCESSÃO DA BR-364 EM RO GERA DEBATE E PREOCUPAÇÃO NO SENADO

A Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (FRENLOGI) participou, de uma audiência na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado para discutir a concessão da BR-364, trecho que liga as cidades de Porto Velho e Vilhena, em Rondônia. A rodovia é essencial para o Estado, pois atravessa a região e conecta a capital, Porto Velho, ao restante do país.

O presidente da Comissão, senador Marcos Rogério (PL-RO), alertou para os impactos negativos que a concessão pode trazer ao agronegócio e à população local nos próximos 30 anos. Segundo ele, os altos custos e o baixo volume de obras previstas podem prejudicar o desenvolvimento da região. Já o presidente da FRENLOGI, senador Wellington Fagundes (PL-MT), solicitou a realização de um seminário para debater as concessões no país e os custos envolvidos tanto para o setor agropecuário quanto para a população.

O presidente da Comissão destacou que novas audiências serão realizadas para aprofundar o debate sobre a concessão. Ele enfatizou a necessidade de ações estatais para evitar danos ao setor produtivo e à população, mencionando, como exemplo, a fila de mais de 2 mil carretas aguardando para trafegar em determinado trecho da rodovia.

O diretor-geral em exercício da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Rodrigues Sampaio, anunciou medidas para ampliar a capacidade e melhorar a infraestrutura rodoviária, assegurando que não haverá cobrança imediata de pedágio. Entre as ações previstas, está a implantação de pontos de descanso para motoristas.

Sampaio afirmou que as concessões da ANTT reduziram significativamente os acidentes graves e fatais nas rodovias, com queda de 22% no número de mortes e 10% no índice de feridos. Além disso, a concessão contribuiu para a redução no tempo de viagem, nos custos operacionais e nas perdas logísticas.

Os impactos econômicos também foram abordados, incluindo a geração de 146 mil empregos, arrecadação anual de R\$ 41,6 milhões em ISS para os municípios e investimentos de R\$ 1,6 milhão por ano em desenvolvimento tecnológico.

A duplicação das rodovias será autorizada conforme a demanda de tráfego. No entanto, o diretor-geral enfatizou que, no momento, não há obras em andamento. Ele mencionou ainda o Plano de 100 Dias, que prevê intervenções emergenciais em rodovias estratégicas.

A ANTT reafirmou seu compromisso com a transparência e a participação pública, mantendo-se aberta a audiências presenciais nas localidades afetadas pela concessão.

A diretora da Aprosoja, Antonielly Rottoli, alertou que a estrada precisa operar sem interrupções, pois qualquer paralisação impacta diretamente a economia do Estado. **"O Estado que exporta mais de 3 bilhões por ano em soja, milho, carne, leite e peixe – é o quinto maior produtor de peixe. Estamos entre os dez maiores produtores de leite. Estamos entre os líderes na pecuária, tanto em quantidade quanto em qualidade. Quando nossos grãos saem do interior em direção aos portos, eles enfrentam uma BR-364, que trava, que encarece. Quem já viu a safra passando por ali sabe: são carretas paradas por até seis dias nas filas dos portos"** alertou Rottoli. Além disso, o valor dos pedágios está acima da média estadual, onerando produtores e cidadãos.

Antonielly lembrou que o agronegócio exige uma infraestrutura adequada para manter sua competitividade. Por isso é importante reforçar a necessidade de investimentos logísticos estratégicos. No entanto, a Expresso Porto, essencial para o escoamento da safra, não foi incluída no cronograma da concessão, o que prejudica o setor produtivo.

Diante desse cenário, Rottoli defende a revisão do contrato com mais transparência e compromisso com a sociedade. Para ela, a inclusão da Expresso Porto como prioridade é fundamental para garantir um futuro logístico eficiente e sustentável para o Estado.

