

E-MAIL PARA CONTRIBUIÇÕES E QUESTIONAMENTOS:

dopcgm@der.pr.gov.br



PARANÁ

GOVERNO DO ESTADO
SECRETARIA DA
INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

AUDIÊNCIA PÚBLICA

ProMAC

Programa de Manutenção/Conservação de Rodovias

Programa
LIDER
Logística e Infraestrutura do DER/PR



- ➔ Apresentação dos componentes da mesa, objetivos da Audiência Pública e leitura das Normas que regerão a sessão
- ➔ Apresentação
- ➔ Intervalo para levantamento de contribuições e questionamentos
- ➔ Respostas aos questionamentos
- ➔ Encerramento da Audiência Pública

- ➔ **Decreto Lei nº 547/1946** – Criação do DER/PR
- ➔ **Decreto nº 2.458/2000** – Aprovação do regulamento do DER/PR

Ao DER/PR compete: Programar, executar e controlar todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, obras, **conservação**, operação e administração das estradas e obras de arte rodoviárias compreendidas no Plano Rodoviário Estadual.

ESTRUTURA DO DER-PR

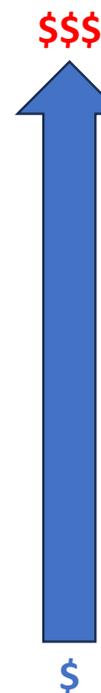
- Sede Administrativa em Curitiba
- 5 Superintendências Regionais
- 14 Escritórios Regionais



A grande preocupação dos técnicos que atuam na área de conservação rodoviária é a manutenção da rede existente em padrões aceitáveis de qualidade, conforto e segurança a custos reduzidos.

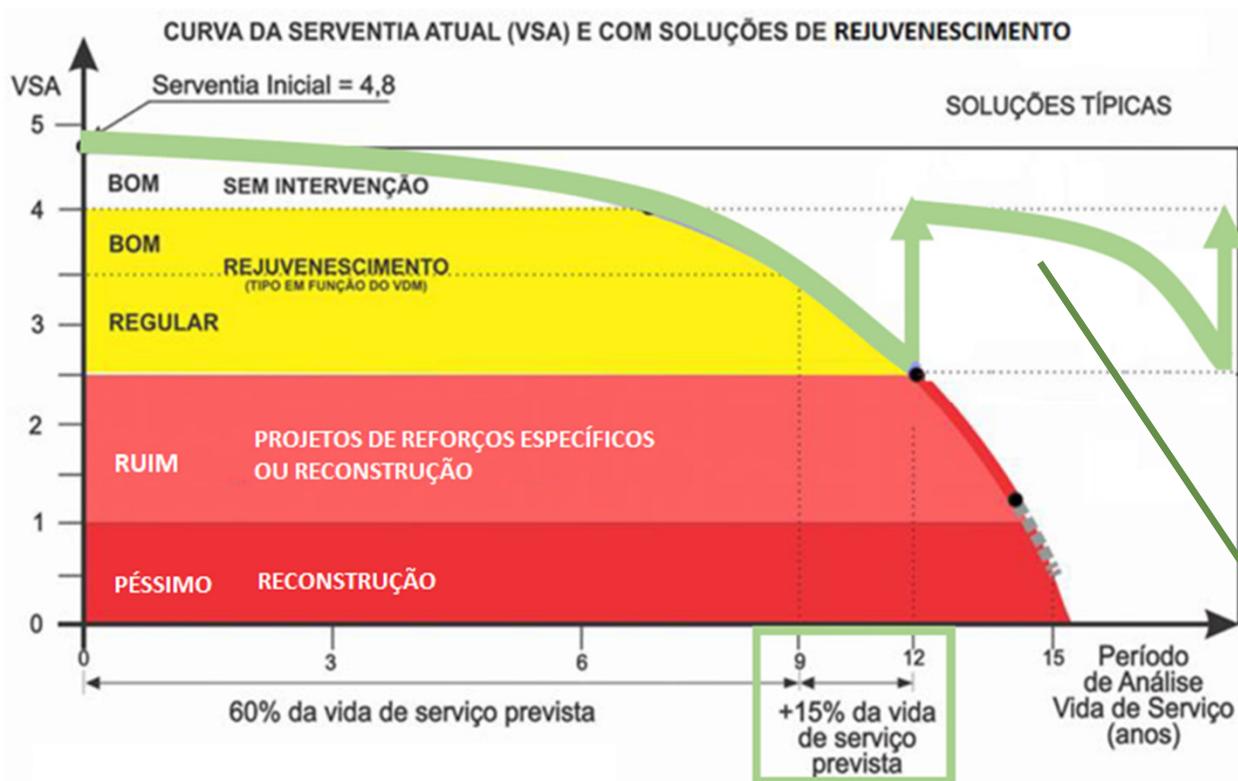
A evolução dos defeitos e a degradação dos pavimentos são decorrentes dos seguintes fatores:

- ➔ Envelhecimento da malha rodoviária (mais de 50 anos)
- ➔ Aumento do tráfego (VDM) comercial
- ➔ Aumento dos esforços atuantes (fator de eixo)
- ➔ Sistema atual de conservação, nem sempre eficiente
- ➔ Estruturas subdimensionadas em função da idade dos pavimentos e época em que foram implantadas
- ➔ Falta de intervenções de rejuvenescimento da camada de rolamento e de intervenções substanciais em épocas oportunas



Estes fatores contribuem para o aumento dos serviços e dos custos de conservação necessitando de ações rápidas

MOTIVAÇÃO



Recomendável a execução de um reforço estrutural no pavimento para atender um novo ciclo de vida

Estudos realizados pelo Banco Mundial:

A cada 1 dólar que não se gasta oportunamente na manutenção se traduz em 2 ou 3 dólares nas obras de reabilitação e reconstrução.

A cada 1 dólar que os países deveriam ter gasto em manutenção, os usuários das rodovias são obrigados a gastar por volta de 3 dólares adicionais correspondentes à operação de veículos.

