



Plano de Trabalho n° 04
(Termo de Execução Descentralizada n° 448/2017 - DNIT)

1- DADOS CADASTRAIS

Orgão/Entidade Proponente: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC				CNPJ: 83.899.526/0001-82	
Endereço: Campus Universitário Profº João David Ferreira Lima – Caixa Postal 476					
Cidade: Florianópolis	UF: SC	C.E.P.: 88040-900	DDD/Telefone: (048) 3 721-9000		EA: Autarquia Federal
Conta Corrente: Única	Banco: B. do Brasil	Agência: 1453-2	Código Identificador de Depósito: 001		
Nome do Responsável: Ubaldo César Balhazar				C.P.F.: 169 [REDACTED] 34	
C.I / ÓRGÃO EXPEDIDOR: 12 [REDACTED] 2 - SESP	Cargo: Professor	Função: Reitor		Matrícula: 1156568	
Endereço: Rua Haroldo Soares Glavan n° 3450 - Cacupé – Florianópolis/SC				C E P 88050-005	

2- OUTROS PARTICÍPEIS

Nome : Não há	CNPJ/CPF:	EA:
Endereço:	C.E.P.:	

3- DESCRIÇÃO DO PROJETO

3.1 Título do Projeto	Período de Execução 40 meses	
	Início A partir da primeira parcela do cronograma de desembolso	Término A partir da primeira parcela do cronograma de desembolso
<p>Estudos, pesquisas, ferramentas e programa de capacitação para prover suporte à gestão de competências da CGPERT vinculadas às áreas de segurança viária, infrações e operações rodoviárias</p>		
<p>3.2 Identificação do Objeto</p> <p>3.2.1 Objetivo geral</p> <p>Este plano de trabalho tem por objetivo geral desenvolver pesquisas, metodologias, instruções de serviços, estudos técnicos, materiais educacionais, ferramentas e curso de especialização visando colaborar na melhoria dos processos de gestão e controle das áreas de operações, segurança viária e gestão de infrações da Coordenação Geral de Operações Rodoviárias do DNIT.</p> <p>3.2.2 Objetivos específicos</p> <p>O presente plano de trabalho, elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, engloba seis objetos relacionados às coordenações de Operações, de Multas e de Engenharia de Trânsito da Coordenação Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pesagem. • Segurança viária. • Educação para o trânsito. • Gestão da informação. • AET. • Apoio técnico e operacional <p>Para cada um dos seis objetos constantes do plano de trabalho, foram definidas ações focadas em contribuir para o aprimoramento das competências institucionais da CGPERT, as quais estão detalhadas neste plano de trabalho.</p>		
<p>3.3 Justificativa da Proposição</p> <p>Este plano de trabalho objetiva apresentar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT as ações, os produtos e as principais atividades pertinentes ao desenvolvimento de metodologia, instrumentos e aplicações para gestão de operações rodoviárias, pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, através do Laboratório de Transportes e Logística - LabTrans.</p> <p>No escopo da presente proposta, direcionada à realidade brasileira, o DNIT, definido como Órgão Executivo Rodoviário da União, mediante o estabelecido no § 3º do Art. 82 da Lei nº. 10.233/2001, que dispõe: “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”, detém, dentre outras, as seguintes competências:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições • 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. • Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário. • Coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas. • Executar a fiscalização de trânsito, atuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar. • Fiscalizar, atuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar. • Implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito. • Promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN. • 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. <p>Já a Coordenação Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT, a partir do novo regimento interno do DNIT em processo de construção será composta por duas coordenações: a Coordenação de Operações e a Coordenação de Multas de Trânsito, está subordinada à Diretoria de Operações</p>		

Rodoviárias – DIR e tem suas competências regimentais estabelecidas no Regimento Interno do DNIT, aprovado pela Resolução nº 26, de 5 de maio de 2016. As competências gerais da CGPERT são estabelecidas pelo artigo 99 do Regimento Interno do DNIT, as quais identificam-se aquelas relacionadas a este plano de trabalho, a saber:

- Coordenar as atividades relacionadas à elaboração de projetos, aos programas de operações rodoviárias e à educação de trânsito nas rodovias federais.
- Controlar a implantação, a distribuição, a utilização e a manutenção dos equipamentos destinados à operação do trânsito e do controle viário.
- Supervisionar a fiscalização do peso dos veículos que trafegam nas rodovias federais.
- Supervisionar a fiscalização de trânsito que lhe compete segundo o Código de Trânsito Brasileiro.
- Acompanhar e monitorar a execução dos contratos, convênios e instrumentos congêneres de operação rodoviária.
- Orientar os Órgãos Descentralizados na condução dos contratos dos programas e serviços da Coordenação Geral de Operações Rodoviárias.

A Coordenação de Operações tem suas atribuições descritas no Artigo 101, em especial, pode-se citar:

- Planejar e coordenar os programas de pesagem, de controle viário e de gestão de faixa de domínio.
- Planejar e coordenar as atividades de operações das rodovias federais, a fiscalização de trânsito, a administração e a operação dos postos de pesagem.
- Coordenar os contratos e os convênios referentes à sua área de atuação, inclusive com outros órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.
- Planejar e coordenar os planos de rotina e planos especiais de fiscalização.
- Fiscalizar, controlar e orientar os Órgãos Descentralizados quanto à inspeção periódica, observando a correta utilização, o funcionamento e a manutenção dos equipamentos afetos as suas atribuições.
- Estudar e propor a criação de centros de controle operacional para as atividades de operações rodoviárias.
- Estudar e propor a padronização dos equipamentos de pesagem e de controle viário nas rodovias federais.
- Propor normas, regulamentos e instruções de serviços no âmbito de suas atribuições.
- Coordenar as atividades relacionadas aos Agentes da Autoridade de Trânsito.
- Orientar e apoiar os Órgãos Descentralizados quanto aos assuntos pertinentes à área, visando à padronização dos procedimentos e ao intercâmbio de informações.
- Controlar a aferição, coordenar e exercer a fiscalização de trânsito que lhe compete, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, assim como a certificação e a manutenção dos equipamentos de fiscalização eletrônica e pesagem de veículos.
- Elaborar estudos visando à execução de projetos e à construção de novos postos ou obras de melhoria nos postos de pesagem existentes.
- Realizar estudos de viabilidade, de implantação e de eficácia dos equipamentos de controle viário.
- Planejar e coordenar os estudos, a operação e a instalação dos dispositivos e equipamentos de controle viário.
- Organizar, tratar e manter os dados oriundos da fiscalização eletrônica de velocidade.
- Autuar e validar as infrações de trânsito previstas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB e na legislação pertinente.
- Orientar e instruir os Órgãos Descentralizados na condução das atividades afetas a Coordenação de Operações por eles fiscalizada.
- Coordenar e acompanhar as atividades relacionadas à Autorização Especial de Trânsito.

Ainda no âmbito da CGPERT, o Artigo 103 trata das competências da Coordenação de Multas de Trânsito, que tem as seguintes atribuições em consonância com este plano de trabalho:

- Coordenar e executar as atividades de processamento das infrações de trânsito autuadas pelo DNIT.
- Autuar as infrações de trânsito, adotar as medidas administrativas e aplicar as penalidades decorrentes, notificando os infratores e arrecadando as multas.
- Coordenar e orientar os Órgãos Descentralizados nas atividades inerentes às defesas de autuação, de recursos e indicação do real infrator.
- Promover a baixa de multa de trânsito junto aos sistemas do DNIT e dos DETRANS.
- Analisar e instruir o processo referente à restituição de valores de multas pagas indevidamente.
- Coordenar os contratos, os convênios e os instrumentos congêneres referentes à sua área de atuação, inclusive com outros órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.
- Controlar o repasse financeiro de valores de multas arrecadados pelos DETRAN.
- Controlar o fluxo financeiro de valores de multas arrecadados pelo DNIT.
- Coordenar e acompanhar o funcionamento das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações.
- Instruir e controlar os processos relativos à inscrição de débitos provenientes de multas de trânsito na Dívida Ativa da União, no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal e em outros sistemas de cadastro de inadimplentes.
- Coordenar e exercer a fiscalização de trânsito que lhe compete segundo o Código de Trânsito Brasileiro.
- Coordenar as adaptações necessárias ao aperfeiçoamento dos sistemas informatizados de processamento de infrações do DNIT.
- Propor diretrizes para a unificação e a padronização de procedimentos, objetivando a melhoria da prestação do serviço institucional e do atendimento ao usuário.
- Orientar e apoiar os Órgãos Descentralizados quanto aos assuntos pertinentes à área, visando à padronização dos procedimentos e o intercâmbio de informações.
- Organizar, tratar e manter os dados oriundos das infrações de trânsito.
- Planejar, promover e participar de projetos, campanhas educativas e programas de educação e segurança para o trânsito, de acordo com as diretrizes e os cronogramas estabelecidos pelo CONTRAN e em articulação com outros setores ou órgãos de trânsito. (advinda da Coordenação de Engenharia de Trânsito)

A compatibilidade das competências da CGPERT e de suas coordenações com as pesquisas e as atividades desenvolvidas, bem como a sua abrangência e importância para o desenvolvimento do País, justifica o interesse da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, através do Laboratório de Transportes e Logística – LabTrans, na realização deste projeto.

Considera-se sua realização uma oportunidade ímpar de contribuir estrategicamente com o setor de transportes do Brasil, haja vista que a relevância das ações em operações rodoviárias tem se intensificado no País, inclusive com o aumento do volume de veículos leves e pesados que trafegam nas vias, e da carga média transportada por veículo.

Nessas condições, a pesquisa em torno de métodos e de sistemas para apoio a operações rodoviárias são cada vez mais necessários para garantir a segurança dos usuários das vias, a competição econômica saudável entre operadores de transportes, e a proteção do patrimônio público representado pela infraestrutura física.

Outro aspecto relevante a ser destacado é o cunho acadêmico/científico do presente projeto, com potencial de indução, desenvolvimento e acompanhamento de pesquisas nos níveis de graduação e pós-graduação (Mestrado e Doutorado), considerando-se tema de interesse relacionado ao transporte de cargas no modal rodoviário.

A UFSC tem diversas experiências correlatas ao tema a ser estudado, dispondo em seu quadro de professores e pesquisadores com vasta atuação na área. Dada atuação é verificada tanto em termos de trabalhos específicos - acadêmicos, governamentais e empresariais -, quanto em pesquisas científicas e publicações.

A UFSC tem interesse na realização deste projeto, tendo em vista sua compatibilidade com as três dimensões da educação universitária: o ensino, a pesquisa e a extensão, além da abrangência e a importância de tal projeto para o desenvolvimento do País.

3.3.1 Ensino

No que tange ao ensino, a UFSC estará agregando às atividades acadêmicas, em sala de aula e em outras atividades extraclasses, conhecimento específico oriundo do presente TED junto ao DNIT em relação às melhores práticas de pesagem em movimento, de análise de fluxos de tráfego,

concepção e características dos pavimentos onde deverão ser instalados os equipamentos de pesagem em movimento. Dessa forma, diversas disciplinas do Curso de Engenharia Civil poderão ser beneficiadas com o presente TED, tais como:

- ECV 5119 Sistemas de Transportes – Planos globais e setoriais de transportes. Metodologia de um plano de transporte. Qualidade dos sistemas de transportes. Transportes especializados. Aspectos técnicos e econômicos das modalidades de transportes. Os transportes no Brasil. Viabilidade econômica de projetos rodoviários.
- ECV5129 Engenharia de Tráfego - Características dos condutores de veículos. Características do tráfego. Capacidade e níveis de serviço. Entrelaçamento. Rampas. Manejo de tráfego. Estudos de acidentes.
- ECV5134 Implantação de Estradas - Elementos constituintes do projeto final de execução de uma rodovia. Projeto final de implantação. Implantação: Equipamento de terraplenagem, execução do terraplenagem, composição de custos, medição, formas de julgamento e reajustamento. Obras de arte correspondentes e drenagem das rodovias. Obras de fixação e proteção das rodovias. Planejamento e controle da construção de rodovias.
- ECV5154 Pavimentação de Estradas - Conceitos e tipos de pavimentos. Estudos de materiais para pavimentação. Projeto Geotécnico. Estabilização dos solos. Dimensionamento e execução de pavimentos asfálticos. Dimensionamento de pavimentos polidédricos. Dimensionamento e execução do pavimento de concreto. Conservação e restauração de rodovias.

No âmbito da Pós-Graduação (Mestrado e Doutorado) junto ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil – PPGEC/UFSC diversas disciplinas também poderão agregar novos conhecimentos oriundos das atividades relacionadas ao presente Termo de Execução Descentralizado, tais como: Comportamento de Materiais Empregados na Pavimentação, Dimensionamento de Pavimentos, Gerenciamento e Avaliação de Pavimentos, Restauração e Conservação de Rodovias, Mecânica dos Pavimentos, Segurança Viária, Gestão de Frotas no Transporte Urbano e Rodoviário, Custos Rodoviários e Avaliação de Projetos de Transportes.

3.3.2 Pesquisa

No processo de consecução dos objetivos propostos neste Termo de Cooperação Descentralizada - TED, aspectos de fluxo de tráfego, de corredores logísticos e de pavimentação também deverão ser investigados. Dentro desse contexto, a UFSC estará disponibilizando professores para as atividades de pesquisa associadas à execução do presente projeto. Os pesquisadores terão disponíveis os laboratórios de Transportes e Logística e de Pavimentação como infraestrutura básica para a realização dos trabalhos, utilizando os dados que serão coletados nos equipamentos de pesagem em movimento a serem instalados. Tais trabalhos poderão também ser temas de dissertações de mestrado e teses de doutorado, ou ainda de artigos a serem publicados em revistas científicas e/ou especializadas, como também apresentados em congressos, seminários, entre outros. Cabe salientar que em todos os casos de publicações de dados e informações oriundas deste TED, estas só poderão ocorrer com a devida anuência entre as partes conveniadas.

Dessa forma, o presente TED também estará contribuindo significativamente com as pesquisas do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil – PPGEC/UFSC, tanto em nível de Mestrado como de Doutorado, notadamente em sua Área de Concentração de Infraestrutura e Gerência Viária. Salienta-se, ainda, que o Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil da UFSC é conceituado em nível 5 pela CAPES.

3.3.3 Extensão

Além das atividades de ensino e pesquisa, cabe também salientar a importância deste TED para a UFSC no que tange aos contatos e as relações por ele proporcionados junto ao meio externo. Tal aspecto é extremamente relevante para manter professores, pesquisadores e alunos plenamente integrados da realidade, das necessidades e das dificuldades que circundam a prática do dia a dia. Tais atividades estarão preparando melhor os alunos da UFSC para o mercado de trabalho.

3.3.4 Objetos, ações e atividades

Foram estabelecidos seis objetos para este Termo de Execução Descentralizada:

- Pesagem.
- Segurança viária.
- Educação para o trânsito.
- Gestão da Informação - SIOR – Sistema Integrado de Operações Rodoviárias.
- Autorização especial de trânsito - AET.
- Apoio técnico e operacional.

Para cada objeto foi estabelecido um conjunto de ações e atividades a serem realizadas que irão formatar os resultados esperados, as quais estão especificadas e detalhadas a seguir:

3.3.4.1 Objeto 1 – Pesagem

Redação do objeto foi modificada pelo presente Termo Aditivo, agregando-se atividades, promovendo ajustes e detalhamento dos resultados a serem alcançados no desenvolvimento das ações previstas.

Ação A – Estudos para Proposição de Modelo Tecnológico de Sistema para Fiscalização Direta de Peso

O dano causado pelo excesso de carga de veículos sobre a rodovia é a principal causa da degradação prematura das infraestruturas. As estruturas dos pavimentos e a escolha dos materiais utilizados em sua construção são dimensionados e concebidos de maneira a garantir a vida útil frente às cargas de acordo com o previsto em contrato. O projeto de dimensionamento é função da expectativa do determinado volume de veículos e suas cargas transportadas. Além da degradação das infraestruturas, o excesso de carga é outro fator relevante à segurança viária, haja vista que ocasiona o desequilíbrio da carroceria do veículo e o período de tempo de resposta necessário para as frenagens de emergência.

Por esse e outros motivos, muitos países mantêm programas permanentes para o controle e a prevenção do excesso de carga dos veículos sobre as rodovias. Os sistemas de pesagem em movimento (*weigh-in-motion* - WIM) vêm sendo largamente utilizados, indiretamente, como ferramenta no processo de fiscalização do peso. Um sistema automatizado para fiscalização direta desenvolvido especificamente para o controle do peso dos veículos de carga, que trafegam sobre as rodovias, é o desejo de muitos países na prevenção do excesso de carga.

Os atuais avanços na tecnologia de sensores e de equipamentos periféricos permitem o desenvolvimento de sistemas de pesagem mais avançados, com melhor desempenho na aquisição de dados e informações, assim como menores influências das fontes geradoras de erros. Um sistema automatizado de fiscalização direta do peso possui diversas vantagens em relação aos processos tradicionais, como os casos da pesagem estática ou em baixa velocidade. O principal benefício está na otimização dos processos e na racionalização dos custos de investimentos em postos de fiscalização, ao mesmo tempo que permite maior eficiência e eficácia da fiscalização do excesso de carga. Estimam-se que os custos necessários para a implantação e a operação de um sistema de fiscalização direta, em comparação aos custos necessários para um PIAF, é cinco vezes menor. Essa relação de custo permite otimizar os recursos públicos no processo de implantação, permitindo a implantação de um maior número de postos de fiscalização sobre a malha rodoviária brasileira. Outros benefícios incluem: a automatização total do processo de fiscalização, otimizando os recursos humanos; a confiabilidade e a segurança das informações obtidas; a fiscalização em alta velocidade, sem a necessidade de interferência no tráfego; a obtenção de dados em “tempo real”, com a transmissão das medições via internet para qualquer lugar no Brasil, entre outros.

A implementação de sistema WIM para a fiscalização direta consiste em seguir três pilares básicos:

- Aceitação legal;
- Certificação de sistema e;
- Controle da qualidade de dados.

A aceitação legal envolve a adaptação das normas adotadas dentro da legislação de tal maneira que as medições possam ser usadas com evidência legal para o controle do excesso de carga e de ser aceito no âmbito nacional.

A certificação de sistema é de responsabilidade do INMETRO, o qual deverá definir normas e procedimentos para sua certificação e as bases para a realização dos testes de homologação.

O controle de qualidade de dados envolve a manutenção, a calibração e a verificações da qualidade dos dados para assegurar que os sistemas continuem a operar de acordo com as especificações iniciais. Essa informação interessa ao INMETRO no momento de definição da validade da certificação dos sistemas e dos períodos entre cada verificação subsequente.

O objetivo desta ação é a proposição de modelo tecnológico para automatização dos processos de fiscalização direta do peso, minimizando os potenciais fatores de erros, visando ao enquadramento nos regulamentos técnicos e metrológicos. A concepção do modelo tecnológico irá considerar os requisitos legais e metrológicos, como os elementos balizadores da concepção do modelo tecnológico.

A presente ação prevê a realização das seguintes atividades:

- Estudo e prospecção das potenciais fontes geradoras de erros.

- Estudo de métodos e tecnologias visando à redução dos erros e à validação das medições.
- Proposição de modelo tecnológico para fiscalização direta de peso.
- Execução de testes para a validação do modelo proposto.
- Apresentação do modelo tecnológico para fiscalização direta de peso ao INMETRO, para fins de verificação.
- Apresentação de dados e resultados da análise de desempenho e da relação custo x benefício do sistema de fiscalização direta.
- Especificação de um modelo tecnológico para utilização na fiscalização direta de peso.

Para o estudo e a prospecção das fontes de erros será necessário realizar uma pesquisa sobre as principais fontes geradoras de erros, através da análise das informações dos estudos já realizados, com medições de campo em condições controladas e veículos conhecidos. Esses estudos terão como base as literaturas específicas e os resultados realizados na pista experimental do DNIT, em Araranguá/SC, e no IFSTTAR, na França. Serão, então, identificadas as principais relações entre as variações das medições obtidas com os sistemas WIM em comparação com as medições obtidas com uma balança estática. A partir dessa análise, serão propostos um protocolo de testes e as condições de contorno necessários para a quantificação dos principais erros. Assim, objetiva-se possibilitar a determinação dos principais indicadores de variação dos erros WIM em diversas condições de contorno.

O estudo de métodos e tecnologias para a redução dos erros enfoca, primeiramente, no estudo de métodos para a correção dos erros encontrados nas medições com sensores em pista, nos sistemas de aquisição de sinais, no *software* de tratamento das informações, e no armazenamento e na transmissão dos dados. Em decorrência dos estudos realizados, serão identificados e propostos ferramentas e equipamentos que podem ser adicionados aos sistemas WIM, necessários à redução dos erros. Definidos os métodos de correção e os equipamentos necessários, será proposto um método de medição, análise e interpretação dos dados obtidos para o aumento da precisão das medições WIM em alta velocidade.

Para tanto, será implantado um sistema de pesagem compatível com a fiscalização direta em rodovia federal para fins experimentais e de pesquisa, visando evolução do modelo a um novo equipamento de fiscalização de peso nas rodovias federais sob administração do DNIT.

Os métodos e as tecnologias para a validação das medições terão início com o estudo dos métodos para a validação das medições realizadas em alta velocidade. Os estudos irão prover informações que permitirão a identificação e a proposição de ferramentas e equipamentos para a validação das medições. Em decorrência, será proposto um método de interpretação das informações geradas pelos sistemas WIM necessário para a validação das medições.

A atividade de proposição do modelo tecnológico para a fiscalização direta parte da organização das principais legislações e regulamentação metrológicas com o objetivo de identificação dos requisitos mínimos necessários a serem obtidos. Será necessário a avaliação das principais fontes de erros e dos métodos para a validação de medições visando à aplicação do modelo para a fiscalização direta. Em decorrência dessa avaliação, será posto o modelo tecnológico para a fiscalização direta do excesso de carga baseado no método de medição, análise e interpretação de dados e informações para redução de erros e validação de medições propostos na atividade anterior. Em consequência, será proposto uma arquitetura de modelo tecnológico considerando as condições estabelecidas em regulamentos técnicos e as funcionalidades necessárias para a fiscalização direta.

