DOCUMENTO DE FORMALIZAÇÃO DA DEMANDA

|  |  |
| --- | --- |
| **Órgão:** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT | |
| **Setor Requisitante (Unidade/Setor/Depto):** Superintendência Regional do DNIT no estado XXXX | |
| **Responsável pela Demanda:** | **Matrícula/SIAPE:** |
| **E-mail:** | **Telefone:** |
| 1. **Justificativa da necessidade da contratação de serviço terceirizado, considerando o Planejamento Estratégico, se for o caso.** | |
| A implantação da sinalização de trânsito e de dispositivos de segurança possibilita uma maior fluidez do tráfego e desempenha um papel fundamental em relação à prevenção de acidentes de trânsito. Estes elementos, no entanto, possuem uma vida útil e um limite de garantia quanto à sua efetiva funcionalidade, necessitando de manutenção continuada.  Neste âmbito, é objetivo precípuo desta Autarquia, consoante à Lei nº 10.233/2011, dentre outros, a operação e manutenção da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, em sua esfera de atuação. Ainda neste sentido, compete ao DNIT, por força do Art. 21 da Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização, dispositivos e equipamentos de controle viário, bem como a implementação das medidas da Política Nacional de Trânsito.  Ressalta-se que a Política Nacional de Trânsito, estabelecida pela Resolução CONTRAN nº 514/2014, tem como objetivo a promoção da melhoria da segurança viária, além de ser orientada pelas seguintes diretrizes: fomentar projetos destinados à redução de acidentes de trânsito; desenvolver e modernizar a gestão da operação e fiscalização do trânsito viário; e promover a melhoria das condições físicas do sistema viário, inclusive sinalização.  Assim como a Política Nacional de Trânsito, tem-se observado um progresso nas políticas públicas no âmbito da segurança no trânsito no Brasil e no mundo. Como marco global, registra-se a Resolução A/RES/64/255 da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas aprovada em 2010, instituindo a Década de Ação para a Segurança Viária 2011–2020.  Registra-se ainda, a Resolução A/RES/74/299, na qual a Assembleia supracitada definiu os anos de 2021 a 2030 como a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, cuja meta é a redução de, pelo menos, 50% de lesões e mortes no trânsito no mundo inteiro, sendo o Brasil um dos países signatários deste compromisso.  Ao verificar-se a situação da acidentalidade nas rodovias federais brasileiras, a partir de dados de acidentes fornecidos pelo Departamento da Polícia Rodoviária Federal – DPRF nos anos de 2010 a 2019, obtém-se o gráfico a seguir, apresentando a variação da severidade dos acidentes com vítimas fatais no referido período.    Fonte: DNIT, com base nos dados de acidentes do DPRF (2010-2019).  Verifica-se que o número de acidentes com vítimas fatais nas rodovias federais brasileiras, no período exposto acima teve uma redução de 35,17 %, conforme demonstra a Tabela 1, a seguir:  Tabela 1: Variação da quantidade de acidentes com vítimas fatais - mortes (2010 a 2019)   | **Ano** | **Quantidade de Acidentes com Vítimas Fatais (F)** | **Variação** | | --- | --- | --- | | 2010 | 7.083 | - | | 2011 | 7.158 | 1,06 % | | 2012 | 7.003 | -2,17 % | | 2013 | 6.887 | -1,66 % | | 2014 | 6.741 | -2,12 % | | 2015 | 5.648 | -16,21 % | | 2016 | 5.355 | -5,19 % | | 2017 | 5.182 | -3,23 % | | 2018 | 4.503 | -13,10 % | | 2019 | 4.592 | 1,98 % | | Total | -2.491 | -35,17 % |   Fonte: DNIT, com base nos dados de acidentes do DPRF (2010-2019).  Outro ponto a ser considerado, é o custo dos acidentes de trânsito, que impactam negativamente a economia dos países. A OMS (2013), estima que o custo dos acidentes de trânsito está entre 1% e 2% do Produto Interno Bruto (PIB) dos países com baixo e médio desenvolvimento.  Em 2004, o DNIT calculou os custos de acidentes rodoviários por nível de gravidade, realizando sistematicamente correções no valor, utilizando o índice de atualização IGP-DI. Utilizando a data-base para atualização como Dezembro/2019, encontramos os valores conforme Tabela 2 abaixo:  Tabela 2: Custos de acidentes rodoviários (Dezembro/2019).   | **Nível de gravidade do acidente** | **Custo médio (R$)** | | --- | --- | | Sem vítima | 14.489,56 | | Com vítima | 212.566,61 | | Com morte | 877.641,57 |   Fonte: IPR/Manual de Custos de Acidentes Rodoviários, DNIT.  