TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

PROCESSO Nº:	500933/26
ASSUNTO:	HOMOLOGAÇÃO DE RECOMENDAÇÕES
ENTIDADE:	DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ
INTERESSADO:	DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ
RELATOR:	CONSELHEIRO JOSE DURVAL MATTOS DO AMARAL

ACÓRDÃO Nº 2492/26 - Tribunal Pleno

Recomendações resultantes de fiscalização realizada pela 5ª ICE junto ao DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ - DER. Foco nas ações de segurança viária realizadas nas rodovias estaduais. Relatório de Fiscalização nº 591 – Segurança Viária 1. Homologação.

RELATÓRIO

Tratam os autos de Homologação de Recomendações oriundas do Relatório de Fiscalização n.º 591 (peça 3), resultante dos trabalhos realizados junto ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER, encaminhado por meio do Ofício nº 92/2026 da 5ª ICE (peça 2).

A fiscalização, do tipo Auditoria Operacional, com abordagem orientada a problemas e sistemas de gestão, foi realizada no período de outubro de 2025 a julho de 2026, com o objetivo de avaliar as ações de segurança viária realizadas pelo DER/PR nas rodovias estaduais.

Segundo consta do Relatório, o trabalho integra a diretriz “DP.72 Auditar a eficiência, eficácia e a efetividade das ações relacionadas à sinalização e segurança das rodovias estaduais”, constante do Plano de Fiscalização (PAF) do biênio 2026-2027, nos termos do Acórdão n.º 3315/25 do Tribunal Pleno (Processo n.º 729833/25), publicado no Diário Eletrônico nº 3579 de 2 de dezembro de 2025 e foi realizado por equipe de fiscalização designada pela Portaria n.º 886/25.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

O controle exercido pelo Tribunal de Contas sobre o DER/PR, no âmbito das competências e atribuições da 5ª ICE, se fundamenta no artigo 75, inciso IV, da Constituição do Estado do Paraná; no artigo 9º da Lei Complementar nº 113/2005 – Lei Orgânica do TCE/PR; e no artigo 157, incisos I e III, do Regimento Interno do TCE/PR, sendo as fiscalizações organizadas em observância às Normas Brasileiras de Auditoria do Setor Público (NBASP), adotadas por esta Corte de Contas por meio da Resolução n.º 76/2020.

A auditoria foi estruturada em três linhas de investigação:

- Execução do ProSeg – voltada à verificação in loco da adequação da sinalização horizontal, vertical e dispositivos de segurança.

- Outras Ações e Programas Voltados à Segurança Viária – com foco na verificação in loco da existência de atrito lateral, das ações de fiscalização da velocidade, e dos critérios empregados para a escolha dos trechos que compuseram os programas Rota Segura e Conexões Seguras.

- Monitoramento – relacionada ao monitoramento contínuo realizado pelo DER/PR sobre o ProSeg.

Para atender ao escopo definido, foram elaboradas as seguintes questões de auditoria:

Questão de Auditoria 1: A sinalização horizontal e seus dispositivos auxiliares nas rodovias estaduais estão em condições adequadas?

Questão de Auditoria 2: A sinalização vertical nas rodovias estaduais está em condições adequadas?

Questão de Auditoria 3: Os dispositivos de segurança nas rodovias estaduais estão em condições adequadas?

Questão de Auditoria 4: Há observância da zona livre nas rodovias estaduais?

Questão de Auditoria 5: Há medidores de velocidade fixos nas rodovias estaduais?

Questão de Auditoria 6: Os programas de segurança viária do DER/PR contemplam critérios objetivos para definir os trechos objeto de intervenções?

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Questão de Auditoria 7: Há processo estruturado de monitoramento contínuo das atividades do ProSeg?

Concluídos os trabalhos, foram consolidados os seguintes achados, detalhados a seguir, com a indicação das Recomendações propostas:

Nº	Achado	Recomendações
1	**INSUFICIÊNCIA DE DISPOSITIVOS AUXILIARES DE SINALIZAÇÃO HORIZONTAL (TACHAS) NAS RODOVIAS ESTADUAIS**	**Recomendação 1.1** Realizar estudo da malha rodoviária estadual, devendo contemplar diagnóstico dos trechos que apresentem insuficiência dos dispositivos auxiliares de sinalização horizontal do tipo tacha e plano de ação para promover a respectiva implantação desses dispositivos, dando ciência a este Tribunal; **Recomendação 1.2** Definir normas contendo diretrizes para a implantação de tachas, com vistas à ampliação da aplicação desses dispositivos nas rodovias, contemplando, no mínimo: a) orientações de natureza quantitativa e temporal esperadas para a implantação de tachas, a exemplo do disposto no § 4º do art. 31 da Instrução Normativa nº 3/2026 do DNIT; e b) parâmetros que possibilitem assegurar a qualidade e a suficiência das tachas ao longo do tempo, com vistas melhorar as ações de manutenção dos dispositivos, a exemplo do previsto nos § 6º e § 7º do art. 31 da Instrução Normativa nº 3/2026 do DNIT.
2	**EXISTÊNCIA DE DESNÍVEL NAS RODOVIAS ESTADUAIS**	**Recomendação 2.1** Realizar estudo da malha rodoviária estadual devendo contemplar: a) diagnóstico de trechos que apresentem desníveis acima do limite permitido pelo Manual de Segurança Viária DER/PR PSR-E 05/24-00 – Redução de Atrito Lateral; b) identificação da viabilidade de soluções; e c) plano de ação para promover a correção dos desníveis, dando ciência a este Tribunal.
3	**FISCALIZAÇÃO DE VELOCIDADE LIMITADA PARA ATENDER AS ATUAIS DIRETRIZES DE SEGURANÇA VIÁRIA**	**Recomendação 3.1** Realizar estudo de viabilidade técnica, operacional e jurídica acerca de alternativas para o fortalecimento da fiscalização de velocidade nas rodovias estaduais sob administração direta do DER/PR, considerando as diretrizes das políticas nacional e estadual de segurança viária e as restrições do marco legal estadual vigente, contemplando, no mínimo: a) análise dos impactos das restrições normativas atualmente incidentes sobre a fiscalização da velocidade atribuída ao DER/PR; b) avaliação da pertinência de iniciativas voltadas a revisão do marco normativo aplicável à matéria; c) avaliação das alternativas operacionais e tecnológicas disponíveis para a ampliação da capacidade de fiscalização, inclusive quanto à eventual utilização de equipamentos fixos; d) apresentação de conclusão fundamentada acerca da viabilidade das alternativas analisadas e dos fatores limitantes identificados; e e) plano de ação para promover as ações viáveis identificadas a partir do estudo realizado, dando ciência a este Tribunal; **Recomendação 3.2** Estruturar e implementar plano operacional de segurança viária para as rodovias estaduais sob administração direta do DER/PR, alinhado às diretrizes do PNATRANS, do PETRANS-PR e do Plano Plurianual, incluindo a fiscalização de velocidade como ação operacional específica, com definição de metas, ações, planejamento e mecanismos de monitoramento.
4	**PRIORIZAÇÃO DE TRECHOS E INTERSEÇÕES SEM CORRESPONDÊNCIA COM OS SEGMENTOS DE MAIOR CONCENTRAÇÃO DE SINISTROS NOS PROGRAMAS DE SEGURANÇA VIÁRIA**	**Recomendação 4.1** Adotar, na fase de planejamento de futuras ações voltadas à segurança viária, critérios objetivos, formalizados e verificáveis para a seleção dos trechos e interseções a serem objeto de intervenções, considerando dados de sinistros e/ou outros parâmetros técnicos previamente definidos e documentados.
5	**AUSÊNCIA DE PROCESSO ESTRUTURADO DE MONITORAMENTO**	**Recomendação 5.1** Instituir rotinas de monitoramento contínuo do ProSeg, incorporando procedimentos sistematizados e documentados,

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Nº	Achado	Recomendações
	CONTÍNUO DO PROGRAMA DE SEGURANÇA VIÁRIA (PROSEG)	com foco na avaliação da eficácia e eficiência desse processo; **Recomendação 5.2** Utilizar sistema informatizado para registro, comunicação e acompanhamento do ProSeg, que permita: a) a consolidação padronizada de informações produzidas pelas superintendências regionais e pela CETS/DOP; b) a rastreabilidade das ações e das medidas adotadas; c) o armazenamento centralizado e estruturado dos dados; d) a disponibilização tempestiva de informações gerenciais às instâncias responsáveis pelo monitoramento do programa; **Recomendação 5.3** Desenvolver e implementar um conjunto estruturado de indicadores de desempenho para subsidiar o monitoramento contínuo do ProSeg, com definição clara de: a) objetivos de cada indicador; b) fórmulas de cálculo; c) periodicidade de medição; d) metas de desempenho; e) responsáveis.

No Quadro de Recomendações (peça 4), que integra o presente voto, se encontram o número sequencial dos achados constatados e sua descrição, bem como as fontes de critério utilizadas, além das recomendações propostas.

FUNDAMENTAÇÃO E VOTO

O presente processo visa dar atendimento ao disposto no art. 5°, inciso XLII[1], do Regimento Interno, incluído pela Resolução n.° 73/2019.

A entidade avaliada foi o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - DER, por meio de fiscalização do tipo Auditoria Operacional, com ênfase na análise da adequação da sinalização e dos dispositivos de segurança nas rodovias estaduais e de outras ações de segurança viária adotadas pelo DER/PR.

Conforme apontado no Relatório, a fiscalização identificou insuficiência de tachas nos trechos avaliados, desníveis entre a pista de rolamento e o acostamento, limitações na fiscalização de velocidade, ausência de correspondência entre os trechos e interseções priorizados nos programas Rota Segura e Conexões Seguras e os segmentos de maior concentração de sinistros, além da ausência de processo contínuo de monitoramento do ProSeg. Por outro lado, verificaram-se, em linhas gerais, condições satisfatórias quanto à sinalização

[1] Art. 5º Compete ao Tribunal Pleno:
[...]
XLII - homologar as recomendações oriundas dos relatórios de auditoria e de inspeção das Inspetorias de Controle Externo e das Coordenadorias, conforme proposta do Presidente ou do Superintendente, nos termos do art. 267-A, § 2º, I;

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

horizontal, à sinalização vertical e aos dispositivos de segurança nos trechos do ProSeg avaliados.

Diante dos pontos identificados, os quais demandam a adoção de medidas corretivas, foram propostas recomendações ao DER/PR que incluem a realização de diagnóstico e plano de ação para implantação ou reposição de tachas, bem como a definição de diretrizes para sua implantação e manutenção; a correção dos desníveis identificados entre pista e acostamento; o aperfeiçoamento da fiscalização de velocidade; a revisão dos critérios de priorização dos programas Rota Segura e Conexões Seguras e a estruturação de processo contínuo de monitoramento do ProSeg.

Após a apreciação do Tribunal Pleno, as recomendações serão encaminhadas ao ente fiscalizado, na pessoa de seu responsável:

Nome	**CNPJ**	**Representante Legal**	**CPF**
Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER-PR	76.669.324/0001-89	Fernando Furiatti Saboia	***.029.889-**

Diante do exposto, VOTO:

I – Pela homologação das Recomendações contidas no Relatório da 5ª Inspetoria de Controle Externo ora apreciado;

II – Publicada a decisão, encaminhe-se os autos à Diretoria de Protocolo – DP, para efetuar a comunicação eletrônica ao jurisdicionado, nos termos do art. 267-B, do Regimento Interno;

III – Após, à Secretaria do Tribunal Pleno para controle do prazo de trânsito em julgado;

IV – Sequencialmente, com a certificação do trânsito em julgado dessa decisão, remeta-se o feito à, à 5ª Inspetoria de Controle Externo para atendimento ao § 6°[2] do artigo 267-A do Regimento Interno;

[2] Art. 267-A. Os resultados das fiscalizações serão necessariamente disponibilizados em relatórios. (Incluído pela Resolução nº 73/2019) (...)

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

V – Em seguida, ao Gabinete da Presidência para expedição de ofício à Controladoria-Geral do Estado do Paraná – CGE/PR e ao Chefe do Poder Executivo do Estado do Paraná, para ciência e providências que julgarem pertinentes;

VI – Na sequência, à Coordenadoria de Medidas Executórias para registro;

VII – Por fim, efetuados os devidos registros, determino o encerramento do presente processo, nos termos do artigo 398, do Regimento Interno, com a remessa dos autos à Diretoria de Protocolo para as providências necessárias, de acordo com o artigo 168, VII, do mesmo Regimento.

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de HOMOLOGAÇÃO DE RECOMENDAÇÕES

ACORDAM

OS MEMBROS DO TRIBUNAL PLENO do TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ, nos termos do voto do Relator, Conselheiro JOSE DURVAL MATTOS DO AMARAL, por unanimidade, em:

I. Homologar as Recomendações contidas no Relatório da 5ª Inspetoria de Controle Externo ora apreciado (compiladas do quadro de achados anexado abaixo);

II. Publicada a decisão, encaminhar os autos à Diretoria de Protocolo – DP, para efetuar a comunicação eletrônica ao jurisdicionado, nos termos do art. 267-B, do Regimento Interno;

III. Após, à Secretaria do Tribunal Pleno para controle do prazo de trânsito em julgado;

§ 6° As recomendações homologadas serão encaminhadas ao jurisdicionado pela Coordenadoria-Geral de Fiscalização ou pela Inspetoria de Controle Externo, conforme o caso. (Incluído pela Resolução nº 73/2019)

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

IV. Sequencialmente, com a certificação do trânsito em julgado dessa decisão, remeter o feito à, à 5ª Inspetoria de Controle Externo para atendimento ao § 6°[3] do artigo 267-A do Regimento Interno;

V. Em seguida, ao Gabinete da Presidência para expedição de ofício à Controladoria-Geral do Estado do Paraná – CGE/PR e ao Chefe do Poder Executivo do Estado do Paraná, para ciência e providências que julgarem pertinentes;

VI. Na sequência, à Coordenadoria de Medidas Executórias para registro;

VII. Por fim, efetuados os devidos registros, determinar o encerramento do presente processo, nos termos do artigo 398, do Regimento Interno, com a remessa dos autos à Diretoria de Protocolo para as providências necessárias, de acordo com o artigo 168, VII, do mesmo Regimento.

Votaram, nos termos acima, os Conselheiros FERNANDO AUGUSTO MELLO GUIMARÃES, IVAN LELIS BONILHA, JOSE DURVAL MATTOS DO AMARAL, FABIO DE SOUZA CAMARGO, MAURÍCIO REQUIÃO DE MELLO E SILVA e AUGUSTINHO ZUCCHI.

Presente o Procurador-Geral do Ministério Público de Contas, GABRIEL GUY LÉGER.

Plenário Virtual, 24 de setembro de 2026 – Sessão Virtual nº 16.

JOSE DURVAL MATTOS DO AMARAL
Conselheiro Relator

IVENS ZSCHOERPER LINHARES
Presidente

[3] Art. 267-A. Os resultados das fiscalizações serão necessariamente disponibilizados em relatórios. (Incluído pela Resolução nº 73/2019) (...)

§ 6° As recomendações homologadas serão encaminhadas ao jurisdicionado pela Coordenadoria-Geral de Fiscalização ou pela Inspetoria de Controle Externo, conforme o caso. (Incluído pela Resolução nº 73/2019)

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Achados

ACHADO 1 – INSUFICIÊNCIA DE DISPOSITIVOS AUXILIARES DE SINALIZAÇÃO HORIZONTAL (TACHAS) NAS RODOVIAS ESTADUAIS.

CONDIÇÃO

A auditoria constatou a insuficiência de tachas — dispositivos auxiliares de sinalização horizontal — nas rodovias estaduais em 48% dos trechos avaliados. Tal fragilidade contraria disposições do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – MBST, Volume VI – Dispositivos Auxiliares (2022) do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, bem como do Manual de Segurança Viária do DER/PR – Sinalização de Segurança Viária (PSR-E 08/24-00, 2024), comprometendo a segurança dos usuários e o atingimento da meta de redução de óbitos nas rodovias.

Explica-se.

Conforme o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – MBST, Volume VI – Dispositivos Auxiliares (CONTRAN, 2022, p. 23), a utilização dos dispositivos auxiliares do tipo tacha é obrigatória em rodovias. O referido Manual esclarece que as tachas exercem importante função ao incrementar a visibilidade da sinalização horizontal em condições climáticas adversas, contribuindo diretamente para o adequado posicionamento dos veículos na via:

(...)

A tacha proporciona ao condutor melhor percepção do espaço destinado à circulação, realçando a marca longitudinal e/ou marca de canalização e reforçando a visibilidade da sinalização horizontal em condições climáticas adversas, de forma a auxiliar o posicionamento do veículo na faixa de trânsito.

Por sua vez, o Manual de Segurança Viária do DER/PR – Sinalização de Segurança Viária (PSR-E 08/24-00, pg. 97) igualmente reforça a obrigatoriedade de utilização desses dispositivos em rodovias e detalha as situações em que sua aplicação é especialmente recomendada, com vistas à ampliação da percepção dos usuários.

Nesse contexto, destacam-se o aumento das condições de visualização das marcas viárias, sobretudo no período noturno ou em situações de chuva ou neblina, bem como o auxílio à detecção das variações geométricas da pista de rolamento, a exemplo de bifurcações e entroncamentos.

Ainda, a presença de tachas alinha-se aos princípios básicos de sinalização de trânsito estabelecidos nas normas anteriormente referenciadas. Sob a perspectiva do princípio da “visibilidade e legibilidade”, as tachas contribuem para que os condutores disponham de tempo hábil para a tomada de decisões. Já sob a ótica da “suficiência”, sua implantação deve ocorrer em quantitativo compatível com a necessidade da via, favorecendo a identificação dos principais componentes da pista.

Apesar de sua relevância para a segurança viária, a condição observada em campo não reflete a importância desses dispositivos. A avaliação com base em filmagens possibilitou a identificação de segmentos sem tachas associadas às linhas longitudinais da pista: bordo direito, bordo esquerdo e eixo.

