

Legenda de cores:	
	Chat Youtube
	E-mail
	Presencial

Seq.	Autor	E-mail	Telefone	Questionamento	Resposta
1	Thiago Berlim	berlimthiago5@gmail.com		Na audiência passada, incluíram-se os programas de conservação de faixa de domínio e de conservação dos trechos inseridos no novo programa de concessão. Será feita nova audiência para esses programas?	Com relação ao programa da Faixa de Domínio e Pro Integra, que foram apresentados em conjunto com o ProMac na audiência pública anterior, frisa-se que eles estão em desenvolvimento no órgão, com a respectiva elaboração dos seus orçamentos. Nessa linha, salienta-se que a legislação estadual (Decreto Estadual nº 10.086/2022) apenas obriga a Administração Pública de realizar audiência pública em contratações de grande vulto. Então, se porventura, por ano, o nosso programa de conservação da faixa de domínio ultrapassar o valor tido como de grande vulto, será realizada a respectiva audiência pública, ocorrendo esta de forma individual para cada contratação, o que se aplica, inclusive, ao caso do ProIntegra.
2	Thiago Berlim	berlimthiago5@gmail.com		Além da determinação de anular o Edital anterior, o TCE/PR fez outras 9 determinações no Acórdão 1685/24-STP (II.2 a II.9). As alterações feitas pelo DER nessa nova proposta já têm o aval do TCE?	As determinações do Acórdão estão sendo analisadas e serão absorvidas, inclusive, aquela referente ao mapeamento das ações realizadas no Pro Conserva na nova contratação, com a sua devida adaptação. As controvérsias sobre a necessidade de serem divulgadas as estimativas de quantidades antes da realização da audiência pública, tratadas em processos administrativos no TCE/PR, não são observadas na nova audiência pública, sobretudo, em razão, da nova contratação ser embasada na Lei nº 14.133/2021 e no Decreto Estadual nº 10.086/2022, os quais dispõem sobre a obrigação de disponibilizar informações relevantes previamente, como o Estudo Técnico Preliminar. Em relação ao aval do TCE, este analisará a(s) contratação(ões) quando for publicado o respectivo Edital e seus anexos, apresentando as considerações que julgarem necessárias ao DER/PR. Explica-se que o TCE/PR não detém a competência de aprovar a licitação do órgão, sendo que as respectivas auditorias e inspeções para verificação das conformidades são feitas após publicação do Edital. Além disso, em prol da harmonia de entendimentos, o DER/PR mantém reuniões frequentes junto ao TCE/PR para informá-lo sobre suas futuras ações, além de sanear eventuais questões controvertidas decorrentes das análises da Corte de Contas (para complemento ver seq. 6) Em complemento, destaca-se que as nove determinações estabelecidas no Acórdão 1685/2024 serão cumpridas na nova licitação, no entanto, nem todas são relativas ao certame em si. Por exemplo, algumas recomendações são para que não haja desassistência de segmentos rodoviários sem contrato, o que foi devidamente atendido pelo DER/PR através de medidas internas.
3	Douglas Sevilha			Bom dia! Será realizada uma pré-qualificação das empresas no quesito liquidez? Caso afirmativo, essa habilitação será um parâmetro obrigatório para a participação nas licitações?	Será utilizado o procedimento auxiliar previsto na nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos, ou seja, a pré-qualificação, e nela estarão estabelecidos os requisitos de habilitação necessários para antecipar essa fase na futura licitação, logo, haverá parâmetro financeiros, técnicos e jurídicos para serem atendidos.
4	Thiago Berlim	berlimthiago5@gmail.com		O Acórdão 1685/24, depois de determinar a anulação do Edital, determinou que "o deferimento de sua retomada, condicionado à demonstração do integral atendimento às determinações". É esse o aval citado	ver seq. 06
5	Adriana de Cássia Martins			Um único responsável técnico poderá ser utilizado para todos os lotes?	Destaca-se que a regra específica para esses requisitos técnicos, referente à habilitação técnica, estará definida claramente no edital, que é a regra da contratação. Então, as informações sobre esses dois itens específicos (responsável técnico e Engenheiro preposto) estarão muito bem definidas no edital, sendo possível que algumas dúvidas sejam sanadas na leitura atenta deste documento.
6	Thiago Berlim	berlimthiago5@gmail.com		O DER entende que não precisa demonstrar o atendimento às determinações nos autos da Representação (TCE-PR)?	A comprovação do atendimento dos nove achados determinados pelo TCE/PR é perceptível nas ações do DER/PR. Explica-se: O primeiro Achado do TCE/PR se trata da anulação do edital, o que já foi cumprido pelo DER/PR com a publicação da referida informação ao público, sobretudo, em Diário Oficial do Estado do Paraná. O segundo se refere à utilização da tabela de referência da ANP nos materiais betuminosos, o que também será acatado na nova licitação. O terceiro acerca da utilização do BDI do transporte de forma reduzida também será considerado na orçamentação do novo programa. O quarto Achado é sobre adotar a média do ISS dos Municípios, uma vez que anteriormente o DER/PR utilizava o ISS referencial de 5%, com base de cálculo de 50%. Nessa linha, o TCE/PR entendeu que precisaríamos usar uma média ponderada, e isso já está sendo considerado na orçamentação do novo programa. O quinto trata da utilização de Feltor, nomenclatura de profissional que era utilizada nas composições dos serviços. Assim, foi promovida a modificação dos índices salariais. O sexto Achado é a mesma situação do quinto, mas no caso é do Encarregado de Serviço. Este profissional tinha o enquadramento salarial com o encarregado de serviços de conservação, mas o TCE/PR entendeu que estava diferente do que se praticava no mercado. Logo, esta modificação também foi promovida pelo DER/PR para a próxima contratação. O sétimo é sobre a necessidade de ser discriminada a administração local. Desse modo, na orçamentação da nova licitação já está prevista uma administração local contendo os profissionais e as quantidades referenciais do contrato. O oitavo se refere à disponibilização de informações após o Edital, com prejuízo à formulação das propostas, sem reabertura do prazo para a sessão de abertura do certame. O TCE/PR entendeu que houve a divulgação posterior das composições dos serviços, bem como uma das informações que foi prestada sobre Distância Média de Transporte (DMT) na época da licitação era irregular, atemporal, não reiniciando o prazo de contagem para abertura das propostas. Esse Achado também está sendo considerado nessa concepção. Por fim, o nono e último Achado consiste na determinação do TCE/PR do DER/PR não deixar as rodovias desassistidas de programas de conservação, o que prontamente foi feito pelo órgão. Enviamos toda documentação contendo esses pontos que foram achados na licitação anterior. Então, foi retomado do processo e já informamos devidamente ao Tribunal de Contas.
