



## ATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

### Apresentação da contratação de Serviços de Operação de Tráfego nas Rodovias Estaduais

No dia 30 de outubro de 2024, às 10 horas e 12 minutos, conforme Aviso de Audiência Pública publicado em 14 de outubro de 2024, no Diário Oficial Executivo do Paraná, de Edição n.º 11757, realizou-se a Audiência Pública de forma presencial e online (por meio do link <https://www.youtube.com/watch?v=hRZcekoTT4k>) sobre a nova contratação de Serviços de Operação de Tráfego nas Rodovias Estaduais.

A Audiência foi conduzida de acordo com as disposições da Lei Federal n.º 14.133/2021, em seu artigo 21, e do Decreto Estadual n.º 10.086/2022, conforme os termos do artigo 51.

Preliminarmente, foi exposto que o objetivo da Audiência Pública é de apresentar e discutir com a comunidade, autoridades e representantes das regiões envolvidas, além de coletar subsídios para a elaboração da nova contratação de Operação de Tráfego nas Rodovias Estaduais.

A participação de vários intervenientes é considerada fundamental pelo DER/PR. O evento oferece a oportunidade de enriquecer o debate e incluir a voz das comunidades. O objetivo principal é divulgar informações, colher opiniões, esclarecer dúvidas e dar conhecimento sobre a proposta da contratação de Serviços de Operação de Tráfego nas Rodovias Estaduais.

Ficou estabelecido que a Audiência teria duração máxima de 2 horas e seria dividida em três etapas: a) apresentação dos componentes da mesa e fala de abertura dos gestores do DER/PR; b) apresentação técnica da nova contratação; c) questionamentos e respostas.

Com relação aos questionamentos, determinou-se que, para os participantes presencial, as perguntas poderiam ser feitas oralmente pelo microfone ou por formulário físico, com o registro do nome, telefone e e-mail para



contato posterior. Já para os participantes virtuais, as perguntas deveriam ser enviadas pelo chat do Youtube ou pelo e-mail: [dopcets@der.pr.gov.br](mailto:dopcets@der.pr.gov.br), também com o registro do nome, telefone e e-mail. As manifestações encaminhadas por e-mail, seriam respondidas posteriormente, juntamente com todos os outros questionamentos. Durante a apresentação a equipe iria realizar o registro dos questionamentos do chat do Youtube e repassar à mesa.

Ainda, foi informado que seria possível o encaminhamento de perguntas após a Audiência Pública, no mesmo e-mail: [dopcets@der.pr.gov.br](mailto:dopcets@der.pr.gov.br), até às 18h do dia 06 de novembro de 2024.

Todos os questionamentos pertinentes ao tema seriam respondidos, e aqueles não abordados durante a sessão, seriam respondidos e disponibilizados na página eletrônica do DER/PR, em até 5 dias úteis após a data do término dos questionamentos. As contribuições que não tratem do tema específico da Audiência não seriam consideradas.

Todos os participantes de forma virtual ou presencial teriam sua identificação registradas, e destacou-se a importância de assinar a lista de presença para garantir um registro fiel das participações. Também foi comunicado que ao se cadastrar na lista de presença, todos os participantes autorizam o DER/PR a utilizar e divulgar as gravações audiovisuais, bem como os demais materiais apresentados durante a Audiência Pública.

Todos os depoimentos e exposições seriam registrados eletronicamente pelo DER/PR em áudio e vídeo para preservar a integridade dos conteúdos e facilitar o acesso às informações, estando o conteúdo apresentado disponível no site do DER/PR por tempo indeterminado, e o canal de ouvidoria aberto para receber manifestações populares de forma contínua.

Devidamente dadas as orientações, compunha a mesa o Diretor de Operações do DER/PR, Engenheiro Civil Alexandre Castro Fernandes, e a Coordenadora de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária, Engenheira Civil Narayana Rohn Cardozo.



Na sequência, o Diretor de Operações explicou que o DER/PR no uso de suas atribuições, possui os aspectos de operação de trânsito nas rodovias estaduais como um tema muito relevante, sendo esse um dos fatores para promover a primeira etapa da contratação dos serviços de operação. Ainda, ressaltou que a operação de trânsito é uma atividade extremamente importante para promover a segurança, fluidez e conforto. Destacou que DER/PR administra mais de 10.000 quilômetros de malha e diante da experiência acumulada nos últimos anos, entende que esse modelo de operação é um modelo necessário ao Estado do Paraná. O diretor também informou que há um interesse público demonstrado na contratação, a partir do momento que se reduz o custo logístico, custo de transporte e o compartilhamento de algumas atividades que são realizadas pela Polícia Rodoviária Estadual. Também comunicou que os recursos estão assegurados para que se possa promover e oferecer aos usuários das rodovias paranaenses um serviço de qualidade, uma inspeção rotineira de toda a malha, socorro mecânico e as atividades decorrentes dessa operação. Por fim, relatou que a operação rodoviária é uma atividade complexa e está sendo estudada para que se possa melhorar as condições da malha rodoviária.

