

PRIMEIRA-SECRETARIA	
Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto n. 7.845, de 14/11/2012, do Poder Executivo	
Em <u>12</u> / <u>06</u> / <u>2019</u> às <u>15h 23</u>	
<u>lne</u> Servidor	<u>5-816</u> Ponto
<u>2/BD</u> Portador	

OFÍCIO Nº 1167/2019/AESINT/GM

Brasília, 11 de junho de 2019.

A Sua Excelência a Senhora
Deputada **Soraya Santos**
Primeira Secretária da Câmara dos Deputados

Assunto: **Requerimento de Informação nº 379/2019, de autoria do Deputado Ivan Valente.**

Senhora Secretária,

1. Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 225/19, de 16 de abril de 2019, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 379/2019, de autoria do Deputado Ivan Valente (PSOL/SP), que requer informações sobre a instalação e manutenção de radares em rodovias federais.

2. Inicialmente, é importante ressaltar que a definição da localização de radares em rodovias federais é uma questão puramente técnica e baseada, principalmente, na avaliação dos segmentos críticos – definidos em função dos registros de acidentes e da probabilidade associada para novas ocorrências.

3. Porém, salienta-se que acidentes rodoviários são causados por vários motivos, tais como: condições geométricas inadequadas, sinalização insuficiente, condições precárias dos veículos, comportamento inadequado do condutor e dos pedestres e também excesso de velocidade. É fato que, para o caso específico de acidentes por excesso de velocidade, a instalação dos equipamentos eletrônicos controladores e redutores nos pontos críticos definidos é uma medida eficiente, associada como outros investimentos na manutenção da malha rodoviária, na adequação de traçados, sinalização rodoviária e também campanhas educativas.

4. Considerando todos esses aspectos de forma conjunta, o Brasil tem conseguido, nos últimos anos, reduzir de forma significativa o número de acidentes e mortes nas rodovias federais. Conforme dados da PRF, apresentados pelo DNIT, entre 2012 e 2018, o número de acidentes caiu de 183,9 mil para 69,0 mil e o número de mortos caiu de 6.987 para 4.496.

5. Especificamente sobre os questionamentos, o DNIT se manifestou por meio do Ofício Nº 48185/2019/ASPAR/GAB - DG/DNIT SEDE (SEI 1645593), de

04 de junho de 2019, que subsidiou manifestação técnica desta Pasta. Em seguida, apresentamos os questionamentos formulados e as respectivas respostas:

• Quais são os dados e estudos utilizados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura para a instalação de radares em rodovias federais?

A efetiva implantação dos equipamentos eletrônicos deve envolver aspectos técnicos que considera a ocorrência e criticidade dos acidentes, associados à disponibilidade orçamentária. A base de informações abrange as estatísticas de acidentes registradas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), que são tratados conforme metodologia específica estabelecida pelo DENATRAN, chegando-se ao parâmetro de Unidade Padrão de Severidade de Acidentes (UPS). A partir desse parâmetro e com base nos recursos orçamentários disponíveis efetiva-se a implantação dos radares nos pontos críticos. Consideramos que os radares só devem ser instalados nos locais onde o excesso de velocidade é reconhecidamente a causa dos acidentes. Salientamos ainda que nem sempre o radar é a melhor alternativa para redução de acidentes, podendo, alternativamente, conforme critérios técnicos, ser eliminado ou substituído por ações de manutenção rodoviária, adequação do traçado da via, retificação de curvas, sinalização horizontal e vertical e também a implantação de passarelas, iluminação e dispositivos físicos de redução de velocidade.

• Quais são os trechos de rodovias priorizados na instalação desses equipamentos?

Quando da elaboração e/ou planejamento dos editais, em particular do Edital nº 168/2016, que foi o último, o DNIT utilizou-se, para a quantificação e/ou localização das faixas de tráfego a serem monitoradas, das informações quanto à criticidade dos locais (pontos concentradores de acidentes e suas severidades), conforme estatísticas de acidentes de trânsito registrados pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), aliado à disponibilidade orçamentária.

• Quantos radares foram instalados nas rodovias federais nos últimos anos?

No período de 2001 a 2010, o DNIT operou até 368 (trezentos e sessenta e oito) equipamentos eletrônicos controladores de velocidade, a saber: a) Período 1999 a 2005: 321 (trezentos e vinte e um) equipamentos do tipo ostensivo (barreiras eletrônicas), instalados em rodovias federais na circunscrição de 14 (quatorze) unidades da federação; b) Período 2004 a 2007: 127 (cento e vinte e sete) equipamentos do tipo avanço de sinal vermelho e parada sobre a faixa, instalados em rodovias federais na circunscrição de 06 (seis) unidades da federação; c) Período 2009 a 2010: 19 (dezenove) equipamentos do tipo ostensivo (barreiras eletrônicas), instalados em rodovias federais na circunscrição de Minas Gerais; A partir de 2011, no âmbito dos contratos oriundos do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade, o monitoramento do tráfego se deu por meio de 3.468 (três mil quatrocentos e sessenta e oito) equipamentos eletrônicos controladores e redutores de velocidade.

