



ATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

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

No dia 16 de setembro de 2025, às 10 horas, conforme Aviso de Audiência Pública publicado em 01 de setembro de 2025, no Diário Oficial Executivo do Paraná, de Edição n.º 11966, realizou-se a Audiência Pública de forma presencial e online (por meio do link https://www.youtube.com/watch?v=BFQWeZ_tMEw) 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, 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, até às 18h do dia 23 de setembro de 2025.

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 tratam 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, fez o uso da palavra o Diretor de Operações do DER/PR, Engenheiro Civil Alexandre Castro Fernandes, para posterior apresentação do projeto pelos Engenheiros Civis Cristianne Defert Dissenha e Aroldo Chicorski Ramos.



Na sequência, o Diretor de Operações explicou que o processo se reinicia após o saneamento dos apontamentos feitos pelo Tribunal de Contas do Paraná. Ainda, ressaltou que a operação de trânsito é uma atividade extremamente importante para promover a segurança, fluidez e conforto, sendo esta mais uma iniciativa somada a todas as outras existentes no Estado do Paraná, com relação à segurança viária, como obras, programas de conservação, programas de balança.

Destacou também, que essa iniciativa tem respaldo na bibliografia internacional, conhecido como o estado da arte na segurança viária, citando como exemplo a Suécia, que criou o conceito de visão zero, que busca zerar o número de óbitos nas rodovias e trata a operação de trânsito como algo essencial na segurança viária. Somado a esses fatores, ainda falou dos Manuais de Dispositivos de Tráfego do FHWA, que é o sistema que administra as rodovias nos Estados Unidos, que também tratam a operação de tráfego como ferramenta essencial na redução do número de óbitos.

Dessa forma, evidenciou que o DER/PR busca incessantemente a melhoria das condições de trafegabilidade, apresentando os estudos e parâmetros técnicos que irão subsidiar o Termo de Referência. Por fim, o Diretor desejou as boas-vindas a todos os participantes, salientando da importância da participação de todos na construção coletiva do programa, reafirmando o permanente propósito do Departamento em melhorar as condições operacionais das rodovias paranaenses.

Em seguida, a Engenheira Cristianne Dissenha deu início à apresentação e relatou 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 ainda manter permanente serviço de informação ao público sobre as condições gerais das rodovias.

Após, detalhou a estrutura do DER/PR, que tem a Sede em Curitiba, 5 Superintendências Regionais (Leste, Campos Gerais, Norte, Noroeste e Oeste)



e 14 Escritórios Regionais, permitindo uma atuação mais próxima e eficiente, atendendo e entendendo as particularidades de cada região do estado.

Além das competências citadas anteriormente, apresentou as justificativas para a contratação, como a ausência de estrutura operacional que garanta a detecção, resposta e tratamento ágil de ocorrências nas rodovias estaduais.

Outro ponto é o fato do DER/PR compartilhar a operação nas rodovias estaduais com a Polícia Rodoviária Estadual, visto que eles possuem outras atribuições, a contratação é relevante para permitir que atuem nos pontos de fiscalização.

Também há um restrito monitoramento da malha rodoviária, com ausência de dados operacionais, para poder embasar decisões estratégicas e ações preventivas a sinistros.

E 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.

Depois, apresentou o fluxograma, com a estrutura do Programa, iniciando com o DER/PR, logo abaixo o Centro de Controle Integrado (CCI), que será um contrato independente e está na fase de Estudo Técnico Preliminar, e posteriormente os 10 lotes da contratação, sendo que cada um deles será composto por uma Coordenação Logística e os demais serviços que serão expostos adiante.

Ainda, explicou a demanda prevista, na qual foi avaliada a série histórica de atendimentos realizados em rodovias paranaenses, pelos dados fornecidos pelo Centro de Operações Integradas (COI); os sinistros, segmentados por trecho do Sistema Rodoviário Estadual; e as extensões das rodovias e dos Volumes Diários Médios, indicador que permite a avaliação da distribuição do tráfego. E para estimar os atendimentos específicos para cada lote foi realizada uma extrapolação dos dados.

