



PROCESSOS LICITATÓRIOS HOMOLOGADOS – CLOSE – 2023

Total do Valor Global Orçado: R\$964.056.836,19

Total de Desconto do Valor Orçado: R\$ 101.424.791,49

Total do Valor Homologado: R\$ 862.632.044,52

Percentual de Desconto total sobre o valor orçado:11%

Quantidade de Licitações Homologadas: 15

Quantidade de Lotes Homologados:18

Licitações fracassadas/revogadas: 8

Edital		Objeto Resumido	Mês da Homologação	Valor Global Orçado	Valor Homologado	Desconto do Valor Orçado	Percentual
1	RDC nº 378/2022-00	Contratação de empresa para a execução dos serviços de gestão ambiental abrangendo o gerenciamento ambiental, a supervisão ambiental e a execução dos programas ambientais no âmbito das obras de implantação e pavimentação da Rodovia BR-135/BA/MG - trecho entre Barreiras/BA e Manga/MG – Lote Único.	Janeiro	R\$ 33.899.125,08	R\$ 17.499.000,00	R\$ 16.400.125,08	48,38%



2	RDC nº 398/2022-00	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia visando a execução das obras de duplicação, adequação de capacidade, e melhorias de segurança com eliminação de pontos críticos da rodovia BR-282/SC, entre o entroncamento com a BR-116/SC (Lages) e o entroncamento com a BR-163/SC (São Miguel do Oeste) – Lote Único.	Fevereiro	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada
3	Pregão nº 529/2022-00	Contratação de empresa(s) especializada(s) para operação e manutenção de instalações portuárias, dividido em 03 lotes – 3 Lotes.	Março (Item 1 e 2) Outubro (item 3)	R\$ 74.197.943,47 (Item 1) R\$ 72.865.915,72 (Item 2) Revogado (Item 3)	R\$ 66.822.392,90 (Item 1) R\$ 67.116.815,34 (Item 2) Revogado (Item 3)	R\$ 7.375.550,57 (Item 1) R\$ 5.749.100,38 (Item 2) Revogado (Item 3)	9,94% (Item 1) 7,89% (Item 2) Revogado (Item 3)



4	RDC nº 554/2022-00	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia para adequação de capacidade com duplicação, melhoria da segurança e eliminação de segmentos críticos da rodovia BR-304/RN – 2 Lotes.	Março	R\$ 8.567.888,06 (Lote 1) R\$ 6.968.306,87 (Lote 2)	R\$ 5.990.000,00 (Lote 1) R\$ 4.870.000,00 (Lote 2)	R\$ 2.577.888,06 (Lote 1) R\$ 2.098.306,87 (Lote 2)	30,09% (Lote 1) 30,11% (Lote 2)
5	Pregão nº 084/2023-00	Contratação, de empresa especializada ou consórcio de empresas para execução dos serviços de disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos de controle de tráfego nas rodovias federais sob circunscrição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT – 5 Itens.	Abril	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada



6	RDC nº 408/2022-00	Contratação integrada de empresas especializadas na elaboração do projeto Básico/Executivo, implantação, manutenção e monitoramento de plantios compensatórios nas áreas do Campo de Instrução Militar Marechal Newton Cavalcante (CIMNC) e do Parque Histórico Nacional dos Guararapes – 2 Lotes.	Maio	R\$ 6.335.143,78 (Lote 1) R\$ 3.383.230,34 (Lote 2)	R\$ 5.955.035,1532 (Lote 1) R\$ 3.214.065,4398 (Lote 2)	R\$ 380.108,63 (Lote 1) R\$ 169.164,90 (Lote 2)	6% (Lote 1) 5,0001% (Lote 2)
7	RDC nº 054/2023-00	Contratação de empresa especializada para a execução das obras complementares urbanas de implantação e recuperação de pavimentação, drenagem, paisagismo, sinalização e iluminação em Barra Mansa/RJ, correspondentes à 3ª etapa das obras de adequação geométrica da linha férrea – Lote Único.	Maio	R\$ 47.686.503,96	R\$ 44.253.000,00	R\$ 3.433.503,90	7,2%



8	RDC nº 398/2021-00	Contratação de empresa especializada em serviços de consultoria para a execução do plano básico ambiental indígena - PBAI Mbyá Guarani, para o detalhamento e execução do plano básico ambiental quilombola - PBAQ e execução do plantio compensatório em aldeias indígenas referentes às obras de duplicação da rodovia BR 116/RS, km 300,54 ao km 511,76 - Lote Único.	Junho	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada
9	RDC nº 162/2023-00	Contratação de Empresa para execução dos Serviços de Gestão Ambiental, abrangendo a Supervisão Ambiental, a Implementação de Programas Ambientais e o Gerenciamento Ambiental das obras de adequação da capacidade e duplicação da rodovia BR-116/RS – Lote Único.	Julho	R\$ 19.077.568,65	R\$ 10.098.564,18	R\$ 8.979.003,85	47,07%
10	Pregão nº 329/2023-00	Contratação de empresa(s) especializada(s) para operação e manutenção de instalações portuárias - 03 Lotes.	Agosto	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada



11	Pregão nº 172/2023-00	Contratação de empresa(s) para a execução dos serviços técnicos especializados de supervisão da execução dos serviços de engenharia nas instalações portuárias localizadas nos estados do Amazonas, Rondônia e Roraima dividido em - 02 Lotes.	Setembro	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada
12	RDC nº 336/2023-00	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos de viabilidade e projetos básicos e executivos de engenharia visando a execução das obras de ampliação e adequação de capacidade, restauração e melhorias de segurança e eliminação de segmentos críticos da BR-174/AM – Lote Único.	Outubro	R\$ 24.771.847,85	R\$ 11.380.000,00	R\$ 13.391.847,85	54,06%



13	RDC nº 351/2023-00	Contratação de empresa especializada em serviços de consultoria para a continuidade da implementação dos Planos Básicos Ambientais - Componentes Indígenas - PBA-CI's das comunidades Wassu Cocal, Karapotó Terra Nova, Karapotó Plak Ô e Kariri Xocó, no âmbito do licenciamento ambiental das obras de adequação e duplicação, incluindo obras-de-arte especiais, na BR101/PE/AL/SE/BA – Lote Único.	Outubro	R\$ 14.762.323,53	R\$ 12.488.000,00	R\$ 2.274.323,53	15,39%
14	RDC nº 366/2023-00	Contratação de Empresa Especializada para a Elaboração de Projetos Básico e Executivo de Implantação, Pavimentação, Adequação de Capacidade, Melhoria da Segurança e Eliminação de Pontos Críticos na Rodovia BR104/RN – Lote Único.	Outubro	R\$ 16.729.327,95	R\$ 9.694.500,00	R\$ 7.034.827,95	42,1%



15	RDC nº 307/2023-00	Contratação de empresa para Execução e Implementação de medidas mitigadoras e compensatórias das obras no Trecho 03/RS da duplicação na BR-101/SC/RS em favor da Comunidade Remanescente de Quilombo de Morro Alto – Lote Único.	Novembro	R\$ 4.216.544,47	R\$ 2.686.046,82	R\$ 1.530.497,65	36,3%
16	RDC nº 382/2023-00	Contratação de empresa para execução obras de melhoramento, atualização e pavimentação da rodovia BR-156/AP (LOTE 3) – Lote Único.	Novembro	R\$ 278.449.766,23	R\$ 268.676.020,38	R\$ 9.773.745,85	3,51%
17	RDC nº 484/2022-00	Contratação de empresa para execução das obras de adequação de capacidade, duplicação, restauração, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos BR-080/DF, na rodovia BR-080/DF – Lote Único.	Novembro	R\$ 318.861.401,69	R\$ 314.078.480,66	R\$ 4.782.921,03	1,5%
18	RDC nº 408/2023-00	Elaboração de Projetos Básicos e Executivos de Engenharia visando a execução das obras de Implantação do Contorno Rodoviário de Palhoça/Santo Amaro, na BR-282/SC..	Dezembro	R\$ 12.113.627,51	R\$ 6.329.370,37	R\$ 5.784.257,14	47,75%
19	RDC nº 219/2023-00	Contratação de Empresa para execução dos Serviços de Gestão Ambiental, abrangendo a					



		Supervisão Ambiental, a Implementação de Programas Ambientais e o Gerenciamento Ambiental das obras de melhoria de capacidade da rodovia BR-290/RS, km 112,30 ao km 228.	Dezembro	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada	Licitação Revogada
20	RDC nº 394/2023-00	Contratação Integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras e demais operações necessárias e suficientes para a construção da Segunda Ponte Internacional sobre o Rio Jaguarão, ligando o Brasil (Jaguarão) e o Uruguai (Rio Branco), na BR 116/RS, inclusive o acesso do lado brasileiro e a aduana brasileira, lote único	Dezembro	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada
21	RDC nº 434/2023-00	Contratação de empresa para execução dos serviços de Gestão Ambiental, abrangendo a Supervisão Ambiental, a Implementação de Programas Ambientais e o Gerenciamento Ambiental das obras de construção, pavimentação e implantação de obras de artes correntes e especiais da Rodovia	Dezembro	R\$ 17.030.738,76	R\$ 9.141.036,650	R\$ 7.889.702,11	46,33%



		BR-163/PA, km 674,40 da BR-163/PA.					
22	RDC nº 469/2023-00	Contratação Integrada de empresa para elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia e execução dos serviços remanescentes das obras de duplicação, melhoramentos e restauração da rodovia BR-101/AL, Lote 02	Dezembro	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada
23	RDC nº 510/2023-00	Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia visando a execução das obras de Implantação do Contorno Rodoviário de Triunfo – São Jerônimo/RS, e Ponte sobre o Rio Jacuí, na rodovia BR-470/RS.	Dezembro	R\$ 4.139.632,27	R\$ 2.339.716,63	R\$ 1.799.916,14	43,48%
Total de Desconto do Valor Orçado		R\$ 101.424.791,49					
Total do Valor Homologado		R\$ 862.632.044,52					

ANEXO I
JUSTIFICATIVA PARA CONTRATAÇÃO

Edital	Área Demandante	Justificativa
---------------	------------------------	----------------------



1	RDC nº 378/2022-00	CGMAB/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>Embora a execução de programas ambientais seja de responsabilidade do DNIT, constitui política do órgão a contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade e do significativo volume desses serviços. A propósito, para execução dos serviços descritos no Termo de Referência está prevista a mobilização de profissionais por um período de 1800 (mil e oitocentos) dias. A BR-135 é uma rodovia longitudinal pertencente ao Plano Rodoviário Federal de 1973, com extensão total de 2.446,00 km, iniciando em São Luiz/MA, passando por Peritoró, Pastos Bons, no Maranhão; Bertolândia, Bom Jesus, Corrente, no Piauí; Barreiras, São Desidério, Correntina, Coribe, Cocos no Estado da Bahia; e Montalvânia, Manga, Itacarambi, Januária, Montes Claros, Curvelo, Cordisburgo e terminando no entroncamento com a BR-040, em Minas Gerais. Assim, a BR-135 é um importante corredor de transporte rodoviário no país, interligando as regiões Sul e Sudeste ao Norte e Nordeste do Brasil, desde o 27 entroncamento com a BR-040/MG até a capital do estado do Maranhão, de modo a ligar dois grandes polos industriais do Brasil. Devido à falta de uma estrutura rodoviária adequada, a produtividade da região em que se inserem os segmentos da BR-135/BA/MG é limitada às condições da infraestrutura rodoviária, fator que é de fundamental importância para viabilizar o avanço econômico e contribuir com a redução dos custos dos transportes e desenvolvimento dos municípios. Considerando as condicionantes descritas na Licença Prévia nº567/2018 1a Renov. referente às obras de implantação da ponte de concreto sobre o Rio Corrente localizada no km 343,60 à 343,70, da Rodovia BR-135 BA/MG, município de Correntina/BA e suas retificações e renovações. Considerando as condicionantes descritas na Licença de Instalação nº1.219/2018, a instalação das obras de implantação e pavimentação da Rodovia BR 135/BA/MG - Trecho entre Barreiras/BA (km 179,9) e Manga/MG (km87,7), suas retificações e renovações. Considerando as condicionantes descritas na Licença de Instalação nº445/2007 referente às obras de implantação da BR-135/BA trecho São Desidério - Correntina, compreendido entre os km 209,00 e 344,75 suas retificações e renovações. Considerando que o pleno cumprimento das licenças ambientais envolve a execução dos serviços de Gestão Ambiental abrangendo o Gerenciamento Ambiental, a Supervisão Ambiental e a execução dos Programas Ambientais descritos no Plano Básico Ambiental Unificado da BR-135/BA/MG, o acompanhamento da execução das medidas mitigadoras, o atendimento às condicionantes das licenças e dos planos e programas propostos nos estudos ambientais, que devem ser executados durante a fase de implantação das obras. Considerando os diferentes estágios de desenvolvimento das obras em função das diferentes etapas do Licenciamento Ambiental ao longo da BR-135/BA/MG. Considerando que a Supervisão Ambiental desempenha papel</p>
---	---------------------------	--	---



			<p>fundamental para que o processo de licenciamento ocorra de forma fluida, de acordo com a legislação e minimizando danos ambientais. Portanto, para garantir que as obras de implantação e pavimentação da Rodovia BR-135/BA/MG – Trecho entre Barreiras/BA (km 179,9) e Manga/MG (km 87,7) sejam executadas em conformidade com a legislação vigente e com as licenças ambientais e consequentemente minimizar os impactos ambientais da sua implantação, bem como executar os programas ambientais e atendimento das demandas com órgãos envolvidos, tais como IBAMA, IPHAN, ICMBio e demais órgãos intervenientes, destacamos a motivação para a contratação da presente GESTÃO AMBIENTAL, com vistas ao desenvolvimento de todas as atividades de Supervisão Ambiental, execução de Programas Ambientais, e procedimentos ambientais necessários para apoiar o empreendedor, inclusive, quanto ao atendimento às condicionantes exigidas no processo de Licenciamento Ambiental junto ao IBAMA e demais órgãos intervenientes.</p>
2	RDC nº 398/2022-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de ampliar a capacidade de determinados segmentos. A rodovia BR-282/SC tem seu início em Florianópolis (km 0), se estendendo até a divisa com a Argentina (km 684,20), contribuindo para a interligação rodoviária do Oeste catarinense com o litoral em seus 684,20 km de extensão. Esta via também permite a conexão com importantes rotas de integração nacional, como as rodovias BR-101, BR-116, BR-470; com os Portos de Itajaí, Imbituba, Navegantes, São Francisco do Sul (Santa Catarina) e Paranaguá (Paraná); e com a infraestrutura aeroportuária de Florianópolis e Navegantes (Santa Catarina). Cabe salientar que a área em estudo é conhecida nacionalmente como uma área produtora de aves e suínos, com a presença de frigoríficos de grande e médio porte, além da produção de madeira, papel e celulose, cuja produção participa da fatia da exportação brasileira, além de abastecer o mercado regional e nacional. No Plano Brasil de Infraestrutura Logística (2013, p.55) encontram-se informações sobre as limitações da BR-282. O referido Plano acentua que ao percorrer esta rodovia desde o extremo oeste ao litoral encontram-se restrições de uso em vários trechos, pontuando-se assim a necessidade de duplicação de vários segmentos, além das intervenções de recuperação e adequação de geometria, para torná-la mais competitiva e menos onerosa do ponto de vista logístico. Um desses trechos críticos está no entroncamento da BR-470 com a BR-282 – a segurança do motorista fica comprometida pelas péssimas condições das vias, além de reduzir a capacidade de absorção do volume de veículos e a presença constante de acidentes. Estas limitações persistem em direção ao oeste do estado, onde estão situadas cidades importantes do ponto de vista da produção do agronegócio como Joaçaba, Chapecó, Xanxerê,</p>



			<p>Pinhalzinho e São Miguel do Oeste, onde há fluxo constante de veículos de cargas. A adequação da rodovia às necessidades de mobilidade da produção é fator indispensável ao pleno desenvolvimento dessa região. A limitação da largura da faixa de domínio como decorrência da própria ocupação urbana aumenta também a gravidade dos acidentes pelo pronto impacto sobre a população lindeira e suas atividades. O empreendimento objeto do estudo destina-se a produzir impactos positivos no tráfego e no desenvolvimento dos municípios de influência direta da BR-282/SC e os que se beneficiarão de forma indireta, envolvendo melhoria na trafegabilidade e segurança na circulação de veículos de carga, de passageiros e de passeio, notadamente, nas áreas urbanas cortadas pela rodovia (pontos críticos), nos pontos geradores ou receptores de carga (áreas industriais) e na instalação de passarelas, vias marginais e sinalização (para atender ao pedestre e ao trânsito local). Com isso espera-se obter expressivos impactos quanto a fluidez e segurança do trânsito e seus efeitos sobre os custos de transportes em geral, a diminuição do número de acidentes e maior segurança aos usuários. A alternativa de melhoria e adequação da capacidade do subtrecho da rodovia em questão pode influenciar em outro modais. Nesse sentido, destacam-se os modais potencialmente impactados, apresentados a seguir: Ferroviário: A região abrangida pela obra, composta pelas mesorregiões oeste e serrana catarinense, possui somente uma ferrovia em funcionamento, denominada EF-116 ou Tronco Principal Sul. Este trecho ferroviário possui bitola métrica e interliga as estações Pinhalzinho (na divisa entre São Paulo e Paraná), Uvaranas em Ponta Grossa – PR, Lages – SC, com término na estação General Luz em Porto Alegre – RS. Ainda, na região de influência da rodovia BR-282, há estudos para a implantação de outros dois trechos ferroviários: a EF-487, denominada de “Ferrovia do Frango”, e a Ferrovia Norte-Sul, no seu segmento Sul que se iniciará no Porto de Rio Grande – RS à Estrela do Oeste – SP. No Plano Nacional de Viação, a EF-487 é planejada para fazer a ligação entre Itajaí e Chapecó, com 622 quilômetros de trilhos. Trata-se de um corredor fundamental para facilitar o escoamento da produção agropecuária e industrial de municípios como Chapecó, Xaxim, Xanxerê, Concórdia, Seara, Joaçaba, Rio do Sul, Indaial e Blumenau até o Porto de Itajaí. Além de baixar os custos com transporte de produtos, a ferrovia entre o Oeste e o Litoral norte de Santa Catarina contribuirá para redução do fluxo de cargas em toda a BR-470 e trechos das rodovias BR-153 e BR-282. Portuário Porto de Itajaí e Porto de Navegantes: As atividades econômicas produzidas nas Mesorregiões Oeste e Serrana voltadas aos grandes centros de consumo, principalmente para exportação, utilizam os serviços dos Portos de Itajaí e Navegantes, localizados na foz do Rio Itajaí para exportação de seus produtos. O Porto de Itajaí caracteriza-se por</p>
--	--	--	--