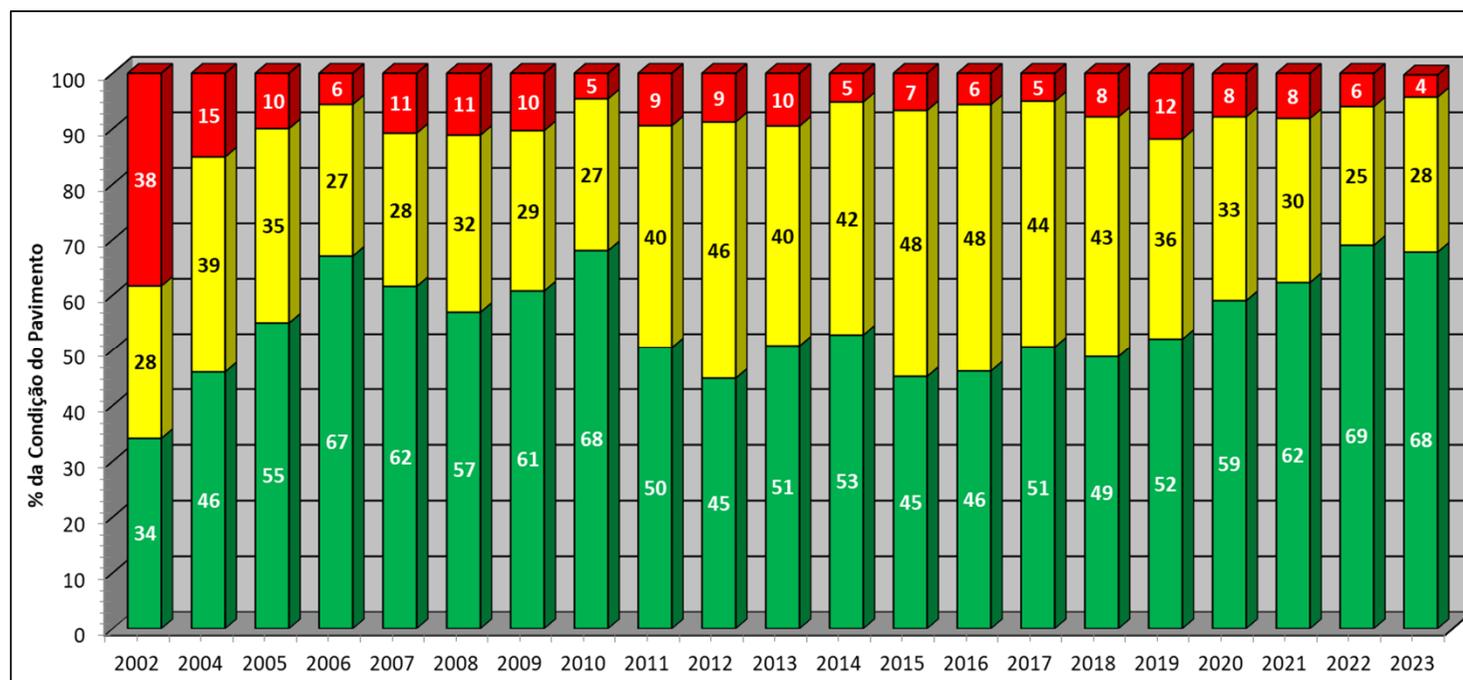
Schliessler (1994)

Como alternativa são realizadas ações de conservação para postergar uma ação mais onerosa (SGP)

MOTIVAÇÃO



GRÁFICO CONDIÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA PAVIMENTADA DO ESTADO DO PARANÁ 20 ANOS



■ Ruim + Péssimo
 ■ Regular
 ■ Boa + Ótima

1

Malha Rodoviária Administrada pelo DER/PR

2

Programa Manutenção/Conservação do Pavimento

MALHA RODOVIÁRIA ADMINISTRADA PELO DER-PR

➤ **Rodovias Pavimentadas**

Aprox. 10.000,00 km

➤ **Rodovias Estaduais Anteriormente Concessionadas**

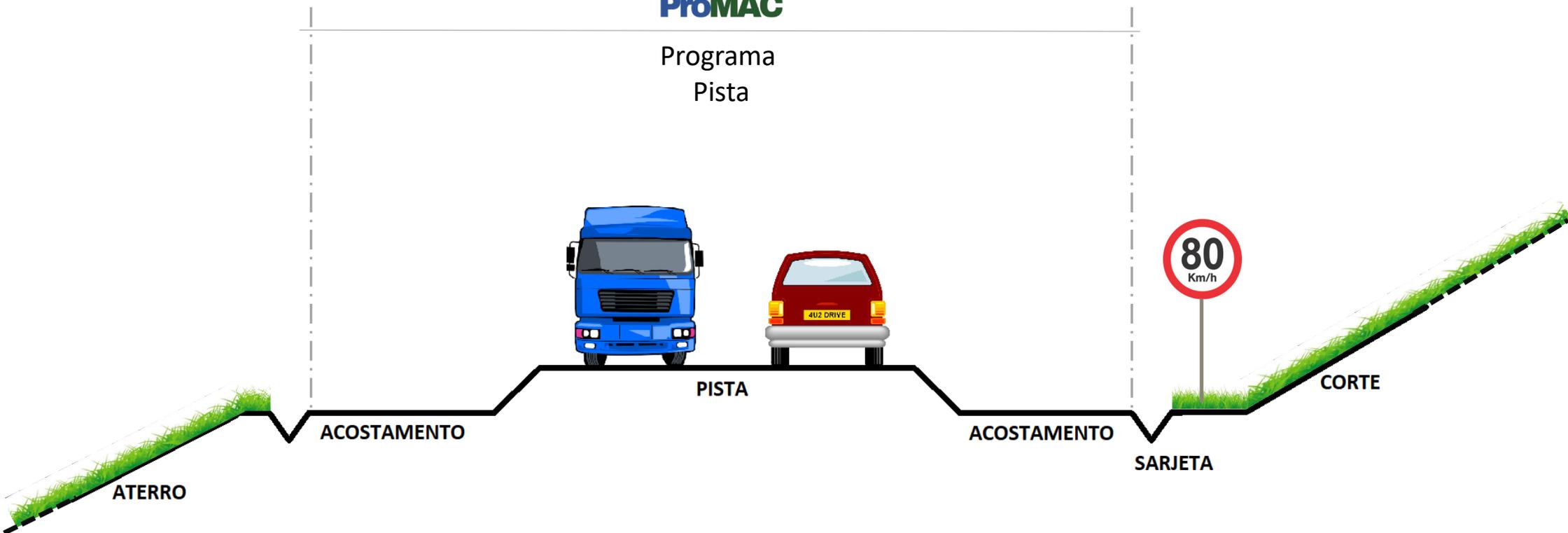
Aprox. 1.000,00 km

- 1 Malha Rodoviária Administrada pelo DER/PR
- 2 Programa Manutenção/Conservação do Pavimento