A execução de testes permitirá a validação do modelo proposto. A adequação incluirá a instalação de equipamentos e de nova infraestrutura para suporte de equipamentos em pista, em que esse novo sistema será calibrado para a fiscalização direta considerando os métodos de interpretação de dados e de informações, utilizando os veículos mais representativos da frota e as condições de carregamento conhecidas. A calibração será realizada em três períodos distintos, necessários para a correção do sistema de medições e para a determinação da perda de precisão ao longo do tempo. Após a primeira calibração, serão executados testes em condições controladas e com veículos conhecidos visando à validação do modelo de pesagem e de validação de medições, conforme a proposição do protocolo de testes na primeira atividade. Serão realizados testes contínuos, com veículos aleatórios, obtidos diretamente do fluxo de veículos passante sobre a pista experimental, assim como serão comparadas as medições com a pesagem lenta do posto de pesagem. O controle de qualidade de dados será utilizado para determinar a variação do desempenho dos sistemas ao longo do tempo, essa informação será repassada ao INMETRO para a discussão dos períodos de validade de certificação e de verificação subsequente do desempenho dos sistemas WIM para a fiscalização direta. Após cada teste específico será realizada a análise dos resultados, e ao final do processo serão propostos ajustes no modelo tecnológico.

Como resultado final, será proposto um modelo tecnológico para a fiscalização direta de peso contendo a especificação dos equipamentos, das funcionalidades, do desempenho e das diretrizes e dos requisitos técnicos para implantação e operação de sistemas WIM para fiscalização direta de peso.

Serão apresentados dados e resultados dos testes do modelo proposto de pesagem de veículos na modalidade de fiscalização direta, como também a análise comparativa entre as pesagens do sistema WIM para fiscalização direta proposto e os resultados obtidos com a utilização de equipamentos certificados pelo INMETRO. Igualmente será apresentada a análise da relação custo x benefícios de modelo tecnológico para a fiscalização direta de peso considerando a utilização de diferentes tecnologias e equipamentos para registro de eventos, de pesagem, de redução de erros e de validação de medições.

Não serão realizados estudos visando à fiscalização de dimensões e a outras funcionalidades de fiscalização rodoviária que não sejam relacionadas à fiscalização direta do peso.

Ação B – Documentos técnicos e apoio para a implantação de postos de fiscalização

Em virtude de suas atribuições, o DNIT possui a missão de conservar a malha rodoviária sob sua jurisdição, e, nesse sentido, o controle do excesso de carga é um ponto-chave. Desse modo, em um esforço do DNIT para preservar a integridade da infraestrutura e para garantir a segurança viária das rodovias federais, foram lançados, em novembro de 2014, os editais sob Regime Diferenciado de Contratações públicas - RDC nº 693/2014, nº 694/2014, nº 695/2014 e nº 696/2014, que viabilizam a construção e a operação de 35 Postos Integrados Automatizados de Fiscalização – PIAFs. Esse modelo de posto é uma evolução do modelo de pesagem aplicado até o momento, que consistia nos Postos de Pesagem Veicular – PPVs, que operavam de acordo com o Edital nº 594/2007, ressaltando que a concepção e o modelo de operação aplicado até 2014 datava da década de 70. Nesse contexto, o órgão busca alternativas para atender a legislação vigente e ainda melhorar a gestão da malha rodoviária mediante o uso de sistemas fixos e portáteis (móveis) de pesagem dinâmica, e de sistemas complementares associados.

Além disso, desde julho de 2014 a Ação Civil Pública nº 908-02.2013.5.10.0001, do Ministério Público do Trabalho – MPT, paralisou as atividades de fiscalização do excesso de cargas, reforçando que as atividades relacionadas às ações de fiscalização devem ser desempenhadas exclusivamente por Agentes da Autoridade de Trânsito. Desse modo, a implantação dos PIAFs tornou-se iminente, destacando-se que os postos presentes nos editais citados atendem às demandas do MPT e, ainda, garantem a efetividade da fiscalização do excesso de cargas.

O DNIT busca a otimização do processo de controle de excesso de carga na malha nacional com o intuito de prevenir o excesso de carga com maior eficiência. Também busca o ganho de eficácia no processo e a redução dos custos de operação dos postos de fiscalização, baseando-se na adoção de novas tecnologias que possibilitam a automatização dos processos.

O objetivo desta ação é auxiliar o DNIT na implantação e na operação dos postos de fiscalização por meio de estudos específicos visando à avaliação das soluções tecnológicas e de suas funcionalidades. Ainda é objetivo desta ação o suporte às etapas de implantação e de operação dos postos de fiscalização, por isso é proposto o apoio a elaboração de instruções de serviço que padronizam processos de projeto, construção e operação dos postos de fiscalização.

A presente ação prevê a realização das seguintes atividades:

- Realização de estudos para avaliações de soluções tecnológicas das funcionalidades dos postos de fiscalização.
- Apoio ao processo de implantação e de operação dos postos de fiscalização.

A primeira atividade prevê a realização de estudos de viabilidade técnica e econômica de diferentes estruturas de pavimento, a serem adotadas como solução para a Estação de Controle em Pista - ECP, considerando os requisitos técnicos para sistemas WIM, a vida útil de projeto, os diferentes cenários de manutenção, os custos e as particularidades encontradas no território brasileiro. É proposto, também, estudos de viabilidade técnica e econômica de diferentes soluções para a Pista de Serviço, considerando a sua funcionalidade, a vida útil de projeto, os diferentes cenários de manutenção, os custos e as particularidades regionais.

Nas etapas de projeto, construção e operação dos postos de fiscalização, é proposto o apoio no desenvolvimento de instruções de serviço relacionadas aos postos de fiscalização que venham a nortear os procedimentos adotados. Sendo assim, é proposto: o apoio técnico para a avaliação dos projetos de infraestrutura e operação referentes às soluções técnicas adotadas; o apoio ao processo de construção visando ao atendimento dos critérios estabelecidos em projeto; o apoio na etapa de instalação das soluções tecnológicas; o apoio durante a calibração, no intuito da compreensão dos resultados encontrados; o apoio durante a operação, para que esta atenda ao modelo proposto; e o apoio no monitoramento da qualidade dos dados coletados visando à medição de desempenho.

Não é escopo desta ação o gerenciamento e a supervisão relacionados à implantação ou à operação dos postos de pesagem atuais ou dos postos de pesagem a serem licitados.

Ação C – Método de suporte à tomada de decisão para localização de postos de pesagem

O Plano Diretor Nacional Estratégico de Pesagem - PDNEP, elaborado em 2006, apresenta o planejamento para implantação de equipamentos fixos e móveis de pesagem para instalação e operação em segmentos rodoviários sob a administração federal, baseados em dados

georreferenciados, oriundos do Sistema de Apoio à Gestão Ambiental Rodoviária Federal - SGARF utilizando-se de modelagens de transporte e avaliação de tráfego.

Com o avanço dos estudos relacionados ao sistema rodoviário e as novas tecnologias disponíveis para aquisição de informações e gestão de dados, remete à necessidade de atualização dos procedimentos e métodos para localização de postos de fiscalização baseados em análise conjunta das fontes de informações de dados de transporte, de tráfego e da malha rodoviária atualizadas e que considerem, na medida do possível, os diferentes fluxos de origem-destino, novos trânsitos nas fronteiras, novos portos e os efeitos de sazonalidade.

Com o acesso aos dados disponíveis através de eventuais parcerias ou de propriedade do próprio DNIT, será possível dar suporte à tomada de decisão para a localização dos postos. Os dados de transportes partem, por exemplo, das pesquisas de origem-destino, Notas Fiscais eletrônicas -NF-e-, Conhecimento de Transporte eletrônico - CT-e, entre outros meios. Já os dados de tráfego das rodovias federais são adquiridos dos bancos de dados dos Postos de Pesagem Veicular - PPVs, dos Postos Integrados Automatizados de Fiscalização - PIAFs, dos Plano Nacional de Contagem de Tráfego - PNCT ou, também, do Programa Nacional do Controle de Velocidade - PNCV. Os postos de pesagem, além de fornecerem os dados de tráfego também listam as informações sobre a carga e, especificamente, o PIAF serve como ferramenta de integração de informações através das funcionalidades da Estação de Controle em Pista - ECP. O Sistema Nacional de Viação - SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos variados modos de transporte de pessoas e bens que fornecem dados da malha rodoviária com elevada importância para, também, localizar os postos de fiscalização nos pontos mais críticos e com maior necessidade de controle de sobrepeso.

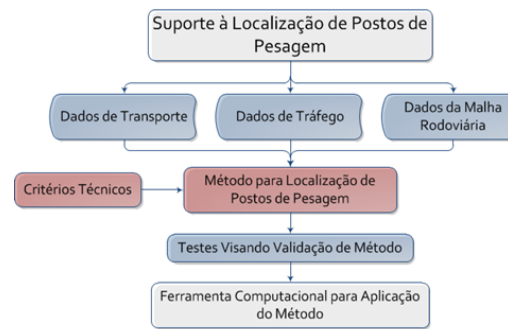
A disponibilização de dados de transporte, de tráfego e da malha rodoviária de maneira organizada e integrada facilitará o acesso à informação em relação ao sistema rodoviário, abrindo horizontes para melhor eficiência da operação com a diminuição de recursos, de tempo e de pessoas.

Assim, o objetivo da presente ação é criar um método com base em critérios técnicos para organizar e analisar, de maneira conjunta, as informações automatizadas de transporte, de tráfego e da malha rodoviária para o desenvolvimento de uma ferramenta computacional de suporte à tomada de decisão para a localização de postos de pesagem.

A presente ação prevê a realização das seguintes atividades:

- Identificação de fontes de informações de transporte, de tráfego e da malha rodoviária.
- Definição de modelo de análise de transporte e de tráfego.
- Proposição de método para apoio à localização de todos os pontos de pesagem na malha do DNIT, considerando os parâmetros dos diversos tipos de fiscalização de peso como PPV, Unidades móveis, PIAF's contratados pelo DNIT e o radar de peso em pesquisa.
- Testes de validação do método de apoio à localização de postos de fiscalização.
- Desenvolvimento de ferramenta computacional para aplicação do método.
- Treinamento para uso da ferramenta e operação assistida.

Figura 1 – Fluxograma das ações e atividades da Ação C sobre Método de Suporte à Tomada de Decisão para Localização de Postos de Pesagem



Fonte: LabTrans/UFSC (2017)

Para o embasamento técnico no suporte à localização de pontos de pesagem do DNIT considerando os diversos modelos e tipos de fiscalização, o enfoque inicial é a identificação de fontes de dados nos órgãos responsáveis de transporte, tráfego e malha rodoviária. Em relação aos dados de transportes, a informação primordial é o conhecimento da origem e do destino das cargas dos veículos pesados que indicará em qual sentido da via haverá maior demanda pelos postos de pesagem. Os dados de tráfego, por sua vez, aos serem identificados na malha rodoviária nacional, mostrarão quais as rodovias que possuem maior fluxo de veículos pesados e, certamente, é um dos fatores incluídos para a localização dos pontos. Já em relação aos dados da malha rodoviária nacional, estes serão obtidos pelos cadastros no Sistema Nacional de Viação - SNV, constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte, que inclui dados das rodovias brasileiras, das rodovias concedidas, de informações sobre os portos e fronteiras nacionais que são pertinentes a presente atividade. Na sequência, parte-se para a definição de modelo de análise dos dados de transporte, de tráfego e da malha rodoviária para a elaboração de um procedimento de coleta, tratamento e organização desses dados identificados.

Com os dados tratados e organizados será proposto um método de apoio à localização dos postos de pesagem, através de estudos sobre as variáveis de transporte e tráfego para definição de critérios incluídos ou excluídos, que selecionará os segmentos com maior necessidade de fiscalização em relação à pesagem de veículos. Assim, a proposição do método de apoio para localização dos postos de fiscalização será realizada de acordo com os critérios definidos, como, por exemplo, VMDa das rodovias por sentido, rodovias concedidas e fronteiras de importância nacional. Definido o método, juntamente com os critérios a serem adotados, serão realizados testes para validação do apoio à localização dos pontos/subtrecho para fiscalização de pesagem através da implementação piloto do modelo de análise de dados.

Tal resultado culminará numa proposta de no Plano Nacional de Pesagem para a malha rodoviária atual do DNIT.

Após identificar os dados de suporte à localização dos pontos para fiscalização de pesagem incluídos em um método criado para esse fim e analisá-los através de testes de validação, é desenvolvido uma ferramenta computacional para aplicação do método. Inicia-se a atividade com a definição de requisitos para o desenvolvimento da ferramenta, seguido pelo desenvolvimento de ferramenta computacional, propriamente dita, com base nos métodos definidos para suporte à tomada de decisão para a localização de novos focos de fiscalização de pesagem. Finaliza-se, então, com os trâmites do processo de disponibilização da ferramenta. O treinamento para o uso da ferramenta, assim como a operação assistida durante a utilização do programa, será oferecido aos interessados durante o tempo determinado do presente projeto.

Como resultado final, após a identificação das fontes de dados, a proposição e a validação de um método de suporte à localização dos pontos/subtrecho para fiscalização de pesagem, além da criação de uma ferramenta computacional para esse fim, será possível determinar com base em dados integrados e atualizados o segmento com maior necessidade de fiscalização do excesso de peso dos veículos que trafegam nas rodovias, deteriorando os pavimentos, causando danos ao patrimônio nacional.

Não é escopo desta ação a coleta, o levantamento e o fornecimento de dados de transporte, de tráfego e da malha rodoviária, sendo necessárias cooperações entre os órgãos responsáveis que possuem propriedade dos dados para a execução das atividades propostas.

3.3.4.2 Objeto 2 - Segurança viária

O Objeto 2 – Segurança viária sofreu ajustes neste termo aditivo, a saber:

1. Cancelamento da ação A - Definição de metodologia para integração de Serviços de Atendimento aos Usuários - SAUs e áreas de descanso em rodovias federais
2. Ajuste no produto entregue, transformando-o em minuta de Instrução Normativa relativos à procedimentos para padronização de estudos técnicos para instalação e monitoramento da eficácia de equipamentos do PNCV.
3. Extensão do prazo de execução da Ação 2D - Apoio técnico para contratação, implementação e acompanhamento do Novo Programa BR-Legal até novembro/2019 e elaborar um relatório com os ajustes e adequações promovidos na minuta de Termo de Referência para contratação do novo Programa BR-Legal, durante o período de 05 dezembro de 2018 a 05 de dezembro de 2019.
4. Descontinuidade da Ação 2E - Desenvolvimento de metodologia para divulgação das ações de melhoria do nível de serviços e segurança viária das rodovias do DNIT em dezembro de 2019, com a elaboração de um relatório apresentado os resultados obtidos até a descontinuidade.

Em decorrência dos ajustes realizados, a redação com o detalhamento das ações e atividades foi modificada no presente Termo Aditivo.

A Década de Ações pela Segurança no Trânsito 2011 - 2020, instituída pela Organização das Nações Unidas – ONU, visa implementar políticas públicas e ações de forma a reduzir, pela metade, mortes e feridos nas estradas. Tais ações foram divididas em cinco pilares, incluindo gestão da segurança no trânsito, estradas mais seguras, veículos mais seguros, usuários mais seguros e atendimento às vítimas.

Em setembro de 2015, a Assembleia Geral da ONU aprovou, dentro dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, duas metas específicas para a Segurança Viária. A primeira meta é dividir por dois, até 2020, o número de óbitos e feridos decorrentes de acidentes no trânsito. A segunda meta menciona explicitamente o aprimoramento da segurança viária.

Em novembro de 2015, o Brasil sediou a Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados, para balanço das ações realizadas na Década para a Segurança Viária 2011-2020, em que reafirmou os compromissos assumidos pelos países membros.

Do mesmo modo que preservar vidas, a melhoria da Segurança Viária é essencial para a economia brasileira, uma vez que além do sofrimento humano, a violência no trânsito tem um elevado custo econômico. Estima-se que foram gastos mais de R\$ 200 bilhões com acidentes de trânsito, lesões e óbitos, somente em 2013.

Cabe ao DNIT, entre outras ações, promover ações de prevenção e programas de segurança operacional de trânsito, visando à redução de acidentes, em articulação com órgãos e entidades setoriais. Partindo dessa premissa, este objeto tem como objetivo o desenvolvimento de quatro ações, saber:

- Proposição de procedimentos para padronização de estudos técnicos para instalação e monitoramento de equipamentos do PNCV.
- Proposição de padronização para definição de velocidade máxima permitida em rodovias federais.
- Apoio técnico ao DNIT para contratação, implementação e acompanhamento do Novo Programa BR-Legal. (descontinuado em novembro de 2019)
- Desenvolvimento de metodologia para divulgação das ações para melhoria das rodovias do DNIT (descontinuado em dezembro de 2019)

Ação A - Definição de metodologia para integração de Serviços de Atendimento aos Usuários - SAUs e áreas de descanso em rodovias federais

Ação cancelada.

Ação B - Proposição de procedimentos para padronização de estudos técnicos para instalação e monitoramento de equipamentos do PNCV

A Resolução nº 396, de 13 de dezembro de 2011, dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. O Anexo I da referida resolução, item A - Estudo Técnico: Instalação de Instrumentos ou Equipamentos Medidores de Velocidade, define a necessidade de histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação dos equipamentos; e, quando já existirem equipamentos em operação, deve ser seguido o item B - Estudo Técnico: Monitoramento da Eficácia dos Instrumentos ou Equipamento Medidores de Velocidade.

Apesar do CONTRAN definir itens básicos para o desenvolvimento dos estudos técnicos para a instalação e o monitoramento dos equipamentos de controle eletrônico de velocidade, o DNIT carece de uma metodologia padronizada para a avaliação periódica dos locais monitorados, o que compromete a verificação da eficácia dos equipamentos instalados. Tal procedimento se faz necessário, uma vez que reduzirá a ocorrência de falhas nos estudos técnicos realizados pelas empresas que operam os equipamentos do PNCV.

De acordo com os resultados divulgados pelo DNIT, após a realização do *workshop* para a construção do novo PNCV, foram elencadas algumas deficiências que devem ser ajustadas, incluindo o aprimoramento dos procedimentos para a realização dos estudos técnicos do DNIT. Em tal oportunidade, foi mencionado que as análises de acidentes, incluídas nos estudos técnicos, podem ser realizadas com o auxílio do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias - SIOR. A utilização do Sistema pode reduzir ou eliminar eventuais erros e também tende a reduzir os prazos para a elaboração, a análise e a aprovação desses estudos técnicos. No entanto, ainda seria necessário um procedimento padrão para análise e aprovação dos estudos técnicos, devido à morosidade em que tal processo se encontra atualmente.

A definição de outros indicadores de desempenho, além das estatísticas de acidentes elencados na Resolução nº 396/2011 do CONTRAN, que considerem, por exemplo, o fluxo e as características dos automóveis, as características específicas das vias e as causas dos acidentes, de modo a obter índices que, com segurança, traduzam a efetividade das medidas realizadas no âmbito do PNCV são extremamente importantes para orientar decisões referentes à condução do programa por parte do DNIT.

Diante do exposto, a presente ação tem o objetivo de definir uma metodologia para padronização de estudos técnicos de instalação e monitoramento da eficácia de equipamentos do PNCV a serem apresentados pelas empresas contratadas pelo DNIT, no intuito de garantir o gerenciamento dos equipamentos, em relação à efetividade na melhoria da segurança viária. Para isso, estão previstas as atividades apresentadas a seguir.

1. Análise da legislação vigente relativa à instalação e ao monitoramento de equipamentos de controle eletrônico de velocidade

Será analisada a legislação vigente no Brasil, relativa à instalação e ao monitoramento de equipamentos de controle eletrônico de velocidade, bem como a legislação de outros países com foco nesse tema.

2. Definição de dados e informações relativas a acidentes e dados de tráfego a serem incluídos nos estudos técnicos do PNCV

Serão avaliados, juntamente com a equipe técnica da CGPERT, dados e informações sobre acidentes de tráfego a serem incluídos nos estudos técnicos para a instalação e ao monitoramento de equipamentos de controle eletrônico de velocidade nas rodovias do DNIT. Assim, serão definidos indicadores de desempenho que apoiarão o DNIT na tomada de decisão quanto à continuidade do programa, tendo como foco a melhoria da segurança viária.

3. Proposição de modelo de estudo técnico a ser utilizado pelo DNIT

A proposição de um modelo de estudo técnico para a instalação e o monitoramento de equipamentos de controle eletrônico de velocidade nas rodovias do DNIT será desenvolvido em conjunto com a equipe técnica envolvida com as ações do PNCV na CGPERT, de forma a ajustar o modelo às necessidades e às expectativas do DNIT para um melhor gerenciamento do PNCV.

4. Definição de procedimento para recebimento de estudos técnicos relativos aos equipamentos de controle eletrônico de velocidade

De forma a acelerar o processo de recebimento e de análise dos estudos técnicos encaminhados pelas empresas responsáveis pela operação do PNCV, será estudado um procedimento para tal. Esse processo permitirá a conferência e a análise das informações de maneira mais dinâmica por parte do DNIT a partir da apresentação de uma minuta de normativo com metodologia para monitoramento da eficácia dos equipamentos e dos estudos técnicos de implementação.

Ação C - Proposição de padronização para definição de velocidade máxima permitida em rodovias federais

A velocidade praticada por motoristas acima das velocidades regulamentares ou acima das condições da via, bem como a sua variabilidade ao longo de um trecho são considerados fatores determinantes na ocorrência e na gravidade dos acidentes. Estudos apontam que a frequência dos acidentes decresce quando os limites de velocidade estabelecidos são apropriados ou realísticos.

Com o *slogan* “Salve vidas, reduza a velocidade” (*Save lives Slow Down*), a Semana Mundial de Segurança no Trânsito adotará, no ano 2017, o tema gestão da velocidade. Por resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas, a semana é celebrada no período de 8 a 14 de maio, com o objetivo de aumentar a consciência global sobre os acidentes de trânsito, centrando-se em temas específicos. Isso enfatiza a importância e a preocupação mundial do tema em relação à melhoria da segurança viária.