A análise evidenciou que 12 dos 25 trechos avaliados (48%) apresentam segmentos sem tachas. Considerando a extensão total da amostra, de aproximadamente 373 km, identificaram-se percentuais de ausência de 35,9% no bordo direito, 33,8% no bordo esquerdo e 25,4% no eixo, conforme tabela a seguir:

Tabela 1: Síntese dos trechos sem tachas

Defeito	Qt. trechos sem tachas	% de trechos sem tachas	Km sem tachas (Bordo Direito)	% de Km sem tachas (Bordo Direito)	Km sem tachas (Bordo Esquerdo)	% de Km sem tachas (Bordo Esquerdo)	Km sem tachas (Eixo)	% de Km sem tachas (Eixo)
Ausência de tachas	12	48%	133,8	35,9%	126,0	33,8%	94,9	25,4%

Ao se examinar os percentuais dos trechos sem tachas nas linhas de bordo e de eixo, obtém-se uma

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

média de 31,7% de ausência por linha, evidenciando a magnitude da deficiência observada.
A tabela abaixo apresenta as extensões (quilometragens) dos segmentos sem tachas identificados nos trechos da amostra, bem como os respectivos percentuais de ausência em relação à extensão total de cada trecho. Observa-se que diversos deles revelam percentuais elevados de inexistência desses dispositivos, atingindo patamares superiores a 90% em alguns casos:
Tabela 2: Extensão sem tachas por trecho e por posicionamento na via

		Quilometragem sem tachas					
Trecho	Lote	Bordo Direito	% Bordo Direito	Bordo Esquerdo	% Bordo Esquerdo	Eixo	% Eixo
182S0265EPR	LOTE 07	0,3	2,6%	0,3	2,6%	0,0	0,0%
218S0530EPR	LOTE 06	12,8	95,5%	12,8	95,5%	12,0	89,5%
495S0030EPR	LOTE 07	25,1	100,0%	25,1	100,0%	0,0	0,0%
495S0026EPR	LOTE 07	10,6	98,1%	10,6	98,1%	0,0	0,0%
180S0310EPR	LOTE 07	6,0	39,7%	6,0	39,7%	6,0	39,7%
340S0170EPR	LOTE 02	21,1	67,4%	11,0	35,0%	29,6	94,6%
463S0033EPR	LOTE 05	5,8	46,0%	7,4	58,7%	5,8	46,0%
281S0270EPR	LOTE 08	2,6	24,5%	2,6	24,5%	0,0	0,0%
090S0430EPR	LOTE 03	4,9	21,7%	4,9	21,7%	0,0	0,0%
170S0590EPR	LOTE 01	15,0	89,4%	15,7	93,3%	12,9	76,6%
561S0030EPR	LOTE 06	14,0	97,2%	14,0	97,2%	14,0	97,2%
158S0210PRC	LOTE 02	15,7	100,0%	15,7	100,0%	14,7	93,6%
Total	12	133,81		125,97		94,9	

Dos 12 trechos citados, 6 (50%) apresentam ausência superior a 80% de sua extensão no bordo direito ou no bordo esquerdo, enquanto 4 (30%) apresentam ausência no mesmo patamar na linha de eixo.
Em face dos elementos expostos, concluiu-se que há insuficiência de tachas em parcela expressiva das rodovias estaduais, situação que diverge dos normativos de sinalização vigentes do CONTRAN e do DER/PR e compromete as condições de segurança viária da malha estadual.

EVIDÊNCIAS

- Projetos de segurança viária no âmbito do ProSeg dos trechos da amostra selecionada;
- Filmagens dos trechos da amostra selecionada;
- Termo de Referência do Edital n.º 24/2021 DER/DOP - ProSeg – Programa de Segurança Viária.

CRITÉRIOS

Fonte do Critério: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – MBST, Volume VI – Dispositivos Auxiliares do Conselho Nacional de Trânsito (2022)
Critério: 1.1. Princípios da Sinalização de Trânsito
Na concepção e na implantação da sinalização de trânsito, deve-se ter como princípio básico as condições de sua percepção e compreensão pelos usuários da via, garantindo a sua real eficácia.
Para isso, é preciso assegurar aos dispositivos auxiliares os princípios a descritos a seguir:
(...)
Suficiência: Permitir fácil percepção do que realmente é importante com a quantidade de sinalização compatível com a necessidade.
(...)
Visibilidade e Legibilidade: Ser vista a distância necessária. Ser lida em tempo hábil para a tomada de decisão.
3.3. Tacha
Definição
A tacha proporciona ao condutor melhor percepção do espaço destinado à circulação, realçando a marca longitudinal e/ou marca de canalização e reforçando a visibilidade da sinalização horizontal em condições climáticas adversas, de forma a auxiliar o posicionamento do veículo na faixa de trânsito.
(....)

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Princípios de utilização
Seu uso é obrigatório em:
- Rodovia;

Fonte do Critério: Manual de Segurança Viária do DER/PR – Sinalização de Segurança Viária - PSR-E 08/24-00 (2024)
Critério: 5. APLICAÇÃO
A concepção e a implantação da sinalização de trânsito devem considerar os princípios básicos expressos pelo CONTRAN, atendendo as condições de percepção dos usuários da via para garantir a sua eficácia. Estes princípios são:
(...)
Suficiência: de forma a proporcionar uma fácil percepção do que realmente é importante, considerando a quantidade de sinalização compatível com a necessidade.
(...)
Visibilidade e legibilidade: possibilitando a sua leitura à distância necessária e proporcionar um tempo hábil para tomadas de decisão;
5.3. Dispositivos Auxiliares
Tacha
Deve ser utilizada quando se deseja melhorar a percepção do condutor quanto aos limites destinados ao rolamento nas seguintes situações:
- Aumentar as condições de visualizações da marca longitudinal e/ou marca de canalização, principalmente à noite, sob chuva ou neblina;
- Auxiliar na percepção das variações geométricas da pista de rolamento, como curvas horizontais, bifurcações e entroncamentos, variação na largura e no número de faixas de trânsito.

Seu uso é obrigatório em rodovia, túnel e passagem subterrânea.
Fonte do Critério: Instrução Normativa DNIT Sede nº 3/2026 – BR Legal 2
Critério: Art. 28. A sinalização horizontal de curta duração, pintura - 12 (doze) meses, deverá ser utilizada nas situações em que estejam previstas intervenções no segmento em período inferior a 24 (vinte e quatro) meses, de forma a manter o segmento sinalizado até a execução da intervenção e posterior aplicação da sinalização de longa duração - 24 (vinte e quatro) meses, nos parâmetros definidos na Subseção II deste Capítulo.
§ 1º No momento da implantação, não haverá serviços como pinturas manuais ou aplicação de dispositivos auxiliares. Portanto, a pintura - 12 (doze) meses refere-se, apenas, à pintura mecânica de marcas longitudinais no eixo e nos bordos do pavimento, seguindo as especificações da Tabela 16, a seguir.
(...)
Art. 31. A implantação de tachas deverá seguir o preconizado na Tabela 7, adequada às soluções da Tabela 17, a seguir.
(...)
§ 4º A implantação das tachas sempre deve ocorrer em conjunto com as demarcações de sinalização horizontal de 24 (vinte e quatro) meses, exceto nos casos em que haja previsão de intervenção no pavimento em um período inferior ao de duração da tinta.
(...)
§ 6º O material fornecido e implantado deve ser garantido contra:
1. Perda acentuada de retrorrefletividade ao longo da sua vida útil;
2. Quebras de corpo e lente por 2 (dois) anos, sob condições normais de instalação e uso;
3. Soltura por 2 (dois) anos, excetuando-se os casos decorrentes de deterioração, ruptura ou arrancamento do pavimento.
§ 7º Na ocorrência de quaisquer dos defeitos anteriormente apresentados, as tachas defeituosas devem ser repostas pelos fornecedores, sem qualquer ônus ao DNIT.

CAUSA

Necessidade de complementação e aperfeiçoamento dos critérios existentes para a implantação de tachas.
Em que pese a insuficiência de tachas evidenciada na condição do presente achado, cumpre ressaltar que o DER/PR dispõe atualmente do programa ProSeg, focado em sinalização e segurança rodoviária. Esse programa prevê a implantação de tachas refletivas na malha rodoviária, conforme o item 4.1.2.1 do Termo de Referência - TR do Edital de Concorrência nº 024/2021 – DER/DOP, distribuídas de acordo com as classes das vias e os tipos de marcas correspondentes:
(...)

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Os dispositivos auxiliares de sinalização horizontal deverão seguir as seguintes condições:
- Rodovias Classe IA: colocação de tachas refletivas do tipo III ou tipo IV em todas as marcas de canalização, eixos e bordos, em cadência de 16,0 m;
- Rodovias Classe IB: colocação de tachas refletivas do tipo II em todas as marcas de canalização, eixos e bordos, em cadência de 16,0 m;
- Rodovias Classe II: colocação de tachas refletivas do tipo II em todo o eixo e nos bordos, quando compatível com a geometria, em cadência de 16,0 m.
(...)
Marcas longitudinais: colocação de tacha do tipo III ou tipo IV;
Marcas de canalização: colocação de tacha do tipo III ou tipo IV, em cadências compatíveis com o dimensionamento das marcas.
Adicionalmente, o TR do ProSeg, em seu item 4.1.3.2 – Dispositivos Auxiliares de Sinalização Horizontal, apresenta as especificações técnicas, os parâmetros de controle de qualidade e os critérios de medição das tachas.
Entretanto, as análises realizadas pela auditoria evidenciaram a necessidade de complementação e aperfeiçoamento dos critérios existentes para a implantação de tachas nos documentos editalícios do DER/PR. Tal lacuna pode tornar a execução desse serviço excessivamente dependente do juízo discricionário dos agentes responsáveis pela tomada de decisão, contribuindo para um cenário de insuficiência desses dispositivos na malha viária.
No que se refere a diretrizes que podem contribuir para orientar a instalação das tachas, verifica-se que o DNIT adota boa prática no âmbito do Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária – BR-Legal 2, conforme disposto no § 4º do art. 31 da Instrução Normativa nº 3/2026, que estabelece que a "implantação das tachas sempre deve ocorrer em conjunto com as demarcações de sinalização horizontal de 24 meses, exceto nos casos em que haja previsão de intervenção no pavimento em período inferior ao da vida útil da tinta."
O art. 28 da referida Instrução Normativa, por sua vez, esclarece os tipos de pintura adotados pelo DNIT, estabelecendo que a pintura de curta duração (12 meses) somente é admitida em situações em que estejam previstas intervenções no segmento em prazo inferior a 24 meses, com o objetivo de manter o trecho sinalizado até a execução da intervenção definitiva. Nesses casos, não há aplicação de dispositivos auxiliares, como tachas:
(...)
Art. 28. A sinalização horizontal de curta duração, pintura - 12 (doze) meses, deverá ser utilizada nas situações em que estejam previstas intervenções no segmento em período inferior a 24 (vinte e quatro) meses, de forma a manter o segmento sinalizado até a execução da intervenção e posterior aplicação da sinalização de longa duração - 24 (vinte e quatro) meses, nos parâmetros definidos na Subseção II deste Capítulo.
§ 1º No momento da implantação, não haverá serviços como pinturas manuais ou aplicação de dispositivos auxiliares. Portanto, a pintura - 12 (doze) meses refere-se, apenas, à pintura mecânica de marcas longitudinais no eixo e nos bordos do pavimento, seguindo as especificações da Tabela 16, a seguir.
A partir dessas previsões normativas, podem ser extraídas duas diretrizes relevantes adotadas pelo DNIT:
• uma orientação de natureza quantitativa, na medida em que se depreende que trechos com vida útil de 24 meses (sinalização de longa duração) devem ser acompanhados da implantação de tachas; ou seja, apenas os trechos com pintura de curta duração e aqueles para os quais estejam previstas intervenções em prazo inferior à vida útil da tinta poderiam prescindir da implantação desses dispositivos;
• uma orientação de caráter temporal, ao estabelecer que a implantação deve ocorrer de forma concomitante à execução da sinalização horizontal.
Tomando-se por referência o § 4º do art. 31 da norma do DNIT, observa-se uma associação entre a implantação da sinalização horizontal e a dos dispositivos auxiliares. No âmbito do DER/PR, entretanto, não há evidências de correlação semelhante, uma vez que a sinalização horizontal, particularmente as marcas longitudinais, apresenta cobertura amplamente satisfatória na malha viária, registrando baixos índices de ausência. Em contrapartida, as tachas apresentam deficiência significativamente mais expressiva.
A tabela a seguir apresenta o comparativo entre as tachas e a sinalização longitudinal registrada por meio de filmagens. Observa-se, por exemplo, que, enquanto a ausência de tachas no bordo direito atinge 35,9%, a ausência de sinalização longitudinal é de apenas 4,5%. No caso da linha de eixo, a

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

sinalização longitudinal está presente em toda a extensão, ao passo que a ausência de tachas alcança 25,4%.

Tabela 3: Síntese dos trechos sem tachas e sem sinalização longitudinal

Defeito	Qt. trechos com defeito	% de trechos com defeito	Km com defeito (Bordo Direito)	% de Km com defeito (Bordo Direito)	Km com defeito (Bordo Esquerdo)	% de Km com defeito (Bordo Esquerdo)	Km com defeito (Eixo)	% de Km com defeito (Eixo)
Ausência de tachas	12	48%	133,8	35,9%	126,0	33,8%	94,9	25,4%
Ausência de sinalização longitudinal	6	24%	16,8	4,5%	22,9	6,1%	0,0	0,0%

Essa conclusão é reforçada pela análise da documentação referente às medições do ProSeg encaminhada pelo DER/PR, na qual se verificou que todos os 25 trechos da amostra registraram medições de sinalização horizontal (pintura), enquanto 7 trechos não contemplaram medições de serviços de tachas:

Quadro 1: Trechos da amostra com medição de sinalização longitudinal, mas sem registro de medição de tachas

Trecho	Lote
170S0590EPR	LOTE 01
340S0170EPR	LOTE 02
158S0210PRC	LOTE 02
218S0530EPR	LOTE 06
561S0030EPR	LOTE 06
495S0030EPR	LOTE 07
281S0270EPR	LOTE 08

Dessa forma, conclui-se que não há, no âmbito do DER/PR, correlação entre o serviço de sinalização longitudinal e o assentamento de tachas. A previsão de diretrizes específicas para as tachas, em moldes semelhantes aos adotados pelo DNIT, poderia contribuir para orientar a atuação da Administração e ampliar sua suficiência nas rodovias.

Cumpre enfatizar que a referência feita à norma do DNIT não tem por finalidade recomendar a adoção dos mesmos parâmetros pelo DER/PR, tais como as especificações dos materiais empregados nas tintas ou a vida útil prevista da sinalização (12 ou 24 meses), mas demonstrar que a definição dessas diretrizes pode contribuir para maior clareza e exequibilidade contratual no que se refere à implantação desses elementos.

Sob outra perspectiva, diretrizes relacionadas à definição de parâmetros de desempenho e de manutenção das tachas também podem favorecer sua adequada aplicação. Embora o TR do ProSeg estabeleça critérios de aceitação das tachas, como a exigência de laudo conforme a ABNT NBR 14636:2021, observa-se a ausência de parâmetros diretos que subsidiem a atuação do fiscal do contrato no que se refere à manutenção desses dispositivos.

Tomando novamente a Instrução Normativa nº 3/2026 do DNIT como referência, verifica-se que a norma federal prevê a garantia do material contra perda de retrorrefletividade ao longo de sua vida útil, bem como o prazo de dois anos contra a quebra do corpo ou da lente e contra a sua soltura do pavimento.

§ 6º O material fornecido e implantado deve ser garantido contra:

- Perda acentuada de retrorrefletividade ao longo da sua vida útil;
- Quebras de corpo e lente por 2 (dois) anos, sob condições normais de instalação e uso;
- Soltura por 2 (dois) anos, excetuando-se os casos decorrentes de deterioração, ruptura ou arrancamento do pavimento.

§ 7º Na ocorrência de quaisquer dos defeitos anteriormente apresentados, as tachas defeituosas devem ser repostas pelos fornecedores, sem qualquer ônus ao DNIT

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

No caso do programa BR-Legal 2 do DNIT, por exemplo, a ocorrência de quebra da tacha ou seu desprendimento do pavimento antes do prazo de dois anos, ressalvadas as exceções previstas, caracteriza inobservância da garantia do material, possibilitando à Administração exigir a reposição dos dispositivos defeituosos.

No âmbito dos documentos editalícios do DER/PR, porém, embora existam medidas voltadas ao controle de qualidade dos materiais, tais como a exigência de laudo técnico, controle geométrico e a realização aleatória de testes e ensaios, não há orientação clara equivalente àquela adotada pelo DNIT, que estabelece uma referência objetiva (2 anos) para as tachas.

Nesse contexto, a instituição de orientações referentes à manutenção das tachas concorreria para uma atuação mais assertiva da fiscalização contratual e, por conseguinte, para o incremento da presença desses elementos na malha rodoviária.

Em síntese, a auditoria concluiu que os documentos editalícios carecem de complementação e aperfeiçoamento dos critérios existentes para a adequada implantação de tachas nas rodovias. A previsão de aplicação conjunta com a sinalização horizontal e a adoção de parâmetros de manutenção, como adotado pelo DNIT, constituem boas práticas que podem contribuir para o aumento da suficiência desses dispositivos na malha viária.

EFEITOS

Insuficiência de tachas contribui com a alta quantidade de óbitos e feridos nas rodovias estaduais.

Entre 2019 e 2024, de acordo com o Anuário Estatístico de Segurança Rodoviária (2024) do DER/PR, as rodovias estaduais apresentaram alta quantidade de óbitos e feridos, variando entre 615 e 742 óbitos e 5109 e 6043 feridos por ano.

No que se refere aos óbitos, inicialmente houve uma redução de 2019 para 2020, quando o número de óbitos passou de 628 para 615, menor valor anual da série disponível. Contudo, na sequência, houve expressiva elevação em 2021, atingindo 742 óbitos, que corresponde ao maior valor da série. Em 2022 e 2023 houve novas reduções, com 708 e 699 óbitos, respectivamente, seguida de nova queda em 2024, quando o indicador chegou a 665.

Embora seja possível identificar uma tendência recente de redução entre 2021 e 2024, essa melhora ocorre após um pico relevante em 2021 e não caracteriza uma trajetória linear ou contínua de queda em toda a série histórica. Em termos comparativos, o resultado de 2024 é menor que os de 2021, 2022 e 2023, mas ainda superior aos de 2019 e 2020. Ou seja, apesar da redução recente, o índice ainda não atingiu os patamares alcançados no início da série, permanecendo elevado.