INFORMAÇÕES TÉCNICAS

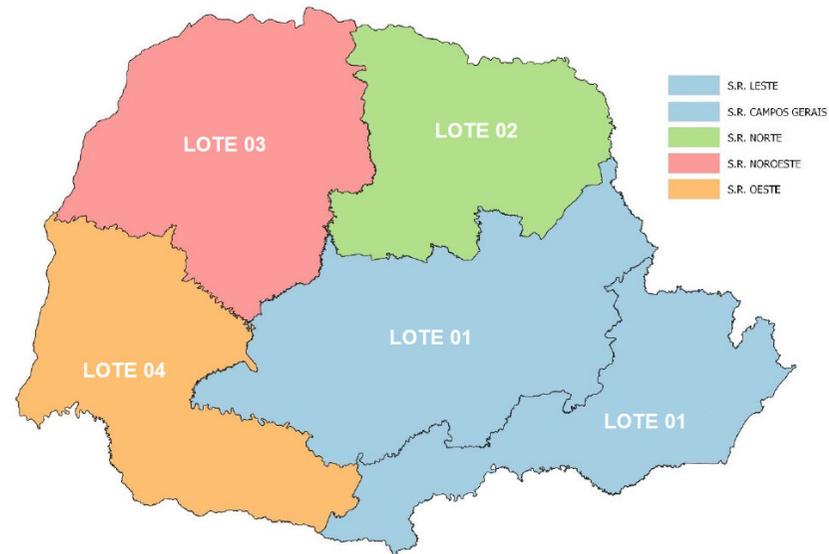
ProMAC

Programa
Pista



APRIMORAMENTO DOS PROGRAMAS DE CONSERVAÇÃO

➔ CONTRATAÇÃO DE LEVANTAMENTOS ESTRUTURAIS E FUNCIONAIS DO PAVIMENTO



➔ CONTRATAÇÃO DE EMPRESA GERENCIADORA – ELABORAÇÃO DO SISTEMA DE GERÊNCIA DE PAVIMENTOS

LEVANTAMENTO ESTRUTURAL E FUNCIONAL DO PAVIMENTO

Realização da caracterização funcional e estrutural das rodovias:

- ➔ IRI (*Índice Internacional de Irregularidade*)
- ➔ ATR (*Afundamento em Trilha de Roda*)
- ➔ LVC (*Levantamento Visual Contínuo*)
- ➔ FWD (200m e 40m) (*Falling Weight Deflectometer*)
- ➔ Contagem de tráfego
- ➔ Vídeo Registro



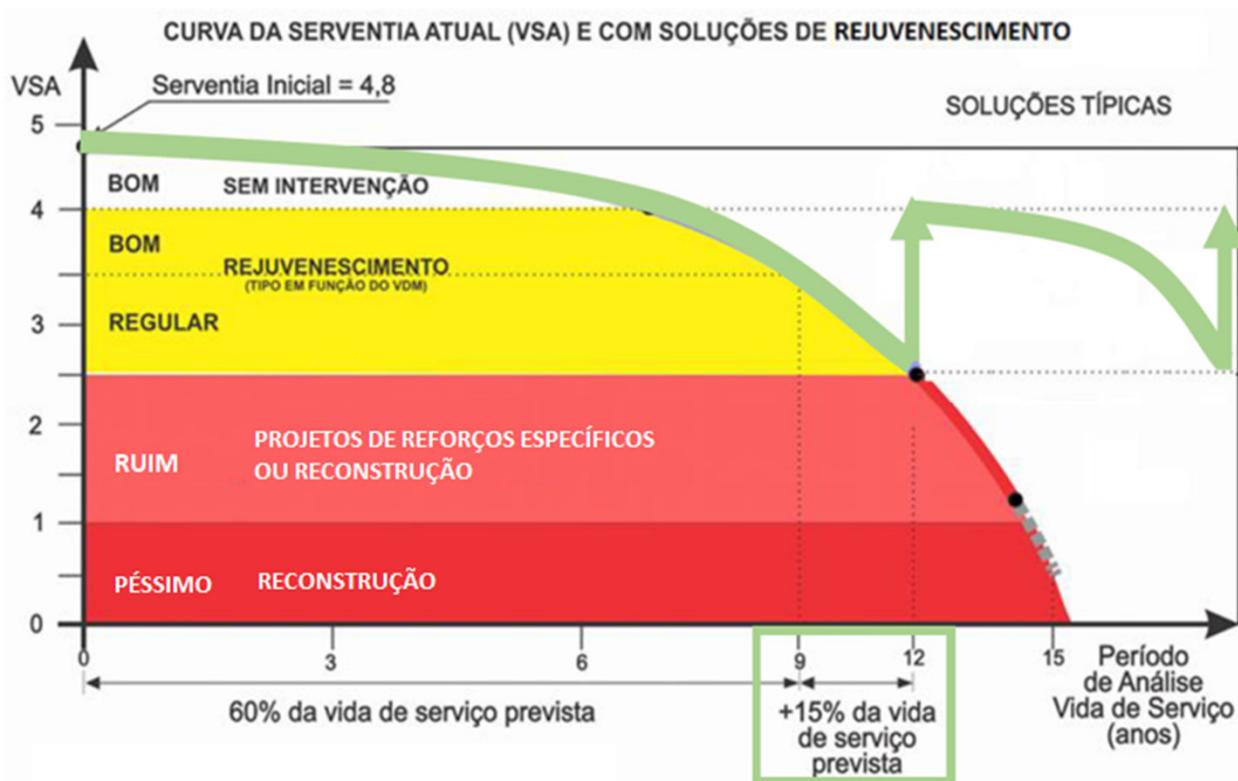
COMPATIBILIZAÇÃO DE SOLUÇÕES EXECUTADAS EM CAMPO APÓS OS LEVANTAMENTOS ESTRUTURAIS E FUNCIONAIS