		<p>ser um porto essencialmente exportador, onde apenas 23% da movimentação no cais comercial corresponde à importação. Este fato reflete bem a característica econômica do estado de Santa Catarina, cuja produção agroindustrial tem grande aceitação nos mercados consumidores internacionais. Os maiores países consumidores de produtos exportados pelo Porto de Itajaí localizam-se no Oriente Médio, Europa, América do Norte e Extremo Oriente. Entre os principais produtos exportados neste período pelo Porto de Itajaí destacam-se: com 36% o frango congelado, seguido pela carne de bovino/suíno com 18%; eletromecânico com 0,15%; madeira e derivados com 0,12%; fumo com 0,07%; maçã com 0,003% entre outros produtos. As carnes (aves e frangos) congeladas são oriundas da Mesorregião do Oeste e se destinam aos países da União Europeia, do Oriente Médio e Ásia. As importações envolvem produtos alimentícios, produtos químicos, plásticos e borrachas, madeiras e derivados, tripa suína, eletro e mecânico, entre outros. O Porto de Navegantes lidera a movimentação de cargas containerizadas no estado, respondendo por 45% do total (ANTAQ, 2021). Das cargas movimentadas 79% foram destinadas para exportação. Entre os principais produtos destacaram-se: carne congelada (frangos e suínos) vindos do Oeste de Santa Catarina; frios do frigorífico Pamplona de Rio do Sul; madeira – União da Vitória /Paraná; móveis – São Bento do Sul e Rio Negrinho; têxtil – Blumenau; cerâmica – Sul do estado; ônibus – Joinville e Rio Grande do Sul. As cargas importadas (21%) são relativas a poletileno, máquinas, pneus, resinas. Consideram-se como subsídios para elaboração do Estudo Técnico Preliminar Digital - 42/2022 (11848369), em conformidade com a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40, DE 22 DE MAIO DE 2020, os requisitos técnicos contidos: no EVTEA DA BR-282/SC, no Documento de Formalização da Demanda 01 (11829097) e na Nota Informativa 1502 (11835352) por apresentarem os elementos essenciais à caracterização da contratação ainda em fase preliminar. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2022, com número do item 274.</p>
		<p>O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT é responsável por implementar, em sua esfera de atuação, a Política formulada para a administração da Infraestrutura de Transportes determinada pelo Governo Federal. Criado pela Lei nº. 10.233/2001, sob regime de Autarquia vinculada ao então Ministério dos Transportes, sucedido pelo Ministério da Infraestrutura, foi instituído em fevereiro de 2002, para desempenhar, dentre outras atribuições, as funções relativas à construção, manutenção e operação da Infraestrutura do Sistema Federal de Viação - SFV, sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, conforme Decreto nº. 4.129 de 13/02/2002. Vale ressaltar que o inciso IV do art. 82 da Lei nº 10.233/01, estabeleceu como atribuição</p>



3	Pregão nº 529/2022-00	Diretoria de Infraestrutura Aquaviária	<p>do DNIT, dentre outras, a administração das instalações portuárias, podendo, para tanto, fazê-lo diretamente ou por meio de convênio de delegação ou cooperação. Neste sentido, destaca-se o preconizado no inciso IV do art. 82 da Lei nº 10.233/01, que estabelece a competência do DNIT de desempenhar a administração das Instalações Portuárias, em sua área de atuação, podendo, para tanto, fazê-lo diretamente ou por meio de convênio de delegação ou cooperação, a saber: "Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação: (...) IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte; (...)" A Resolução Nº 39, de 17 de novembro de 2020, que instituiu o Regimento Interno da Autarquia definiu a estrutura organizacional para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. No que diz respeito à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT, esta encontra-se no grupo dos Órgãos Específicos Singulares e suas atribuições encontram-se descritas no Art. 132 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39 de 17/11/20: Art. 132. À Diretoria de Infraestrutura Aquaviária compete: I - administrar e gerenciar a execução de programas de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária; II - gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; III - exercer o poder normativo relativo à utilização das vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União e das instalações portuárias públicas de pequeno porte, observado o disposto no art. 82, da Lei nº 10.233, de 2001; IV - administrar o patrimônio do DNIT referente à infraestrutura aquaviária; V - gerenciar a execução orçamentária dos empreendimentos de infraestrutura aquaviária sob administração do DNIT, inclusive na proposição e acompanhamento das etapas da LOA e do PPA; VI - gerenciar a execução física e financeira dos empreendimentos de infraestrutura aquaviária sob administração do DNIT; VII - definir diretrizes em relação a execução e controle de contratos, convênios e instrumentos congêneres; VIII - prover à Diretoria de Planejamento e Pesquisa a respectiva proposta de PPA e OGU; IX - prover à Diretoria Colegiada e ao Ministério da Infraestrutura as informações sobre as atividades de obras e serviços sob sua gestão; X - promover o controle da qualidade nas obras e serviços e zelar pelo cumprimento das normas e procedimentos, bem como propor a edição e revisão dos atos normativos; XI - participar, em conjunto com a Diretoria de Planejamento e Pesquisa, no</p>
---	------------------------------	---	--



		<p>estabelecimento de padrões, normas e especificações técnicas para os programas de infraestrutura aquaviária; XII - prover à Diretoria de Administração e Finanças os atos preparatórios com a documentação necessária à contratação de obras e serviços de infraestrutura aquaviária; XIII - apreciar solicitações dos órgãos descentralizados para lavratura de contratos, convênios e instrumentos congêneres de obras de infraestrutura aquaviária, submetendo à Diretoria Colegiada em caso de concordância; e XIV - acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União, podendo solicitar apoio das demais Diretorias, conforme a natureza do serviço. Registra-se, também, as atribuições regimentais da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas - SRE-DNIT/AM, Órgão Decentralizado da Autarquia, constante no Artigo 144 - Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39 de 17/11/20, em que se destaca: "Art. 144. Às Superintendências Regionais compete, no âmbito das respectivas Superintendências Regionais: I - programar, coordenar, fiscalizar e orientar a execução de planos e programas com vistas ao diagnóstico, ao prognóstico e às ações nas áreas de engenharia e operações rodoviárias, ferroviárias e aquaviárias, para garantir a fluidez do tráfego e a navegabilidade dos rios, em condições operacionais e econômicas ideais, com segurança e zelo pela preservação do meio ambiente; II - implementar as políticas formuladas pela Diretoria Colegiada para o planejamento, para a administração, para a manutenção, para o melhoramento, para a expansão e para a operação da infraestrutura de transportes do Sistema Federal de Viação; III - propor normas e suas alterações relativas à utilização da infraestrutura de transportes integrante do Sistema Federal de Viação no âmbito de sua competência; IV - fornecer à Diretoria Colegiada informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga dos segmentos da infraestrutura de transportes; V - acompanhar e fiscalizar os programas, os estudos, os projetos, os serviços e as obras de construção, de manutenção, de conservação, de restauração, de operação, de meio ambiente, de desapropriação e reassentamento de hidrovias, ferrovias, rodovias e portos; VI - aprovar os estudos, os anteprojetos, os projetos de engenharia e os planos de trabalho de obras e serviços; VII - aprovar os planos anuais de desapropriação e reassentamento e outros; VIII - realizar campanhas e programas educativos com vistas à redução de acidentes nas vias, em articulação com órgãos e entidades setoriais; IX - elaborar relatório anual, e quando solicitado, das atividades desenvolvidas, encaminhando à Diretoria Colegiada; X - adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais</p>
--	--	--



			<p>adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação; XI - administrar orçamento, pessoal, patrimônio, material e recursos logísticos; XII - adotar providências para a obtenção do licenciamento ambiental das obras e atividades executadas em sua esfera de competência; XIII - elaborar e submeter anualmente à Diretoria de Planejamento e Pesquisa a sua proposta orçamentária, bem como as alterações orçamentárias que se fizerem necessárias no decorrer do exercício; XIV - analisar e monitorar a situação dos pavimentos das rodovias, das superestruturas ferroviárias, das hidrovias, dos portos e eclusas, das obras de arte especiais, das obras de arte correntes, da faixa de domínio e das AET; XV - controlar e emitir as medições de serviços; XVI - supervisionar a pesagem de veículos, o controle de velocidade, o uso da faixa de domínio e a operação aquaviária; XVII - exercer o gerenciamento administrativo e técnico das áreas e das Unidades Locais sob sua coordenação; XVIII - auxiliar a Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas na realização do mapeamento de competências; XIX - coordenar o processo de planejamento estratégico, sob supervisão da Diretoria-Executiva; XX - indicar servidores para atuar como membros das JARI, conforme definido pelo Diretor-Geral; XXI - nomear servidores e supervisionar sua atuação como agentes da Autoridade de Trânsito, no âmbito de sua competência; XXII - coordenar o desenvolvimento dos levantamentos de campo necessários à definição das intervenções e soluções de manutenção e de eliminação de pontos críticos nas vias, compilando-os para formatação dos projetos ou anteprojetos; XXIII - elaborar termo de referência, orçamento e atos preparatórios para os contratos de levantamento de elementos técnicos necessários aos projetos de engenharia afetos à sua área de atuação; XXIV - ratificar, quando configurada situação emergencial, as declarações de emergência expedidas pelas áreas sob sua coordenação; XXV - administrar o patrimônio aquaviário e ferroviário e o acervo técnico documental; XXVI - zelar pela preservação do patrimônio histórico e cultural do setor ferroviário; XXVII - nomear comissão de reconhecimento de faixa de domínio existente, comissão de desapropriação, prepostos técnicos ou assistentes técnicos do DNIT no âmbito das atividades relacionadas à desapropriação e reassentamento; XXVIII - indicar, para aprovação do Diretor-Geral, servidores para o desempenho da atividade de agente de integridade; XXIX - levar ao conhecimento da Auditoria Interna as demandas recebidas dos órgãos de controle e encaminhar previamente as respostas formuladas; e XXX - inserir os novos serviços aprovados no SIAC de contratos administrativos geridos pela Superintendência Regional. Parágrafo único. Ao Superintendente Regional compete atuar como ordenador de despesas." Cumpre observar, ainda, as competências regimentais das Coordenações subordinadas à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT, assim como da Coordenação vinculada à Superintendência</p>
--	--	--	--



		<p>Regional do DNIT no Estado do Amazonas - SRE-DNIT/AM, no desenvolvimento das atividades constantes deste Termo de Referência, a saber: À Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias, subordinada à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, pelo Art. 135 do Regimento Interno do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, compete: I - coordenar as ações e programas de gestão, operação e manutenção da infraestrutura aquaviária das eclusas, barragens, portos e hidrovias; II - coordenar a execução administrativa, orçamentária, financeira e física dos contratos, convênios e instrumentos congêneres de obras e serviços aquaviários no âmbito das áreas sob sua coordenação e dos órgãos descentralizados, e, quando necessário, gerenciar a revisão de projetos de engenharia em fase de execução de obras; III - encaminhar à Diretoria propostas de atos normativos, bem como de alteração dos atos existentes; IV - aprovar planos de trabalho dos termos de execução descentralizada e instrumentos congêneres; V - aprovar as análises técnicas das atividades relacionadas à elaboração dos programas de gestão, operação e manutenção da infraestrutura aquaviária sob sua coordenação; VI - subsidiar a Diretoria com os dados relativos às propostas orçamentárias das Coordenações subordinadas, promovendo o acompanhamento orçamentário e a realização de eventuais ajustes no tocante a estas Coordenações; VII - fomentar parceria com outros órgãos a fim de manter intercâmbio técnico e de dados estatísticos; VIII - aprovar termos de referência, orçamento e atos preparatórios com vistas à confecção de editais para a contratação direta ou eventual delegação da execução; IX - aprovar os pareceres técnicos referentes às alterações contratuais, de convênios e de instrumentos congêneres decorrentes de revisão de projetos em fase de obras; X - orientar os órgãos descentralizados no tocante à execução dos serviços de operação aquaviária que lhes forem delegados; XI - coordenar os órgãos descentralizados no tocante à gestão do patrimônio e do acervo técnico aquaviário; e XII - subsidiar a Diretoria no encaminhamento de solicitações de delegação de competência dos órgãos descentralizados. À Coordenação de Operações de Infraestrutura Aquaviária, subordinada à Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias, pelo Art. 136 do Regimento Interno do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, compete: I - planejar e executar as ações e programas de manutenção de sinalização, monitoramento da operação aquaviária e segurança do tráfego aquaviário; II - planejar e executar as ações e programas de operação e manutenção portuárias no âmbito das instalações portuárias públicas de pequeno porte, atracadouros fluviais, portos marítimos e outras instalações congêneres; III - promover e participar de projetos, campanhas e programas de</p>
--	--	---



			<p>monitoramento, gestão e operação hidroviária e portuária, educação e segurança para o tráfego aquaviário e nas instalações portuárias e equipamentos congêneres sob responsabilidade do DNIT, e ações em articulação com outros setores ou órgãos que impactem na operação das hidrovias, portos e equipamentos congêneres; IV - coordenar programas de regularização e certificação operacional de instalações portuárias e equipamentos congêneres; V - analisar as minutas de termos aditivos aos contratos, convênios e instrumentos congêneres; VI - elaborar e propor à Coordenação-Geral termos de referência, orçamento e atos preparatórios com vistas à confecção de editais para a contratação direta ou eventual delegação da execução; VII - gerenciar medições oriundas de contratos e zelar pela regularidade do prazo de encaminhamento das medições dos contratos por parte dos órgãos descentralizados; VIII - gerenciar e propor aprovação das prestações de contas físicas e financeiras dos convênios, termos de execução descentralizada e instrumentos congêneres; IX - analisar e emitir pareceres técnicos referentes às alterações contratuais, convênios e instrumentos congêneres decorrentes de revisão de projetos em fase de obras; X - orientar os órgãos descentralizados no tocante à execução dos serviços de operação aquaviária que lhes forem delegados; XI - fiscalizar, controlar e acompanhar a execução dos contratos, convênios e instrumentos congêneres; XII - propor minutas de termos aditivos aos contratos, convênios e instrumentos congêneres; XIII - subsidiar a Coordenação-Geral na elaboração da proposta orçamentária, bem como no acompanhamento orçamentário e na realização de eventuais ajustes nesses instrumentos; XIV - assessorar a Coordenação-Geral na análise de propostas de atos normativos, bem como de alteração dos atos existentes; e XV - realizar outras atividades compatíveis com a sua área de competência, ou que lhe sejam determinadas pela chefia imediata. À Coordenação de Engenharia Aquaviária, subordinadas aos Superintendentes Regionais, compete, no âmbito da respectiva Superintendência Regional, pelo Art. 163 do Regimento Interno do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, compete: I - exercer o gerenciamento administrativo e técnico das áreas sob sua coordenação; II - coordenar a execução de estudos, planos, programas, projetos, obras e serviços, inclusive os de meio ambiente, desapropriação e reassentamento, visando à construção, à manutenção, à conservação, à restauração e à operação da infraestrutura aquaviária, em consonância com a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária; III - avaliar a qualidade técnica e recomendar a aprovação e a aceitação dos estudos, dos anteprojetos, dos projetos de engenharia e dos planos de trabalho de obras e serviços; IV - coordenar as atividades de planejamento e de programação de investimentos anual e plurianual em infraestrutura aquaviária do Sistema Federal de Viação, referentes à contratação de estudos, de</p>
--	--	--	---



			<p>projetos, de obras e de serviços de engenharia; V - auxiliar no processo de planejamento estratégico, sob supervisão da Diretoria-Executiva; VI - coordenar as atividades de gestão e os procedimentos de licenciamento ambiental no que se refere aos empreendimentos de infraestrutura de transporte aquaviário; VII - elaborar termo de referência, orçamento e atos preparatórios para a contratação de estudos, de planos, de programas, de projetos e para a execução de serviços e obras para implantação, construção, ampliação, modernização, recuperação, manutenção, adequação de capacidade, eliminação de pontos críticos e operação da infraestrutura aquaviária; VIII - coordenar e orientar as atividades de implantação, construção, ampliação, modernização, recuperação, manutenção e restauração da infraestrutura de transporte aquaviário delegadas a estados, municípios e outras entidades; IX - coordenar a execução das atividades necessárias à obtenção de elementos de campo para elaboração de estudos e projetos de engenharia aquaviária; X - coordenar a elaboração das medições dos serviços e o reajustamento de preços contratuais relacionados aos contratos; XI - analisar projetos de sinalização hidroviária; XII - coordenar e aprovar as análises de projetos de terceiros que possam interferir nas hidrovias, eclusas e portos; XIII - coordenar serviços de monitoramento das hidrovias; XIV - acompanhar o andamento físico e financeiro dos contratos, convênios e instrumentos congêneres; XV - expedir declaração da situação de emergência nos casos em que ficar configurada situação emergencial e comunicar, dentro do prazo legal, ao Superintendente Regional, para fins de ratificação; XVI - controlar o patrimônio e o acervo técnico aquaviário; XVII - analisar as alterações e manter cadastro atualizado de canais de navegação e infraestrutura aquaviária, portos e eclusas, em consonância com a Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária; XVIII - recepcionar os contratos de cessão de bens, resguardando os direitos da União, em consonância com a Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária; e XIX - manter atualizado o cadastro de bens operacionais e não-operacionais aquaviários. No tocante a gestão, o acompanhamento e a fiscalização do contrato utiliza-se o Manual de Gestão e Fiscalização de Contratos de modo a contribuir para que as Áreas Técnicas, o Gestor do contrato e seus respectivos Fiscais exerçam, com elementos de consistência, de forma minimamente parametrizada e de maneira transparente, o controle e fiscalização dos contratos no âmbito do DNIT, tendo em vista o disposto no art. 67, da Lei nº 8.666/93, Decreto nº 9.507/18, Decreto nº 10.183/19, e Instrução Normativa/MPOG nº 5/2017, de 25 de maio de 2017. Para o desempenho de suas atribuições, a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT e a Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas - SRE-DNIT/AM está estruturada conforme organograma. Atualmente, o DNIT possui número</p>
--	--	--	--