Comportamento semelhante é observado na análise do número de feridos. Após uma redução expressiva entre 2019 (6.043) e 2020 (5.305), o indicador manteve-se relativamente estável entre 2020 e 2023, oscilando em patamares próximos a 5.100–5.300 feridos por ano. Em 2024, contudo, registrou-se elevação para 5.388 feridos, interrompendo a leve trajetória decrescente observada nos três anos anteriores e sinalizando possível reversão da tendência de queda.

Embora o número de feridos em 2024 permaneça abaixo do patamar de 2019, ainda representa contingente expressivo de vítimas com lesões decorrentes de sinistros de trânsito nas rodovias estaduais.

Portanto, a análise conjunta da série histórica de óbitos e de feridos evidencia que esses indicadores de segurança viária vêm apresentando valores elevados, o que reforça a magnitude do problema e a necessidade de aprimoramento das ações de segurança viária no âmbito do DER/PR.

Insuficiência de tachas contribui para o não atingimento da meta de redução da proporção da mortalidade do trânsito nas rodovias estaduais estabelecida no programa 17 do Plano Plurianual nos exercícios de 2024 e 2025.

A partir da consulta ao painel “PPA em Números”, disponível na página eletrônica da Secretaria de Planejamento do Estado do Paraná[4], verificou-se o desempenho do indicador “Proporção de acidentes com óbitos nas rodovias do Paraná”, vinculado ao Programa 17 – Desenvolvimento da Infraestrutura e da Logística.

Conforme demonstrado no painel e no PPA, os valores observados para o indicador foram:

- 2024: índice alcançado de 10,59, frente a uma meta de 8,46;
- 2025: índice alcançado de 9,97, frente a uma meta de 7,03.

Os dados evidenciam que, embora tenha ocorrido redução no indicador entre 2024 e 2025, o desempenho registrado em ambos os exercícios permanece acima das metas estabelecidas no Plano

[4]ttps://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZGZmMGVkZTgtYjFlOS00NjhjLWFkNDgtYWIyZmZhODY3YzcxIiwidCI6IjZlY2NiMTczLTA1OTUtNGE3MS05OGI3LTE4ZDFmNDkyMzA4NCJ9. Acesso em junho 2026.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Plurianual, sendo importante destacar que o indicador possui polaridade “menor é melhor”.
Nesse contexto, mesmo com a trajetória de melhora observada no período, os resultados alcançados não foram suficientes para atingir os níveis previstos, configurando descumprimento das metas definidas para o indicador.
Assim, considerando que o referido indicador busca mensurar a proporção de acidentes com óbitos nas rodovias estaduais, o não atingimento das metas sugere que, no nível agregado, as ações desenvolvidas pelo DER/PR não têm sido plenamente efetivas para reduzir a mortalidade no trânsito aos patamares estabelecidos no planejamento governamental.

RESUMOS DOS COMENTÁRIOS DO GESTOR

A Diretoria de Operações do DER/PR, por meio da Informação n.º 951/2026 – DOP/CETS, elaborada pela Coordenadoria de Engenharia de Tráfego e Segurança (CETS), apresentou os seguintes esclarecimentos:
Inicialmente, a CETS acolheu os apontamentos apresentados em relação à necessidade de aperfeiçoar o diagnóstico da cobertura de tachas na malha estadual e de aprimorar os mecanismos de planejamento, implantação e manutenção desses dispositivos (p. 3).
Porém, a Coordenadoria registrou que o Termo de Referência do PROSEG PARANÁ não é omisso quanto à implantação e ao controle de qualidade das tachas, apresentando exemplos de parâmetros que são estabelecidos no TR (pp.3-4).
Nesse contexto, argumentou que a causa indicada no Relatório Preliminar como ausência de diretrizes deve ser compreendida, com a devida ressalva, como necessidade de complementação e aperfeiçoamento dos critérios existentes na futura contratação da segunda fase do programa, especialmente quanto à correlação temporal entre a execução da sinalização horizontal de maior durabilidade e a implantação das tachas, bem como quanto à definição de parâmetros objetivos de desempenho, garantia e reposição ao longo da vida útil (p. 4).
A CETS acrescentou que, em segmentos que receberam serviços de recapeamento, restauração ou outras intervenções previamente à inspeção realizada pela equipe de auditoria, as tachas podem ter sido removidas para a execução das obras e ainda não reinstaladas, o que não configura, necessariamente, ausência indevida no momento da execução contratual (p. 4).
Por fim, a Coordenadoria reforçou o acatamento das recomendações, ressalvando a já existência de critérios de implantação, controle e medição no Termo de Referência, os quais poderão ser aperfeiçoados no Termo de Referência da nova fase do PROSEG, para assegurar maior uniformidade, rastreabilidade e continuidade da presença desses dispositivos na malha rodoviária estadual (p.4).

ANÁLISE DA EQUIPE

A manifestação confirma os aspectos apontados no achado, especialmente ao reconhecer a necessidade de realização de diagnóstico da cobertura de tachas na malha estadual e de aprimoramento dos mecanismos de planejamento, implantação e manutenção desses dispositivos.
A CETS ressalvou, contudo, que o Termo de Referência do PROSEG PARANÁ não é omisso quanto à implantação e ao controle de qualidade das tachas, indicando a existência de parâmetros relacionados à aplicação desses dispositivos no TR. Diante disso, solicitou que a causa do achado deixasse de ser tratada como “ausência de diretrizes para a implantação de tachas” e passasse a ser compreendida como “necessidade de complementação e aperfeiçoamento dos critérios existentes”.
Tal esclarecimento foi acolhido pela equipe de auditoria. Em razão das informações apresentadas, a causa do achado foi ajustada no Relatório Final, deixando de ser tratada como ausência ampla de diretrizes e passando a ser caracterizada como necessidade de complementação e aperfeiçoamento dos critérios existentes para a implantação de tachas. Essa alteração reconhece a existência de previsões contratuais relacionadas à implantação, ao controle e à medição dos dispositivos, sem afastar a constatação de que tais critérios demandam aprimoramento.
Quanto à alegação de que, em segmentos submetidos a recapeamento, restauração ou outras intervenções, as tachas podem ter sido removidas para execução das obras e ainda não reinstaladas, registra-se que tal circunstância pode explicar situações específicas, mas não afasta a condição constatada no achado, uma vez que se trata de hipótese pontual, além de não terem sido apresentados documentos que demonstrassem sua ocorrência nos trechos avaliados pela equipe de auditoria.
Assim, permanece válida a análise de que os documentos editalícios carecem de diretrizes mais explícitas quanto à correlação temporal entre a execução da sinalização horizontal e a implantação das tachas, bem como quanto à definição de parâmetros objetivos de desempenho, garantia e reposição ao longo da vida útil dos dispositivos. O próprio DER/PR reconheceu a necessidade de

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

aperfeiçoar esses aspectos na futura contratação da nova fase do PROSEG, o que se mostra alinhado às recomendações formuladas pela equipe de auditoria.
Contudo, as iniciativas anunciadas ainda se encontram em fase de planejamento e estruturação, não havendo, até o momento, a comprovação da realização do diagnóstico da malha, da elaboração de plano de ação para implantação ou reposição das tachas, nem da formalização das diretrizes complementares recomendadas.
Pelo exposto, a equipe de fiscalização entende que o achado não foi sanado, devendo ser objeto de deliberação desta Corte de Contas para que o gestor aprimore seus processos de trabalho.

CONCLUSÃO

Achado não sanado.

PROVIDÊNCIAS

Recomendação 1.1 Realizar estudo da malha rodoviária estadual, devendo contemplar diagnóstico dos trechos que apresentem insuficiência dos dispositivos auxiliares de sinalização horizontal do tipo tacha e plano de ação para promover a respectiva implantação desses dispositivos, dando ciência a este Tribunal.
Recomendação 1.2 Definir normas contendo diretrizes para a implantação de tachas, com vistas à ampliação da aplicação desses dispositivos nas rodovias, contemplando, no mínimo:
a) orientações de natureza quantitativa e temporal esperadas para a implantação de tachas, a exemplo do disposto no § 4º do art. 31 da Instrução Normativa nº 3/2026 do DNIT; e
b) parâmetros que possibilitem assegurar a qualidade e a suficiência das tachas ao longo do tempo, com vistas melhorar as ações de manutenção dos dispositivos, a exemplo do previsto nos § 6º e § 7º do art. 31 da Instrução Normativa nº 3/2026 do DNIT.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

PHR – Processo de Homologação de Recomendações.

ACHADO 2 – EXISTÊNCIA DE DESNÍVEL NAS RODOVIAS ESTADUAIS.

CONDIÇÃO

A auditoria constatou a existência de desníveis nas laterais das pistas em 11 (44%) dos 25 trechos da amostra em desacordo com o Manual de Segurança Viária do DER/PR PSR-E 05/24-00 – Redução de Atrito Lateral. Tal situação compromete a segurança viária e contribui para o não alcance das metas de redução de óbitos nas rodovias sob gestão do DER/PR.
Explica-se.
Os desníveis/degraus nas bordas do pavimento, segundo o Manual de Segurança Viária do DER/PR PSR-E 05/24-00 – Redução de Atrito Lateral, são exemplos de irregularidades que exercem influência significativa na capacidade e na segurança do tráfego, contribuindo para a ocorrência de sinistros.
Tais degraus podem ocorrer entre a pista e o acostamento, áreas adjacentes ou mesmo entre faixas. Ainda, o Manual PSR-E 05/24-00 do DER/PR menciona estudo realizado nos Estados Unidos, em 2005, no qual se estimou que, em 55% dos acidentes fatais analisados, havia a presença de sulcos ou desníveis nas bordas da pista.
No âmbito da auditoria, os desníveis foram identificados em 11 (44%) dos 25 trechos da amostra. De modo geral, eles se concentram na interface entre a pista e o acostamento, seja este pavimentado ou não, totalizando 39 registros e apresentando altura média de 12,1 cm. A tabela abaixo apresenta os trechos com desníveis, bem como a quantidade identificada e a respectiva média de altura:
Tabela 4: Desníveis identificados nos trechos da amostra

Trecho	Lote	Quantidade de Desníveis	Média de altura (cm)
158S0210PRC	Lote 02	7	12,9
218S0327EPR	Lote 03	2	9,8
090S0430EPR	Lote 03	4	11,6
218S0010EPR	Lote 04	4	14,6
463S0033EPR	Lote 05	4	12,0
082S0360EPR	Lote 06	3	13,7
486S0050EPR	Lote 06	4	8,5

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

182S0265EPR	Lote 07	3	12,4
180S0310EPR	Lote 07	2	12,8
182S0290EPR	Lote 07	2	12,4
486S0010EPR	Lote 07	4	11,7
Total		39	12,1

Ressalva-se que a relação acima apresentada possui caráter exemplificativo, não tendo sido realizada a identificação exaustiva de todos os desníveis existentes nos trechos analisados. Para fins de evidenciar a ocorrência dessas irregularidades, procedeu-se à seleção de pontos específicos.

Vale mencionar que a equipe também verificou a ocorrência de desníveis entre a pista e a área adjacente em segmentos desprovidos de acostamento; contudo, tais casos foram desconsiderados da análise por estarem concentrados em áreas lindeiras de acessos particulares.

Infere-se que os desníveis possam ser decorrentes da aplicação sucessiva de camadas de pavimento ao longo do tempo, em função de intervenções de conservação ou restauração, o que eleva gradativamente o nível da pista sem a correspondente adequação do acostamento ou das áreas adjacentes.

Conforme estabelecido no Manual do DER/PR PSR-E 05, o desnível deve ser mantido inferior a 5 cm, devendo ser sempre previstas soluções técnicas para que esse limite não seja ultrapassado. Adicionalmente, a referida norma prevê a execução de serviços de recuperação com correção de nível no acostamento sempre que identificado desnível superior a 5 cm:

(...)

Em termos de intervenções no acostamento, a projetista deverá avaliar a condição do acostamento obtida no inventário (levantamentos de campo) e observar o atendimento das seguintes premissas:

- Quando há acostamento e o desnível for maior que 5 cm: prever recuperação com correção de nível no acostamento;
- Quando há acostamento e o desnível for menor que 5 cm: Avaliar a intervenção na pista.
- Se após a intervenção na pista resultar degrau maior que 5 cm, prever recuperação do acostamento, se necessário, e correção de nível em relação a pista.
- Se após a intervenção na pista resultar degrau menor que 5 cm, não prever correção de nível no acostamento, podendo-se prever recuperação funcional.

Esse parâmetro de 5 cm também é adotado por outros órgãos gestores de infraestrutura rodoviária. Como exemplo, cita-se a Resolução Normativa nº 10, de 9 de novembro de 2023, do DNIT, que dispõe sobre procedimentos para obras e serviços de manutenção rodoviária e estabelece, em seu art. 26, parágrafo único, alínea “a”, que o degrau máximo entre pista e acostamento deve ser de 5 cm.

Diante disso, observa-se que a altura média dos desníveis verificada em campo (12,1 cm) se encontra substancialmente acima do limite normativo, situação que requer adoção de medidas práticas para sua correção, em consonância com o Manual de Segurança Viária DER/PR PSR-E 05/24-00 – Redução de Atrito Lateral.

EVIDÊNCIAS

- Medições in loco dos desníveis em pista;
- Filmagens dos trechos da amostra selecionada.

CRITÉRIOS

Fonte do Critério: Manual de Segurança Viária do DER/PR – Redução de Atrito Lateral - PSR-E 085/24-00 (2024)

Critério: 5.3 DESNÍVEL DA BORDA DO PAVIMENTO

Os desníveis existentes no limite lateral da superfície de rolamento entre o pavimento e acostamento, áreas adjacentes ou mesmo entre faixas, podem ser considerados como elementos causadores de atrito lateral.

Esse fenômeno, comum em várias rodovias nacionais, exige medidas de correção, porém, muitas vezes, seu efeito é negligenciado e não considerado como fator causador de sinistros de trânsito.

Uma diferença abrupta de altura entre duas superfícies adjacentes de uma rodovia pode ocorrer entre:

- Uma superfície de rolamento em um acostamento pavimentado;
- Uma superfície de rolamento e um acostamento não pavimentado;
- Um acostamento pavimentado e uma área de adjacente não pavimentada;
- Duas faixas de rolamento.

(...)

O desnível entre a pista e o acostamento deve permanecer menor que 5 cm. Sendo assim, devem ser previstas soluções técnicas para que o desnível entre a pista e o acostamento não ultrapasse este limite.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Em termos de intervenções no acostamento, a projetista deverá avaliar a condição do acostamento obtida no inventário (levantamentos de campo) e observar o atendimento das seguintes premissas:

- Quando há acostamento e o desnível for maior que 5 cm: prever recuperação com correção de nível no acostamento;
- Quando há acostamento e o desnível for menor que 5 cm: Avaliar a intervenção na pista.
- Se após a intervenção na pista resultar degrau maior que 5 cm, prever recuperação do acostamento, se necessário, e correção de nível em relação a pista.
- Se após a intervenção na pista resultar degrau menor que 5 cm, não prever correção de nível no acostamento, podendo-se prever recuperação funcional.

Fonte do Critério: Resolução DNIT nº 10, de 9 de novembro de 2023

Critério: Art. 26. Caso o levantamento realizado indique problemas relacionados à estrutura de base ou sub-base, estão previstos as seguintes intervenções:

(...)

Parágrafo único. O revestimento a ser aplicado após as intervenções na base ou sub-base, previstas nos incisos I, II e III, deve ser dimensionado pelo Método do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER de pavimentos novos, para o número de repetições do eixo padrão do período de estudo adotado, observando-se:

a) o degrau máximo permitido entre pista e acostamento será de 5 cm (cinco centímetros);

CAUSAS

Não foram identificadas causas para a condição descrita.

EFEITOS

Existência de desnível nas rodovias estaduais contribui com a alta quantidade de óbitos e feridos nas rodovias estaduais.

Entre 2019 e 2024, de acordo com o Anuário Estatístico de Segurança Rodoviária (2024) do DER/PR, as rodovias estaduais apresentaram alta quantidade de óbitos e feridos, variando entre 615 e 742 óbitos e 6043 e 5109 feridos por ano.

No que se refere aos óbitos, inicialmente houve uma redução de 2019 para 2020, quando o número de óbitos passou de 628 para 615, menor valor anual da série disponível. Contudo, na sequência, houve expressiva elevação em 2021, atingindo 742 óbitos, que corresponde ao maior valor da série. Em 2022 e 2023 houve novas reduções, com 708 e 699 óbitos, respectivamente, seguida de nova queda em 2024, quando o indicador chegou a 665.

Embora seja possível identificar uma tendência recente de redução entre 2021 e 2024, essa melhora ocorre após um pico relevante em 2021 e não caracteriza uma trajetória linear ou contínua de queda em toda a série histórica. Em termos comparativos, o resultado de 2024 é menor que os de 2021, 2022 e 2023, mas ainda superior os de 2019 e 2020. Ou seja, apesar da redução recente, o índice ainda não atingiu os patamares alcançados no início da série, permanecendo elevado.

Comportamento semelhante é observado na análise do número de feridos. Após uma redução expressiva entre 2019 (6.043) e 2020 (5.305), o indicador manteve-se relativamente estável entre 2020 e 2023, oscilando em patamares próximos a 5.100–5.300 feridos por ano. Em 2024, contudo, registrou-se elevação para 5.388 feridos, interrompendo a leve trajetória decrescente observada nos três anos anteriores e sinalizando possível reversão da tendência de queda.

Embora o número de feridos em 2024 permaneça abaixo do patamar de 2019, ainda representa contingente expressivo de vítimas com lesões decorrentes de sinistros de trânsito nas rodovias estaduais.

Portanto, a análise conjunta da série histórica de óbitos e de feridos evidencia que esses indicadores de segurança viária vêm apresentando valores elevados, o que reforça a magnitude do problema e a necessidade de aprimoramento das ações de segurança viária no âmbito do DER/PR.

Existência de desnível nas rodovias estaduais contribui com o não atingimento da meta de redução da proporção da mortalidade do trânsito nas rodovias estaduais estabelecida no programa 17 do Plano Plurianual nos exercícios de 2024 e 2025.