Levantamento via
Superintendências dos
serviços de remoção e
recomposição de pavimento
de forma contínua –
Recape Asfáltico

Compatibilização dos
serviços executados
após levantamentos no
Sistema de Gerência de
Pavimentos

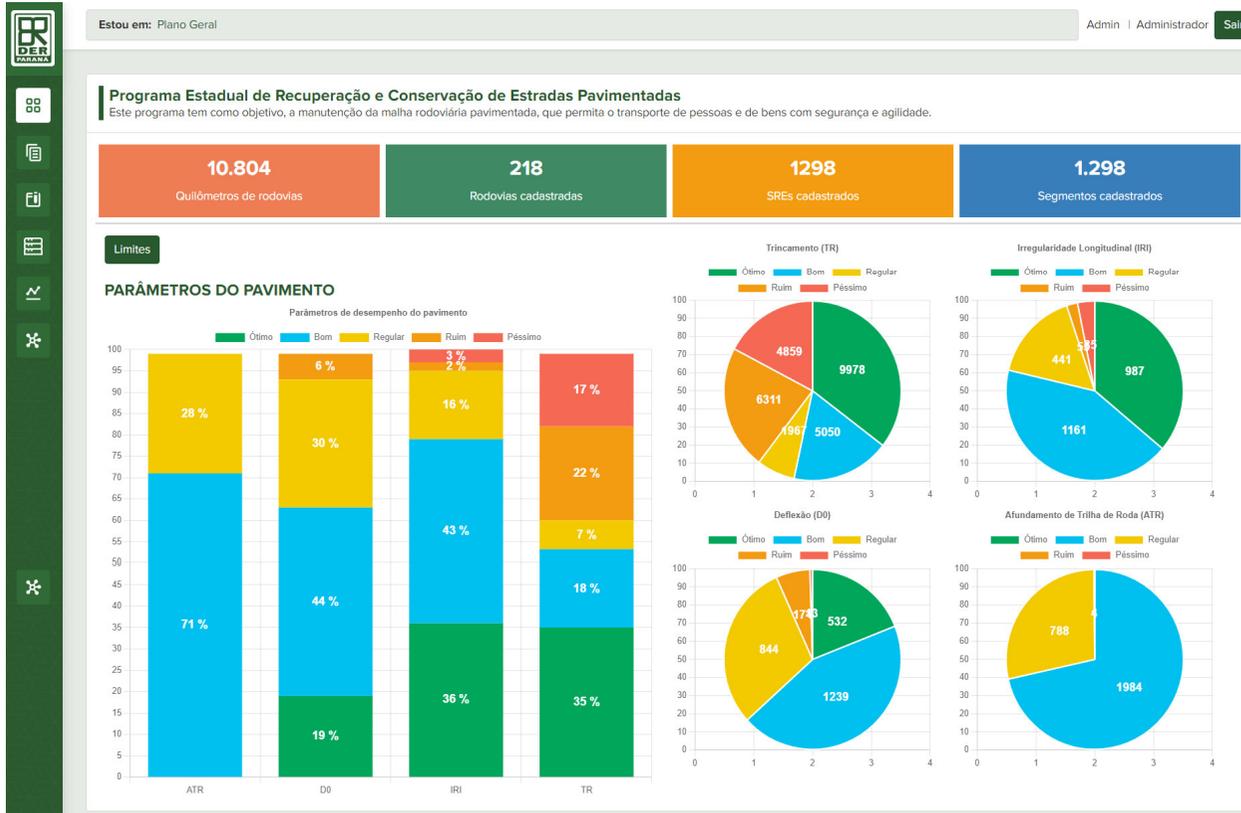
Adoção de serviços mais
simples para trechos que
foram executados
Recape Asfáltico

MOTIVAÇÃO



Como alternativa são realizadas ações de conservação para postergar uma ação mais onerosa (SGP)