Relacionando-se os dados de números de acidentes registrados pelo DPRF no ano de 2019 ao custo médio dos acidentes rodoviários publicado pelo DNIT, tem-se um custo total de acidentes de cerca de 15 (quinze) bilhões de reais, conforme Tabela 3, abaixo.  Tabela 3: Custo total dos acidentes nas rodovias federais no ano de 2019.   | **Nível de gravidade do acidente** | **Número de Acidentes** | **Custo médio anual (R$)** | **Custo (R$)** | | --- | --- | --- | --- | | Sem vítima | 11.671 | 14.489,56 | 169.107.681,61 | | Com vítima | 51.183 | 212.566,61 | 10.879.796.878,74 | | Com morte | 4.592 | 877.641,57 | 4.030.130.089,50 | | Custo Total (R$) | | | **15.079.034.649,85** |   Fonte: DNIT, 2019.  Infere-se, portanto, que houve uma melhora significativa das condições de segurança nas rodovias federais brasileiras nos últimos anos, reduzindo-se em até 35,17% o número de acidentes com vítimas fatais, bem como uma economia aos cofres públicos em decorrência desta redução.  Vale ressaltar que os impactos positivos apurados, porém, foram muito maiores, tendo em vista que os custos humanos não foram introduzidos nos números acima. Do ponto de vista social, o sofrimento físico e psicológico das vítimas e seus familiares, a desestruturação econômica familiar e o afastamento do acidentado em razão de tratamento e reabilitação são mais impactantes que o custo econômico dos acidentes.  Neste sentido, acredita-se que a promoção da melhoria da sinalização do sistema viário, diretriz da Política Nacional de Trânsito, tem um papel fundamental na prevenção de acidentes de trânsito, como aponta a Controladoria-Geral da União (CGU, 2018, p. 32-33), no excerto abaixo:  "É consenso geral que, em uma rodovia sem sinalização alguma ou com sinalização deficiente, aumentam sobremaneira os riscos de acidentes com os usuários das vias, principalmente devido ao fato que a falta de sinalização, em especial a horizontal, ocasiona problemas relacionados à invasão de pista contrária (em caso de pista simples), maior probabilidade de sonolência do motorista na rodovia, falta de informação quanto à possibilidade de ultrapassagem, risco na saída da pista devido à falta de dispositivos de canalização, dentre outras situações, que aumentam em grau de ocorrência, no período noturno e com chuva, visto que a maioria das rodovias é feita em pavimento asfáltico, naturalmente escuro. É importante também mencionar, que em estudos internacionais recentes, constataram a expressiva redução do número de acidentes noturnos com o aumento da retrorrefletividade das pinturas de eixo e de bordo."  A sinalização viária, portanto, é uma importante medida de engenharia de baixo custo para a redução do número de acidentes, tendo como vantagens, segundo estudos do DNER (1998) a rapidez na elaboração e implantação de projetos; redução imediata de acidentes, diminuindo o número de feridos e vítimas fatais e minimizando danos materiais; elevados índices de custo/benefício; e a possibilidade de identificação de múltiplos locais que apresentem problemas semelhantes, o que resulta em economia de escala de projeto e de implantação.  Nesta seara, o Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária – BR-Legal, que fora iniciado em 2012, consistindo na elaboração de projeto, implantação e manutenção da sinalização horizontal e vertical, além de dispositivos de segurança, contemplou ações visando a padronização da sinalização rodoviária em toda a malha rodoviária federal, de acordo com os normativos técnicos e legislação vigente, independentemente da localização geográfica regional da rodovia, elevando a qualidade da sinalização nas rodovias federais.  De acordo com a CGU (2018), a execução do Programa contribuiu efetivamente para melhorar as condições operacionais das rodovias, com a padronização e elevação dos padrões de segurança da malha rodoviária federal e, consequentemente, com a redução do número e da severidade dos acidentes de trânsito, ficando evidenciada sua importância tanto em termos de relevância quanto de materialidade, pois a adequada sinalização das rodovias federais constitui processo sistemático e contínuo com a finalidade de garantir a segurança dos usuários.  Segundo a Pesquisa realizada em 2020 pela Confederação Nacional de Transporte (CNT), o Programa BR-Legal contribuiu de forma significativa para aprimorar a sinalização nas rodovias federais sob jurisdição do DNIT e introduziu o conceito de performance na execução dos serviços. Foi constatado que o Programa "inovou na forma de licitação, na atribuição de responsabilidades às contratadas e na metodologia das soluções a serem empregadas. O objetivo era a padronização da sinalização rodoviária na malha federal, independentemente da localização geográfica regional da rodovia."  