A Lei nº 13.281, sancionada em 4 de maio de 2016, altera o Artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro, e estabelece novos limites de velocidade para rodovias e estradas onde não existir sinalização regulamentadora. Mais do que reduzir os limites, a nova redação da lei especifica a velocidade máxima em vias de pista dupla e de pista única.

Em rodovias de pista dupla, já está em vigor o limite de 110 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas, e de 90 km/h para os demais veículos. Em rodovias de pista simples, por outro lado, o limite passa a ser de 100 km/h para automóveis, camionetas e motocicletas, e de 90 km/h para os demais veículos.

Ainda de acordo com o Artigo 61, o órgão ou a entidade de trânsito, ou rodoviário com circunscrição sobre a via, poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores aos limites de velocidades estabelecidos.

Os limites apresentados no Código de Trânsito Brasileiro são definidos numericamente, não havendo nenhuma orientação de como proceder quando os limites estabelecidos não podem ser aplicados devido às diferentes características das vias. Os manuais de projetos e as legislações existentes não são suficientes para o embasamento técnico à aplicação de regulamentação uniforme em rodovias distintas.

No intuito de estabelecer critérios técnicos para a definição de velocidade máxima permitida em rodovias federais, definindo uma padronização por parte dos engenheiros da Sede, Superintendências e Unidades Locais do DNIT, a presente meta visa definir uma padronização para definição de velocidade máxima permitida, levando em conta os dados de geometria e os índices de acidentes em trechos de rodovia com características distintas. Para tal, as atividades propostas são detalhadas a seguir:

1) Estado da arte e prática sobre definição de limites de velocidade em rodovias no Brasil e no mundo.

Nessa atividade serão analisados os métodos utilizados para a definição de limites de velocidade em rodovias, bem como as práticas adotadas no Brasil e no mundo.

2) Análise de atributos das rodovias que influenciam na velocidade adotada pelos motoristas em rodovias

Buscando avaliar as características das rodovias que influenciam a velocidade operacional, serão analisados alguns fatores, tais como tráfego, geometria e entorno da via. Além disso, esses fatores serão relacionados com os dados de acidentes, buscando velocidades regulamentadas adequadas às condições de determinados trechos.

3) Análise de informações relacionadas a velocidades operacionais das vias

Nessa atividade estão previstas análises em alguns trechos da malha rodoviária federal sob jurisdição do DNIT, de forma a contemplar diversas características físicas e ambientais, número de acidentes ocorridos e velocidade operacional dos trechos. Cabe salientar que cabe ao DNIT o repasse de informações operacionais das rodovias, sendo de fundamental importância para o desenvolvimento da meta em questão.

4) Proposição de padronização dos critérios a serem adotados pelo DNIT para estabelecimento de velocidade da via

Essa atividade tem como objetivo a obtenção de uma lista de fatores para apoiar a decisão dos órgãos gestores na determinação de uma velocidade limite em rodovias que proporcionem maior segurança aos usuários.

Ação D - Apoio técnico ao DNIT para contratação, implementação e acompanhamento do Novo Programa BR-Legal

Extensão do prazo de execução da Ação 2D - Apoio técnico para contratação, implementação e acompanhamento do Novo Programa BR-Legal até 5 de dezembro de 2019 e elaborar um relatório com os ajustes e adequações promovidos na minuta de Termo de Referência para contratação do novo Programa BR-Legal, durante o período de 05 dezembro de 2018 a 05 de dezembro de 2019.

Ação E – Desenvolvimento de metodologia para divulgação das ações de melhoria do nível de serviços e segurança viária das rodovias do DNIT

Ação descontinuada a partir de 5 de dezembro de 2019 com a produção de um relatório com resultados alcançados referentes ao desenvolvimento, até novembro de 2019, da atividade “Apoio na elaboração e acompanhamento da execução da divulgação das ações de melhoria das rodovias do DNIT.

3.3.4.3 Objeto 3 - Educação para o trânsito

O Objeto 3 – Educação para o trânsito sofreu ajustes neste termo aditivo, a saber:

1. Adequação e definição do número de atividades paradigmáticas de educação para o trânsito a serem entregues na Ação A - Elaborar material paradigmático do DNIT de educação para o trânsito - Ensino fundamental,
2. Descontinuidade da atividade II da Ação B - Desenvolvimento e oferta de cursos web abertos, sobre diversas temáticas que envolvem o trânsito, para a comunidade escolar em geral;
3. Descontinuidade da atividade II da Ação C - Proposição de um processo de ativação da área de educação para prover a sustentabilidade do programa de educação do DNIT;
4. Cancelamento da atividade II da Ação E - Apoiar a organização e realização de workshops sobre a temática educação para o trânsito;
5. Descontinuidade da atividade I da Ação F - Reestruturação dos questionários pré e pós-teste das series iniciais e finais do ensino fundamental;
6. Cancelamento da atividade II da Ação F - Implementação em formato digital dos questionários pré e pós-testes do ensino fundamental.

A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, está prevista ao cidadão brasileiro no Art. 205 da Constituição Federal (1988).

A Educação Básica tem por finalidades, no Art. 22 da Lei de Diretrizes e Bases da Educação - LDB, 1996, desenvolver o educando, assegurar-lhe a formação comum indispensável para o exercício da cidadania, e fornecer-lhe meios para progredir no trabalho e em estudos posteriores.

Como uma ação prevista para a Educação Básica - pré-escola e escolas de 1º, 2º e 3º graus, atualmente denominados Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio - está a educação para o trânsito, no Art. 76 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB (1998):

A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

O Sistema Nacional de Trânsito - SNT, composto por órgãos e entidades de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tem como coordenador e órgão máximo normativo e consultivo, o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN que, por sua vez, tem vinculado, entre outros órgãos, o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. Este último elaborou as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-escola e no Ensino Fundamental (2009), com o objetivo de apresentar orientações para guiar a prática pedagógica dos professores relacionada ao tema trânsito.

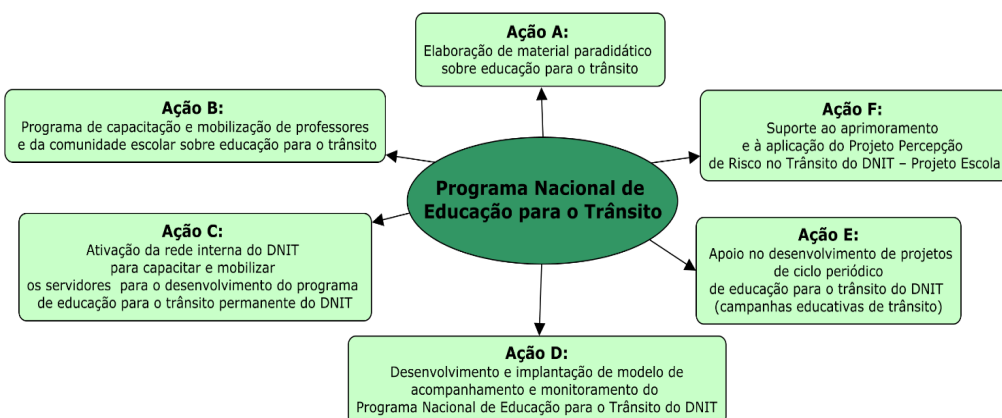
Em consonância com as finalidades e propostas expostas, está o objetivo geral do Ensino Fundamental, de acordo com os Parâmetros Curriculares Nacionais – PCNs (1998) que, entre outras coisas, prevê a compreensão da cidadania como participação social e política; o posicionamento crítico, responsável e construtivo nas diferentes situações sociais; a utilização de diferentes fontes de informação e recursos tecnológicos para adquirir e construir conhecimentos e, também, o questionamento da realidade formulando problemas e tratando de resolvê-los.

Desse modo, verifica-se o direito, defendido na legislação, e a importância da educação na formação do cidadão, por meio do desenvolvimento de projetos de educação para o trânsito que promovam ações educativas que busquem a mudança de atitudes e, conseqüentemente, se manifestem em comportamentos adequados dos sujeitos que participam do processo educativo, para colaborar com um trânsito mais seguro.

Dessa forma, o elemento humano é o foco estratégico de ações que objetivam a segurança do tráfego nas vias, considerando seu múltiplo papel como pedestre, condutor e passageiro. As melhores estratégias para alcançar o êxito na mitigação dos riscos associados ao comportamento do homem no ambiente viário estão ligadas aos novos enfoques da educação para o trânsito, incluindo ações de sensibilização, conscientização e desenvolvimento de atitudes para promover uma mudança de comportamento visando à redução do risco no trânsito.

As ações propostas neste plano de trabalho tem como objetivo dar continuidade à parceria entre a UFSC e o DNIT, visando ao desenvolvimento e ao aprimoramento do Programa Nacional de Educação para o Trânsito do DNIT, através da realização de estudos e pesquisas para elaborar o material institucional do DNIT de educação para o trânsito, apoiar e formatar programas, projetos e ações permanentes, autossustentáveis e de ciclo periódico de educação para o trânsito, assim como ferramentas para a organização e a difusão de boas práticas relacionadas com a educação para o trânsito, esquematicamente apresentadas na Figura 3.

Figura 2 – Ações propostas para o desenvolvimento do Programa Nacional de Educação para o Trânsito do DNIT



Fonte: LabTrans/UFSC (2017)

Ação A - Elaborar material paradidático de educação para o trânsito do DNIT, para os anos iniciais e para os anos finais do Ensino Fundamental

Foram feitos ajustes no texto para detalhar e especificar quantidades e características das atividades paradidáticas de educação para o trânsito.

Segundo o censo do Instituto Nacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira - INEP (2015), aproximadamente 22.000 escolas estão localizadas até 2.000 metros de distância de uma rodovia federal sob jurisdição do DNIT e mais de 2.000 escolas estão às margens das rodovias federais sob jurisdição do DNIT. Esses dados, aliados à competência prevista no Regimento Interno do DNIT de "coordenar as atividades relacionadas à elaboração de projetos, aos programas de operações rodoviárias e a educação de trânsito nas rodovias federais", motivaram a solicitação para o desenvolvimento de um material institucional próprio de Educação para o Trânsito do DNIT, para utilização no seu Programa Nacional de Educação para o Trânsito junto às escolas sob influência das rodovias federais sob sua jurisdição. O material a ser desenvolvido terá como diretrizes: a sustentabilidade, a perenidade e a factibilidade, utilizando diferentes mídias e plataformas, de forma a alcançar abrangência nacional.

Essa ação prevê o desenvolvimento de três atividades, a saber:

1. Definição de temas geradores para o desenvolvimento de material paradidático de educação para o trânsito do DNIT, dos anos iniciais e dos anos finais do Ensino Fundamental

Os temas gerados para o desenvolvimento de material paradidático de educação para o trânsito do DNIT, dos anos iniciais (1º ao 5º ano) e dos anos finais (6º ao 9º ano) do Ensino Fundamental, serão definidos a partir da consulta e da análise dos Parâmetros Curriculares Nacionais - PCNs e das Diretrizes Nacionais de Educação para o Trânsito do Denatran no Ensino Fundamental, bem como a partir das disciplinas e anos (séries) de ensino.

2. Parametrização e definição do escopo para a elaboração de material paradidático de educação para o trânsito do DNIT, dos anos iniciais e dos anos finais do Ensino Fundamental

A partir dos temas geradores, serão definidos os parâmetros e o escopo para orientar a elaboração do material paradidático de educação para o trânsito do DNIT, dos anos iniciais e dos anos finais do Ensino Fundamental. Nessa atividade, também está contida a análise e a definição de prioridades a partir do grau de complexidade que necessita considerar fatores de tempo e recursos para a produção e a disponibilização dos materiais paradidáticos. Quando se aborda os níveis de complexidade de um material paradidático, observa-se que um *game* digital ou um vídeo, por exemplo, podem ser considerados materiais de complexidade alta; já um *game* de tabuleiro, pode ser considerado um material de complexidade nível médio; e o detalhamento de uma atividade em que o professor pode viabilizar utilizando recursos próprios, disponíveis na escola, pode ser considerado um material de complexidade básica, sendo que cada um desses materiais necessita de um tempo e de recursos distintos para o desenvolvimento e para a disponibilização.

3. Desenvolvimento e disponibilização de material paradidático de educação para o trânsito do DNIT, dos anos iniciais e dos anos finais do Ensino Fundamental

O desenvolvimento e a disponibilização de material paradidático de educação para o trânsito dos anos iniciais e dos anos finais do Ensino Fundamental, para o projeto permanente de educação para o trânsito do DNIT- Projeto Escola, será realizado em diferentes mídias e plataformas, segundo diferentes graus de complexidade e matriz de prioridades estabelecidos, que deverão considerar os 36 meses de desenvolvimento deste Termo de Cooperação Técnica. O desenvolvimento do material, deverá contemplar a construção de atividades nos níveis básico e médio, e roteiros para o desenvolvimento de materiais de nível de complexidade avançada.

Na primeira etapa estão previstos o desenvolvimento de 72 atividades de educação para o trânsito de nível básico, sendo uma para cada disciplina/ano, abrangendo as disciplinas de português, geografia, história, matemática, inglês, arte, educação física e ciências.

Na segunda etapa estão previstos o desenvolvimento de mais 72 atividades de educação para o trânsito de nível básico, duas atividades de nível médio e dois roteiros de atividades de nível de complexidade avançada.

Cada material paradidático disponibilizado na escala de tempo estabelecida, segundo os graus de complexidade, deve ser acompanhado do plano de aplicação, justificado pelos elementos considerados na análise dos Parâmetros Curriculares Nacionais - PCNs e nas Diretrizes Nacionais de Educação para o Trânsito do Denatran no Ensino Fundamental. Considerando o cronograma de desenvolvimento das ações e atividades, e com a disponibilização dos materiais paradidáticos para uso dos(as) professores(as), deverão ser realizados acompanhamentos, ajustes, atualização, e, quiçá, a definição de novos materiais paradidáticos de educação para o trânsito a serem utilizados nas escolas.

Ação B: Desenvolver programa de capacitação e mobilização de professores(as) e da comunidade escolar sobre educação para o trânsito

Um dos pilares de sustentação do programa de educação proposto é o programa de capacitação e mobilização dos professores, diretores e demais integrantes da comunidade escolar, de forma a estimular o desenvolvimento de competências e habilidades básicas relacionadas à temática trânsito.

O programa de capacitação prevê a disponibilização de cursos sobre temáticas que envolvem educação para o trânsito, a serem oferecidos em plataforma aberta com acesso público, através da plataforma de educação a distância, a ser disponibilizada no portal de educação do DNIT, e cursos direcionados a sensibilizar, mobilizar e capacitar os professores para aplicação da metodologia e uso do material paradidático do DNIT, dos anos iniciais e dos anos finais do Ensino Fundamental, para o desenvolvimento de atividades práticas transversais, de modo integrado e interdisciplinar.

Para essa ação três atividades serão desenvolvidas:

1. Customização de plataforma de educação a distância para a oferta de cursos *web* sobre educação para o trânsito

Essa atividade prevê o estudo, o teste, a seleção, a customização, a validação e a integração de ambiente virtual de ensino e aprendizagem para a oferta de cursos *web* relacionados à temática trânsito, em dois formatos: cursos abertos para a comunidade escolar em geral, e um curso fechado para os(as) professores(as) das escolas participantes do projeto permanente de educação para o trânsito - Projeto Escola.

Com esses dois formatos de cursos, o DNIT poderá alcançar um grande e diferente público participante, podendo tornar-se, dessa forma, uma referência na promoção de informações sobre educação para o trânsito.

2. Desenvolvimento e oferta de cursos *web* abertos sobre temáticas que envolvem o trânsito, para a comunidade escolar em geral

Atividade descontinuada.

3. Será desenvolvido um dos três cursos *web* abertos inicialmente previstos. O Curso *web* aberto desenvolvido será disponibilizado no ambiente Moodle indicado pelo DNIT, o qual fará a gestão da oferta. Desenvolvimento e implementação de curso na modalidade de educação à distância para o programa permanente de educação para o trânsito do DNIT, voltado para os(as) professores(as)

Será desenvolvido e ofertado um curso *web* fechado, oferecido para os(as) professores(as) das escolas participantes do projeto permanente de educação para o trânsito, considerando a diversidade de perfil de professores(as) e as estratégias de sensibilização e formação, de acordo com as características locais, regionais e nacionais onde o curso será desenvolvido. Aos participantes que cumprirem os requisitos necessários do curso *web* fechado, será oferecido uma certificação de 80 horas.

As duas turmas inicialmente previstas, sendo a primeira para os professores participantes do Projeto Escola e a segunda, para os participantes das escolas situadas nas cidades cortadas por rodovias federais do DNIT que fizerem adesão ao programa permanente de educação para o trânsito do DNIT serão agrupadas em uma única turma, adequando-se a logística de oferta ao público ampliado.

Ação C: Apoiar o processo de ativação da rede interna do DNIT para o desenvolvimento de ações de educação para o trânsito

Organizar fluxos e processos junto ao Núcleo de Educação do DNIT para ajustar as ações específicas tanto da estrutura central, como da regional e dos agentes locais, para um trabalho permanente de geração de material paradidático e interdisciplinar relativo à temática trânsito na escola.

O Núcleo de Educação do DNIT, da coordenação de Engenharia de Trânsito da CGPERT, e as chefias de operações das Superintendências Regionais e Unidades Locais do DNIT, desenvolvem ações e atividades relacionadas a educação para o trânsito motivadas por estímulos pontuais e motivações pessoais. A rede interna do DNIT possui papel essencial para o desenvolvimento e para a consolidação do Programa Nacional de Educação para o Trânsito do DNIT, pela capilaridade e proximidade das unidades escolares lindeiras às rodovias federais.

É objetivo desta ação prover ao DNIT, diagnóstico, ferramentas e métodos para ativar servidores do órgão da Sede, das Unidades Regionais e das Unidades Locais, para desenvolver e consolidar o Programa Nacional de Educação para o Trânsito do DNIT.

Dessa forma, três atividades serão realizadas visando alcançar essa ação:

1. Elaboração de um diagnóstico da área de educação para o trânsito no DNIT

Será elaborado um diagnóstico para avaliar as ações e as atividades desenvolvidas junto ao Núcleo de Educação do DNIT, às Superintendências e às Unidades Locais, para ajustar as ações específicas tanto da estrutura central, como da regional e dos agentes locais, para a implantação e a consolidação do Programa de educação do DNIT.

2. Proposição de um processo de ativação da área de educação para prover a sustentabilidade do programa de educação do DNIT

Atividade descontinuada.

3. Desenvolvimento e promoção de capacitação para implementação do programa de educação do DNIT

Será desenvolvido o processo de formação e capacitação para repassar a metodologia utilizada no programa permanente de educação para o trânsito do DNIT, que deverá seguir as ações previstas no Manual de Implementação que, por sua vez, está desdobrado em dois guias: Guia Prático para o DNIT e Guia Prático para Escola.

Ação D: Desenvolver modelo de acompanhamento, monitoramento e divulgação do projeto permanente de Educação para o Trânsito do DNIT – Observatório

Essa ação prevê o desenvolvimento de modelo de solução capaz de fomentar a comunicação e a troca de informações entre as escolas participantes do programa permanente de educação para o trânsito e as equipes de educação do DNIT.

O que se demanda é a dinamização e a racionalização dos processos de acompanhamento, monitoramento e divulgação das ações desenvolvidas no programa de educação, utilizando ferramentas comuns no dia a dia dos envolvidos, tendo como premissas, a popularidade, o alcance, o nível de penetração e a facilidade de uso, de forma a propiciar sua utilização nas diferentes condições de infraestrutura disponíveis nas escolas próximas às rodovias federais sob jurisdição do DNIT, atingindo diversos tipos de faixas etárias e classes econômicas.

A intenção inicial é que seja desenvolvido um conjunto de soluções, incluindo um aplicativo *móvil*, *Fanpage* do programa, portal educacional e instrumentos de gestão e controle para facilitar a conexão dos envolvidos no desenvolvimento, aplicação e controle do programa permanente de educação para o trânsito do DNIT, o que demanda o desenvolvimento da solução supracitada, um observatório.

Para o desenvolvimento dessa ação quatro atividades serão executadas, a saber:

1. Estudos e pesquisas de soluções tecnológicas e operacionais para desenvolvimento do modelo de Observatório

Esta atividade prevê estudos e pesquisas sobre conjuntos de soluções tecnológicas e operacionais em projetos similares, identificando e mapeando funcionalidades, práticas, demandas, limitações e possibilidades, visando gerar subsídios para a proposição do modelo conceitual do Observatório.

2. Proposição de modelo conceitual do Observatório

O desenvolvimento do modelo conceitual do Observatório deverá prever a integração de várias soluções de comunicação, compatíveis com as realidades locais e, por meio de mecanismos de controle, ser capaz de identificar práticas e ações pedagógicas, ou a falta delas, por parte de gestores/moderadores do programa. Com o auxílio da solução a ser desenvolvida, as boas práticas poderão ser identificadas e, ainda com o apoio do Observatório, deverá ser possível dar publicidade e capilaridade a tais práticas.

3. Desenvolvimento da solução observatório, incluindo aplicativo *móvil*, portal educacional e instrumentos de comunicação utilizando diferentes mídias

A partir do modelo conceitual homologado, será desenvolvido o Observatório, considerando a concepção de trabalho em rede em três níveis: o nível I, que contempla as escolas onde o programa será aplicado; o nível II, que contempla as ações de acompanhamento, controle e suporte operacional local; e o nível III, que contempla a gestão do programa e dos instrumentos de capacitação e divulgação. Para tanto, são previstos: o desenvolvimento de um aplicativo *móvil* para uso em *smartphones*, *tabletes*, computadores para registro, divulgação, acompanhamento e controle do projeto permanente de educação para o trânsito; o desenvolvimento de um portal educacional que deverá conter a plataforma educacional, os materiais paradidáticos dos anos iniciais e do anos finais do Ensino Fundamental; informações sobre educação para o trânsito com ênfase nas atividades desenvolvidas nas escolas participantes do programa; e a elaboração de instrumentos de comunicação utilizando mídias sociais.

O Observatório, além de agregar os materiais paradidáticos e conteúdos relevantes de educação para o trânsito, deverá ser uma solução de gestão do processo de comunicação, e deve ter entre suas funções: identificar e difundir boas práticas, identificar e monitorar movimentos da escola na condução do projeto, identificar movimentos dos vários atores envolvidos no processo, e, ainda, identificar resultados positivos e negativos, dentre outros.

