

OFÍCIO Nº 1134/2019/AESINT/GM

| | |
|---|----------|
| PRIMEIRA SECRETARIA DA CAMARA DOS DEPUTADOS | |
| Documento nº 1134/2019/AESINT/GM | |
| Indicação de caráter sigiloso: Não | |
| 14/11/2012, do Reg. de | |
| Em 18/6/19 | 18.00 |
| Dr | 5.876 |
| Servidor | Portador |

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 435/2019**, de autoria do Deputado **Nilto Tatto**.

Senhora Deputada,

1. Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 310/19, de 26 de abril de 2019, que encaminha o Requerimento de Informação nº 435/2019, de autoria do Deputado Nilto Tatto (PT/SP), que requer informações sobre declaração Presidente da República, Sr. Jair Messias Bolsonaro, conforme matéria publicada no Globo, no dia 03 de abril de 2019, acerca de decisão de cancelar a instalação de novos radares nas rodovias federais e de rever a necessidade de aparelhos já em operação.

2. Sobre o assunto, recebemos subsídio do DNIT, que se manifestou através do OFÍCIO Nº 47144/2019/ASPAR/GAB - DG/DNIT SEDE. Em seguida, são apresentados os questionamentos formulados e as respectivas respostas:

• **Qual a real fundamentação e motivos, que justificam a recente decisão do Presidente da República a decidir pela suspensão dos novos sensores, bem como rever a necessidade dos aparelhos em operação?**

Resposta: O Ministério da Infraestrutura não tem competência para se manifestar em nome do Presidente da República. Nesse sentido, sugere-se buscar essa informação na Assessoria Parlamentar da Presidência da República.

• **Quais os parâmetros, que serão considerados como base, na análise do Ministério, em relação ao plano de radares a serem instalados nas rodovias federais? De acordo com nota, divulgada no site do Ministério de Infraestrutura no dia 02 de abril, a prioridade é a "redução do uso de equipamentos onde estes não são essenciais a segurança viária, com possibilidade**

de instalação de outros mecanismos de segurança”. Também é essencial compreender quais outros mecanismos serão utilizados como alternativos?

Resposta: A localização de radares em rodovias federais é uma questão puramente técnica e que deve considerar a ocorrência e criticidade dos acidentes, associadas à disponibilidade orçamentária. Com base nesses critérios é possível estabelecer uma estratégia de priorização da implantação nos pontos críticos. Inicialmente, os estudos consideram as estatísticas de acidentes registradas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). Tais dados são tratados conforme metodologia do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), estabelecendo-se o parâmetro de Unidade Padrão de Severidade de Acidentes (UPS).

No tocante a outros mecanismos de segurança, esclarecemos que também foi determinado a avaliação da efetividade dos dispositivos implantados, no sentido de verificar sua real necessidade.

Consideramos que os radares só devem ser instalados nos locais onde o excesso de velocidade é a causa de acidentes. Salientamos ainda que nem sempre o radar é a melhor solução, podendo alternativamente, conforme critérios técnicos, ser eliminado ou substituído por ações de manutenção rodoviária, adequação de 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 os parâmetros técnicos utilizados para definir a quantidade de pontos eletrônicos a serem instalados?**

Resposta: Como já ressaltado na resposta anterior, os principais parâmetros envolvem a ocorrência e grau de criticidade dos acidentes nos segmentos viários, conforme metodologia do DENATRAN, associados ao orçamento disponível. Vale salientar que o Ministério da Infraestrutura já determinou ao DNIT a revisão técnica de toda a rede de radares, com o intuito de manter dispositivos apenas nos pontos comprovadamente necessários.

• **Solicitar ao Ministério de Infraestrutura a cópia dos estudos técnicos já realizados para a instalação dos 8.015 pontos de monitoramento nas vias federais.**

Resposta: Em relação à solicitação em questão, encaminhamos os estudos técnicos e realizados pelo DNIT, disponíveis nos Anexos I a XVII.

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

Atenciosamente,


TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
Ministro de Estado da Infraestrutura

Operações Rodoviárias, resultando na manutenção de 3.750 (três mil setecentas e cinquenta) faixas de tráfego.

2.4. Solicitar ao Ministério de Infraestrutura a cópia dos estudos técnicos já realizados para a instalação dos 8.015 pontos de monitoramento nas vias federais.

