

ATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA ONLINE – PROSEG PARANÁ

Aos sete dias do mês de maio de dois mil e vinte e um, às dez horas, conforme Aviso de Audiência Pública publicado aos vinte e três dias do mês de abril de dois mil e vinte e um, no Diário Oficial Executivo do Paraná, de Edição nº 10920, realizou-se a Audiência Pública online sobre o Programa de Segurança Viária das Rodovias do Estado do Paraná (PROSEG PARANÁ) no link <https://www.youtube.com/watch?v=TjL-czrTcg0>. Estavam presentes na referida audiência 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** deu início a audiência pública saudando a todos e se apresentando. Esclareceu que a apresentação da audiência pública do novo programa PROSEG PARANÁ (Programa de Segurança Viária das Rodovias do Estado do Paraná) está ocorrendo de forma remota e virtual por conta de toda a situação de pandemia que o país atravessa, sendo transmitida pelo canal do Youtube a fim de alcançar os objetivos pretendidos. Destacou que estamos no mês do “maio amarelo”, tratando-se de uma campanha com uma proposta e um objetivo de chamar atenção da sociedade para o alto número de mortes e feridos em acidentes de trânsito. Frisou que o objetivo desta audiência pública é apresentar o programa PROSEG PARANÁ e dar cumprimento à legislação de licitação vigente no Brasil. Registrou uma saudação e um agradecimento ao Diretor Geral do DER/PR, na pessoa do Fernando Furiatti, o qual tem apoiado todas as ações da Diretoria de Operações no que diz respeito à melhoria da operação das rodovias do Estado, além de também agradecer ao Secretário de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná, o Sandro Alex, que também tem apoiado e dedicado toda sua energia e atenção às melhorias na infraestrutura do Estado do Paraná. Ainda, esclareceu que o programa PROSEG PARANÁ faz parte de um planejamento de curto, médio e longo prazo programado para as rodovias do Estado, com a finalidade de proporcionar melhorias para os dez mil e quinhentos quilômetros de rodovias pavimentadas que são de responsabilidade do DER/PR administrar. Após, na qualidade de Presidente da Comissão dessa Mesa, o Diretor de Operações apresentou a agenda da referida audiência, iniciando com a apresentação dos componentes da mesa, os objetivos da audiência pública e a leitura das normas que regerão a sessão. Em seguida, explicou que será apresentada a estrutura do DER/PR, bem como a motivação, as informações técnicas e o prognóstico do programa PROSEG PARANÁ. Esclareceu que encerrada essa fase de apresentação, será feito um intervalo de dez minutos para organização de eventuais perguntas que forem enviadas pelo chat do Youtube e, no retorno, os questionamentos serão respondidos e a audiência pública será encerrada. Dando seguimento, apresentou os componentes da mesa, sendo ele na qualidade de Diretor de Operações e a engenharia civil Narayana Rohr Cardozo, na qualidade de Coordenadora de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária (CETS). Passada a palavra, a **COORDENADORA NARAYANA** saudou os presentes, apresentou-se e explicou que a presente audiência pública está sendo realizada em cumprimento à Lei nº 8.666/93 e da Lei Estadual nº 15.608/2007, as quais preveem a realização da audiência pública, pelo menos, quinze dias antes da publicação do Edital. Aduz que este prazo não significa que será publicado em