4. Treinamento e apoio na implantação do observatório e operação assistida

O treinamento tem como foco principal capacitar os usuários para que possam, além de assimilar o máximo de conhecimentos sobre as funcionalidades do Observatório, tornarem-se replicadores do funcionamento da solução para demais usuários.

A implantação deverá ser realizada na medida que as funcionalidades e ferramentas estiverem sido desenvolvidas e homologadas por aplicações pilotos, sendo efetivada quando o observatório estiver integralmente em ambiente de produção.

A partir do processo de implantação será viabilizada a operação assistida, que objetiva garantir a operacionalidade do observatório de forma continuada e com qualidade elevada. Nessa etapa, técnicos do LabTrans/UFSC prestarão auxílio, com o objetivo de que a solução se mantenha estável e operacional. A prestação desse serviço acontecerá durante o período determinado em cronograma.

Ação E: Apoio ao desenvolvimento de projetos itinerantes e campanhas educativas de trânsito

A proposta consiste em apoiar o desenvolvimento de projetos itinerantes e campanhas educativas para conscientizar um número significativo de crianças, adolescentes, jovens e adultos para que multipliquem a ideia de um trânsito mais seguro, em que todos possam ter seus direitos respeitados e seus deveres cumpridos, num verdadeiro ato de cidadania.

Os projetos itinerantes e campanhas educativas de educação para o trânsito buscam mostrar que o conhecimento e a consciência são ferramentas insubstituíveis, que produzem a diferença para um trânsito humanizado e seguro. É uma atenção sistematizada prestada com o objetivo de estimular e mobilizar a população para a participação no trânsito mais humanizado.

Os projetos de educação no trânsito promovem, na medida das suas eficácias, um processo de transformação social e cidadã, por meio de atividades lúdicas e pedagógicas, para instruir, educar e orientar de maneira completa a temática trânsito, já que objetiva a mudança de comportamentos e atitudes para a melhoria na qualidade de vida das pessoas.

O apoio ao desenvolvimento de projetos itinerantes e campanhas educativas de trânsito será prestado a partir da realização das seguintes atividades:

1. Apoiar a concepção, estruturação e produção de campanhas de educação para o trânsito

A atividade consiste em apoiar a concepção, a estruturação e a produção de campanhas de educação para o trânsito como uma forma de intervenção social planejada que cria, estimula e orienta os diversos atores da sociedade para a construção e a reconstrução de novas visões para o trânsito, buscando fundamentar toda ação educativa que envolve o processo de ensinar e aprender sobre práticas seguras no trânsito.

2. Apoiar a organização e a realização de *workshops* sobre a temática educação para o trânsito

Atividade cancelada.

Ação F: Suporte ao aprimoramento e à aplicação do Projeto Percepção de Risco no Trânsito do DNIT – Projeto Escola

A análise da oferta de produtos, projetos e programa de educação para o trânsito quando somada à avaliação dos projetos de educação do DNIT traz indicativos de que é possível aprimorar o conceito e o desempenho do Projeto Percepção de Risco no Trânsito, de forma a racionalizar sua aplicação em função da dimensão nacional, de deixar mais atrativa e operacional sua aplicação, de obter um resultado melhor para a gestão do programa, assim como prestar um suporte mais efetivo, sendo este o objetivo dessa ação.

Dessa forma, cinco atividades serão realizadas visando alcançar essa ação, sendo elas:

1. Reestruturação dos questionários pré-teste e pós-teste, dos anos iniciais e dos anos finais do Ensino Fundamental

Atividade descontinuada, considerando somente os ajustes feitos para a aplicação dos questionários no Projeto Escola.

2. Implementação em formato digital dos questionários pré-teste e pós-teste, dos anos iniciais e dos anos finais do Ensino Fundamental

Atividade cancelada.

3. Apoio na seleção e na aquisição de materiais paradidáticos para o Projeto de Percepção de Risco no Trânsito - Projeto Escola

Como apoio à seleção e à aquisição de materiais paradidáticos para o Projeto de Percepção de Risco no Trânsito – Projeto Escola, serão realizadas a identificação de materiais paradidáticos de educação para o trânsito disponíveis no mercado; a análise de tais materiais para a verificação de compatibilidade com a metodologia do Projeto de Percepção de Risco no Trânsito – Projeto Escola, e com as Diretrizes Nacionais para a Educação no Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, dos anos iniciais (1º ao 5º ano) e dos anos finais (6º ao 9º ano) do Ensino Fundamental, e, a partir disso, a viabilização e a aquisição de 100 kits desses materiais para a aplicação do projeto em unidades escolares a serem definidas pela equipe de educação do DNIT.

4. Fornecer suporte técnico, didático-pedagógico e operacional para aplicação da metodologia do Projeto de Percepção de Risco no Trânsito - Projeto Escola e programa permanente de educação para o trânsito

O fornecimento de suporte técnico, didático-pedagógico e operacional para aplicação da metodologia do projeto, consiste no desenvolvimento das atividades de acompanhamento e de apoio em ações realizadas durante a implantação e a operacionalização do Projeto de Percepção de Risco no Trânsito – Projeto Escola em escolas definidas pela equipe de educação do DNIT.

5. Adequação da metodologia do Projeto de Percepção de Risco ao Programa Permanente de Educação para o Trânsito

A partir da elaboração do material paradidático de educação para o trânsito do DNIT, dos anos iniciais (1º ao 5º ano) e dos anos finais (6º ao 9º ano) do Ensino Fundamental, será realizada a adequação na metodologia do Projeto de Percepção de Risco no Trânsito, de modo que esteja ao encontro das novas concepções apresentadas em tais materiais.

3.3.4.4 Objeto 4 – Gestão da informação – SIOR – Sistema Integrado de Operações Rodoviárias

O Objeto 4 – Gestão da informação – SIOR – Sistema Integrado de Operações Rodoviárias sofreu ajustes neste termo aditivo, a saber:

1. Agrupamento da Ação 4A -Estudos e desenvolvimentos para apoio ao processamento de infrações de trânsito e a Ação 4B - Pesquisa e implementação de melhorias nos processos de operações rodoviárias, em uma única Ação que será nominada Ação 4A - Melhorias nos processos de infrações de trânsito e de operações rodoviárias.
2. Agrupamento da Ação 4D - Organização e estruturação de dados e informações operacionais e da Ação 4E - Manutenção de sistemas e assessoria técnica especializada, em uma única Ação que será nominada Ação 4B -Manutenção de Sistema e assessoria técnica especializada.
3. Descontinuar a Ação 4C - Apoio ao desenvolvimento e implantação de métodos e mecanismos de cobrança de dívida ativa

Em decorrência dos ajustes realizados, a redação com o detalhamento das ações e atividades foi modificada no presente Termo Aditivo.

A Gestão da Informação é um campo de estudo que trata sobre a criação, a coleta, a organização e a distribuição de informações, com o intuito de promover os níveis de processamento, acesso e uso das informações por indivíduos e organizações (DETLOR, 2010). Do ponto de vista organizacional, a Gestão de Informação engloba os conceitos básicos de gestão: planejamento, organização, estruturação, controle, avaliação e relatório, o que a torna relevante para o atendimento de qualquer função que dependa da comunicação de dados e informações. No contexto da Coordenação Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT do DNIT, o Sistema Integrado de Operações Rodoviárias - SIOR atua como solução integrada na *Web*, e conta com ferramentas e recursos para gestão de dados e de processos relacionados às atividades de operações rodoviárias do DNIT em um único sistema. Nesse sentido, os desenvolvimentos em torno do SIOR têm por objetivo permitir interligação das diversas atividades e serviços da CGPERT, facilitando a gestão de todas as informações do negócio.

O modelo de negócio adotado para o SIOR, análogo ao utilizado por sistemas *Enterprise Resource Planning* - ERP, organiza as áreas de atuação sob a perspectiva funcional do DNIT, observando suas atribuições legais e regimentais. Em relação à perspectiva sistêmica, empregam-se recursos de apoio à decisão, ao gerenciamento, à integração de dados, ao processamento de transações e ao controle de acesso. Ressalta-se, ainda, que o SIOR é uma plataforma de *software* do DNIT em constante evolução, em que as atividades de desenvolvimento são executadas numa interação contínua entre a equipe do LabTrans/UFSC e os técnicos do DNIT, com o intuito de assegurar a qualidade, o escopo e a abrangência dos trabalhos, bem como o necessário diálogo nas análises e nas sugestões de interesse do DNIT.

Os métodos utilizados para a elaboração do SIOR seguem os preceitos do desenvolvimento de sistemas baseado no processo de prototipação definido por Pressman (1995). Os eventos dessa metodologia se resumem a seguinte sequência de atividades:

- Coleta e refinamento dos requisitos.
- Concepção e especificação.
- Construção do protótipo.
- Avaliação do protótipo pelo DNIT.
- Refinamento do protótipo.
- Engenharia do produto.

Como todas as abordagens de desenvolvimento de sistemas, a prototipação inicia-se com a coleta de requisitos. Nesse contexto, as equipes técnicas do LabTrans/UFSC e do DNIT reúnem-se, demarcam os objetivos globais para o sistema, identificam as exigências conhecidas e esboçam as áreas em que uma definição adicional é obrigatória. Ocorre, então, a concepção e a especificação do projeto, que se concentra na representação dos aspectos do sistema que serão visíveis ao usuário, e determinam as diretrizes para construção de um protótipo. O protótipo, por sua vez, pode ser avaliado pelos envolvidos e é utilizado para refinar os requisitos do sistema a ser produzido.

A prototipação representa uma oportuna abordagem para a construção dos módulos do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias (SIOR), uma vez que propicia aos desenvolvedores a especificação e a concepção de “projetos rápidos”, os quais, em seguida, são avaliados pelo DNIT, para, finalmente, serem executados.

As funcionalidades colocadas em operação, conforme previsto no cronograma apresentado no plano de trabalho, podem ser modificadas à medida que forem sendo utilizadas para melhor adequação ao uso cotidiano. Especialmente, encaixam-se, nesse perfil, a elaboração ou a reestruturação de consultas e de alterações mínimas nos dados de entrada (ou nos cadastros). O aprimoramento contínuo mencionado é enquadrado e apresentado, por via de regra, na ação referente à manutenção e ao suporte técnico. Quando há reestruturações mais abrangentes (por exemplo, interação entre funções), situa-se a apresentação dessas na ação apropriada, ou seja, como uma extensão já prevista posteriormente à elaboração do plano de trabalho original.

Para execução do presente objeto, o acompanhamento das partes envolvidas é essencial para a realização das atividades idealizadas, assim como a documentação das ações é fundamental para o controle da evolução e o registro dos encaminhamentos acordados no escopo do projeto. Nesse sentido, o grupo de trabalho do LabTrans/UFSC executará, ao longo do período de atividades compreendido neste plano de trabalho, reuniões com o DNIT para definir as ações básicas e as atividades a serem desenvolvidas. Vale também salientar que haverá, entre os entes participantes, trocas contínuas de conhecimento via *e-mail*, telefonemas ou, até mesmo, presencialmente. Quanto aos registros, os relatórios gerenciais e os produtos irão relatar a evolução do desenvolvimento das ações e atividades previstas.

Tendo em vista o contexto apresentado, este objeto visa ao desenvolvimento de cinco ações, a saber:

- Estudos e desenvolvimentos para apoio ao processamento de infrações de trânsito.
- Pesquisa e implementação de melhorias nos processos de operações rodoviárias.
- Apoio ao desenvolvimento e implantação de métodos e mecanismos de cobrança de dívida ativa. (Equipe locada no DNIT-Sede foi descontinuada em junho de 2019 e a equipe de desenvolvimento das soluções para automatização dos processos foi descontinuada em novembro de 2019).
- Organização e estruturação de dados e informações operacionais.
- Manutenção de sistemas e assessoria técnica especializada.

Ação A – Melhorias nos processos de infrações de trânsito e de operações rodoviárias

A gestão sobre as diversas áreas em torno do processamento de infrações de trânsito torna necessário o estabelecimento de métodos efetivos para execução e o controle dessas atividades. No ano de 2017, com a implementação definitiva do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias - SIOR para apoio ao processamento de infrações de trânsito do DNIT, o órgão passou a ter acesso a novas áreas que até então não faziam parte do seu escopo de atuação. Dessa forma, tendo em vista o estabelecimento de uma gestão mais ampla sobre o processamento das infrações, gestão e avaliação das operadoras de pesagem e de controle de velocidade, além da gestão da faixa de domínio das rodovias do DNIT torna-se possível a identificação de áreas de trabalho com potencial de aperfeiçoamento por meio do desenvolvimento de novos mecanismos para gestão, bem como

do aprimoramento de métodos e processos existentes.

A sistematização de atividades relacionadas a operações rodoviárias apresenta o potencial de racionalizar a utilização de recursos humanos e financeiros, bem como aumentar os índices de eficiência e efetividade nas ações desenvolvidas nesse âmbito. No caso do DNIT, as recentes implementações de programas nacionais na área de operações rodoviárias resultaram na implantação de novas tecnologias e métodos automatizados que visam maiores índices de controle nas rodovias, o que demanda o estabelecimento de métodos igualmente modernos para a gestão desses processos.

Nesse contexto, a presente ação tem como objetivos subsidiar o DNIT na elaboração e na implementação de métodos para apoio ao processamento de autos de infrações de trânsito, gestão no julgamento de recursos, controle e avaliação da eficiência das operadores de pesagem e de controle de velocidade, além da faixa de domínio promovendo maiores índices de controle e de qualidade sobre as atividades e os serviços executados em todo o ciclo de vida das infrações de trânsito e realizar estudos e análises visando à implementação de processos automatizados para racionalização das atividades de operações rodoviárias do DNIT.

Para que esta ação seja desenvolvida, serão realizadas as seguintes atividades:

- Desenvolvimento de método para supervisão e coordenação das atividades de processamento de infrações de trânsito.
- Definição de processos de apoio às atividades de gestão e de protocolização de documentos produzidos pela atividade de atuação de infrações de trânsito.
- Elaboração de método de suporte a medições contratuais da execução de serviços técnicos de: (i) apoio ao processamento de infrações de trânsito e apoio à engenharia de tráfego; e (ii) postagem de notificações (Correios).
- Apoio à definição de método para análise e instrução de processos referentes à restituição de valores de multas.
- Estudos e definição de diretrizes para expansão das funcionalidades do Portal de Multas, visando à disponibilização informações de editais de publicação de notificações, de relação de equipamentos de fiscalização de trânsito e de orientações aos usuários das rodovias.
- Estudo e desenvolvimento de método para controle da atuação de infrações de trânsito decorrentes de processos de atuação já estabelecidos, tais como a não identificação do condutor infrator e a majoração de penalidades de multa em decorrência de reincidência.
- Análise e estruturação de processos para integração e processamento de autos de infração de trânsito oriundos dos programas de controle de velocidade e de fiscalização de peso vigentes.
- Apoio técnico visando ajustes no SIOR para atendimento à atualização da legislação e à regulamentação vigente no que tange: (i) Portarias e resoluções do DNIT, do CONTRAN e do DENATRAN; (ii) Sistema do Registro Nacional de Infrações de Trânsito -RENAINF e Registro Nacional de Veículos Automotores - (RENAVAM); (iii) Sistema de postagem de notificações dos Correios e; (iv) Intercâmbio de informações entre bancos e empresas.
- Análise e elaboração de especificação para realização de aprimoramentos e expansões de recursos previamente implementados no Sistema Integrado de Operações Rodoviárias -SIOR para apoio ao processamento de infrações.
- Especificação, desenvolvimento e implantação de soluções computacionais integradas para implantação dos novos métodos desenvolvidos e acordados com o DNIT.
- Apoio ao processamento, depuração e análise de dados e informações inconsistentes pelo SIOR, oriundas dos diversos sistemas de informações interligados, tais como o: RENAINF, RENAVAM, Correios, Banco do Brasil, Sistema de Administração e Gestão de Infrações (SAGI), Sistema de Informação de Pesagem de Veículos (SINPEV).
- Estudos e análises para especificação de ferramentas de apoio à gestão de Agentes da Autoridade de Trânsito, no que concerne ao: (i) gerenciamento do quadro de agentes; (ii) gerenciamento dos talões físicos de autos de infração de trânsito; (iii) talão eletrônico para lavratura de auto de infração de trânsito; (iv) registro e controle dos planos especiais de fiscalização; e (v) consultas especializadas para auxílio as atividades de fiscalização.
- Elaboração de método para controle dos estudos técnicos de viabilidade, de implantação e de monitoramento da eficácia de equipamentos de fiscalização.
- Elaboração de método para apoio à medição contratual da execução de serviços do modelo de contratação vigente para o Plano Nacional de Controle de Velocidade - PNCV, incluindo especificações para coleta, processamento e apuração de dados relevantes para medição, em conformidade com o edital de contratação.
- Estudos e avaliações para desenvolvimento e definição dos protocolos de comunicação do Programa PNCV, considerando as particularidades previstas no edital de contratação.
- Análise e elaboração de especificações para aprimoramentos e expansões para melhoria dos recursos previamente implementados no Sistema Integrado de Operações Rodoviárias -SIOR para apoio aos processos de operações rodoviárias.
- Especificação, desenvolvimento e implantação de soluções computacionais integradas para implantação dos novos métodos desenvolvidos e acordados com o DNIT.

Como indicativo das demandas de TI, apresenta-se na tabela abaixo um conjunto de melhorias a serem implantadas no SIOR priorizadas pelo DNIT e com prazos previstos para implementação.

Demandas de TI	Prioridade DNIT	Prazos para cumprimento
Exclusão arquivos storage	1	27/12/2019
Login único	2	20/12/2019
Novo Portal de Multas	3	20/12/2019
JARI aleatória	4	31/01/2020
Gestão de faixa de domínio	5	31/01/2020
SGPV - Pesagem	6	29/02/2020
PNCV - Melhoria do estudo técnico	7	15/02/2020
PNCV - Contestação invalidez	8	29/02/2020
Notificação Eletrônica	9	Março/2020
Notificação Pesagem	10	Março/2020
Gestão do e-carta	11	Abril/2020
Talonnário Eletrônico	12	Junho/2020
PNCV - Acompanh. Prazo / Fuso / SFTP	13	Maior/2020
PNCV - Conformidade dos dados	14	Junho/2020
PIAF (recebimento dado/Lavratura Auto com CMT/Medição Contrato)	15	Agosto/2020
Cobrança administrativa (SERASA)	16	Setembro/2020
Atualização do valor da multa	17	Junho/2020
Desenvolver multa NIC	19	Agosto/2020
Gerenciamento de autos suspensos	20	Setembro/2020
Operacionalização da restituição da multa	21	Novembro/2020
Penalidade advertência por escrito	22	Dezembro/2020

As melhorias a serem implantadas no SIOR priorizadas pelo DNIT e os prazos previstos para implementação poderão ser revistos e ajustados de forma conjunta entre o DNIT e a UFSC e as modificações deverão ser registradas em atas de reuniões.

Ação B – Manutenção de Sistema e assessoria técnica especializada

Por meio da execução de suas atividades no âmbito de operações rodoviárias, a Coordenação Geral de Operações Rodoviárias do DNIT - CGPERT coleta uma ampla gama de dados operacionais sobre a malha rodoviária federal brasileira, abrangendo as cinco regiões do País. Esses dados de operação, somados aos dados de gestão dos diferentes contratos e atividades sob jurisdição da CGPERT, quando processados e estruturados de forma correta, tendem a viabilizar a realização de análises e estudos com o potencial de aprimorar as ações do órgão e a sua

alocação de recursos. Nesse mesmo contexto, o processamento de dados operacionais do DNIT possui o potencial de gerar informações relevantes sobre o desempenho das suas ações, indicando os itens de sucesso e as áreas de necessitam intervenções ou melhorias.

A presente ação tem por objetivos prover o DNIT com um mecanismo de organização e estruturação de dados, assim como de consulta de informações operacionais, visando à elaboração de estudos técnicos e ao monitoramento dos impactos das ações da CGPERT e prestar assistência técnica especializada com vistas a apoiar o DNIT no uso e na manutenção do sistema SIOR. Para o desenvolvimento desta ação, serão executadas as seguintes atividades:

- Estudo e definição de regramentos para coleta, depuração, processamento e apresentação de informações acerca dos dados integrados pelo sistema SIOR.
- Especificação, desenvolvimento e implantação de soluções computacionais integradas ao sistema SIOR para armazenamento e disponibilização de dados e informações.
- Apoio à elaboração de estudos e análises para suporte às ações de planejamento e gestão.
- Atualização da documentação técnica do sistema, incluindo manuais do usuário, códigos fonte e documentos descritivos das soluções computacionais.
- Elaboração de documentação técnica para apresentação e orientação detalhada sobre o funcionamento dos recursos disponíveis no sistema.
- Apoio ao esclarecimento de dúvidas na utilização do sistema e sobre as suas funcionalidades.
- Realização de reparos e otimizações no sistema SIOR desenvolvido e implantado.
- Especificação, desenvolvimento e implantação de atualizações da plataforma tecnológica das soluções computacionais integradas ao sistema SIOR.

Ação C – Apoio ao desenvolvimento e à implantação de métodos e mecanismos de cobrança de Dívida Ativa

As atividades desenvolvidas pela equipe CGPERT referente a Ação C foram descontinuadas em junho de 2019, e as atividades referentes aos desenvolvimentos de sistemas previstos para as atividades descritas abaixo foram descontinuadas em novembro de 2019:

- Estudos e desenvolvimento de método para controle e acompanhamento de processos com encerramento da fase de cobrança administrativa;
- Análise e elaboração de especificação para automatização da triagem e classificação de processos indicados para inscrição na Dívida Ativa da União;
- Estudos e desenvolvimento de mecanismos de apoio ao encaminhamento de processos à Procuradoria e acompanhamento da situação dos processos encaminhados;
- Análise e elaboração de especificação de funcionalidade de auxílio à Procuradoria para autuação de processo;
- Análise e elaboração de especificação para comunicação ao sistema RENAINF quando do pagamento de multas de autos de infração de trânsito;
- Análise e elaboração de especificações para aprimoramentos e expansões para melhoria dos recursos implementados em ambiente do DNIT visando o apoio aos processos de cobrança de Dívida Ativa e;
- Especificação, desenvolvimento e implantação de soluções computacionais integradas para implantação dos novos métodos desenvolvidos, e acordados com o DNIT.

