



**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES**

PLANO DE TRABALHO

PLANO DE TRABALHO - ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE O DEPARTAMENTO DE EDIFICAÇÕES E DE RODOVIAS DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO (DER-ES) COM O DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT).

1. Introdução

Atualmente a ligação da BR-101 e BR-262, principais vias de escoamento de cargas com origem e/ou destino no Porto, com o Porto de Capuaba, é feita via, principalmente, a ligação Rodovia Lindenberg – Porto de Capuaba, via com bastante interferência do trânsito local. A via em questão inclui todos os tipos possíveis de veículos como motocicletas, automóveis pequenos, médios e grandes, caminhões leves, médios e pesados, bicicletas, ônibus de transporte coletivo, vans, e também de pedestres. As características do tráfego transformam a região em uma área de muitos conflitos de trânsito, reduzindo a capacidade operacional da via, aumentando a insegurança de seus usuários, e, principalmente, prejudicando a movimentação de cargas entre o porto e seus destinos finais ou suas origens.

Trata-se de uma região densamente povoada, existindo residências, comércios, postos de saúde, escolas, oficinas mecânicas, e outros estabelecimentos comerciais que em muito representam um acréscimo de circulação viária na região, com uma ordenação precária, requerendo uma atenção especial que leve a organizar melhor a utilização do solo e consequente arranjo do espaço para uma utilização otimizada.

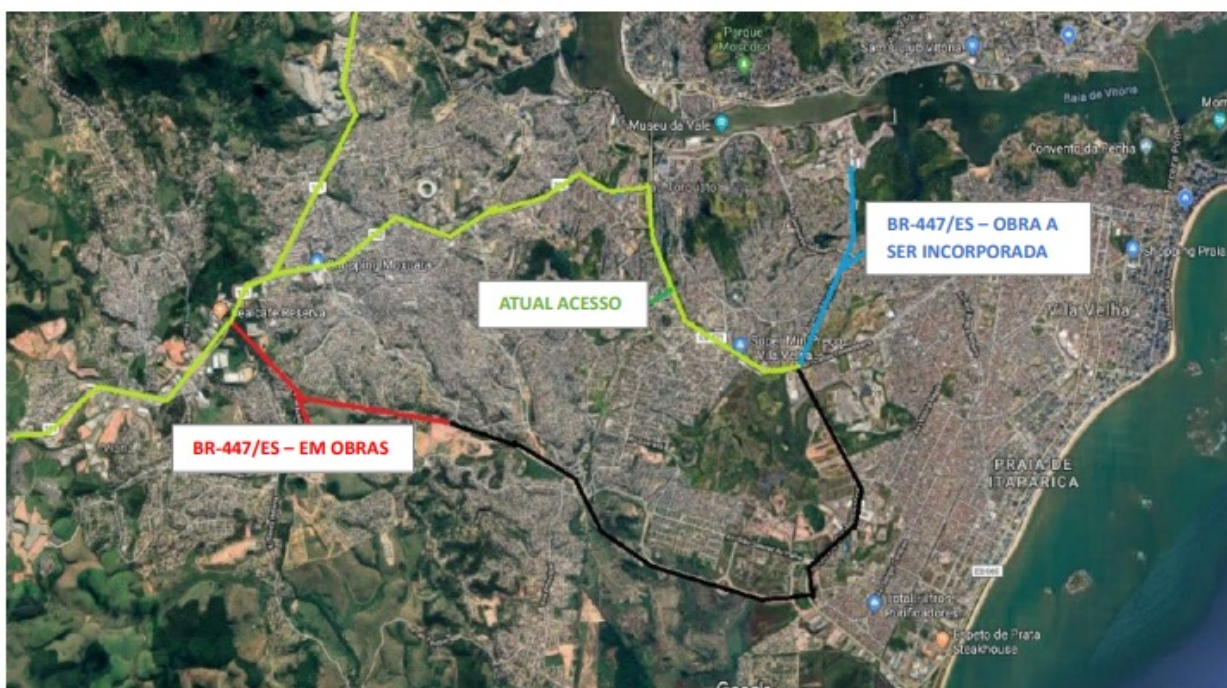


Figura 1. Localização do atual acesso ao terminal de cargas.

Além dos aspectos viários que afligem a população, a comunidade, que é composta por grande parte de famílias socialmente vulneráveis, não dispõe de equipamentos públicos que permitam a integração da

população em um convívio comunitário sadio, quer seja com espaços para prática de atividades físicas, ou recreativas.

