

ENTREVISTA

Diretor-geral do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer), Eng. Civ. Luciano Faustino

Por Jô Santucci / Jornalista



MATÉRIA DE CAPA



Bioengenharia: a Engenharia que Conecta Tecnologia à Saúde

PALAVRA DA PRESIDENTE



Teu Foco Define o Tamanho do que Você Realiza

ARTIGOS



CIVIL
A Presença Feminina nas Obras de Reconstrução do Aeroporto de Porto Alegre

[Ver mais >](#)

INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS



Inova Sênior quer Recolocar Engenheiros 60+ no Mercado e Atacar Déficit de Mão de Obra no Brasil

Natural de Frederico Westphalen, o Engenheiro Civil Luciano Faustino ingressou no Daer em 2012, por concurso público, sendo lotado primeiramente na Superintendência Regional de Lajeado. Em 2015, foi nomeado superintendente titular da região. Em 2016, tornou-se diretor de Infraestrutura Rodoviária. Assumiu a diretoria-geral em 6 de dezembro de 2019 e, em 2025, tornou-se o dirigente mais longo a comandar a autarquia.

No dia 20 de agosto, recebeu a Medalha da 56ª Legislatura da Assembleia Legislativa, que reconhece personalidades que se destacam pela atuação em prol do desenvolvimento do Rio Grande do Sul.

Nesta entrevista para a Conselho em Revista, o diretor-geral do Daer fala sobre os aprendizados em um dos períodos mais difíceis para o Estado, que foi a catástrofe ambiental de 2025 e o quanto este evento mostrou a importância da engenharia e uma virada de chave no Estado.

Aborda ainda a questão de prazos dos projetos que trazem novos indicadores e se a engenharia gaúcha está preparada para esse volume de serviços nos investimentos. Acompanhe.



Medalha ao Mérito



Ver mais >

FISCALIZAÇÃO

#PartiuFisca

CAPA >

Conselho em Revista – Quais são os principais aprendizados técnicos, no caso da engenharia, com relação às enchentes do Rio Grande do Sul?

Eng. Civ. Luciano Faustino – A cada evento climático extremo que acontece, a gente vai se preparando melhor para enfrentar, porque os últimos anos têm nos mostrando que é um novo normal. Em 2023, ocorreram alguns eventos mais localizados. Tivemos o primeiro episódio na região de Caráá, no Litoral. Em setembro, o evento severo no Vale do Taquari. Isso já serviu como alerta e aprendizado para o estado de uma maneira geral.

A calamidade de maio de 2024 se diferenciou dos outros eventos climáticos extremos que já aconteceram no Rio Grande do Sul na amplitude. Os ciclones ou outros fenômenos sempre aconteciam em uma microrregião ou cidades. Mas a catástrofe climática de maio de 2024 foi muito grande, simplesmente em quase metade do território gaúcho, Litoral, Serra Gaúcha, todos os Vales, Planalto Médio e a região Central do Estado. Tudo ao mesmo tempo. Isso gerou um volume de serviço muito grande. Num primeiro momento, a nossa grande dificuldade foi o bloqueio de estradas, que provocou o isolamento de diversos municípios. E foi a partir desse aprendizado que conseguimos, rapidamente, ainda em maio de 2024, mobilizar os contratos de conservação do Daer, botar as equipes terceirizadas para trabalhar e desbloquear rodovias. O aprendizado que fica, até para a gente aprimorar esses contratos, é isso: ter os contratos contínuos mobilizados para poder dar uma resposta rápida.

E isso o Daer conseguiu fazer em maio de 2024. Rapidamente a gente desbloqueou as estradas. Nosso maior aprendizado é que o Estado precisou buscar rotas alternativas, rodovias que não estavam a princípio no planejamento, mas que acabaram se destacando em meio à calamidade, como traçados importantes para situações de outras estradas que ficaram bloqueadas. Esta solução ficou dentro do nosso trabalho, à medida que algumas rodovias entraram no Plano do Rio Grande, que é o plano de reconstrução do Estado, justamente com essa característica. Este é o caso da RS-437, Veranópolis, Vila Flores, Antônio Prado.