3.3.4.5 Objeto 5 – AET

O Objeto 5 – AET sofreu ajustes e realinhamento das ações e no cronograma de execução a saber:

1. Descontinuidade da ação A – Após a elaboração do termo de referência para contratação de serviço de monitoramento das cinco OAEs (Produto A.1), as atividades foram descontinuadas.
2. Extensão do prazo de execução da Ação B – Estudos e proposição de modelo para avaliação da vida na fadiga das OAEs e extrapolação da vida útil com foco em AET baseado em sistemas BWIM, além da inserção das atividades de equipamentos e procedimentos de instalação dos sensores B-WIM; e instalação dos equipamentos e periféricos para o sistema B-WIM.
3. Extensão do prazo de execução Ação C – Desenvolvimento de ferramenta de avaliação de AET baseados na metodologia brasileira de inspeção, além da inserção das atividades de elaboração do piloto da ferramenta com dados das pontes de Goiás e Santa Catarina; e dados na ferramenta das OAEs selecionadas com notas 1 e 2 no SGO.

Em decorrência dos ajustes realizados, a redação com o detalhamento das ações e atividades foi modificada no presente Termo Aditivo.

Ação A – Aplicação da metodologia brasileira para a inspeção e avaliação da segurança de OAE a partir de dados de sistema BWIM

Com a Resolução nº 1 de 14/01/2016 (D.O.U. 15/01/2016), o DNIT regulamentou as normas de utilização de rodovias federais para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões para o trânsito de veículos especiais, cujo objetivo é de preservar o patrimônio público rodoviário, bem como garantir a segurança dos usuários das rodovias sob sua responsabilidade.

Na Seção II - Da Transposição das Obras de Artes Especiais, da referida resolução, o DNIT estabelece uma série de requisitos para o transporte de carga indivisível, desde a necessidade de um Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE de todas as Obras de Arte Especiais - OAEs que constam ao longo do itinerário a ser percorrido, até as penalidades em caso de não observação dos requisitos dessa resolução. O EVE deve conter todas as influências que a carga indivisível irá causar na estrutura da OAE, bem como a elaboração de um relatório final com conclusões e recomendações para a definição da viabilidade do transporte dessa carga específica.

Por outro lado, algumas OAEs foram construídas em uma época em que o limite de Peso Bruto Total - PBT era de 45 toneladas, haja vista que não se previa a necessidade de transportes de cargas maiores que esse limite e em quantidade expressiva.

Em função da necessidade de crescimento da indústria do País, em que a construção de usinas de energia elétrica, em especial a energia eólica e de fábricas de grande porte, tem exigido o transporte de cargas especiais indivisíveis, como reatores, pás para geração de energia eólica, entre outros, todos esses equipamentos de grande porte necessitam, na maioria das vezes, trafegar por rodovias federais, fazendo com que o DNIT execute a sua função de fiscalização.

Algumas notícias vêm evidenciando esse tipo transporte, como, por exemplo, o crescimento das melhorias tecnológicas e preços cada vez mais competitivos da energia eólica, que em 2016 teve uma alta de 12% (54 gigawatts), o equivalente a capacidade de geração de quase quatro usinas hidrelétricas de Itaipu, em nível mundial e, particularmente no Brasil, essa tendência se mantém, por conta da incidência de ventos propícios à geração de energia eólica. Além disso, o uso de veículos como bitrens e rodotrens (com PBT acima de 45 toneladas) já fazem parte do transporte de grãos, minérios e veículos por todo o País.

Dessa forma, há a necessidade de identificar a real condição estrutural das OAEs para que a autorização de cargas acima dos limites permitidos por lei possa ser emitida.

A metodologia brasileira para a inspeção e a segurança de Obras de Arte Especiais - OAEs, como presente no Termo de Cooperação Técnica 497.2012, firmado entre a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, tem como finalidade verificar se uma OAE está adequada para suportar e resistir de forma segura os níveis e efeitos dos carregamentos prescritos, de acordo com os estados limites últimos e os critérios de satisfação destes, e consiste em três fases:

- Fase 1: Decisão e Inspeção. Escolha da ponte a ser avaliada e realização de inspeção especial.
- Fase 2: Instrumentação e Monitoramento. Instalação de sensores e monitoramento por um período pré-determinado.
- Fase 3: Análise da segurança. Análise a partir das informações obtidas nas fases anteriores da segurança estrutural quando da passagem do veículo previsto na AET.

A referida metodologia baseia-se na utilização de um sistema de pesagem em movimento em pontes (*Bridge Weigh-in-Motion - BWIM*) amplamente utilizado na Europa. Esse sistema fornece informações da condição estrutural real da ponte, como a linha de influência real da estrutura, os coeficientes de impacto das cargas móveis e a distribuição transversal dessas cargas a partir de dados de deformação. Informações complementares do tráfego passante como, por exemplo, velocidade, PBT e peso por eixo também são obtidas.

A metodologia, portanto, permite verificar o comportamento estrutural real da ponte em análise. A primeira fase referente à inspeção especial identifica a geometria e as condições de degradação da estrutura. Os materiais utilizados também são avaliados a partir de ensaios não destrutivos. Essa fase, então, permite quantificar a capacidade resistente real da ponte.

Na segunda fase, durante a instrumentação e o monitoramento da ponte, obtêm-se informações referentes ao seu sistema estrutural com as

condições reais de vinculação. O fator de amplificação dinâmico para as cargas acidentais não mais necessita ser estimado por expressões normativas.

Essas informações são então utilizadas para a análise de segurança, terceira fase da metodologia. A metodologia utiliza uma abordagem mista entre a avaliação por níveis e a avaliação, utilizando coeficientes de segurança parciais. Para maiores informações sobre os tipos de abordagens que podem ser empregadas na avaliação de segurança, consultar Relatório Final TC 497.2012.

A avaliação final da segurança frente ao carregamento especificado inclui, portanto, o comportamento estrutural da ponte atual obtido durante o período de monitoramento. Esse comportamento não mais é aquele esperado, baseado no projeto executivo e nas normas vigentes na ocasião de sua construção.

Nesse contexto, o objetivo dessa ação, portanto, é a aplicação da metodologia descrita para OAEs, a partir de dados de sistemas BWIM. Com isso, será possível uma consolidação da metodologia, visando à sua adaptação para aplicação no contexto de AETs.

A presente ação prevê a realização das seguintes atividades:

- Adaptação da metodologia com foco em AETs.
- Escolha das pontes a serem avaliadas e realização de inspeção especial.
- Elaboração de termo de referência para contratação de serviço de monitoramento de OAE (1ª etapa).

As atividades consistirão na escolha das estruturas a serem monitoradas, bem como na contratação e acompanhamento da instalação do sistema BWIM e, por fim, a obtenção de todos os parâmetros estruturais necessários para determinação da segurança das pontes, que serão obtidos através das atividades adicionadas na Ação B. Em todas as etapas, aspectos envolvidos com a adaptação da metodologia para AETs serão considerados, visando à sua aplicação conforme descrito na ação seguinte.

Ação B – Estudos e proposição de modelo para avaliação da vida útil na fadiga das OAEs e para a extrapolação dessa vida útil com foco nas AETs baseado em sistemas BWIM

O DNIT possui o Sistema de Gerenciamento de Autorização Especial de Trânsito - SIAET que oferece suporte de operação e gerenciamento ao processo de liberação de Autorização Especial de Trânsito - AETs, bem como orientação aos usuários, envolvendo o levantamento e o cadastramento de dimensões de Obras de Arte Especiais - OAEs e os elementos relacionados às limitações de largura e peso de veículos em trechos de rodovias federais.

O projeto de dimensionamento das OAEs, assim como de outras estruturas que compõem a infraestrutura rodoviária brasileira, considera um carregamento padrão que obedece aos limites estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, juntamente com as características dos materiais como, por exemplo, as resistências características para um determinado período de projeto. A vida útil das OAEs depende do histórico de cargas passantes ao longo do tempo, pois as cargas que ultrapassam os limites considerados para o dimensionamento fazem com que o dano por fadiga acelere, o que pode levar à ruptura parcial ou total da estrutura.

Nessa linha, a capacidade de suporte de uma estrutura de ponte determinada em projeto tende a diminuir ou até mesmo a ser nula durante a vida estipulada em projeto, não sendo mais apta a suportar as cargas passantes. Através de novas tecnologias de sensores dos sistemas SIWIM é possível avaliar o comportamento real do material, considerando a passagem dos veículos pesados e a extrapolação da vida útil que ainda resta na estrutura.

Assim, é possível dar suporte ao SIAET com embasamento técnico para liberação das AETs, considerando as condições reais das estruturas de OAEs, acompanhando a linha de fluência dos materiais, e afinando os fatores de segurança que devem aumentar com o passar do tempo.

A metodologia utilizada na Ação A, apresentada anteriormente, foi inicialmente desenvolvida para ser aplicada na identificação de pontes cujos níveis atuais de resistência estejam próximos de seus níveis de solicitação, auxiliando, assim, na tomada de decisão sobre o dispêndio de recursos em ações de intervenção (manutenção, recuperação). Porém, com algumas adaptações, tal metodologia pode ser utilizada no processo de emissão de Autorizações Especiais de Tráfego - AET.

Quando da emissão de AET, existe a necessidade de se avaliar o comportamento estrutural da ponte frente ao carregamento previsto. Para tanto, é imprescindível o conhecimento das características reais e atuais da seção transversal das vigas longarinas e seu detalhamento (materiais utilizados, quantidade e disposição das barras de aço). Porém, é usual ter-se apenas informações oriundas de uma inspeção realizada. Essa inspeção não fornece elementos para saber se o projeto executivo da ponte foi realmente executado, e/ou como a sua capacidade resistente foi afetada por possíveis deteriorações sofridas após a sua execução.

Assim, o comportamento estrutural só pode ser avaliado considerando uma estimativa da capacidade resistente de acordo com as normas de projeto da época (e considerando, por exemplo, condições de vinculação ideais). Essa forma de avaliação é frequentemente realizada nos laudos necessários para liberação de AET com peso superior a 288 toneladas.

Nesse contexto, a metodologia com utilização de um sistema BWIM, por outro lado, permite verificar o comportamento estrutural real da ponte, com a obtenção de vários dados estruturais reais (linhas de influência, coeficientes de impacto, condições de vínculo, entre outros) da ponte em análise. Portanto, uma grande vantagem da utilização da metodologia proposta na emissão de AET é que as informações obtidas da atual condição estrutural da ponte independem do carregamento previsto na AET. Sendo assim, a metodologia pode ser utilizada na emissão de várias AETs após sua aplicação inicial.

Adicionalmente, sistemas BWIM também podem ser utilizados para avaliação da vida de fadiga das OAEs e consequente extrapolação para determinação da sua vida útil. Como esses sistemas utilizam-se da medição de deformações nas longarinas como ponto de partida, essas informações também podem ser utilizadas para o estudo do seu comportamento a fadiga da OAE instrumentada. Para isso, podem ser seguidos os métodos clássicos que empregam a abordagem tensão-vida útil por meio de curvas S-N. Na sequência, calcula-se o dano causado por cada ciclo de tensão pela Teoria de Palmgren-Miner e a quantidade de ciclos para cada faixa de tensão por meios de algoritmos de contagem (por exemplo, o algoritmo “Rainflow”).

Com mais essa avaliação, quando da emissão de laudo para a liberação de AETs diversas informações sobre o real estado da estrutura estarão disponíveis, aumentando a margem de segurança na resposta que será dada.

Sabe-se que a instrumentação com sensores nas OAEs é uma forma de associar as reais condições da estrutura em relação às cargas aplicadas; à avaliação da vida útil; e à vida da fadiga. Esses resultados fornecem dados mais precisos e mais próximos à realidade, ou seja, são menos conservadores, porém, embasados tecnicamente. Na falta da instrumentação, ressalta-se que é possível realizar essas avaliações utilizando dados teóricos (mais conservadores) do banco de dados já existente no DNIT como, por exemplo, os relatórios do Sistema de Gerenciamento de Obras de Artes (SGO); estudo de tráfego; histograma dos veículos pesados; etc.

Nesse contexto, o objetivo dessa ação é a adaptação da metodologia descrita para auxiliar na emissão de laudos de liberação de AETs, de maneira mais precisa do que as metodologias empregadas atualmente. Para isso, a avaliação da vida de fadiga, bem como a extrapolação da vida útil de OAEs serão incorporadas no procedimento final.

A presente ação prevê a realização das seguintes atividades:

- Estudo de métodos e tecnologias visando à avaliação da vida útil das OAEs.
- Estudo de métodos visando à extrapolação da vida útil das OAEs.
- Proposição de modelo de avaliação da vida de fadiga de OAE e de extrapolação da vida útil
- Equipamentos e procedimentos de instalação dos sensores B-WIM.
- Instalação dos equipamentos e periféricos para o sistema B-WIM.
- Execução de testes para obtenção de informações sobre parâmetros estruturais reais de OAEs a partir de dados de instrumentação/monitoramento – Linha de influência real, distribuição transversal do carregamento, coeficiente de impacto
- Execução de testes para obtenção de informações sobre o tráfego passante durante o período de monitoramento – Histograma de PBT dos veículos em diferentes faixas
- Validação do modelo proposto a partir do processamento das informações obtidas em testes.
- Proposição de protocolo de comunicação de dados para obtenção de informações provenientes de instrumentação não específica.

As atividades iniciam-se pela avaliação das condições atuais das estruturas das Obras de Arte Especiais (OAEs) selecionadas para o estudo através do uso de tecnologias como, por exemplo, os sensores. O estudo do comportamento do material obtido através de dados de tensão fornece informações para avaliação e extrapolação da vida útil dessas OAEs, propondo um modelo de avaliação da vida de fadiga do material estrutural.

Com o método definido, parte-se para execução de testes para obtenção de informações sobre os parâmetros estruturais reais das OAEs a partir de dados de instrumentação e monitoramento com análises da linha de influência real, distribuição transversal do carregamento e coeficiente de impacto, além dos testes para obtenção de informações sobre o tráfego passante durante o período de monitoramento através do histograma de Peso Bruto Total (PBT) dos veículos em diferentes faixas. Após os testes, serão realizados a validação do modelo proposto a partir do

processamento das informações obtidas nos testes e, por fim, uma proposição de protocolo de comunicação de dados para obtenção de informações provenientes a instrumentação não específica.

As atividades iniciais consistirão nos estudos de métodos e tecnologias para avaliação da vida útil de OEAs como, por exemplo, a abordagem tensão-vida útil por meio de curvas S-N, a teoria do dano acumulado de *Palmgreen-Miner* e técnicas de contagem para sinais não harmônicos como o algoritmo “*Rainflow*”. Após, com a informação do comportamento a fadiga e a extrapolação para determinação da vida útil, bem como com os parâmetros estruturais reais determinados pelo sistema BIWIM através de medições, poderá se adaptar a metodologia para a liberação de laudos de AETs de maneira mais precisa.

Ação C - Desenvolvimento de ferramenta de avaliação de AET baseados na metodologia brasileira de inspeção

Para suporte à avaliação de Autorização Especial de Trânsito (AET) é desenvolvida uma ferramenta com base na metodologia brasileira de inspeção e avaliação da segurança de Obras de Arte Especiais (OAEs) a partir de dados de sistema BWIM e nos estudos de avaliação da vida útil na fadiga dessas obras com foco nas AETs.

Com o intuito de preservar o patrimônio público e garantir a segurança dos usuários, os Estudo de Viabilidade Estrutural (EVE) de uma AET devem considerar as condições atuais da estrutura com as devidas depreciações ocorridas com o passar do tempo o que diminui o suporte inicial de projeto. Esses dados estruturais são obtidos nos estudos através de tecnologias dos sistemas BWIM e análise da vida útil.

Com as novas ferramentas integradas disponíveis permite a avaliação de AET em função do real comportamento estrutural obtidos pelos sistemas BWIM de análise de OAEs. A ferramenta permite aplicar a metodologia que está sendo desenvolvida para a avaliação da segurança com relação às cargas a serem liberadas pelo Sistema de Gerenciamento de Autorização Especial de Trânsito (SIAET).

Além disso, a ferramenta permitirá a atualização da base de dados a medida que o DNIT obtenha novas informações como, por exemplo, a atualização dos relatórios do SGO ou novas instrumentações.

O objetivo dessa ação é o desenvolvimento de ferramenta de avaliação de AETs baseado na metodologia brasileira de inspeção que analisa o comportamento estrutural visando verificar os níveis de segurança da OAE para a liberação de uma AET específica.

A presente ação prevê a realização das seguintes atividades:

- Análise da metodologia desenvolvida e elaboração do modelo teórico a ser implementado.
- Concepção e elaboração da especificação técnica da ferramenta.
- Elaboração do piloto da ferramenta com dados das pontes de Goiás e Santa Catarina.
- Inserção de dados na ferramenta das OAEs selecionadas com notas 1 e 2 no SGO.
- Implementação e aplicação piloto da ferramenta.
- Ajustes, homologação e implantação da ferramenta.

A primeira etapa consiste na análise da metodologia desenvolvida e elaboração do modelo teórico a ser implementado. A concepção e elaboração da especificação técnica da ferramenta consistirá em dois processos de cadastro e de consulta, na qual o processo de cadastro é a entrada das informações das OAEs e dos levantamentos BWIM. Já em relação à ferramenta de consulta, consiste na entrada das informações dos veículos solicitantes de AET.

Na segunda etapa será realizada a implementação da ferramenta e aplicação de um piloto por meio das informações disponíveis. Por fim, serão realizados os ajustes finais na ferramenta desenvolvida e homologação junto ao DNIT para implantação.

3.3.4.6 Objeto 6 - Apoio Técnico e Operacional

O Curso de especialização em infraestrutura rodoviária foi descontinuado nas suas atividades: Desenvolvimento e preparação do material didático e da plataforma educacional *Moodle* e Execução e avaliação do curso de especialização, sendo realizada somente a atividade: Estruturação do curso de especialização e realização dos trâmites legais e burocráticos. O título do Objeto 6 foi alterado de “Curso de Especialização em Infraestrutura Rodoviária” para “Apoio Técnico e Operacional”. A atividade de estruturação do “Curso de Especialização em Infraestrutura Rodoviária” foi realizada de maio a agosto/2018. As demais atividades foram canceladas.

O núcleo de apoio dará suporte técnico e operacional, de caráter estratégico, à Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias e terá como objetivo articular a elaboração de soluções para alavancar a efetividade das ações desempenhadas no âmbito da Coordenação-Geral e de suas coordenações setoriais vinculadas, fornecendo suporte técnico e de apoio ao desenvolvimento das ações, dos programas e dos projetos especiais em áreas consideradas estratégicas pela Coordenação no novo Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV), no plano de fiscalização de veículos por excesso de peso e sua modernização, pelo Plano Nacional de Pesagem (PNP), nas questões envolvidas à Faixa de Domínio, aos Agentes de Autoridade de Trânsito (AAT), com melhorias no sistema de cadastro e gerenciamento, ao Gerenciamento do Processamento de Multas por excesso de velocidade e/ou peso, à Segurança Viária e Educação para o Trânsito, gerando tais programas de forma desvinculada das supervisoras contratadas e de forma integrada e estratégica, com ênfase na otimização e indicadores de atuação eficiente.

Em sentido amplo, a equipe de apoio técnico e operacional realizará atividades como atualizações periódicas e melhoria de sistemas já utilizados pela Coordenação-Geral, considerando possíveis fusões e/ou incorporações de outras plataformas, de forma a possibilitar a extração de relatórios para usuários internos e externos, gerando todos comprovantes e/ou protocolos para tanto, além de melhoramentos procedimentais, no ciclo de cada atividade, considerando inclusive o processamento das multas/infrações de trânsito e das medições dos demais contratos do DNIT.

Dentro dessas atividades, ações estratégicas para a CGPERT serão consideradas como primordiais no desenvolvimento deste Plano de Trabalho (Termo Aditivo), como, por exemplo, a migração integral dos dados auferidos nos programas de velocidade e pesagem para o Sistema Integrado de Operações Rodoviárias (SIOR), gerando tais programas de forma desvinculada das supervisoras já contratadas, vinculadas às ações e atividades previstas neste Termo de Execução Descentralizada (TED).

A equipe atuará nas melhorias e atualização dos dados de pesagem do SIOR provenientes do SINPEV, melhorias procedimentais e técnicos do SGPV, incluindo a transição do mesmo integralmente ao SIOR, gestão das infrações dos excessos de peso, integração do Relatório Diário da Operação das balanças junto ao SGPV/SIOR, consultoria para o DNIT nas ações e interfaces do parque tecnológico das operadoras de peso, fabricantes e do DNIT.

A equipe atuará de forma à gestão dos dados ligados às infrações de trânsito, gestão dos talonários, atuação nas melhorias processuais da área de multas de trânsito.

Estudos voltados na avaliação de soluções técnicas de engenharia voltados ao Plano Nacional de Pesagem, apoio técnico e consultivo em análise de transporte e tráfego, atuação no gerenciamento técnico e administrativo das Unidade Móveis Operacionais do DNIT em atuação (UMO's) e mapeamento e aprimoramento de processos e manutenção das regras de negócio, seja na operação e fiscalização.

Nas questões estratégicas que demandam discussões jurídicas, a equipe atuará no auxílio da tomada de decisões ou no auxílio da elaboração de questionamentos à Procuradoria Federal Especializada junto do DNIT (PFE), inclusive dando suporte a própria PFE no gerenciamento de suas atividades, especialmente no processo de inscrição de débitos na dívida ativa da União, subsidiando as defesas jurídicas, bem como aproximando o entendimento com a área técnica das Coordenações, além de auxiliar na instrução padronizada com foco eficiente nos resultados dos Processos Administrativo de Apuração de Responsabilidade (PAAR), assim como no auxílio para proferir suas decisões de forma coordenada, além de apoiar nos assuntos legal-normativos, com o respectivo monitoramento de impactos e resultados.