7	Thiago Berlim			Caso uma empresa não tenha condições de se habilitar no momento da Pré-Qualificação, mas possa, posteriormente, no momento das Propostas, sua qualificação poderá ser reavaliada?	As regras para pré-qualificação serão expostas quando da publicação do edital de pré-qualificação, não sendo possível antecipar os requisitos deste procedimento auxiliar.

Legenda de cores:	
	Chat Youtube
	E-mail
	Presencial

Seq.	Autor	E-mail	Telefone	Questionamento	Resposta
8	Luís Gustavo Soares dos Santos			Podem, por gentileza, discorrer um pouco sobre os critérios de equidade e compliance? Serão critérios objetivos de desempate?	Esses critérios também estarão disponíveis quando da publicação do edital, mas naturalmente como a própria lei de licitações estabelece, há critérios de desempate, seja um programa de compliance, seja uma questão de Equidade do mercado de trabalho entre homens e mulheres. Desse modo, haverá critérios objetivos para desempate.
9	Thiago Berlim			Esclareço que a insistência em se cumprirem as determinações do TCE é por preocupação de que o processo licitatório não venha a ser novamente suspenso e possa ser concluído. Obrigado pelas respostas.	O DER/PR agradece a participação (ver seq. 06).
10	Adriana de Cássia Martins			C/relação ao engº prep., se houver interesse na partic. 40 L, p/sermos posteriormente classificados, temos q apresentar 40 engºs distintos, tendo em vista que ñ saberemos qual lote seremos vencedores	A previsão inicial é indicar um engenheiro preposto por lote, apresentando-o para que ele seja considerado como Engenheiro preposto, uma declaração; se ele é funcionário da empresa, apresentar a CTPS, mas ele precisa ser engenheiro preposto declarado pela empresa. Complementando, as regras do edital serão apresentadas publicamente quando da publicação do próprio edital. Não é possível antecipar e estamos aqui nessa audiência justamente para receptionar sugestões e a partir disso, ter-se a finalização dos trabalhos.
11	Gelson Leal			Bom dia tem data para lançar o edital na praça ?	A previsão foi colocada durante a apresentação, o que seria no quarto trimestre de 2024. Logicamente precisam ser cumpridas várias etapas técnicas, como elaboração de orçamento, programação e concepção do edital, formatação de documentos, cumprir o prazo de pré-qualificação e tudo isso demanda um tempo.
12	Thiago Berlim			Se a empresa pretender vencer, no máximo, de acordo com seu patrimônio líquido, 10 Lotes, só precisa apresentar a declaração de 10 Engenheiros Prepostos, para todos os Lotes, correto?	Esse é um questionamento específico para uma regra do edital, como se fosse questionamento dentro do GMS. Então, seria um questionamento para ser respondido quando o edital estiver lançado, e que dá prazo para as empresas que quiserem concorrer se adaptarem à regra do edital. Reitera-se que as questões relacionadas ao responsável técnico e ao Engenheiro preposto vão estar muito bem definidas no edital, e muito clara ao ponto da empresa que vai participar conseguir se adaptar ao que está sendo solicitado. Complementando, naturalmente, quando a empresa se pré-qualificar, já terá uma visão da quantidade de lotes que ela tem condição de participar, então naturalmente ela vai apresentar a quantidade de Engenheiros e apresentar toda a documentação proporcional a essa análise da empresa.