A concessão da rodovia pelo Governo Federal tem sido alvo de críticas por parte dos produtores locais. As principais queixas incluem o elevado número de praças de pedágio e a limitada extensão de trechos duplicados. A ausência de duplicação e os altos valores das tarifas podem inviabilizar o transporte de cargas, com um aumento estimado de até R\$ 2 mil por viagem. ■

Fonte: Adriana Garcia, assessora do senador Wellington Fagundes e ASCOM FRENLOGI



PORTOS, CÉUS, RIOS

Brasil acelera investimentos em infraestrutura logística: portos, aeroportos e hidrovias recebem aportes históricos

Com um salto inédito nos investimentos logísticos, o Brasil está reconfigurando sua infraestrutura de transporte para atender às demandas de um país em crescimento e cada vez mais conectado ao mercado global. O panorama foi apresentado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, durante audiência conjunta das Comissões de Infraestrutura (CI) e de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) no Senado Federal.

PORTOS: MODERNIZAÇÃO COM PROTAGONISMO GLOBAL

O setor portuário foi um dos grandes beneficiados: os investimentos saltaram de R\$ 6,2 bilhões no biênio 2021–2022 para R\$ 22,3 bilhões entre 2023 e 2024 — o maior volume da história. Os portos brasileiros movimentaram, no último ano, mais de 1,3 bilhão de toneladas, com destaque para cargas de alto valor agregado como contêineres e produtos do agronegócio.

Silvio Costa Filho afirmou que “investir na infraestrutura do país é elevar a qualidade dos serviços oferecidos ao povo brasileiro. Hoje, os portos brasileiros geram empregos e contribuem para o aumento da renda dos trabalhadores. Com comida na mesa, saúde e educação, o brasileiro voltou a acreditar em um futuro melhor.”

AEROPORTOS: ACESSIBILIDADE E INTEGRAÇÃO REGIONAL

A aviação civil também vive um novo momento. Entre 2023 e 2026, estão previstos R\$ 1,7 bilhão em investimentos públicos em aeroportos e R\$ 14,1 bilhões do setor privado. Só em 2024, foram 42 entregas de obras, incluindo pistas, terminais e modernização de estruturas em todas as regiões do país.

Silvio Costa Filho destacou que “o número de passageiros saltou de 97,7 milhões em 2022 para 112,7 milhões em 2023. A projeção para 2025 é de 123,8 milhões. Isso mostra que o Brasil voltou a crescer com organização e planejamento.”

Entre as obras prioritárias, destacam-se a modernização do Aeroporto de Congonhas (SP), com investimento de R\$ 2,5 bilhões, e a ampliação do Aeroporto de Belém (PA), antecipada para a COP30, com R\$ 470 milhões. O programa AmpliAR, lançado em 2024, também promete impulsionar a aviação regional, viabilizando aeródromos estratégicos em regiões com menor atratividade comercial, como a Amazônia Legal e o Nordeste.



Rodrigo Pacheco, Presidente do Congresso Nacional



O número de passageiros saltou de 97,7 milhões em 2022 para 112,7 milhões em 2023. A projeção para 2025 é de 123,8 milhões. Isso mostra que o Brasil voltou a crescer com organização e planejamento.

HIDROVIAS: O BRASIL REDESCOBRE SEUS RIOS

O país, que possui cerca de 20 mil km de rios navegáveis, busca resgatar o transporte hidroviário como alternativa eficiente e sustentável. Os investimentos públicos em hidrovias já somam R\$ 767 milhões nos dois primeiros anos do governo atual — 45% a mais que no ciclo anterior. Para 2025, estão previstos R\$ 940 milhões, incluindo R\$ 372 milhões em dragagem.

Silvio Costa Filho ressaltou que “esse setor representa um grande potencial de sustentabilidade e eficiência logística. Precisamos explorar melhor nossas hidrovias para tornar a matriz de transporte mais equilibrada.”

A concessão de oito hidrovias em quatro regiões e a criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação indicam um novo rumo para o setor.





Senador Marcos Rogério (PL-RO)
Presidente da Comissão de Infraestrutura

CONGRESSO COBRA AVANÇOS E INTEGRAÇÃO

O presidente da Comissão de Infraestrutura, senador Marcos Rogério (PL-RO), defendeu uma abordagem intermodal para o desenvolvimento nacional, ao afirmar que “não existe porto ou hidrovía forte sem uma rodovia ou ferrovia estruturada. Precisamos de uma política integrada.”