Também relatou que a estimativa de recursos foi baseada na associação das demandas previstas com os padrões de atendimentos estabelecidos. Sendo que as quantidades de recursos foram definidas pelos critérios de desempenho, que são os tempos limites para chegada ao local após o acionamento, e o empenho produtivo das equipes e equipamentos, foram definidos pela demanda prevista.

Em seguida, apresentou o quadro com a previsão inicial das quantidades estimadas de recursos de todos os serviços para os 10 lotes, ressaltando que conforme o avanço dos estudos de engenharia a quantidade dos recursos poderá sofrer alterações.

Após, expôs o mapa com a divisão dos lotes, relatando que inicialmente tentou-se manter as divisões regionais, porém houve algumas pequenas alterações para proporcionar a melhor operação logística. Explicou que as rodovias foram classificadas em 3 diferentes Níveis de Serviços, conforme a quantidade de sinistro, sendo Nível A rodovias pavimentadas com 1 ou mais sinistros por quilômetro, Nível B rodovias pavimentadas com menos que 1 sinistro por quilômetro e Nível C rodovias não pavimentadas. Também ressaltou que durante o detalhamento do projeto, poderá haver alguns ajustes para melhor operacionalidade dos lotes.

Por fim, mostrou a tabela resumo com as extensões de cada Nível de Serviço e extensões totais de cada lote, que totalizou em 739,26 km de rodovias Nível A, 8.776,40 km de rodovias Nível B e 1.412,95 km de rodovias Nível C, e resultou em 10.928,61 km de rodovias a serem atendidas. E informou que o Lote 01 pertence a Superintendência Regional Leste, Lote 02 e 03 a Campos Gerais, Lote 04 e 05 a Norte, Lote 06, 07 e 08 a Noroeste e Lote 09 e 10 a Oeste.

Dando continuidade à apresentação, o Engenheiro Aroldo Chicorski explicou o que cada serviço deverá executar. Começando pela Coordenação Logística que 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. E planejar, organizar e controlar os recursos e atividades para a execução dos serviços. Sendo que cada lote deverá ter uma equipe exclusiva.

Falou das Bases de Apoio, explicando que são locais com estrutura para suporte as equipes de trabalho em campo, e que as quantidades de bases foram definidas em função das extensões dos lotes, ficando a critério da contratada as localizações delas, permitindo assim atender as necessidades de cada região.

Também apresentou o serviço de Auditoria de Segurança Rodoviária, que consiste em vistorias especializadas em segmentos com sinistros envolvendo vítimas fatais e não fatais, identificando não conformidades, formulando soluções técnicas e emitindo pareceres detalhados, levando em consideração as características da via como geometria, sinalização, faixa de domínio e comportamento dos usuários.

Para a Inspeção Viária e Monitoramento de Tráfego, informou que deverá detectar a necessidade de ajuda ao usuário; inspecionar as pistas e faixa de domínio; inspecionar o funcionamento dos outros serviços prestados pelo DER/PR; intervir em quaisquer ocorrências que possam prejudicar a segurança viária e fluidez do tráfego. Os veículos deverão ser dotados de rastreadores com disponibilização de acessos aos dados em tempo real ao DER/PR.

Explicou que a inspeção deverá percorrer toda a extensão da malha pavimentada do lote, de acordo com o Nível de Serviço da rodovia. Em rodovias de Nível A, a inspeção será realizada 1 (uma) vez ao dia nos períodos diurno e noturno, rodovias de Nível B, 1 (uma) vez a cada dos dias no período diurno e 1 (uma) vez por semana no período noturno, em rodovias de Nível C, 1 (uma) vez por semana no período diurno e 1 (uma) vez por mês no período noturno.

Ainda, relatou que 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 60 minutos em rodovias de Nível A, 90 minutos em rodovias de Nível B e 120 minutos em rodovias de Nível C.

