



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes  
Superintendência Regional de Minas Gerais  
Núcleo de Apoio Administrativo

OFÍCIO Nº 4090/2021/NAA - MG/SRE - MG

Belo Horizonte, 13 de janeiro de 2021.

Ilmo. Sr.  
JULIANO FERREIRA  
Presidente da Câmara Municipal de Ouro Preto  
Praça Tiradentes, 41 - Centro  
CEP 35400-000 - Ouro Preto/MG

**Assunto: Ofício nº OF-SEC/20-12-355.**

Senhor Presidente,

Reporto-me ao ofício em referência, que encaminha cópia da Representação nº 133/2020, de autoria dos vereadores Chiquinho de Assis e Vantuir Silva, solicitando informações sobre a ausência dos redutores de velocidade no trecho BH-Ouro Preto, BR 356, assim como na Rodovia do Contorno, Rodrigo Mello Franco de Andrade, Ouro Preto-Mariana.

Inicialmente, esclareço que esta autarquia possui contratos vigentes oriundos do Edital nº 168/2016 para a cobertura dos serviços de disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos de controle de tráfego nas rodovias federais sob a circunscrição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, cujo o quantitativo contratado permitiria o monitoramento de 8.015 (oito mil e quinze) faixas de tráfego, distribuídas em até 03 (três) tipos de equipamentos e em 24 (vinte e quatro) lotes, abrangendo cada uma das 27 (vinte e sete) Unidades Federativas. Em Minas Gerais, temos os lotes 22; 23 e 24, sendo que para o local em questão, o lote abrangido é o LOTE 24, TT-084/18 - SITRAN.

Contudo, em função de determinação presidencial, o Ministério da Infraestrutura deu início à estudos referentes às revisões e atualizações dos critérios a serem adotados na fiscalização eletrônica de velocidade.

Assim cumpre-nos informar que este DNIT não poderá autorizar a instalação de equipamentos, para além daqueles previstos pelo Acordo Judicial, promovido pelo DNIT e o Ministério Público Federal (MPF), aprovado pela Diretoria Colegiada desta Autarquia por intermédio do Relato nº 33 / Processo SEI nº 50600.015570/2019-21 e constante da Ação Popular nº. 1008898-38.2019.4.01.3400, onde firmou-se a priorização de 3.875 (três mil e oitocentos e setenta e cinco) faixas de monitoramento, **sob pena de responsabilização por descumprimento das cláusulas entabuladas no referido acordo.**

Importante ainda, mencionar que a definição dos pontos a serem inseridos no referido Acordo Judicial, adotou a metodologia desenvolvida em parceria com o Laboratório de Transportes e Logística - LABTRANS e explanada na NOTA TÉCNICA Nº: 199/2019/CGPERT/DIR/DNIT SEDE. Tal técnica é fundamentada por DENATRAN (1982), no manual de identificação, análise e tratamento de pontos negros, pela conceituação da Unidade Padrão de Severidade, cujo valor, expresso em UPS, é resultante da soma dos produtos do número de ocorrências por severidade pelo peso atribuído à respectiva severidade. Assim, a quantificação dos acidentes, em UPS, é feita a partir da seguinte fórmula:

$$UPS_{local} = 1 \times A_s + 4 \times A_v + 6 \times A_{vn} + 13 \times A_f$$

Onde,

- $UPS_{local}$ : Valor UPS do local;
- $A_s$ : nº de ocorrências de acidente sem vítimas (somente com danos materiais);
- $A_v$ : nº de ocorrências de acidente com vítima não fatal;
- $A_{vn}$ : nº de ocorrências de acidente com vítima não fatal envolvendo pedestre (atropelamento);
- $A_f$ : nº de ocorrências de acidente com vítima fatal.

A severidade de cada local de estudo é classificada em 6 (seis) categorias de criticidade com base no UPS médio anual.

A Tabela abaixo dispõe da Classificação de acidentes em relação a UPS por local:

Classificação do local	UPS médio anual	Peso Equivalente (Acidentes por ano)
Muito alta	Superior a 25	Mais de 2 acidentes com morte
Alta	Entre 18 e 25	Até 2 acidentes com morte
Média	Entre 10 e 17	Até 1 acidente com morte e 1 com vítima
Baixa	Entre 5 e 9	Até 1 acidente com vítima
Muito baixa	Entre 1 e 4	Acidentes sem vítimas
Nula	Igual a 0	Sem acidentes

Câmara Municipal de Ouro Preto

Protocolo

Nº 29958  
Correspondência Recebida  
Em 26/01/21  
Ass. VERA Hs e JAN 31 Min

Desta forma, os equipamentos que alcançaram a criticidade, e portanto, estão previstos na relação do Acordo Judicial na BR-356 são os seguintes:

LOTE	UF	RODOVIA	km	TIPO DE EQUIP	FAIXAS	SENTIDO	CÓDIGO - EV	SITUAÇÃO - EV	OBSERVAÇÃO - EV	CÓDIGO - ET	SITUAÇÃO
LOTE 24	MG	356	265,000	CEV	2	Crescente/Decrescente	EV.1805.MG0262	Aprovado	Sem observação	ET.1812.MG0249	Aprova
LOTE 24	MG	356	266,000	CEV	2	Crescente/Decrescente	EV.1805.MG0263	Aprovado	Sem observação	ET.1812.MG0250	Aprova

Importante ressaltar que **TODOS** os equipamentos contemplados estão **EM OPERAÇÃO**.

Quanto à previsão para instalação de novos equipamentos para além dos atualmente abrangidos no Acordo Judicial, esse assunto é conduzido pela SEDE.

Quanto à remoção dos equipamentos que estavam inoperantes, tal determinação foi dada pela Coordenação Geral de Operações Rodoviárias, no processo SEI nº 50600.006173/2019-69, no Ofício-Circular 138.

Foi analisada pela Unidade Local de Contagem, responsável pelo segmento, a possibilidade de colocação de Ondulações Transversais (lombada), mesmo que em caráter emergencial, mas concluiu-se que não seria adequada, uma vez que impactaria de sobremaneira a operação do trecho, que é utilizado como rota alternativa para o corredor em obras da BR-381/MG.

A ausência de radares como no caso presente, não se trata de uma particularidade da BR-356/MG. Estão também sem equipamentos a BR-381/MG e o Anel Rodoviário de Belo Horizonte, entre outras rodovias.

Desta maneira, informo que o DNIT envidará esforços junto ao Ministério da Infraestrutura para conclusão da "reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas" e, para obtenção de êxito, conta com a participação e apoio dessa Câmara Municipal, como autoridade do Poder Legislativo.

(Assinado Digitalmente)

**CAROLINE BURATTO DE LIMA E OLIVEIRA**  
Superintendente Regional Substituta  
SREMG/DNIT



Documento assinado eletronicamente por **Caroline Buratto de Lima, Superintendente Regional no Estado de Minas Gerais-Substituto(a)**, em 13/01/2021, às 17:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **7316686** e o código CRC **786D9590**.