			<p>expressivo de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4, 54 (cinquenta e quatro) unidades, sob sua responsabilidade, localizadas mormente na Região Amazônica e que representam as principais Infraestruturas Públicas de Transporte de cargas e de passageiros, disponíveis aos Municípios localizados às margens das Hidrovias. Em sentido oposto, a Autarquia dispõe de reduzida Infraestrutura Humana, na DAQ e na SRE-AM, para desempenhar as atribuições necessárias, de modo a garantir a boa e regular atividades de Operação e Manutenção das referidas IP4. Desse modo, fica evidente o dever de agir do DNIT, por intermédio da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária e da Superintendência Regional do Amazonas, na administração e operação das Instalações Portuárias, atendendo com celeridade aos interesses dos cidadãos, planejando às demandas essenciais e utilizando os recursos com efetividade. Assim, objetivando fazer frente às obrigações legais que lhe são impostas, cristalina é a necessidade da Contratação de Serviços de Operação e Manutenção das Infraestruturas Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4, visando, primordialmente, disponibilizar à sociedade a Infraestrutura de Transporte Aquaviário seguro e de qualidade, bem como prolongar a vida útil dos patrimônios públicos. Essas Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4 devem satisfazer os requisitos de eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, e preservação do meio ambiente. Sendo o Modal de Transporte Aquaviário, o mais relevante naquela região, destaca-se os principais objetivos alcançados com a plena operação e a adequada manutenção das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4, relativo a sua funcionalidade e adequação ao interesse público: i. assegura o embarque e desembarque, com segurança, de passageiros e cargas, independentemente dos regimes hídricos; ii. geram empregos na construção, operação e manutenção das IP4 dentro da região; iii. possibilita o fornecimento de alimentos, bens e serviços em geral; iv. reduz as perdas da produção agrícola e do pescado ao disponibilizar fábrica de gelo, armazém de carga e agilizar o transporte; e v. reduz os custos logísticos de transporte fluvial para empresas de navegação e usuários. Para tanto, faz-se necessário os serviços de manutenções de rotinas preditivas, preventivas e corretivas, retirada de toras e galhadas, desassoreamento, manutenção do sistema de fundeio, manutenção predial, manutenção naval, manutenção da fábrica de gelo e conservação. Os Instrumentos firmados pelo DNIT para a realização desses serviços é comumente chamado de "Contrato Macro". Esse tipo de contrato foi desenvolvido pela DAQ tendo como base as boas práticas de engenharia consolidadas na Autarquia, a exemplo, os Programas P.A.T.O e CREMA, em que a medição obedece critérios de desempenho, eficiência. Destarte, objetivando fazer frente às obrigações legais que lhe são impostas, cristalina é a necessidade da</p>
--	--	--	---



			Contratação dos Serviços de Operação e Manutenção das Infraestruturas Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4, visando, primordialmente, disponibilizar à sociedade a Infraestrutura de Transporte Aquaviário seguro e de qualidade, bem como prolongar a vida útil dos patrimônios públicos.
4	RDC nº 554/2022-00	CGDESP/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>O Estado do Rio Grande do Norte, situado na região Nordeste do Brasil, apresenta uma extensão territorial de 53.077,3 km² (representando 0,62% do território nacional), superior a países como a Holanda (41.864 km²), Taiwan (36.000 km²), Bélgica (30.528 km²) e Israel (21.042 km²). As principais potencialidades do Rio Grande do Norte estão no sal, no petróleo, no gás natural, na fruticultura, no turismo, no minério, na carcinicultura e na bovinocultura, são os principais setores da economia do Estado onde estão depositadas as possibilidades de desenvolvimento econômico-social da sociedade norte-rio-grandense. Implantada durante a década de 1960, a condição atual da BR-304 encontra-se defasada perante o elevado fluxo de veículos. A BR-304 é uma rodovia diagonal e perfaz um total de 418,30 km de extensão, com orientação voltada na direção geral NO-SE. Por se tratar uma importante rodovia de ligação entre os Estados do Rio Grande do Norte e do Ceará, com grande influência sobre o desenvolvimento econômico, social e turístico, a BR-304 é também uma importante rota de escoamento da produção agrícola da região. Destaque para a fruticultura tropical de centros produtores como Mossoró, grande exportador de melão para Europa e Estados Unidos. Além disso, a rodovia é utilizada como rota de conexão entre as rodovias BR-116 e a BR-101 (trecho Natal-Fortaleza), sendo esta, uma das principais vias de interligação logística da Região Metropolitana de Natal. O Corredor Rodoviário entre a capital do Ceará e a capital do Rio Grande do Norte, no qual a BR-304/RN está inserida, é a única via de penetração regional e poderá ser mais uma importante via de acesso turístico alternativo entre os dois pólos principais do Nordeste, Ceará e Rio Grande do Norte, não só no movimento pendular turístico entre estes dois centros, mas como via de acesso as áreas de lazer. É nítida a importância econômica que o Turismo assume como gerador de renda, empregos e receita em uma determinada região. O Turismo constitui o segmento econômico que mais emprega nos dois Estados, principalmente através de pequenas e médias empresas, sendo a geração de empregos uma das razões que justificam o esforço de captação de novos investimentos. De um modo geral, esta Mesorregião que é atendida por este corredor rodoviário, possuem uma malha viária, que atende de maneira equilibrada as demandas das regiões em termos de extensão de via, porém, deixa a desejar, quanto aos aspectos de capacidade, segurança e fluidez do tráfego. Dentro deste enfoque que se constata a necessidade de melhoria em capacidade e segurança para seu mais pleno aproveitamento. Estas ações possibilitarão o incremento da eficiência logística das cadeias produtivas e distributivas que</p>



			<p>constituirão uma alavanca de inestimável valor, capaz de conferir aos Rio Grande do Norte o diferencial de competitividade, de que necessita para ampliar e aprofundar sua rede de comércio. Para fins da contratação, considera-se como ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR DA CONTRATAÇÃO, exigido pela IN nº 005/2017, os subsídios contidos no Documento de Formalização da Demanda 01 (5838059), Nota Informativa 2367 (12491035) e no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, elaborado no âmbito do edital 400/2007-00, contrato PP-249/2008-00, empresa Magna Engenharia Ltda. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano de Contratações Anual - 2022, com número do item 273.</p>
5	Pregão nº 084/2023-00	CGPERT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	<p>Os principais resultados almejados a serem entregues à sociedade brasileira pelo Ministério dos Transportes podem ser resumidos na missão, visão e atributos de valor definidos em seu mapa estratégico, a saber: Missão: Proporcionar infraestrutura viária integrada e confiável para mobilidade segura e eficiente de pessoas e bens, com vistas ao aumento da competitividade nacional. Visão: Tornar-se líder da América Latina em infraestrutura de transportes; Atributos de valor: Respeito à vida; Eficiência logística; Excelência institucional; Responsabilidade Socioambiental; e Planejamento e integração territorial. Já o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, instituído pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, estabelece como uma das principais atribuições inerentes ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de velocidade e de peso, dimensões e entre outros. E define em seu artigo 21, competências aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dentre as principais, destacam-se: "I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; III – implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário; IV – coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas; V – estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar; X – implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; XI – promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; XII –</p>



			<p>integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação; XIII – fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;” (Grifo nosso). O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, órgão executivo rodoviário, foi criado através da Lei nº 10.233/2001, no regime de Autarquia, com o objetivo definido nos artigos 80 e 82, em consonância com as competências estabelecidas no CTB: “Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais... Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação: (...) § 3º É, ainda, atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002).” Considerando as atribuições do DNIT relacionadas ao controle viário, planejamento, regulamentação, operação, sinalização e fiscalização do trânsito em rodovias de sua circunscrição, criou-se, no Regimento Interno da Autarquia, a Coordenação Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT, subordinada à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR, cujas competências estão definidas no artigo 98 do Regimento citado, dentre as quais destacam-se: “Art. 98 À Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, subordinada à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária compete: I - coordenar as atividades relacionadas à elaboração de projetos, à elaboração de atos preparatórios, à execução dos contratos, convênios e instrumentos congêneres relativos aos programas de operações rodoviárias, à educação de trânsito nas rodovias federais, à implantação, distribuição, utilização e manutenção dos equipamentos destinados à operação do trânsito e do controle viário, à fiscalização do peso dos veículos, à fiscalização da ocupação de faixa de domínio nas rodovias federais e à emissão de Autorizações Especiais de Trânsito - AET, bem como dar suporte aos órgãos descentralizados nessas atividades; II -supervisionar a fiscalização de trânsito que compete ao DNIT nos termos do Código de Trânsito Brasileiro - CTB; III - supervisionar os planos de rotina relativos aos planos especiais de fiscalização; IV - subsidiar a Diretoria com a programação orçamentária e financeira na elaboração do OGU e coordenar a execução orçamentária e financeira das obras e serviços</p>
--	--	--	---



			<p>das ações afetas às operações rodoviárias; (...) VI - aprovar os termos de referência, o orçamento e os atos preparatórios dos contratos de supervisão e gerenciamento de programas de operação rodoviária; VII - coordenar e aprovar a elaboração dos atos preparatórios com vistas à confecção de editais nos casos solicitados pelos órgãos descentralizados para serem licitados pelo DNIT Sede; VIII - coordenar e executar estudos, programas, projetos e ações que visem à eliminação ou à redução de acidentes nas rodovias federais, atuando em conjunto com as áreas afetas à implantação dos programas; (...). A Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, assumiu a missão de prover a mobilidade de seus usuários por meios de rodovias seguras, no âmbito de suas atribuições licitou em 2009 o Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade - PNCV, para efetuar a fiscalização do excesso de velocidade e o controle de tráfego nas rodovias, com o intuito de promover a educação no trânsito. Em 2016, trouxe uma nova proposta para o Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade, tornando o programa mais eficiente do ponto de vista do funcionamento dos equipamentos, além de ampliar e melhorar o rol de serviços acessórios do programa ao DNIT e, ao mesmo tempo, oferecer segurança, fluidez e conforto, bem como garantir a continuidade das ações para a redução do número de sinistros (acidentes) e consequentemente mortes no trânsito. Com a aproximação do fim da contratação no PNCV em vigência, cujos primeiros contratos estão para vencer no primeiro semestre de 2023, visando garantir a continuidade do programa e com planejamento adequado, dado que o atual programa PNCV iniciou sua deflagração na data de 19 de maio de 2016, com a publicação no D.O.U seção 3 página 127, do Edital Pregão Eletrônico nº 168/16-00. Àquela época, houve grandes inovações e alterações profundas nos modelos até então adotados pelo DNIT preteritamente. Dadas as grandes modificações e o vulto da contratação, o certame licitatório somente foi concluído efetivamente e, ainda assim, de forma parcial, em Maio/2018, após 2 (dois) anos da publicação do pregão, com a assinatura dos primeiros 14 (quatorze) contratos decorrentes do Pregão Eletrônico nº 168/2016 somente foram assinados em maio/2018, após 2 (dois) anos da sua publicação; na sequência, foi possível a assinatura de mais 04 (quatro) contratos, sendo: 01 (um) contrato com assinatura em junho/2018, 01 contrato assinado em agosto/2018, 01 contrato assinado em novembro/2018 e 01 contrato assinado em fevereiro/2019, totalizando 18 (dezoito) contratos celebrados. Os demais 06 (seis) lotes tiveram seus contratos assinados em outubro/2019 (02 lotes), novembro/2019 (03 lotes) e o derradeiro lote (1 lote) em junho/2020. Além das ações e justificativas da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias referentes a segurança viária, soma-se as ações da Organização Mundial da Saúde – OMS – que enquadra a insegurança no trânsito como um problema de saúde pública. No Brasil,</p>
--	--	--	---



as estatísticas oficiais mostram um expressivo número de mortes em sinistros de trânsito. Este problema tem especial relevância não somente pelos custos econômicos provocados, mas, sobretudo, pela dor, sofrimento e perda de qualidade de vida imputada às vítimas, seus familiares e à sociedade como um todo. Em 2019, cerca de 1,3 milhão de pessoas perderam suas vidas nas estradas, e 50 milhões de pessoas ficaram feridas – e essa é uma situação recorrente há vários anos. O risco de morrer em um acidente (sinistro) de trânsito é muito maior para os usuários vulneráveis – pedestres, ciclistas e motociclistas – do que para ocupantes do carro (WHO, 2018). O relatório sobre o estado mundial da segurança rodoviária de 2018, publicado pela OMS em dezembro de 2018, destaca que o número de mortes anuais causadas pelo trânsito atingiu 1,35 milhão. As lesões relacionadas ao trânsito são agora a principal causa de morte entre pessoas de 5 a 29 anos (OMS, 2018). O número crescente de sinistros de trânsito, entre diversos problemas relativos à área de transportes tem sido destaque e motivo de ações para a redução desses sinistros. Em 2009, a Organização Mundial de Saúde (OMS) registrou 1,3 milhão de mortes por sinistros de trânsito em 178 países e, se nenhuma ação mundial fosse empreendida, este número chegaria a 2 milhões de mortes até 2020 (ONU, 2010). Baseada nesses dados, a Organização das Nações Unidas (ONU) estabeleceu o período de 2011 a 2020 como a Década Mundial de Ação de Segurança no Trânsito. Para tanto, foram convocados todos os países signatários, e o Brasil foi um deles, para um esforço mundial, de desenvolver ações para a redução de 50% de mortes em acidentes de trânsito em 10 anos (DENATRAN, 2011). Ao fim da primeira Década Mundial de Ação e Segurança no Trânsito, a Organização das Nações Unidas (ONU) aprovou em 2020 a Resolução nº 74/299, que determina o período de 2021 – 2030 como a Segunda Década de Ação para a Segurança no Trânsito. Para ONU (2020), os países membros do acordo devem promover ações que possibilitem a redução de mortos e feridos no trânsito em pelo menos 50% até 2030. No Brasil, o Governo Federal em conjunto com Estados e Municípios, procuram diminuir esses números com a implantação de políticas públicas ou intervenções de infraestrutura, promovendo condições de segurança e mitigando os riscos para a população. Verificou-se, no Brasil, a situação da acidentalidade nas rodovias federais a partir de dados de acidentes (sinistros) fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal – PRF, nos anos de 2011 a 2021. Nesse panorama obteve-se a quantidade de sinistros totais e com vítimas fatais (mortes). O Gráfico 01 do Termo de Referência apresenta, em números absolutos, a quantidade de acidentes (sinistros) registrados pelo DPRF entre os anos de 2011 até 2021. Nota-se na Tabela 01 do Termo de Referência que neste período houve uma redução de 66,5% do número total



			<p>de sinistros registrados pelo DPRF. O Gráfico 02 do Termo de Referência apresenta a variação do número de sinistros com vítimas fatais, registrados pelo DPRF, entre os anos de 2011 a 2021. Ainda, verifica-se que o número de sinistros com vítimas fatais nas rodovias federais, no período de 2011 a 2021 reduziu 37,8%, conforme Tabela 02 do Termo de Referência. O Gráfico 03 do Termo de Referência indica, em números absolutos, a quantidade de sinistros sem vítimas registrados pelo DPRF nos anos de 2011 a 2021 nas rodovias federais. É possível verificar através da Tabela 03 o Termo de Referência que o número de sinistros sem vítimas nas rodovias federais, de 2011 a 2021, redução de 90,2%. Com o auxílio do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias - SIOR, calculou-se a Unidade Padrão de Severidade de Acidentes - UPS - com base nos dados de sinistros do DPRF, para os anos de 2011 a 2021, conforme o Gráfico 04 do Termo de Referência. Verifica-se por meio da Tabela 04 do Termo de Referência que a UPS nas rodovias federais, de 2011 a novembro de 2021, sofreu redução de 48,8%. No que se refere às diferenças de renda entre os países, a Organização Mundial de Saúde estima que as mortes por sinistros de trânsito custam aproximadamente 2% do Produto Interno Bruto (PIB) dos países de renda alta, e 5% do PIB dos países de renda média e baixa (WHO, 2014). Além do custo econômico dos sinistros, deve-se somar o custo humano e social, ocasionado pelo sofrimento físico e psicológico das vítimas. Também ocorrem sofrimento psicológico dos familiares e/ou pessoas ligadas as vítimas; Além da perda de qualidade de vida de muitas das vítimas e de seus familiares, distanciamento de entes queridos em razão de tratamento hospitalar e de reabilitação, entre outros. Ainda, em sinistros envolvendo veículos que transportam produtos químicos, pode-se somar grandes danos ambientais (ao solo, à água, flora e fauna) causados pelo derramamento de carga. Esses custos (impactos negativos) são difíceis de mensurar, porém, não há dúvida que trazem grande prejuízo para o meio ambiente e, em consequência, para a sociedade. E somado aos pontos relacionados diretamente a segurança viária, têm-se o conforto do usuário ao transitar pelas vias. Neste contexto, houve a inserção de implantação de sinalização semafórica e o controle de peso de veículos pesados, pois é essencial ao planejamento de transporte. Em avaliação da questão da manutenção e conservação dos pavimentos e OAE's tem-se também uma novidade no que tange ao monitoramento do peso dos veículos utilizando-se do PNCV, esta ferramenta vem somar para se obter dados estatísticos de pesos para auxiliar na tomada de decisão dos locais de pesagem de fiscalização, bem como apontar ao mercado a tendência futura para a fiscalização eletrônica, ou seja, ela englobará tanto a velocidade quanto a pesagem. Dada as condições legais e normativas atuais, os dados de pesagem terão tratamento estatístico, possibilitando à este DNIT uma análise do quadro geral de peso dos veículos</p>
--	--	--	---