Considerando as especificidades dos programas desenvolvidos no âmbito da CGPERT e dos reiterados questionamentos, originados nos órgãos de controle externo, além de órgãos judiciais, torna-se essencial a apresentação de manifestações e respostas, pelos profissionais alocados, inclusive no âmbito das Diretorias desta Autarquia, a exemplo das ações judiciais em que o prosseguimento do PNCV é amplamente discutido e difundido em todos os meios de comunicação.

A equipe ainda auxiliará no processo de concepção de novas Instruções Normativas ou de Serviço, além de qualquer outra alteração de norma interna ou outros temas ligados à legislação que tenham impactos significativos e estratégicos nas atividades da CGPERT.

Noutro ponto, considerando a importância na divulgação das atividades executadas e dos seus respectivos resultados, no presente objeto, bem como na comunicação interna entre os profissionais alocados, no que tange às operações rodoviárias, se faz necessário informar aos usuários da via e sociedade em geral os objetivos e finalidades das ações desenvolvidas, no âmbito do objeto, de forma técnica, mas com uma linguagem acessível, mostrando os resultados advindo de tais ações para a melhoria no nível de serviço e principalmente para o aumento da segurança viária, tendo em vista a constante preocupação do DNIT em manter rodovias que perdoam e que salvam vidas. Exemplo de iniciativas de comunicações comuns desta coordenação-geral junto à assessoria de comunicação estão educação para o trânsito, notas à imprensa dos controles de velocidades, pesagem, operações especiais como na BR-163/PA e BR-319/AM, ampla divulgação no portal de multas do DNIT aos cidadãos, inclusive por meio de mídias sociais do DNIT, entre outros.

Ademais, a criação da equipe deste objeto, considerada estratégica, dará suporte técnico à Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias e terá como função articular a elaboração de soluções para alavancar a efetividade das ações da coordenação, contribuindo para o aprimoramento das competências institucionais da CGPERT.

3.4 Desenvolvimento das ações e atividades e Resultados esperados

O planejamento e implementação dos objetos, ações e atividades a serem desenvolvidas neste TED, deverão ser realizadas em sinergia com as coordenações de Operações, de Multas e de Engenharia de Trânsito da Coordenação Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT. Serão considerados recursos para a criação e manutenção de um núcleo estratégico e um núcleo operacional compostos por técnicos de nível médio e superior localizados na sede do DNIT durante o período de execução das ações previstas, no intuito de facilitar a troca de informações, prover capacitação, repassar metodologias desenvolvidas e alinhar expectativas entre a UFSC e a CGPERT.

As atividades previstas nas ações propostas darão origem a um conjunto de produtos que trarão em seu bojo resultados que permitirão apoiar e melhorar as atividades desenvolvidas pela área de operações do DNIT, a saber:

Objeto 1 - Pesagem

Ação 1A - Estudos para proposição de modelo tecnológico de sistema para fiscalização direta de peso:

- Estudos dos métodos e tecnologias visando a redução dos erros.
- Estudos dos métodos e tecnologias visando a validação de medições.
- Proposição de modelo tecnológico para fiscalização direta.
- Testes de campo para validação de modelo tecnológico para fiscalização direta.
- Especificação de um modelo tecnológico para fiscalização direta de peso.

Ação 1B - Documentos técnicos e apoio para a implantação de postos de fiscalização:

- Documentos técnicos e apoio para a implantação de postos de fiscalização I.
- Documentos técnicos e apoio para a implantação de postos de fiscalização II.
- Documentos técnicos e apoio para a implantação de postos de fiscalização III.

Ação 1C - Método de suporte à tomada de decisão para localização de postos de pesagem:

- Fontes de informações e modelo de análise de transporte, tráfego e malha rodoviária brasileira.
- Proposição de método para suporte à localização de postos de pesagem.
- Ferramenta de suporte à localização de postos de pesagem.
- Acompanhamento e operação assistida do uso da ferramenta.

Objeto 2 - Segurança Viária

Ação 2B - Proposição de procedimentos para padronização de estudos técnicos para instalação e monitoramento de equipamentos do PNCV.

- Procedimentos para padronização de estudos técnicos para instalação e monitoramento de equipamentos do PNCV.

Ação 2C - Proposição de padronização para definição de velocidade máxima permitida em rodovias federais:

- Minuta de instrução de serviços para definição de velocidade máxima permitida em rodovias federais.

Ação 2D - Apoio técnico para contratação, implementação e acompanhamento do Novo Programa BR-Legal:

- Minuta do termo de referência para contratação do novo Programa BR-Legal.
- Ajustes e adequações promovidos na Minuta de Termo de Referência para contratação do novo Programa BR-Legal.
- Ação 2E - Desenvolvimento de metodologia para divulgação das ações de melhoria do nível de serviços e segurança viária das rodovias do DNIT.
- Metodologia para divulgação das ações de melhoria das rodovias do DNIT.
- Relatório de acompanhamento da execução do plano de comunicação para divulgação das ações de melhoria das rodovias do DNIT I.
- Relatório de acompanhamento da execução do plano de comunicação para divulgação das ações de melhoria das rodovias do DNIT II.
- Relatório com resultados alcançados para promover a divulgação das ações de melhoria do nível de serviços e segurança viária das rodovias do DNIT.

Objeto 3 - Educação para o Trânsito

Ação 3A - Elaborar material paradidático do DNIT de educação para o trânsito - Ensino fundamental:

- Modelo conceitual do material didático do DNIT.
- Material paradidático do DNIT - Nível de complexidade básico I.
- Material paradidático do DNIT - Nível de complexidade básico II e médio I.

Ação 3B - Desenvolver programa de capacitação e mobilização de professores e da comunidade escolar sobre educação para o trânsito:

- Modelo de plataforma educacional customizada.
- Curso web aberto com temáticas voltadas à educação para o trânsito I.
- Curso web de capacitação para professores de escolas participantes do projeto permanente de educação para o trânsito.
- Capacitação web para professores de escolas que irão participar do projeto permanente de educação para o trânsito.

Ação 3C - Apoiar o processo de ativação da rede interna do DNIT para o desenvolvimento de ações de educação para o trânsito:

- Curso web de ativação de colaboradores do DNIT para implantação do projeto permanente de educação para o trânsito.
- Capacitação web para ativação de colaboradores do DNIT para implantação do projeto permanente de educação para o trânsito.
- Diagnóstico do Perfil dos Servidores e Colaboradores do DNIT para Ativação da Rede de Educação para o Trânsito.

Ação 3D - Desenvolver modelo de acompanhamento, monitoramento e divulgação do projeto permanente de educação para o trânsito do DNIT - Observatório:

- Modelo conceitual do observatório.
- Ferramenta mobile.
- Portal de educação para o trânsito do DNIT.
- Fanpage de educação para o trânsito do DNIT.
- Relatório de avaliação do observatório.

Ação 3E - Apoio ao desenvolvimento de projetos itinerantes e campanhas educativas de trânsito:

- Relatório de acompanhamento e de avaliação das ações desenvolvidas nos projetos itinerantes e campanhas educativas I.
- Relatório de acompanhamento e de avaliação das ações desenvolvidas nos projetos itinerantes e campanhas educativas II.
- Relatório de acompanhamento e de avaliação das ações desenvolvidas nos projetos itinerantes e campanhas educativas III.

Ação 3F - Suporte ao aprimoramento e à aplicação do projeto percepção de risco no trânsito do DNIT - Projeto escola:

- Questionários pré e pós das séries iniciais e finais em formato impresso.
- Capacitação de colaboradores do DNIT para implantação do projeto de percepção de risco do DNIT.
- Capacitação dos Professores para Implementação do Projeto Escola.

- Adequação da metodologia do projeto de percepção de risco ao programa permanente de educação para o trânsito.
- Relatório de acompanhamento e avaliação das ações desenvolvidas.

Objeto 4 - Gestão da Informação

Ação 4A - Melhorias nos processos de infrações de trânsito e de operações rodoviárias:

- Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte I.
- Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte II.
- Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte III.

Ação 4B - Manutenção de Sistema e assessoria técnica especializada:

- Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte I.
- Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte II.
- Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte III.

Ação 4C - Apoio ao desenvolvimento e implantação de métodos e mecanismos de cobrança de dívida ativa:

- Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte I.
- Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte II.

Objeto 5 - AET

Ação 5A - Aplicação da metodologia brasileira para a inspeção e avaliação da segurança de OAE em cinco OAE a partir de dados de sistema SiWIM:

- Documentos técnicos para termo de referência de contratação de serviço de monitoramento de OAE (1ª etapa).

Ação 5B - Estudos e proposição de modelo para avaliação da vida a fadiga das OAE e extrapolação da vida útil com foco em AET baseado em sistemas SiWIM:

- Proposição de modelo de avaliação da vida das OAE.
- Modelo de avaliação da vida das OAEs para AET baseado em sistema B-WIM I.
- Modelo de avaliação da vida das OAEs para AET baseado em sistema BWIM II.

Ação 5C - Desenvolvimento de ferramenta para cadastro e avaliação de AET baseados na metodologia brasileira de inspeção:

- Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte I.
- Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte II.
- Desenvolvimento de ferramenta computacional com linhas de influência teóricas e com dados B-WIM
- Ferramenta computacional de auxílio à avaliação de AET através de dados B-WIM

Objeto 6 - Apoio Técnico e Operacional

Ação 6A - Apoio técnico e operacional:

- Projeto de curso de especialização em infraestrutura rodoviária.

3.5 Prazo

Este plano de trabalho terá como prazo o tempo de 40 meses.

3.6 Relatórios gerenciais e produtos

Este item caracteriza a abrangência dos relatórios gerenciais e dos produtos que deverão ser encaminhados pela UFSC ao longo do período de vigência deste termo de cooperação.

3.7 Relatórios gerenciais de acompanhamento

Entrega de relatórios gerenciais (RGs) foram descontinuados a partir do RG 07 para todos os objetos.

Elaboração de relatórios gerenciais de acompanhamento (RAs) das ações desenvolvidas do objeto 6 – Apoio Técnico e Operacional, sendo que a UFSC apresentará quatro relatórios gerenciais de acompanhamento (RAs) no formato digital contendo uma síntese das atividades desenvolvidas.

3.8 Produtos

Os produtos gerados serão resultados do desenvolvimento das atividades referentes às ações estabelecidas para cada um dos objetos deste plano de trabalho. Os produtos poderão ser apresentados na forma de relatórios técnicos, de metodologias, de código fonte, de manuais, entre outros, e serão entregues ao DNIT em formato digital, respeitando o cronograma físico apresentado.

4 - CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO (Meta, Etapa ou Fase)

OBJETOS / AÇÕES / ATIVIDADES / PRODUTOS / RELATÓRIOS	2017			2018			2019			2020		
	05/Jan*	05/Mar	05/Mai	05/Jan	05/Mar	05/Mai	05/Jan	05/Mar	05/Mai	05/Jan	05/Mar	05/Mai
01 - Pesagem												
Ação A - Estudos para proposição de modelo tecnológico de sistema para fiscalização direta de peso												
Estudo e prospecção das potenciais fontes geradoras de erros												
Estudo de métodos e tecnologias visando a redução dos erros e a validação das medições												
Proposição de modelo tecnológico para fiscalização direta de peso												
Execução de testes para a validação do modelo proposto												
Apresentação do modelo tecnológico para fiscalização direta de peso ao INMETRO, para fins de verificação												
Apresentação de dados e resultados da análise de desempenho e da relação custo x benefício do sistema de fiscalização direta												
Especificação de um modelo tecnológico para utilização na fiscalização direta de peso												
Produto: Estudos dos métodos e tecnologias visando a redução dos erros												
Produto: Estudos dos métodos e tecnologias visando a validação de medições												
Produto: Proposição de modelo tecnológico para fiscalização direta												
Produto: Testes de campo para validação de modelo tecnológico para fiscalização direta												
Produto: Especificação de um modelo tecnológico para fiscalização direta de peso												
Ação B - Documentos técnicos e apoio para a implantação de postos de fiscalização												
Realização de estudos para avaliações de soluções tecnológicas das funcionalidades dos postos de fiscalização												
Apoio ao processo de implantação e operação dos postos de fiscalização												
Produto: Documentos técnicos e apoio para a implantação de postos de fiscalização I, II e III												
Ação C - Método de suporte à tomada de decisão para localização de postos de pesagem												
Identificação de fontes de informações de transporte, tráfego e malha rodoviária												
Definição de modelo de análise de transporte e de tráfego												
Proposição de método para apoio à localização de postos de fiscalização												
Testes de validação do método de apoio à localização de postos de fiscalização												
Desenvolvimento de ferramenta computacional para aplicação do método												
Treinamento e operação assistida												
Produto: Fontes de informações e modelo de análise de transporte, tráfego e malha rodoviária brasileira												
Produto: Proposição de método para suporte à localização de postos de pesagem												
Produto: Ferramenta de suporte à localização de postos de pesagem												
Produto: Acompanhamento e operação assistida do uso da ferramenta												
RG - Relatórios gerenciais de acompanhamento												

* 5 de setembro de 2017 - data de início da execução do TED 448/2017

Atividades e/ou relatórios gerenciais descontinuadas

OBJETOS / AÇÕES / ATIVIDADES / PRODUTOS / RELATÓRIOS	2017				2018				2019				2020			
	05/abr	05/mai	05/jun	05/jul	05/abr	05/mai	05/jun	05/jul	05/abr	05/mai	05/jun	05/jul	05/abr	05/mai	05/jun	05/jul
05 AET																
Ação A - Aplicação da metodologia brasileira para a inspeção e avaliação da segurança de OAE em cinco OAE a partir de dados de sistema BWIM																
Adaptação da metodologia com foco em AETs																
Escolha das pontas a serem avaliadas e realização de inspeção especial																
Elaboração de termo de referência para contratação de serviço de monitoramento de OAE (1ª e 2ª etapas)																
Produto: Documentos técnicos para termo de referência de contratação de serviço de monitoramento de OAE (1ª etapa)																
Ação B - Estudos e proposição de modelo para avaliação da vida na fadiga das OAEs e extrapolação da vida útil com foco em AET baseado em sistemas BWIM																
Estudo de métodos e tecnologias visando à avaliação da vida útil das OAEs																
Estudo de métodos visando à extrapolação da vida útil das OAEs																
Proposição de modelo de avaliação da vida de fadiga de OAE e de extrapolação da vida útil																
Equipamentos e procedimentos de instalação dos sensores B-WIM																
Instalação dos equipamentos e periféricos para o sistema B-WIM																
Execução de testes para obtenção de informações sobre parâmetros estruturais reais de OAEs a partir de dados de instrumentação/monitoramento - Linha de influência real; distribuição transversal do carregamento; coeficiente de impacto																
Execução de testes para obtenção de informações sobre o tráfego passante durante o período de monitoramento - Histograma de PBT dos veículos em diferentes faixas																
Validação do modelo proposto a partir do processamento das informações obtidas em testes																
Proposição de protocolo de comunicação de dados para obtenção de informações provenientes a instrumentação não específica																
Produto B.I: Proposição de modelo de avaliação da vida útil das OAEs																
Produto B.II: Modelo de avaliação da vida das OAEs para AET baseado em sistema B-WIM I																
Produto B.III: Modelo de avaliação da vida das OAEs para AET baseado em sistema B-WIM II																
Ação C - Desenvolvimento de ferramenta de avaliação de AET baseadas na metodologia brasileira de inspeção																
Análise da metodologia desenvolvida e elaboração do modelo teórico a ser implementado																
Concepção e elaboração da especificação técnica da ferramenta																
Elaboração do piloto da ferramenta com dados das pontas de Goiás e Santa Catarina																
Inserção de dados na ferramenta das OAEs selecionadas com notas 1 e 2 no SGD																
Implementação e aplicação piloto da ferramenta																
Ajustes, homologação e implantação da ferramenta																
Produtos C.I: Metodologias, documentos técnicos do sistema e código fonte I e II																
Produtos C.II: Desenvolvimento de ferramenta computacional com linhas de influência teóricas e com dados B-WIM																
Produto C.III: Ferramenta computacional de auxílio à avaliação de AET através de dados B-WIM																
RG - Relatório Gerencial de acompanhamento																
* 5 de setembro de 2017 - data de início da execução do TED 448/2017																
Atividades e/ou relatórios gerenciais descontinuadas																

OBJETOS / AÇÕES / ATIVIDADES / PRODUTOS / RELATÓRIOS	2017				2018				2019				2020			
	05/abr	05/mai	05/jun	05/jul	05/abr	05/mai	05/jun	05/jul	05/abr	05/mai	05/jun	05/jul	05/abr	05/mai	05/jun	05/jul
06 Apoio técnico e operacional																
Ação A - Apoio técnico e operacional																
Estruturação do curso de especialização e realização dos trâmites legais e burocráticos																
Desenvolvimento e preparação do material didático e da plataforma educacional Moodle																
Execução e avaliação do curso de especialização																
Apoio técnico e operacional para desenvolvimento das competências na área de operações rodoviárias																
Produto: Projeto de curso de especialização em operações rodoviárias I																
Produto: Relatório final do curso de especialização em operações rodoviárias I																
RA - Relatórios Gerenciais de acompanhamento																
* 5 de setembro de 2017 - data de início da execução do TED 448/2017																
Atividades e/ou relatórios gerenciais descontinuadas																

5 - RELATÓRIOS E PRODUTOS

Ações	Descrição da Ação	Indicador	Físico	Período
		Unidade	Qtde	Início
				Término
Objeto 1 - Pesagem				
1A	Estudos para proposição de modelo tecnológico de sistema para fiscalização direta de peso	Produto	5	Mês 8
1B	Documentos técnicos e apoio para a implantação de postos de fiscalização	Produto	3	Mês 12
1C	Método de suporte à tomada de decisão para localização de postos de pesagem	Produto	4	Mês 9
	Relatório Gerencial de acompanhamento	Relatório	6	Mês 4
Objeto 2 - Segurança Viária				
2B	Proposição de procedimentos para padronização de estudos técnicos para instalação e monitoramento de equipamentos do PNCV	Produto	1	Mês 15
2C	Proposição de padronização para definição de velocidade máxima permitida em rodovias federais	Produto	1	Mês 29
2D	Apoio técnico ao DNIT para contratação, implementação e acompanhamento do novo programa BR-Legal	Produto	2	Mês 15
2E	Desenvolvimento de metodologia para divulgação das ações de melhoria do nível de serviços e segurança viária das rodovias do DNIT	Produto	4	Mês 9
	Relatório Gerencial de acompanhamento	Relatório	6	Mês 4
Objeto 3 - Educação para o Trânsito				
3A	Elaborar material paradigmático do DNIT de educação para o trânsito - Ensino fundamental	Produto	3	Mês 11
3B	Desenvolver programa de capacitação e mobilização de professores e da comunidade escolar sobre educação para o trânsito	Produto	4	Mês 12
3C	Apoiar o processo de ativação da rede interna do DNIT para o desenvolvimento de ações de educação para o trânsito	Produto	3	Mês 20
3D	Desenvolver modelo de acompanhamento, monitoramento e divulgação do projeto permanente de educação para o trânsito do DNIT - Observatório	Produto	5	Mês 10
3E	Apoio ao desenvolvimento de projetos itinerantes e campanhas educativas de trânsito	Produto	3	Mês 16
3F	Suporte ao aprimoramento e à aplicação do projeto percepção de risco no trânsito do DNIT - Projeto escola	Produto	5	Mês 4
	Relatório Gerencial de acompanhamento	Relatório	6	Mês 4
Objeto 4 - Gestão da Informação				
4A	Melhorias nos processos de infrações de trânsito e de operações rodoviárias	Produto	3	Mês 13
4B	Manutenção de Sistema e assessoria técnica especializada	Produto	3	Mês 13
4C	Apoio ao desenvolvimento e implantação de métodos e mecanismos de cobrança de dívida ativa	Produto	2	Mês 13
	Relatório Gerencial de acompanhamento	Relatório	6	Mês 4
Objeto 5 - AET				
5A	Aplicação da metodologia brasileira para a inspeção e avaliação da segurança de OAE em cinco OAE a partir de dados de sistema SiWIM	Produto	1	Mês 3
5B	Estudos e proposição de modelo para avaliação da vida a fadiga das OAE e extrapolação da vida útil com foco em AET baseado em sistemas SiWIM	Produto	3	Mês 7
5C	Desenvolvimento de ferramenta para cadastro e avaliação de AET baseados na metodologia brasileira de inspeção	Produto	4	Mês 12
	Relatório Gerencial de acompanhamento	Relatório	6	Mês 4
Objeto 6 - Apoio Técnico e operacional				
6A	Apoio Técnico e operacional	Produto	1	Mês 11
	Relatório Gerencial de acompanhamento	Relatório	6	Mês 4
	Relatório de acompanhamento - RA	Relatório	4	Mês 31
TOTAIS		Produto	60	
		Relatório	40	Mês 3
				Mês 40