A partir da consulta ao painel “PPA em Números” [5], disponível na página eletrônica da Secretaria de Planejamento do Estado do Paraná, verificou-se o desempenho do indicador “Proporção de acidentes com óbitos nas rodovias do Paraná”, vinculado ao Programa 17 – Desenvolvimento da Infraestrutura e da Logística.

[5]ttps://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZGZmMGVkZTgtYjFlOS00NjhjLWFkNDgtYWIyZmZhODY3YzcxIiwidCI6IjZlY2NiMTczLTA1OTUtNGE3MS05OGI3LTE4ZDFmNDkyMzA4NCJ9. Acesso em junho 2026.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Conforme demonstrado no painel e no PPA, os valores observados para o indicador foram:
- 2024: índice alcançado de 10,59, frente a uma meta de 8,46;
- 2025: índice alcançado de 9,97, frente a uma meta de 7,03.

Os dados evidenciam que, embora tenha ocorrido redução no indicador entre 2024 e 2025, o desempenho registrado em ambos os exercícios permanece acima das metas estabelecidas no Plano Plurianual, sendo importante destacar que o indicador possui polaridade “menor é melhor”.

Nesse contexto, mesmo com a trajetória de melhora observada no período, os resultados alcançados não foram suficientes para atingir os níveis previstos, configurando descumprimento das metas definidas para o indicador.

Assim, considerando que o referido indicador busca mensurar a proporção de acidentes com óbitos nas rodovias estaduais, o não atingimento das metas sugere que, no nível agregado, as ações desenvolvidas pelo DER/PR não têm sido plenamente efetivas para reduzir a mortalidade no trânsito aos patamares estabelecidos no planejamento governamental.

RESUMOS DOS COMENTÁRIOS DO GESTOR

A Diretoria de Operações do DER/PR, por meio da Informação n.º 2016/2026 – DOP/CGM, elaborada pela Coordenadoria de Gerenciamento da Malha Rodoviária (CGM), apresentou os seguintes esclarecimentos:

A CGM informou que o Programa de Manutenção e Conservação de Rodovias do Paraná – ProMAC, previu no termo de referência e nos orçamentos, anexos ao Edital de Licitação – Concorrência Eletrônica n.º 019/2025 (GMS n.º 58/025), serviços destinados a correção de trechos que apresentarem desníveis (degraus) entre a pista e o acostamento. Na sequência, apresentou os itens do TR que versam sobre o tema (pp. 2-3).

A coordenadoria alegou, ainda, que o DER/PR promoveu a Concorrência Eletrônica n.º 15/2025 (GMS n.º 57/2025), cujo objeto é a contratação de empresa de consultoria para apoio e assessoramento técnico ao DER/PR no planejamento e gerenciamento das ações de manutenção rodoviária e execução de serviços técnicos especializados para a caracterização funcional e estrutural da malha rodoviária do Estado do Paraná. Em seguida, informou que os subprodutos 3B e 3H dessa contratação se destinam a verificar a existência e medir os desníveis (p.3).

Por fim, a CGM concluiu que o DER/PR já vem atuando para diagnosticar os trechos que apresentam desníveis entre a pista e o acostamento, assim como buscando e prevendo soluções para a correção dessas situações (p.3).

ANÁLISE DA EQUIPE

A manifestação apresentou iniciativas relacionadas ao objeto do achado, a previsão, no âmbito do ProMAC, de serviços destinados à correção de desníveis entre as pistas e os acostamentos, bem como a contratação de consultoria para apoio ao planejamento e gerenciamento da manutenção rodoviária, contemplando produtos voltados à identificação e medição dos desníveis.

As medidas informadas mostram-se alinhadas à Recomendação, pois podem contribuir para o diagnóstico dos trechos com desníveis entre pista e acostamento e para a definição de soluções de correção. Contudo, a manifestação não apresentou diagnóstico concluído da malha, identificação da viabilidade das soluções e plano de ação específico para correção dos desníveis acima do limite permitido, elementos expressamente previstos na recomendação.

Além disso, os esclarecimentos não afastam a condição constatada pela auditoria, que identificou desníveis em 11 dos 25 trechos avaliados, correspondentes a 44% da amostra, com altura média de 12,1 cm, superior ao limite de 5 cm previsto nos critérios.

Pelo exposto, embora as iniciativas informadas pelo DER/PR sejam compatíveis com a recomendação formulada, elas ainda não demonstram o saneamento da situação identificada. Assim, a equipe de fiscalização entende que o achado não foi sanado, devendo ser objeto de deliberação desta Corte de Contas para que o gestor aprimore seus processos de trabalho.

CONCLUSÃO

Achado não sanado.

PROVIDÊNCIAS

Recomendação 2.1 Realizar estudo da malha rodoviária estadual devendo contemplar: a) diagnóstico de trechos que apresentem desníveis acima do limite permitido pelo Manual de Segurança Viária DER/PR PSR-E 05/24-00 – Redução de Atrito Lateral; b) identificação da viabilidade de soluções; c) plano de ação para promover a correção dos desníveis, dando ciência a este Tribunal.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

PHR – Processo de Homologação de Recomendações

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

ACHADO 3 – FISCALIZAÇÃO DE VELOCIDADE LIMITADA PARA ATENDER AS ATUAIS DIRETRIZES DE SEGURANÇA VIÁRIA.

CONDIÇÃO

A fiscalização de velocidade nas rodovias estaduais sob administração direta do DER/PR apresenta cobertura operacional limitada, em razão de estar estruturada principalmente por equipamentos portáteis e convênios. Esse modelo resulta em atuação pontual e não contínua, em desalinhamento com as diretrizes da Resolução do CONTRAN n.º 1.004/2023 e com o referencial técnico da Publicação IPR 735 do DNIT.

Explica-se.

O art. 7º da Resolução CONTRAN n.º 1.004/2023 estabelece que os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito devem executar os produtos previstos no PNATRANS, no âmbito de suas competências legais. Entre as ações previstas no plano está o fortalecimento da fiscalização de velocidade, figurando entre os produtos associados "a instalação de equipamentos de fiscalização eletrônica em novos pontos críticos identificados em rodovias e vias urbanas, com limite de velocidade igual ou acima de 60 km/h" (produto 6018).

Em complemento, a Publicação IPR 735 do DNIT destaca que o controle de velocidade constitui medida voltada à segurança viária, associada à redução da frequência e gravidade dos sinistros, bem como à melhoria das condições operacionais do tráfego. O documento ressalta que a gestão da velocidade deve ser compreendida como instrumento de prevenção de sinistros, especialmente em locais críticos ou com histórico relevante de ocorrências, e não apenas sob a perspectiva de aplicação de penalidades.

Contudo, nas rodovias estaduais sob gestão do DER/PR, a fiscalização de velocidade é realizada predominantemente por meio de equipamentos portáteis, operados, em sua maioria, por policiais militares da reserva mediante convênio. Segundo informações divulgadas pelo órgão[6], estão disponíveis 65 equipamentos para uma malha de 9.974,10 km, o que corresponde a 0,65 equipamentos para cada 100 km.

Além desse modelo de fiscalização, foram identificados, mediante consulta ao sistema SIDER, apenas 4 convênios com municípios, 2 termos de cooperação e 1 inexigibilidade destinada à assistência técnica em dois medidores de velocidade da Superintendência regional Oeste. Esses instrumentos, possuem caráter pontual e não ampliam de forma significativa a cobertura da fiscalização da velocidade frente à extensão das rodovias sob administração direta do DER/PR.

Em contraste, nas rodovias estaduais e federais concedidas com área de atuação no Paraná, a fiscalização de velocidade é estruturada com base em equipamentos fixos instalados permanentemente ao longo da malha administrada.

Nessas rodovias, as concessionárias administram 4.588,69 km com 395 medidores de velocidade em operação[7], correspondendo a 8,61 equipamentos para cada 100 km, conforme detalhado na tabela abaixo, evidenciando cobertura significativamente mais abrangente do que a observada na malha de administração direta do DER/PR.

Tabela 5: Relação de equipamentos fixos por km

Concessionária	Quantidade de Equipamentos	Extensão Km	Radares/ 100 Km	Área de Atuação
Autopista Litoral Sul	118	405,90	29,07	PR e SC
Autopista Planalto Sul	44	412,70	10,66	PR e SC
Autopista Regis Bittencourt	23	401,60	5,73	PR e SP
EPR Iguaçu	48	662,10	7,25	PR
EPR Paraná	38	627,52	6,06	PR
EPR Litoral Pioneiro	29	604,16	4,80	PR

[6] Quantitativo apurado a partir da Relação de Aparelhos de Radar do Tipo Portátil do BPRv – 2025 e da Relação de Aparelhos de Radar do Tipo Portátil do DER/PR – 2026, disponibilizadas em: https://www.der.pr.gov.br/Pagina/Fiscalizacao-de-velocidade-Relacao-de-Equipamentos. Acesso em: junho 2026.

[7] Disponível em: https://dados.antt.gov.br/dataset/radar/resource/7edbffbf-da6d-4b92-8233-fadbe71d313b . Acesso em junho 2026.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

PRVias	35	569,00	6,15	PR
Via Araucária	24	473,01	5,07	PR
Via Campo	36	432,70	8,32	PR
Total	395	4.588,69	8,61	-

No plano operacional, o modelo de fiscalização baseado predominantemente em equipamentos portáteis depende da mobilização de equipes em campo, restringindo sua atuação a locais e períodos previamente definidos. Essa configuração reduz a capacidade do DER/PR de manter fiscalização contínua da velocidade, resultando em atuação intermitente e limitando a cobertura operacional em períodos de maior risco.

Os Dados do Anuário Estatístico de Segurança Rodoviária do DER/PR[8], reforçam essa limitação ao demonstrar a concentração dos óbitos entre 18h e 22h, especialmente aos sábados e domingos, períodos em que a fiscalização, por depender da mobilização das equipes, apresenta menor cobertura operacional.

Figura 1: Distribuição de óbitos nas rodovias estaduais por dia da semana e horário

Hora	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
00:00	2	2	4	4	5	3	4
01:00	5	2	3	4	3	5	9
02:00	1	1	1	1	1	4	4
03:00	3	0	0	1	2	7	5
04:00	1	2	2	0	5	9	8
05:00	1	2	1	1	2	9	5
06:00	5	3	1	2	8	4	7
07:00	8	5	1	8	4	6	4
08:00	3	1	3	1	1	3	2
09:00	1	0	1	2	2	3	1
10:00	2	0	3	3	0	0	2
11:00	0	3	3	3	2	6	3
12:00	1	2	4	3	1	4	0
13:00	2	2	4	0	4	4	2
14:00	4	3	0	7	1	6	8
15:00	5	8	3	2	4	12	7
16:00	7	5	1	2	4	6	6
17:00	4	4	7	2	6	2	9
18:00	11	3	10	15	6	13	21
19:00	4	2	6	10	11	17	14
20:00	5	4	1	3	10	13	9
21:00	3	4	2	3	9	14	6
22:00	2	1	1	2	13	10	10
23:00	2	1	2	1	2	5	1

Fonte: Anuário Estatístico de Segurança Rodoviária do DER/PR, 2024. Coordenadoria de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária – DER/PR.

Diante do exposto, verificou-se que a fiscalização de velocidade nas rodovias sob sua administração direta do DER/PR apresenta cobertura operacional limitada, em razão da reduzida abrangência da malha fiscalizada e da limitação da continuidade das ações de fiscalização.

EVIDÊNCIAS

- Consulta, no SIDER, sobre os instrumentos de convênio, termos de cooperação do DER/PR relacionados a medidores de velocidade;

[8] Disponível em: DERPR_Anuario_Estatistico_Seguranca_Rodoviaria_2024_v1.pdf. Acesso em: junho de 2026.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

● Anuário estatístico de segurança rodoviária 2024 - DER/PR;
● Entrevista DER/PR – Coordenadoria de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária (CETS);
● Lei Estadual n.º 12.826/1999 – Proíbe o DER de contratar a prestação de serviço de empresas privadas que tenham por finalidade exercer o controle e a fiscalização do trânsito em rodovias estaduais e adota outras providências;
● Exposição de motivos da Lei Estadual n.º 12.826/1999;
● Lei Estadual n.º 14.039/2003 – Proíbe a locação de equipamentos eletrônicos e outros que especifica, pelo DER;
● Exposição de motivos da Lei Estadual n.º 14.039/2003;
● Sumário do Plano Estadual de Segurança no Trânsito do Paraná 2025-2030 (PETRANS/PR), instituído pela Resolução n.º 001/2025 da Casa Civil;
● Programa Conexões Seguras (TR da Concorrência n.º 07/2025);
● Programa Rota Segura (TR da Concorrência n.º 09/2025);
● Acompanhamento das Metas do PPA – 077 – Proporção de acidentes com óbitos nas rodovias do Paraná.

CRITÉRIOS

Fonte do Critério: Resolução CONTRAN n.º 1.004/2023.
Critério: Art. 7º Todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito devem executar produtos no PNATRANS que contribuam efetivamente com a redução de mortes e lesões no trânsito, no limite de suas competências legais, em alinhamento com a nova Década de Ação para a Segurança no Trânsito proclamada pela Organização das Nações Unidas (ONU).
§ 1º Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito devem executar os produtos dispostos no Anexo desta Resolução ou propor novos produtos de sua responsabilidade.
Anexo:
Ação 6005 - Fortalecer a fiscalização de velocidade em rodovias e vias urbanas;
Produto 6018 - Instalação de equipamentos de fiscalização eletrônica em novos pontos críticos identificados em rodovias e vias urbanas, com limite de velocidade igual ou acima de 60 km/h;
Fonte do Critério: Equipamentos redutores de velocidade e seu efeito sobre os acidentes nas rodovias estaduais. Publicação Instituto de Pesquisas Rodoviárias IPR 735, DNIT, 2010 (p. 23).
Critério: 5.1 Introdução
A experiência no controle da velocidade demonstra uma redução imediata da quantidade e gravidade dos acidentes, além de se traduzir em ganhos de mobilidade, pois a maior uniformidade na velocidade diminui a necessidade de ultrapassagens e evita veículos demasiado próximos entre si. Assim considerado, o controle de velocidade é uma ação voltada para a segurança de trânsito, não um ato repressivo, que contribui para uma melhor segurança e operação de tráfego, dentro de limites de velocidade estabelecidos principalmente para locais concentradores de acidentes, com mau uso e ocupação do solo, ou em que não se observem padrões de projeto mínimos necessários para a segurança de tráfego.
Naturalmente que só a autoridade técnica de trânsito, no caso o DNIT, dispõe de métodos para estabelecer limites justificados de velocidade e projetos específicos de sinalização, particularmente em travessias urbanas com volume elevado de tráfego, tudo consoante e norteado pela própria engenharia de tráfego.
Fonte do Critério: Lei n.º 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro).
Critério: Art. 326-A. A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), deverá ser direcionada prioritariamente para o cumprimento da meta anual de redução do índice de mortes por grupo de habitantes, apurado anualmente por Estado e pelo Distrito Federal, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas em vias federais, estaduais, distritais e municipais, na forma regulamentada pelo Contran. (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)
§ 1º O objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final de 2030, reduzir à metade, no mínimo, o índice de mortes por grupo de habitantes, relativamente ao índice apurado em 2020.
Fonte do Critério: Resolução CONTRAN n.º 514/2014.
Critério: Art. 6º Cabe ao órgão máximo executivo de trânsito da União a coordenação da implementação da Política Nacional de Trânsito, bem como a formulação e aplicação do Programa Nacional de Trânsito.
Parágrafo único. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, no âmbito de suas respectivas competências, deverão formular programas, projetos e ações em consonância com esta Política Nacional de Trânsito.
Fonte do Critério: Guia Elaboração PPA do Estado do Paraná 2024-2027.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Critério: 4.4. PROGRAMAS E SEUS INDICADORES DE RESULTADOS (...)
Os programas do PPA 2024-2027 atuam em mais de uma situação-problema e não são apenas voltados a atender a estrutura administrativa do Estado. Ou seja, não é porque uma Secretaria tem cinco departamentos e/ou coordenações que terá um programa para cada uma dessas estruturas. O que orienta a formação de um programa são as situações-problema já apontadas, apresentando objetivos claros em consonância com o diagnóstico e com as diretrizes estabelecidas pelo Governo.
Os Programas do PPA devem, conforme as possibilidades, demonstrar sintonia com o planejamento dos órgãos e entidades estaduais e de suas políticas públicas. Sabe-se que os Programas do PPA não consistem em tradução exata dos planos setoriais. Entretanto, quanto melhor o alinhamento, maior será a capacidade do PPA em refletir as escolhas, preferências e decisões dos órgãos e entidades governamentais. O alinhamento pode iniciar se o órgão definir os objetivos dos Programas semelhante ao que já está previsto em seus planos, conforme prioridades também elencadas na demonstração dos problemas realizados no diagnóstico. E também se verifica o alinhamento nas entregas enunciadas para as Ações Orçamentárias que podem corresponder aos diversos planos estabelecidos, inclusive e especialmente, com as propostas do Plano de Governo.
Fonte do Critério: Lei Estadual n.º 21.861/2023 (PPA 2024 a 2027).
Critério: EIXO: 02 Infraestrutura e Mobilidade (...)
PROGRAMA: 17 Desenvolvimento da Infraestrutura e da Logística (...)
Indicadores: (...)
TABELA:
Nome: Proporção de Mortalidade no trânsito de rodovias do Paraná
Fonte de Apuração: Anuário Estatístico Segurança Rodoviária, Coordenadoria de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária - DER/PR
Referência: Índice: 9,89.
Data: 01/07/2022
Unidade de Medida: percentual
Polaridade: Menor Melhor
Periodicidade de Apuração: Anual
Índices Esperados: 2024: 8,46. 2025: 7,03. 2026: 5,60. 2027: 4,17
Fonte do Critério: Plano de Segurança Viária do DER/SP 2024-2030.
Critério: (...) A fiscalização de velocidade também é uma medida operacional importante para a segurança viária. A instalação de novos radares inteligentes e eficientes está em curso, visando controlar a velocidade dos veículos e reduzir o número de acidentes. Essas iniciativas contribuem para tornar as rodovias mais seguras e garantir uma melhor experiência de viagem para os usuários.