ELABORAÇÃO DO SISTEMA DE GERÊNCIA DE PAVIMENTOS - SGP

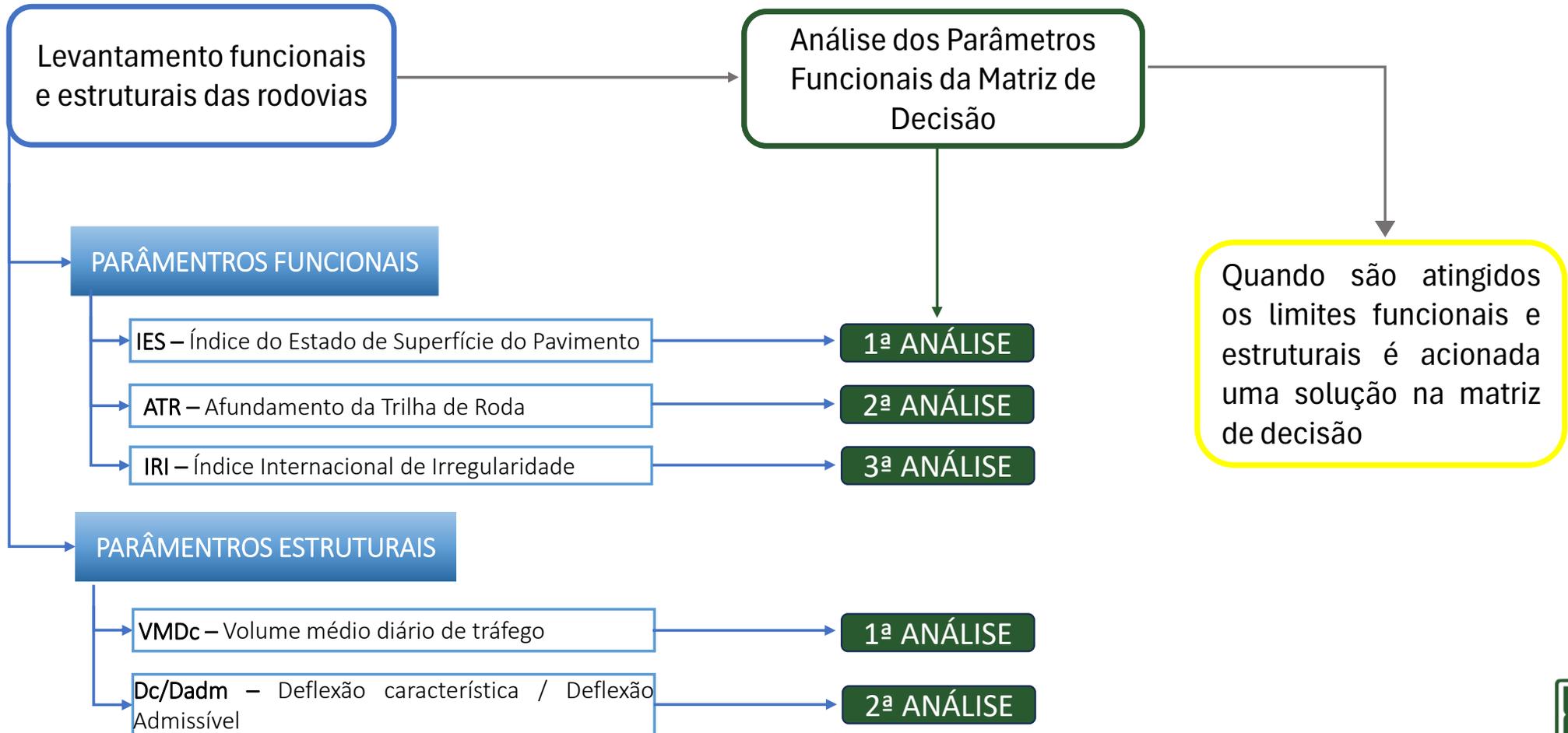


Objetivos do SGP:

- ➔ Aumentar a eficiência das tomadas de decisão
- ➔ Fornecer “*feedback*” quanto às consequências das decisões
- ➔ Facilitar a coordenação das atividades dentro da organização (banco de informações / dados)
- ➔ Assegurar a consistência das decisões tomadas em diferentes níveis de gerência dentro da mesma organização

O SGP tem-se como uma das suas premissas a utilização de equações provenientes do **HDM-4 (Highway Development and Management Model 4)**

MATRIZ DE SOLUÇÕES



➔ Matriz de Solução do Grupo de Serviços de Segurança ao Usuário (GSU) - SGP

Grupo de serviços destinados a corrigir os defeitos do pavimento que colocam em risco a segurança dos usuários.

Tráfego			VMD _c ≤ 220,000				220,000 < VMD _c ≤ 440,000				440,000 < VMD _c ≤ 660,000				660,000 < VMD _c ≤ 1110,000				VMD _c > 1110,000							
			Dc / Dadm ≤ 1,12		Dc / Dadm > 1,12		Dc / Dadm ≤ 1,12		Dc / Dadm > 1,12		Dc / Dadm ≤ 1,12		Dc / Dadm ≤ 1,22		Dc / Dadm ≤ 1,33		Dc / Dadm > 1,33		Dc / Dadm ≤ 1,12		Dc / Dadm ≤ 1,22		Dc / Dadm ≤ 1,33		Dc / Dadm > 1,33	
			HR _{PRO-01} ≤ 2,000		HR _{PRO-01} > 2,000		HR _{PRO-01} ≤ 2,000		HR _{PRO-01} > 2,000		HR _{PRO-01} ≤ 2,000		HR _{PRO-01} ≤ 3,500		HR _{PRO-01} ≤ 5,000		HR _{PRO-01} > 5,000		HR _{PRO-01} ≤ 2,000		HR _{PRO-01} ≤ 3,500		HR _{PRO-01} ≤ 5,000		HR _{PRO-01} > 5,000	
Parâmetros Funcionais	IES ≤ 2,000	ATR ≤ 10,000	IRI < 3,500	GSU-A1-III	GSU-A2-III	GSU-B1-III	GSU-B2-III	GSU-C1-III	GSU-C2-III	GSU-C3-III	GSU-C4-III	GSU-D1-III	GSU-D2-III	GSU-D3-III	GSU-D4-III	GSU-E1-III	GSU-E2-III	GSU-E3-III	GSU-E4-III							
			IRI ≥ 3,500	GSU-A1-III	GSU-A2-III	GSU-B1-III	GSU-B2-III	GSU-C1-III	GSU-C2-III	GSU-C3-III	GSU-C4-III	GSU-D1-III	GSU-D2-III	GSU-D3-III	GSU-D4-III	GSU-E1-III	GSU-E2-III	GSU-E3-III	GSU-E4-III							
		ATR > 10,000	IRI < 3,500	GSU-A3-III	GSU-A4-III	GSU-B3-III	GSU-B4-III	GSU-C5-III	GSU-C6-III	GSU-C7-III	GSU-C8-III	GSU-D5-III	GSU-D6-III	GSU-D7-III	GSU-D8-III	GSU-E5-III	GSU-E6-III	GSU-E7-III	GSU-E8-III							