Era uma rodovia que até o ano passado constava no mapa rodoviário do Daer como uma estrada planejada, que significa o seguinte: olha, no futuro o Estado pode vir a intervir nessa via, mas hoje ela não é uma prioridade. No auge da calamidade, ela acabou sendo uma ligação muito importante. É uma estrada de chão, mas que faz uma ligação da BR-470, que ficou totalmente bloqueada em função de vários pontos de queda de barreira, e com a I22, que são dois eixos verticais de ligação aqui no Rio Grande do Sul e que ficaram sem conexão. Essa rodovia, que até então não estava no radar do Daer, passou a ter uma importância grande como uma rota alternativa. Por isso que ela foi incluída no Plano Rio Grande, com contratação em regime integrado, projeto, executivo e obra juntos.

A gente precisa ter outras estradas verificadas, pavimentadas, para que esses municípios que hoje estão em locais suscetíveis a novos eventos climáticos, tenham rotas alternativas.

Conselho em Revista – O senhor disse em uma das entrevistas que houve uma união entre todos os órgãos institucionais?

Eng. Civ. Luciano Faustino – Sim, tudo ficou afetado, energia elétrica, telefonia. As plataformas do Waze e do Google não apresentavam informações totalmente confiáveis sobre quais rotas estavam bloqueadas ou não. Era necessária a informação de quais caminhos seguir para conseguir, por exemplo, retirar pacientes de hospitais que estavam sem acesso, para levar combustível para as aeronaves que estavam fazendo resgates, para levar, depois, no segundo momento, mantimentos para as pessoas que estavam isoladas. Dessa forma, houve uma cooperação entre os órgãos que trabalham diretamente com a questão das rodovias, que é o Daer, e o Comando Rodoviário da Brigada Militar, que atua fazendo a fiscalização nas nossas estradas, assim como o Dnit e a Polícia Rodoviária Federal.

Essas quatro entidades passaram a cooperar e foi desenvolvido, então, um aplicativo, na plataforma do Google mesmo, onde todos os pontos de bloqueio eram informados em tempo real. Esse aplicativo gerou um mapa de bloqueios segmentado, parcial ou total, ou indicava o motivo pelo qual aquela rodovia estava bloqueada. À medida que novos pontos iam surgindo, automaticamente esse sistema era alimentado. Assim como em locais onde a água baixou, que a rodovia porventura fosse liberada, também imediatamente esse desbloqueio era comunicado. E a gente conseguiu criar essa rotina. É um aplicativo que continua vigente até hoje.

A cada período, como o que ocorreu em junho de 2025, principalmente quando tem um aviso meteorológico de um possível evento climático mais extremo, resgatamos esse aplicativo, que é atualizado e disponibilizado para que a população saiba quais rotas estão bloqueadas e as alternativas de desvio para as outras. Esse aplicativo já conta hoje com cerca de 80 milhões de visualizações, o que mostra a sua amplitude. Inclusive o próprio Google e o Waze utilizaram os dados dele para atualizar os seus sistemas. E aí, a partir dessa integração, essas plataformas também puderam entregar serviços em dados mais confiáveis e verificáveis em tempo real para as pessoas. O aplicativo foi feito por uma necessidade extrema da calamidade, e foi tão impactante e útil que continua sendo atualizado e vai ser atualizado, com certeza, por essa cooperação entre os quatro órgãos que cuidam das rotas do Estado.



Conselho em Revista – Quais as principais mudanças depois do evento de 2024?

Eng. Civ. Luciano Faustino – Diante do impacto, as ações foram revistas, e entendo que o Rio Grande do Sul, de uma maneira geral, está caminhando para se tornar um Estado mais resiliente. Falando não só da parte da engenharia e das rodovias, por exemplo, o Rio Grande do Sul contratou radares meteorológicos que vão possibilitar uma previsão mais precisa dos locais e dos volumes de precipitação que vão ter daqui para frente, assim como o Estado está aí contratando monitoramento de rios com batimetria.

No caso das rodovias, o Plano Rio Grande está utilizando o recurso do Funrigs, que é o fundo que foi criado para a recuperação do Rio Grande do Sul. É importante sempre colocar o contexto desse fundo. De onde surgiu esse? Ele é o recurso oriundo do pagamento da dívida do Estado com a União, que teve uma suspensão de pagamento por três anos, sendo que esse estoque da dívida foi jogado para o final do período de pagamento para que o RS pudesse, então, nesses três anos, não pagar as parcelas da dívida para a União e esse recurso ser canalizado para um fundo que foi criado especificamente para ações e obras de enfrentamento à calamidade.