Após, falou sobre o serviço de Socorro Mecânico e Remoção de Veículos, que são guinchos leve e pesado que deverão prestar atendimento nas rodovias



pavimentadas, removendo veículos acidentados da pista, acostamento e áreas colaterais. Os veículos também deverão apresentar rastreador e o acesso aos dados em tempo real deve ser disponibilizado ao DER/PR. O critério de atendimento será: para rodovias de Nível A o tempo de chegada de até 60 minutos para guincho leve e 120 minutos para guincho pesado, e para rodovias de Nível B o tempo de chegada de até 90 minutos para guincho leve e 150 minutos para guincho pesado. Para as rodovias de Nível C não está previsto o serviço de guincho.

Também apresentou o serviço de Apoio Operacional que prestará apoio operacional e logístico às demais equipes e serviços. Também deverão apresentar o rastreador. Seu critério de atendimento será: tempo de chegada de até 60 minutos para rodovias de Nível A e até 90 minutos de Nível B.

Para o serviço de Apreensão e Remoção de Animais, informou que deverá providenciar a captura, manejo, transporte, recolhimento e destinação de animais mortos, feridos ou soltos na pista/faixa de domínio das rodovias pavimentadas. E deverão 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 será: até 150 minutos em rodovias de Nível A e até 180 minutos em rodovias de Nível B.

Explicou que a Limpeza Emergencial de Pista deverá 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. Os veículos também deverão apresentar rastreadores e disponibilizar o acesso de dados em tempo real ao DER/PR. O critério de atendimento será: até 150 minutos em rodovias de nível A e até 180 minutos em rodovias de Nível B.

Esclareceu que a Sinalização Emergencial são painéis móveis de mensagem variáveis para serem utilizados em operações de controle de tráfego, interdições ou estreitamento de pista, desvios, obras, sinistros e demais eventos que possam comprometer a segurança do tráfego. E quando não utilizados nos



eventos, deverão apresentar mensagens informativas e/ou educativas nas bases de apoio, estando em operação constantemente com mensagens claras.

Para o Sistema Móvel de Atenuador de Impacto, relatou que deverá ser utilizado para sinalização emergencial de obstrução de faixa de rolamento e de desvio de tráfego.

Ainda, para a Conservação da Área de Escape, falou que consiste na operacionalização da área de escape, removendo os veículos que acessarem a pista de fuga, bem como fazendo sua conservação, limpeza e reposição do material.

Por fim, apresentou o serviço de Videomonitoramento com Utilização de Inteligência Artificial (I.A.), que será realizado embarcado, para detecção de não conformidades, como defeitos no pavimento, falhas na sinalização, alterações na faixa de domínio, atuando de forma paralela e complementar ao serviço de inspeção viária, sendo realizado em determinados momentos durante o contrato.

Para o critério de medição, expôs que a Coordenação Logística será medida por equipe, a Auditoria de Segurança Rodoviária e o Videomonitoramento com I.A. por demanda, os serviços com critério de atendimento serão medidos por equipe e pelo desempenho, e as Bases de apoio, Painéis Móveis de Mensagem Variáveis, Sistema Móvel de Atenuador de Impacto e Área de escape por unidade.

Após, apresentou os dados da contratação de maneira resumida, sendo: extensão de aproximadamente 11.000 quilômetros, valor aproximado de R\$ 419.000.000,00 por ano, prazo de execução de 12 meses, com licitação prevista para o 4º trimestre de 2025 e o tipo de licitação concorrência pública.

Bem como, evidenciou que o regime de execução previsto será de empreitada por preço unitário, com um único edital dividido em 10 lotes. A participação de consórcios e a subcontratação serão permitidas, e a licitação será na modalidade concorrência pública, com o critério de julgamento técnica e preço, no modo de disputa fechado.



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



Finalmente, destacou os resultados esperados que são: melhoria das condições de segurança e fluidez do tráfego e conforto dos usuários; atendimento de qualidade, ágil e eficaz aos usuários; serviços similares aos prestados nas rodovias concessionadas; diminuição dos impactos financeiros gerados por sinistros; e monitoramento contínuo das rodovias estaduais, com uso de tecnologias para gestão.

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