2.4.1. Em relação à solicitação em questão, foram juntados ao presente expediente os documentos Anexos I a XVII, além da Tabela de Estudos Técnicos, que tratam dos estudos técnicos de instalação aprovados pelas Superintendências Regionais do DNIT nos Estados e Distrito Federal, cujas solicitações de instalação já haviam sido aprovadas.

Documentos anexos:

- I - Anexo I (3216468);
- II - Anexo II (3216507);
- III - Anexo III (3216525);
- IV - Anexo IV (3216544);
- V - Anexo V (3216561);
- VI - Anexo VI (3216576);
- VII - Anexo VII (3216589);
- VIII - Anexo VIII (3216602);
- IX - Anexo IX (3216614);
- X - Anexo X (3216621);
- XI - Anexo XI (3216646);
- XII - Anexo XII (3216658);
- XIII - Anexo XIII (3216710);
- XIV - Anexo XIV (3216738);
- XV - Anexo XV (3216764);
- XVI - Anexo XVI (3216777);
- XVII - Anexo XVII (3216785);
- XVIII - Tabela Estudos Técnicos (3217043).

Atenciosamente,

ANTÔNIO LEITE DOS SANTOS FILHO

Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **Antônio Leite dos Santos Filho**, Diretor-Geral, em 03/06/2019, às 20:54, 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 **3319789** e o código CRC **FECD3F83**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.016315/2019-04

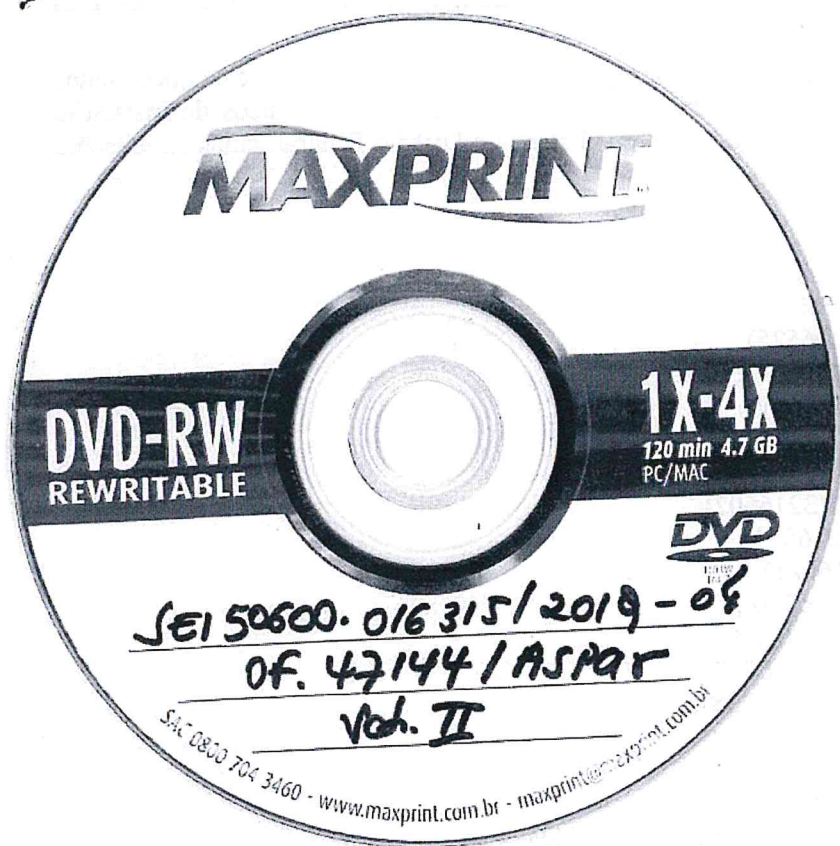
SEI nº 3319789



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



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





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

OFÍCIO Nº 47144/2019/ASPAR/GAB - DG/DNIT SEDE

Brasília, 31 de maio 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 659/2019/AESINT/GM – Processo nº 50000.019456/2019-30 (na origem)
Assunto: Requerimento de Informação nº 435/2019, de autoria do Deputado Nilto Tatto.