6 PLANO DE APLICAÇÃO

6.1 Objeto 1 - Pesagem

Equipe Técnica	Quant	Ref.	Valor	Mensal	Meses	Vínculo	Encargos	Total (R\$)
Coordenador do Termo de Cooperação	0,20	P0	16.452,81	3.290,56	36	Bolsa	0,00%	118.460,23
Coordenador de Projetos	0,20	P0	16.452,81	3.290,56	36	CLT	84,04%	218.014,21
Gestor Executivo	0,30	P1	12.964,19	3.889,26	36	CLT	84,04%	257.680,39
Coordenador Técnico	1,00	P0	16.452,81	16.452,81	36	CLT	84,04%	1.090.071,05
Engenheiro Pleno	2,00	P2	10.142,21	20.284,42	36	CLT	84,04%	1.343.932,08
Tecnólogo	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Administrador	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Analista de Sistemas	2,00	P4	7.964,50	15.929,00	36	CLT	84,04%	1.055.366,34
Assistente Administrativo	2,00	T2	3.390,18	6.780,28	36	CLT	84,04%	449.223,57
Analista de Sistemas	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	30	CLT	84,04%	439.735,97
Programador	2,00	T0	5.877,48	11.754,96	30	CLT	84,04%	649.014,85
Redator/Revisor	0,50	T2	3.390,18	1.695,09	36	CLT	84,04%	112.307,17
Engenheiro Junior	2,00	P3	8.344,07	16.688,14	36	CLT	84,04%	1.105.662,70
Assessoria Técnica Especializada	1,00	P1	12.964,19	12.964,19	24	RPA	20,00%	373.368,67
Professor Especialista	4,00	BP	3.000,00	12.000,00	36	Bolsa	0,00%	432.000,00
Bolsista de Doutorado	1,00	BD	2.200,00	2.200,00	36	Bolsa	0,00%	79.200,00
Bolsista de Mestrado	7,00	BM	1.600,00	11.200,00	36	Bolsa	0,00%	403.200,00
Bolsista de Graduação	18,00	BG	850,00	15.300,00	36	Bolsa	0,00%	550.800,00
Total (R\$)								9.733.403,58
Serviços de Terceiros	Qtde	Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)			
Locação de veículos	1	200,00	36	0,00%	7.200,00			
Manutenção de Equipamentos	1	100,00	36	0,00%	3.600,00			
Serviços Gráficos	1	100,00	36	0,00%	3.600,00			
cópias, reproduções de documentos	1	130,00	36	0,00%	4.680,00			
Fretes, correios, transporte de encomendas	1	120,00	36	0,00%	4.320,00			
Serviços técnicos profissionais	1	200,00	36	0,00%	7.200,00			
Serviços de Taxi, Pedágios e Estacionamento	1	150,00	36	0,00%	5.400,00			
Energia Elétrica, Internet, Telefonia, Segurança	1	3.000,00	36	0,00%	108.000,00			
Serviço de instalação de sensores e pórtico para fiscalização	1	75.000,00	1	0,00%	75.000,00			
Calibração de Sensores	2	50.000,00	1	0,00%	100.000,00			
Serviço de aluguel de caminhões para testes	1	7.500,00	4	0,00%	30.000,00			
Serviço de manutenção de pista de testes	1	2.000,00	36	0,00%	72.000,00			
Serviços de monitoramento de pista (levantamentos e ensaios)	9	7.500,00	1	0,00%	67.500,00			
Serviço de reforma predial (abrigo de apoio a pista em Ararangua	1	10.000,00	1	0,00%	10.000,00			
Serviços de correios	1	150,00	36	0,00%	5.400,00			
Total (R\$)					503.900,00			
Serviços de Terceiros - Descontinuados	Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)				
Impressões e Correios	-380,00	10	0,00%	-3.800,00				
Total (R\$)					(3.800,00)			
Passagens e Despesas com Locomoção	Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)			
Passagens Nacionais - aéreas e terrestres	2	36	1.800,00	0,00%	129.600,00			
Passagens Internacionais - aéreas e terrestres	3	3	4.600,00	0,00%	41.400,00			
Total (R\$)					129.600,00			
Equipamentos	Qtde	Valor	Encargos	Total (R\$)				
Sensores WIM e kit instalação para adequação e reposição	1	45.000,00	0,00%	45.000,00				
Sistema de aquisição de dados e condicionador de sinais	2	7.000,00	0,00%	14.000,00				
Computadores para aplicação em campo	3	6.000,00	0,00%	18.000,00				
Notebook, monitor e teclado	3	6.500,00	0,00%	19.500,00				
Máquina fotográfica com GPS	1	3.500,00	0,00%	3.500,00				
Servidor para suporte a modelo tecnológico de fiscalização direta	1	8.500,00	0,00%	8.500,00				
GPS - para levantamento de campo	1	3.000,00	0,00%	3.000,00				
Pórtico metálico (duas faixas)	1	110.000,00	0,00%	110.000,00				
Kit de testes para caminhão Instrumentado (strain gages, acelerômetro, cola e cabos)	7	7.500,00	0,00%	52.500,00				
Ar condicionado (com serviço de instalação e grade de proteção)	1	5.500,00	0,00%	5.500,00				
Softwares diversos (AutoCAD, Corel Draw, MatLab, TransCAD)	4	13.300,00	0,00%	53.200,00				
Sensores geofones (resina e cabo)	50	550,00	0,00%	27.500,00				
Camera OCR	2	15.000,00	0,00%	30.000,00				
Laço indutivo (detector e cabos)	4	800,00	0,00%	3.200,00				
Gabinete metálico para equipamentos em pórtico	2	4.500,00	0,00%	9.000,00				
Nobreak	2	1.500,00	0,00%	3.000,00				
Strain gauge (específico para instalação em pavimento)	12	1.500,00	0,00%	18.000,00				
Kit para instalação de equipamentos em pavimentos (asfalto, cimento, resina, serra,	1	10.000,00	0,00%	10.000,00				
Total (R\$)					433.400,00			
Diárias	Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)			
Despesas Nacionais com hospedagem e alimentação	4	36	300,00	0,00%	43.200,00			
Despesas Internacionais com hospedagem e alimentação	8	3	900,00	0,00%	21.600,00			
Total (R\$)					43.200,00			
Material de Consumo	Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)				
Material para Utilização Gráfica	400,00	36	0,00%	14.400,00				
Material de comunicações	400,00	36	0,00%	14.400,00				
Material de expediente	380,00	36	0,00%	13.680,00				
Componentes de informática	380,00	36	0,00%	13.680,00				
Material de escritório	250,00	36	0,00%	9.000,00				
Material de copa e cozinha	190,00	36	0,00%	6.840,00				
Material para manutenção imóveis/instalações	250,00	36	0,00%	9.000,00				
Material Bibliográfico	250,00	36	0,00%	9.000,00				
Total (R\$)					90.000,00			
Valor Total (R\$)								10.929.703,58

Equipe Técnica	Quant	Ref.	Valor	Mensal	Meses	Vínculo	Encargos	Total (R\$)
Coordenador do Termo de Cooperação	0,20	P0	16.452,81	3.290,56	36	Bolsa	0,00%	118.460,23
Coordenador de Projetos	0,20	P0	16.452,81	3.290,56	36	CLT	84,04%	218.014,21
Gestor Executivo	0,20	P1	12.964,19	2.592,84	36	CLT	84,04%	171.786,93
Coordenador Técnico	1,00	P0	16.452,81	16.452,81	36	CLT	84,04%	1.090.071,05
Administrador	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Especialista em Legislação	1,00	P1	12.964,19	12.964,19	36	CLT	84,04%	858.934,63
Assistente Administrativo	1,00	T2	3.390,18	3.390,11	36	CLT	84,04%	224.609,58
Assistente Administrativo	1,00	T1	4.482,88	4.482,86	36	CLT	84,04%	297.009,37
Analista de Sistemas	1,00	P4	7.964,50	7.964,47	36	CLT	84,04%	527.681,12
Especialista Senior em Comunicação	1,00	P0	16.452,81	16.452,81	36	CLT	84,04%	1.090.071,05
Engenheiro Pleno	1,00	P2	10.142,21	10.142,21	36	CLT	84,04%	671.966,04
Analista de Sistemas	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Analista de Sistemas	1,00	P1	12.964,19	12.964,19	36	CLT	84,04%	858.934,63
Analista de Sistemas	2,00	P2	10.142,21	20.284,42	36	CLT	84,04%	1.343.932,08
Especialista em Comunicação	2,00	P0	16.452,81	32.905,62	8	RPA	20,00%	315.893,95
Engenheiro Pleno	1,00	P2	10.142,21	10.142,21	36	CLT	84,04%	671.966,04
Revisor Técnico	0,30	T2	3.390,18	1.017,05	36	CLT	84,04%	67.384,30
Analista de Sistemas	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	6	CLT	84,04%	87.947,19
Auxiliar administrativo	0,30	T4	2.032,82	609,85	36	CLT	84,04%	40.404,98
Assessoria Técnica Especializada	0,50	P1	12.964,19	6.482,10	18	RPA	20,00%	140.013,25
Professor Especialista	4,00	BP	3.000,00	12.000,00	36	Bolsa	0,00%	432.000,00
Bolsista de Doutorado	1,00	BD	2.200,00	2.200,00	36	Bolsa	0,00%	79.200,00
Bolsista de Mestrado	3,00	BM	1.600,00	4.800,00	36	Bolsa	0,00%	172.800,00
Bolsista de Mestrado	2,00	BM	1.600,00	3.200,00	36	Bolsa	0,00%	115.200,00
Bolsista de Graduação	8,00	BG	850,00	6.800,00	36	Bolsa	0,00%	244.800,00
Bolsista de Graduação	13,00	BG	850,00	11.050,00	18	Bolsa	0,00%	198.900,00
Total (R\$)								11.093.346,97
Equipe Técnica - Descontinuada								Total (R\$)
Valor de Recursos humanos descontinuados								-1.610.046,63
Valor de Recursos humanos descontinuados -Brasilia								-948.559,53
Total (R\$)								(2.558.606,16)
Serviços de Terceiros					Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)
Locação de veículos					500,00	36	0,00%	18.000,00
Manutenção de Equipamentos					300,00	36	0,00%	10.800,00
Energia Elétrica, Internet, Telefonia, Segurança					450,00	36	0,00%	16.200,00
Serviços Gráficos					200,00	36	0,00%	7.200,00
cópias, reproduções de documentos					300,00	36	0,00%	10.800,00
Fretes, correios, transporte de encomendas					250,00	36	0,00%	9.000,00
Serviços técnicos profissionais					500,00	36	0,00%	18.000,00
Serviços de Taxi, Pedágios e Estacionamento					300,00	36	0,00%	10.800,00
Serviços de correios					200,00	36	0,00%	7.200,00
Total (R\$)								108.000,00
Serviços de Terceiros - Descontinuados					Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)
Impressões e Correios					-700,00	10	0,00%	-7.000,00
Total (R\$)								(7.000,00)
Passagens e Despesas com Locomoção				Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)
Passagens Nacionais - aéreas e terrestres				2	36	1.800,00	0,00%	129.600,00
Total (R\$)								129.600,00
Equipamentos				Qtde	Valor	Encargos	Total (R\$)	
Máquina fotográfica com GPS				1	3.500,00	0,00%	3.500,00	
Impressora				1	5.000,00	0,00%	5.000,00	
Nobreak, monitor e teclado				4	6.000,00	0,00%	24.000,00	
Total (R\$)								32.500,00
Diárias				Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)
Despesas Nacionais com hospedagem e alimentação				4	36	300,00	0,00%	43.200,00
Total (R\$)								43.200,00
Material de Consumo					Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)
Material para Utilização Gráfica					400,00	36	0,00%	14.400,00
Material de comunicações					350,00	36	0,00%	12.600,00
Material de expediente					350,00	36	0,00%	12.600,00
Componentes de informática					400,00	36	0,00%	14.400,00
Material de escritório					400,00	36	0,00%	14.400,00
Material de copa e cozinha					200,00	36	0,00%	7.200,00
Material para manutenção imóveis/instalações					250,00	36	0,00%	9.000,00
Material Bibliográfico					350,00	36	0,00%	12.600,00
Total (R\$)								97.200,00
Valor Total (R\$)								8.938.240,81

6.3 Objeto 3 – Educação para o Trânsito

Equipe Técnica	Quant	Ref.	Valor	Mensal	Meses	Vínculo	Encargos	Total (R\$)
Coordenador do Termo de Cooperação	0,20	P0	16.452,81	3.290,56	36	Bolsa	0,00%	118.460,23
Coordenador de Projetos	0,10	P0	16.452,81	1.645,28	36	CLT	84,04%	109.007,11
Gestor Executivo	0,10	P1	12.964,19	1.296,42	36	CLT	84,04%	85.893,46
Coordenador Técnico	1,00	P0	16.452,81	16.452,81	36	CLT	84,04%	1.090.071,05
Assistente Administrativo	1,00	T2	3.390,18	3.390,11	36	CLT	84,04%	224.609,49
Administrador	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Assistente Administrativo	2,00	T2	3.390,18	6.780,38	26	CLT	84,04%	324.443,87
Pedagoga 40 horas	2,00	P4	7.964,50	15.929,00	36	CLT	84,04%	1.055.366,34
Pedagoga 20 horas	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Consultor Educação para o Trânsito	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	30	RPA	20,00%	286.722,00
Consultor Técnico mídias sociais	1,00	P2	10.142,21	10.142,21	3	RPA	20,00%	36.511,96
Assessoria Técnica Especializada	1,00	P1	12.964,19	12.964,19	24	RPA	20,00%	373.368,67
Analista Programador Pleno	1,00	P2	10.142,21	10.142,21	36	CLT	84,04%	671.966,04
Programador Pleno	2,00	T0	5.877,48	11.754,96	36	CLT	84,04%	778.817,82
Designer Pleno	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	30	CLT	84,04%	439.735,97
Designer	1,00	T2	3.390,18	3.390,18	30	CLT	84,04%	187.178,62
Revisor	1,00	T2	3.390,18	3.390,18	36	CLT	84,04%	224.614,34
Professor Engenharia	2,00	BP	3.000,00	6.000,00	36	Bolsa	0,00%	216.000,00
Professor Pedagogia	1,00	BP	3.000,00	3.000,00	36	Bolsa	0,00%	108.000,00
Professor Psicologia	2,00	BP	3.000,00	6.000,00	18	Bolsa	0,00%	108.000,00
Bolsista de Mestrado	3,00	BM	1.600,00	4.800,00	36	Bolsa	0,00%	172.800,00
Bolsista de Graduação	6,00	BG	850,00	5.100,00	30	Bolsa	0,00%	153.000,00
Bolsista de Graduação	15,00	BG	850,00	12.750,00	18	Bolsa	0,00%	229.500,00
Total (R\$)								8.049.433,31
Equipe Técnica- Descontinuada								Total (R\$)
Valor de Recursos humanos descontinuados								-828.004,78
Valor de Recursos humanos descontinuados -Brasilia								-487.819,30
Total (R\$)								(1.315.824,08)
Serviços de Terceiros				Qtde	Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)
Locação de veiculos				1	200,00	36	0,00%	7.200,00
Manutenção de Equipamentos				1	200,00	36	0,00%	7.200,00
Energia Elétrica, Internet, Telefonia, Segurança				1	150,00	36	0,00%	5.400,00
Serviços Gráficos				1	140,00	36	0,00%	5.040,00
cópias, reproduções de documentos				1	100,00	36	0,00%	3.600,00
Fretes, correios, transporte de encomendas				1	100,00	36	0,00%	3.600,00
Serviços técnicos profissionais				1	150,00	36	0,00%	5.400,00
Serviços de Taxi, Pedágios e Estacionamento				1	100,00	36	0,00%	3.600,00
Serviços de correios				1	200,00	36	0,00%	7.200,00
Produção de 03 cursos web - abertos - 40 horas cada				3	40.000,00	1	0,00%	120.000,00
Produção de curso web 80 horas capacitação professores				1	80.000,00	1	0,00%	80.000,00
Campanhas de educação para o trânsito				6	60.000,00	1	0,00%	360.000,00
Softwares gráficos Adobe ilustrator /Corel draw				2	3.000,00	1	0,00%	6.000,00
Desenvolvimento e manutenção de aplicativo mobile				1	150.000,00	1	0,00%	150.000,00
Desenvolvimento e manutenção do portal para educação do DNIT				1	50.000,00	1	0,00%	50.000,00
Desenvolvimento e manutenção de instrumentos de comunicação				1	25.000,00	1	0,00%	25.000,00
Workshops sobre educação para o trânsito				3	20.000,00	1	0,00%	60.000,00
Produção de questionários em formato digital com tabulação de dados				3	20.000,00	1	0,00%	60.000,00
Total (R\$)								959.240,00
Serviços de Terceiros - Descontinuados					Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)
Impressões e Correios					-440,00	10	0,00%	-4.400,00
Total (R\$)								(4.400,00)
Passagens e Despesas com Locomoção				Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)
Passagens Nacionais - aéreas e terrestres				3	36	1.800,00	0,00%	194.400,00
Total (R\$)								194.400,00
Equipamentos				Qtde	Valor	Encargos	Total (R\$)	
Estação de trabalho/notebook com monitor e teclado				4	6.000,00	0,00%	24.000,00	
Mesa digitalizadora				1	5.000,00	0,00%	5.000,00	
Impressora Laser Multifuncional				1	5.000,00	0,00%	5.000,00	
Kits de material paradáticos educação para o trânsito				150	600,00	0,00%	90.000,00	
Total (R\$)								124.000,00
Diárias				Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)
Despesas Nacionais com hospedagem e alimentação				6	36	300,00	0,00%	64.800,00
Total (R\$)								64.800,00
Material de Consumo					Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)
Material para Utilização Gráfica					600,00	36	0,00%	21.600,00
Material de comunicações					500,00	36	0,00%	18.000,00
Material de expediente					450,00	36	0,00%	16.200,00
Componentes de informática					400,00	36	0,00%	14.400,00
Material de escritório					400,00	36	0,00%	14.400,00
Material de copa e cozinha					190,00	36	0,00%	6.840,00
Material para manutenção imóveis/instalações					210,00	36	0,00%	7.560,00
Material Bibliográfico					250,00	36	0,00%	9.000,00
Total (R\$)								108.000,00
Valor Total (R\$)								8.179.649,23

Equipe Técnica	Quant	Ref.	Valor	Mensal	Meses	Vínculo	Encargos	Total (R\$)
Coordenador do Termo de Cooperação	0,20	P0	16.452,81	3.290,56	36	Bolsa	0,00%	118.460,23
Coordenador de Projetos	0,20	P0	16.452,81	3.290,56	36	CLT	84,04%	218.014,21
Gestor Executivo	0,30	P1	12.964,19	3.889,26	36	CLT	84,04%	257.680,39
Coordenador Técnico	2,00	P0	16.452,81	32.905,62	36	CLT	84,04%	2.180.142,11
Administrador	4,00	P4	7.964,50	31.858,00	36	CLT	84,04%	2.110.732,68
Assistente Administrativo	2,00	T2	3.390,18	6.780,64	36	CLT	84,04%	449.247,25
Analista de Sistemas Senior	2,00	P4	7.964,50	15.929,00	36	CLT	84,04%	1.055.366,34
Analista de Sistemas Pleno	1,00	P3	8.344,07	8.344,07	36	CLT	84,04%	552.831,35
Analista de Negócio Senior	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Analista Banco de Dados Senior	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Administrador de Banco de Dados Senior	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Analista Programador Pleno	1,00	T0	5.877,48	5.877,48	36	CLT	84,04%	389.408,91
Programador Pleno	2,00	T0	5.877,48	11.754,96	36	CLT	84,04%	778.817,82
Programador Junior	2,00	T1	4.482,88	8.965,76	36	CLT	84,04%	594.021,05
Analista Senior - Líder de Equipe	2,00	P1	12.964,19	25.928,38	36	CLT	84,04%	1.717.869,26
Assistente Administrativo II	35,00	T1	4.482,88	156.900,80	36	CLT	84,04%	10.395.368,07
Testador de Programação Senior	1,00	T2	3.390,18	3.390,18	36	CLT	84,04%	224.614,34
Assistente Administrativo	1,00	T2	3.390,18	3.390,18	36	CLT	84,04%	224.614,34
Assessoria Técnica Especializada	1,00	P1	12.964,19	12.964,19	24	RPA	20,00%	373.368,67
Bolsista de Doutorado	4,00	BD	2.200,00	8.800,00	36	Bolsa	0,00%	316.800,00
Bolsista de Mestrado	6,00	BM	1.600,00	9.600,00	36	Bolsa	0,00%	345.600,00
Bolsista de Graduação	22,00	BG	850,00	18.700,00	12	Bolsa	0,00%	224.400,00
Bolsista de Graduação	22,00	BG	850,00	18.700,00	36	Bolsa	0,00%	673.200,00
Total (R\$)								24.783.606,53
Equipe Técnica- Descontinuada								Total (R\$)
Valor de Recursos humanos descontinuados								-530.488,44
Valor de Recursos humanos descontinuados -Brasília								-312.537,45
Total (R\$)								(843.025,89)
Serviços de Terceiros				Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)	
Locação de veiculos				500,00	36	0,00%	18.000,00	
Manutenção de Equipamentos				200,00	36	0,00%	7.200,00	
Energia Elétrica, Internet, Telefonia, Segurança				500,00	36	0,00%	18.000,00	
Serviços Gráficos				250,00	36	0,00%	9.000,00	
Frete, correios, transporte de encomendas				300,00	36	0,00%	10.800,00	
Serviços técnicos profissionais				500,00	36	0,00%	18.000,00	
Serviços de Taxi, Pedágios e Estacionamento				400,00	36	0,00%	14.400,00	
Serviços de correios				200,00	36	0,00%	7.200,00	
Softwares em geral para apoio a realização das atividades				2.600,00	36	0,00%	93.600,00	
Total (R\$)								196.200,00
Serviços de Terceiros - Descontinuados				Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)	
Impressões e Correios				-450,00	10	0,00%	-4.500,00	
Total (R\$)								(4.500,00)
Passagens e Despesas com Locomoção			Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)	
Passagens Nacionais - aéreas e terrestres			4	36	1.800,00	0,00%	259.200,00	
Passagens Internacionais - aéreas e terrestres			1	4	4.600,00	0,00%	18.400,00	
Total (R\$)								277.600,00
Equipamentos			Qtde	Valor	Encargos	Total (R\$)		
Notebook			4	6.000,00	0,00%	24.000,00		
Tablet/Celular			7	2.000,00	0,00%	14.000,00		
Impressora			4	1.500,00	0,00%	6.000,00		
Total (R\$)								44.000,00
Diárias			Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)	
Despesas Nacionais com hospedagem e alimentação			9	12	300,00	0,00%	32.400,00	
Despesas Internacionais com hospedagem e alimentação			7	4	900,00	0,00%	25.200,00	
Total (R\$)								57.600,00
Material de Consumo				Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)	
Material para Utilização Gráfica				600,00	36	0,00%	21.600,00	
Material de comunicações				500,00	36	0,00%	18.000,00	
Material de expediente				500,00	36	0,00%	18.000,00	
Componentes de informática				400,00	36	0,00%	14.400,00	
Material de escritório				400,00	36	0,00%	14.400,00	
Material de copa e cozinha				200,00	36	0,00%	7.200,00	
Material para manutenção imóveis/instalações				250,00	36	0,00%	9.000,00	
Material Bibliográfico				350,00	36	0,00%	12.600,00	
Total (R\$)								115.200,00
Valor Total (R\$)								24.626.680,64