Já o vice-presidente da CDR, senador Jorge Seif (PL-SC), celebrou os investimentos anunciados, mas criticou a concentração de mercado: “O Brasil está nas mãos de um oligopólio: Azul, Latam e Gol dominam o mercado e fazem o que querem. Precisamos de mais companhias para reduzir os custos e aumentar a oferta de voos.”

Senadora Tereza Cristina (PP-MS), por sua vez, elogiou os projetos em curso, mas alertou para entraves no licenciamento: “Todos sabemos que as hidrovias reduzem os custos de produção. Precisamos destravar as licenças ambientais para impulsionar esse modal tão estratégico para o país.”

“Precisamos de mais companhias para reduzir os custos e aumentar a oferta de voos.”



Senadora Tereza Cristina (PP-MS)



Senador Jorge Seif (PL-SC)
Vice-presidente da CDR

Não existe porto ou hidrovía forte sem uma rodovia ou ferrovia estruturada. Precisamos de uma política integrada.

PLANEJAMENTO SETORIAL E INCLUSÃO

Em dezembro, o Ministério de Portos e Aeroportos lançou os Planos Setoriais para Portos, Hidrovias e Aeroportos, com diretrizes até 2035 e 2052. O objetivo é modernizar a logística nacional com sustentabilidade e competitividade internacional.

Paralelamente, o programa de Acolhimento ao Passageiro com Transtorno do Espectro Autista (TEA) avança nos aeroportos brasileiros, com a instalação de salas multissensoriais em terminais como Congonhas (SP), Recife (PE) e Santos Dumont (RJ). Até 2026, serão mais 20 salas, com treinamentos voltados à humanização no atendimento de passageiros neurodivergentes. ■



Todos sabemos que as hidrovias reduzem os custos de produção. Precisamos destravar as licenças ambientais para impulsionar esse modal tão estratégico para o país.



INDUTIL EXPANDE OPERAÇÕES: NOVO CENTRO DE OPERAÇÕES LOGÍSTICA NO NORDESTE

A Indutil abriu uma filial no Nordeste, um Operador Logístico em Recife/PE, inaugurado no mês de abril, reforçando nossa presença estratégica na região e elevando o nível de eficiência logística. Com uma localização cuidadosamente planejada, a unidade no Nordeste reforça o foco na excelência no atendimento aos nossos clientes, reduzindo prazo de entrega.

A nova filial foi projetada para otimizar rotas, reduzir prazos de entrega e diminuir custos operacionais — sempre com foco na excelência. Essa conquista foi viabilizada com o apoio da Disbec, nosso parceiro logístico, que contribui diretamente para elevar o padrão de distribuição e garantir uma operação ainda mais integrada e eficaz.

Essa expansão reforça a posição da Indutil como referência em tintas para sinalização viária e demarcação de pisos, atendendo às necessidades do mercado com soluções inovadoras e de alto desempenho. ■



*Release enviado pela INDUTIL



INFRAESTRUTURA EM FOCO:

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

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

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

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

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

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

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

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



Fonte: ABDER

FORMAÇÃO QUE ASFALTA

ABEDA retoma atividades do Instituto Pavimentar com foco na qualificação profissional

Com o propósito de fomentar a qualificação dos profissionais que atuam no segmento de pavimentação asfáltica em todo o país, a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras e Industrializadoras de Asfaltos (ABEDA) anuncia a retomada das atividades do Instituto Pavimentar.

A iniciativa busca fortalecer a disseminação do conhecimento técnico com qualidade e excelência, promovendo a capacitação contínua de todos os elos da cadeia produtiva do asfalto. O Instituto é uma associação sem fins lucrativos de aprimoramento profissional, alinhada às demandas atuais do setor e comprometida com a evolução das boas práticas em pavimentação.

Inspirado no conceito de lifelong learning, a aprendizagem ao longo da vida, o Instituto Pavimentar oferece cursos e treinamentos, tanto online quanto presenciais (inclusive no formato in company), com uma metodologia moderna e em sinergia com as transformações de um mercado cada vez mais dinâmico.