Em seguida, a mesa foi decomposta para que houvesse a apresentação técnica da proposta.

A Coordenadora de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária iniciou explicando que 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, e manter permanente serviço de informação ao público sobre as condições gerais das rodovias.

Após, foi detalhada a estrutura do DER/PR, com 5 Superintendências Regionais (Leste, Campos Gerais, Norte, Noroeste e Oeste) e 14 Escritórios Regionais.

Além das competências citadas anteriormente, foram apresentadas as justificativas para a contratação, como o fato do DER/PR compartilhar a



operação nas rodovias estaduais com a Polícia Rodoviária Estadual, sendo que para ocorrências de menor gravidade, é oneroso destinar agentes policiais, além de que a PRE não teria o quantitativo necessário para realizar toda a operação rodoviária, com desvios de tráfego, acompanhar acidentes de pequenas colisões, devendo se dedicar em missões com vítimas e outros tipos de atuações.

Também citou que o Programa em questão, possui cerca de 11.500 quilômetros de rodovias estaduais, considerando as rodovias que o DER/PR está administrando totalmente, inclusive não pavimentadas, mas sem considerar as rodovias que já estão concessionadas.

Outra justificativa é a grande frota de veículos no Estado do Paraná, que em setembro de 2024, apresentou uma frota de 8.560.686 veículos, sem contar os veículos de outros estados que circulam pelo Paraná.

Também há o PNATRANS que, ao final de 2030, tem a meta de reduzir à metade, no mínimo, o índice de mortes por grupo de habitantes, em relação ao índice de 2020.

Com isso, o DER/PR entende que a contratação irá auxiliar a reduzir o número de sinistro e fluidez no trânsito.

Adentrando nos detalhes do Programa, foi explicado que se viu necessária a divisão em lotes, tendo em vista a grande extensão de rodovias. As rodovias que fazem parte da contratação, são as rodovias pavimentadas e não pavimentadas, sob jurisdição e responsabilidade do DER/PR. Lembrando que as rodovias estaduais que estão concessionadas não entram no Programa e as rodovias que forem sendo concessionadas serão suprimidas.

O objeto será dividido em 10 lotes e para a divisão foi considerada as Superintendências Regionais e as Áreas de Gestão; lotes com extensão de 1.100 quilômetros, em média; e redução da quilometragem morta, que é a quilometragem percorrida em rodovias que não fazem parte do objeto do contrato, mas que permitem a interligação de segmentos atendidos. Como exemplo de quilometragem morta, a Coordenadora citou a PR-412 no litoral, que



não possui nenhuma rodovia de jurisdição do DER/PR que chegue até ela, somente rodovias concessionadas ou rodovias federais, que são consideradas como quilometragem morta.

Assim, os lotes ficaram da seguinte forma:

Lote 01 (Leste) – 452,43 km de rodovias pavimentadas e 320,86 km de rodovias não pavimentadas, totalizando 773,29 km;

Lote 02 (Campos Gerais) – 980,09 km de rodovias pavimentadas e 353,94 km de rodovias não pavimentadas, totalizando 1.334,03 km;

Lote 03 (Campos Gerais) – 854,54 km de rodovias pavimentadas e 110,41 km de rodovias não pavimentadas, totalizando 964,95 km;

Lote 04 (Norte) – 1.037,57 km de rodovias pavimentadas e 95,38 km de rodovias não pavimentadas, totalizando 964,95 km;

Lote 05 (Norte) – 1.010,35 km de rodovias pavimentadas e 203,01 km de rodovias não pavimentadas, totalizando 1.213,36 km;

Lote 06 (Noroeste) – 870,06 km de rodovias pavimentadas e 44,41 km de rodovias não pavimentadas, totalizando 914,47 km;

Lote 07 (Noroeste) – 916,00 km de rodovias pavimentadas e 57,14 km de rodovias não pavimentadas, totalizando 973,14 km;

Lote 08 (Noroeste) – 1.214,02 km de rodovias pavimentadas e 159,18 km de rodovias não pavimentadas, totalizando 1.373,20 km;

Lote 09 (Oeste) – 1.280,95 km de rodovias pavimentadas e 99,44 km de rodovias não pavimentadas, totalizando 1.380,39 km;

Lote 10 (Oeste) – 1.333,70 km de rodovias pavimentadas e 44,79 km de rodovias não pavimentadas, totalizando 1.378,49 km.