quinze dias, mas que será respeitado o lapso temporal entre a audiência e a publicação, sendo aquela o marco inicial do processo licitatório. Além disso, as referidas leis também dispõem sobre a obrigatoriedade de realizar a audiência pública quando o custo da licitação é maior que cento e cinquenta milhões de reais, como ocorre no caso do programa PROSEG PARANÁ. Ademais, a Coordenadora afirmou que os objetivos da audiência são informar e esclarecer a população, receber contribuições da sociedade e demonstrar a importância deste empreendimento. Desta forma, a audiência pública traz à população toda a parte técnica do empreendimento e demonstra tudo que será feito com esse programa. Informou também que todas as dúvidas serão esclarecidas, assim como serão recebidas todas as contribuições a fim de que seja lançado o Edital deste programa em conformidade com o que a sociedade espera do DER/PR. Quanto às normas norteadoras da audiência pública, esclareceu que esta foi iniciada e será encerrada pela Presidência dos trabalhos. O tempo de duração previsto para a audiência é de até uma hora, com início às dez horas e término às onze horas. Informou que as perguntas podem ser enviadas via chat no Youtube, as quais serão respondidas durante a presente apresentação, e as demais dúvidas e sugestões poderão ser enviadas através do formulário online disponibilizado no site do DER/PR, a qual ficará disponível até dezoito horas do dia 11 de maio de 2021. Afirmou que se pretende responder todas as perguntas do Youtube na audiência, mas caso não seja possível, solicita-se que estas sejam enviadas via formulário para que todas sejam respondidas por e-mail, por ordem de recebimento. A ata da audiência será disponibilizada no site do DER/PR e solicita-se que os participantes desta audiência se identifiquem no chat do Youtube para ser utilizado como lista de presença. Os demais esclarecimentos adicionais, devem ser feitos através do e-mail annemendes@der.pr.gov.br ou por telefone (41) 3304-8003. Na sequência, no que tange às atribuições do DER/PR, a Coordenadora de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária esclareceu que o referido órgão foi criado por meio do Decreto-lei nº 547, de 28 de dezembro de 1946, e o Decreto nº 2.458/2000 aprovou o regulamento do Departamento de Estradas de Rodagem, sendo a última grande reestruturação do órgão. Ademais, explicou que o DER/PR basicamente programa, executa e controla todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, obras, conservação, operação e administração das estradas e obras de arte rodoviárias compreendidos no Plano Rodoviário Estadual. Em suma, tudo que remete a estradas e rodovias sob jurisdição estadual e tudo que é delegado ao Estado do Paraná é administrado e operado pelo DER/PR. Deste modo, informou que atualmente o DER/PR gerencia suas atribuições por meio de uma sede administrativa em Curitiba, cinco Superintendências Regionais (Superintendência Leste que também fica em Curitiba, Superintendência Campos Gerais em Ponta Grossa, Superintendência Norte em Londrina, Superintendência Noroeste em Maringá e Superintendência Oeste em Cascavel) e quatorze Escritórios Regionais que dão apoio às Superintendências Regionais. A Coordenadora elucidou que a motivação para realização do programa PROSEG PARANÁ é decorrente da insegurança no trânsito, a qual é enquadrada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como um problema de saúde pública e por diversos autores como uma epidemia. Ainda, frisou que, no ano de 2030, a previsão é que os acidentes de trânsito passarão a representar a quinta causa das mortes no mundo, sendo que, atualmente, em algumas faixas etárias, eles já são considerados a terceira