CAUSA

Restrições normativas e ausência de avaliação institucional das alternativas para ampliação da fiscalização eletrônica de velocidade.
As restrições estabelecidas pelas Leis Estaduais n.º 12.826/1999 e n.º 14.039/2003, associadas à ausência de avaliação estruturada das alternativas disponíveis para a ampliação da fiscalização eletrônica de velocidade, constituem causa da manutenção de um modelo de fiscalização com cobertura limitada nas rodovias estaduais sob administração direta do DER/PR.
Explica-se.
A Lei Estadual n.º 12.826/1999 proíbe o DER/PR de contratar empresas privadas para exercer o controle e a fiscalização do trânsito em rodovias estaduais, vedando a participação privada na arrecadação de multas por excesso de velocidade e determinando que a fiscalização seja realizada exclusivamente por agentes da autoridade de trânsito ou pela Polícia Rodoviária Estadual, mediante a utilização de veículos oficiais caracterizados.
A Lei Estadual n.º 14.039/2003, por sua vez, proíbe a locação de equipamentos eletrônicos, fotográficos, elétricos, mecânicos ou similares com finalidade de controle e fiscalização do trânsito nas rodovias estaduais.
As restrições previstas na legislação estadual foram apontadas pelo DER/PR, em entrevista, como a principal justificativa para a não implantação de equipamentos fixos de fiscalização de velocidade, modalidade que pode contribuir para a ampliação da cobertura da fiscalização nas rodovias estaduais sob sua administração direta.
Embora essas restrições não impeçam a operação direta de equipamentos fixos de fiscalização pelo DER/PR, a autarquia informou, em entrevista, que essa alternativa é incompatível com sua atual estrutura administrativa.
Contudo, a consolidação de políticas públicas de segurança viária, por meio do PNATRANS, do

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

PETRANS-PR 2025-2030 e das metas estabelecidas no PPA 2024-2027, alterou o contexto institucional de atuação do DER/PR ao ampliar suas responsabilidades na redução da mortalidade no trânsito e reforçar o papel da fiscalização da velocidade como instrumento de alcance desses resultados.

Apesar disso, não foram identificadas evidências de que o DER/PR tenha reavaliado o modelo de fiscalização adotado à luz das atuais responsabilidades, incluindo a análise das alternativas compatíveis com o marco legal vigente para ampliação da fiscalização e, sendo o caso, da conveniência de propor a revisão das leis estaduais.

Dessa forma, as restrições legais passaram a fundamentar a manutenção do modelo de fiscalização adotado pelo DER/PR, sem que o órgão demonstrasse ter reavaliado sua adequação às responsabilidades atualmente assumidas ou examinado, de forma estruturada, as alternativas disponíveis. Como consequência, mantém-se um modelo de fiscalização predominantemente baseado em equipamentos portáteis e em ações pontuais, cuja cobertura permanece limitada em relação à extensão da malha rodoviária estadual sob administração direta do DER/PR.

Planejamento institucional do DER/PR não estruturou a fiscalização de velocidade como ação operacional.

O DER/PR não estruturou a fiscalização de velocidade como ação operacional no seu planejamento, em desconformidade com as diretrizes do art. 326-A da Lei Federal n.º 9.503/1997, com redação dada pela Lei Federal n.º 14.599/2023, c/c a Resolução CONTRAN n.º 514/2014.

Explica-se.

Os dispositivos normativos citados estabelecem que os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito devem formular programas, projetos e ações voltados à redução de mortes no trânsito em atendimento ao PNATRANS. O DER/PR na condição de órgão rodoviário estadual está sujeito a essas diretrizes.

A autarquia dispõe de instrumentos de planejamento institucional que contemplam a segurança viária em nível estratégico, incluindo metas de redução de mortalidade formalmente incorporadas ao PPA 2024-2027, ações e produtos previstos no PNATRANS, participação no PETRANS-PR 2025-2030 e contratações voltadas à identificação de pontos críticos e à elaboração de anteprojetos, a exemplo dos Programas Conexões Seguras e Rota Segura.

Esse conjunto de instrumentos, contudo, não se traduz em ações operacionais estruturadas voltadas à fiscalização da velocidade. Embora o PETRANS-PR identifique o excesso de velocidade como um dos principais desafios da segurança viária do Estado do Paraná e o PPA 2024-2027 estabeleça metas quantificadas de redução de mortalidade, não foi identificada, no planejamento institucional do DER/PR, ação operacional específica voltada ao fortalecimento da fiscalização da velocidade.

Como referência de boa prática, o Plano de Segurança Viária do DER/SP 2024-2030 estrutura o controle de velocidade como componente explícito do planejamento institucional, por meio da abordagem de “Sistema Seguro” e do pilar “Velocidades Seguras”, com a definição de ações, instrumentos e mecanismos de fiscalização em locais críticos. O exemplo demonstra que o controle de velocidade pode ser tratado como ação planejada e estruturada no âmbito de órgãos rodoviários estaduais.

Diante do exposto, verificou-se que, embora o DER/PR disponha de instrumentos voltados à segurança viária em nível estratégico, a fiscalização de velocidade não foi estruturada como ação operacional específica no âmbito do seu planejamento institucional.

EFEITO

Fiscalização de velocidade limitada contribui com a alta quantidade de óbitos e feridos nas rodovias estaduais

Entre 2019 e 2024, de acordo com o Anuário Estatístico de Segurança Rodoviária (2024) do DER/PR, as rodovias estaduais apresentaram alta quantidade de óbitos e feridos, variando entre 615 e 742 óbitos e 6043 e 5109 feridos por ano.

No que se refere aos óbitos, inicialmente houve uma redução de 2019 para 2020, quando o número de óbitos passou de 628 para 615, menor valor anual da série disponível. Contudo, na sequência, houve expressiva elevação em 2021, atingindo 742 óbitos, que corresponde ao maior valor da série. Em 2022 e 2023 houve novas reduções, com 708 e 699 óbitos, respectivamente, seguida de nova queda em 2024, quando o indicador chegou a 665.

Embora seja possível identificar uma tendência recente de redução entre 2021 e 2024, essa melhora ocorre após um pico relevante em 2021 e não caracteriza uma trajetória linear ou contínua de queda em toda a série histórica. Em termos comparativos, o resultado de 2024 é menor que os de 2021, 2022 e 2023, mas ainda superior os de 2019 e 2020. Ou seja, apesar da redução recente, o índice ainda não atingiu os patamares alcançados no início da série, permanecendo elevado.

Comportamento semelhante é observado na análise do número de feridos. Após uma redução

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

expressiva entre 2019 (6.043) e 2020 (5.305), o indicador manteve-se relativamente estável entre 2020 e 2023, oscilando em patamares próximos a 5.100–5.300 feridos por ano. Em 2024, contudo, registrou-se elevação para 5.388 feridos, interrompendo a leve trajetória decrescente observada nos três anos anteriores e sinalizando possível reversão da tendência de queda.

Embora o número de feridos em 2024 permaneça abaixo do patamar de 2019, ainda representa contingente expressivo de vítimas com lesões decorrentes de sinistros de trânsito nas rodovias estaduais.

Portanto, a análise conjunta da série histórica de óbitos e de feridos evidencia que esses indicadores de segurança viária vêm apresentando valores elevados, o que reforça a magnitude do problema e a necessidade de aprimoramento das ações de segurança viária no âmbito do DER/PR.

Fiscalização de velocidade limitada contribui com o não atingimento da meta de redução da proporção da mortalidade do trânsito nas rodovias estaduais estabelecida no programa 17 do Plano Plurianual nos exercícios de 2024 e 2025.

A partir da consulta ao painel “PPA em Números” [9], disponível na página eletrônica da Secretaria de Planejamento do Estado do Paraná, verificou-se o desempenho do indicador “Proporção de acidentes com óbitos nas rodovias do Paraná”, vinculado ao Programa 17 – Desenvolvimento da Infraestrutura e da Logística.

Conforme demonstrado no painel e no PPA, os valores observados para o indicador foram:

- 2024: índice alcançado de 10,59, frente a uma meta de 8,46;
- 2025: índice alcançado de 9,97, frente a uma meta de 7,03.

Os dados evidenciam que, embora tenha ocorrido redução no indicador entre 2024 e 2025, o desempenho registrado em ambos os exercícios permanece acima das metas estabelecidas no Plano Plurianual, sendo importante destacar que o indicador possui polaridade “menor é melhor”.

Nesse contexto, mesmo com a trajetória de melhora observada no período, os resultados alcançados não foram suficientes para atingir os níveis previstos, configurando descumprimento das metas definidas para o indicador.

Assim, considerando que o referido indicador busca mensurar a proporção de acidentes com óbitos nas rodovias estaduais, o não atingimento das metas sugere que, no nível agregado, as ações desenvolvidas pelo DER/PR não têm sido plenamente efetivas para reduzir a mortalidade no trânsito aos patamares estabelecidos no planejamento governamental.

RESUMOS DOS COMENTÁRIOS DO GESTOR

A Diretoria de Operações do DER/PR, por meio da Informação n.º 951/2026 – DOP/CETS, elaborada pela Coordenadoria de Engenharia de Tráfego e Segurança (CETS), apresentou os seguintes esclarecimentos:

A CETS reconheceu que o modelo atualmente empregado para a fiscalização de velocidade, baseado predominantemente em equipamentos portáteis, convênios e mobilização de equipes, apresenta limitações quanto à cobertura e à continuidade da fiscalização, considerando a extensão da malha rodoviária sob a administração direta (p. 5).

A Coordenadoria informou que a configuração atual também é condicionada pelas Leis Estaduais n.º 12.826/1999 e n.º 14.039/2003, que restringem determinadas formas de contratação privada e de locação de equipamentos destinados à fiscalização de trânsito. Ressaltou, contudo, que a operação direta de equipamentos fixos não seria vedada, embora demande estrutura administrativa e operacional específica, além de recursos tecnológicos e orçamentários (p. 6).

Nesse contexto, informou a existência do protocolo n.º 16.694.193-8, por meio do qual foi solicitada a revogação das referidas leis, em razão das dificuldades identificadas para a ampliação da fiscalização, registrando que, até o momento, permanecem vigentes (p. 6).

A CETS acrescentou que eventual ampliação da fiscalização fixa e contínua depende de avaliação institucional e participação de outras instâncias do DER/PR e do Governo do Estado, especialmente quanto ao marco normativo, ao modelo operacional e às condições administrativas, financeiras e tecnológicas necessárias à sua implementação (p. 6).

Quanto às Recomendações 3.1 e 3.2, a Coordenadoria manifestou expressamente seu acatamento e informou que será realizado estudo de viabilidade e estruturado planejamento operacional específico. Segundo a manifestação, deverão ser consideradas, entre outras questões, as alternativas juridicamente compatíveis com o marco legal vigente, a pertinência de eventual revisão legislativa, as alternativas

[9] ttps://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZGZmMGVkZTgtYjFlOS00NjhjLWFkNDgtYWIyZmZhODY3YzcxIiwidCI6IjZlY2NiMTczLTA1OTUtNGE3MS05OGI3LTE4ZDFmNDkyMzA4NCJ9. Acesso em junho 2026.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

operacionais e tecnológicas, a priorização de pontos críticos com base em critérios técnicos e a definição de metas, responsabilidades, indicadores e fontes de recursos (pp. 6-7).
Por fim, a CETS reforçou o acatamento das recomendações, ressalvando que eventual ampliação da fiscalização permanece condicionada à superação dos impedimentos legais e operacionais identificados e à deliberação pelas instâncias administrativas competentes.

ANÁLISE DA EQUIPE

A manifestação confirma os aspectos principais apontados no achado, especialmente ao reconhecer que o modelo atualmente empregado para a fiscalização de velocidade apresenta limitações de cobertura e continuidade diante da extensão da malha rodoviária sob administração direta do DER/PR.
As restrições decorrentes do marco legal estadual, já consideradas entre as causas do achado, foram reafirmadas na manifestação do DER/PR. A Coordenadoria reconheceu a necessidade de avaliar alternativas operacionais e tecnológicas, bem como a pertinência de eventual revisão da legislação estadual. A esse respeito, a CETS informou a existência do Protocolo n.º 16.694.193-8 relacionado à proposta de revogação das Leis Estaduais n.º 12.826/1999 e n.º 14.039/2003.
A informação de que a ampliação das formas de fiscalização demanda a atuação de outras instâncias do DER/PR mostra-se alinhada com as Recomendações do achado, que não atribuem à CETS, isoladamente, a definição ou implementação de determinado modelo de fiscalização, mas preveem a realização de estudos e estruturação de planejamento em âmbito institucional.
Quanto às Recomendações 3.1 e 3.2, verifica-se que foram expressamente acatadas pela CETS. A ressalva quando à necessidade de superação dos impedimentos legais e operacionais, bem como de deliberação pelas instâncias administrativas competentes mostra-se igualmente alinhada às recomendações, que preveem a análise das restrições existentes e das alternativas viáveis antes da definição das medidas a serem adotadas.
Contudo, as iniciativas anunciadas ainda se encontram em fase de análise e estruturação, não havendo, até o momento, a materialização das medidas propostas, de modo que sua efetiva implementação pela Autarquia demandará mais tempo.
Dessa forma, a equipe de fiscalização entende que o achado não foi sanado, devendo ser objeto de deliberação desta Corte de Contas para que o gestor aprimore seus processos de trabalho.

CONCLUSÃO

Achado não sanado.

PROVIDÊNCIAS

Recomendação 3.1: Realizar estudo de viabilidade técnica, operacional e jurídica acerca de alternativas para o fortalecimento da fiscalização de velocidade nas rodovias estaduais sob administração direta do DER/PR, considerando as diretrizes das políticas nacional e estadual de segurança viária e as restrições do marco legal estadual vigente, contemplando, no mínimo: a) análise dos impactos das restrições normativas atualmente incidentes sobre a fiscalização da velocidade atribuída ao DER/PR; b) avaliação da pertinência de iniciativas voltadas a revisão do marco normativo aplicável à matéria; c) avaliação das alternativas operacionais e tecnológicas disponíveis para a ampliação da capacidade de fiscalização, inclusive quanto à eventual utilização de equipamentos fixos; d) apresentação de conclusão fundamentada acerca da viabilidade das alternativas analisadas e dos fatores limitantes identificados; e e) plano de ação para promover as ações viáveis identificadas a partir do estudo realizado, dando ciência a este Tribunal;
Recomendação 3.2: Estruturar e implementar plano operacional de segurança viária para as rodovias estaduais sob administração direta do DER/PR, alinhado às diretrizes do PNATRANS, do PETRANS-PR e do Plano Plurianual, incluindo a fiscalização de velocidade como ação operacional específica, com definição de metas, ações, planejamento e mecanismos de monitoramento.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

PHR – Processo de Homologação de Recomendações

ACHADO 4 – PRIORIZAÇÃO DE TRECHOS E INTERSEÇÕES SEM CORRESPONDÊNCIA COM OS SEGMENTOS DE MAIOR CONCENTRAÇÃO DE SINISTROS NOS PROGRAMAS DE SEGURANÇA VIÁRIA.

CONDIÇÃO

Os programas de segurança viária do DER/PR denominados “Adequação da Capacidade e Segurança das Rodovias” (concorrência n.º 29/2024), “Rota Segura” (concorrência n.º 09/2025) e “Conexões Seguras” (concorrência n.º 07/2025) contemplaram trechos e interseções que apresentaram baixa correspondência com os segmentos de maior concentração de sinistros, segundo as análises realizadas

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

pela equipe de auditoria a partir das bases de dados do próprio DER/PR. Além disso, a definição desses segmentos fundamentou-se em critérios indicados pelo DER/PR, porém não demonstrados de forma objetiva e verificável, em contraste com os referenciais técnicos do próprio órgão e com as boas práticas de priorização de intervenções em segurança viária consolidadas pelo DNIT.
Explica-se.
Os programas de Adequação da Capacidade e Segurança das Rodovias, posteriormente reformulado no programa Rota Segura, e Conexões Seguras compreendem iniciativas do DER/PR voltadas à melhoria da segurança viária nas rodovias estaduais. O Conexões Seguras contempla estudos e anteprojetos para o tratamento de interseções, enquanto os demais destinam-se a implantação de terceiras faixas, com restauração do pavimento e eventuais correções geométricas. Essas intervenções são reconhecidas em referenciais técnicos como relevantes para a melhoria da segurança viária.
Nos itens 2.1 dos Termos de Referência das concorrências mencionadas, consta que a seleção dos segmentos ocorreu da seguinte forma: "a equipe técnica de cada Superintendência Regional, com base em suas atribuições, competências e expertise, elencou os trechos prioritários de cada Superintendência."
Contudo, tal seleção dos segmentos desconsiderou os trechos mais críticos para as intervenções a serem contratadas.
Primeiramente, a definição dos trechos e interseções decorreu de indicação técnica das Superintendências Regionais, sem a demonstração de critérios objetivos que permitam verificar os fundamentos da inclusão de determinados segmentos nos programas. Esse processo permaneceu inalterado mesmo após a reformulação do edital de 2024, que deu origem ao Programa Rota Segura.
A contextualização dos Termos de Referência apresentou dados estatísticos que apontaram a necessidade de intervenções voltadas à segurança viária, sem demonstrar, contudo, por qual razão trechos e interseções específicos foram selecionados, nem porque outros permaneceram fora dos programas. Os elementos apresentados justificaram a necessidade de intervenções, mas não permitiram verificar os critérios utilizados que orientaram a definição dos trechos e interseções contemplados pelos programas.
Para complementar a análise documental, a equipe de auditoria verificou a correspondência entre os trechos e interseções contemplados pelos programas e os locais de maior concentração de sinistros. Para tanto, foram realizadas duas análises complementares com base nos dados do Anuário Estatístico de Sinistros e do sistema BATEU referentes aos anos 2022, 2023 e 2024.
Tabela 6: Análise dos trechos selecionados no Rota Segura

Lote	Total de Trechos	Trechos Sem Sinistros	% Trechos Sem Sinistros	Trechos Sem Óbitos	% Trechos Sem Óbitos	Trechos Sem Colisões Frontais	% Trechos Sem Colisões Frontais
Lote 1	21	0	0,00%	3	14,29%	6	28,57%
Lote 2	18	2	11,11%	9	50,00%	11	61,11%
Lote 3	23	1	4,35%	10	43,48%	12	52,17%
Lote 4	25	0	0,00%	6	24,00%	9	36,00%
Lote 5	23	1	4,35%	6	26,09%	4	17,39%
Total	110	4	3,64%	34	30,91%	42	38,18%

Conforme demonstrado na tabela 6, no programa Rota Segura, a primeira análise examinou o histórico de sinistros dos 110 trechos selecionados. Desses trechos, 04 (3,64%) não registraram sinistros de nenhuma natureza no período; 34 (30,91%) não registraram óbitos; e 42 (38,18%) não registraram ocorrências de colisão frontal, tipo de acidente expressamente indicado no TR (item 3.3.) como fundamento relevante para o programa.
Na sequência, buscou-se verificar se os segmentos com maior concentração de colisões frontais na malha elegível foram contemplados pelo programa. Para essa análise, adotou-se como referência os trechos com mais de 5 ocorrências de colisão frontal registradas no período.
Tabela 7: Análise dos trechos com colisões frontais
* Desconsiderados trechos não pavimentados, duplicados, em obras e sob concessão

Indicador	Valor

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Universo analisado	
Total de trechos com registro de colisões frontais	469
Total de colisões frontais registradas	964
Concentração nos trechos críticos	
Trechos com 5 ou mais colisões frontais	28
% em relação ao total de trechos com colisões frontais	5,97%
Colisões frontais concentradas nos trechos com 5 ou mais ocorrências	188
% em relação ao total de colisões frontais	19,50%
Cobertura pelo Programa Rota Segura	
Trechos com 5 ou mais colisões frontais não incluídos no Rota Segura	22
% em relação aos trechos com 5 ou mais colisões frontais	78,57%

Os resultados apresentados na tabela 7 demonstram que foram identificados 28 trechos da malha com maior número de colisões frontais, os quais concentraram 19,50% de todas as ocorrências. Desses, 22 (78,57%) não foram incluídos no programa.