O conflito dos diferentes interesses, da população e do porto, vem culminando em diversos episódios de interdição do acesso ao terminal por parte da população, que clama por melhorias na via e seus diversos dispositivos, principalmente em questões de segurança viária. A fim de equacionar as diversas variáveis que se apresentam, estudos já foram realizados pelo Departamento de Edificações e Rodovias do Estado – DER-ES, elaborando diversas alternativas para implementação de aumento de capacidade da via. Porém, todas as alternativas até então propostas acabavam por demandar grande volume de desapropriações, que implicavam por interferir em demasia na comunidade e não segregavam de fato os tráfegos conflitantes.

De forma objetiva, analisando o cenário atual através da abordagem do terminal de cargas, a falta de capacidade de tráfego da atual via acaba por restringir a capacidade operacional do porto dada a dificuldade de escoar adequadamente sua carga. Soma-se a isto o tráfego desordenado inserido numa comunidade socialmente vulnerável, que acaba por gerar conflitos recorrentes, impedindo qualquer circulação de veículos na via, trazendo ao porto uma variável de difícil mensuração do seu impacto no negócio. Por outro lado, analisando a situação da comunidade que se inseriu nas imediações do porto, é notório que o tráfego pouco arranjado que circula próximo as residências, comércios e escolas, traz uma sensação de insegurança para os usuários. Situação que aliada a falta de equipamentos públicos que mitiguem esses conflitos, direciona a comunidade a enxergar o terminal como um empreendimento prejudicial à população, e que, portanto, acaba por se rebelar através de manifestações reivindicando melhorias.

Assim sendo, se considerarmos essas dificuldades que atualmente existem na circulação de veículos e cargas com origem e/ou destino no porto, e a interferência que essa movimentação provoca no tráfego local, somos levados a entender que uma solução viável para a região deveria ser melhor estudada e então considerada a possibilidade de se promover uma separação entre esses tráfegos de forma que o tráfego local não interfira, ou interfira o mínimo possível, no tráfego do porto, e vice-versa, e que pudesse proporcionar um melhor aproveitamento do solo para uma reorganização das atividades que ali podem ser desenvolvidas.

Mediante a este contexto, o Departamento de Edificações e de Rodovias do Estado do Espírito Santo vem buscar uma parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes para a elaboração do Projeto Básico, Executivo e execução das obras de Duplicação complementar da Rodovia Joubert de Barros, na BR-447, entr. ES-060 (acesso), trecho Viaduto Alfredo Copolillo (na interseção com a Avenida Carlos Lindenberg) – acesso do Porto de Capuaba, com extensão de 2,61km.

2. Objeto

O objeto do presente convênio consiste elaboração do **Anteprojeto de Engenharia de Duplicação complementar da Rodovia Joubert de Barros, na BR-447, entr. ES-060 (acesso), trecho Viaduto Alfredo Copolillo (na interseção com a Avenida Carlos Lindenberg) – acesso do Porto de Capuaba, com extensão de 2,61km** pelo DEPARTAMENTO DE EDIFICAÇÕES E RODOVIAS DO ESTADO DO ESPIRITO SANTO e a sua doação ao DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES.