13	Andressa Wierczorkowski	licitacao@gaisstermoreira.com.br		Para participar da audiência pública do dia 15/08 é necessário realizar o cadastro antecipadamente?	Informamos que está disponibilizado link com formulário para inscrição no site da audiência. Além do formulário, durante a audiência pública, é permitido fazer os questionamentos se identificando no chat com nome e email. https://www.der.pr.gov.br/Pagina/Audiencia-Publica-Programa-de-Manutencao-Conservacao-de-Rodovias
14	Adriano Cassarotti Neto	adriano.cassarotti@pm.pr.gov.br		Tem esse email a finalidade de expor à esse órgão a precariedade, e a má conservação, e o verdadeiro suplício à que estão sendo submetidas as populações de Santo Antônio da Platina, Barra do Jacaré, Andirá, e todas as outras pessoas de cidades circunvizinhas que veem à transitar pela PR 092, esse trecho esta no descaso dos nossos governantes à anos, pois trafego per essa rodovia todos os dias, e a mais de 10 ANOS nada fora feito para que essa calamidade seja resolvida, vindo nesses anos todos apenas alguns poucos trechos sendo arrumados, remendados, jogado "cascão" asfáltico, em um constante tapa buracos mal feito e de solução nenhuma, vindo esses calombos à apenas atrapalhar o transito, onde várias ocorrências já foram feitas nesse trajeto, com vários carros avariados, e várias mortes registradas. Saindo do trevo da BR 153, sentido o distrito do Monte Real, há várias imperfeições na estrada, alguns trechos em bom estado, e mesmo assim várias avarias, que foram refeitas com os referidos "cascão", sentido Barra do Jacaré, a mesma situação, com vários pontos impróprios e degradados, e daí até o trevo com a BR 396 é outro calvário, alternando entre buracos, remendos, falhas com desníveis, e por ai vai. Que essa audiência seja no sentido de se refazer mesmo esse trajeto, sendo toda a malha asfáltica trocada, as falhas e os defeitos arrumados definitivamente, pois todas as pessoas, usuárias ou não, sejam beneficiadas. Que equipes desse órgão vá aos locais, vejam com seus próprios olhos o trajeto citado, que trafeguem pela via, e que quando forem arrumar essa, e todas as outras vias que estão em análise de serem arrumadas, que as empresas sejam fiscalizadas de perto, que os técnicos saiam a campo, que vão aos locais realmente, que fiscalizem realmente, que cobrem das empresas licitadas o real que esta licitado, pois essas empresas são verdadeiras burladoras dos serviços que fazem, e quando fazem o fazem mal feito, um serviço porco, que sem as devidas fiscalizações, "deitam e rolam", entregando a população um serviço aquém daquele que fora licitado, e ninguém faz nada depois.	Informamos que esses trechos fazem parte do programa de conservação do pavimento em questão. Há também estudos para realização de restauração do pavimento na extensão compreendida entre Santo Antônio da Platina - Andirá - Divisa com SP. Após isso, o projeto será submetido para aprovação, a depender de dotação orçamentária.
15	Mário Sérgio	aschloy@hotmail.com		Como usuário diário da PR 431, entre Cambará e Jacarezinho creio que seja necessário constar os acostamentos, pois há muitos anos o tapa buraco contempla somente a pista, criando assim degraus que colocam a vida dos usuários em risco, principalmente agora que devido ao alto número de caminhões, o acostamento é necessário	Esta solicitação será analisada dentro das possibilidades de contratação deste programa e, também, será informada a Diretoria responsável, no caso de implantação.
16	Adriana de Cássia Martins	adriana@conter-sa.com.br	11 3621-3622	Para participação na Audiência Pública em referência, de forma on-line, é necessário que seja feita alguma inscrição, de modo que possamos fazer algum questionamento, ou será somente exposição do certame?	Informamos que será disponibilizado link com formulário para inscrição no site da audiência. Além do formulário, durante a audiência pública, é permitido fazer os questionamentos se identificando no chat com nome e email.
17	Adriana de Cássia Martins	adriana@conter-sa.com.br	11 3621-3622	Esse link será enviado por e-mail? Caso contrário poderia me enviar por meio deste e-mail.	No link abaixo, encontram-se os links para lista de presença e para acompanhamento da audiência online. https://www.der.pr.gov.br/Pagina/Audiencia-Publica-Programa-de-Manutencao-Conservacao-de-Rodovias
18	Cristiane Maria de Brito	gabinete@mppr.mp.br	(41) 3250-4201	Encaminhamos, em anexo, cópia do despacho exarado no SEI nº 19.19.9010.0020289/2024-86, em atenção aos termos do Ofício nº DG-470.	Despacho recebido, referente indicação do Promotor de Justiça Carlos Alberto Hohmann Choinski, titular da 3ª Promotoria de Justiça de Proteção ao Patrimônio Público do Foro Central da Comarca da Região Metropolitana de Curitiba, para participar da Audiência Pública. Promotor presente na audiência conforme lista de presença.
19	Thiago Berlim	berlimthiago5@gmail.com		Na audiência passada, incluíram-se os programas de conservação de faixa de domínio e de conservação dos trechos inseridos no novo programa de concessão. Será feita nova audiência para esses programas?	ver seq. 01
20	Thiago Berlim	berlimthiago5@gmail.com		Além da determinação de anular o Edital anterior, o TCE/PR fez outras 9 determinações no Acórdão 1685/24-STP (II.2 a II.9). As alterações feitas pelo DER nessa nova proposta já têm o aval do TCE e da 5ª Inspeção de Controle Externo, que propôs a Representação que resultou na anulação?	ver seq. 02 e 06
21	Catia Bueno	catia_ated@hotmail.com	41-9.99840004	Entendemos que o processo contemplará uma pré-qualificação equivalente à Habilitação de Documentação, a ser previamente entregue, onde somente as empresas habilitadas poderão apresentar a proposta de preços. Está correto nosso entendimento?	Sim.

Legenda de cores:	
	Chat Youtube
	E-mail
	Presencial

Seq.	Autor	E-mail	Telefone	Questionamento	Resposta
22	Catia Bueno	catia_ated@hotmail.com	41-9.99840004	Está contemplada a previsão de exigência de índices contábeis igual ou superior a 1,25 restringindo a ampla concorrência. Cabe reavaliar esse índice para igual ou superior a 1,00 viabilizando maior competitividade entre os interessados.	A adoção do índice igual ou superior a 1,25 tem sido uma prática recorrente do DER/PR por entender que é uma demonstração mais adequada da boa saúde financeira.