Procedimento semelhante foi realizado para as 201 interseções integrantes do programa Conexões Seguras, utilizando os mesmos dados e período de análise. Inicialmente, examinou-se o histórico de sinistros das interseções selecionadas, considerando a ocorrência de óbitos e abalroamentos transversais, tipo de sinistro associado aos conflitos em interseções.

Tabela 8: Análise dos trechos selecionados no Conexões Seguras

Lote	Total de Trechos	Trechos Sem Sinistros	% Trechos Sem Sinistros	Trechos Sem Óbitos	% Trechos Sem Óbitos	Trechos Sem Abalroamentos Transversais	% Trechos Sem Abalroamentos Transversais
Lote 1	42	1	2,38%	6	14,29%	13	30,95%
Lote 2	38	0	0,00%	5	13,16%	11	28,95%
Lote 3	42	1	2,38%	6	14,29%	12	28,57%
Lote 4	33	1	3,03%	8	24,24%	13	39,39%
Lote 5	46	5	10,87%	14	30,43%	18	39,13%
Total	201	8	3,98%	39	19,40%	67	33,33%

Conforme demonstrado na tabela 8, das 201 interseções que compõem os lotes do programa, 8 (3,98%) não registraram sinistros de nenhuma natureza; 39 (19,40%) não registraram óbitos; e 67 (33,33%) não registraram ocorrências de abalroamento transversal.

Na sequência, a equipe de auditoria identificou interseções com maior concentração de abalroamentos transversais na malha elegível, adotando como referência os pontos com mais de 7 ocorrências registradas no período.

Tabela 9: Análise dos Trechos com Abalroamento Transversal

* Desconsiderados trechos em obras e sob concessão

Indicador	Valor
Universo analisado	
Total de trechos com registro de abalroamentos transversais	469
Total de abalroamentos transversais registrados	1267
Concentração nos trechos críticos	
Trechos com 7 ou mais abalroamentos transversais	25

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

% em relação ao total de trechos com abalroamentos transversais	5,33%
Abalroamentos transversais concentrados nos trechos com 7 ou mais ocorrências	348
% em relação ao total de abalroamentos transversais	27,47%
Cobertura pelo Programa Conexões Seguras	
Trechos com 7 ou mais abalroamentos transversais não incluídos no Conexões Seguras	19
% em relação aos trechos com 7 ou mais abalroamentos transversais	76,00%

A tabela 9 demonstra que foram os identificados 25 trechos com maior número de sinistros do tipo abalroamento transversal, concentrando 27,47% de todas as ocorrências. Desses, 19 (76,00%) não foram incluídos no programa.

Os resultados obtidos evidenciam baixa correspondência entre os trechos e interseções selecionados e os segmentos que concentraram maior número de ocorrências nos critérios analisados. Em ambos os programas, observou-se que parcela significativa dos locais com maior concentração de sinistros permaneceu fora do escopo selecionado, sem demonstração de critérios objetivos que permitissem compreender ou justificar essa opção.

Ressalta-se que os dados utilizados nas análises integram bases mantidas pelo próprio DER/PR, não se verificando limitações informacionais que impeçam sua utilização na definição de critérios objetivos no processo de seleção.

Questionado sobre os critérios adotados, o DER/PR respondeu por meio do Memorando n.º 045/2026 da Diretoria Técnica. A resposta relacionou fatores considerados no processo de seleção, sem apresentar metodologia, parâmetros ou registros que permitissem verificar como esses elementos foram efetivamente aplicados na seleção dos trechos e interseções dos programas.

A manifestação também fez referência aos estudos previstos nas respectivas contratações. Contudo, esses estudos se destinam à identificação e à hierarquização das intervenções necessárias dentro dos locais já selecionados, não abrangendo o processo de seleção inicial dos segmentos que passaram a integrar os programas.

Além disso, a não demonstração de critérios objetivos e verificáveis contrasta com instrumentos técnicos do próprio DER/PR, notadamente os procedimentos PSR-D 01, PSR-D 02, PSR-D 03, PSR-E 01, PSR-E 03, que preveem metodologias voltadas à identificação de locais críticos, critérios para avaliação de intervenções e utilização de dados de histórico de acidentes.

No mesmo sentido, os Manuais do DNIT IPR 718/2005 e IPR 741/2010 destacam a importância da identificação de locais críticos, da utilização de históricos de acidentes e da adoção de mecanismos de análise e priorização capazes de direcionar intervenções para segmentos com maior necessidade de atuação.

Embora esses referenciais possuam finalidades específicas e não se destinem necessariamente à definição dos programas auditados, evidenciam a relevância da utilização de critérios verificáveis e de informações técnicas para subsidiar processo de priorização em segurança viária.

Ressalta-se que a análise realizada pela equipe de auditoria utilizou dados de sinistros como referência para avaliar a correspondência entre os trechos selecionados e os segmentos de maior criticidade da malha. Reconhece-se, contudo, que os dados de sinistros não constituem o único critério passível de utilização na definição dos trechos e interseções objeto de intervenções em segurança viária.

As próprias normas técnicas do DER/PR contemplam parâmetros adicionais que orientam a seleção e a priorização de intervenções. A norma PSR-E 01 – Obras de Correção Geométrica do Traçado, por exemplo, estabelece critérios para avaliar a necessidade de implantação de terceira faixa com base em volume horário de veículos, percentual de caminhões, redução de velocidade de veículos pesados e nível de serviço do trecho. De forma análoga, a norma PSR-E 03 – Correção Física e Operacional de Interseções e Acessos prevê a utilização de dados de acidentes com análise de causas, bem como de dados econômicos relativos ao custo de implantação, incluindo desapropriação e construção.

Diante do exposto, verificou-se que a definição dos trechos e interseções dos programas decorreu de indicação técnica das superintendências regionais, sem demonstração verificável dos critérios objetivos utilizados na seleção da malha. Os critérios técnicos previstos nos Termos de Referência referem-se à etapa posterior de identificação e hierarquização das intervenções dentro de uma malha previamente definida, não alcançando o processo de seleção inicial dos trechos e interseções contemplados pelos programas.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Além disso, as análises realizadas pela equipe de auditoria evidenciaram baixa correspondência entre os segmentos contemplados pelos programas e aqueles com maior concentração de sinistros, identificados com base nos dados disponíveis. A ausência de registros metodológicos ou parâmetros impediu verificar os fundamentos que orientaram o processo de priorização adotado.

EVIDÊNCIAS

● Programa Conexões Seguras (TR da Concorrência n.º 07/2025);
● Programa Rota Segura (TR da Concorrência n.º 09/2025);
● Programa de Adequação da Capacidade e Segurança das rodovias estaduais (TR da Concorrência n.º 29/2024);
● Análise realizada pela equipe de auditoria, com base nos dados do Anuário Estatístico de Sinistros e do sistema BATEU referentes aos anos de 2022, 2023 e 2024, para avaliar a correspondência da seleção dos 110 trechos do Programa Rota Segura e das 201 interseções do Programa Conexões Seguras aos registros de sinistros da malha estadual;
● Memorando n.º 45/2026 Diretoria Técnica DER/PR, encaminhado em resposta à Solicitação de Informações n.º 14026 (Integra).

CRITÉRIOS

Fonte do Critério: PSR-D 01 DER/PR - Identificação de locais críticos.
Critério: 1 OBJETIVO
Estabelecer metodologia de identificação de locais críticos em trechos rodoviários estaduais a fim de produzir diagnósticos de segurança viária e determinar a rede prioritária para intervenção. (...)
4 IDENTIFICAÇÃO DE LOCAIS CRÍTICOS
A identificação dos locais críticos constitui um dos primeiros passos na determinação da rede prioritária de intervenção, principalmente quando se pretender formular um programa de curto prazo, cuja ação deve se orientar para os gargalos do sistema. (...)
O indicador mais expressivo para o comportamento dos níveis de desempenho da rodovia, em relação aos padrões de segurança, são os próprios valores estatísticos de ocorrência de sinistros de trânsito. Assim, é considerado insatisfatório o desempenho de um local, quando os seus índices de sinistros superam os valores admissíveis.
Fonte do Critério: PSR-D 02 DER/PR - Análise de locais críticos.
Critério: 1. OBJETIVO Estabelecer a metodologia a ser utilizada na análise de locais críticos e que possibilita identificar as causas e agravantes envolvidos, a fim de orientar a formulação de soluções adequadas aos trechos rodoviários. (...)
4. ANÁLISE DE SINISTROS DE TRÂNSITO. A partir da identificação dos locais com alta incidência de sinistros de trânsito, deve-se proceder a análise das ocorrências desse local. (...)
5. ANÁLISE DE CONDIÇÕES VIÁRIAS A análise das condições viárias do local se faz por três métodos: - Visita ao local; - Cadastro de segurança rodoviária; - Levantamento planialtimétrico cadastral. (...)
Fonte do Critério: PSR-D 03 DER/PR – Diagnóstico de problemas de segurança e identificação de soluções alternativas.
Critério: 1. OBJETIVO Estabelecer a metodologia para identificar possíveis problemas viários que estejam contribuindo para um elevado número de sinistros de trânsito e desta forma propor melhorias de segurança de tráfego. (...)
4. DIAGNÓSTICO DOS PROBLEMAS DE SEGURANÇA O diagnóstico dos Problemas de Segurança se faz pelo confronto entre os dados de Caracterização da Segurança e os dados de Caracterização Física e Operacional, visando a identificação dos eventuais problemas viários que estejam contribuindo para a ocorrência anormal de sinistros no local. (...)
5.1 PROCEDIMENTOS PARA IDENTIFICAÇÃO DE SOLUÇÕES ALTERNATIVAS
Os problemas são caracterizados através da constatação de um volume anormal de sinistros de trânsito em um local, devido muito provavelmente a uma deficiência na rodovia ou a condições operacionais desfavoráveis. (...)
6. PREVISÃO DE EFICIÊNCIA DAS SOLUÇÕES
Etapa 1: Identificação dos Segmentos onde Serão Efetuadas Melhorias. Consiste na identificação dos segmentos e trechos rodoviários concentradores de sinistros de trânsito em que serão efetuadas as melhorias.
Fonte do Critério: PSR-E 01 DER/PR - Obras de correção geométrica do traçado.
Critério: 5.2.2.2 Critérios para Avaliar a Necessidade de Terceira Faixa (...)
Em geral, a implantação de uma terceira faixa deve ser considerada quando:
• O volume horário de veículos na faixa de subida ultrapassa 200 veículos por hora.
• Desse volume pelo menos 10% é constituído por caminhões.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

• Uma das seguintes condições está presente: Prevê-se uma redução de velocidade de pelo menos 15km/h para veículos pesados; • O trecho em subida tem nível de serviço E ou F; • A rodovia experimenta queda de dois ou mais níveis de serviço no trecho em subida. Fonte do Critério: PSR-E 03 DER/PR - Correção física e operacional de interseções e acessos. Critério: 5.12.2.4 Dados de Acidentes No caso de melhorias em interseções existentes, os relatórios de acidentes contendo informações completas e análises das causas são extremamente importantes. Na ausência desses relatórios, é necessário realizar pesquisas sobre as condições operacionais da interseção para determinar as causas dos acidentes. (...) 5.12.2.5 Dados Econômicos Outro aspecto relevante é o fator econômico, que se refere ao custo da implantação da interseção, incluindo desapropriação e construção necessárias. Fonte do Critério: Manual de Projeto de Interseções DNIT – Publicação IPR n.º 718/2005. Critério: 3.3.4 Dados de Acidentes No caso de melhorias de interseções existentes, são de grande importância os relatórios de acidentes contendo registros completos e análises das suas causas. Na ausência desses relatórios, deverá ser procedida uma pesquisa das condições operacionais da interseção, para a determinação das causas dos acidentes. Fonte do Critério: Manual de projeto e práticas operacionais para segurança nas rodovias do DNIT – Publicação IPR n.º 741/2010. Critério: 3.2. MONITORAMENTO DA SEGURANÇA 3.1.1. Estatísticas de acidentes Cabe observar que as taxas de acidentes não indicam, por si só, onde devem ser empregados mais recursos, para que se obtenha o máximo de segurança do sistema. O volume de tráfego de cada rodovia é o fator complementar necessário para obter o seu número de acidentes. (...) Cada órgão rodoviário deve possuir um programa de segurança capaz de orientar a aplicação dos recursos disponíveis, com vistas a proporcionar o máximo de benefícios, tanto para as rodovias novas ou reconstruídas, quanto para os melhoramentos a introduzir nas já existentes. Devem ser considerados: a) Inventário Um sistema capaz de identificar os locais perigosos através do histórico dos acidentes, observações de campo e outros métodos, de uma maneira rotineira, sistemática e continuada. Devem ser investigadas, com rigor, todas as oportunidades para obter melhorias nas condições de segurança. b) Análise Um sistema capaz de analisar as várias soluções alternativas e avaliar os benefícios de cada uma delas, resultando na escolha da solução mais eficiente em termos de custo. c) Prioridades Uma ordenação dinâmica capaz de identificar as prioridades dos diferentes locais em ordem decrescente de importância, de forma tal que os recursos disponíveis possam ser aplicados, em primeiro lugar, aos itens mais necessários. d) Implantação Um sistema de planejamento capaz de ordenar a implantação dos trabalhos identificados como necessários, utilizando, para isso, os recursos existentes em quantidade proporcional às necessidades da segurança. e) Avaliação Um sistema de avaliação dos resultados “antes e depois”, capaz de indicar a eficiência das soluções que forem implantadas e um método de divulgação do que foi executado, de forma tal que as prioridades e soluções para locais semelhantes possam ser reajustadas, à medida que forem desenvolvidas novas e melhores técnicas.
CAUSAS
Não foram identificadas causas para a condição descrita.
EFEITOS
Comprometimento da efetividade e eficiência dos programas de segurança viária. A ausência de critérios objetivos e verificáveis para a definição dos trechos e interseções dos programas dificulta assegurar que as ações planejadas estejam direcionadas aos segmentos com maior necessidade de intervenção sob a perspectiva da segurança viária. Essa circunstância pode comprometer tanto o alcance dos resultados pretendidos quanto a adequada utilização dos recursos empregados.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Quanto à efetividade, há risco de que as intervenções não sejam direcionadas aos segmentos com maior potencial de redução dos sinistros e mortes no trânsito. As análises realizadas pela equipe de auditoria evidenciaram que parcela significativa dos segmentos com maior concentração de ocorrências permaneceu fora do escopo dos programas, o que pode comprometer a sua capacidade de contribuir para reduzir os índices de mortalidade nas rodovias estaduais.

Em termos de eficiência, os estudos, anteprojetos e futuras intervenções podem ser direcionados a segmentos cuja prioridade não se encontra demonstrada, enquanto locais com maior concentração de sinistros permanecem fora do escopo dos programas. Essa situação pode resultar na utilização de recursos técnicos, financeiros e operacionais sem evidências de que estejam direcionados aos pontos de maior criticidade da malha rodoviária estadual, reduzindo o aproveitamento dos recursos empregados.

Priorização de trechos e interseções sem correspondência com os segmentos de maior concentração de sinistros nos programas de segurança viária contribuiu com a alta quantidade de óbitos e feridos nas rodovias estaduais

Entre 2019 e 2024, de acordo com o Anuário Estatístico de Segurança Rodoviária (2024) do DER/PR, as rodovias estaduais apresentaram alta quantidade de óbitos e feridos, variando entre 615 e 742 óbitos e 6043 e 5109 feridos por ano.

No que se refere aos óbitos, inicialmente houve uma redução de 2019 para 2020, quando o número de óbitos passou de 628 para 615, menor valor anual da série disponível. Contudo, na sequência, houve expressiva elevação em 2021, atingindo 742 óbitos, que corresponde ao maior valor da série. Em 2022 e 2023 houve novas reduções, com 708 e 699 óbitos, respectivamente, seguida de nova queda em 2024, quando o indicador chegou a 665.

Embora seja possível identificar uma tendência recente de redução entre 2021 e 2024, essa melhora ocorre após um pico relevante em 2021 e não caracteriza uma trajetória linear ou contínua de queda em toda a série histórica. Em termos comparativos, o resultado de 2024 é menor que os de 2021, 2022 e 2023, mas ainda superior os de 2019 e 2020. Ou seja, apesar da redução recente, o índice ainda não atingiu os patamares alcançados no início da série, permanecendo elevado.