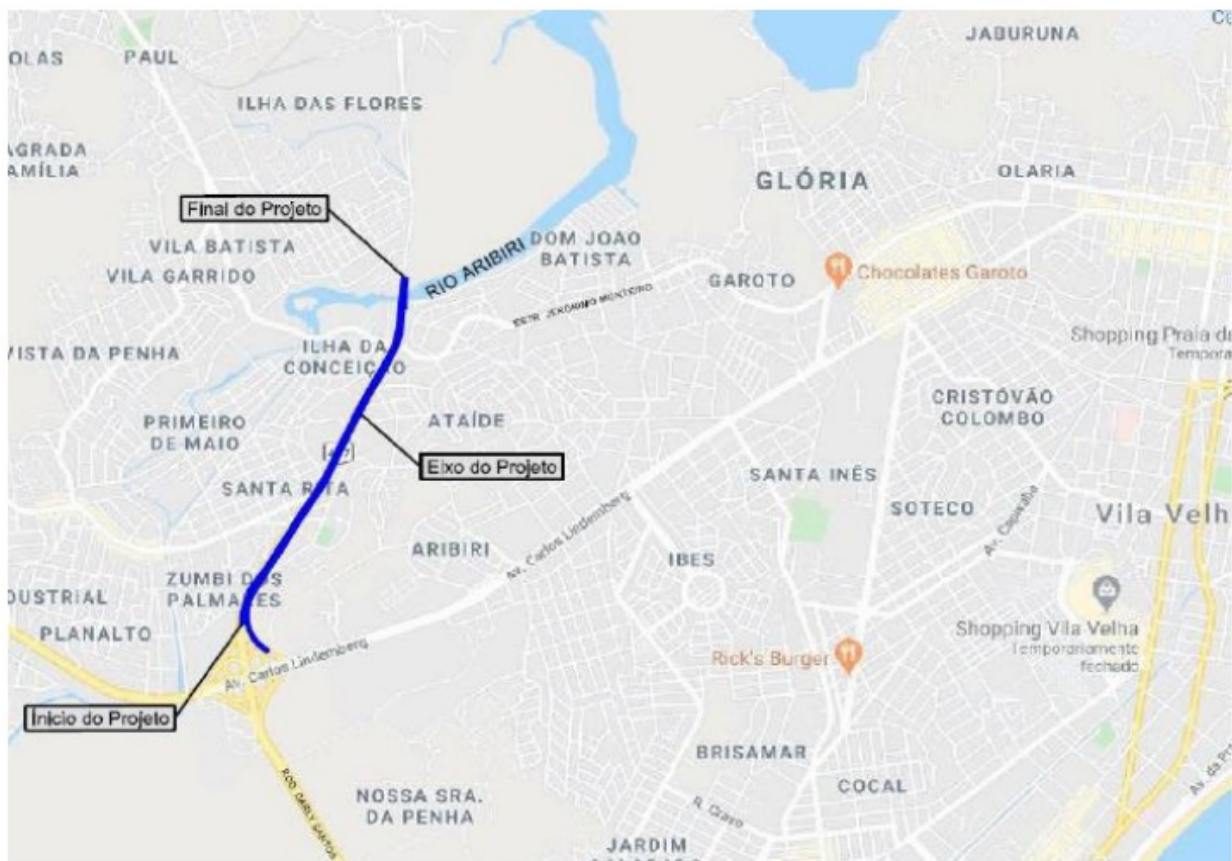


Figura 2. Localização das Obras planejadas, objeto do presente convênio.

3. Justificativa

O objeto do presente convênio se justifica na necessidade de aumentar a capacidade da via com o devido reordenamento do tráfego urbano e de passagem, em benefício dos usuários motorizados e pedestres lindeiros à rodovia e, também, da movimentação de cargas do Porto de Capuaba, limitadas ao menor volume de desapropriação possível, objetivando a viabilidade técnica, econômica e socioambiental.

4. Principais Obrigações entre as Partes

Competirá ao DER-ES:

- A elaboração dos estudos e Anteprojeto de Engenharia referente ao trecho do objeto do convênio;
- Repasse do Anteprojeto de Engenharia para o DNIT, para futura contratação de Projetos Básico e Executivo e Execução de obras.

Competirá ao DNIT:

- Avaliar o anteprojeto e os estudos complementares de acordo com o que estabelecem as normas, regulamentos e especificações técnicas do DNIT, além das exigências da legislação e dos órgãos de controle ambiental;
- Emitir relatórios técnicos e solicitar, ao DOADOR, as correções que se fizerem necessárias em decorrência de imperfeições/incorreções detectadas;
- Aprovar o anteprojeto, depois de providenciadas e entregues, pelo DOADOR, a edição final do anteprojeto.

5. Cronograma do Convênio

Atividades	Mês1	Mês 2	Mês 3	Mês 4	Mês 5	Mês 6
Realização dos Estudos						
Elaboração de Anteprojeto						
Aprovação do Anteprojeto pelo DNIT						
Entrega do Anteprojeto pelo DER ao DNIT						

6. Prazo do Convênio

Tendo em vista o prazo de elaboração do projeto e a preparação de toda a documentação necessária para o fechamento do convênio, o prazo de duração do convênio será de 6 (seis) meses, encerrando-se com a entrega do objeto pelo DER-ES ao DNIT.

(assinado eletronicamente)
ROMEUSCHEIBE NETO
 Superintendente Regional do DNIT/ES

(assinado eletronicamente)
DÉCIO CRUZ OLIVEIRA
 Diretor - Executivo Geral do DER/ES



Documento assinado eletronicamente por **Romeu Scheibe Neto, Superintendente Regional no Estado do Espírito Santo**, em 12/06/2025, às 09:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Décio Cruz Oliveira, Usuário Externo**, em 12/06/2025, às 10:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **21428478** e o código CRC **223178DA**.