			IRI ≥ 3,500	GSU-A3-III	GSU-A4-III	GSU-B3-III	GSU-B4-III	GSU-C5-III	GSU-C6-III	GSU-C7-III	GSU-C8-III	GSU-D5-III	GSU-D6-III	GSU-D7-III	GSU-D8-III	GSU-E5-III	GSU-E6-III	GSU-E7-III	GSU-E8-III							
	2,000 < IES ≤ 4,000	ATR ≤ 10,000	IRI < 3,500	GSU-A5-III	GSU-A6-III	GSU-B5-III	GSU-B6-III	GSU-C9-III	GSU-C10-III	GSU-C11-III	GSU-C12-III	GSU-D9-III	GSU-D10-III	GSU-D11-III	GSU-D12-III	GSU-E9-III	GSU-E10-III	GSU-E11-III	GSU-E12-III							
			IRI ≥ 3,500	GSU-A5-III	GSU-A6-III	GSU-B5-III	GSU-B6-III	GSU-C9-III	GSU-C10-III	GSU-C11-III	GSU-C12-III	GSU-D9-III	GSU-D10-III	GSU-D11-III	GSU-D12-III	GSU-E9-III	GSU-E10-III	GSU-E11-III	GSU-E12-III							
		ATR > 10,000	IRI < 3,500	GSU-A7-III	GSU-A8-III	GSU-B7-III	GSU-B8-III	GSU-C13-III	GSU-C14-III	GSU-C15-III	GSU-C16-III	GSU-D13-III	GSU-D14-III	GSU-D15-III	GSU-D16-III	GSU-E13-III	GSU-E14-III	GSU-E15-III	GSU-E16-III							
			IRI ≥ 3,500	GSU-A7-III	GSU-A8-III	GSU-B7-III	GSU-B8-III	GSU-C13-III	GSU-C14-III	GSU-C15-III	GSU-C16-III	GSU-D13-III	GSU-D14-III	GSU-D15-III	GSU-D16-III	GSU-E13-III	GSU-E14-III	GSU-E15-III	GSU-E16-III							
	IES > 4,000	ATR ≤ 10,000	IRI < 3,500	GSU-A9-III	GSU-A10-III	GSU-A9-III	GSU-B10-III	GSU-C17-III	GSU-C18-III	GSU-C19-III	GSU-C20-III	GSU-D17-III	GSU-D18-III	GSU-D19-III	GSU-D20-III	GSU-E17-III	GSU-E18-III	GSU-E19-III	GSU-E20-III							
			IRI ≥ 3,500	GSU-A9-III	GSU-A10-III	GSU-B9-III	GSU-B10-III	GSU-C17-III	GSU-C18-III	GSU-C19-III	GSU-C20-III	GSU-D17-III	GSU-D18-III	GSU-D19-III	GSU-D20-III	GSU-E17-III	GSU-E18-III	GSU-E19-III	GSU-E20-III							
		ATR > 10,000	IRI < 3,500	GSU-A11-III	GSU-A12-III	GSU-B11-III	GSU-B12-III	GSU-C21-III	GSU-C22-III	GSU-C23-III	GSU-C24-III	GSU-D21-III	GSU-D22-III	GSU-D23-III	GSU-D24-III	GSU-E21-III	GSU-E22-III	GSU-E23-III	GSU-E24-III							
			IRI ≥ 3,500	GSU-A11-III	GSU-A12-III	GSU-B11-III	GSU-B12-III	GSU-C21-III	GSU-C22-III	GSU-C23-III	GSU-C24-III	GSU-D21-III	GSU-D22-III	GSU-D23-III	GSU-D24-III	GSU-E21-III	GSU-E22-III	GSU-E23-III	GSU-E24-III							