Não é um recurso da União que eles estão dando para o Estado. É um recurso do Estado que, em vez de ir para a União para pagar dívida, está ficando aqui para fazer obras e serviços da reconstrução do Rio Grande do Sul. Claro, essa dívida continua lá. Futuramente, o Estado vai ter que pagar, mas o estoque da dívida foi colocado para o final do período do regime de recuperação e sem juros. Essa ação que o governo federal fez, deixando o Estado ficar três anos sem pagar dívida, é muito importante. Essa dívida foi para o final da fila, sem juros, e permitiu que o Estado pudesse usar o recurso para investir. E esse fundo tem uma previsão de, no total, chegar a R\$ 14 bilhões de investimento até o período de 2027. São muitas ações desenvolvidas a partir desse fundo, entre elas as que o Daer gerencia, que são a reconstrução, recuperação das rodovias afetadas pela calamidade. Nesse contexto, nós já estamos hoje com cerca de R\$ 2,5 bilhões do fundo autorizado para o Daer fazer as contratações das obras de recuperação. Desse montante, cerca de R\$ 1,5 bilhão já está contratado e outro R\$ 1 bilhão está em fase de contratação.

Como são essas contratações? A partir de anteprojetos simplificados e da importante Lei n. 14.981, criada pelo governo federal e que serve não só para o Rio Grande do Sul, mas para qualquer cidade ou estado que enfrente situações de calamidade.

Essa lei flexibilizou alguns critérios da Lei de Licitações, a n. 14.133, para possibilitar uma contratação mais rápida e com elementos de engenharia mais simplificados. A partir da Lei n. 14.981, com anteprojetos simplificados, o Daer contratou esse volume de obras para que essas empresas fizessem o projeto executivo e a obra.

Por exemplo, na questão das pontes, o Daer utilizou a nota técnica elaborada pelo Instituto de Pesquisas Hidráulicas da UFRGS (IPH), que incorpora nos dados estatísticos de chuva, os elementos relativos a essas últimas enchentes que a gente teve. E o Daer exige, nos projetos de engenharia desenvolvidos para a utilização desse recurso, os dados desta nota do IPH. Portanto, a partir de agora, as estruturas que estão sendo projetadas já terão no cálculo do seu

dimensionamento incorporados os dados estatísticos dessas últimas chuvas, o que vai promover uma garantia de que elas serão estruturas resilientes, capazes de suportar novos eventos climáticos extremos como esses últimos que a gente enfrentou.

Conselho em Revista – As pessoas reclamam muito que as obras estão atrasadas. O senhor poderia fazer uma avaliação sobre o prazo de entrega das obras. Qual é o principal desafio nesse atendimento dessas demandas?

Eng. Civ. Luciano Faustino – Sim, e é importante vocês, como CREA, terem essa informação e nos ajudar a difundir-la. Como falei, no momento em que a gente contratou já hoje um bilhão e meio de obras, são contratos de obras que foram assinados. A partir do momento que foi emitida a ordem de início, já gera na população uma expectativa pelo início imediato das obras. Mas temos que colocar as coisas como elas são. Temos a Lei n. 14.981, que nos permitiu a contratação mais rápida, à medida que ela flexibilizou alguns critérios da Lei 14.133, que é a Lei de Licitações, e nós conseguimos, então, fazer, por meio de anteprojetos simplificados, a contratação mais rápida. Ok? Agora, os elementos de projeto e a obra propriamente dita precisam ser feitos dentro da boa técnica da engenharia.

Esses projetos executivos que estão sendo desenvolvidos agora têm que ter um nível de qualidade necessário para um projeto de engenharia, principalmente considerando a magnitude de recurso. A gente está falando de R\$ 2,5 bilhões que foram contratados de obras públicas. Para ter uma obra bem-feita, é necessário um bom projeto. E aí, entra essa questão. A gente tem buscado difundir isso e é importante o CREA-RS nos ajudar a difundir essas informações. O Daer contratou dois produtos no mesmo contrato, um projeto de engenharia e uma obra. Um projeto de engenharia de obras dessa magnitude que a gente está contratando hoje, que são contratos de 30, 40 contratos de R\$ 100 milhões, seguramente levaria um ano para ser feito.

A gente deu para as empresas quatro, cinco meses para eles fazerem o projeto. Porque, em função da calamidade, da necessidade de reconstrução do Estado, não poderíamos utilizar os tempos normais, digamos assim, de contratações e desenvolvimento de projetos. Nós apertamos os cronogramas, colocamos as empresas para trabalhar, mas, ainda assim, mesmo sendo um prazo curto, esse prazo de quatro, cinco meses, é um período que precisa ser utilizado, não tem como acelerar etapas nesse caso. Um projeto dessa magnitude, num prazo de quatro, cinco meses, é muito curto. E hoje as empresas estão desenvolvendo esses projetos nesse prazo. Então, não dá para considerar que essas obras estão atrasadas.