causa das mortes e, no geral, a oitava causa das mortes. Outro fator que fundamenta o PROSEG PARANÁ é a explosão da frota brasileira, a qual passou de vinte e quatro milhões para cinquenta milhões de veículos entre 2001 e 2012, sendo observado o mesmo crescimento no Estado do Paraná. Além disso, explicou que ainda existe o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), vigente de 2019 a 2028, o qual traz diretrizes para que o país reduza em, no mínimo, metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes. Ainda, uma outra motivação para o programa PROSEG PARANÁ é o custo dos acidentes, o qual decorre de diversos fatores. Assim, afirmou que atualmente se estima que este custo corresponde em torno de 1% a 2% do PIB dos países com médio e baixo desenvolvimento. Para calcular estes custos, todo ano, diversos órgãos fazem esse tipo de estudo, sendo que o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) realizou um que leva em consideração os acidentes que não têm vítima, com vítima e com morte, chegando aos seguintes valores: R\$ 12.523,34 (doze mil, quinhentos e vinte e três reais e trinta e quatro centavos) como custo de acidente sem vítima, R\$ 179.760,50 (cento e setenta e nove mil, setecentos e sessenta reais e cinquenta centavos) como custo de acidente com vítima e R\$ 742.192,23 (setecentos e quarenta e dois mil, cento e noventa e dois reais e vinte e três centavos) como custo de acidente com morte. Destacou que para chegar a esses valores são observados diversos fatores, tais como custos hospitalares, remoção, custos de tratamento, custos com indenizações, patrimônio público, patrimônio particular, além do valor que a pessoa acidentada deixa de contribuir para a sociedade. Logo, em razão destes diversos fatores, concluiu que a sociedade perde muito com a ocorrência de acidentes de trânsito. Analisou os dados dos últimos três anos (2018, 2019 e 2020) do Estado do Paraná, os quais tiveram mais de seiscentos óbitos por ano em acidentes de trânsito, o que resulta em um montante próximo a um bilhão e meio de reais de custos, levando em consideração somente os acidentes com óbito e aqueles registrados em boletim de ocorrências, sem contar os acidentes sem vítima, acidentes com vítima e sem morte e óbitos oriundos de dados hospitalares que registram as mortes após mais de quarenta e oito horas do acidente ou de pessoas com comorbidades e que venham a falecer depois. Deste modo, observou que esse custo estimado de um bilhão e meio de reais já é muito superior aos investimentos do programa PROSEG PARANÁ, considerando apenas parâmetros financeiros, sendo que na verdade não há como medir o custo de uma vida para uma família. Assim, a Coordenadora resumiu que se mostra necessário apresentar as motivações para fundamentar o PROSEG PARANÁ em termos práticos, mas sabendo que cada vida perdida significa muito. Posteriormente, apresentou quais seriam os resultados esperados pelo programa, sendo que para o usuário seria a melhoria das condições de segurança e fluidez de forma a permitir que ele chegue ao seu destino com segurança e mais rápido. Para o DER/PR, os resultados consistem na melhoria da sinalização com a qualidade e a disponibilidade de colocação das placas, na maior agilidade de implantação e na maior padronização dos sinais de modo que a sinalização será compatível com as características da via, pois cada placa será colocada de forma correta, em atendimento às normas, com a película adequada para a condição da via e a localização. No que concerne aos resultados socioeconômicos, informou que os resultados se resumem na diminuição dos gastos diretos e indiretos com acidentes, na redução da pressão sobre o sistema

de saúde e na melhoria da produtividade e desenvolvimento econômico, pois o programa favorece o usuário e o transportador ao diminuir o custo do transporte, além do sistema de saúde ficar menos sobrecarregado. Assim, finalizou que os gastos indiretos que refletem os custos do PROSEG PARANÁ serão rapidamente devolvidos ao Estado e o programa se paga facilmente. Na sequência, foi dada a palavra ao **DIRETOR DE OPERAÇÕES** que passou a tecer as informações técnicas a respeito do PROSEG PARANÁ. Explicou que a contratação em voga foi modelada em basicamente seis macro atividades, as quais serão desempenhadas com o objetivo de atender todas as premissas e motivações estabelecidas e pontuadas pela Coordenadora Narayana. As seis macro atividades são projetos, sinalização horizontal, sinalização vertical, dispositivos de segurança, sinalização de intervenções/temporária e manutenção/reposição. Quanto ao primeiro grupo que se refere aos projetos, esclareceu que a equipe técnica do DER/PR está elaborando o projeto básico que será fornecido à contratada, sendo considerado alguns elementos relevantes para construção do projeto básico e suficientes para estimar o orçamento, dentre eles: os dados disponibilizados no DER/PR sobre volume de tráfego; os estudos pormenorizados sobre os acidentes para criar soluções específicas para cada caso; os elementos turísticos a fim de que o DER/PR, como administrador da rodovia, informe a localidade destes pontos turísticos e das cidades que têm importância no âmbito regional; os estudos sobre a necessidade de reposição de sinalização; e, por fim, os estudos sobre as rotas comerciais do Estado, tais como rotas de transportadores de grãos, rotas que ligam o Porto de Paranaguá e o Porto de Santos, além da relevância das rotas que ligam a Região Sudeste e a Região Sul. Esclareceu que o DER/PR planeja que a empresa elabore o projeto executivo, com fundamento na possibilidade prevista na Lei nº 8.666/93, a qual estabelece que o projeto básico tem que ser fornecido pela Administração e o projeto executivo pode ser feito concomitante à execução dos serviços. E mais, a nova lei de licitações, Lei nº 14.133/2021, traz uma modalidade chamada contratação semi-integrada, a qual prevê a possibilidade de a executora elaborar o projeto executivo e executar a obra. Ressaltou, portanto, que o DER/PR tem total respaldo legal para que os projetos executivos sejam realizados e elaborados pela contratada. Ademais, para contribuir na construção desse projeto executivo, o Diretor de Operações informou que será disponibilizado o eixo da rodovia para que as empresas conheçam as suas características, além das marcações geométricas que já foram georreferenciadas pelo DER/PR e farão parte do projeto básico. Associado a isso, as futuras contratadas poderão usufruir do conhecimento e da expertise dos engenheiros do DER/PR que trabalham nas Superintendências Regionais e Escritórios Regionais, os quais trarão os apontamentos e conhecimento dos trechos a fim de que sejam detalhadas todas as soluções do projeto executivo e se obtenha um grande resultado neste programa. Esclareceu que o segundo grupo de soluções é a sinalização horizontal, sendo importante destacar que toda a contratação terá o selo da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), visto que o DER/PR exigirá que todos os produtos aplicados no âmbito do programa PROSEG PARANÁ tenham as especificações da ABNT. Ainda, será atendido o Manual de Sinalização Horizontal do CONTRAN – volume IV, por este ser o padrão que existe hoje no Brasil e, sobretudo, para atender o segundo objetivo desse programa, isto é, trazer uma padronização nas contratações e uma padronização na implantação das soluções. Em síntese, a