23	Felipe Gomes Barbosa	felipefgbarbosa@gmail.com		Existem planilhas de quantitativos estimados, especialmente de CBUQ, para cada lote em separado?	As quantidades dos serviços, por lote, inclusive CBUQ, serão disponibilizadas no edital.
24	Felipe Gomes Barbosa	felipefgbarbosa@gmail.com		A formação de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) é/será caracterizada como consórcio e vedada pelo Edital de Licitação?	A SPE é também chamada de Consórcio Societário devido às suas semelhanças com a tradicional forma de associação denominada Consórcio Contratual. Porém, apresenta características especiais que as tornam mais seguras e práticas nas relações entre as empresas (fonte: https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/centrais-de-conteudo/spe-pdf). Desta forma terá o seu tratamento conforme definido nos critérios do Edital.
25	Felipe Gomes Barbosa	felipefgbarbosa@gmail.com		Dado que: 1) Parte significativa dos custos do contrato estão atrelados ao preço do CAP asfáltico; 2) Os preços do CAP variam de acordo com a cotação do petróleo e preços praticados pela Petrobras; 3) O contrato tem duração de 5 anos, período em que podem ocorrer grandes variações no preço deste insumo; Questionamos: haverá algum mecanismo contratual para reajustar os valores pagos pelo DER em função das variações no preço do CAP asfáltico?	As formas de reajuste estarão previstas no Edital e seguirão ao que preconiza a legislação vigente.
26	Erani Freitas	erani.freitas@hotmail.com		É urgente a pavimentação da ESTRADA DO CERNE PR090, à população clama por essa atenção ao trecho, que há muitos anos prometem o asfalto.	Ver Seq. 39
27	Erasmó José Göttems	erasmogottems@hotmail.com	55-3333-5322	Ao saudá-lo(a) cordialmente, com a finalidade de instruir o processo n.º 5001691-89.2021.8.21.0123, em que figura no polo ativo o Sr. EDSON MAURO FACCHI, inscrito no CPF sob n.º 913.317.149-15, residente e domiciliado em Cascavel/PR, SOLICITO RELATÓRIO DE PASSAGEM do veículo de placas ATX-5851, de sua propriedade, nas praças de pedágio de Corbélia (BR-369, Km 493.795), Campo Mourão (BR-369, Km 377.895), Floresta (PR-317, Km 127.066) e Mandaguari (BR-376, Km 200.964), no período compreendido de 10/09/2018 até 10/12/2020.	Informamos que este canal é exclusivo para o tema "Audiência Pública - Programa de Manutenção e Conservação de Rodovias". Para outros assuntos relacionados ao Departamento de Estradas de Rodagem (DER/PR), sugerimos envio para o e-mail protocolo@der.pr.gov.br ou cadastrar a demanda diretamente no E-Protocolo, através do link: https://www.eprotocolo.pr.gov.br .
28	Oscar Gayer	oscargayer90@gmail.com		O Tribunal de Contas do Estado do Paraná de forma equivocada atribuiu valores de impostos PIS, COFINS e ICMS, distintos e menores dos valores efetivamente pagos pelos CONTRATADOS. QUAL é a composição de preço de cada ligante asfáltico indicado pelo DER/PR, a ser usado neste novo PROGRAMA? O que o DER/PR considerou como valor de impostos (PIS+COFINS) e ICMS? O que o DER/PR considerou de despesa financeira por conta do preço de comercialização indicados na ANP, se tratar de preço à vista?	O DER/PR atende ao Acórdão 1685/2024 TCE-PR, no qual indica a adoção dos preços médios de produtos asfálticos divulgados pela ANP como referência de custo unitário dos insumos asfálticos. Sobre os mesmos são aplicados os impostos ICMS, PIS e COFINS, sendo considerado para estes dois últimos impostos, as alíquotas do regime cumulativo, também adotado pelo DNIT. Foram aplicados: ICMS = 19,50%, PIS = 0,65% e COFINS = 3,00%. As despesas financeiras são consideradas na formação do BDI e do BDI Reduzido e seguem os parâmetros indicados no Acórdão 2622/2013-TCU (acolhido pelo Acórdão 2079/2021-TCE/PR, sendo para o BDI de 1,11% e para o BDI Reduzido de 0,85%. Informações adicionais podem ser acessadas através do seguinte link: www.der.pr.gov.br/Pagina/Normas-e-Custos-Rodoviaras .
29	Oscar Gayer	oscargayer90@gmail.com		O que o DER/PR considera de transporte por produto asfáltico? Nas composições de preços unitários é imprescindível que seja apresentada esta composição de transporte para produtos manuseados a frio e manuseados a quente, inclusive BDI adotado e as parcelas constituintes da composição do BDI. O DER/PR irá apresentar todas as composições de preços pertinentes aos diversos ligantes asfálticos e seus respectivos transportes?	O DER/PR considera a quantidade de cada ligante multiplicada pela respectiva distância percorrida, tendo como unidade t.km. São esses serviços que são aplicados o BDI Reduzido, em conformidade ao Acórdão 1685/2024-TCE/PR, também utilizado pelo DNIT. Todas as composições pertencentes ao(s) orçamento(s) que integra(m) o respectivo processo licitatório são divulgadas.
