

OFÍCIO Nº 1701/2019/AESINT/GM

A Sua Excelência a Senhora
Deputada **SORAYA SANTOS**
Primeira Secretária da Câmara dos Deputados

PRIMEIRA-SECRETARIA	
Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto nº 7.843 de 14/11/2012 do Poder Executivo.	
Brasília, 07 de agosto de 2019.	
Em 26/08/2019 às 16h35	
Servidor <i>R12</i>	Ponto 5-870
<i>[Assinatura]</i>	

Assunto: **Requerimento de Informação nº 663/2019, de autoria do Deputado Jesus Sérgio.**

Senhora Secretária,

1. Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 567/19, de 12 de junho de 2019, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 663/2019, de autoria do Deputado Jesus Sérgio (PDT/AC), que requer informações acerca da suspensão do plano de ampliação da rede de pontos de fiscalização por radar, 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.
4. 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 com outros investimentos na manutenção da malha rodoviária, na adequação de traçados, sinalização rodoviária e também campanhas educativas.
5. É importante salientar que os radares só são eficazes quando 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,

[Assinatura]

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.

6. Como um bom exemplo de investimentos na adequação de traçados que contribuíram para uma redução significativa no número de acidentes, podemos citar a BR-135/PI, de Eliseu Martins – Gilbués – Div. PI/BA (Rota de escoamento da produção de grãos do MATOPIBA em direção ao Porto do Itaqui/MA). Esse trecho, de 430 km de extensão, era composto por uma via de pista simples, de apenas 6 metros de largura (3 metros para cada lado) e sem acostamentos, condição que causava diversos acidentes, muitos deles com vítimas fatais. Como solução para redução dos acidentes, as pistas de rolamento estão sendo alargadas e os acostamentos construídos.
7. Um outro exemplo de condições geométricas insuficientes, para o volume de tráfego atual, é a famosa rodovia da morte, a BR-381/MG, que mata cerca de 200 pessoas por ano. Devido ao relevo predominantemente ondulado e montanhoso, há necessidade de melhorias no seu traçado, como retificação de curvas, construção de terceiras faixas, túneis, pontes, viadutos e duplicação da via. Esses investimentos estão previstos nos estudos para concessão da rodovia, que se encontra em fase de audiência pública.
8. Um outro aspecto que deve ser levado em consideração na avaliação de alternativas para redução de acidentes é a condição da malha rodoviária existente, em termos de conservação e manutenção das vias. Cabe ressaltar que num cenário de contingenciamento orçamentário, contratos de manutenção rodoviária, considerados de maior importância para atender a segurança do usuário, precisam ser priorizados em detrimento daqueles provenientes do Plano Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV).
9. Salienta-se, ainda, que trabalhos de conscientização, de cunho pedagógico, em detrimento do sancionador (multas) também são muito importantes, tendo em vista que a imprudência também é um fator determinante para a alta taxa de mortes no trânsito.
10. 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.
11. Por fim, informamos que, a partir da celebração de um acordo com a justiça federal, o DNIT está realizando estudo técnico visando a instalação de radares necessários à cobertura de 2.278 novas faixas, distribuídas em todo território nacional, definidas como de criticidade média, alta e muito alta em áreas urbanas, uma vez que trafegam mais pessoas, e de criticidade alta e muito alta em áreas rurais.
12. Especificamente sobre os questionamentos, o DNIT se manifestou por meio do Ofício Nº 54356/2019/ASPAR/GAB - DG/DNIT SEDE (SEI 1731464), de 09 de julho de



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

- **Quais estudos indicaram ao DNIT/Ministério da Infraestrutura a necessidade de ampliar a rede de fiscalização por radar, em rodovias federais, para 8 mil pontos em cinco anos? Enviar cópia desses estudos.**

Os trechos das rodovias federais previstos para o monitoramento pelo DNIT são embasados por dados técnicos fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal, diante do número de acidentes, alimentados e avaliados, posteriormente, pelos técnicos em engenharia de trânsito do DNIT, em fórmula matemática específica.

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 de tais informações, as faixas monitoradas são avaliadas em níveis de criticidades, que se resumem em: muito baixos, baixos, médias, altos e muito altos.

É importante salientar que o DNIT realizou, em 2018, licitações por pregão eletrônico para instalação de radares nas rodovias federais, sob sua gestão, com base nas informações de monitoramento eletrônico do estudo do PNCV que, em 2016, concluiu pela existência de 8.000 faixas para monitoramento que podem representar cerca de 4.000 radares. Porém, para a efetiva instalação dos equipamentos eletrônicos se faz necessária uma avaliação técnica desses segmentos, pois entre as 8.000 faixas há várias de criticidade muito baixas e baixas.

Nessa avaliação são observados os pontos críticos, cujos acidentes são causados por excesso de velocidade, associada a disponibilidade orçamentária.

- **Quais estudos indicaram ao DNIT/Ministério da Infraestrutura a necessidade de reduzir o número de faixas monitoradas em rodovias federais, fazendo cair de 4.862 em junho de 2018 para apenas 444 atualmente? Enviar cópia desses estudos.**

O DNIT 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 Departamento.