Atualmente, as capacitações disponibilizadas são de curta duração e voltadas para os principais fundamentos do dia a dia da pavimentação, sempre com foco prático e aplicabilidade imediata. Todos os cursos contam com certificado de conclusão, agregando valor à formação dos participantes.

A retomada do Instituto Pavimentar representa um importante passo na valorização do capital humano e na busca por um setor mais qualificado, produtivo e sustentável.

www.institutopavimentar.com.br



Diego Ciufci,
Superintendente Executivo ABEDA



CONCESSÃO BILIONÁRIA REFORÇA LOGÍSTICA DO PARANÁ

Assinatura dos contratos dos Lotes 3 e 6 marca nova fase para as rodovias federais e estaduais no estado, com foco em segurança e modernização

O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, assinou nesta segunda-feira (28) os contratos de concessão dos Lotes 3 e 6 do sistema rodoviário do Paraná. Juntas, as concessões abrangem 1.231 quilômetros de rodovias federais e estaduais, cortando 51 municípios e garantindo um investimento de R\$ 36 bilhões nos próximos 30 anos. A ação faz parte do Novo PAC e prioriza a modernização da malha viária, o aumento da segurança no trânsito e a eficiência logística.

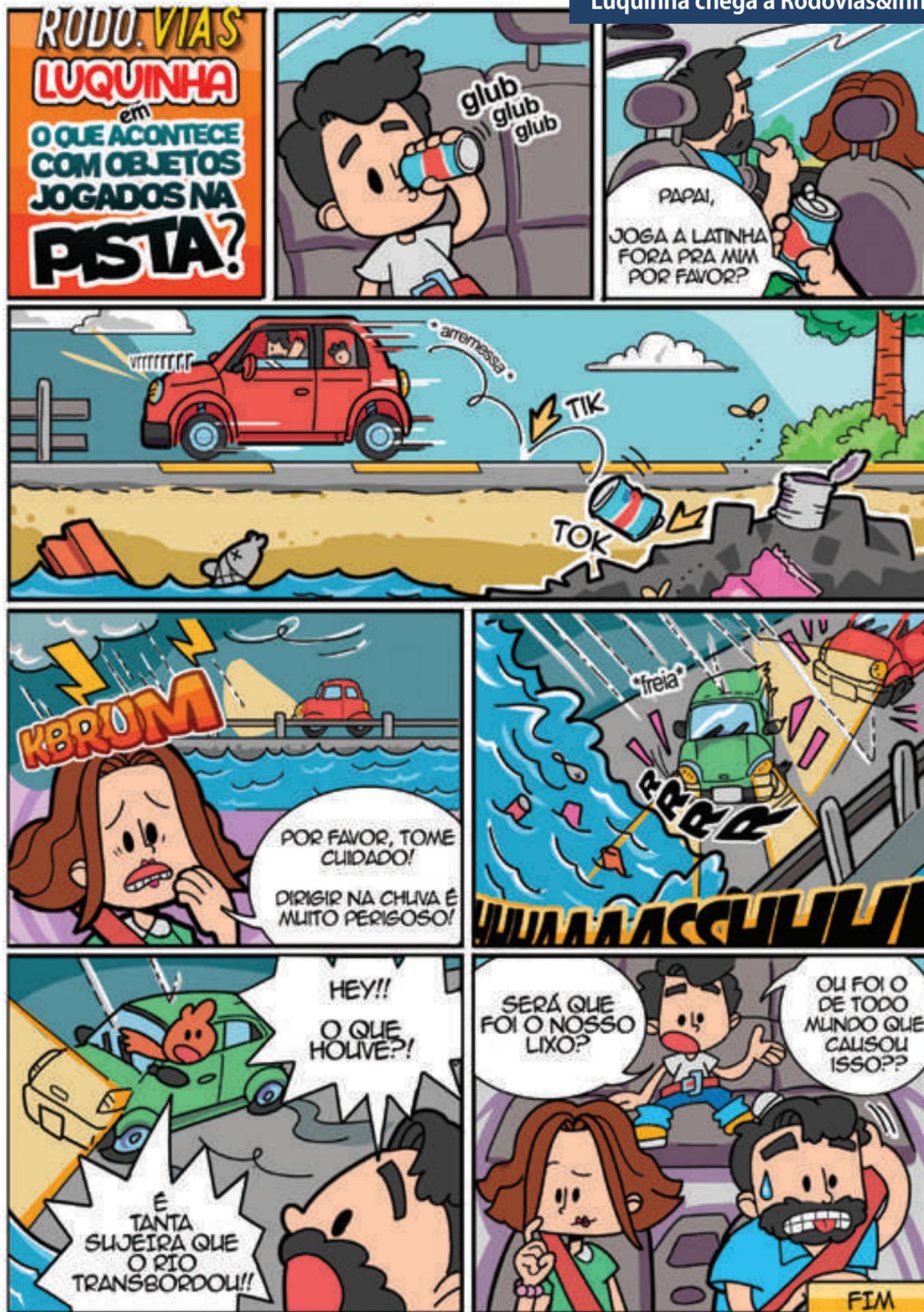
O Lote 3, concedido à empresa CCR S.A., cobre 569 km e inclui trechos estratégicos das BRs 369, 373 e 376, além de rodovias estaduais