30	Oscar Gayer	oscargayer90@gmail.com		A BONIFICAÇÃO DE DESPESA INDIRETA, quando se trata de obras e serviços, cada vez mais, tem havido o entendimento jurídico das empresas privadas e de suas instituições de classe, que se referem a um único BDI que contempla serviços e insumos para produção dos serviços. O DER/PR nesta orçamentação deste PROGRAMA adotou ou irá adotar o BDI ÚNICO, para obras e serviços, inclusive para eventuais compras de responsabilidade exclusiva do CONTRATADO?	Não. O BDI é calculado de acordo com as alíquotas do ISS (%) e Base de Cálculo (%) dos Municípios correspondentes a obra. São calculados dois BDI's, sendo um percentual cheio para demais serviços do orçamento e outro reduzido, para serviços especializados, ligantes asfálticos e transporte de ligantes asfálticos. Os quadros com os componentes que compõem os dois BDI's são divulgados e fazem parte integrante do respectivo processo licitatório.
31	Oscar Gayer	oscargayer90@gmail.com		De acordo com o descrito no ETP: <i>Com o desenvolvimento do SGP e a realização dos levantamentos estruturais e funcionais, o DER/PR pôde estruturar de forma mais precisa um programa de conservação das rodovias estaduais, objeto deste Estudo Técnico Preliminar. Esse programa é baseado nas necessidades específicas e particularidades identificadas em cada trecho rodoviário através dos levantamentos realizados em campo.</i> Pergunta-se: Os levantamentos estruturais e funcionais foram feitos em que período? Qual a equação ou modelo de previsão de degradação do pavimento adotada por tipo de rodovia (tráfego leve, médio, pesado e muito pesado) para adequar as necessidades reais no momento de sua execução? Caso por trecho rodoviário, parte das quantidades dos serviços sejam superiores a 25% do inicialmente previsto, além do amparo legal já existente para essas especificidades, será possível aditar e recompor o preço unitário de proposta vencedora para toda quantidade que ultrapasse os 25%, de cada serviço?	1 - Os Levantamentos foram executados até final do primeiro semestre de 2022; 2 - O SGP (Sistema de Gerência de Pavimentos) utilizado para auxílio em tomada de decisões no Programa PROMAC, é uma ferramenta que utiliza-se de parâmetros funcionais tais como IES – índice do Estado do Pavimento, ATR-Afundamento de Trilha de Rodas e IRI – índice de Irregularidade Longitudinal, e parâmetros estruturais como VMD- Volume Médio Diário de Tráfego e Dc/Dadm- Deflexões características e admissíveis das rodovias, para análises e decisões em matrizes de soluções para intervenções nas rodovias. Na composição do SGP (Sistema de Gerenciamento de Pavimentos) tem-se como uma das suas premissas a utilização de equações provenientes do HDM-4, (Highway Development and Management Model 4), ferramenta projetada para apoiar a tomada de decisões relacionadas principalmente à gestão da conservação e à reabilitação de pavimentos de redes viárias, em aplicações dirigidas ao planejamento estratégico, à programação de atividades de intervenção e à avaliação econômica de planos e políticas de conservação. O Sistema não apenas levanta dados para averiguar quando o pavimento atingirá níveis críticos de deterioração, mas também realiza análises econômicas para ajudar a determinar o melhor momento e o tipo de intervenção a ser realizada. 3 - Os Contratos regidos pela Lei 14.133/2021, poderão ser alterados e aditados com as devidas justificativas conforme Capítulo VII – DA ALTERAÇÃO DOS CONTRATOS E PREÇOS – da Lei supracitada.
32	Oscar Gayer	oscargayer90@gmail.com		O DER/PR, considerando que o engenheiro projetista de serviços de conservação de pavimento, conhece todas as especificidades dos serviços, inclusive suas condições de aplicação, fatores primordiais para o bom desempenho das soluções aplicáveis, deve reconsiderar e também prever E INCLUIR no texto que o engenheiro civil responsável técnico e o engenheiro preposto, tenham participado: - Da elaboração de projetos de obras e serviços de conservação de pavimento, fiscalização, supervisão de obras e serviços de conservação de pavimento e execução de obras e serviços de conservação de pavimento. Não reduzindo assim a competitividade e participação de empresas construtoras dotadas de equipamentos, usinas de asfaltos e equipes operacionais.	Agradecemos a colaboração e a proposta será analisada.

Legenda de cores:	
	Chat Youtube
	E-mail
	Presencial

Seq.	Autor	E-mail	Telefone	Questionamento	Resposta
33	Oscar Gayer	oscargayer90@gmail.com		A administração local é composta por parcela fixa de despesas e parcela variável (na dependência dos custos indiretos associados aos serviços – ônibus de transporte, áreas de vivências, banheiros químicos e demais). Como será medida e paga a administração local mensalmente?	O pagamento pelo serviço de Administração Local será realizado de forma proporcional ao avanço físico da obra, ou seja, o valor a ser pago pelo item de administração local será calculado com base no percentual de conclusão das atividades físicas planejadas da obra, conforme preconiza o Acórdão 2.622/2013-TCU. Os itens de áreas de vivências, banheiros químicos são integrantes do item Instalação do Canteiro de Obras e seu pagamento será realizado mediante medição, e poderá ser pago integralmente quando a fiscalização verificar que houve a instalação completa de todos os itens relacionados na proposta da empresa vencedora. Salientamos que as estruturas utilizadas pelo DER/PR para o orçamento são referenciais e ditam o preço máximo para os itens, mas o que irá regular a execução dos serviços/contrato serão as composições indicadas na proposta durante a licitação, para os itens de Administração Local e Canteiro de Obras.