Comportamento semelhante é observado na análise do número de feridos. Após uma redução expressiva entre 2019 (6.043) e 2020 (5.305), o indicador manteve-se relativamente estável entre 2020 e 2023, oscilando em patamares próximos a 5.100–5.300 feridos por ano. Em 2024, contudo, registrou-se elevação para 5.388 feridos, interrompendo a leve trajetória decrescente observada nos três anos anteriores e sinalizando possível reversão da tendência de queda.

Embora o número de feridos em 2024 permaneça abaixo do patamar de 2019, ainda representa contingente expressivo de vítimas com lesões decorrentes de sinistros de trânsito nas rodovias estaduais.

Portanto, a análise conjunta da série histórica de óbitos e de feridos evidencia que esses indicadores de segurança viária vêm apresentando valores elevados, o que reforça a magnitude do problema e a necessidade de aprimoramento das ações de segurança viária no âmbito do DER/PR.

Priorização de trechos e interseções sem correspondência com os segmentos de maior concentração de sinistros nos programas de segurança viária contribuiu com o não atingimento da meta de redução da proporção da mortalidade do trânsito nas rodovias estaduais estabelecida no programa 17 do Plano Plurianual nos exercícios de 2024 e 2025.

O Plano Plurianual 2024-2027 estabeleceu, no âmbito do Programa 17 – Desenvolvimento da Infraestrutura e da Logística, metas para o indicador “Proporção de acidentes com óbitos nas rodovias do Paraná”, voltadas à redução da mortalidade no trânsito nas rodovias estaduais.

A partir da consulta ao painel “PPA em Números”[10], disponível na página eletrônica da Secretaria de Planejamento do Estado do Paraná, verificou-se o desempenho do indicador “Proporção de acidentes com óbitos nas rodovias do Paraná”.

Conforme demonstrado no painel e no PPA, os valores observados para o indicador foram:

- 2024: índice alcançado de 10,59, frente a uma meta de 8,46;
- 2025: índice alcançado de 9,97, frente a uma meta de 7,03.

Os dados evidenciam que, embora tenha ocorrido redução no indicador entre 2024 e 2025, o desempenho registrado em ambos os exercícios permanece acima das metas estabelecidas no Plano Plurianual, sendo importante destacar que o indicador possui polaridade “menor é melhor”.

Nesse contexto, mesmo com a trajetória de melhora observada no período, os resultados alcançados

[10]ttps://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZGZmMGVkZTgtYjFlOS00NjhjLWFkNDgtYWIyZmZhODY3YzcxIiwidCI6IjZlY2NiMTczLTA1OTUtNGE3MS05OGI3LTE4ZDFmNDkyMzA4NCJ9. Acesso em junho 2026.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

não foram suficientes para atingir os níveis previstos, configurando descumprimento das metas definidas para o indicador.
Em um cenário em que os resultados agregados ainda não atingiram os patamares previstos no planejamento governamental, a definição de programas de segurança viária sem critérios objetivos e verificáveis para a seleção dos trechos e interseções pode reduzir a capacidade dessas iniciativas de contribuir para o atingimento da meta de redução da mortalidade no trânsito das rodovias estaduais.

RESUMOS DOS COMENTÁRIOS DO GESTOR

A Diretoria Técnica do DER/PR, por meio do Memorando n.º 095/2026 e da Informação n.º 380/2026, elaborada pela Coordenadoria Técnica (CT), apresentou os seguintes esclarecimentos:
Informou que os programas possuem objetos e metodologias próprios, estruturados em duas etapas, sendo a primeira destinada a levantamentos, estudos e hierarquização técnica e a segunda à elaboração de anteprojetos (Informação n.º 380/2026, p. 1). Sustentou, ainda, que determinados locais não foram incluídos visto que as soluções previstas não seriam suficientes para atender às necessidades identificadas, considerando mais eficiente a realização de contratação apartada (Informação n.º 380/2026, p. 2).
Quanto à definição inicial dos trechos e interseções, a Coordenadoria Técnica informou que foram considerados, além dos dados de sinistros, o conhecimento local dos técnicos, o fluxo regional observado in loco, o desenvolvimento econômico, a integração regional e as demandas sociais (Informação n.º 380/2026, p. 3). Acrescentou que não estavam disponíveis, naquele momento, dados completos sobre volume horário, percentual de caminhões, redução de velocidade e nível de serviço, os quais seriam obtidos na primeira etapa das contratações (Informação n.º 380/2026, p. 3).
A unidade sustentou ainda, que os programas não possuem finalidade exclusivamente relacionada à segurança viária, abrangendo também aspectos de capacidade, fluidez e conforto dos usuários. Afirmou que a seleção inicial dos segmentos teve por finalidade definir os locais a serem estudados, e não os locais em que necessariamente seriam executadas intervenções. Argumentou, nesse sentido, que não seria possível estabelecer relação única entre os acidentes registrados e as características geométricas das vias (Informação n.º 380/2026, pp. 2-3).
Quanto aos resultados da análise dos sinistros, sustentou que a presença de registros de sinistros na maioria dos segmentos selecionados demonstraria que a segurança viária foi considerada na definição da malha. Para tanto, indicou que 96,36% da malha selecionada para o Rota Segura possui algum histórico de sinistros e que 96,02% das interseções do Conexões Seguras concentram ocorrências (Informação n.º 380/2026, p. 4).
A Coordenadoria apresentou, também, análise individualizada dos segmentos apontados pela equipe de auditoria, ressaltando situações relacionadas a concessões, obras em andamento, municipalização, anteprojetos e ações da Diretoria de Operações (Informação n.º 380/2026, pp. 7-10).
A manifestação invocou ainda, a discricionariedade técnica da Administração para sustentar que a definição dos segmentos decorreu de avaliação técnica e observou os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, com referência a precedentes jurisprudenciais (Informação n.º 380/2026, pp. 5-6).
Por fim, a Coordenadoria afirmou que os critérios objetivos e verificáveis recomendados pela equipe de auditoria já estariam previstos nos Termos de Referência, em razão da exigência de hierarquização técnica das intervenções após a coleta de dados (Informação n.º 380/2026, p. 11). Ao final, registrou o compromisso de formalizar e documentar, em ações futuras, os critérios utilizados para a definição inicial dos segmentos objeto de estudo (Informação n.º 380/2026, p. 11).

ANÁLISE DA EQUIPE

A manifestação da Diretoria Técnica do DER/PR e da Coordenadoria Técnica (CT) foi analisada pela equipe de auditoria, considerando os esclarecimentos apresentados. A análise resultou em ajustes pontuais nas evidências originalmente utilizadas, sem alteração da conclusão central do achado.
A estrutura dos programas em duas etapas já havia sido identificada na análise do achado. A primeira etapa compreende levantamentos, estudos e hierarquização técnica das intervenções, enquanto a segunda contempla a elaboração dos anteprojetos. A leitura dos próprios TRs demonstra que a hierarquização será realizada pela empresa contratada sobre uma malha previamente definida pela Administração, destinando-se à priorização das intervenções entre os segmentos já selecionados, e não à definição da própria malha. Os esclarecimentos apresentados confirmam a estrutura considerada no achado, sem alterar a constatação de que a definição inicial dos trechos e interseções, contemplada nos Termos de Referência, não foi acompanhada da demonstração objetiva e verificável dos critérios que orientaram essa escolha.
Também foi considerado o esclarecimento de que os programas possuem finalidade mais ampla,

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

envolvendo aspectos de capacidade, fluidez, conforto e segurança. Essa característica não afasta, contudo, a necessidade de critérios para definir quais trechos e interseções serão objeto dos estudos. A existência de múltiplas finalidades dos programas torna ainda mais necessária a explicitação dos parâmetros utilizados para selecionar a malha, de modo que seja possível verificar a relação entre os objetivos pretendidos e os segmentos escolhidos.

A manifestação invoca, ainda, a discricionariedade técnica da Administração Pública para sustentar que a definição dos segmentos observou critérios técnicos e os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. Não se questiona essa prerrogativa, visto que o objeto do achado é verificar se os critérios que orientaram a composição da malha foram previamente estabelecidos e se encontram documentados de forma objetiva e verificável. A existência de discricionariedade não afasta a necessidade de motivação das decisões administrativas, especialmente porque os próprios precedentes jurisprudenciais citados pela Coordenadoria condicionam o exercício dessa prerrogativa à motivação do ato.

Quanto à definição inicial dos trechos e interseções, a Coordenadoria Técnica informou que foram considerados o conhecimento das equipes regionais, o fluxo observado em campo, bem como aspectos relacionados ao desenvolvimento econômico, à integração regional e às demandas sociais. Contudo, não foram apresentados documentos que demonstrem a aplicação efetiva desses elementos na definição dos segmentos selecionados. Além disso, a própria CT informa que dados operacionais considerados relevantes, como volume de tráfego, percentual de caminhões, redução de velocidade e nível de serviço, seriam obtidos na primeira etapa da contratação.

Quanto à análise dos sinistros, a manifestação considerou relevante o fato de a maior parte dos segmentos selecionados apresentar algum registro de sinistro. Esse argumento, no entanto, não corresponde ao objeto específico da análise realizada pela equipe de auditoria, que examinou a relação entre a malha selecionada e os tipos de sinistros associados às intervenções consideradas nos programas. No Rota Segura, foram analisadas as colisões frontais; no Conexões Seguras, os abalroamentos transversais. Assim, a existência de algum registro de sinistro nos locais, por si só, não demonstra a pertinência de sua seleção.

A manifestação apresentou também análise individualizada de segmentos apontados pela auditoria, com justificativas relacionadas a obras, concessões, municipalização e outras situações específicas. Essas informações foram examinadas e resultaram em ajustes pontuais da análise.

Quanto às obras e concessões, a equipe de auditoria já havia considerado essas situações na definição da base analisada, tendo excluído os trechos não pavimentados, duplicados, em obras e sob concessão, conforme expressamente registrado na condição do presente achado. Desse modo, a alegação de que os trechos apontados pela fiscalização estariam sob concessão ou em obras não prospera como argumento, pois essas situações já haviam sido desconsideradas pela metodologia da auditoria, naquilo que foi identificado pela equipe à época da análise.

O que se reconhece, a partir dos esclarecimentos apresentados, é a existência de situações pontuais não identificadas inicialmente, especialmente trechos vinculados ao Contrato CO 087/2021-DOP e quatro situações relacionadas a obras, anteprojetos ou contratações ainda não concluídas. Esses casos foram considerados nos ajustes realizados, sem alteração da conclusão do achado.

Também houve diferença no critério de corte: a Coordenadoria considerou segmentos com mais de cinco ocorrências para as colisões frontais e mais de sete para os abalroamentos transversais, enquanto a auditoria considerou segmentos com cinco ou mais ocorrências e sete ou mais ocorrências, respectivamente. Essas diferenças explicam as divergências entre os resultados, mas não afastam as conclusões relativas à base examinada pela equipe de auditoria.

Quanto à municipalização, os exemplos apresentados pela Coordenadoria foram examinados e não alteram o resultado da análise, pois os trechos indicados não compuseram a base de trechos considerada pela equipe de auditoria.

Mantidas as premissas originais da auditoria, excluindo os trechos em obras e sob concessão, verifica-se que, no caso do programa Rota Segura, restam 22 trechos com maior concentração de colisões frontais. Desses, 17 não foram incluídos no programa, o que corresponde a 77,27% do total.

Trecho SRE	Sinistros	Observação
412S0050EPR	24	Não incluído
280S0090PRC	11	Não incluído
281S0030EPR	9	Não incluído
280S0100PRC	8	Não incluído

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

280S0150PRC	7	Não incluído
431S0030EPR	7	Contemplado no Programa Rota Segura
495S0030EPR	7	Não incluído
180S0330EPR	6	Contemplado no Programa Rota Segura
281S0370EPR	6	Contemplado no Programa Rota Segura
317S0395EPR	6	Contemplado no Programa Rota Segura
506S0010EPR	6	Não incluído
506S0030EPR	6	Não incluído
566S0040EPR	6	Não incluído

No caso do programa Conexões Seguras, adotando-se também as mesmas premissas originais da auditoria, exclusão dos trechos em obras e sob concessão, restaram 21 trechos com maior concentração de abalroamentos transversais. Desses, 15 não foram incluídos no programa, o que corresponde a 71,43% do total.

Trecho SRE	Sinistros	Observações
412S0050EPR	76	Não incluído
412S0018EPR	25	Não incluído
506S0030EPR	20	Não incluído
476S0153PRC	14	Não incluído
317S0248EPR	13	Não incluído
182S0265EPR	12	Contemplado no Programa Conexões Seguras
340S0110EPR	11	Não incluído
090S0011EPR	10	Contemplado no Programa Conexões Seguras
412S0070EPR	10	Não incluído
317D0250EPR	10	Não incluído
340D0115EPR	10	Não incluído
281S0030EPR	9	Contemplado no Programa Conexões Seguras
180S0370EPR	8	Contemplado no Programa Conexões Seguras
160S0095EPR	8	Contemplado no Programa Conexões Seguras
545S0010EPR	8	Não incluído
487D0160PRC	8	Não incluído
476S0157PRC	8	Não incluído
180S0391EPR	7	Não incluído
281S0310EPR	7	Contemplado no Programa Conexões Seguras
506S0010EPR	7	Não incluído
835S0010EPR	7	Não incluído

Mesmo após os ajustes decorrentes das informações apresentadas, trechos com elevada concentração dos sinistros permanecem fora dos programas sem justificativa demonstrada para sua não inclusão. Embora as justificativas individualizadas permitam esclarecer situações específicas, não demonstram que, no momento da definição da malha existia um conjunto de critérios previamente estabelecidos e documentados para orientar, de forma objetiva, a seleção ou exclusão dos segmentos.

Por fim, a manifestação sustenta que os critérios objetivos recomendados pela equipe já estariam previstos nos Termos de Referência, em razão da exigência de hierarquização técnica após a coleta de dados. Reitera-se que a hierarquização prevista nos Termos de Referência incide sobre a malha previamente definida e não se confunde com os critérios que deveriam orientar sua composição inicial.

Por outro lado, a Coordenadoria registra o compromisso de formalizar, em ações futuras, os critérios utilizados na definição inicial da malha. Essa medida converge com a recomendação proposta e constitui iniciativa adequada ao aprimoramento do processo de planejamento. Embora não afaste a constatação relativa aos programas analisados, sua implementação poderá contribuir para conferir maior objetividade e rastreabilidade à definição das intervenções futuras.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

Dessa forma, a equipe de fiscalização entende que o achado não foi sanado, devendo ser objeto de deliberação desta Corte de Contas.
CONCLUSÃO
Achado não sanado.
PROVIDÊNCIAS
Recomendação 4.1: Adotar, na fase de planejamento de futuras ações voltadas à segurança viária, critérios objetivos, formalizados e verificáveis para a seleção dos trechos e interseções a serem objeto de intervenções, considerando dados de sinistros e/ou outros parâmetros técnicos previamente definidos e documentados.
PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO
PHR – Processo de Homologação de Recomendações

ACHADO 5 – AUSÊNCIA DE PROCESSO ESTRUTURADO DE MONITORAMENTO CONTÍNUO DO PROGRAMA DE SEGURANÇA VIÁRIA (PROSEG)
CONDIÇÃO
O DER/PR não possui processo estruturado de monitoramento contínuo do Programa de Segurança Viária (ProSeg), o que compromete sua capacidade de aferir, de forma sistemática, a conformidade, a eficácia e a eficiência dos controles internos da gestão aplicados ao programa. Essa deficiência revela que o órgão não observa boas práticas de gestão recomendadas à administração pública, a exemplo daquela consolidada no art. 11, inciso V, alínea “a” da Instrução Normativa Conjunta MP/CGU n.º 01/2016, a qual, embora aplicável à administração pública federal, pode ser adotada como referência para regulamentar o processo de monitoramento contínuo do DER/PR. Explica-se. Nas entrevistas realizadas com os superintendentes regionais, constatou-se que o acompanhamento do ProSeg ocorre predominantemente no âmbito da execução contratual, por meio de interações diretas com os fiscais, análises de medições, acompanhamento de situações locais e tratativas pontuais relacionadas à prestação dos serviços. Contudo, essas atividades não integram processo contínuo de monitoramento do programa, voltado à produção, análise e utilização de informações gerenciais para avaliar o funcionamento dos controles aplicados ao programa, identificar fragilidades e promover sua melhoria contínua. Em uma das regionais, as manifestações registradas na ouvidoria foram apontadas como instrumento de monitoramento das atividades de fiscalização do programa. Essa prática, porém, não assegura a detecção tempestiva de falhas na fiscalização, uma vez que as ocorrências só chegam ao conhecimento da Administração após serem relatadas pelos usuários, caracterizando mecanismo passivo de identificação de problemas. Na Coordenadoria de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária (CETS/DOP), o acompanhamento ocorre por meio da consolidação de informações sobre medições, valores, quantitativos, aditivos contratuais e contabilização de projetos encaminhados pelas superintendências regionais, além do recebimento e armazenamento de relatórios produzidos pelas supervisoras e pelas empreiteiras. Esse fluxo representa base inicial relevante para o desenvolvimento do processo de monitoramento contínuo do ProSeg, mas permanece voltado ao acompanhamento operacional, sem análise periódica integrada das informações disponíveis, nem a utilização dessas informações para avaliação contínua dos controles aplicados ao programa. Consideradas em conjunto, essas atividades possuem natureza gerencial relacionada à execução contratual. Embora contribuam para o acompanhamento operacional do programa, não configuram processo estrutura de monitoramento contínuo, pois não compreendem procedimentos sistemáticos de avaliação dos controles internos, identificação de deficiências, acompanhamento da implementação de medidas corretivas e verificação contínua de sua eficácia, conforme características e finalidades descritas no art. 11, inciso V, alínea 'a', da IN Conjunta MP/CGU nº 01/2016. Para a estruturação desse processo, devem ser observados elementos essenciais como: abordagem sistemática baseada em riscos, avaliações específicas dos controles internos e formalização do acompanhamento das deficiências identificadas e das medidas corretivas adotadas. Portanto, o DER/PR não possui processo estruturado de monitoramento contínuo do ProSeg, capaz de avaliar de forma sistemática os controles internos da gestão aplicados ao programa, identificar tempestivamente suas deficiências e promover melhoria contínua.
EVIDÊNCIAS
● Entrevistas realizadas com as Superintendências Regionais e com a Coordenadoria de Engenharia de Tráfego e Segurança Rodoviária (CETS);

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

● Entrevistas realizadas com fiscais dos contratos do ProSeg referentes aos trechos da amostra selecionada.