• Qual o estágio das últimas negociações para a contratação de empresas para a manutenção e instalação de radares?

O DNIT vem promovendo a celebração dos contratos decorrentes do Edital nº 168/2016. Porém, é importante destacar que devido, principalmente, a situação fiscal do nosso país, se faz necessária uma avaliação em termos de pontos críticos (cujos acidentes são causados por excesso de velocidade) x disponibilidade orçamentária, além de uma definição de priorização para instalação. Aquele Departamento analisou a criticidade de cerca de 8.000 (oito mil) faixas previstas no Edital nº 168/2016, que teve por objeto a contratação dos serviços de disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos de controle de tráfego nas rodovias federais sob a circunscrição do DNIT. Para tal análise, as estatísticas de acidentes registradas pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF nos últimos 03 (três) anos foram convertidas em Unidade Padrão de Severidade de Acidentes - UPS, conforme metodologia oriunda do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. Diante do resultado das análises e considerando o contingenciamento orçamentário realizado, ficou demonstrada a possibilidade de monitorar, no exercício de 2019, 4.204 (quatro mil duzentas e quatro) faixas. Neste cenário, haverá priorização dos pontos de maior criticidade, com base nos estudos já mencionados. Cabe ressaltar que o contingenciamento orçamentário referente aos contratos do PNCV se fez necessário em detrimento de contratos de manutenção rodoviária, estes considerados de maior importância para atender a segurança do usuário.

• Quais foram os dados e estudos que fundamentaram a suspensão da instalação e da substituição de radares nas rodovias federais?

Os contratos decorrentes do Edital nº 168/2016 encontram-se ativos. Os trechos que deixaram de ser monitorados devido a extinção de contratos, decorrentes de editais antigos, estão sendo avaliados no escopo do edital vigente, conforme descrito no item anterior.

• Quantos acidentes ocorreram anualmente nessas rodovias nos últimos cinco anos? Quantos deles tiveram vítimas?

Conforme estatísticas de acidentes de trânsito, registradas pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal, no período de 2012 a 2019, foram registrados 930.716 (novecentos e trinta mil setecentos e dezesseis) acidentes de trânsito. Destes, 42.252 (quarenta e dois mil duzentos e cinquenta e dois) acidentes de trânsito com vítimas fatais, 415.775 (quatrocentos e quinze mil setecentos e setenta e cinco) acidentes com feridos e 472.689 (quatrocentos e setenta e dois mil seiscentos e oitenta e nove) acidentes sem vítimas.

6. Por fim, aproveito a oportunidade para reafirmar que este Ministério da Infraestrutura permanece disponível para mais esclarecimentos.

Atenciosamente,


TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
Ministro de Estado da Infraestrutura



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Gabinete da Diretoria Geral
Assessoria Parlamentar da Diretoria Geral

OFÍCIO Nº 48185/2019/ASPAR/GAB - DG/DNIT SEDE

Brasília, 04 de junho de 2019.

Ao Senhor
ROBERTO RODRIGUES LOIOLA
Chefe de Gabinete do Ministro
Ministério da Infraestrutura
Esplanada dos Ministérios – Bloco R, 6º Andar
70.044-902 – Brasília/DF

Referência: **Ofício nº 861/2019/AESINT/GM – Processo nº 50000.016743/2019-98 (na origem)**
Assunto: **Requerimento de Informação nº 379/2019, de autoria do Deputado Ivan Valente.**

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Versa o presente expediente sobre o Requerimento de Informação nº 379/2019, de autoria do Deputado Federal Ivan Valente, o qual requer informações sobre a instalação e manutenção de radares em rodovias federais.
2. Sobre esse assunto, o referido Parlamentar suscitou as seguintes questões, a respeito das quais assim se pronunciou a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, setorial regimentalmente competente para tratar sobre a questão do controle de velocidade nas rodovias federais:
 - 2.1. Quais são os dados e estudos utilizados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura para a instalação de radares em rodovias federais?
 - 2.1.1. A efetiva implantação dos equipamentos eletrônicos é precedida, minimamente, das atividades abaixo listadas:
 - a) Análise de viabilidade dos pontos previstos no Edital nº 168/2016 para a instalação dos equipamentos eletrônicos controladores e redutores de velocidade, a ser desenvolvida exclusivamente pelas Superintendências Regionais do DNIT nos Estados e Distrito Federal;
 - b) Elaboração, a cargo das Empresas e/ou Consórcios de Empresas contratados, dos respectivos estudos técnicos de instalação, em atendimento à Resolução CONTRAN nº 396/2011, a serem, obrigatoriamente, analisados e aprovados pelas Superintendências Regionais do DNIT nos Estados e Distrito Federal;
 - c) Autorização de Instalação dos equipamentos eletrônicos, que deverá obedecer, obrigatoriamente, ao cronograma físico-financeiro vigente à época, que deverá refletir as prioridades de instalação dos equipamentos eletrônicos previstos em edital.
 - 2.2. Quais são os trechos de rodovias priorizados na instalação desses equipamentos?
 - 2.2.1. Quando da elaboração e/ou planejamento do Edital nº 168/2016, o DNIT utilizou-se, para a quantificação e/ou localização das faixas de tráfego a serem monitoradas, das informações quanto à criticidade dos locais (pontos concentradores de acidentes e suas severidades), conforme estatísticas de acidentes de trânsito registrados pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), aliado à disponibilidade orçamentária.
 - 2.3. Quantos radares foram instalados nas rodovias federais nos últimos anos?
 - 2.3.1. No período de 2001 a 2010, o DNIT operou até 368 (trezentos e sessenta e oito) equipamentos eletrônicos controladores de velocidade, a saber:
 - a) Período 1999 a 2005: 321 (trezentos e vinte e um) equipamentos do tipo ostensivo (barreiras eletrônicas), instalados em rodovias federais na circunscrição de 14 (quatorze) unidades da federação;