como a PR-323 e PR-445. Estão previstas duplicações, pavimentações, sinalização reforçada, tecnologias de controle de tráfego e benefícios aos usuários, como desconto para motoristas frequentes. O pacote deve gerar mais de 143 mil empregos.

Já o Lote 6, administrado pela EPR, é o maior entre os novos contratos e cobre 662 km, ligando a fronteira com Paraguai e Argentina ao litoral paranaense. Com aporte de R\$ 20 bilhões, o trecho receberá obras de grande porte, como novos viadutos, acessos e ampliação de capacidade. A estimativa é de criação de mais de 183 mil empregos diretos e indiretos.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, destacou que, além das concessões, o governo ampliará os investimentos nas rodovias que continuam sob responsabilidade do DNIT. Já o governador Ratinho Júnior afirmou que os seis lotes licitados no estado somam 3.300 km de estradas, no maior pacote rodoviário da América Latina. Novos leilões estão previstos ainda para este ano.



“QUAL É O CONCEITO DE SEGURANÇA VIÁRIA QUE VOCÊ CARREGA NO SEU CORAÇÃO?”

No mês de março de 2025, diversas empresas, concessionárias e profissionais atuantes no ramo da segurança viária tiveram a oportunidade de participar do Workshop realizado na LOJA VIÁRIA¹, pertencente ao GRUPO SMI. Dentre as palestras realizadas no evento por profissionais renomados no mercado, chamou a atenção dos escritores deste artigo: **“QUAL É O CONCEITO DE SEGURANÇA VIÁRIA QUE VOCÊ CARREGA NO SEU CORAÇÃO?”**.

A pergunta, trazida na fala do Sr. Marcelo Rezende durante sua palestra, junto à imersão dos temas trazidos nas demais palestras que apresentaram as melhoras práticas do setor, permite-nos refletir sobre o que idealizamos e buscamos concretizar quando falamos de “segurança viária”, seja você um estudante, um profissional de empresa privada, de concessionária de rodovias, membro de associações e organizações ou servidor público de órgão da esfera municipal, estadual ou federal.

Segundo o Ministério dos Transportes, a segurança viária é o conjunto de métodos, ações e normas que visam garantir a circulação segura de pessoas e veículos nas ruas e rodovias, com a finalidade de prevenir e reduzir o risco de acidentes².

Aliado a isto e à agenda global das Décadas de Ação pela Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas, no Brasil, em 2018, foi criado o PROGRAMA NACIONAL DE TRÂNSITO – PNATRANS, cujo objetivo está expressamente estabelecido no artigo 326-A, § 1º, do Código de Trânsito Brasileiro: “ao final de 2030, reduzir à metade, no mínimo, o índice de mortes por grupo de habitantes, relativamente ao índice apurado em 2020”.