			<p>permitindo um melhor planejamento das ações de fiscalização de pesagem, contribuindo assim para a manutenção dos pavimentos, o que acarreta na segurança viária. A sinalização semafórica vem somar a segurança viária, uma vez que tornou-se comum o forte adensamento urbano nas proximidades das rodovias federais, causando dificuldade no controle do fluxo viário. Soma-se a esta dificuldade a falta de estrutura junto a entes municipais para operacionalizar a instalação destes tipos de equipamentos. Logo, com a inserção dessa possibilidade nesta contratação o DNIT proverá mais estrutura para controle de trânsito e tráfego nas áreas urbanas das rodovias do DNIT. Continuando na área dos custos dos acidentes (sinistros), em 2021 por meio de dados da DPRF, a CNT (2021) calculou o custo anual dos sinistros ocorridos em rodovias federais, estimando a R\$ 12,2 bilhões. Relacionando-se os dados de quantidades de sinistros registrados pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF - no ano de 2021, ao custo médio dos sinistros rodoviários com base no tipo de sinistro, pode ser observado, na Tabela 05 do Termo de Referência, o custo estimado dos sinistros. Assim, pode-se atribuir a redução dos percentuais de sinistros e da UPS à efetividade do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV, entre os anos de 2011 a novembro de 2021 dentre as ações do DNIT. Considera-se de grande relevância destacar que o Brasil está entre os signatários da Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, entre os anos de 2021 a 2030, que foi instituída pela Organização das Nações Unidas – ONU - e tem como objetivo principal a redução de 50% dos sinistros de trânsito; A contratação pretendida tem por objetivo reduzir os impactos sociais e econômicos negativos ao país decorrente dos sinistros de trânsito, por meio da garantia de continuidade da segurança aos usuários das rodovias, do atendimento a trechos críticos que são verificados constantemente para o cumprimento da instalação em locais que apresentam criticidade compatível à necessidade. O acréscimo de serviços acessórios de trânsito e pequenas melhorias implementadas no PNCV avançam para incrementar modernização do sistema de controle eletrônico de tráfego do DNIT, esperando-se maior eficiência na fiscalização de trânsito e fluidez do tráfego promovendo maior segurança viária. A aplicação da leitura automática de placas (LAP/OCR), bem como a operação dos equipamentos em situação real em todos os equipamentos possibilita a realização de análises inteligentes de dados em diversos cenários, subsidiando, de forma eficaz o planejamento de trânsito de médio e longo prazo, uma vez que será possível traçar perfis de tempo de deslocamento e avaliação de deslocamentos específicos munindo órgãos de Segurança Pública. A empresa vencedora deverá compartilhar e transmitir diretamente, sob avaliação prévia de conveniência e oportunidade pelo DNIT, dos equipamentos informações on-line dos dados de tráfego e eventuais imagens dos veículos para a</p>
--	--	--	--



			<p>Polícia Rodoviária Federal e, eventualmente aos demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito – SNT e Receita Federal, nos termos da contratação, auxiliando na assertividade do planejamento de ações de segurança pública e tributária. As rodovias federais são responsáveis por uma parcela das estatísticas de sinistros de trânsito, demandando assim, medidas voltadas à redução dos índices de sinistros (acidentes). Nesse sentido, um dos mecanismos utilizados em todo o mundo para atuar na prevenção de sinistros é o controle de velocidade por meio de equipamentos eletrônicos.</p>
6	RDC nº 408/2022-00	CGMAB/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>Nos empreendimentos de infraestrutura de transporte, especificamente rodoviários, a supressão de vegetação para implantação das rodovias impõe a execução de plantios compensatórios de espécies nativas, como forma de compensação pela retirada da vegetação. O Plantio Compensatório é estabelecido nos processos de licenciamento ambiental, frente às supressões de vegetação nativa com intervenções em: Mata Atlântica (Lei nº11.428/2006), Áreas de Preservação Permanente (Resolução CONAMA nº 369/2006) e espécies protegidas por ameaça de extinção (Portaria MMA Nº 443, de 17/12/2014). Em decorrência das supressões de vegetação nativa para a execução das obras de duplicação dos lotes 06, 07 e 08 da BR-101/PE e 01 e 02 da BR-101/RN, o IBAMA, órgão ambiental licenciador do empreendimento, emitiu Autorizações de Supressão da Vegetação, onde estabelecem a obrigação do DNIT de execução de plantio compensatório por meio de reflorestamento com espécies nativas, no intuito de compensar os danos da perda dessa vegetação. Neste sentido, atendendo às normativas legais, bem como aos compromissos pactuados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT junto ao Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, no âmbito do processo de licenciamento ambiental das obras de duplicação dos lotes 6, 7 e 8 da BR-101/PE e dos lotes 01 e 02 da BR-101/RN, faz-se necessário a contratação integrada de empresas especializadas para elaboração dos projetos básico/executivo e execução dos serviços de implantação, manutenção e monitoramento dos plantios compensatórios.</p>
7	RDC nº 054/2023-00	Diretoria de Infraestrutura Ferroviária	<p>O projeto das obras complementares (3ª etapa) é decorrente dos serviços realizados na adequação geométrica da linha férrea e transferência do pátio de manobras no município de Barra Mansa, no Estado do Rio de Janeiro, devido à execução de Obras de Arte Especiais e “puxamento” das linhas férreas e tem como características: a adequação, reconstrução, implantação e pavimentação de cerca de 6,24 km de vias urbanas na cidade de Barra Mansa, criando um “anel viário” na região central do município assim como os serviços de paisagismo, sinalização e iluminação. O projeto executivo é composto por uma introdução, planta geral, projeto geométrico, projeto de terraplenagem, projeto de pavimentação, projeto de drenagem, obras complementares, projeto de paisagismo e serviços</p>



			<p>ambientais, projeto de sinalização, projeto de iluminação pública e canteiro de obras. A licitação das obras complementares, portanto, corresponde a terceira etapa do empreendimento, seguindo fielmente as diretrizes gerais aprovadas no projeto executivo, por meio da Portaria nº 1.659, de 06 de dezembro de 2006, pelo Diretor de Infraestrutura Ferroviária, e também aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, em 18 de maio de 2010. Sendo que a versão revisada e atualizada, porém com mesmo escopo do projeto original do projeto executivo, foi aprovada por meio da Portaria 481 (SEI nº 13568994), pelo Diretor de Infraestrutura Ferroviária - Substituto. A Revisão do Projeto Executivo de Engenharia, realizada a partir de 2020 e concluída em 2023, teve por objetivo de proceder a atualização dos estudos realizados no projeto executivo contratado pela Prefeitura Municipal de Barra Mansa/RJ no ano de 2005.</p> <p>A atualização dos estudos foi necessária considerando os efeitos decorrentes do período da elaboração do projeto (ano 2005) e em razão da decisão do DNIT de iniciar os serviços objetivando sua conclusão do empreendimento.</p> <p>A justificativa, de modo geral, da revisão foi atribuída a eventual inaplicabilidade parcial de algumas soluções contidas no projeto original, sugerindo então a incorporação de melhoramentos, motivados em especial por fatores supervenientes, que implicaram no surgimento de novas situações após a realização dos levantamentos de campo e a elaboração e entrega do projeto (2005), e em razão do prazo decorrido entre a elaboração do projeto e o efetivo início previsto da execução da obra (2023). As obras iniciadas em 04/06/2010, foram paralisadas em 13/01/2014 por diversas circunstâncias, dentre as quais destacou-se a questão da desapropriação e reassentamento, já solucionadas ou em andamento no âmbito judicial. O DNIT desenvolveu tratativas diretamente com os moradores, quando houve a interferência do Ministério Público Federal e o ajuizamento de uma Ação Civil Pública, determinando que o modelo de reassentamento fosse rediscutido, culminando com a elaboração um Termo de Acordo Judicial específico para tratar do assunto. Os serviços referentes ao projeto de reassentamento tiveram início em março de 2019 e concluídos em meados de 2021, em paralelo foram retomados os serviços paralisados previamente em 2014, com retorno em janeiro de 2020 dando assim, continuidade às adequações ferroviárias no município de Barra Mansa. A conclusão das obras de adequação ferroviária permitirá a implantação de novas vias urbanas no centro de Barra Mansa, bem como a readequação de vias subutilizadas por</p>
--	--	--	---



			<p>conta de qualidade de pavimento e/ou “caixa” rodoviária estreita, possibilitando assim melhor no fluxo de veículos na região central do município de Barra Mansa. O projeto para a obra de restauração do encontro nº 2 do viaduto Saint Gobain, contido no conjunto de obras complementares urbanas, tem o propósito de correção devido as patologias apresentadas pelo recalque do solo na região do encontro, contemplando nos serviços as disciplinas de Terraplenagem, Drenagem e Obras de Arte Corrente e Contenções. Dessa forma, as obras Complementares Urbanas poderão ser iniciadas, trazendo como: I. Benefícios diretos: - Melhoria na mobilidade urbana; - Criação de “Anel Viário” em Barra Mansa; - Redução do tempo de viagem; - Valorização de imóveis; - Ganho operacional da Operadora da ferrovia. II. Benefícios indiretos: - Impacto dos custos de construção do empreendimento sobre a arrecadação tributária e a geração de empregos e - Possibilidade de desenvolvimento de novos pontos comerciais. Com o fracasso na licitação promovida pelo DNIT por meio do Edital 0348/22-00, conforme publicado no Diário Oficial da União, Seção 3, página 126, do dia 15/12/2022, a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF) promoveu profunda reflexão sobre os itens constantes no projeto original disponibilizado e em sua respectiva planilha orçamentária, constante no Volume 4A (Revisão do Projeto Executivo de Engenharia), com o objetivo de promover ajustes necessários para tornar o projeto mais atrativo, visando sucesso em um próximo certame. Resumidamente, verificou-se que os preços unitários da planilha orçamentárias, atualizadas para a data-base de Janeiro de 2022, não conseguiam expressar a realidade mercadológica observada no fim do mesmo ano. Assim, comparou-se alguns dos principais custos da curva ABC da planilha orçamentária e foi possível constatar que preços atuais (Julho de 2022) eram bem mais atrativos que aqueles constantes no orçamento levado ao mencionado edital. Assim, a primeira conclusão foi que seria necessária a atualização dos preços para a data-base mais atualizada disponível no SICRO: Julho de 2022, bem como a atualização das cotações que não pertencem a base de dados do SICRO, cronogramas e demais itens que precisariam ser atualizados a partir de uma nova data-base. Também foi possível constatar que havia oportunidade e conveniência para a Administração em se inserir solução de engenharia para a restauração do encontro nº 2 do viaduto Saint Gobain em um novo procedimento licitatório. Reforçando que essa inserção não foi possível na primeira oportunidade porque a supervisora de obras ainda estava fazendo sondagens e análises visando a pretendida solução de engenharia.</p>
--	--	--	--



			<p>Portanto, chegou-se à conclusão que além da atualização de preços da planilha orçamentária, seria preciso incluir nela também a solução de engenharia para o encontro nº 2 do viaduto Saint Gobain, na mesma data-base, obviamente. Nesta esteira, a DIF acionou o seu contrato de assessoramento técnico, celebrado junto ao Consórcio DYNATEST-STRATA, para a atualização da planilha orçamentária do empreendimento, já incluindo a solução de engenharia para o encontro nº 2 do viaduto Saint Gobain. Frisa-se que este trabalho concentrou-se em atualização de preços unitários apenas, não havendo qualquer interferência nos quantitativos apresentados nos projetos originais. Logo, deve-se ficar compreendido com a devida clareza que o VOLUME DE ATUALIZAÇÃO DA PLANILHA ORÇAMENTÁRIA atualiza, como sugere o próprio título, o valor dos preços praticados para o empreendimento para a data-base mais atual (Julho/2022) e insere a solução do mencionado viaduto, ficando integralmente preservado o projeto original (Revisão do Projeto Executivo de Engenharia), no caso o Volume 4A (Relatório de Orçamento e Plano de Execução de Obras), naquilo em que não for atualizado e apresentado neste documento; bem como também preservou-se o projeto de engenharia para a recuperação do encontro nº 2 do viaduto Saint Gobain, reproduzido no VOLUME COMPLEMENTAR.</p>
8	RDC nº 398/2021-00	CGMAB/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>Embora a execução de programas ambientais seja de responsabilidade do DNIT, constitui política do órgão a contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade e do significativo volume desses serviços. A propósito, para execução dos serviços descritos no Termo de Referência está prevista a mobilização de profissionais por um período de 1800 (mil e oitocentos) dias corridos.</p>



9	RDC nº 162/2023-00	CGMAB/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	Embora a fiscalização dos serviços seja de responsabilidade do DNIT, constitui política do órgão a contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade e do significativo volume desses serviços. A propósito, para execução dos serviços de Gestão Ambiental descritos no Termo de Referência está prevista a mobilização de profissionais de nível superior, profissionais de nível técnico e auxiliares por um período de 1800 (um mil e oitocentos) dias, mobilizados para atuarem em 01 (um) escritório de campo, a ser mobilizado pela Contratada. Sobre o assunto, prescreve o art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: "Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição". Percebe-se, portanto, que a Lei que disciplina as licitações e contratos administrativos no âmbito da administração pública, admite a contratação de empresas para auxiliar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços.
10	Pregão nº 329/2023-00	Diretoria de Infraestrutura Aquaviária	O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT é responsável por implementar, em sua esfera de atuação, a Política formulada para a administração da Infraestrutura de Transportes determinada pelo Governo Federal. Criado pela Lei nº. 10.233/2001, sob regime de Autarquia vinculada ao então Ministério dos Transportes, sucedido pelo Ministério da Infraestrutura, foi instituído em fevereiro de 2002, para desempenhar, dentre outras atribuições, as funções relativas à construção, manutenção e operação da Infraestrutura do Sistema Federal de Viação - SFV, sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, conforme Decreto nº. 4.129 de 13/02/2002. Vale ressaltar que o inciso IV do art. 82 da Lei nº 10.233/01, estabeleceu como atribuição do DNIT, dentre outras, a administração das instalações portuárias, podendo, para tanto, fazê-lo diretamente ou por meio de convênio de delegação ou cooperação. Neste sentido, destaca-se o preconizado no inciso IV do art. 82 da Lei nº 10.233/01, que estabelece a competência do DNIT de desempenhar a administração das Instalações Portuárias, em sua área de atuação, podendo, para tanto, fazê-lo diretamente ou por meio de convênio de delegação ou cooperação, a saber: "Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação: (...) IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte; (...)". A Resolução Nº 39, de 17 de novembro de



			<p>2020, que instituiu o Regimento Interno da Autarquia definiu a estrutura organizacional para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. No que diz respeito à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT, esta encontra-se no grupo dos Órgãos Específicos Singulares e suas atribuições encontram-se descritas no Art. 132 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39 de 17/11/20: Art. 132. À Diretoria de Infraestrutura Aquaviária compete: I - administrar e gerenciar a execução de programas de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária; II - gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; III - exercer o poder normativo relativo à utilização das vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União e das instalações portuárias públicas de pequeno porte, observado o disposto no art. 82, da Lei nº 10.233, de 2001; IV - administrar o patrimônio do DNIT referente à infraestrutura aquaviária; V - gerenciar a execução orçamentária dos empreendimentos de infraestrutura aquaviária sob administração do DNIT, inclusive na proposição e acompanhamento das etapas da LOA e do PPA; VI - gerenciar a execução física e financeira dos empreendimentos de infraestrutura aquaviária sob administração do DNIT; VII - definir diretrizes em relação a execução e controle de contratos, convênios e instrumentos congêneres; VIII - prover à Diretoria de Planejamento e Pesquisa a respectiva proposta de PPA e OGU; IX - prover à Diretoria Colegiada e ao Ministério da Infraestrutura as informações sobre as atividades de obras e serviços sob sua gestão; X - promover o controle da qualidade nas obras e serviços e zelar pelo cumprimento das normas e procedimentos, bem como propor a edição e revisão dos atos normativos; XI - participar, em conjunto com a Diretoria de Planejamento e Pesquisa, no estabelecimento de padrões, normas e especificações técnicas para os programas de infraestrutura aquaviária; XII - prover à Diretoria de Administração e Finanças os atos preparatórios com a documentação necessária à contratação de obras e serviços de infraestrutura aquaviária; XIII - apreciar solicitações dos órgãos descentralizados para lavratura de contratos, convênios e instrumentos congêneres de obras de infraestrutura aquaviária, submetendo à Diretoria Colegiada em caso de concordância; e XIV - acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União, podendo solicitar apoio das demais Diretorias, conforme a natureza do serviço. Registra-se, também, as atribuições regimentais da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas - SRE-DNIT/AM, Órgão Decentralizado da Autarquia, constante no Artigo 144 - Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39 de 17/11/20,</p>
--	--	--	---