b) Período 2004 a 2007: 127 (cento e vinte e sete) equipamentos do tipo avanço de sinal vermelho e parada sobre a faixa, instalados em rodovias federais na circunscrição de 06 (seis) unidades da federação;

c) Período 2009 a 2010: 19 (dezenove) equipamentos do tipo ostensivo (barreiras eletrônicas), instalados em rodovias federais na circunscrição de Minas Gerais;

2.3.2. A partir de 2011, no âmbito dos contratos oriundos do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade, o monitoramento do tráfego se deu por meio de 3.468 (três mil quatrocentos e sessenta e oito) equipamentos eletrônicos controladores e redutores de velocidade.

2.4. Qual o estágio das últimas negociações para a contratação de empresas para a manutenção e instalação de radares?

2.4.1. O DNIT vem promovendo a celebração dos contratos decorrentes do Edital nº 168/2016, de acordo com a liberação pela justiça e pelos órgãos de controle. Atualmente, dos 24 lotes que compõem o Edital nº 168/2016, totalizam-se 18 lotes com contratos celebrados, 3 lotes em vias de contratação, liberados recentemente pelo TCU e, ainda, 3 lotes pendentes de julgamento por aquela Corte de Contas.

2.5. Quais foram os dados e estudos que fundamentaram a suspensão da instalação e da substituição de radares nas rodovias federais? A suspensão dos contratos implicará alguma multa ou outra sanção contratual para o Governo Federal? Quais são as rodovias afetadas pela decisão de suspensão da instalação e da substituição de radares?

2.5.1. Não foi cancelada ou suspensa a instalação de radares eletrônicos em rodovias federais, de forma que todos os contratos decorrentes do Edital nº 168/2016 encontram-se ativos.

2.6. Quantos acidentes ocorreram anualmente nessas rodovias nos últimos cinco anos? Quantos deles tiveram vítimas? Quantos deles foram com vítimas fatais?

2.6.1. Conforme estatísticas de acidentes de trânsito constantes da Tabela 01, registradas pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal, no período de 2012 a 2019, foram registrados 930.716 (novecentos e trinta mil setecentos e dezesseis) acidentes de trânsito. Destes, 42.252 (quarenta e dois mil duzentos e cinquenta e dois) acidentes de trânsito com vítimas fatais, 415.775 (quatrocentos e quinze mil setecentos e setenta e cinco) acidentes com feridos e 472.689 (quatrocentos e setenta e dois mil seiscentos e oitenta e nove) acidentes sem vítimas.

Tabela 01: Estatísticas de acidentes de trânsito - DPRF

Ano	Com Mortos	%	Com Feridos	%	Sem Vítimas	%	Total	%
2012	6.987	0,751	63.564	6,83	113.375	12,181	183.926	19,762
2013	6.872	0,738	64.074	6,884	115.151	12,372	186.097	19,995
2014	6.728	0,723	62.373	6,702	99.875	10,731	168.976	18,155
2015	5.627	0,605	56.300	6,049	59.742	6,419	121.669	13,073
2016	5.346	0,574	54.790	5,887	36.064	3,875	96.200	10,336
2017	5.174	0,556	53.491	5,747	30.600	3,288	89.265	9,591
2018	4.496	0,483	49.351	5,302	15.170	1,63	69.017	7,415
2019	1.022	0,11	11.832	1,271	2.712	0,291	15.566	1,672
Total	42.252	4,54	415.775	44,67	472.689	50,79	930.716	100,00

Obs.: Para o ano 2019, os dados de acidentes de trânsito dizem respeito ao período de janeiro a março/2019.

Atenciosamente,

CLEUSA YOSHIDA
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por Cleusa Kikue Takakura Yoshida, Chefe de Gabinete da Diretoria Geral, em 06/06/2019, às 10:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3338384** e o código CRC **7C012DFE**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.018088/2019-43

SEI nº 3338384



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A
CEP 70040-902
Brasília/DF |