intenção do DER/PR é dar as diretrizes para que as executoras tragam as soluções. Além disso, informou que, no grupo de sinalização horizontal, terá plástico a frio, termoplástico extrusão e aspensão, tinta base acrílica, tachas reflexivas e balizadores, os quais isoladamente não se tratam de medidas inovadoras, mas quando aplicadas em conjunto apresentam um grande viés de inovação tecnológica a fim de alcançar o objetivo do programa. Após, o Diretor de Operações explicou que o terceiro grupo de soluções é a sinalização vertical, o qual consiste no fornecimento e colocação de placas em posicionamentos adequados a fim de melhorar a visibilidade e legibilidade dos sinais, sendo novamente exigido o selo ABNT nos materiais e utilizado como fundamento todos os manuais do CONTRAN – Volume I, II e III. Também terá a implantação de pórticos e semipórticos para aumentar a qualidade, o conforto e a segurança das rodovias paranaenses. Ainda, o Diretor de Operações elucida que o quarto grupo de soluções se trata dos dispositivos de segurança, sendo trazido neste caso o conceito “rodovia que perdoa”, já utilizado há muito tempo fora do país e que será buscado no programa PROSEG PARANÁ. Assim, toda a concepção e o dimensionamento de quantitativos é baseado nesse conceito, então, o programa tentará antecipar os futuros e possíveis erros cometidos no trânsito e pensar, dentro do possível, nas soluções que possam absorver estes erros. Deste modo, serão trazidas defensas metálicas certificadas, tratamento das transições com barreiras de concreto de forma adequada e com isso se eleva um pouco mais o nível de segurança para as rodovias estaduais. Posteriormente, o Diretor de Operações afirmou que o quinto grupo de soluções se trata da sinalização temporária/ de intervenções, sendo que já existe um padrão estabelecido pelo CONTRAN no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume VII, sobretudo, no que diz respeito à posicionamento e dimensionamento destes sinais. Logo, por meio do programa PROSEG PARANÁ também se pretende a reformulação da forma como é tratada a sinalização das intervenções, com o atendimento de toda a legislação vigente e todas as normas da ABNT no que se refere à especificação dos produtos. E com isso, no momento em que a empresa contratada estiver executando os seus serviços, já será implementada a sinalização compatível à intervenção realizada. Por fim, o último grupo de soluções consiste na manutenção e reposição da sinalização, visto que, por conta do vandalismo na sinalização vertical ou abalroamento em uma defesa metálica, o Diretor de Operações afirmou que se pretende que as futuras contratadas façam a reposição destes dispositivos que sejam danificados. A ideia também é implementar o constante monitoramento dos serviços por meio de consultoria e supervisoras para elevar e manter o nível de segurança das rodovias e das condições favoráveis aos usuários. Após, o Diretor de Operações destacou que esta contratação é uma resposta do Estado do Paraná a uma auditoria feita pelo Tribunal de Contas do Estado, em que a Corte de Contas solicita ao DER/PR que se posicione quanto à segurança viária e contrate serviços para esta finalidade. Ressaltou também que, no ano de 2020, foi formado um grupo no Tribunal de Contas para realizar uma auditoria de segurança e algumas recomendações foram determinadas. Assim, prontamente o DER/PR realizou um plano de ação e essa contratação é uma resposta a esta auditoria. Salientou, por último, que este programa pretende cobrir cem por cento da malha pavimentada e administrada pelo DER/PR e os investimentos serão de aproximadamente quatrocentos milhões de reais ao longo de trinta e seis meses. Ainda, informou que a licitação tem previsão de publicação no mês de junho de