Sabe-se que, para possibilitar a redução das mortes e ferimentos no trânsito e alcançar a meta da redução de sinistros, mudanças de paradigmas são

necessárias, tanto no planejamento e atuação dos profissionais, empresas e concessionárias quanto no comprometimento do Poder Público em salvar vidas.

Durante as palestras realizadas, restou claro que a atuação das empresas, concessionárias e servidores dos órgãos das Administração Pública não está mais limitada ao conhecimento “de engenharia” ou operação, mas, também, demanda uma clara avaliação de aspectos legais que impactam diretamente no sucesso da obra ou serviço de que se pretende contratar e executar nas vias públicas. Embora a grande parte dos temas abordados no Workshop tenham girado em torno de questões técnicas, não se pôde deixar de constatar que todas elas, em algum momento, são amparadas por disposições legais e/ou normas, utilizadas para respaldar as melhores práticas do setor, e que junto com as tecnologias e materiais específicos às necessidades, fazem com que a segurança na rodovia esteja sendo construída cada vez melhor.

Sob o aspecto da sinalização viária, toda a legislação e normas apontadas, aliadas aos programas criados, demonstrou, claramente, que o serviço não pode continuar a ser tratado como um elemento meramente acessório da via, mas, sim, um fator que está diretamente ligado ao objetivo – redução de sinistros – que pretendemos alcançar ainda em um futuro muito próximo.

O serviço de sinalização não pode continuar a ser tratado como um elemento meramente acessório da via, mas, sim, um fator diretamente ligado à redução de sinistros.

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Para demonstrar o impacto da sinalização viária, cita-se um caso julgado em março de 2025 pelo Egrégio Superior Tribunal de Justiça, no qual uma motorista de carro, que dirigia alcoolizada em uma capital brasileira, atropelou um condutor de motocicleta. Naquela oportunidade, o STJ desqualificou o crime de doloso para culposo e, conseqüentemente, afastou o julgamento por júri popular por entender que o **parecer técnico demonstrou graves falhas na sinalização da via, as quais contribuíram para o erro na condução que resultou no atropelamento**³.

Em outras palavras, o Superior Tribunal de Justiça entendeu que houve falha na orientação do condutor por falta de sinalização no local, o que nos permite concluir que, muito mais do que a “maquiagem da via”, a **sinalização viária é um fator de segurança e sua ausência ou sua aplicação ineficiente e falha acarreta em graves acidentes que podem resultar em lesões graves ou na morte das pessoas**.

No entanto, mesmo sendo um fator de grande relevância para a segurança viária, através de pesquisa realizada pela Confederação Nacional dos Transportes no ano de 2023, constatou-se que 63,4% da sinalização das rodovias foram avaliadas como regular, ruim e péssima⁴. Além disso, no ano de 2022, o Brasil registrou mais de 33.800 (trinta e três mil e oitocentos) óbitos ocorridos em sinistros de trânsito ainda na rodovia – sem contar todas as mortes decorrentes de acidentes que quase nunca são contabilizadas por este motivo -, o que significa uma média de 92 (noventa e duas) mortes diárias ou, ainda, 1 (uma) morte a cada 15 (quinze) minutos⁵, ocupando, ainda, o 3º (terceiro) lugar no ranking mundial dos países com mais morte em sinistros de trânsito⁶.



Em que pese estejamos adentrando à 2ª metade da 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas, a realidade ainda é alarmante e, no entanto, os investimentos em infraestruturas programados para 2024 sofreram uma redução de 4,5% no volume de recursos para o setor em relação ao autorizado no orçamento para infraestrutura de transporte em 2023⁷.

Tal cenário demonstra um “caminhar em sentido contrário”, pois, embora o conceito de segurança viária seja claro e as metas estejam expressamente estabelecidas, os números ainda são altos e, mesmo assim, os investimentos para melhoria da segurança viária vêm reduzindo ao longo dos anos.