			<p>em que se destaca: "Art. 144. Às Superintendências Regionais compete, no âmbito das respectivas Superintendências Regionais: I - programar, coordenar, fiscalizar e orientar a execução de planos e programas com vistas ao diagnóstico, ao prognóstico e às ações nas áreas de engenharia e operações rodoviárias, ferroviárias e aquaviárias, para garantir a fluidez do tráfego e a navegabilidade dos rios, em condições operacionais e econômicas ideais, com segurança e zelo pela preservação do meio ambiente; II - implementar as políticas formuladas pela Diretoria Colegiada para o planejamento, para a administração, para a manutenção, para o melhoramento, para a expansão e para a operação da infraestrutura de transportes do Sistema Federal de Viação; III - propor normas e suas alterações relativas à utilização da infraestrutura de transportes integrante do Sistema Federal de Viação no âmbito de sua competência; IV - fornecer à Diretoria Colegiada informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga dos segmentos da infraestrutura de transportes; V - acompanhar e fiscalizar os programas, os estudos, os projetos, os serviços e as obras de construção, de manutenção, de conservação, de restauração, de operação, de meio ambiente, de desapropriação e reassentamento de hidrovias, ferrovias, rodovias e portos; VI - aprovar os estudos, os anteprojetos, os projetos de engenharia e os planos de trabalho de obras e serviços; VII - aprovar os planos anuais de desapropriação e reassentamento e outros; VIII - realizar campanhas e programas educativos com vistas à redução de acidentes nas vias, em articulação com órgãos e entidades setoriais; IX - elaborar relatório anual, e quando solicitado, das atividades desenvolvidas, encaminhando à Diretoria Colegiada; X - adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação; XI - administrar orçamento, pessoal, patrimônio, material e recursos logísticos; XII - adotar providências para a obtenção do licenciamento ambiental das obras e atividades executadas em sua esfera de competência; XIII - elaborar e submeter anualmente à Diretoria de Planejamento e Pesquisa a sua proposta orçamentária, bem como as alterações orçamentárias que se fizerem necessárias no decorrer do exercício; XIV - analisar e monitorar a situação dos pavimentos das rodovias, das superestruturas ferroviárias, das hidrovias, dos portos e eclusas, das obras de arte especiais, das obras de arte correntes, da faixa de domínio e das AET; XV - controlar e emitir as medições de serviços; XVI - supervisionar a pesagem de veículos, o controle de velocidade, o uso da faixa de domínio e a operação aquaviária; XVII - exercer o gerenciamento administrativo e técnico das áreas e das Unidades Locais sob sua coordenação; XVIII - auxiliar a Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas na realização do mapeamento de competências;</p>
--	--	--	--



			<p>XIX - coordenar o processo de planejamento estratégico, sob supervisão da Diretoria-Executiva; XX - indicar servidores para atuar como membros das JARI, conforme definido pelo Diretor-Geral; XXI - nomear servidores e supervisionar sua atuação como agentes da Autoridade de Trânsito, no âmbito de sua competência; XXII - coordenar o desenvolvimento dos levantamentos de campo necessários à definição das intervenções e soluções de manutenção e de eliminação de pontos críticos nas vias, compilando-os para formatação dos projetos ou anteprojetos; XXIII - elaborar termo de referência, orçamento e atos preparatórios para os contratos de levantamento de elementos técnicos necessários aos projetos de engenharia afetos à sua área de atuação; XXIV - ratificar, quando configurada situação emergencial, as declarações de emergência expedidas pelas áreas sob sua coordenação; XXV - administrar o patrimônio aquaviário e ferroviário e o acervo técnico documental; XXVI - zelar pela preservação do patrimônio histórico e cultural do setor ferroviário; XXVII - nomear comissão de reconhecimento de faixa de domínio existente, comissão de desapropriação, prepostos técnicos ou assistentes técnicos do DNIT no âmbito das atividades relacionadas à desapropriação e reassentamento; XXVIII - indicar, para aprovação do Diretor-Geral, servidores para o desempenho da atividade de agente de integridade; XXIX - levar ao conhecimento da Auditoria Interna as demandas recebidas dos órgãos de controle e encaminhar previamente as respostas formuladas; e XXX - inserir os novos serviços aprovados no SIAC de contratos administrativos geridos pela Superintendência Regional. Parágrafo único. Ao Superintendente Regional compete atuar como ordenador de despesas." Cumpre observar, ainda, as competências regimentais das Coordenações subordinadas à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT, assim como da Coordenação vinculada à Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas - SRE-DNIT/AM, no desenvolvimento das atividades constantes deste Termo de Referência, a saber: À Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias, subordinada à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, pelo Art. 135 do Regimento Interno do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, compete: I - coordenar as ações e programas de gestão, operação e manutenção da infraestrutura aquaviária dasclusas, barragens, portos e hidrovias; II - coordenar a execução administrativa, orçamentária, financeira e física dos contratos, convênios e instrumentos congêneres de obras e serviços aquaviários no âmbito das áreas sob sua coordenação e dos órgãos descentralizados, e, quando necessário, gerenciar a revisão de projetos de engenharia em fase de execução de obras; III - encaminhar à Diretoria propostas de atos normativos, bem como de alteração dos atos existentes; IV - aprovar planos de trabalho dos termos de execução descentralizada e instrumentos congêneres; V - aprovar as análises técnicas das atividades</p>
--	--	--	---



			<p>relacionadas à elaboração dos programas de gestão, operação e manutenção da infraestrutura aquaviária sob sua coordenação; VI - subsidiar a Diretoria com os dados relativos às propostas orçamentárias das Coordenações subordinadas, promovendo o acompanhamento orçamentário e a realização de eventuais ajustes no tocante a estas Coordenações; VII - fomentar parceria com outros órgãos a fim de manter intercâmbio técnico e de dados estatísticos; VIII - aprovar termos de referência, orçamento e atos preparatórios com vistas à confecção de editais para a contratação direta ou eventual delegação da execução; IX - aprovar os pareceres técnicos referentes às alterações contratuais, de convênios e de instrumentos congêneres decorrentes de revisão de projetos em fase de obras; X - orientar os órgãos descentralizados no tocante à execução dos serviços de operação aquaviária que lhes forem delegados; XI - coordenar os órgãos descentralizados no tocante à gestão do patrimônio e do acervo técnico aquaviário; e XII - subsidiar a Diretoria no encaminhamento de solicitações de delegação de competência dos órgãos descentralizados. À Coordenação de Operações de Infraestrutura Aquaviária, subordinada à Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias, pelo Art. 136 do Regimento Interno do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, compete: I - planejar e executar as ações e programas de manutenção de sinalização, monitoramento da operação aquaviária e segurança do tráfego aquaviário; II - planejar e executar as ações e programas de operação e manutenção portuárias no âmbito das instalações portuárias públicas de pequeno porte, atracadouros fluviais, portos marítimos e outras instalações congêneres; III - promover e participar de projetos, campanhas e programas de monitoramento, gestão e operação hidroviária e portuária, educação e segurança para o tráfego aquaviário e nas instalações portuárias e equipamentos congêneres sob responsabilidade do DNIT, e ações em articulação com outros setores ou órgãos que impactem na operação das hidrovias, portos e equipamentos congêneres; IV - coordenar programas de regularização e certificação operacional de instalações portuárias e equipamentos congêneres; V - analisar as minutas de termos aditivos aos contratos, convênios e instrumentos congêneres; VI - elaborar e propor à Coordenação-Geral termos de referência, orçamento e atos preparatórios com vistas à confecção de editais para a contratação direta ou eventual delegação da execução; VII - gerenciar medições oriundas de contratos e zelar pela regularidade do prazo de encaminhamento das medições dos contratos por parte dos órgãos descentralizados; VIII - gerenciar e propor aprovação das prestações de contas físicas e financeiras dos convênios, termos de execução descentralizada e instrumentos congêneres; IX - analisar e emitir pareceres técnicos referentes às alterações contratuais, convênios e instrumentos congêneres</p>
--	--	--	---



			<p>decorrentes de revisão de projetos em fase de obras; X - orientar os órgãos descentralizados no tocante à execução dos serviços de operação aquaviária que lhes forem delegados; XI - fiscalizar, controlar e acompanhar a execução dos contratos, convênios e instrumentos congêneres; XII - propor minutas de termos aditivos aos contratos, convênios e instrumentos congêneres; XIII - subsidiar a Coordenação-Geral na elaboração da proposta orçamentária, bem como no acompanhamento orçamentário e na realização de eventuais ajustes nesses instrumentos; XIV - assessorar a Coordenação-Geral na análise de propostas de atos normativos, bem como de alteração dos atos existentes; e XV - realizar outras atividades compatíveis com a sua área de competência, ou que lhe sejam determinadas pela chefia imediata. À Coordenação de Engenharia Aquaviária, subordinadas aos Superintendentes Regionais, compete, no âmbito da respectiva Superintendência Regional, pelo Art. 163 do Regimento Interno do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, compete: I - exercer o gerenciamento administrativo e técnico das áreas sob sua coordenação; II - coordenar a execução de estudos, planos, programas, projetos, obras e serviços, inclusive os de meio ambiente, desapropriação e reassentamento, visando à construção, à manutenção, à conservação, à restauração e à operação da infraestrutura aquaviária, em consonância com a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária; III - avaliar a qualidade técnica e recomendar a aprovação e a aceitação dos estudos, dos anteprojetos, dos projetos de engenharia e dos planos de trabalho de obras e serviços;</p> <p>IV - coordenar as atividades de planejamento e de programação de investimentos anual e plurianual em infraestrutura aquaviária do Sistema Federal de Viação, referentes à contratação de estudos, de projetos, de obras e de serviços de engenharia; V - auxiliar no processo de planejamento estratégico, sob supervisão da Diretoria-Executiva; VI - coordenar as atividades de gestão e os procedimentos de licenciamento ambiental no que se refere aos empreendimentos de infraestrutura de transporte aquaviário; VII - elaborar termo de referência, orçamento e atos preparatórios para a contratação de estudos, de planos, de programas, de projetos e para a execução de serviços e obras para implantação, construção, ampliação, modernização, recuperação, manutenção, adequação de capacidade, eliminação de pontos críticos e operação da infraestrutura aquaviária; VIII - coordenar e orientar as atividades de implantação, construção, ampliação, modernização, recuperação, manutenção e restauração da infraestrutura de transporte aquaviário delegadas a estados, municípios e outras entidades; IX - coordenar a execução das atividades necessárias à obtenção de elementos de campo para elaboração de estudos e projetos de engenharia aquaviária; X - coordenar a elaboração das medições dos serviços e o reajustamento de preços contratuais relacionados aos</p>
--	--	--	--



			<p>contratos; XI - analisar projetos de sinalização hidroviária; XII - coordenar e aprovar as análises de projetos de terceiros que possam interferir nas hidrovias, eclusas e portos; XIII - coordenar serviços de monitoramento das hidrovias; XIV - acompanhar o andamento físico e financeiro dos contratos, convênios e instrumentos congêneres; XV - expedir declaração da situação de emergência nos casos em que ficar configurada situação emergencial e comunicar, dentro do prazo legal, ao Superintendente Regional, para fins de ratificação; XVI - controlar o patrimônio e o acervo técnico aquaviário; XVII - analisar as alterações e manter cadastro atualizado de canais de navegação e infraestrutura aquaviária, portos e eclusas, em consonância com a Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária; XVIII - recepcionar os contratos de cessão de bens, resguardando os direitos da União, em consonância com a Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária; e XIX - manter atualizado o cadastro de bens operacionais e não-operacionais aquaviários. No tocante a gestão, o acompanhamento e a fiscalização do contrato utiliza-se o Manual de Gestão e Fiscalização de Contratos de modo a contribuir para que as Áreas Técnicas, o Gestor do contrato e seus respectivos Fiscais exerçam, com elementos de consistência, de forma minimamente parametrizada e de maneira transparente, o controle e fiscalização dos contratos no âmbito do DNIT, tendo em vista o disposto no art. 67, da Lei nº 8.666/93, Decreto nº 9.507/18, Decreto nº 10.183/19, e Instrução Normativa/MPOG nº 5/2017, de 25 de maio de 2017. Para o desempenho de suas atribuições, a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT e a Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas - SRE-DNIT/AM está estruturada conforme organograma. Atualmente, o DNIT possui número expressivo de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4, 54 (cinquenta e quatro) unidades, sob sua responsabilidade, localizadas mormente na Região Amazônica e que representam as principais Infraestruturas Públicas de Transporte de cargas e de passageiros, disponíveis aos Municípios localizados às margens das Hidrovias. Em sentido oposto, a Autarquia dispõe de reduzida Infraestrutura Humana, na DAQ e na SRE-AM, para desempenhar as atribuições necessárias, de modo a garantir a boa e regular atividades de Operação e Manutenção das referidas IP4. Desse modo, fica evidente o dever de agir do DNIT, por intermédio da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária e da Superintendência Regional do Amazonas, na administração e operação das Instalações Portuárias, atendendo com celeridade aos interesses dos cidadãos, planejando às demandas essenciais e utilizando os recursos com efetividade. Assim, objetivando fazer frente às obrigações legais que lhe são impostas, cristalina é a necessidade da Contratação de Serviços de Operação e Manutenção das Infraestruturas Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4, visando, primordialmente, disponibilizar à sociedade a Infraestrutura</p>
--	--	--	---



			<p>de Transporte Aquaviário seguro e de qualidade, bem como prolongar a vida útil dos patrimônios públicos. Essas Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4 devem satisfazer os requisitos de eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, e preservação do meio ambiente. Sendo o Modal de Transporte Aquaviário, o mais relevante naquela região, destaca-se os principais objetivos alcançados com a plena operação e a adequada manutenção das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4, relativo a sua funcionalidade e adequação ao interesse público: i. assegura o embarque e desembarque, com segurança, de passageiros e cargas, independentemente dos regimes hídricos; ii. geram empregos na construção, operação e manutenção das IP4 dentro da região; iii. possibilita o fornecimento de alimentos, bens e serviços em geral; iv. reduz as perdas da produção agrícola e do pescado ao disponibilizar fábrica de gelo, armazém de carga e agilizar o transporte; e v. reduz os custos logísticos de transporte fluvial para empresas de navegação e usuários. Para tanto, faz-se necessário os serviços de manutenções de rotinas preditivas, preventivas e corretivas, retirada de toras e galhadas, desassoreamento, manutenção do sistema de fundeio, manutenção predial, manutenção naval, manutenção da fábrica de gelo e conservação. Os Instrumentos firmados pelo DNIT para a realização desses serviços é comumente chamado de "Contrato Macro". Esse tipo de contrato foi desenvolvido pela DAQ tendo como base as boas práticas de engenharia consolidadas na Autarquia, a exemplo, os Programas P.A.T.O e CREMA, em que a medição obedece critérios de desempenho, eficiência. Destarte, objetivando fazer frente às obrigações legais que lhe são impostas, cristalina é a necessidade da Contratação dos Serviços de Operação e Manutenção das Infraestruturas Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4, visando, primordialmente, disponibilizar à sociedade a Infraestrutura de Transporte Aquaviário seguro e de qualidade, bem como prolongar a vida útil dos patrimônios públicos.</p>
11	Pregão nº 172/2023-00	Diretoria de Infraestrutura Aquaviária	<p>O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT é responsável por implementar, em sua esfera de atuação, a Política formulada para a administração da Infraestrutura de Transportes determinada pelo Governo Federal. Criado pela Lei nº. 10.233/2001, sob regime de Autarquia vinculada ao então Ministério dos Transportes, sucedido pelo Ministério da Infraestrutura, foi instituído em fevereiro de 2002, para desempenhar, dentre outras atribuições, as funções relativas à construção, manutenção e operação da Infraestrutura do Sistema Federal de Viação - SFV, sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, conforme Decreto nº. 4.129 de 13/02/2002. Vale ressaltar que o inciso IV do art. 82 da Lei nº 10.233/01, estabeleceu como atribuição do DNIT, dentre outras, a administração das instalações portuárias, podendo, para tanto, fazê-lo</p>



			<p>diretamente ou por meio de convênio de delegação ou cooperação. Nesse sentido, destaca-se o estabelecido no inciso IV do art. 82 da Lei nº 10.233/01, que estabelece a competência do DNIT de desempenhar a administração das instalações portuárias, podendo, para tanto, fazê-lo diretamente ou por meio de convênio de delegação ou cooperação, a saber: "Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação: (...) IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte; (...)" A Resolução Nº 39, de 17 de novembro de 2020, que instituiu o Regimento Interno da Autarquia definiu a estrutura organizacional para o Departamento. No que diz respeito à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT, esta encontra-se no grupo dos Órgãos Específicos Singulares e suas atribuições encontram-se descritas no Art. 132 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39 de 17/11/20: Art. 132. À Diretoria de Infraestrutura Aquaviária compete: I - administrar e gerenciar a execução de programas de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária; II - gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; III - exercer o poder normativo relativo à utilização das vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União e das instalações portuárias públicas de pequeno porte, observado o disposto no art. 82, da Lei nº 10.233, de 2001; IV - administrar o patrimônio do DNIT referente à infraestrutura aquaviária; V - gerenciar a execução orçamentária dos empreendimentos de infraestrutura aquaviária sob administração do DNIT, inclusive na proposição e acompanhamento das etapas da LOA e do PPA; VI - gerenciar a execução física e financeira dos empreendimentos de infraestrutura aquaviária sob administração do DNIT; VII - definir diretrizes em relação a execução e controle de contratos, convênios e instrumentos congêneres; VIII - prover à Diretoria de Planejamento e Pesquisa a respectiva proposta de PPA e OGU; IX - prover à Diretoria Colegiada e ao Ministério da Infraestrutura as informações sobre as atividades de obras e serviços sob sua gestão; X - promover o controle da qualidade nas obras e serviços e zelar pelo cumprimento das normas e procedimentos, bem como propor a edição e revisão dos atos normativos; XI - participar, em conjunto com a Diretoria de Planejamento e Pesquisa, no estabelecimento de padrões, normas e especificações técnicas para os programas de infraestrutura aquaviária; XII - prover à Diretoria de Administração e Finanças os atos</p>
--	--	--	---