34	Oscar Gayer	oscargayer90@gmail.com		No ETP é conceituado o GSU – Grupo de serviços para atendimento da segurança ao usuário, que consiste em reparar ou sanar defeitos no pavimento que coloque em risco a segurança dos usuários. Estes serviços englobam atividades tais como: remendos superficiais, tapa buracos, e/ou, remendos profundos, correção de remendos superficiais e profundos deteriorados, de exsudação em segmentos críticos, afundamentos severos nas trilhas de rodas e escorregamento de capa, em qualquer momento do período contratual, bem como em qualquer local dos trechos rodoviários integrantes do lote contratado, sob pena de aplicação das sanções previstas contratualmente e através de critérios de desempenho de serviços. Não há composição de preços atualmente que leve em consideração a produção real destes tipos de serviços, sua sinalização pontual adequada, a mobilização e desmobilização para a execução destes serviços e os controles exigidos. A falta de previsão de pagamento justa, tem sido contra notificado pelas empresas ao longo da execução deste tipo de contrato ao longo de todos os órgãos rodoviários. Portanto somente pode ser notificado e cobrado aquilo que esteja previsto com clareza, transparência e com custos conhecidos e reconhecidos como legítimos. Registra-se ainda que na maioria dos lotes, a massa asfáltica a quente será oriunda de usina comercial licenciada, que somente será fornecida em pequenas quantidades em situações excepcionais associadas a preços distintos e oportunidade de logística. Pergunta-se: Por que o DER/PR ainda não contempla nos serviços de conservação o dimensionamento de uma equipe temporária de serviços eventuais de tapa-buracos com uso de massa fria ensacada? Por se tratar de serviços de larga experiência do DER/PR qual o projeto tipo de sinalização temporária e os elementos exigíveis para sinalização diurna e noturna, para os serviços localizados de remendos profundos? A estimativa do DER/PR é de quantos dias que são necessários para a execução de cada remendo profundo, com base nas especificações de serviços pertinentes? O DER/PR poderia inovar e apresentar soluções de reparação de pavimento com reciclagem descontinua do pavimento existente, inclusive reciclagem com recicladoras modernas e versáteis que reduzem substancialmente o tempo real de impedimento de faixa de operação do tráfego, com ganho substancial de economia no transporte e do usuário. Neste novo PROGRAMA está previsto soluções técnicas de reparação de pavimento pontual ou descontinua, com uso de recicladoras?	1) O DER/PR optou por não dimensionar uma equipe temporária específica para serviços eventuais de tapa-buracos com uso de massa fria ensacada por diversos motivos técnicos e operacionais. Primeiramente, o uso de massa asfáltica a frio, embora seja uma solução prática para reparos emergenciais, apresenta limitações significativas em termos de durabilidade e resistência comparadas à massa quente, além de ter um custo mais elevado do material. 2) O DER/PR segue normas rigorosas de sinalização temporária para garantir a segurança dos trabalhadores e dos usuários durante a execução de todos os serviços do objeto a ser contratado. Para o dimensionamento das quantidades necessárias dos elementos de sinalização temporária tomou-se como base o às normas do Código de Trânsito Brasileiro, Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume VII – Sinalização Temporária (CONTRAN) e Manual de Sinalização de Obras e Emergências do DNIT. Quanto ao tempo estimado para a execução de cada remendo profundo, esse varia de acordo com as condições específicas do pavimento, a extensão do dano e as condições climáticas; 3) O DER/PR reconhece as vantagens das técnicas modernas de reciclagem descontinua de pavimentos. No entanto, ao avaliar a viabilidade da utilização de recicladoras modernas nos trechos contemplados no programa atual, identifica-se que as áreas necessitando de reciclagem não são de grande extensão quando comparadas à extensão total do lote. Isso representa um desafio significativo em termos de mobilização, desmobilização e execução dos serviços. A logística envolvida na mobilização de equipamentos de reciclagem para trechos pequenos pode tornar essa solução inviável do ponto de vista econômico e operacional. A utilização de recicladoras em extensões curtas requer um esforço desproporcional em relação ao benefício gerado, considerando o tempo e os custos de movimentação dos equipamentos. Por essas razões, o programa atual prioriza métodos de reparação mais convencionais e amplamente testados, que proporcionam um equilíbrio mais adequado entre custo, eficiência e segurança. No entanto, o DER/PR permanece atento às inovações tecnológicas e está aberto à possibilidade de incorporar técnicas de reciclagem em futuros programas, caso estudos adicionais comprovem sua viabilidade e vantagens em contextos semelhantes.
35	Oscar Gayer	oscargayer90@gmail.com		No ANEXO V -INDICADOR DE DESEMPENHO E CRITÉRIO DE ACEITAÇÃO DE MEDIÇÃO O DER/PR apresenta o critério de aceitação dos serviços mínimos e pagamento para grupo da pista de rolamento. Pergunta-se: Quais os serviços que compõem o "grupo da pista de rolamento"? Este critério será feito por lote ou por rodovia/lote, ou por trecho rodoviário/lote? As referidas questões apresentadas são entregues ao DER/PR, por e-mail, e solicita-se que as respostas aos questionamentos sejam comunicadas para o mesmo e-mail ou definido em que canal serão apresentadas todas as respostas do DER/PR para todos os questionamentos. Registro por fim, que os esclarecimentos solicitados têm por objeto atender ao interesse de diversas empresas construtoras que se relacionam com a GOS – CONSULTORIA E PLANEJAMENTO DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA e, para promover reflexões do DER/PR, no sentido de aprimorar e promover as revisões técnicas e de custos necessárias para o futuro bom andamento destes serviços do PROGRAMA PROMAC no território paranaense.	Conforme Anexo III disponibilizado nos arquivos da Audiência Pública. O critério será analisado novamente com as contribuições encaminhadas nesta audiência pública. As respostas aos questionamentos serão publicadas no site do órgão, conforme esclarecido na audiência. Será encaminhado cópia do link para todos os emails.