2021 e será na modalidade de concorrência pública semi-integrada, conforme legislação vigente. Finalizou informando que este foi o programa planejado pelo DER/PR e agradeceu especialmente os colaboradores da equipe DOP/CETS, a qual tem trabalhado arduamente no programa, na montagem do orçamento e nos desdobramentos dessa contratação. Na sequência, foi concedido o intervalo de dez minutos para registro de questionamentos no chat do Youtube. Demais dúvidas e sugestões podem ser enviadas em formulário disponibilizado no site do DER/PR até dia 11 de maio de 2021, às dezoito horas.

PERGUNTAS/SUGESTÕES ENVIADAS VIA FORMULÁRIO:

PERGUNTA/SUGESTÃO 1: EDITAL E ANEXOS. Enviada pela empresa SINALRONDA Sinalização Viária e Serviços Ltda, de Santo André/SP, por meio dos e-mails: mirian.sinalronda@gmail.com, mirian.costa.rosa@terra.com.br e mirian.crr@gmail.com. RESPOSTA 1: O Edital e respectivos Anexos serão disponibilizados em sua data de publicação da licitação.

PERGUNTA/SUGESTÃO 2: Parabéns pela importantíssima ação em prol da Segurança Viária. Entendo que cabe prever intervenções de ranhuras diagonais (diagonal gooving) na superfície do pavimento a fim de evitar e mitigar as ocorrências de aquaplanagem. Enviada por Consultor, de Curitiba/PR, por meio do e-mail: alvarolcsantos@gmail.com. RESPOSTA 2: Agradecemos a sugestão e informamos que iremos estudar a proposta referente às ranhuras diagonais.

PERGUNTA/SUGESTÃO 3: O Programa precisa incluir a discussão da minimização dos acidentes relacionados à fauna, doméstica e silvestre. Vocês conhecem o U-Safe, app de segurança viária que indica áreas de risco de atropelamentos e acidentes? Vejam em <https://sousafe.com.br>. O lançamento será na próxima semana, dia 20. Enviada por empresa, de Lavras/MG, por meio do e-mail abager@ecoestradas.org. RESPOSTA 3: Agradecemos a sugestão e informamos que iremos estudar a proposta referente ao app U-safe.

PERGUNTA/SUGESTÃO 4: A tomada de decisão sobre áreas de risco de atropelamento podem ser realizadas através de modelagem preditiva. Isto foi realizado para 31 mil kms de estradas no estado de Minas Gerais, com uma precisão de aproximadamente 70%. A redução de custos em planejamento é da casa de milhões de reais, isto sem falar nos custos dos acidentes. Vejam uma apresentação neste link https://youtu.be/VoeaVrO_tCA. Enviada por empresa, de Lavras/MG, por meio do e-mail abager@ecoestradas.org. RESPOSTA 4: Agradecemos a sugestão e estamos analisando o vídeo "Áreas de Risco de Atropelamento | Workshop BioInfra Minas | 19 de Março" para verificar a possibilidade de implementação de inovações no Programa PROSEG - PARANÁ.