A Pesquisa CNT aponta ainda, que:  "Em sete anos de vigência do BR-Legal, houve nítidos avanços na avaliação geral da sinalização nas rodovias federais públicas. Considerado o período entre o início do programa e o ano de 2019, houve em média uma melhora de 17,8 pontos percentuais nos trechos rodoviários onde houve intervenções do BR-Legal, passando de 39,7% para 57,5% de avaliação positiva. Cabe ressaltar, porém, que ainda há ainda trechos de rodovias que possuem condições inadequadas de sinalização e oferecem riscos aos usuários."  Contudo, considerando que o Brasil está entre os signatários das Décadas de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020 e 2021-2030), e as conclusões que trazem a última Pesquisa CNT, faz-se necessário, não apenas a continuidade das ações realizadas no âmbito do programa, como também o seu aprimoramento.  Neste sentido, e considerando-se o encerramento dos contratos do Programa BR-Legal, vislumbrou-se a necessidade de contratação de um novo programa de sinalização e segurança viária, mantendo-se o conceito de padronização e atendimento aos normativos técnicos vigentes, mas que trouxesse novas ferramentas para reduzir cada vez mais acidentalidade viária.  Surgiu, assim, o BR-LEGAL 2, como uma continuação e aprimoramento do programa anterior, com especial atenção na gestão das informações, na sinalização e segurança das obras, e no tratamento de segmentos críticos.  Foi idealizada uma nova forma de gestão da informação por meio de um sistema online de gerenciamento de informações sobre as condições da rodovia, no tocante à sinalização horizontal, sinalização vertical e dispositivos de segurança que permitirá um melhor e mais preciso acompanhamento pela fiscalização e gestão dos contratos.  Visando a segurança dos usuários e dos executores dos serviços do Programa nas rodovias, previu-se uma seção exclusiva para tratar da sinalização viária operacional, contemplando o treinamento dos trabalhadores envolvidos no trabalho de campo, a gestão da segurança viária, ações de comunicação ao usuário, e a sinalização dos trechos em obra por meio de projetos-tipo, adequados a cada intervenção a ser realizada.  Em atenção ao princípio da eficiência, que rege a Administração Pública, foi estabelecido como critério de implantação das soluções de sinalização e segurança, os segmentos críticos, trechos rodoviários considerados concentradores de acidentes. Visa-se, com isso, investir o recurso público onde é mais urgente. Dessa forma, os custos associados aos acidentes são reduzidos, além do inestimável valor das vidas preservadas.  Ainda nesse sentido, foram criados projetos-tipo de sinalização ostensiva, focados em situações ou características geométricas em que há maior registro de colisões severas.  Esta contratação possibilitará a garantia da crescente continuidade nos aspectos de segurança, fluidez e conforto nas rodovias federais administradas pelo DNIT. Também convém destacar que os investimentos públicos alocados nesta contratação possibilitam um retorno econômico, visto que os custos com acidentes de trânsito são reduzidos à medida em que se proporciona um ambiente viário mais seguro. Torna-se, portanto, justificado o interesse público nesta contratação.  Em atenção a seu dever legal, mas acima de tudo, de seu compromisso social, o DNIT busca oferecer à sociedade uma rodovia segura, atendendo ao padrão de qualidade e segurança definidos nas normas técnicas existentes. | |
| 1. **Quantidade de serviço a ser contratada** | |
| A presente contratação contempla a malha rodoviária federal sob jurisdição da Superintendência Regional do DNIT no estado do XXXX. O Programa contempla toda a malha rodoviária federal pavimentada sob jurisdição do DNIT. | |
| 1. **Previsão de data em que deve ser iniciada a prestação dos serviços** | |
| Mês/ano | |
| 1. **Indicação do membro da equipe de planejamento e se necessário o responsável pela fiscalização** | |
| Equipe de Planejamento da Contratação | |
| NOME  Cargo  SIAPE | NOME  Cargo  SIAPE |
| Local, 00 de XXXXX de 20XX  (*Espaço para assinatura*)  NOME**​**  Superintendente Regional do DNIT no Estado XXXX | |