36	José Miranda	josemiranda556600@gmail.com		Bom dia . Sou José miranda , moro em São Pedro do Ivaí e trabalho em maringá . Tomei conhecimento deste programa milionário do governo do Paraná que vai atender todas as regiões do nosso estado no que diz a respeito das nossas rodovias. Vendo que este levantamento foi feito para resolver todas as rodovias que estão em condições precárias, sendo assim pergunto . A rodovia PR 457 que sai de São Pedro do Ivaí , passando pelo distrito de Marisa até a cidade de Itambe foi incluída neste orçamento? ou o D E R não considera mais como uma rodovia e sim como uma estrada . Gostaria da posição do D E R , pois a decas está pr 457nao e atendida , embora os dois prefeito nos falam que já tem uma enxurrada de ofícios no PALACIO IGUACU E ATE COM OS DEPUTADOS DA BASE DESTE GOVERNO.	Foram definidas ações de conservação nos segmentos pavimentados desta rodovia, que é o objeto de contratação. No que se refere aos demais segmentos deste questionamento, existe um pedido de doação de projeto de restauração, o qual será analisado por este setor.

Legenda de cores:	
	Chat Youtube
	E-mail
	Presencial

Seq.	Autor	E-mail	Telefone	Questionamento	Resposta
37	Ronaldo Bernardi	ronaldo.bernardi@embratop.com.br	(11) 5018-1800	<p>Olá, bom dia. Sou Ronaldo da empresa Embratop, nós trabalhamos com sistemas 3D para máquinas de terraplenagem, acabadora de asfalto, concreto e máquinas para fresar.</p> <p>Equipamentos para o levantamento do IRI, a Solução Topcon RD-M1, é possível fazer o escaneamento real da pista e calcular volume de material para reposição.</p> <p>Sistemas 3D para Fresadoras, o sistema controla milimetricamente o corte, para que não deixe calos ou imperfeições, seguindo sempre a programação do projeto 3D.</p> <p>O sistema 3D em máquinas de acabamento, consiste em sensores de posicionamento, para automatizar a execução dos trabalhos, tendo em vista essa Ata preliminar técnica, sobre a manutenção das rodovias, essa tecnologia 3D, trás inúmeros benefícios na execução para manutenção, uma vez que, o projeto 3D seja embarcado na máquina, você consegue visualizar o posicionamento da mesma em relação ao projeto, o sistema ira controlar a mesa para aplicação do asfalto, seguindo exatamente o projeto 3D.</p> <p>Com isso, a operação se torna intuitiva, eliminando processos convencionais, parte de greidistas, topógrafos e demais pessoas, trazendo mais segurança na operação.</p> <p>Em um estudo para levantamento de produtividade, um exemplo de uma obra que leva 12 meses para execução em modo convencional, você consegue executar em 5 meses para o mesmo serviço, utilizando esses sistemas Topcon 3D.</p> <p>Com essas tecnologias, trará maiores agilidade na execução dos trabalhos, maior qualidade em acabamentos, eu acredito que se houver a obrigatoriedade da utilização de Sistemas 3D nas máquinas vão executar os trabalhos de manutenção, será benéfico para todos os envolvidos, incluindo usuários.</p> <p>Caso haja interesse na tecnologia, podemos agendar uma apresentação, seja on-line ou em loco.</p> <p>Obrigado e até breve.</p>	<p>Sr Ronaldo, este email faz referência apenas a questões relacionadas a audiência pública dos programas de conservação do Estado do Paraná. Agradecemos o seu email.</p>
38	Renato Galvão	renato@pavi.com.br	41-996691482	<p>Considerado a realização da audiência pública sobre o PROMAC, em data de 15 de agosto de 2024, solicita-se a gentileza de disponibilizar o caderno de perguntas e respostas, respondendo ao presente e-mail com a informação de quando e onde será disponibilizado.</p>	<p>Inicialmente, agradecemos a utilização deste eficiente canal de comunicação entre a população e a Administração Pública, assim como a contribuição enviada.</p> <p>Informamos que será disponibilizada planilha com os questionamentos / contribuições no mesmo link da audiência pública, oportunamente, antes da publicação do Edital.</p>
39	Paulo Martins e Claudete Castro			<p>Como representantes dos usuários da Estrada do Cerne. A Estrada do Cerne tem 460 km de pavimentação e 60 km falta pavimentar, no Município de Campo Largo. Hoje se tornou uma estrada muito perigosa. Agradece ao Prefeito de Campo Largo, que fez a doação do projeto para a conclusão desse asfalto (60 km) ao governo do estado, aprovado na Câmara Municipal. Pergunta: há alguma programação para concluir essa pavimentação da Estrada do Cerne? Por que manter e conservar a estrada do Cerne nos 400 km e deixar 60 km de estrada de chão?</p>	<p>Como foi frisado no início da audiência pública, o objeto da audiência são os programas de conservação. Como a pergunta se refere a construção de Rodovia, entende-se que o questionamento diverge do objeto da audiência. Sugere-se que o participante se valha da lei de acesso à informação e utilize os mecanismos de protocolo, e-mail, e-protocolo para que sua dúvida seja respondida com maior assertividade, inclusive para que a Autarquia possa encaminhar o pleito para a Diretoria responsável. (O autor cadastrou E-Protocolo sob nº 22.611.768-7)</p>