MATRIZ DE SOLUÇÕES

Tráfego				VMD ₂₄ ≤ 220.000				220.000 < VMD ₂₄ ≤ 440.000				440.000 < VMD ₂₄ ≤ 660.000				660.000 < VMD ₂₄ ≤ 110.000				VMD ₂₄ > 110.000									
Parâmetros Estruturais				Dc / Diadm ≤ 1,12		Dc / Diadm > 1,12		Dc / Diadm ≤ 1,12		Dc / Diadm > 1,12		Dc / Diadm ≤ 1,22		Dc / Diadm > 1,22		Dc / Diadm ≤ 1,33		Dc / Diadm > 1,33		Dc / Diadm ≤ 1,12		Dc / Diadm > 1,12		Dc / Diadm ≤ 1,33		Dc / Diadm > 1,33			
				HR _{Recon} ≤ 2.000	HR _{Recon} > 2.000	HR _{Recon} ≤ 2.000	HR _{Recon} > 2.000	HR _{Recon} ≤ 2.000	HR _{Recon} > 2.000	HR _{Recon} ≤ 3.500	HR _{Recon} > 3.500	HR _{Recon} ≤ 5.000	HR _{Recon} > 5.000	HR _{Recon} ≤ 2.000	HR _{Recon} > 2.000	HR _{Recon} ≤ 3.500	HR _{Recon} > 3.500	HR _{Recon} ≤ 5.000	HR _{Recon} > 5.000	HR _{Recon} ≤ 2.000	HR _{Recon} > 2.000	HR _{Recon} ≤ 3.500	HR _{Recon} > 3.500	HR _{Recon} ≤ 5.000	HR _{Recon} > 5.000				
Parâmetros Funcionais	IES ≤ 2.000	ATR ≤ 10.000	IR ≤ 3.500	GSU-A1-III	GSU-A2-III	GSU-B1-III	GSU-B2-III	GSU-C1-III	GSU-C2-III	GSU-C3-III	GSU-C4-III	GSU-D1-III	GSU-D2-III	GSU-D3-III	GSU-D4-III	GSU-E1-III	GSU-E2-III	GSU-E3-III	GSU-E4-III	GSU-E5-III	GSU-E6-III	GSU-E7-III	GSU-E8-III	GSU-E9-III	GSU-E10-III	GSU-E11-III	GSU-E12-III		
			IR ≥ 3.500	GSU-A1-III	GSU-A2-III	GSU-B1-III	GSU-B2-III	GSU-C1-III	GSU-C2-III	GSU-C3-III	GSU-C4-III	GSU-D1-III	GSU-D2-III	GSU-D3-III	GSU-D4-III	GSU-E1-III	GSU-E2-III	GSU-E3-III	GSU-E4-III	GSU-E5-III	GSU-E6-III	GSU-E7-III	GSU-E8-III	GSU-E9-III	GSU-E10-III	GSU-E11-III	GSU-E12-III		
		ATR > 10.000	IR ≤ 3.500	GSU-A3-III	GSU-A4-III	GSU-B3-III	GSU-B4-III	GSU-C5-III	GSU-C6-III	GSU-C7-III	GSU-C8-III	GSU-D5-III	GSU-D6-III	GSU-D7-III	GSU-D8-III	GSU-E5-III	GSU-E6-III	GSU-E7-III	GSU-E8-III	GSU-E9-III	GSU-E10-III	GSU-E11-III	GSU-E12-III	GSU-E13-III	GSU-E14-III	GSU-E15-III	GSU-E16-III	GSU-E17-III	
			IR ≥ 3.500	GSU-A3-III	GSU-A4-III	GSU-B3-III	GSU-B4-III	GSU-C5-III	GSU-C6-III	GSU-C7-III	GSU-C8-III	GSU-D5-III	GSU-D6-III	GSU-D7-III	GSU-D8-III	GSU-E5-III	GSU-E6-III	GSU-E7-III	GSU-E8-III	GSU-E9-III	GSU-E10-III	GSU-E11-III	GSU-E12-III	GSU-E13-III	GSU-E14-III	GSU-E15-III	GSU-E16-III	GSU-E17-III	
		IES > 4.000	ATR ≤ 10.000	IR ≤ 3.500	GSU-A5-III	GSU-A6-III	GSU-B5-III	GSU-B6-III	GSU-C9-III	GSU-C10-III	GSU-C11-III	GSU-C12-III	GSU-D9-III	GSU-D10-III	GSU-D11-III	GSU-D12-III	GSU-E9-III	GSU-E10-III	GSU-E11-III	GSU-E12-III	GSU-E13-III	GSU-E14-III	GSU-E15-III	GSU-E16-III	GSU-E17-III	GSU-E18-III	GSU-E19-III	GSU-E20-III	GSU-E21-III
				IR ≥ 3.500	GSU-A5-III	GSU-A6-III	GSU-B5-III	GSU-B6-III	GSU-C9-III	GSU-C10-III	GSU-C11-III	GSU-C12-III	GSU-D9-III	GSU-D10-III	GSU-D11-III	GSU-D12-III	GSU-E9-III	GSU-E10-III	GSU-E11-III	GSU-E12-III	GSU-E13-III	GSU-E14-III	GSU-E15-III	GSU-E16-III	GSU-E17-III	GSU-E18-III	GSU-E19-III	GSU-E20-III	GSU-E21-III
	ATR > 10.000		IR ≤ 3.500	GSU-A7-III	GSU-A8-III	GSU-B7-III	GSU-B8-III	GSU-C13-III	GSU-C14-III	GSU-C15-III	GSU-C16-III	GSU-D13-III	GSU-D14-III	GSU-D15-III	GSU-D16-III	GSU-E13-III	GSU-E14-III	GSU-E15-III	GSU-E16-III	GSU-E17-III	GSU-E18-III	GSU-E19-III	GSU-E20-III	GSU-E21-III	GSU-E22-III	GSU-E23-III	GSU-E24-III	GSU-E25-III	
			IR ≥ 3.500	GSU-A7-III	GSU-A8-III	GSU-B7-III	GSU-B8-III	GSU-C13-III	GSU-C14-III	GSU-C15-III	GSU-C16-III	GSU-D13-III	GSU-D14-III	GSU-D15-III	GSU-D16-III	GSU-E13-III	GSU-E14-III	GSU-E15-III	GSU-E16-III	GSU-E17-III	GSU-E18-III	GSU-E19-III	GSU-E20-III	GSU-E21-III	GSU-E22-III	GSU-E23-III	GSU-E24-III	GSU-E25-III	
	ATR > 10.000		IR ≤ 3.500	GSU-A9-III	GSU-A10-III	GSU-B9-III	GSU-B10-III	GSU-C17-III	GSU-C18-III	GSU-C19-III	GSU-C20-III	GSU-D17-III	GSU-D18-III	GSU-D19-III	GSU-D20-III	GSU-E17-III	GSU-E18-III	GSU-E19-III	GSU-E20-III	GSU-E21-III	GSU-E22-III	GSU-E23-III	GSU-E24-III	GSU-E25-III	GSU-E26-III	GSU-E27-III	GSU-E28-III	GSU-E29-III	
			IR ≥ 3.500	GSU-A9-III	GSU-A10-III	GSU-B9-III	GSU-B10-III	GSU-C17-III	GSU-C18-III	GSU-C19-III	GSU-C20-III	GSU-D17-III	GSU-D18-III	GSU-D19-III	GSU-D20-III	GSU-E17-III	GSU-E18-III	GSU-E19-III	GSU-E20-III	GSU-E21-III	GSU-E22-III	GSU-E23-III	GSU-E24-III	GSU-E25-III	GSU-E26-III	GSU-E27-III	GSU-E28-III	GSU-E29-III	
	ATR > 10.000	IR ≤ 3.500	GSU-A11-III	GSU-A12-III	GSU-B11-III	GSU-B12-III	GSU-C21-III	GSU-C22-III	GSU-C23-III	GSU-C24-III	GSU-D21-III	GSU-D22-III	GSU-D23-III	GSU-D24-III	GSU-E21-III	GSU-E22-III	GSU-E23-III	GSU-E24-III	GSU-E25-III	GSU-E26-III	GSU-E27-III	GSU-E28-III	GSU-E29-III	GSU-E30-III	GSU-E31-III	GSU-E32-III	GSU-E33-III		
		IR ≥ 3.500	GSU-A11-III	GSU-A12-III	GSU-B11-III	GSU-B12-III	GSU-C21-III	GSU-C22-III	GSU-C23-III	GSU-C24-III	GSU-D21-III	GSU-D22-III	GSU-D23-III	GSU-D24-III	GSU-E21-III	GSU-E22-III	GSU-E23-III	GSU-E24-III	GSU-E25-III	GSU-E26-III	GSU-E27-III	GSU-E28-III	GSU-E29-III	GSU-E30-III	GSU-E31-III	GSU-E32-III	GSU-E33-III		

Exemplo:

Se os parâmetros da rodovia indicam o grupo de soluções **GSU-A1-III**, constam agrupadas nessa indicação os serviços de:

- Reparo superficial = $0,96\text{m}^3/1000\text{m}^2$
- Reparo profundo = $2,42\text{m}^3/1000\text{m}^2$
- Selagem de trincas = $4,3\text{ l}/1000\text{m}^2$

➔ Em contrapartida, quando os parâmetros estruturais e funcionais da rodovia são de maior incidência corresponderá a um maior nível de esforço.