PERGUNTA/SUGESTÃO 5: ENVIADO PELO EXPRESSO: Anne, Como vai? Acabamos de conversar por telefone. Como falei, sou sócio-fundador da Environment (enviorbit.com.br), startup que possui o propósito de salvar vidas, humanas e de animais, nas estradas do Brasil e do mundo. No próximo dia 20 teremos o lançamento do nosso app, o U-Safe (sousafe.com.br), focado em reduzir atropelamento e outros acidentes nas estradas do Brasil. Para o lançamento realizaremos um evento, o Segurança Viária & Biodiversidade (bit.ly/33vfinq). Será um prazer se pudermos ter um representante de vocês para explicar o programa do estado do Paraná. É provável que será na forma de uma mesa redonda, mas há outras possibilidades. Meu celular (whats também) é 35 992515353. Obrigado. Enviada por empresa, de Lavras/MG, por meio do e-mail abager@ecoestradas.org. RESPOSTA 5: Agradecemos a sugestão e informamos que iremos estudar a proposta referente ao app U-safe e sua

aplicação no Programa PROSEG - PARANÁ. Também manteremos o seu contato para futuros projetos. PERGUNTA/SUGESTÃO 6: 1 – Considerando a variação da economia, bem como índices de reajuste convencionalmente utilizados para reajuste de obras que não conseguem refletir/acompanhar esse aumento desenfreado. Podemos entender que os reequilíbrios econômico financeiro solicitados pelas contratadas, desde que fundamentados, serão aceitos? 2 – Considerando que as tachas com corpo metálico é uma solução reconhecida para os trechos com necessidade de dispositivos de alta performance tais como: elevado VDM e percentual de veículos pesados e condição geométrica adversas. Sendo assim, a solução indicada terá respaldo de preços unitários para sua utilização nos projetos executivos? 3 – Diante da necessidade do projeto executivo desenvolvido pela CONTRATADA, serão considerados o eixo da via e marcações quilométricas como dado pela contratante. O perfil geométrico da via, bem como o levantamento topográfico são necessários para elaboração do mesmo. Existe um padrão de apresentação a ser seguido? A remuneração do projeto se dará a preço unitário por quilometro de rodovia? 4 – Em relação aos dispositivos de segurança foi comentado a ênfase nas transições de defensas certificadas conforme norma ABNT. É sabido que existem guarda corpos de OAEs em desacordo com a norma vigente, que não permitem a transição adequada. Devem ser consideradas a substituição desses guarda corpos? 5 – Em relação a sinalização temporária foi citado que devem atender os manuais e normas vigentes. Devem ser apresentados projetos de sinalização temporária previamente a execução dos serviços? 6 – Manutenção. A reposição de materiais danificados ou retirados via será remunerada unitariamente, uma vez que não existe qualquer gestão sobre vandalismo, furtos ou danos causados por acidente? Enviada por empresa, de São Paulo/SP, por meio do e-mail comercial@sinalisa.com.br. RESPOSTA 6: 1 - O direito ao reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos deverá ser analisado individualmente para que então seja dado o parecer jurídico para cada caso. Não é possível estabelecer a decisão que será tomada sem a fundamentação do caso. 2 - Os materiais e composições indicados no Programa PROSEG PARANÁ estarão referenciados no respectivo Termo de Referência. 3 - Os detalhes de projeto e remuneração do Programa PROSEG PARANÁ estarão no respectivo Termo de Referência. 4 - Não há a previsão para a substituição de guarda-corpos de OAEs no Programa. 5 - Para a sinalização temporária, deverá ser seguido como referência o Manual de Sinalização de Trânsito, Volume VII - Sinalização Temporária, do CONTRAN. Não haverá necessidade prévia de apresentação de projeto, no entanto serão fiscalizados as soluções propostas e especificações dos materiais utilizados. 6 - Sim. Maiores detalhes sobre a remuneração serão fornecidos no Termo de Referência.