40	Mariane Yuri (repres. Infravia)			<p>Relativo a orçamentação da futura licitação, a respeito aos custos do CAP 50/70, provavelmente será utilizada a base abril/2024 que consta no site do DER, e tem o valor de R\$ 4.227,95; ali considerados 3,65% em relação a impostos PIS/COFINS. Porém, a entidade entende que esse percentual de PIS/COFINS é da ordem de 9,25%, porque se refere a ao imposto de insumos e não ao imposto de serviços, o que daria uma nova base de cálculo para o CAP 50/70.</p> <p>A questão dos serviços a serem prestados de forma não contínua. A Entidade entende que são serviços de forma contínua, porque são de necessidade constante da administração nos termos que dispõe a Lei 14.133. Deixa contribuição teórica e do tribunal de contas, de acórdãos que entendem nesse mesmo sentido.</p> <p>Em relação à preocupação do DER com a segurança do usuário, enaltece a contratação por desempenho em relação ao tapa buraco, que é a política do DER adotada em relação a buraco zero nas rodovias (como cidadã e usuária das rodovias, sente-se feliz em ver um programa desse), mas também entendemos que é preciso dar um suporte às empresas que vão participar dessa futura licitação, no sentido de que essa operação seja viável economicamente, tanto para as empresas quanto para o DER e, nesse sentido, solicita-se o pagamento de uma equipe mensal de tapa buracos para que esse serviço possa ser prestado de uma maneira tempestiva, eficiente, objetiva e que também não prejudique o pagamento dos contratos em relação a esse ponto, e que as empresas por consequência não sofram aquele índice de deflação que está previsto no apêndice 5 do ETP e é tão custoso para as empresas que não cumprirem a política de buraco zero.</p>	<p>Agradecemos a colaboração e a proposta será analisada. A autarquia irá utilizar a tabela referencial vigente na data de lançamento do Edital, conforme Deliberação do Conselho Diretor.</p>

Legenda de cores:	
	Chat Youtube
	E-mail
	Presencial

Seq.	Autor	E-mail	Telefone	Questionamento	Resposta
41	Oscar Gayer			<p>O Tribunal de Contas da União, em 2013 definiu alguns quartis e definiu perfil de obras rodoviárias, aeroportuárias e assim por diante; e foi estabelecendo por uma lógica de acompanhamento de gestão desses contratos ao longo de um determinado período de tempo, valores que eram entendidos como valores que corresponderiam à bonificação de despesa indireta e lá também já se definia que era importante separar a administração local e canteiro de obras, que foi um dos itens que o Tribunal de Contas "bateu" em relação à licitação anterior e que o DER, pelo visto na tabela de referência de preços, já apresentou de forma concreta e objetiva, uma maneira de fazer esse cálculo. Comenta que, como foi Engenheiro do DER e aposentou no DER, hoje consultor de diversas empresas, cita que, na hora que se faz um orçamento, não existe quartil que fique de pé dependendo do tipo de obra do seu prazo e da especificidade do serviço. Por exemplo, na faixa de domínio não há nenhum serviço que consiga ser atendido com administração local inferior a 10%; nenhum cálculo resiste de forma objetiva e transparente a valores inferiores. Então, pede que se tome cuidado na definição de quartil que está desde 2013, há mais de 10 anos, definidos como valores de referência, porque esses valores são de referência e não podem ser valores obrigatórios a serem seguidos.</p> <p>Em relação ao asfalto, lembra que uma coisa é preço do ligante e outra coisa é o transporte do ligante, inclusive seus reajustes são distintos. Então é importante que o DER ponha na sua tabela de referência de preços no programa Promac, porque não foi visto na sequência de serviços apresentados, porque ali não consta o transporte dos materiais asfálticos, acha importante colocar para ficar mais transparente até quais são os valores desses insumos.</p> <p>Na parte técnica, é dito pelo DER, que é utilizado o SAM e o SGP, e diz que no caso das travessias urbanas o pessoal do DER utilizou o SAM. Cita que a travessia Urbana é a coisa mais importante para o Prefeito, muitas vezes mais que a própria Rodovia. Então, se pudesse ser definido no programa com mais clareza, o que é travessia Urbana para todos fazerem suas propostas de preços saberem como avaliar isso. Sobre as espessuras, tem espessuras variando. Vai apresentar uma proposta para tentar ajudar o pessoal da área técnica a pensar sobre o assunto.</p>	<p>Agradecemos a colaboração e a proposta será analisada. Com relação ao fornecimento e transporte de asfalto a Diretoria responsável já está tomando as devidas providências e vamos levar ao conhecimento deles a sugestão. Quanto ao valor dos insumos sugiro verificar a resposta da Seq. 29 e 33.</p>
42	Oscar Gayer			<p>Cita que Engenheiro preposto de conservação, na verdade tem muito mais a experiência da gestão de pavimento do que propriamente a execução um serviço específico, e que foi previsto que pode ser engenheiro proposto quem fiscalizou obra e quem executou obra de conserva. Gostaria de pedir reflexão, se não é possível incluir engenheiro que elaborou projeto de conserva, porque é quem possui maior feeling de gestão de conserva é o engenheiro projetista de conserva.</p>	<p>ver seq. 32</p>