CRITÉRIOS

Fonte de Critério: Instrução Normativa Conjunta MP/CGU nº 01/2016.
Critério: Art. 3º. Os órgãos e entidades do Poder Executivo federal deverão implementar, manter, monitorar e revisar os controles internos da gestão, tendo por base a identificação, a avaliação e o gerenciamento de riscos que possam impactar a consecução dos objetivos estabelecidos pelo Poder Público. Os controles internos da gestão se constituem na primeira linha (ou camada) de defesa das organizações públicas para propiciar o alcance de seus objetivos. Esses controles são operados por todos os agentes públicos responsáveis pela condução de atividades e tarefas, no âmbito dos macroprocessos finalísticos e de apoio dos órgãos e entidades do Poder Executivo federal. A definição e a operacionalização dos controles internos devem levar em conta os riscos que se pretende mitigar, tendo em vista os objetivos das organizações públicas. Assim, tendo em vista os objetivos estabelecidos pelos órgãos e entidades da administração pública, e os riscos decorrentes de eventos internos ou externos que possam obstaculizar o alcance desses objetivos, devem ser posicionados os controles internos mais adequados para mitigar a probabilidade de ocorrência dos riscos, ou o seu impacto sobre os objetivos organizacionais. (...)
Art. 11. Na implementação dos controles internos da gestão, a alta administração, bem como os servidores da organização, deverá observar os componentes da estrutura de controles internos, a seguir descritos: (...)
IV - informação e comunicação: as informações produzidas pelo órgão ou entidade devem ser apropriadas, tempestivas, atuais, precisas e acessíveis, devendo ser identificadas, armazenadas e comunicadas de forma que, em determinado prazo, permitam que os funcionários e servidores cumpram suas responsabilidades, inclusive a de execução dos procedimentos de controle interno. A comunicação eficaz deve fluir para baixo, para cima e através da organização, por todos seus componentes e pela estrutura inteira.
V – monitoramento: é obtido por meio de revisões específicas ou monitoramento contínuo, independente ou não, realizados sobre todos os demais componentes de controles internos, com o fim de aferir sua eficácia, eficiência, efetividade, economicidade, excelência ou execução na implementação dos seus componentes e corrigir tempestivamente as deficiências dos controles internos:
a) monitoramento contínuo: é realizado nas operações normais e de natureza contínua da organização. Inclui a administração e as atividades de supervisão e outras ações que os servidores executam ao cumprir suas responsabilidades. Abrange cada um dos componentes da estrutura do controle interno, fortalecendo os controles internos da gestão contra ações irregulares, antiéticas, antieconômicas, ineficientes e ineficazes. Pode ser realizado pela própria Administração por intermédio de instâncias de conformidade, como comitês específicos, que atuam como segunda linha (ou camada) de defesa da organização;
Fonte do Critério: COSO Gerenciamento de Riscos Corporativos - Estrutura Integrada.
Critério: Anexo 7.1. (...) Indicadores de Desempenho – relacionar diferentes conjuntos de dados, sejam eles operacionais sejam financeiros, em conjunto com a realização de análises dos relacionamentos e das medidas de investigação e correção, funciona como uma atividade de controle. Os indicadores de desempenho incluem, por exemplo, índices de rotação de pessoal por unidade. Ao investigar resultados inesperados ou tendências incomuns, a administração poderá identificar circunstâncias nas quais a falta de capacidade para concluir processos fundamentais pode significar menor probabilidade dos objetivos serem alcançados. A forma como a administração utiliza essas informações – somente no caso de decisões operacionais ou, também, no caso do acompanhamento de resultados imprevistos nos sistemas de comunicações – determinará se a análise dos indicadores de desempenho por si só atenderá às finalidades operacionais, bem como às finalidades de controle da comunicação (p.70).
Fonte do Critério: Construindo e Gerenciando Indicadores - Guia Metodológico - STJ 2018.
Critério: (...) a utilização de indicadores de desempenho possibilita à organização acompanhar o foco de sua atuação, realizando os ajustes necessários para o alinhamento das ações à estratégia (p. 09). O desempenho de uma organização é avaliado pelos seus resultados e, para isso, é necessário medir. Essa medição pode ocorrer por meio de um conjunto de indicadores que contemplam a avaliação do atendimento às necessidades, às expectativas e aos requisitos das partes interessadas. Dessa forma, os indicadores são importantes para: • conhecer as necessidades e expectativas dos clientes; • facilitar o planejamento; • mensurar os resultados; • embasar a análise crítica do desempenho; • facilitar o processo de tomada de decisão; • contribuir para a melhoria contínua dos processos de trabalho (p. 11).
Fonte de Critério: CGU – Guia para Elaboração de Indicadores de Desempenho de Processos.
Critério: https: // repositorio. cgu. gov. br / bitstream / 1/ 66336 / 3/ Guia _ para_ Elabora% C3%A7ao_de_Indicadores_de_Processos.pdf

CAUSAS

Deficiências na forma de registro e meios de comunicação disponíveis aos superintendentes e à

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

CETS/DOP.
O DER/PR não definiu institucionalmente como as informações relacionadas ao ProSeg devem ser produzidas, registradas, consolidades e comunicadas para subsidiar o monitoramento contínuo do programa, resultando na utilização de meios fragmentados e descentralizados, sem rastreabilidade e sem capacidade de análise integrada.
Explica-se.
A forma de registro de comunicação atualmente utilizada pelas superintendências regionais e pela CETS/DOP não oferece suporte adequado ao monitoramento contínuo. Embora existam registros produzidos no âmbito da fiscalização e da execução contratual, eles permanecem dispersos, com diferentes formas de armazenamento, sem padronização institucional que assegure a produção de informações apropriadas, tempestivas, atuais, precisas e acessíveis, conforme o componente da "comunicação e informação" previsto no art. 11, inciso IV, da Instrução Normativa Conjunta MP/CGU nº 01/2016, a qual, embora aplicável à administração pública federal, pode ser adotada como referência de boas práticas.
No aspecto da comunicação, constatou-se que parte relevante das informações produzidas durante a fiscalização ocorre por canais restritos aos interlocutores diretos, como WhatsApp, e-mails e ofícios, muitas vezes não registrados em e-protocolos. Essa forma de comunicação restringe a rastreabilidade das informações, sua disponibilização às instâncias responsáveis pelo acompanhamento do programa e sua utilização para fins de monitoramento.
Quanto ao registro das informações, foram identificados documentos arquivados de forma dispersa, incluindo fotos armazenadas em nuvem, arquivamento em pastas de contrato e relatórios produzidos pelas supervisoras, sem padronização e sem integração entre as instâncias. Em uma das regionais, um fiscal desenvolveu ferramenta própria para organização das informações, iniciativa que evidencia a necessidade de instrumentos institucionais voltados à consolidação e utilização das informações produzidas no âmbito do programa.
No âmbito da CETS/DOP, verificou-se a existência de iniciativas de consolidação das informações encaminhadas pelas regionais, as quais constituem base inicial para o desenvolvimento do monitoramento contínuo. Entretanto, essas informações ainda não são consolidadas e atualizadas de forma periódica em base única, nem utilizadas de forma sistemática para análise de desempenho do programa, identificação de fragilidades ou acompanhamento da efetividade dos controles aplicados.
Como consequência, as superintendências regionais e a CETS/DOP não dispõem de informações organizadas e continuamente atualizadas que permitam acompanhar, de forma integrada, a gestão do ProSeg, avaliar e identificar tempestivamente deficiências nos controles aplicados ao programa e subsidiar o monitoramento contínuo.
Ausência de indicadores estruturados para o monitoramento contínuo do ProSeg.
O DER/PR não dispõe de conjunto estruturado e padronizado de indicadores de desempenho voltados ao monitoramento contínuo do Programa de Segurança Viária (ProSeg). Essa situação diverge das boas práticas de gestão constantes no COSO (Estrutura Integrada de Gerenciamento de Riscos Corporativos) e limita a capacidade da Administração de acompanhar, de forma objetiva e sistemática, o desempenho do programa e de avaliar a efetividade dos controles internos aplicados ao programa.
Explica-se.
Nas entrevistas realizadas com as Superintendências Regionais e com a CETS/DOP, não foram identificados indicadores estruturados para o subsidiar o monitoramento contínuo do ProSeg.
Com isso, não existem parâmetros previamente definidos que permitam acompanhar, de forma periódica e objetiva, aspectos relevantes da gestão do programa, tais como a atuação da fiscalização, a tempestividade das ações, a recorrência de não conformidades, a implementação de medidas corretivas e os resultados alcançados. Essa ausência dificulta a identificação de tendências, fragilidades e desvios de desempenho, bem como a comparação entre regionais ao longo do tempo.
Conforme o COSO (Anexo 7.1, p. 70), indicadores de desempenho constituem atividade de controle que permite relacionar diferentes conjuntos de dados operacionais e financeiros, analisar seus resultados e identificar situações que possam comprometer o alcance dos objetivos organizacionais. Sua inexistência limita a capacidade institucional de acompanhar o desempenho do ProSeg e identificar tempestivamente fragilidades na efetividade dos controles internos adotados.
No mesmo sentido, o Guia Metodológico de Construção e Gerenciamento de Indicadores do STJ estabelece que indicadores são instrumentos essenciais para subsidiar a análise de desempenho, a tomada de decisão e a identificação tempestiva de falhas, bem como promover ajustes necessários ao alinhamento dos objetivos institucionais.
Com o objetivo de orientar a estruturação de indicadores, a Controladoria Geral da União (CGU) editou o Guia para Elaboração de Indicadores de Desempenho de Processos, o qual representa boa prática de

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

gestão pública que pode ser adotada como referência pelo DER/PR no desenvolvimento de indicadores voltados ao monitoramento contínuo do ProSeg.

EFEITO

Comprometimento da capacidade de identificação tempestiva e correção de fragilidades do ProSeg

Como efeito, verificou-se que a ausência de um processo estruturado de monitoramento contínuo do Programa de Segurança Viária (ProSeg) reduz a capacidade institucional do DER/PR de identificar e corrigir tempestivamente fragilidades na gestão do programa.

Em consequência, aumenta o risco de que inconformidades relacionadas à execução do ProSeg permaneçam sem identificação ou tratamento em tempo oportuno, reduzindo a capacidade da Administração de atuar preventivamente, avaliar a suficiência das medidas adotadas e promover o aprimoramento contínuo da gestão do programa.

A relevância desse risco é evidenciada pelo próprio resultado da auditoria, que identificou inconformidade material na execução do programa, relacionada à insuficiência de tachas nas rodovias estaduais (achado 1). Embora essa ocorrência não possa ser atribuída exclusivamente à inexistência de monitoramento contínuo, ela demonstra a importância de mecanismos capazes de permitir o acompanhamento sistemático do programa, a identificação tempestiva de desvios e a adoção de medidas corretivas necessárias.

RESUMOS DOS COMENTÁRIOS DO GESTOR

A Diretoria de Operações (DOP) do DER/PR, por meio da Informação n.º 951/2026 – DOP/CETS, elaborada pela Coordenadoria de Engenharia de Tráfego e Segurança (CETS), apresentou os seguintes esclarecimentos:

Informou que o acompanhamento atualmente realizado no ProSeg contempla a gestão da execução contratual, mediante a análise de medições, valores quantitativos, aditivos, projetos, relatórios das empresas executoras e supervisoras, informações das Superintendências Regionais, registros fotográficos e controles desenvolvidos pelas equipes de fiscalização (pp. 7-8).

Reconheceu, contudo, que a informações são produzidas e armazenadas por diferentes unidades e meios e que os controles existentes podem ser aperfeiçoados para compor um processo institucionalizado de monitoramento contínuo, com maior rastreabilidade, análise integrada e avaliação sistemática do desempenho do programa. Nesse sentido, informou que acatará as recomendações relativas ao monitoramento contínuo, à utilização de sistema informatizado e à construção de indicadores de desempenho (p.8).

Como medidas iniciais, informou que pretende promover, de forma gradual, a padronização dos relatórios, registros de fiscalização, comunicações de não conformidade e evidências de correção, com preferência pela utilização de meios oficiais que assegurem a rastreabilidade; definir repositório ou base centralizada para os dados técnicos, contratuais e gerenciais do programa, com regras de atualização e responsabilidades por unidade; e estabelecer rotinas periódicas de consolidação e análise das informações com registro das fragilidades identificadas, das medidas corretivas e da verificação de sua efetividade (p. 8).

Informou, ainda, que será avaliada solução informatizada existente, a ser desenvolvida ou contratada, observados requisitos de integração, segurança da informação, disponibilidade e governança. Quanto aos indicadores, informou que pretende definir conjunto inicial abrangendo, entre outros aspectos, avanço físico e financeiro, aderência entre serviços projetados e executados, incidência e recorrência de não conformidades, prazo médio de correção, situação das medidas corretivas, cobertura dos dispositivos de segurança e cumprimento das metas estabelecidas (p. 9).

Por fim, esclareceu que a implementação das medidas demanda articulação com outras unidades do DER/PR, especialmente as áreas de tecnologia da informação, gestão contratual, planejamento, controle interno e as Superintendências Regionais. Informou que as providências serão formalizadas em plano institucional e utilizadas para orientar melhorias no Termo de Referência do ProSeg II (p. 9).

ANÁLISE DA EQUIPE

Os mecanismos atualmente utilizados pelo DER/PR estão voltados ao acompanhamento da execução contratual do ProSeg, não se confundindo com o processo de monitoramento contínuo objeto do achado, pois referem-se à análise de medições, valores, quantitativos, aditivos, projetos, relatórios, registros fotográficos e demais informações produzidas pelas equipes de fiscalização dos contratos, o que permite tão somente acompanhar a execução dos serviços e o cumprimento das obrigações contratuais.

O monitoramento contínuo possui finalidade distinta do acompanhamento da execução contratual. Enquanto este se volta à verificação da execução dos serviços e cumprimento das obrigações estabelecidas em contrato, aquele pressupõe a utilização sistemática das informações produzidas na política de segurança viária para avaliar o funcionamento dos seus controles, identificar suas deficiências, acompanhar as medidas corretivas e verificar a sua efetividade. Assim, as informações geradas no acompanhamento contratual constituem insumos relevantes para o monitoramento contínuo, mas não o substituem.

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL

A CETS reconheceu que as informações são produzidas e armazenadas por diferentes unidades e meios e que os controles existentes podem ser aperfeiçoados para compor um processo institucionalizado de monitoramento contínuo, com maior rastreabilidade, análise integrada e avaliação sistemática do desempenho do programa. Nesse sentido, informou que acatará as recomendações relativas ao monitoramento contínuo, à utilização de sistema informatizado e à construção de indicadores de desempenho.

Nessa perspectiva, importa ressaltar que as providências a serem adotadas pela CETS/DOP no âmbito deste achado devem estar direcionadas à estruturação do processo de monitoramento contínuo das ações de segurança viária. Isso porque parte das providências propostas refere-se ao aperfeiçoamento dos mecanismos de acompanhamento da execução contratual, o que não constitui objeto do achado. Ainda assim, o estabelecimento de rotinas periódicas de análise, o registro das fragilidades identificadas, o acompanhamento das medidas corretivas e a verificação de sua efetividade estão relacionados ao monitoramento contínuo.

A mesma distinção deve ser realizada quanto aos indicadores inicialmente propostos. Indicadores como avanço físico e financeiro, aderência entre serviços projetados e executados e cobertura de dispositivos de segurança estão voltados ao acompanhamento da execução contratual. Outros, como incidência e recorrência de não conformidades, prazo médio de correção e situação de medidas corretivas, podem contribuir para a avaliação dos controles e o monitoramento das deficiências da política de segurança viária.

Além disso, para que os indicadores cumpram efetivamente essa finalidade deverão estar inseridos em rotinas de análise dos resultados, identificação de desvios ou deficiências, definição e acompanhamento de medidas corretivas e verificação de sua efetividade. A existência de indicadores, isoladamente, não caracteriza o processo de monitoramento contínuo das ações de segurança viária.

As iniciativas anunciadas ainda se encontram em fase de análise e estruturação, não tendo sido materializadas, até o momento, as medidas recomendadas. Sua efetiva implementação pela Autarquia deverá, portanto, ser objeto de acompanhamento.

Dessa forma, a equipe de auditoria entende que o achado não foi sanado nesta etapa, devendo as Recomendações 5.1, 5.2 e 5.3 ser objeto de deliberação desta Corte de Contas para que o gestor aprimore seus processos de trabalho.

CONCLUSÃO

Achado não sanado.

PROVIDÊNCIAS

Recomendação 5.1: Instituir rotinas de monitoramento contínuo do ProSeg, incorporando procedimentos sistematizados e documentados, com foco na avaliação da eficácia e eficiência desse processo;

Recomendação 5.2: Utilizar sistema informatizado para registro, comunicação e acompanhamento do ProSeg, que permita: a) a consolidação padronizada de informações produzidas pelas superintendências regionais e pela CETS/DOP; b) a rastreabilidade das ações e das medidas adotadas; c) o armazenamento centralizado e estruturado dos dados; d) a disponibilização tempestiva de informações gerenciais às instâncias responsáveis pelo monitoramento do programa;

Recomendação 5.3: Desenvolver e implementar um conjunto estruturado de indicadores de desempenho para subsidiar o monitoramento contínuo do ProSeg, com definição clara de: a) objetivos de cada indicador; b) fórmulas de cálculo; c) periodicidade de medição; d) metas de desempenho; e) responsáveis.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

PHR – Processo de Homologação de Recomendações

DOCUMENTO E ASSINATURA(S) DIGITAIS
AUTENTICIDADE E ORIGINAL DISPONÍVEIS NO ENDEREÇO WWW.TCE.PR.GOV.BR, MEDIANTE IDENTIFICADOR ZLYU.YI1A.EBFH.EJNL