6.5 Objeto 4 - Gestão da Informação – SIOR – setembro a dezembro de 2020

Equipe Técnica	Qtde	Tabela DNIT - out/19		Carga Horária Mensal	Valor Mensal	Meses	Vínculo	Encargos	Total (R\$)	
		Ref.	Valor (R\$)							
Coordenador Geral	1	P0	17.656,96	20	1.765,70	4	Bolsa	0,00%	7.062,78	
Supervisor Técnico	1	P0	17.656,96	200	17.656,96	4	CLT	84,04%	129.983,48	
Administrador	1	P2	10.884,50	100	5.441,96	4	CLT	84,04%	40.061,50	
Assessoria Técnica Especializada	1	CM	20.318,25	100	10.158,04	4	RPA	20,00%	48.758,62	
Assistente Técnico/Administrativo	1	T1	4.810,97	200	4.810,97	4	CLT	84,04%	35.416,44	
Analista de Sistemas Sênior	3	P1	13.913,02	200	41.739,06	4	CLT	84,04%	307.266,26	
Analista de Sistemas Pleno	3	P2	10.884,50	200	32.653,50	4	CLT	84,04%	240.382,01	
Analista de Banco de Dados	3	P4	8.483,00	200	25.449,00	4	CLT	84,04%	187.345,36	
Programador	4	T0	6.307,64	200	25.230,56	4	CLT	84,04%	185.737,29	
Testador de Sistemas	1	T1	4.810,97	200	4.810,97	4	CLT	84,04%	35.416,44	
Especialista em Transportes	1	P1	13.913,02	200	13.913,02	4	RPA	20,00%	66.782,50	
Engenheiro Pleno	1	P2	10.884,50	200	10.884,50	4	CLT	84,04%	80.127,34	
Bolsista de Graduação	8	BG	850,00	150	10.200,00	4	Bolsa	0,00%	40.800,00	
Bolsista de Mestrado	3	BM	1.600,00	150	7.200,00	4	Bolsa	0,00%	28.800,00	
Total do Item (R\$)									1.433.940,00	
Serviços de Terceiros						Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)	
Manutenção de Equipamentos						200,00	4	0,00%	800,00	
Energia Elétrica, Internet, Telefonia, Segurança						500,00	4	0,00%	2.000,00	
Serviços técnicos profissionais						500,00	4	0,00%	2.000,00	
Softwares em geral para apoio a realização das atividades						2.600,00	4	0,00%	10.400,00	
Total do Item (R\$)									15.200,00	
Passagens e Despesas com Locomoção						Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)
Passagens aéreas e terrestres						8	4	1.800,00	0,00%	57.600,00
Total do Item (R\$)									57.600,00	
Diárias						Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)
Despesas Nacionais com hospedagem e alimentação						24	4	300,00	0,00%	28.800,00
Total do Item (R\$)									28.800,00	
Material de Consumo						Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)	
Material de expediente						500,00	4	0,00%	2.000,00	
Componentes de informática						400,00	4	0,00%	1.600,00	
Material de escritório						400,00	4	0,00%	1.600,00	
Material de copa e cozinha						200,00	4	0,00%	800,00	
Material para manutenção imóveis/instalações						250,00	4	0,00%	1.000,00	
Material Bibliográfico						350,00	4	0,00%	1.400,00	
Total do Item (R\$)									8.400,00	
Valor Total (R\$)									1.543.940,00	

6.6 Objeto 5 – Autorização Especial de Trânsito – AET

Equipe Técnica	Quant	Ref.	Valor	Mensal	Meses	Vínculo	Encargos	Total (R\$)
Coordenador do Termo de Cooperação	0,10	P0	16.452,81	1.645,28	36	Bolsa	0,00%	59.230,12
Coordenador de Projetos	0,10	P0	16.452,81	1.645,28	36	CLT	84,04%	109.007,11
Gestor Executivo	0,10	P1	12.964,19	1.296,42	36	CLT	84,04%	85.893,46
Coordenador Técnico	0,50	P0	16.452,81	8.226,41	36	CLT	84,04%	545.035,53
Tecnólogo	0,50	P4	7.964,50	3.982,25	17	CLT	84,04%	124.591,86
Analista de Sistemas Senior	1,00	P1	12.964,19	12.964,19	36	CLT	84,04%	858.934,63
Analista de Sistemas	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Programador	1,00	T0	5.877,48	5.877,48	36	CLT	84,04%	389.408,91
Redator/Revisor	0,20	T2	3.390,18	678,04	36	CLT	84,04%	44.922,87
Administrador	1,00	P4	7.964,50	7.964,50	36	CLT	84,04%	527.683,17
Assistente Administrativo	2,00	T2	3.390,18	6.780,38	26	CLT	84,04%	324.443,96
Assessoria Técnica Especializada	1,00	P1	12.964,19	12.964,19	18	RPA	20,00%	280.026,50
Professor	5,00	BP	3.000,00	15.000,00	36	RPA	20,00%	648.000,00
Bolsista de Doutorado	3,00	BD	2.200,00	6.600,00	36	Bolsa	0,00%	237.600,00
Bolsista de Mestrado	3,00	BM	1.600,00	4.800,00	24	Bolsa	0,00%	115.200,00
Bolsista de Graduação	9,00	BG	850,00	7.650,00	36	Bolsa	0,00%	275.400,00
Total (R\$)								5.153.061,28
Serviços de Terceiros				Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)	
Locação de veículos				500,00	36	0,00%	18.000,00	
Manutenção de Equipamentos				600,00	36	0,00%	21.600,00	
Energia Elétrica, Internet, Telefonia, Segurança				500,00	36	0,00%	18.000,00	
Serviços Gráficos				180,00	36	0,00%	6.480,00	
cópias, reproduções de documentos				200,00	36	0,00%	7.200,00	
Frete, correios, transporte de encomendas				180,00	36	0,00%	6.480,00	
Serviços técnicos profissionais				350,00	36	0,00%	12.600,00	
Serviços de Taxi, Pedágios e Estacionamento				350,00	36	0,00%	12.600,00	
Serviço de instalação de equipamento em ponte (estudo piloto)				21.000,00	1	0,00%	21.000,00	
Serviços de fornecimento de energia elétrica, internet (estudo piloto)				1.000,00	17	0,00%	17.000,00	
Calibração de sensores				50.000,00	1	0,00%	50.000,00	
Serviços de correios				140,00	36	0,00%	5.040,00	
Total (R\$)								196.000,00
Serviços de Terceiros - Descontinuados				Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)	
Impressões e Correios				-520,00	10	0,00%	-5.200,00	
Total (R\$)								(5.200,00)
Passagens e Despesas com Locomoção			Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)	
Passagens Nacionais - aéreas e terrestres			4	5	1.800,00	0,00%	36.000,00	
Total (R\$)								36.000,00
Equipamentos			Qtde	Valor	Encargos	Total (R\$)		
Estação de Trabalho com vídeo e teclado			4	6.000,00	0,00%	24.000,00		
Sistema de aquisição de dados e condicionador de sinais			1	7.000,00	0,00%	7.000,00		
Computadores para aplicação em campo			1	6.000,00	0,00%	6.000,00		
Poste metálico (para câmera)			1	3.000,00	0,00%	3.000,00		
Softwares diversos (AutoCAD, MatLab)			2	10.100,00	0,00%	20.200,00		
Camera OCR			1	15.000,00	0,00%	15.000,00		
Laço indutivo (detector e cabos)			4	800,00	0,00%	3.200,00		
Gabinete metálico para equipamentos em poste			1	4.500,00	0,00%	4.500,00		
Nobreak			1	750,00	0,00%	750,00		
Strain gauge (específico para instalação em estruturas de concreto)			22	1.000,00	0,00%	22.000,00		
Kit para instalação de equipamentos em Pontes (resina, furadeira, parafusos, etc)			1	10.000,00	0,00%	10.000,00		
Total (R\$)								115.650,00
Diárias			Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)	
Despesas Nacionais com hospedagem e alimentação			3	16	300,00	0,00%	14.400,00	
Total (R\$)								14.400,00
Material de Consumo				Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)	
Material para Utilização Gráfica				600,00	36	0,00%	21.600,00	
Material de comunicações				500,00	36	0,00%	18.000,00	
Material de expediente				450,00	36	0,00%	16.200,00	
Componentes de informática				400,00	36	0,00%	14.400,00	
Material de escritório				400,00	36	0,00%	14.400,00	
Material de copa e cozinha				190,00	36	0,00%	6.840,00	
Material para manutenção imóveis/instalações				210,00	36	0,00%	7.560,00	
Material Bibliográfico				250,00	36	0,00%	9.000,00	
Total (R\$)								108.000,00
Valor Total (R\$)								5.617.911,28

6.7 Objeto 6 – Curso de Especialização

Equipe Técnica	Quant	Ref.	Valor	Mensal	Meses	Vínculo	Encargos	Total (R\$)	
Coordenador do Termo de Cooperação	0,10	P0	16.452,81	1.645,28	30	Bolsa	0,00%	49.360,40	
Coordenador Acadêmico	0,25	P1	12.964,19	3.241,05	30	Bolsa	0,00%	97.231,43	
Coordenador técnico	0,25	P1	12.964,19	3.241,05	24	CLT	84,04%	143.155,77	
Assistente Administrativo	0,50	T2	3.390,18	1.694,83	30	CLT	84,04%	93.573,10	
Designer Educacional	1,00	T0	5.877,48	5.877,48	18	CLT	84,04%	194.704,46	
Designer Instrucional	1,00	T0	5.877,48	5.877,48	24	CLT	84,04%	259.605,94	
Designer gráfico Pleno	0,50	P4	7.964,50	3.982,25	18	CLT	84,04%	131.920,79	
Suporte técnico	2,00	T2	3.390,18	6.780,36	18	CLT	84,04%	224.614,34	
Revisor	0,50	T1	4.482,88	2.241,44	18	CLT	84,04%	74.252,63	
Coordenação Operacional BSB	1,00	P3	8.344,07	8.344,07	24	CLT	84,04%	368.554,23	
Secretária	1,00	A1	2.827,90	2.827,90	24	CLT	84,04%	124.907,21	
Professor conteudista - 15 horas	5,00	PC15	2.700,00	13.500,00	1	RPA	20,00%	16.200,00	
Professor Conteudista - 30 horas	9,00	PC30	5.400,00	48.600,00	1	RPA	20,00%	58.320,00	
Professor Conteudista - 45 horas	1,00	PC45	8.100,00	8.100,00	1	RPA	20,00%	9.720,00	
Professor de disciplina - 15 horas	5,00	PD15	2.700,00	13.500,00	1	RPA	20,00%	16.200,00	
Professor de disciplina - 30 horas	9,00	PD30	5.400,00	48.600,00	1	RPA	20,00%	58.320,00	
Professor de disciplina - 45 horas	1,00	PD45	8.100,00	8.100,00	1	RPA	20,00%	9.720,00	
Professor Orientador	100,00	PO	1.800,00	180.000,00	1	RPA	20,00%	216.000,00	
Bolsista de Mestrado - 20 horas	15,00	BM	1.600,00	24.000,00	4	Bolsa	0,00%	96.000,00	
Bolsista de Mestrado - 20 horas	2,00	BM	1.600,00	3.200,00	24	Bolsa	0,00%	76.800,00	
Bolsista de Mestrado - 20 horas	2,00	BM	1.600,00	3.200,00	12	Bolsa	0,00%	38.400,00	
Bolsista de graduação - 30 horas	4,00	BG30	1.375,00	5.500,00	18	Bolsa	0,00%	99.000,00	
Total (R\$)								2.456.560,30	
Valor de Recursos humanos descontinuados -Florianópolis								-1.374.414,47	
Valor de Recursos humanos descontinuados -Brasília								-956.729,76	
Equipe Técnica- Descontinuada								Total (R\$)	125.416,07
Serviços de Terceiros				Qtde	Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)	
Manutenção de Equipamentos				1	85,00	10	0,00%	850,00	
Energia Elétrica, Internet, Telefonia, Segurança				1	100,00	10	0,00%	1.000,00	
Serviços Gráficos				1	80,00	10	0,00%	800,00	
cópias, reproduções de documentos				1	100,00	10	0,00%	1.000,00	
Frete, correios, transporte de encomendas				1	100,00	10	0,00%	1.000,00	
Serviços técnicos profissionais				1	130,00	10	0,00%	1.300,00	
Serviços de Taxi, Pedágios e Estacionamento				1	150,00	10	0,00%	1.500,00	
Locação de equipamentos para produção de vídeos				2	400,00	0	0,00%	0,00	
Total (R\$)								7.450,00	
Serviços de Terceiros - Descontinuados								Total (R\$)	-29.300,00
Passagens e Despesas com Locomoção				Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)	
Passagens Nacionais - aéreas e terrestres				4	10	1.800,00	0,00%	72.000,00	
Total (R\$)								72.000,00	
Passagens e Despesas com Locomoção Descontinuados								Total (R\$)	-144.000,00
Equipamentos				Qtde	Valor	Encargos	Total (R\$)		
Notebook, monitor e teclado				3	7.000,00	0,00%	21.000,00		
Impressora laser				1	5.000,00	0,00%	5.000,00		
Total (R\$)								21.000,00	
Diárias				Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)	
Despesas Nacionais com hospedagem e alimentação				8	10	300,00	0,00%	24.000,00	
Total (R\$)								24.000,00	
Diárias Descontinuadas								Total (R\$)	-48.000,00
Material de Consumo				Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)		
Material para Utilização Gráfica				150,00	10	0,00%	1.500,00		
Material de comunicações				200,00	10	0,00%	2.000,00		
Material de expediente				300,00	10	0,00%	3.000,00		
Componentes de informática				100,00	10	0,00%	1.000,00		
Material de escritório				250,00	10	0,00%	2.500,00		
Material de copa e cozinha				100,00	10	0,00%	1.000,00		
Material para manutenção imóveis/instalações				200,00	10	0,00%	2.000,00		
Material Bibliográfico				200,00	10	0,00%	2.000,00		
Total (R\$)								15.000,00	
Material de Consumo Descontinuado								Total (R\$)	-30.000,00
Valor Total (R\$)								264.866,07	

6.8 Objeto 6 – Apoio Técnico e Operacional

Equipe Técnica	Quant	Valor(*)	Mensal	Meses*	Vínculo	Encargos	Total (R\$)
Coordenador do Termo de Cooperação	0,10	17.656,96	1.765,70	14	Bolsa	0,00%	24.719,74
Coordenador de Projetos	0,20	17.656,96	3.531,39	14	CLT	84,04%	90.988,43
Administrador	0,10	7.433,74	743,37	14	CLT	84,04%	19.153,48
Auxiliar administrativo	0,30	2.300,00	690,00	14	CLT	84,04%	17.778,26
Auxiliar administrativo	0,30	2.300,00	690,00	14	CLT	84,04%	17.778,26
Administrador	2,00	7.456,53	14.913,05	4	CLT	84,04%	109.783,91
Administrador	1,00	7.456,53	7.456,53	10	CLT	84,04%	137.229,98
Analista de Sistemas	1,00	9.586,84	9.586,84	14	CLT	84,04%	247.010,68
Analista Jurídico	2,00	7.642,00	15.284,00	1	CLT	84,04%	28.128,67
Analista Jurídico	1,00	7.642,00	7.642,00	13	CLT	84,04%	182.836,38
Assessor Administrativo	2,00	8.242,50	16.485,00	2	CLT	84,04%	60.677,99
Assessor Administrativo	1,00	7.460,50	7.460,50	12	CLT	84,04%	164.763,65
Assessor Jurídico	8,00	7.460,50	59.684,00	9	CLT	84,04%	988.581,90
Assistente Administrativo	18,00	3.198,08	57.565,44	1	CLT	84,04%	105.943,44
Assistente Administrativo	14,00	3.198,08	44.773,12	1	CLT	84,04%	82.400,45
Assistente Administrativo	13,00	3.198,08	41.575,04	2	CLT	84,04%	153.029,41
Assistente Administrativo	11,00	3.198,08	35.178,88	10	CLT	84,04%	647.432,11
Auxiliar administrativo	5,00	2.920,24	14.601,20	2	CLT	84,04%	53.744,10
Auxiliar Administrativo	3,00	2.920,24	8.760,72	12	CLT	84,04%	193.478,75
Auxiliar Jurídico	1,00	2.586,95	2.586,95	14	CLT	84,04%	66.654,32
Bolsista de Graduação	2,00	850,00	1.700,00	14	Bolsa	0,00%	23.800,00
Engenheiro Civil	3,00	7.907,15	23.721,45	1	CLT	84,04%	43.656,96
Engenheiro Civil	2,00	7.907,15	15.814,30	13	CLT	84,04%	378.360,29
Engenheiro de Transportes Senior	1,00	23.859,55	23.859,55	9	CLT	84,04%	395.200,09
Estagiário	4,00	2.625,00	10.500,00	1	CLT	84,04%	19.324,20
Estagiário	2,00	2.625,00	5.250,00	1	CLT	84,04%	9.662,10
Estagiário	1,00	2.625,00	2.625,00	12	CLT	84,04%	57.972,60
Pedagoga	1,00	2.625,00	2.625,00	9	CLT	84,04%	43.479,45
Psicologa	1,00	5.250,00	5.250,00	9	CLT	84,04%	86.958,90
Jornalista	3,00	6.200,00	18.600,00	10	CLT	84,04%	342.314,40
Assistente Administrativo	1,00	5.545,35	5.545,35	10	CLT	84,04%	102.056,62
Advogado	2,00	5.000,00	10.000,00	10	CLT	84,04%	184.040,00
Advogado	3,00	7.500,00	22.500,00	10	CLT	84,04%	414.090,00
Total (R\$)							5.493.029,52
Passagens e Despesas com Locomoção			Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)
Passagens Nacionais - aéreas e terrestres			1	4	1.800,00	0,00%	7.200,00
Total (R\$)							7.200,00
Diárias			Qtde/Mês	Meses	Unitário	Encargos	Total (R\$)
Despesas Nacionais com hospedagem e alimentação			2	4	300,00	0,00%	2.400,00
Total (R\$)							2.400,00
Material de Consumo				Mensal	Meses	Encargos	Total (R\$)
Material para utilização gráfica				100,00	4	0,00%	400,00
Material de comunicações				100,00	4	0,00%	400,00
Material de expediente				100,00	4	0,00%	400,00
Total (R\$)							1.200,00
Valor Total (R\$)							5.503.829,52

6.9 Orçamento Consolidado

Especificação	Objetos								Totais (R\$)
	1	2	3	4	5	6 - Especialização	6 - Apoio Operacional		
1 Equipe Técnica	9.733.403,58	8.534.740,81	6.733.609,23	25.374.520,64	5.153.061,28	125.416,07	5.493.029,52	61.147.781,14	
2 Serviços de Terceiros	500.100,00	101.000,00	954.840,00	206.900,00	190.800,00	7.450,00		1.961.090,00	
3 Passagens e Locomoções	129.600,00	129.600,00	194.400,00	277.600,00	36.000,00	72.000,00	7.200,00	846.400,00	
4 Equipamentos	433.400,00	32.500,00	124.000,00	101.600,00	115.650,00	21.000,00		828.150,00	
5 Diárias	43.200,00	43.200,00	64.800,00	86.400,00	14.400,00	24.000,00	2.400,00	278.400,00	
6 Material de Consumo	90.000,00	97.200,00	108.000,00	123.600,00	108.000,00	15.000,00	1.200,00	543.000,00	
Sub total I	10.929.703,58	8.938.240,81	8.179.649,23	26.170.620,64	5.617.911,28	264.866,07	5.503.829,52	65.604.821,14	

6.10 Cronograma de Desembolso

Parcela	Cronograma de Desembolso acréscimo de pessoal setembro a dezembro/2020	Valor (R\$)
1	Até 10 dias após publicação do TED no Diário Oficial da União.	4.000.000,00
2	Até 2 meses após início do projeto	4.401.812,36
3	Até 4 meses após início do projeto	4.200.906,18
4	Até 6 meses após início do projeto	4.200.906,18
5	Até 8 meses após início do projeto	4.524.052,81
6	Até 10 meses após início do projeto	4.524.052,81
7	Até 12 meses após início do projeto	4.524.052,81
8	Até 14 meses após início do projeto	4.524.052,81
9	Até 16 meses após início do projeto	3.231.466,29
10	Até 18 meses após início do projeto	3.231.466,29
11	Até 20 meses após início do projeto	3.432.673,43
12	Até 22 meses após início do projeto	3.432.670,00
13	Até 24 meses após início do projeto	3.064.885,00
14	Até 26 meses após início do projeto	2.064.885,00
15	Até 28 meses após início do projeto	2.064.885,00
16	Até 30 meses após início do projeto	2.036.410,83
17	Até 32 meses após início do projeto	2.036.410,83
18	Até 34 meses após início do projeto	2.036.410,83
19	Até 36 meses após início do projeto	2.036.410,83
20	Até 38 meses após início do projeto	2.036.410,83
Total		65.604.821,14

7 - DECLARAÇÃO

Na qualidade de representante legal do proponente, declaro, para fins de prova junto ao Governo do Estado do Amazonas, para os efeitos e sob as penas da lei, inexistir qualquer débito em mora ou situação de inadimplência com o Tesouro Nacional ou qualquer órgão ou entidade da Administração Pública Federal, que impeça a transferência de recursos oriundos de dotações consideradas nos orçamentos da União, na forma deste plano de trabalho.

Pede deferimento.

Florianópolis, 19 de fevereiro de 2020.

(Assinado eletronicamente)
Ubaldo César Balthazar
 Reitor
 Proponente

8 - APROVAÇÃO PELO CONCEDENTE

Aprovado,

Brasília, 19 de fevereiro de 2020.

(Assinado eletronicamente)
Eng.º Bráulio Fernando Lucena Borba Junior
 Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias
 Concedente



Documento assinado eletronicamente por **Ubaldo Cesar Balthazar**, Usuário Externo, em 20/02/2020, às 09:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Braulio Fernando Lucena Borba Junior**, Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias, em 20/02/2020, às 09:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Euclides Bandeira de Souza Neto**, Diretor de Infraestrutura Rodoviária, em 16/03/2020, às 16:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4842504** e o código CRC **C3866F96**.