A partir de um acordo com a justiça federal, o DNIT está realizando, em uma primeira fase, estudo técnico visando a instalação de radares necessários à cobertura de 2.278 novas faixas, distribuídas em todo território nacional, definidas como de criticidade média, alta e muito alta em áreas urbanas, uma vez que trafegam mais pessoas, e de criticidade alta e muito alta em áreas rurais.

Na segunda fase, para as faixas remanescentes (urbanas: criticidade baixas e muito baixas; rural: criticidades médias, baixas e muito baixas) será realizado novo estudo para fins de adequar a necessidade dos radares nessas faixas.

- **Quantos contratos para instalação de radares foram suspensos nesse período e qual o número de radares existem atualmente em funcionamento nas rodovias federais em todo o país, e o número de faixas que eles fiscalizam?**

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 já mencionado, o DNIT realizou, em 2018, licitações por pregão eletrônico para as empresas a serem contratadas instalarem radares nas rodovias federais, sob sua gestão, com base nas informações de monitoramento eletrônico do estudo do PNCV.

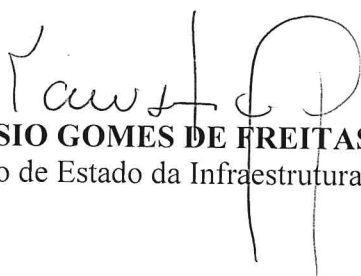
Por ora, conforme registros constantes no Sistema Integrado de Operações Rodoviárias — SIOR, o DNIT dispõe de 888 (oitocentas e oitenta e oito) faixas em instalação e 636 (seiscentos e trinta e seis) em operação.

Em decorrência da celebração de acordo judicial, o DNIT autorizou as empresas contratadas a realizar estudo técnico, visando a instalação dos radares necessários à cobertura de 2.278 novas faixas em todo o território nacional. As novas faixas são aquelas definidas pelo DNIT como de criticidade média, alta e muito alta em áreas urbanas e de criticidade alta e muito alta em áreas rurais de todos os lotes objetos de licitação.

Com relação ao pedido para envio de cópia dos estudos, o DNIT juntou ao presente expediente os documentos Anexos 1 a XVII, além da Tabela de Estudos Técnicos, que tratam dos estudos técnicos de instalação aprovados pelas Superintendências Regionais do Departamento, nos Estados e Distrito Federal, cujas solicitações de instalação já haviam sido aprovadas.

13. 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

**URGENTE**

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

OFÍCIO Nº 54356/2019/ASPAR/GAB - DG/DNIT SEDE

Brasília, 09 de julho 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 998/2019/AESINT/GM – Processo nº 50000.028845/2019-56 (na origem)
Assunto: **Requerimento de Informação nº 663/2019, de autoria do Deputado Jesus Sérgio.**

Senhor Chefe de Gabinete,

1. Versa o presente expediente sobre o Requerimento de Informação nº 663/2019, de autoria do Deputado Federal Jesus Sérgio, o qual requer informações sobre a suspensão do plano de ampliação da rede de pontos de fiscalização por radar, em rodovias federais.
2. Sobre esse assunto, foram suscitadas 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 estudos indicaram ao DNIT/Ministério da Infraestrutura a necessidade de ampliar a rede de fiscalização por radar, em rodovias federais, para 8 mil pontos em cinco anos? Enviar cópia desses estudos.
 - 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.
 - 2.1.2. Nesse ponto, é importante ressaltar que, 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.

2.2. Quais estudos indicaram ao DNIT/Ministério da Infraestrutura a necessidade de reduzir o número de faixas monitoradas em rodovias federais, fazendo cair de 4.862 em junho de 2018 para apenas 444 atualmente? Enviar cópia desses estudos.

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

2.2.2. Quanto à metodologia acima descrita, foram considerados trechos urbanos aqueles locais onde há a presença de edificações, o que levaria ao deslocamento transversal e longitudinal de pedestres, bem como entrada e saída de veículos.

2.3. Quantos contratos para instalação de radares foram suspensos nesse período e qual o número de radares existem atualmente em funcionamento nas rodovias federais em todo o país, e o número de faixas que eles fiscalizam?

2.3.1. Nenhum contrato firmado pelo DNIT, em decorrência da licitação regulada pelo Edital nº 168/2016, foi suspenso. Além disso, quanto ao número de radares existentes atualmente em funcionamento nas rodovias federais sob responsabilidade desta Autarquia, por ora, conforme registros constantes no Sistema Integrado de Operações Rodoviárias – SIOR, o DNIT dispõe de 888 (oitocentas e oitenta e oito) faixas em instalação e 636 (seiscentos e trinta e seis) em operação.

3. Por fim, em relação ao pedido para envio de cópia dos estudos, 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,

CLEUSA YOSHIDA
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por Cleusa Kikue Takakura Yoshida, Chefe de Gabinete da Diretoria Geral, em 09/07/2019, às 16:50, 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 3450187 e o código CRC FDACCDDDB.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.019503/2019-86

SEI nº 3450187



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL

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

CADASTRO	
SEI:	_____
DATA:	____/____/____
NOME:	_____
COADI/ASSAD/GM/Minfra	