			<p>preparatórios com a documentação necessária à contratação de obras e serviços de infraestrutura aquaviária; XIII - apreciar solicitações dos órgãos descentralizados para lavratura de contratos, convênios e instrumentos congêneres de obras de infraestrutura aquaviária, submetendo à Diretoria Colegiada em caso de concordância; e XIV - acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União, podendo solicitar apoio das demais Diretorias, conforme a natureza do serviço. Registra-se, também, as atribuições regimentais da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas - SRE-DNIT/AM, Órgão Decentralizado da Autarquia, constante no Artigo 144 - Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39 de 17/11/20, em que se destaca: "Art. 144. Às Superintendências Regionais compete, no âmbito das respectivas Superintendências Regionais: I - programar, coordenar, fiscalizar e orientar a execução de planos e programas com vistas ao diagnóstico, ao prognóstico e às ações nas áreas de engenharia e operações rodoviárias, ferroviárias e aquaviárias, para garantir a fluidez do tráfego e a navegabilidade dos rios, em condições operacionais e econômicas ideais, com segurança e zelo pela preservação do meio ambiente; II - implementar as políticas formuladas pela Diretoria Colegiada para o planejamento, para a administração, para a manutenção, para o melhoramento, para a expansão e para a operação da infraestrutura de transportes do Sistema Federal de Viação; III - propor normas e suas alterações relativas à utilização da infraestrutura de transportes integrante do Sistema Federal de Viação no âmbito de sua competência; IV - fornecer à Diretoria Colegiada informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga dos segmentos da infraestrutura de transportes; V - acompanhar e fiscalizar os programas, os estudos, os projetos, os serviços e as obras de construção, de manutenção, de conservação, de restauração, de operação, de meio ambiente, de desapropriação e reassentamento de hidrovias, ferrovias, rodovias e portos; VI - aprovar os estudos, os anteprojetos, os projetos de engenharia e os planos de trabalho de obras e serviços; VII - aprovar os planos anuais de desapropriação e reassentamento e outros; VIII - realizar campanhas e programas educativos com vistas à redução de acidentes nas vias, em articulação com órgãos e entidades setoriais; IX - elaborar relatório anual, e quando solicitado, das atividades desenvolvidas, encaminhando à Diretoria Colegiada; X - adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação; XI - administrar orçamento, pessoal, patrimônio, material e recursos logísticos; XII - adotar providências para a obtenção do licenciamento ambiental das obras e atividades executadas em sua esfera de competência; XIII - elaborar e submeter anualmente à Diretoria de Planejamento e</p>
--	--	--	---



			<p>Pesquisa a sua proposta orçamentária, bem como as alterações orçamentárias que se fizerem necessárias no decorrer do exercício; XIV - analisar e monitorar a situação dos pavimentos das rodovias, das superestruturas ferroviárias, das hidrovias, dos portos e eclusas, das obras de arte especiais, das obras de arte correntes, da faixa de domínio e das AET; XV - controlar e emitir as medições de serviços; XVI - supervisionar a pesagem de veículos, o controle de velocidade, o uso da faixa de domínio e a operação aquaviária; XVII - exercer o gerenciamento administrativo e técnico das áreas e das Unidades Locais sob sua coordenação; XVIII - auxiliar a Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas na realização do mapeamento de competências; XIX - coordenar o processo de planejamento estratégico, sob supervisão da Diretoria-Executiva; XX - indicar servidores para atuar como membros das JARI, conforme definido pelo Diretor-Geral; XXI - nomear servidores e supervisionar sua atuação como agentes da Autoridade de Trânsito, no âmbito de sua competência; XXII - coordenar o desenvolvimento dos levantamentos de campo necessários à definição das intervenções e soluções de manutenção e de eliminação de pontos críticos nas vias, compilando-os para formatação dos projetos ou anteprojetos; XXIII - elaborar termo de referência, orçamento e atos preparatórios para os contratos de levantamento de elementos técnicos necessários aos projetos de engenharia afetos à sua área de atuação; XXIV - ratificar, quando configurada situação emergencial, as declarações de emergência expedidas pelas áreas sob sua coordenação; XXV - administrar o patrimônio aquaviário e ferroviário e o acervo técnico documental;</p> <p>XXVI - zelar pela preservação do patrimônio histórico e cultural do setor ferroviário; XXVII - nomear comissão de reconhecimento de faixa de domínio existente, comissão de desapropriação, prepostos técnicos ou assistentes técnicos do DNIT no âmbito das atividades relacionadas à desapropriação e reassentamento; XXVIII - indicar, para aprovação do Diretor-Geral, servidores para o desempenho da atividade de agente de integridade; XXIX - levar ao conhecimento da Auditoria Interna as demandas recebidas dos órgãos de controle e encaminhar previamente as respostas formuladas; e XXX - inserir os novos serviços aprovados no SIAC de contratos administrativos geridos pela Superintendência Regional.</p> <p>Parágrafo único. Ao Superintendente Regional compete atuar como ordenador de despesas." Cumpre observar, ainda, as competências regimentais das Coordenações subordinadas à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT, assim como da Coordenação vinculada à Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas - SRE-DNIT/AM, no desenvolvimento das atividades constantes deste Termo de Referência, a saber: À Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias, subordinada à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, pelo Art. 135 do Regimento Interno do</p>
--	--	--	--



			<p>Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, compete: I. coordenar as ações e programas de gestão, operação e manutenção da infraestrutura aquaviária das eclusas, barragens, portos e hidrovias; II. coordenar a execução administrativa, orçamentária, financeira e física dos contratos, convênios e instrumentos congêneres de obras e serviços aquaviários no âmbito das áreas sob sua coordenação e dos órgãos descentralizados, e, quando necessário, gerenciar a revisão de projetos de engenharia em fase de execução de obras; III. encaminhar à Diretoria propostas de atos normativos, bem como de alteração dos atos existentes; IV. aprovar planos de trabalho dos termos de execução descentralizada e instrumentos congêneres; V. aprovar as análises técnicas das atividades relacionadas à elaboração dos programas de gestão, operação e manutenção da infraestrutura aquaviária sob sua coordenação; VI. subsidiar a Diretoria com os dados relativos às propostas orçamentárias das Coordenações subordinadas, promovendo o acompanhamento orçamentário e a realização de eventuais ajustes no tocante a estas Coordenações; VII. fomentar parceria com outros órgãos a fim de manter intercâmbio técnico e de dados estatísticos; VIII. aprovar termos de referência, orçamento e atos preparatórios com vistas à confecção de editais para a contratação direta ou eventual delegação da execução; IX. aprovar os pareceres técnicos referentes às alterações contratuais, de convênios e de instrumentos congêneres decorrentes de revisão de projetos em fase de obras; X. orientar os órgãos descentralizados no tocante à execução dos serviços de operação aquaviária que lhes forem delegados; XI. coordenar os órgãos descentralizados no tocante à gestão do patrimônio e do acervo técnico aquaviário; e XII. subsidiar a Diretoria no encaminhamento de solicitações de delegação de competência dos órgãos descentralizados. À Coordenação de Operações de Infraestrutura Aquaviária, subordinada à Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias, pelo Art. 136 do Regimento Interno do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, compete: I. planejar e executar as ações e programas de manutenção de sinalização, monitoramento da operação aquaviária e segurança do tráfego aquaviário; II. planejar e executar as ações e programas de operação e manutenção portuárias no âmbito das instalações portuárias públicas de pequeno porte, atracadouros fluviais, portos marítimos e outras instalações congêneres; III. promover e participar de projetos, campanhas e programas de monitoramento, gestão e operação hidroviária e portuária, educação e segurança para o tráfego aquaviário e nas instalações portuárias e equipamentos congêneres sob responsabilidade do DNIT, e ações em articulação com outros setores ou órgãos que impactem na operação das hidrovias, portos e equipamentos congêneres; IV. coordenar programas de regularização e certificação operacional de instalações portuárias e equipamentos congêneres; V.</p>
--	--	--	---



			<p>analisar as minutas de termos aditivos aos contratos, convênios e instrumentos congêneres; VI. elaborar e propor à Coordenação-Geral termos de referência, orçamento e atos preparatórios com vistas à confecção de editais para a contratação direta ou eventual delegação da execução; VII. gerenciar medições oriundas de contratos e zelar pela regularidade do prazo de encaminhamento das medições dos contratos por parte dos órgãos descentralizados; VIII. gerenciar e propor aprovação das prestações de contas físicas e financeiras dos convênios, termos de execução descentralizada e instrumentos congêneres; IX. analisar e emitir pareceres técnicos referentes às alterações contratuais, convênios e instrumentos congêneres decorrentes de revisão de projetos em fase de obras; X. orientar os órgãos descentralizados no tocante à execução dos serviços de operação aquaviária que lhes forem delegados; XI. fiscalizar, controlar e acompanhar a execução dos contratos, convênios e instrumentos congêneres; XII. propor minutas de termos aditivos aos contratos, convênios e instrumentos congêneres; XIII. subsidiar a Coordenação-Geral na elaboração da proposta orçamentária, bem como no acompanhamento orçamentário e na realização de eventuais ajustes nesses instrumentos; XIV. assessorar a Coordenação-Geral na análise de propostas de atos normativos, bem como de alteração dos atos existentes; e XV. realizar outras atividades compatíveis com a sua área de competência, ou que lhe sejam determinadas pela chefia imediata. À Coordenação de Engenharia Aquaviária, subordinadas aos Superintendentes Regionais, compete, no âmbito da respectiva Superintendência Regional, pelo Art. 163 do Regimento Interno do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, compete: I. exercer o gerenciamento administrativo e técnico das áreas sob sua coordenação; II. coordenar a execução de estudos, planos, programas, projetos, obras e serviços, inclusive os de meio ambiente, desapropriação e reassentamento, visando à construção, à manutenção, à conservação, à restauração e à operação da infraestrutura aquaviária, em consonância com a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária; III. avaliar a qualidade técnica e recomendar a aprovação e a aceitação dos estudos, dos anteprojetos, dos projetos de engenharia e dos planos de trabalho de obras e serviços; IV. coordenar as atividades de planejamento e de programação de investimentos anual e plurianual em infraestrutura aquaviária do Sistema Federal de Viação, referentes à contratação de estudos, de projetos, de obras e de serviços de engenharia; V. auxiliar no processo de planejamento estratégico, sob supervisão da Diretoria-Executiva; VI. coordenar as atividades de gestão e os procedimentos de licenciamento ambiental no que se refere aos empreendimentos de infraestrutura de transporte aquaviário; VII. elaborar termo de referência, orçamento e atos preparatórios para a contratação de estudos, de planos, de programas, de projetos e para a execução de serviços e obras</p>
--	--	--	--



			<p>para implantação, construção, ampliação, modernização, recuperação, manutenção, adequação de capacidade, eliminação de pontos críticos e operação da infraestrutura aquaviária; VIII. coordenar e orientar as atividades de implantação, construção, ampliação, modernização, recuperação, manutenção e restauração da infraestrutura de transporte aquaviário delegadas a estados, municípios e outras entidades; IX. coordenar a execução das atividades necessárias à obtenção de elementos de campo para elaboração de estudos e projetos de engenharia aquaviária; X. coordenar a elaboração das medições dos serviços e o reajustamento de preços contratuais relacionados aos contratos; XI. analisar projetos de sinalização hidroviária; XII. coordenar e aprovar as análises de projetos de terceiros que possam interferir nas hidrovias, eclusas e portos; XIII. coordenar serviços de monitoramento das hidrovias; XIV. acompanhar o andamento físico e financeiro dos contratos, convênios e instrumentos congêneres; XV. expedir declaração da situação de emergência nos casos em que ficar configurada situação emergencial e comunicar, dentro do prazo legal, ao Superintendente Regional, para fins de ratificação; XVI. controlar o patrimônio e o acervo técnico aquaviário; XVII. analisar as alterações e manter cadastro atualizado de canais de navegação e infraestrutura aquaviária, portos e eclusas, em consonância com a Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária; XVIII. recepcionar os contratos de cessão de bens, resguardando os direitos da União, em consonância com a Coordenação-Geral de Operações Aquaviárias da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária; e XIX - manter atualizado o cadastro de bens operacionais e nãooperacionais aquaviários. No tocante a gestão, o acompanhamento e a fiscalização do contrato utiliza-se o Manual de Gestão e Fiscalização de Contratos de modo a contribuir para que as Áreas Técnicas, o Gestor do contrato e seus respectivos Fiscais exerçam, com elementos de consistência, de forma minimamente parametrizada e de maneira transparente, o controle e fiscalização dos contratos no âmbito do DNIT, tendo em vista o disposto no art. 67, da Lei nº 8.666/93, Decreto nº 9.507/18, Decreto nº 10.183/19, e Instrução Normativa/MPOG nº 5/2017, de 25 de maio de 2017. Para o desempenho de suas atribuições, a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ/DNIT e a Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas - SRE-DNIT/AM está estruturada conforme o organograma Atualmente, o DNIT possui número expressivo de Instalações Portuárias, 54 (cinquenta e quatro) unidades, sob sua responsabilidade, localizadas mormente na Região Amazônica e que representam as principais Infraestruturas Públicas de Transporte de cargas e de passageiros, disponíveis aos Municípios localizados às margens das Hidrovias. Em sentido oposto, a Autarquia dispõe de reduzida Infraestrutura Humana, na DAQ e na SRE-AM, para desempenhar as atribuições necessárias, de modo a garantir a boa</p>
--	--	--	---



			<p>e regular atividades de Operação e Manutenção das referidas IP. Nesse sentido, a contratação justifica-se pela necessidade premente e essencial da contratação de empresa(s) especializada(s) para supervisionar e prestar apoio a FISCALIZAÇÃO e GESTÃO quanto as instalações portuárias de propriedade desta autarquia, visto que a Superintendência Regional do Amazonas não dispõe de quadro de profissionais em quantidade suficiente para o acompanhamento diário e in loco da execução desses serviços. O serviço de Supervisão em questão visa dar apoio técnico aos fiscais/gestores em relação às Instalações Portuárias pertencentes ao DNIT e aquelas em regime de convênio de Delegação. Ressalta-se que embora a FISCALIZAÇÃO e GESTÃO dos serviços seja de responsabilidade do DNIT, o embasamento para a contratação de Empresa(s) de Assessoria para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessas atividades, advém do prescrito no Art. 67 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 e suas alterações: “Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição”. Para os fins dessa Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados aqueles arrolados em seu art. 13, especialmente os previstos no inciso IV, a seguir: Art.13. (...) IV – “Fiscalização, supervisão ou gerenciamento de obras ou serviços”. Percebe-se, portanto, que em uma das Leis que disciplina licitações e contratos administrativos no âmbito da Administração Pública, admite a contratação de Empresa(s) de consultoria para auxiliar e complementar a ação fiscalizadora do Órgão encarregado da execução das obras e serviços.</p>
12	RDC nº 336/2023-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de implantar e ampliar a capacidade de determinados segmentos. A BR-174 é uma rodovia longitudinal que tem seu início no entroncamento com a BR-070, no município de Cáceres (MT), e término na fronteira Brasil – Venezuela, em Pacaraima (RO). Essa rodovia é ainda a única ligação terrestre do estado de Roraima com o restante do Brasil, bem como ao país vizinho. Tendo ao todo 3.282,4 km entre os estados de Mato Grosso e Roraima, 2.156,2 km destes (65,69%) estão implantados, seja em pista pavimentada ou em revestimento primário, enquanto os 1.126,2 km restantes, a maior parte localizados entre os estados de Mato Grosso e Amazonas, tem somente o traçado planejado. Dentre os municípios interceptados pelo traçado implantado da BR-174/AM estão as capitais Manaus (AM) e Boa Vista (RO), as cidades de Cáceres e Porto e Lacerda no Mato Grosso, Vilhena em Rondônia, e Pacaraima em Roraima. Já os segmentos integrantes do escopo desse Termo de Referência, totalmente inseridos no estado do Amazonas, perpassam os perímetros urbanos de Manaus e Presidente Figueiredo. Pontua-</p>



			<p>se ainda que o traçado da BR-174/AM possui uma segunda interrupção no município de Manaus, visto não existir transposição rodoviária sobre o Rio Amazonas, sendo toda travessia por veículos entre o norte e o sul necessariamente realizada através de balsas. Ainda, destaca-se que o Segmento 03 do Termo de Referência está totalmente inserido na Área Indígena do povo Wairimi Atroari. Tendo isto exposto, destaca-se a necessidade no atendimento da crescente demanda registrada nesta rodovia, a qual tem todos seus segmentos implantados em pista simples, com nível de capacidade limitado na situação corrente. Desta forma, o Termo de Referência tem por objetivo contemplar dezenove de seus segmentos, entre Manaus e a Reserva Indígena Wairimi Atroari com obras de adequação e/ou ampliação de capacidade, tais como implantação de terceiras faixas e correções pontuais de traçado, além da restauração da pista e OAEs existentes. A alternativa de melhoria e adequação da capacidade do subtrecho da rodovia em questão pode influenciar em outro modais. Nesse sentido, destaca-se o modal potencialmente impactado, apresentado a seguir: Hidroviário. A HN – 100 Rio Amazonas é o principal corredor de transporte de cargas da Região Norte do Brasil, respondendo por 65% do seu fluxo total, o que corresponde a cerca de 50 milhões de toneladas/ano. Dentre as principais cargas transportadas, estão os contêineres, combustíveis, grânéis agrícolas como soja e milho e os óleos minerais (ANTAQ, 2022). Esta hidrovia possui extensão total de 1.646 km, com início em Manaus, e término na foz do Rio Amazonas no Oceano Atlântico, entre o Pará e o Amapá. A via conecta 29 municípios e abrange cerca de 10 milhões de habitantes, que tem na hidrovia seu principal meio de transporte, seja no deslocamento de pessoas, como de bens de consumo. Quanto às características do seu canal de navegação, possui larguras que variam de 440 a 9.900 metros, e calados que variam de 13,00 metros em períodos de seca, a até 30 metros na estação chuvosa. Mesmo em época de estiagem, é possível navegar na hidrovia com comboios de até 18 mil toneladas. A segunda hidrovia dentro da área de influência da rodovia BR-174 é a HN – 117 Rio Madeira. Tem início em Porto Velho (RO), e término no município de Itacotiara (AM), localizado no entroncamento dos Rios Madeira e Amazonas, a 158 km a leste de Manaus. Esta via perpassa por 11 municípios, tendo 1.060 km navegáveis. Seu canal de navegação possui larguras que variam entre 440 e 10.000 metros, e calado que pode chegar a 18 metros em períodos chuvosos. À semelhança da Hidrovia do Rio Amazonas, o Rio Madeira é a principal via de transporte de bens e de pessoas para as populações lindeiras, registrando um fluxo médio de 21 milhões de toneladas/ano de cargas transportadas, em especial de soja, açúcar e milho com origem em Mato Grosso. Próximo ao traçado da BR-174/AM contemplado pelo Termo de Referência, em Manaus, registram-se 24 terminais pela ANTAQ, que movimentaram em 2022 (até o</p>
--	--	--	---