Diante disso, **será que nós, que atuamos nesta área, estamos, efetivamente, desenvolvendo a segurança viária pela qual lutamos fortemente no mercado e que almejamos para o nosso país?**

Em 2014, a **segurança viária foi incluída como um dever do Estado**, expressamente estabelecida no § 10º do artigo 144 da Constituição Federal, que engloba a preservação da incolumidade das pessoas nas vias públicas, através da engenharia de trânsito. A incolumidade nada mais é do que a proteção do corpo de uma pessoa contra danos, lesões ou agressões físicas, de modo que, em linhas gerais, determinou-se que **é um dever do Estado assegurar que os usuários das vias públicas vão e voltem em segurança para suas casas**.

No mesmo sentido, o § 2º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que *“O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”*.

No entanto, temos que dizer que na prática ainda vivemos grande resistência por parte de diversos entes e agentes na priorização da **segurança viária como um serviço essencial que objetiva resguardar a dignidade da pessoa humana**.

Enquanto os profissionais e empresas reconhecidos no setor vem investindo fortemente no desenvolvimento de novas tecnologias e novas técnicas, parece-nos que nossos governantes ainda caminham em sentido contrário, pois reduzem investimentos, tornando desafiadora a posição dos poucos órgãos e servidores públicos que ainda priorizam a **segurança viária como um dever do Estado e um direito da população**.

Não podemos mais aceitar que, ainda hoje, o preço se sobreponha à segurança e eficiência nas contratações públicas.

Por Gabriele Seffrin, Mariana Pirih Peres e Pedro Peres
Especialistas em Direito de Segurança Viária



Nosso objetivo todo de trabalho de desenvolvimento e tecnologia é para o ser humano.

Outro fator que torna essa questão ainda mais desafiadora é a atuação dos Tribunais de Contas e dos Ministérios Públicos, que direcionam sua fiscalização principalmente para a economia financeira nas contratações de serviços. Em outras palavras, prioriza-se o material mais barato, raramente considerando se a solução contratada é, de fato, a mais adequada para o trecho em questão. Além disso, a quantidade de responsabilidades atribuídas tanto aos contratantes quanto aos contratados é tão grande que a escolha pelo “melhor e mais adequado” muitas vezes fica em segundo plano. Isso ocorre porque as exigências burocráticas e as recomendações a serem cumpridas são tão numerosas que, no aspecto essencial – a aplicação do melhor material nos locais certos – o resultado acaba sendo comprometido.

Tal contexto faz com que os órgãos públicos adotem, por vezes, uma postura ineficiente, através de editais que, embora aprovados pelas procuradorias, encontram-se ultrapassados, pois não são revisados. Tal situação resulta da prevalência do preço sobre a melhor técnica, aceitando-se a contratação de empresas que não irão concluir as obras e/ou serviços de contratados ou, ainda, que entregarão os objetos de forma inadequada, empregando produtos e técnicas ineficientes, as quais, certamente, não resguardam a segurança e a vida dos usuários das vias.

Realizando uma comparação muito pertinente na sua palestra, o Diretor de Operações do DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ – DER/PR, Engº Alexandre Castro Fernandes, abordou sobre a aplicação analógica do Código de Defesa do Consumidor na visão das contratações públicas, ao observar que a referida norma veda ao fornecedor de produtos ou serviços a colocação no mercado de qualquer produto ou serviço em desacordo com as normas da ABNT, entre outros órgãos oficiais competentes.

De fato, se as empresas privadas, fornecedoras de produtos ou serviços, estão proibidas de colocar produtos ou serviços em desacordo com as normas técnicas correspondentes, como se pode justificar que aos órgãos públicos, contratantes desses mesmos produtos ou serviços, seja permitido exigir ou aceitar materiais e técnicas ultrapassadas quando da contratação dos seus serviços – e muitas vezes em desacordo às normas?

Tal comparativo demonstra, claramente, que uma abordagem integrada entre a Engenharia e o Direito permite a atuação segura e eficiente de todos os

envolvidos. Precisamos focar no que é essencial, basear as escolhas nas melhores técnicas, a fim de proteger a contratação de obras e serviços de engenharia, a qual objetiva apenas e tão somente a disponibilização de vias seguras à população.