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Versa o presente expediente sobre o Requerimento de Informação nº 435/2019, de autoria do Deputado Federal Nilto Tatto, o qual requer informações sobre a recente declaração do atual Presidente da República, Sr. Jair Messias Bolsonaro, que exteriorizou decisão de cancelar a instalação de novos radares nas rodovias federais e de rever a necessidade de aparelhos já em operação.

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. Qual a real fundamentação e motivos que justificam a recente decisão do Presidente da República a decidir pela suspensão dos novos sensores, bem como rever a necessidade dos aparelhos em operação?

2.1.1. Em relação a este questionamento, sugere-se o encaminhamento do pleito à Presidência da República, visto que a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias não dispõe de informações que possam vir a esclarecer tal pronunciamento.

2.2. Quais os parâmetros que serão considerados como base na análise do Ministério, em relação ao plano de radares a serem instalados nas rodovias federais? De acordo com nota, divulgada no site do Ministério da Infraestrutura no dia 2 de abril, a prioridade é a "redução do uso de equipamentos onde estes não são essenciais à segurança viária, com possibilidade de instalação de outros mecanismos de segurança". Também é essencial compreender quais outros mecanismos serão utilizados como alternativos?

2.2.1. 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.

2.2.2. O Ministério da Infraestrutura deu início a estudos referentes às revisões e atualizações dos critérios a serem adotados na fiscalização eletrônica de velocidade. Nesse sentido, de forma a contribuir com a tomada de decisão desta Autarquia e do Ministério da Infraestrutura, a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias procedeu à análise de criticidade das cerca de 8.000 (oito mil) faixas previstas no Edital nº 168/2016, identificando, inclusive, aquelas localizadas em trechos urbanos. Para tanto, adotou-se a seguinte metodologia:

a) Foram consideradas as estatísticas de acidentes, registradas pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF) nos últimos 3 anos, para segmentos compreendidos entre 500 metros antes e depois do marco quilométrico previsto para a instalação de cada equipamento eletrônico controlador e redutor de velocidade. Para as localidades cujo monitoramento já tenha ocorrido em anos anteriores, o período de análise tomou como base a data de início das atividades operacionais dos respectivos equipamentos. Nestes casos, também foram analisadas as estatísticas de acidentes após o monitoramento, de forma a verificar indícios de eficiência dos radares;

b) Em seguida, tais acidentes foram convertidos em Unidade Padrão de Severidade de Acidentes (UPS), conforme metodologia do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN);

c) De posse de tais dados, procedeu-se às suas aglutinações, o que permitiu estabelecer a criticidade em relação a média de UPS anuais, dos 3 últimos anos.

2.3. Quais os parâmetros técnicos utilizados para definir a quantidade de pontos eletrônicos a serem instalados?

2.3.1. Em regra, quando da elaboração e/ou planejamento do Edital nº 168/2016, o DNIT utilizou-se, para a quantificação e/ou localização das 8.015 (oito mil e quinze) faixas de tráfego, 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.

2.3.2. Contudo, a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias realizou a análise de criticidade das cerca de 8.000 (oito mil) faixas previstas no Edital nº 168/2016, contemplando, dentre outras características, a classificação quanto à criticidade de UPS média, oportunidade em que procedeu da seguinte forma:

a) Seleção da relação dos marcos quilométricos, conforme Edital nº 168/2016, a serem dotados de equipamentos eletrônicos controladores e redutores de velocidade, cujas localizações foram entendidas como trechos urbanos, totalizadas em 5.478 (cinco mil quatrocentas e setenta e oito) faixas de tráfego;

b) Das faixas obtidas no filtro anterior, identificação daquelas onde foi verificada, mesmo que preliminarmente, a eficiência e/ou redução da criticidade (ocorrida posteriormente à fiscalização outrora realizada), totalizadas em 5.174 (cinco mil cento e setenta e quatro) faixas de tráfego;

c) Das faixas obtidas no filtro anterior, exclusão daquelas cujos estudos de viabilidade, desenvolvidos pelas Superintendências Regionais do DNIT nos Estados e Distrito Federal, resultaram na inviabilidade de instalação de equipamentos eletrônicos controladores e/ou redutores de velocidade, resultando na manutenção de 4.917 (quatro mil novecentas e dezessete) faixas de tráfego;

d) Das faixas obtidas no filtro anterior, exclusão daquelas cujas autorizações de instalação haviam sido emitidas, em momento anterior, pela Coordenação-Geral de