Totalizando em 9.949,71 km de rodovias pavimentadas, 1.488,56 km de rodovias não pavimentadas e resultando em 11.438,27 km de rodovias pavimentada e não pavimentadas. Após, foi exposto o mapa com a divisão dos lotes.



No fluxograma do Programa, consta o DER/PR, logo abaixo o Centro de Controle Integrado (CCI), que não é objeto dessa contratação e que coordenará os 10 lotes, e posteriormente os 10 lotes da contratação, sendo que cada um deles terá uma Coordenação Logística com Coordenador Técnico, Analista Técnico, Supervisor de Frota e Supervisores de Operação (CCO), e abaixo da Coordenação os serviços que serão prestados em campo, que são a inspeção de tráfego, guincho leve, guincho pesado, apoio operacional, apreensão de animais, limpeza emergencial de pista, sinalização temporária luminosa e bases de apoio.

No dimensionamento dos serviços, a quantidade estimada de cada serviço para compor o orçamento, foi baseada na quilometragem de rodovias atendidas do lote; quilometragem morta do lote; no tempo limite de chegada ao local de atendimento, que são os critérios de desempenho para os serviços; na velocidade padrão dos veículos; e na quilometragem atendida por cada unidade de serviço.

Em seguida, foi apresentado o quadro com a quantidade estimada de cada serviço, e foi explicado que a quantidade divulgada é apenas para critério de orçamento, pois é necessário um orçamento máximo para lançar a licitação. Também foi exemplificado que se a empresa calcular que não consegue atender com as quantidades apresentadas no dimensionamento do DER/PR, ela pode operar com mais ou menos unidades de cada serviço, mas deve estar dentro do limite de preço estipulado pelo DER/PR. Por fim, ressaltou que as quantidades são apenas critérios de preço, não sendo critério para medição.

Depois, foi explicado o que cada serviço deverá executar. A coordenação logística deverá realizar a gestão do contrato e a interface e comunicação entre as equipes de trabalho em campo, Centro de Controle Operacional – CCO (que são os Supervisores de Operação), Centro de Controle Integrado – CCI (contratada do DER/PR que irá gerenciar os atendimentos) e a fiscalização do DER/PR. Também deverá dar apoio a plena operacionalidade das equipes, atuando no sentido de manter em funcionamento as viaturas, equipamentos e insumos para a boa prestação dos serviços. E cada lote deverá ter uma equipe



exclusiva, composta por Coordenador Técnico, Analista Técnico, Supervisor de Frota e Supervisores de Operação (CCO).

A inspeção de tráfego deverá detectar a necessidade de ajuda ao usuário; inspecionar as pista e faixa de domínio quanto a irregularidades e apontar quaisquer não conformidade ao Centro de Controle Operacional; inspecionar o funcionamento dos outros serviços prestados pelo DER/PR; intervir em quaisquer ocorrências que possam prejudicar a segurança viária e fluidez do tráfego, providenciando a sinalização de emergência e desvios de tráfego. Devem inspecionar tudo que estiver anormal na pista, sejam os buracos ou os outros programas que o DER/PR possui, como por exemplo, a sinalização da balança, sinalização inadequada nos contratos de faixa de domínio, placas danificadas, qualquer situação anormal na pista e nos contratos do próprio DER/PR tem que ser comunicado pela equipe de inspeção ao Centro de Controle Operacional.

A inspeção deve percorrer toda a extensão da malha pavimentada do lote, pelo menos, 2 vezes ao dia, todos os dias; e toda a extensão da malha não pavimentada do lote, pelo menos, 1 vez ao mês; sendo que mensalmente, pelo menos um dos percursos da malha pavimentada deve ser realizado no período noturno.

Em ocorrências em que o CCI ou DER/PR aciona a viatura de inspeção, o tempo de chegada ao local de atendimento não deve ser superior a 55 minutos em 100% das ocorrências. E os veículos devem apresentar rastreador e o acesso aos dados em tempo real deve ser disponibilizado ao DER/PR.

O serviço de guincho leve deve prestar atendimento nas rodovias pavimentadas, removendo veículos acidentados da pista, acostamento e áreas colaterais, sempre que solicitado pelo CCI ou DER/PR. O critério de atendimento é: o intervalo de tempo médio desde o acionamento do recurso até a chegada ao local da ocorrência não deve ser superior a 70 minutos em 75% das ocorrências e de 80 minutos em 100% das ocorrências. Os veículos também devem apresentar rastreador e o acesso aos dados em tempo real deve ser disponibilizado ao DER/PR.