O desafio é grande, mas não podemos mais aceitar que, ainda hoje, o preço se sobreponha à segurança e eficiência nas contratações públicas, notadamente porque o custo de uma vida é muito alto. E para a família e amigos, é irreparável.

Temos que falar que enquanto as melhores técnicas e produtos não forem o foco das contratações e fiscalizações, mas tão somente o preço final contratado, sem dúvida alguma, “o barato está saindo caro” – e muito caro, pois além de não existir qualquer economia, estamos perdendo mais vidas a cada minuto, sem qualquer preocupação em resguardar o **direito fundamental da dignidade da pessoa humana**.

Não por outro motivo, a realização de eventos como o *Workshop* realizado na LÓJA VIÁRIA, traz um certo grau de “esperança”, pois ainda existem, sim, aqueles que lutam e se preocupam em garantir que **os usuários das vias públicas vão e voltem em segurança para suas casas**.

Diante de tudo que foi brevemente abordado acima, questionamos novamente: **“QUAL É O CONCEITO DE SEGURANÇA VIÁRIA QUE VOCÊ CARREGA NO SEU CORAÇÃO?”**. E para responder essa pergunta, utilizamos a fala do Dr. Pedro Peres, que é Sócio Fundador e Diretor do Grupo SMI, que é idealizador e grande incentivador das boas práticas na área da segurança viária e de ideias das quais compactuamos: **“Quem é que você quer atingir? O que nós precisamos nos preocupar é com o ser humano. Nosso objetivo todo de trabalho de desenvolvimento e tecnologia é para o ser humano.”**

Portanto, enquanto o pensamento, o olhar e o comportamento coletivo daqueles diretamente envolvidos em promover a segurança viária não for para o **ser humano, paras pessoas**, ainda participaremos de muitos programas e projetos que, ao final, não trarão os resultados esperados para nosso país e nossa segurança viária. ■

Por Pedro Peres da Silva, Mariana Pirih e Gabriele Seffrin

Referências: ¹<https://www.youtube.com/watch?v=DX-GlFSqj94> e <https://www.youtube.com/watch?v=gChTNSDYIHo> – Acesso em 15/04/2025, às 10h25.
²<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transporte-terrestre/rodovias-federais/seguranca-viaria> – Acesso em 28/03/2025, às 13h56.
³“(…) Neste aspecto, cumpre destacar que há parecer técnico junto nos autos que revela que existem graves problemas de sinalização na via: ausência de placa de proibição a motorista de seguir em frente combinada com o conflito entre sinalizações que induzem que a motorista a possibilidade de seguir em frente (semáforos e placa de ‘pare’).” (STJ – 5ª Turma – Ministro Relator Carlos Cini Marchionatti – AgrQ em Agravo em Recurso Especial n. 2497908 – Julgado em 05/03/2025).
⁴<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023/11/pesquisa-da-cnt-mostra-que-67-das-rodovias-brasileiras-tem-problemas> – Acesso em 28/03/2025, às 14h14.
⁵<https://www.anamt.org.br/portal/2024/10/15/acidentes-de-transito-no-brasil-registram-mais-de-92-mortes-por-dia-estima-abramet/> – Acesso em 25/03/2025, às 16h40.
⁶<https://www.metropoles.com/brasil/ranking-tragico-brasil-e-3o-pais-que-mais-registra-mortes-no-transito> – Acesso em 25/03/2025, às 16h44.
⁷<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/pesquisa-cnt-de-rodovias-2023-refora-a-importancia-de-maior-investimento-na-malha-rodoviria> – Acesso em 31/03/2025, às 10h06.



Dragonlux[®]

MICROESFERAS DE VIDRO

Maior Visibilidade e Durabilidade

Microesferas de vidro reconhecidas pela elevada transparência e retrorrefletância.



Produto em conformidade com ABNT NBR 16184:2021.

CANAIS DE ATENDIMENTO

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



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



ICD VIAS .com.br



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

CANAIS DE ATENDIMENTO

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



 lojaviária

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

Confira tudo em nosso site

www.lojaviaria.com.br



 +55 (41) 98785-4715  @lojaviaria  /lojaviaria  vendas@lojaviaria.com.br

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