É o caso do grupo de soluções **GSU-A12-III**, onde consta:

- Reparo superficial = $8,2\text{ m}^3/1000\text{m}^2$
- Reparo profundo = $14,62\text{ m}^3/1000\text{m}^2$
- Selagem de trincas = $1,3\text{ l}/1000\text{m}^2$

Nos anos que não houver soluções do SGP devem ser executados os serviços que compõem o GSU

Soluções do Grupo de Conservação Periódica (GCP) – SGP

As soluções do grupo GCP podem ser resumidas em 04 tipos:

- ➔ Fresagem
- ➔ Reperfilagem com CAUQ (massa fina)
- ➔ Microrrevestimento asfáltico usinado a frio - MRAUF (8mm e 16mm)
- ➔ Camada de Reforço em CBUQ com polímero

Soluções do Grupo de Serviços de Segurança ao Usuário (GSU) - SGP

O grupo GSU é composto basicamente de 04 soluções apresentadas a seguir:

- ➔ Remendo superficial com CAUQ
- ➔ Remendo profundo com CAUQ para camadas granulares
- ➔ Remendo profundo com CAUQ para camadas cimentadas
- ➔ Selagem de trinca com emulsão asfáltica e pó de pedra ou areia

Além da pista, o programa abrangerá os segmentos de:

Travessias Urbanas

Considerou-se como "travessias urbanas" os trajetos utilizados pelos caminhões, também conhecidos como "rota dos caminhões", para atravessar de um lado a outro da cidade. Esses trajetos são essenciais para a integração do tráfego de longa distância com a malha rodoviária local.

Trechos em obra

São trechos de rodovias nos quais se esteja executando serviços de pavimentação ou duplicação. Deste modo, o trecho é designado com "em obras de pavimentação em pista simples" (EOP) ou como "em obras de duplicação ou pavimentação em pista dupla" (EOD).

Interseções

➔ A contratação por desempenho tem a finalidade:

- 1 Eliminar ao máximo a possibilidade de existência de painelas/ buracos nas rodovias estaduais pavimentadas administradas pelo DER/PR
- 2 Melhorar a qualidade da conservação das rodovias estaduais pavimentadas, permitindo uma melhor prestação de serviços com melhores condições de segurança aos usuários.

CONSERVAÇÃO DO PAVIMENTO

DIVISÃO EM LOTES

➔ **Extensão total** = Aprox. 10.000 km

➔ **40 lotes**

Fomentar a participação de um número maior de empresas

Ampliação da competitividade e evitar a concentração de mercado

➔ **Um único edital** dividido em 40 lotes



VALOR ESTIMADO PARA O PROGRAMA

Programa Manutenção/Conservação do Pavimento

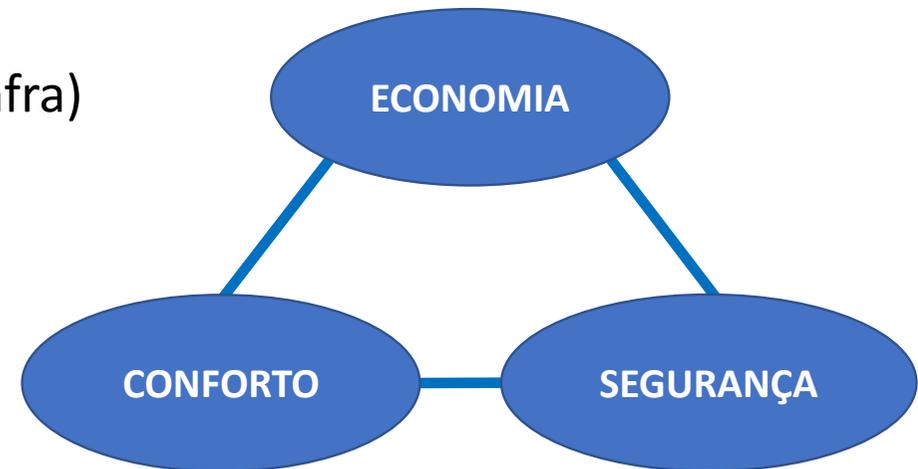
Extensão		Aprox. 10.000 km
Valor		Aprox. R\$ 180 mil / km / ano
Prazo de Execução		36 (trinta e seis) meses
Licitação Prevista		4º trimestre de 2024
Tipo de Licitação		Concorrência Pública

- ➔ **Regime de Execução:** Empreitada por preço unitário.
- ➔ **Pré Qualificação:** Prevista conforme permite a nova Lei de Licitações.
- ➔ **Parcelamento:** Sim. A licitação está programada para ser realizada em um único edital dividido em 40 lotes correspondentes às 40 (quarenta) Áreas de Gestão do Sistema Rodoviário Estadual.
- ➔ **Permite participação de Consórcios:** Não, considerando a vasta diversidade de empresas experientes no ramo e por ser um objeto único que não demanda experiências diversas e sim correlatas.
- ➔ **Permite Subcontratação:** Sim, será admitida a subcontratação se previamente aprovada pelo DER/PR, em regime de responsabilidade solidária, sem prejuízo das responsabilidades contratuais e legais, desde que não contemplem os serviços exigidos na habilitação do Termo de Referência, restrita, contudo, ao percentual máximo de 30% (trinta por cento) do valor contratado.

- **Modalidade/Critério de Julgamento/Modo de Disputa:** Concorrência Pública, com o critério de julgamento “menor preço”. Modo de disputa: Aberta.
- **Relação de Índices Contábeis:** O licitante deverá apresentar os índices de Liquidez Geral (LG), Solvência Geral (SG) e Liquidez Corrente (LC) iguais ou superiores a 1,25 (um, vírgula vinte e cinco). Também deverá comprovar que possui patrimônio líquido não inferior a 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação do lote.
- **Patrimônio Líquido:** Para os casos em que a Licitante vença mais de um lote desta licitação, a comprovação de patrimônio líquido mínimo deverá ser feita sobre o valor total estimado da contratação do conjunto de lotes ganhos.
- **Serviço com Regime de Dedicção Exclusiva de Mão de Obra:** Não. Os serviços do presente objeto não se enquadram como serviços com regime de dedicação exclusiva.

RESULTADOS ESPERADOS

- Melhoria das condições de conforto, segurança e fluidez
- Preservação do patrimônio rodoviário (ativos de infra)
- Diminuição no consumo de combustíveis
- Diminuição no tempo de viagem
- Diminuição nos custos dos fretes
- Melhoria da produtividade e do desenvolvimento econômico e social
- Diminuição da estimativa do custo gerado por acidentes



PREPARAÇÃO PARA CONTRIBUIÇÕES/QUESTIONAMENTOS

OBRIGADO!

Programa
LIDER
Logística e Infraestrutura do DER/PR