E eles estão fazendo os estudos, os projetos básicos estão sendo aprovados. E ainda este ano, teremos os projetos desenvolvidos e as obras iniciadas. Isso é um tempo curto em se tratando de engenharia e de obras dessa magnitude. E, aliado a esse tempo curto que a gente deu para as empresas fazerem esses projetos, veio a questão do mercado em si, que não estava preparado para tudo isso.

As empresas tiveram e estão tendo muita dificuldade em termos de contratação de pessoal capacitado e de equipamentos, principalmente de serviços geotécnicos. Então está faltando hoje no mercado equipamento de sondagem, pessoal preparado para fazer esse tipo de ensaio e profissionais da área, principalmente da área geotécnica e também engenheiros de uma maneira geral.

O mercado está com uma dificuldade hoje, as empresas estão indo para fora do Estado trazer gente e equipamento, porque a engenharia do Rio Grande do Sul não estava preparada para esse volume de serviços que está tendo. É óbvio que isso impacta também no desenvolvimento dos projetos. Acreditamos que não vai ter um impacto tão significativo, pois as empresas vão conseguir, até o final do ano, nesses esses lotes que já foram contratados, concluir os projetos executivos e iniciar as obras ainda esse ano. E projetando para frente os prazos que a gente tem, temos até 2027 para usar esse recurso. Portanto, todos os cronogramas, todos os contratos que estão sendo feitos, estão sendo projetados para se utilizarem desse período.

Em 2027 a gente precisa estar com essas obras executadas para poder utilizar esse recurso, senão o valor volta para a União e o Estado acaba não utilizando. Certamente isto não vai acontecer, porque a gente dimensionou os contratos para ter esse período bem utilizado. Acreditamos que as empresas vão conseguir dar conta do recado, mesmo em meio a tanta dificuldade.

Conselho em Revista – São projetos novos ou o que está em andamento já eram projeto que já estavam acontecendo?

Eng. Civ. Luciano Faustino – São todos projetos novos. O plano de obras do Daer, antes da calamidade, era composto de basicamente três grandes grupos, que é a conservação de rodovias, um trabalho contínuo de deixar a rodovia sem buracos e o programa de acesso municipais.

Nós começamos o governo com 62 municípios sem acesso, hoje 26 já estão concluídos, outros 18 em obras e, até o ano que vem, a gente quer ter todos os municípios com obras em andamento e a maior parte delas entregue.

Para ter dar uma ideia, há pouco mais de cinco, seis anos, o Daer investia cerca de R\$ 150 milhões por ano. Com o Plano Avançar, o orçamento do Departamento cresceu e o Daer passou a bater no limite de um bilhão de obras executadas por ano, que já é muito grande pelo tamanho da nossa capacidade. E aí veio essa avalanche do Funrigs, que injetou mais R\$ 2,5 bilhões. E são obras novas, porque são rodovias que não estavam no nosso radar. E essas obras são compostas basicamente por duas categorias. Essas obras de reconstrução de pavimento, da pista de rolamento, que foi muito danificada pelas chuvas, pelo excesso de tráfego, e das encostas, que são deslizamentos, queda de barreira, trincas que surgiram nas encostas, que precisam ser contidas.

São obras novas que compõem esse plano de reconstrução e, basicamente, elas constituem esses elementos: recuperação de pavimento e encostas, contenção. E as dez pontes que caíram e precisam ser reconstruídas. Por isso esse volume enorme de serviço que a gente está tendo hoje aqui no Daer, mas vamos dar conta do recado.

E nessa questão da contenção é que teve o principal gargalo. Até então, as obras de contenção aqui no Estado eram esporádicas. Era um trecho isolado em algum local que acontecia, eventualmente, uma queda de barreira, uma ruptura de pista, que se conseguia ir lá, desenvolver um projeto, fazer uma contratação e dar uma solução.

Com a calamidade, foram centenas de pontos que precisam de contenção. E isso tudo ao mesmo tempo, provocando um excesso de demanda no mercado para uma pouca oferta de profissionais habilitados e equipamentos. São desafios a serem enfrentados. Nessa parte de contenções, as empresas contratadas pelo Daer dão volume a esse grande trabalho em função das centenas de pontos de contenção, simultaneamente, e que está consumindo muita mão de obra e equipamento e que estão faltando aqui no mercado do Rio Grande do Sul.