			<p>mês de novembro) 12,84 milhões de toneladas em cargas, sendo as principais os contêineres e os combustíveis. A principal modalidade de transporte destes terminais foi a cabotagem (movimentação entre portos ou terminais marítimos e/ou fluviais), respondendo por 6,134 milhões de toneladas, sendo os 6,7 milhões restantes dependentes da modalidade de transporte rodoviário para a chegada ou saída desses terminais. Dentre os principais terminais de Manaus em termos de movimentação de carga, estão o Porto Chibatão, o Terminal Aquaviário de Manaus, e os Superterminais Comércio e Indústria. Além dos terminais de Manaus, podem ainda ser mencionadas as IP4 –Instalações Portuárias de Pequeno Porte administradas pelo DNIT, sendo destas as mais próximas à BR-174/AM as instalações de Aranduba, Manaquiri, Manacapuru e Novo Airão. Consideram-se como subsídios para elaboração do Estudo Técnico Preliminar Digital - 6/2023 (13598072), em conformidade com a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40, DE 22 DE MAIO DE 2020, os requisitos técnicos contidos: no Documento de Formalização da Demanda 01 (13596404) e na Nota Informativa 266 (13596416) por apresentarem os elementos essenciais à caracterização da contratação ainda em fase preliminar. Em consonância com o art. 15. da Portaria nº 1.306, de 15 de março de 2022 (SEI nº 10824197), a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2023, cadastrada sob o número de DFD 80/2023.</p>
13	RDC nº 351/2023-00	CGMAB/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>Embora a execução de programas ambientais seja de responsabilidade do DNIT, constitui política do órgão a contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade e do significativo volume desses serviços. A propósito, para execução dos serviços descritos no Termo de Referência está prevista a mobilização de profissionais por um período de 1800 (mil e oitocentos) dias corridos. A BR-101 é uma rodovia federal translitorânea e uma das mais importantes rodovias brasileiras, seguindo no sentido norte-sul por praticamente todo o litoral leste brasileiro, estando seu ponto inicial localizado na cidade de Touros (Rio Grande do Norte) e o final na cidade de São José do Norte (Rio Grande do Sul). Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101 Nordeste atende a um tráfego sempre crescente e demonstra uma importância estratégica para a região, tanto no que diz respeito ao transporte de produtos como na circulação de pessoas. Além disso, atravessa uma zona litorânea na qual concentra-se a maior estrutura produtiva do Nordeste, englobando a agroindústria canavieira, indústrias e serviço, em especial o turismo. A Duplicação e Revitalização da BR-101/NE, nos estados de Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia, é uma obra do Governo Federal, realizada pelo Ministério dos Transportes, atual Ministério da Infraestrutura, e executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Seu projeto de Adequação prevê a</p>



			<p>duplicação e revitalização de 649,30 quilômetros da rodovia. A realização deste empreendimento possibilitará a abertura de oportunidades de novos negócios na sua região de influência, na qual está concentrada a estrutura produtiva que abrange a agroindústria canavieira e indústrias em geral, proporcionando maior importância logística para os transportes regionais. O empreendimento é regido pelo compromisso socioambiental, pois em todas as suas etapas de realização são desenvolvidas, paralelamente às obras, atividades que visam à preservação do meio ambiente, a mitigação dos impactos gerados pelas obras e a promoção da melhoria da qualidade de vida da população da região. Em razão da duplicação da BR-101/PE/AL/SE/BA, a região do empreendimento sofrerá alterações significativas na paisagem, estrutura social e econômica. O Plano Básico Ambiental (PBA) apresenta, de forma detalhada, os programas ambientais e todas as medidas de compensação e controle dos impactos ambientais que foram propostas no Estudo de Impactos Ambientais (EIA) e que deverão ser executadas pelo empreendimento. O PBA é uma exigência legal dos órgãos ambientais para a obtenção da Licença de Instalação (LI) de empreendimentos de grande porte que causam significativo impacto ambiental. O empreendimento em questão possui Licença de Instalação nº 1189/2017 junto ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA. O pleno cumprimento das licenças ambientais envolve o acompanhamento da execução das medidas mitigadoras, dos atendimentos às condicionantes de licença e dos planos e programas propostos nos estudos ambientais a serem executados durante a fase de implantação das obras, estendendo-se também durante sua operação. Um dos principais pontos do Plano Básico Ambiental (PBA) é o Plano Básico Ambiental Indígena (PBA-CI), pois sempre que, em razão do empreendimento, são identificados possíveis impactos sobre as comunidades indígenas e/ou suas terras, deve ser elaborado dentro do PBA um programa específico para controlar tais impactos. Atualmente, trechos duplicados já se encontram liberados para circulação, contudo, trafegabilidades de veículos na rodovia ainda encontram-se vedadas em alguns trechos de lotes devido a obras ainda em execução, inclusive Obra de Arte Especial (OAE), contendo desvios, ou mesmo devido a obras paralisadas. Considerando o processo de repactuação que do Plano Básico Ambiental - Componente Indígena que culminará com a assinatura do Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta - TAC junto ao Ministério Público Federal que em uma de suas cláusulas prevê a contratação de empresa de consultoria visando a implementação das ações previstas. À vista deste contexto, há a necessidade de uma licitação de Gestão Ambiental para a continuidade da implementação Plano Básico Ambiental Indígena do empreendimento - BR-101 PE/AL/SE/BA - e, portanto, a formalização de um novo Contrato.</p>
--	--	--	---



14	RDC nº 366/2023-00	CGDESP/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando a consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de complementar alguns segmentos. A BR-104/RN é uma rodovia longitudinal que interliga doze municípios potiguares e propicia a conexão entre três rodovias federais no estado (BR-226, BR-304 e BR-406), configurando-se como rodovia de integração regional no sentido NOSW (Macau/RN – Div. RN/PB). A rodovia também faz a ligação da região central do estado do Rio Grande do Norte com os estados da Paraíba e de Pernambuco. Atualmente, a rodovia alterna trechos pavimentados com planejados, sendo que apenas 40 km dos 215 km estão implantados. A execução das obras permitirá a ligação mais rápida da região central do estado com as cidades-polo regionais de Campina Grande (PB) e Caruaru (PE). Além disso, encurtará em mais de 100 km a distância do centro do Rio Grande do Norte ao estado da Bahia e ao Polo Industrial de Guamaré, onde estão situadas as instalações da planta de biodiesel e da Refinaria Potiguar Clara Camarão. O empreendimento visa melhorar as condições de segurança e trafegabilidade da BR-104/RN e, com isso, estimular o desenvolvimento regional, aumentar a competitividade da economia local e melhorar a mobilidade da população e o acesso às oportunidades e serviços, com vistas ao aumento da inclusão social. Considerando a decisão de rescindir unilateralmente, conforme Termo de Rescisão Unilateral ACE - DPP (10028346), o Contrato nº 900/2020, cujo o objeto trata da Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia para implantação, pavimentação, adequação de capacidade com melhoria da segurança e eliminação de segmentos críticos da Rodovia BR-104/RN (Km 0,0 ao Km 215,7), em razão do descumprimento de cláusulas contratuais. Tendo em vista o insucesso com a primeira contratada, apesar do esforço por parte da equipe do DNIT, o qual foi algo inesperado e que gerou uma considerável perda de tempo. Diante deste contexto, a Coordenação-Geral de Desenvolvimento de Projetos, por meio da Nota Informativa 525 (10765863), avaliou pela necessidade de realização de um novo certame para contratar uma empresa projetista visando a elaboração dos respectivos estudos e projetos, visto o tempo decorrido desde a publicação do Edital nº 279/2020 (SEI nº 6150453). O Projeto em questão possui EVTEA, elaborado pelo consórcio PROSULAPPE como produto do Contrato: PP-940/2014-00, SEI nº 50600.016692/2015-10. Considera-se como Estudo Técnico Preliminar da Contratação os subsídios técnicos contidos: no EVTEA, no Documento de Formalização da Demanda 02 (SEI nº 14893328) e na Nota Informativa 602 (10857435), por apresentarem os elementos essenciais à caracterização da contratação ainda em fase preliminar. Em consonância com a Portaria DNIT-SEDE nº 1.306, de 15 de</p>
----	---------------------------	---	---



			março de 2022, informamos que a contratação está prevista no Plano de Contratações Anual - 2023, com os números dos itens 071, 072 e 073.
15	RDC nº 307/2023-00	CGMAB/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>Embora a execução dos programas ambientais seja de responsabilidade do DNIT, constitui política do órgão a contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade e do significativo volume desses serviços. A propósito, para execução dos serviços de Gestão Ambiental descritos neste Termo de Referência está prevista a mobilização de profissionais de nível superior, profissionais de nível técnico e auxiliares por um período de 720 (setecentos e vinte) dias, mobilizados para atuarem em 01 (um) escritório de campo, a ser mobilizado pela Contratada. Sobre o assunto, prescreve o art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: “Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição”. Percebe-se, portanto, que a Lei que disciplina as licitações e contratos administrativos no âmbito da administração pública, admite a contratação de empresas para auxiliar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços. A BR-101 é uma rodovia longitudinal brasileira que tem início no município de Touros, no estado do Rio Grande do Norte, e termina em São José do Norte, no Rio Grande do Sul. Ao lado da BR-116, é um dos principais eixos rodoviários do país com 4 612 km de extensão. Construída pelo Exército entre os anos de 1950 e 1960, passa por doze estados através do litoral brasileiro, ligando cidades importantes como Florianópolis, Vitória, Maceió, Recife e Natal. A via é duplicada em algumas áreas metropolitanas, além de ter sido totalmente duplicada entre Osório e Curitiba e em todo o território do estado de Pernambuco. Dentre as denominações regionais que a rodovia recebe estão Rodovia Rio–Santos, Rodovia Rio–Vitória e Rodovia do Contorno. A BR-101 seria, em tese, a maior rodovia brasileira, mas alguns trechos são interpostos com outras rodovias federais. Ela segue no sentido norte-sul por praticamente todo o litoral leste brasileiro, do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul. Inicialmente, possuía um trecho não construído entre o município paulista de Peruíbe e Garuva (Santa Catarina). No trecho incompleto entre Peruíbe (SP) e Garuva (SC), a BR-101 é sobreposta às rodovias BR-116 e BR-376. O trecho Osório - Torres da BR-101 (litoral norte do Rio Grande do Sul) foi traçado em meados do século passado, seguindo a margem leste da Lagoa dos Quadros, interceptando as comunidades negras existentes na região de Morro Alto e adjacências. Meio século mais tarde, com as obras de duplicação, inclusive pela construção de um novo traçado em um segmento e pela expansão do traçado existente em outro. De maneira paliativa, foram realizadas avaliações tardias desses</p>



			<p>impactos, gerando a formulação de metas e a elaboração de um Plano de Trabalho, exigidas pelo órgão de licenciamento ambiental (IBAMA) e pelo Ministério Público Federal, a serem realizadas pelo DNIT a fim de compensar os impactos. Nesse contexto, o objetivo da contratação é executar as 15 metas definidas como medidas compensatórias afirmadas no Termo de Compromisso IBAMA/DNIT relativo a comunidade Quilombola de Morro Alto, em atendimento a Condicionante 2.1 da Licença de Instalação nº572/2008 - Renovada.</p>
16	RDC nº 382/2023-00	CGCONT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	<p>O trecho norte da Rodovia BR-156/AP, a partir de Macapá, encontra-se quase que totalmente pavimentado. Apenas os lotes de obra, denominados 2 e 3 estão ainda sem este benefício. Por tratar-se de rodovia longitudinal, a execução da sua pavimentação trata benefícios diretos a toda população do estado. Além do atendimento ao estado, esta rodovia ampliará o intercâmbio entre o Brasil à Guiana Francesa. A Rodovia BR-156/AP é uma Rodovia Federal de grande importância para o Estado do Amapá e para o Brasil, pois liga o Estado ao Estado do Pará e aos países vizinhos da Guiana Francesa e Suriname. O subtrecho de Calçoene à Oiapoque, perfaz uma extensão de 218,51 km, incluindo o acesso à Ponte Internacional sobre o Rio Oiapoque, com 1,9 km de extensão. O Lote 03 vai do km 687,73 ao km 743,73, conforme SNV do DNIT. A Rodovia exerce um papel fundamental para o desenvolvimento do Estado, sendo a única via de ligação com os países da Guiana Francesa e Suriname, e também, ao ponto do extremo norte do Brasil, o Cabo Orange, situado no litoral do Estado do Amapá. A implantação do empreendimento provocará grande impacto socioeconômico na área envolvida, aumentando o desenvolvimento econômico, oportunizando vantagens competitivas, crescimento local e inclusão social. Desse modo, frise-se os seguintes benefícios da interação da execução do empreendimento do trecho Cachoeira Sto Antônio – Fronteira Brasil / Guiana Francesa (fim Ponte Internacional sobre o Rio Oiapoque): Redução dos custos com o frete e o transporte, trafegabilidade durante todo as estações do ano; Melhoria da logística de escoamento de bem de consumo; Redução no tempo de permanência do usuário na rodovia; Segurança e integração regional e internacional; Integração ao modal aquaviário, para o escoamento de bem essenciais; Incremento das atividades econômicas e consequentemente, aumento dos recursos tributários arrecadados nos municípios da área de influência. O meio socioeconômico da área de influência do empreendimento certamente com a pavimentação da BR-156 será alterado, tendo reflexos diretos na economia regional e na qualidade de vida de seus habitantes.</p>



17	RDC nº 484/2022-00	CGCONT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	<p>O Distrito Federal conta com 6 rodovias federais: as radiais BR-020, BR-040, BR-060, BR-070 e BR-080 e a transversal BR-251. Essas radiais ligam o Distrito Federal ao resto do País. A BR-080 é uma rodovia radial brasileira que liga a capital do país, Brasília, ao distrito de Luiz Alves, localizado em São Miguel do Araguaia (GO). O trecho da rodovia localizado entre Brasília (DF) e Uruaçu (GO) é um dos principais trechos rodoviários da Região Centro-Oeste do Brasil, sendo responsável por ligar Brasília ao norte de Goiás, ao Tocantins, ao Maranhão, ao Pará e ao Amapá, em conjunto com a BR-153. Juntamente com as rodovias BR-040, BR-153, BR-226 e BR-010, a BR-080 integra um grande corredor rodoviário que liga o Rio de Janeiro (RJ) a Belém (PA), passando por Belo Horizonte (MG) e por Brasília (DF). O referido segmento da Etapa 01 estão propostos a adequação e duplicação da rodovia BR-080/DF, onde o presente segmento (km 0 ao km 24,6), iniciando na estaca E-0, interseção com a DF-001 e finalizando na estaca final E-1231+3,84 referente ao Eixo 01. A duplicação e adequação de capacidade da BR-080/DF irá proporcionar a ligação eficiente da área oeste do Distrito Federal com o Estado de Goiás e demais estados da região, como Tocantins e Mato Grosso. O município de maior relevância no trecho é Brasília/DF, capital federal. A implantação do empreendimento provocará grande impacto socioeconômico na área envolvida, aumentando o desenvolvimento econômico, oportunizando vantagens competitivas, crescimento local e inclusão social. Ademais, a construção e posterior operação da rodovia, acarretará em substanciais ganhos às comunidades e à economia do Distrito Federal, dentre os quais cabe ressaltar: Aumento da arrecadação tributária (municipal e federal); Aumento do nível empregos (diretos e indiretos); Melhor qualidade de vida pela eliminação de ruídos, vibrações e emissão de gases particulados; Preservação das edificações não só pela eliminação das vibrações prejudiciais à sua estrutura como, também, da emissão de gases particulados; Eliminação do fracionamento do quadro urbano, proporcionando fluidez e segurança ao tráfego de veículos e pedestres; Dinamização da economia regional, possibilitando acréscimo do tráfego de longa distância; Eliminação do grande fator de risco de acidentes, colisões e atropelamentos, gerados pelos atuais cruzamentos de veículos e pedestres e deslocamentos de pedestres ao longo rodovia.</p>
18	RDC nº 408/2023-00	CGMAB/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de implantar e ampliar a capacidade de determinados segmentos.</p> <p>A rodovia BR-282/SC tem seu início em Florianópolis (km 0+000), se estendendo até a divisa com a Argentina (km 684+200), contribuindo para a interligação rodoviária do Oeste catarinense com o litoral</p>