O serviço de guincho pesado também é para as rodovias pavimentadas, e o critério de atendimento é: 90 minutos em 75% das ocorrências e de 110 minutos em 100% das ocorrências. E da mesma forma, os veículos devem apresentar o rastreador.

O serviço de apoio operacional presta apoio operacional e logístico às demais equipes e serviços. Seu critério de atendimento é: 100 minutos em 75% das ocorrências e 115 minutos em 100% delas. Também devem apresentar o rastreador.

O serviço de apreensão de animais deve providenciar a captura, manejo, transporte, recolhimento e destinação de animais mortos, feridos ou soltos na pista/faixa de domínio das rodovias pavimentadas. E devem ser disponibilizadas carretinhas reboque para transporte de carga viva, que possam ser transportadas pelas viaturas de inspeção ou viaturas de apoio. O critério de atendimento é: 90 minutos em 75% das ocorrências e de 110 minutos em 100% das ocorrências.

A limpeza emergencial de pista deve remover com uso de equipamentos mecânicos, o material resultante de eventos de trânsito que estiver sobre a pista e acostamento das rodovias pavimentadas, e destinar em local adequado. O critério de atendimento é: 120 minutos em 75% das ocorrências e de 140 minutos em 100% das ocorrências.

A sinalização temporária luminosa são painéis de mensagem varável móvel para serem utilizados em operações de controle de tráfego, interdições ou estreitamento de pista, desvios, obras, acidentes e demais eventos que possam comprometer a segurança do tráfego. E quando não utilizados nos eventos, devem apresentar mensagens informativas e/ou educativas nas bases de apoio, devendo estar em operação constantemente com mensagens claras.

As bases de apoio são locais com estrutura administrativa, almoxarifado, copa, banheiro e cobertura para estacionamento dos veículos, dando suporte as equipes de trabalho em campo. As quantidades de bases foram calculadas com base na quilometragem dos lotes, sendo que poderão ser implantadas novas





bases, porém sem custos adicionais de qualquer natureza ao DER/PR. E as localizações das bases ficarão a critério da contratada.

A Coordenadora ressalta que as bases foram dimensionadas de acordo com o que o DER/PR entende necessário para o planejamento de cada lote, porém, se a contratada entende que necessita de mais bases, ela poderá implantar, sem custo adicional ao DER/PR, que irá remunerar pela quantidade que dimensionou como suficiente para o lote. Diferentemente do contrato de operação atual, será remunerado para locação de local, que a contratada entenda que seja mais apropriado e que atenda de maneira eficaz.

Após, foi apresentado o valor estimado para a contratação, resultando em R\$ 315.759.085,20, para todos os serviços e para os 10 lotes, em 1 ano de contrato.

Os dados da contratação foram apresentados de maneira resumida, sendo: extensão de aproximadamente 11.500 quilômetros, valor aproximado de R\$ 316.000.000,00 por ano, prazo de execução de 12 meses, com licitação prevista para o 4º trimestre de 2024 e o tipo de licitação será a concorrência pública.

O regime de execução previsto é de empreitada por preço global, com um único edital dividido em 10 lotes. A participação de consórcios e a subcontratação serão permitidas, conforme definições que serão publicadas no edital, e a licitação será na modalidade concorrência pública, com o critério de julgamento melhor técnica e menor preço, no modo de disputa fechado. A relação de índices contábeis, patrimônio líquido e serviço com regime de dedicação exclusiva de mão de obra estarão especificadas no edital.

Por fim, foram apresentados os resultados esperados que são: melhorias das condições de fluidez do tráfego e segurança rodoviária; atendimento de qualidade aos usuários; implantação dos serviços de operação nas rodovias estaduais; frequente inspeção nas rodovias estaduais; inspeção nas rodovias não pavimentadas; serviços similares aos prestados nas rodovias concessionadas; diminuição do custo gerado por acidentes, entendendo que é



SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA  
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM  
DIRETORIA DE OPERAÇÕES  
COORDENADORIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO E SEGURANÇA  
RODOVIÁRIA



possível evitar um próximo acidente com os serviços contratados; diminuição de tempo de rodovias interditadas, pois será possível a retirada de caminhões com os guinchos pesados; e monitoramento das rodovias estaduais. Finalizando com o entendimento de que é um projeto que nunca foi realizado e que será um sucesso.

Encerrada a apresentação técnica, possuiu-se para os questionamentos e contribuições, que foram respondidos pela mesa.