Mas eles assinaram contratos com o Daer, então precisam cumprir esses contratos. Se não acharem a mão de obra e os equipamentos aqui no Estado terão que buscar fora para poder cumprir os contratos que foram assinados.

Conselho em Revista – Como engenheiro civil, poderia deixar uma mensagem para os profissionais e empresas?

Eng. Civ. Luciano Faustino – **A gente sabe que a engenharia aqui no Brasil é cíclica. Os períodos de crescimento econômico acabam influenciando na maior oferta de demanda e de trabalho por profissionais da nossa área. Agora, o que a calamidade mostrou? O quanto os profissionais de engenharia são importantes. Porque na hora que acontece a calamidade, que acontece o problema, quem está na linha de frente, quem dá a solução para o problema, quem coloca a sua cara na frente do problema e resolve, desbloqueia a estrada, dá a solução, faz o projeto e executa a obra, são os engenheiros.**

Todos estes eventos mostram, hoje, que o país deveria valorizar a engenharia. E nisso, o CREA-RS tem um papel fundamental como instituição, que é defender o setor, os profissionais e mostrar para o país o quanto a gente precisa crescer. Porque um país que tem uma infraestrutura resiliente é um país que investiu na formação, na educação e que dali surgiram bons profissionais, bons engenheiros que trabalharam para resolver esses problemas e dar soluções para problemas futuros, que é isso que o engenheiro faz, ele resolve problemas. Por isso que precisamos sim desenvolver a engenharia no Brasil. E o Conselho, principalmente aqui no Rio Grande do Sul, na gestão da presidente, Eng. Amb. Nanci, tem feito um papel exemplar, defendendo a categoria, promovendo a engenharia e mostrando que a gente precisa evoluir muito ainda aqui no Estado e no país.

Vivemos novamente um evento geracional. Assim como foi a cheia de 1941, que depois, nos anos de 1960, promoveu a construção do Muro da Mauá e do sistema de diques aqui da Região Metropolitana. Apresentou seus problemas durante a calamidade, mas, pelo menos, contribuiu para atrasar a cheia para que as localidades pudessem fazer os resgates, tirar as populações e reduzir o dano.

Então, se o evento de 1941 promoveu essas mudanças aqui na estrutura da nossa Região Metropolitana, esse evento hoje, com a capacidade de informação que temos e o próprio desenvolvimento da engenharia, esse também é um evento geracional. Certamente nós vamos olhar daqui a 10, 15, 20 anos para uma outra cidade, outro estado, e vamos ver que esse evento abriu os olhos dos governos e das pessoas para situações que precisam ser enfrentadas. Tenho certeza absoluta que daqui a algumas décadas nós vamos olhar para trás e ver que o Rio Grande do Sul e, principalmente as regiões afetadas, evoluíram muito com relação à essa situação, que é, sim, um evento geracional que vai ser retratado ao longo dos livros, como a gente vê hoje as informações, embora poucas, da enchente de 1941.

Certamente, teremos outro Estado. E é um caminho longo. Não é em meses, em um ou dois anos para se reconstruir a partir de uma calamidade dessas. São anos de trabalho pela frente e isso tem esse efeito.

Temos que entender, e os governos têm que entender isso, que a gente precisa ter políticas de Estado e não políticas de governo. É preciso ter processos e projetos que passem o período eleitoral simplesmente e que sejam permanentes. Então é isso que a população hoje pode cobrar muito mais dos seus governantes. E é por isso que a gente trabalha também aqui no Daer, para ter uma cultura de desenvolvimento de projetos, de obras que tenham esse olhar perene e não apenas casual, num ponto específico por um determinado fenômeno que aconteceu.

A gente precisa evoluir constantemente e agregar no nosso dia a dia, no nosso trabalho na área técnica, essas questões de resiliência para que, de fato, no futuro se olhe para o passado e se verifique o quanto o Estado mudou. Mas isso vai depender de cada pessoa e da vontade de todos em querer fazer um Rio Grande do Sul diferente. E pode ter certeza que o Daer vai sim, novamente, fazer essa diferença na vida das pessoas aqui do nosso Estado.



DOWNLOAD DA ENTREVISTA

0 comentários



Deixe sua mensagem