			<p>em seus 684,20 km de extensão. Esta via também permite a conexão com importantes rotas de integração nacional, como as rodovias BR-101, BR-116, BR-470; com os Portos de Itajaí, Imbituba, Navegantes, São Francisco do Sul (Santa Catarina) e Paranaguá (Paraná); e com a infraestrutura aeroportuária de Florianópolis e Navegantes (Santa Catarina).</p> <p>Cabe salientar que a área em estudo é conhecida nacionalmente como um polo turístico, além possuir sua economia fortemente calcada na agricultura, pesca e indústrias alimentícia, metalmeccânica, da construção civil e do ramo tecnológico.</p> <p>No Plano Brasil de Infraestrutura Logística (2013, p.55) encontram-se informações sobre as limitações da BR-282. O referido Plano acentua que ao percorrer esta rodovia desde o extremo oeste ao litoral encontram-se restrições de uso em vários trechos, pontuando-se assim a necessidade de duplicação de vários segmentos, além das intervenções de recuperação e adequação de geometria, para torná-la mais competitiva e menos onerosa do ponto de vista logístico.</p> <p>Em especial, menciona-se o segmento da BR-282/SC inserido na Região Metropolitana de Florianópolis, a qual se encontra próximo da saturação de sua capacidade em relação à demanda atual. Em adição, possui restrições para sua ampliação de capacidade, visto seu traçado estar marcadamente urbanizado a partir de Florianópolis até o município de Águas Mornas.</p> <p>Ainda, a limitação da largura da faixa de domínio como decorrência da própria ocupação urbana aumenta também a gravidade dos acidentes pelo pronto impacto sobre a população lindeira e suas atividades.</p> <p>Desta forma, propõe-se a implantação de uma variante de traçado ao segmento da BR-282/SC entre o Contorno Rodoviário de Florianópolis, à altura do bairro São Sebastião em Palhoça, cujas obras estão em execução no momento de lançamento deste Termo de Referência, e a Rua Mansur Elias, em Santo Amaro da Imperatriz. Esta variante foi denominada de Contorno Rodoviário de Palhoça/Santo Amaro da Imperatriz.</p>
--	--	--	--



			<p>Este novo Contorno Rodoviário tem por objetivos o desvio do tráfego de médio e longo curso que hoje perpassa o perímetro urbano da cidade de Santo Amaro da Imperatriz, e a implantação de nova conexão entre as rodovias BR-282/SC e BR-101/SC via Contorno de Florianópolis.</p> <p>O empreendimento objeto deste estudo destina-se ainda a produzir impactos positivos no tráfego e no desenvolvimento dos municípios de influência direta da BR-282/SC e os que se beneficiarão de forma indireta, envolvendo melhoria na trafegabilidade e segurança na circulação de veículos de carga, de passageiros e de passeio, notadamente, nas áreas urbanas de Santo Amaro da Imperatriz e de Palhoça cortadas pela rodovia (pontos críticos), nos pontos geradores ou receptores de carga (áreas industriais) e na instalação de passarelas, vias marginais e sinalização (para atender ao pedestre e ao trânsito local). Com isso espera-se obter expressivos impactos quanto a fluidez e segurança do trânsito e seus efeitos sobre os custos de transportes em geral, a diminuição do número de acidentes e maior segurança aos usuários.</p> <p>A alternativa de implantação de segmento da rodovia em questão pode influenciar em outro modais. Nesse sentido, destacam-se os modais potencialmente impactados, apresentados a seguir:</p> <p>Portuário</p> <p>Porto de Itajaí e Porto de Navegantes: As atividades econômicas produzida na Mesorregião da Grande Florianópolis voltadas aos grandes centros de consumo, principalmente para exportação, utilizam os serviços dos Portos de Itajaí e Navegantes, localizados na foz do Rio Itajaí para exportação de seus produtos.</p> <p>O Porto de Itajaí caracteriza-se por ser um porto essencialmente exportador, onde apenas 23% da movimentação no cais comercial corresponde à importação. Este fato reflete bem a característica econômica do Estado de Santa Catarina, cuja produção agroindustrial tem grande aceitação nos mercados consumidores internacionais.</p> <p>Os maiores países consumidores de produtos exportados pelo Porto de Itajaí localizam-se no Oriente Médio, Europa, América do Norte e Extremo Oriente.</p>
--	--	--	---



			<p>Entre os principais produtos exportados neste período pelo Porto de Itajaí destacam-se: com 36% o frango congelado, seguido pela carne de bovino/suíno com 18%; eletromecânico com 0,15%; madeira e derivados com 0,12%; fumo com 0,07%; maçã com 0,003% entre outros produtos. As carnes (aves e frangos) congeladas são oriundas da Mesorregião do Oeste e se destinam aos países da União Europeia, do Oriente Médio e Ásia. As importações envolvem produtos alimentícios, produtos químicos, plásticos e borrachas, madeiras e derivados, tripa suína, eletro e mecânico, entre outros.</p> <p>O Porto de Navegantes lidera a movimentação de cargas containerizadas no Estado, respondendo por 45% do total (ANTAQ, 2021). Das cargas movimentadas 79% foram destinadas para exportação. Entre os principais produtos destacaram-se: carne congelada (frangos e suínos) vindos do Oeste de Santa Catarina; frios do frigorífico Pamplona de Rio do Sul; madeira – União da Vitória /Paraná; móveis – São Bento do Sul e Rio Negrinho; têxtil – Blumenau; cerâmica – Sul do Estado; ônibus – Joinville e Rio Grande do Sul. As cargas importadas (21%) são relativas a poletileno, máquinas, pneus, resinas.</p> <p>Em consonância com o art. 15. da Portaria nº 1.306, de 15 de março de 2022 (SEI nº 10824197), a presente contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2023, cadastrada sob o número de DFD 410/2023.</p>
19	RDC nº 219/2023-00	CGMAB/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Embora a fiscalização dos serviços seja de responsabilidade do DNIT, constitui política do órgão a contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade e do significativo volume desses serviços. A propósito, para execução dos serviços de Gestão Ambiental descritos neste Termo de Referência está prevista a mobilização de profissionais de nível superior, profissionais de nível técnico e auxiliares por um período de 1800 (um mil e oitocentos) dias, mobilizados para atuarem em 01 (um) escritório de campo, a ser mobilizado pela Contratada.</p> <p>Sobre o assunto, prescreve o art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: “Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição”. Percebe-se, portanto, que a Lei que disciplina as</p>



			licitações e contratos administrativos no âmbito da administração pública, admite a contratação de empresas para auxiliar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços.
20	RDC nº 394/2023-00	CGCONT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	<p>A BR-116/RS é uma das vias que interligam o Brasil e o Uruguai. Na divisa entre os dois países, o tráfego da rodovia ocorre através da Ponte Barão de Mauá, que cruza o Rio Jaguarão. Essa ponte foi inaugurada em novembro de 1930 e é considerada patrimônio cultural, tendo sido tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN em 2011.</p> <p>A construção da Segunda Ponte Internacional sobre o Rio Jaguarão foi proposta com o intuito de aliviar o tráfego sobre a ponte existente, que vem apresentando sinais de insuficiência estrutural e patologias. Essa alternativa se mostrou a mais indicada face à impossibilidade de alargar a ponte existente e/ou reforçá-la para o trem-tipo em vigor sem incorrer em mudanças significativas na sua estética arquitetônica, proibitivas em virtude de seu tombamento. Dessa forma, a Segunda Ponte irá receber majoritariamente o tráfego internacional de passageiros e cargas, reservando à Ponte Barão de Mauá apenas o trânsito de veículos leves.</p> <p>O Acordo para a construção da Segunda Ponte Internacional sobre o Rio Jaguarão, nas proximidades das cidades de Jaguarão e Rio Branco, foi firmado entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai em 26/02/2007, em San Juan de Anchorena, Colônia. O texto foi aprovado pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 46, de 30/03/2009, e o Acordo foi promulgado pelo Decreto Presidencial nº 7.900, de 04/02/2013.</p>
21	RDC nº 434/2023-00	CGMAB/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	Devido à concessão da rodovia BR-163/230/MT/PA, no trecho da BR-163/MT, compreendido entre o entroncamento com a Rodovia MT-220 (Sinop/MT) e a Divisa dos Estados de Mato Grosso e Pará (Guarantã do Norte/MT); BR-163/PA, no trecho compreendido entre a divisa dos Estados do Mato Grosso e Pará (Novo Progresso/PA) e o entroncamento com a BR-230/PA (Itaituba/PA); e BR-230/PA, no trecho compreendido entre o entroncamento com a BR163/PA (Itaituba/PA) e o início da travessia do Rio Tapajós (distrito de Miritituba, Itaituba/PA), foi celebrado contrato entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a empresa Via Brasil BR 163 Concessionária de rodovias S.A, conforme o requerimento de transferência de titularidade (SEI 11020119) e DOU de 04 de abril de 2022, pág. 102, seção 03 (SEI 11020098).



			<p>Ato contínuo, o IBAMA retificou em 09/06/2022, a Licença de Instalação nº 1208/2018-1º Retificação (SEI 15352460), suprimindo o trecho concedido à iniciativa privada, ficando sob competência do DNIT apenas o trecho pavimentado em Santarém/PA, km 914,00, até o entroncamento com a BR- 230/PA, no distrito de Campo Verde, em Itaituba/PA, no km 674,40 da BR-163/PA, com extensão total de 239,6 km.</p> <p>A Figura 01 ilustra o Mapa de Situação da BR-163/PA com o trecho do objeto em tela na cor laranja e o trecho concedido na cor vermelha.</p> <p>Figura 01- Mapa de Situação da BR-163/PA/MT, com o trecho concedido à iniciativa privada.</p> <p>Salienta-se que o segmento do km 674,4 ao km 783,30 encontra-se em fase de revisão de projeto de engenharia, com atividades apenas de manutenção, para após a finalização da revisão, o trecho ser liberado para execução de obras.</p> <p>É importante ressaltar também que para o atendimento das condicionantes ambientais das Licenças de Instalação emitidas para todo o empreendimento, segmento entre o km 0,0 ao km 914,0, o DNIT contratou empresas para execução, gerenciamento e supervisão ambiental dos programas visando garantir o padrão esperado de qualidade ambiental, em atendimento às obrigações ambientais, com destaque ao atendimento dos Programas Ambientais do Plano Básico Ambiental — PBA (SEI 15352472).</p> <p>Para cumprimento dessas obrigações, o IBAMA requereu na condicionante 2.10 da Licença de Instalação nº 1208/2018-1º Retificação (SEI 15352460), a elaboração de novo Plano Básico Ambiental – PBA ajustado ao objeto da nova licença, que se encontra em elaboração pelo DNIT. Além disso, a condicionante 2.11 da citada LI informa que “Até a aprovação do PBA ajustado ao objeto desta licença, executar os seguintes Programas Ambientais:</p> <p>Programa Ambiental da Construção; Programa de Gestão Ambiental;</p>
--	--	--	---



			<p>Programa de Treinamento e Capacitação de Mão de Obra; Programa de Segurança e Saúde dos Trabalhadores; Programa de Recuperação de Áreas Degradadas; Programa de Proteção à Flora; Programa de Proteção à Fauna; Programa de Salvamento do Patrimônio Arqueológico e Educação Patrimonial; Programa de Comunicação Social; Programa de Educação Ambiental; Programa de Apoio às Comunidades Indígenas; Programa de Apoio ao Desenvolvimento Regional; Programa de Apoio à Averbação de Reserva Legal e de APP na Área de Influência Direta; Programa de Regulamentação e Controle da Faixa de Domínio; Programa de Desapropriação e Remoção na Faixa de Domínio; Programa de Surgimento e Avanços de Estradas Vicinais e Ramais; Programa de Prevenção de Incêndios e Controle de Uso do Fogo; Programa de Prevenção e Emergência para Cargas Perigosas e Programa de Monitoramento da Qualidade da Água.”</p> <p>Assim, a presente contratação tem como objetivo atender às condicionantes ambientais estabelecidas pelo IBAMA na Licença de Instalação nº 1208/2018-1º Retificação (SEI 15352460), dando continuidade às obrigações ambientais para implantação das obras de construção, pavimentação e implantação de obras de artes correntes e especiais da Rodovia BR-163/PA, km 674,400 ao 914,40, em cumprimento à legislação ambiental vigente e buscando a sustentabilidade ambiental da rodovia BR-163/PA.</p> <p>Embora a execução e fiscalização dos serviços de Gestão Ambiental seja de responsabilidade do DNIT, constitui política do órgão a contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessas atividades, em decorrência da transitoriedade e do significativo volume desses serviços. Sobre o assunto, prescreve o art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: “art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição”. Percebe-se, portanto, que a Lei que disciplina as licitações e contratos administrativos no âmbito da administração pública, admite a contratação de empresas</p>
--	--	--	--



			para auxiliar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços.
22	RDC nº 469/2023-00	CGCONT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	<p>A BR-101 é uma rodovia federal longitudinal, seu ponto inicial está localizado na cidade de Touros/RN e o final na cidade de São José do Norte/RS, atravessando 12 estados brasileiros.</p> <p>No Estado de Alagoas, a rodovia BR-101 apresenta uma extensão de 248,5km. Atualmente, resta contratar os serviços remanescentes dos lotes 02 e 06. Os remanescentes do lote 02 constituem objeto do presente empreendimento.</p> <p>O anteprojeto de execução das obras remanescentes da BR-101/AL, aprovado pela Portaria nº 4844 de 29 de agosto de 2023, referencia o subtrecho localizado entre o Início da Área Indígena (Fim da Duplicação – Fim da Área Indígena, e apresenta extensão total de 9,90 km.</p> <p>Tratando-se de obras remanescentes, cuja descontinuidade representa um prejuízo crescente para a Administração pela perda de serviços devido à paralisação das obras, e para os usuários da rodovia por deixar de usufruir seus benefícios, tais como a abertura de novas oportunidades de negócios, principalmente no que tange a empreendimentos turísticos, o escoamento de mercadorias, a redução de custos de transportes e melhorias nas condições de conforto, segurança dos usuários e o desenvolvimento econômico da área de influência do trecho, se torna imprescindível a sua conclusão.</p> <p>Podem ser esperados os seguintes benefícios da conclusão do projeto de pavimentação do trecho Início da Área Indígena (Fim da duplicação) – Fim da Área Indígena da BR-101/AL:</p> <p>Redução do tempo de viagens e aumento das condições de segurança de usuários da rodovia e da população local;</p> <p>Facilitação do acesso das populações locais aos serviços sociais (educação, saúde etc.);</p> <p>Melhoria das condições de escoamento dos produtos locais e impactos positivos no incremento e competitividade da economia regional;</p>



			<p>Redução dos custos operacionais dos veículos, com impactos positivos no preço dos fretes e das tarifas pagas pelos usuários;</p> <p>Incremento das atividades econômicas e conseqüentemente, aumento dos recursos tributários arrecadados nos municípios da área de influência;</p> <p>O meio socioeconômico da área de influência do empreendimento certamente com a conclusão dos serviços remanescentes da BR-101/AL será alterado, tendo reflexos diretos na economia regional e na qualidade de vida de seus habitantes.</p>
23	RDC nº 510/2023-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de implantar e ampliar a capacidade de determinados segmentos.</p> <p>A BR-470 é uma rodovia de ligação que tem seu início em Navegantes (SC), e término em sua extensão federal implantada no município de Montenegro (RS). No Rio Grande do Sul, o traçado federal da BR-470/RS tem início na ponte do Rio Pelotas, no município de Barracão, se desenvolvendo por 287,30 km no sentido sul até Montenegro.</p> <p>Dentre os municípios interceptados pelo traçado existente da BR-470/RS estão Lagoa Vermelha, Bento Gonçalves, Garibaldi, Carlos Barbosa e São Sebastião do Caí, enquanto no traçado planejado, cuja implantação integra o escopo deste Termo de Referência, tem-se os municípios de São Jerônimo e Triunfo, pertencentes à Região Metropolitana de Porto Alegre.</p> <p>No contexto da rede de transportes do Rio Grande do Sul, a BR-470 tem grande importância como corredor de transporte para os produtos da indústria alimentícia e do setor metalúrgico, cuja produção está concentrada especialmente na região do Vale dos Vinhedos e do município de Carlos Barbosa. Estas cargas seguem a rota da BR-470 até a BR-116, cujo destinos finais são a Região Metropolitana de Porto Alegre ou o Porto de Rio Grande, no sul do estado. Ainda, em vários segmentos da BR-470 é possível registrar movimentos pendulares diários de moradores dos municípios lindeiros, cujas</p>



			<p>atividades empregatícias estão concentradas nos principais polos industriais desta região. Em especial, o Polo Petroquímico de Triunfo é um desses polos geradores de viagens, tanto dos trabalhadores do local, como de insumos produzidos em seu complexo industrial.</p> <p>Considerando a sua importância como corredor logístico da região serrana e norte do Rio Grande do Sul, destaca-se a necessidade no atendimento da crescente demanda registrada nesta rodovia, a qual tem maior parte de seus segmentos implantados em pista simples, com nível de capacidade limitado na situação corrente. Desta forma, o presente Termo de Referência tem por objetivo complementar a malha viária da região, e incrementar a capacidade da BR-470 com esta obra de implantação do Contorno Rodoviário de Triunfo – São Jerônimo e de nova travessia sobre o Rio Jacuí, também entre os municípios de São Jerônimo e Triunfo. Este local contemplado com essa intervenção foi originalmente identificado no Estudo de Viabilidade Econômica, Técnica e Ambiental da BR-470/RS.</p> <p>Pontua-se a importância de um novo local de travessia do Rio Jacuí à jusante da foz do Rio Taquari, localizado entre os municípios de General Câmara, São Jerônimo e Triunfo. Ainda que a ponte mais próxima do local onde está prevista a travessia a ser projetada neste contrato esteja a apenas 9 km, na BR-471, esta rota existente margeando o Rio Taquari não permite a transposição deste curso d'água pelos próximos 43 km, na BR-287. A nova ponte planejada entre os municípios entre São Jerônimo e Triunfo permite uma rota mais curta à BR-386, serra e norte da Região Metropolitana de Porto Alegre.</p>
--	--	--	--