

PROCESSOS LICITATÓRIOS HOMOLOGADOS – CLOSE – 2021**Total de Desconto do Valor Orçado: R\$ 318.270.506,45****Total do Valor Homologado: R\$ 438.818.974,54****Quantidade de Licitações Homologadas: 22**

<u>Edital</u>	<u>Objeto</u>	<u>Status</u>	<u>Valor Homologado</u>	<u>Edital e Anexos</u>
RDC nº 266/2020-00	Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia para Adequação da Capacidade e Segurança, Restauração, Melhoramentos e Eliminação de Pontos Críticos, incluindo Contornos e Tratamentos de Travessias Urbanas do Anel Rodoviário da Região Metropolitana de Belo Horizonte na Rodovia BR-381/MG.	Homologado no dia 04 de janeiro de 2021	R\$ 1.523.599,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmLeMgl9_xUITTyUu8npk-kc-3DE0cPXgjBPhiWuNMOS
RDC nº 440/2020-00	Contratação de empresa especializada para elaboração de estudos e projetos básico e executivo de engenharia para reabilitação da ponte sobre o rio Santo Antônio, localizada no quilômetro 95,82 da rodovia BR352/MG – Lote Unico.	Homologado no dia 14 de janeiro de 2021	R\$ 175.000,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmH1K3klNnaN7vZv-5XYMYlv-eE24e6-YUptenG1ueh3

RDC nº 442/2020-00	Contratação de empresa especializada para elaboração de projeto para substituição de aparelhos de apoio da estrutura da ponte Maurício Joppert, localizada na BR-267/MS no segmento km 0 ao km 2,55 – Lote Único.	Homologado no dia 14 de janeiro de 2021	R\$ 327.000,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmBBNU06b-K683sXGMT4mVnMieKCICpOFRQkTc dvX2lv7
RDC nº 476/2020-00	Contratação de Empresa de Consultoria para Execução de Serviços Técnicos Especializados de Apoio e Assessoramento Técnico ao DNIT no Planejamento e Gerenciamento das Ações de Manutenção, Conservação, Restauração, Sinalização e Segurança Rodoviária, no âmbito da Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária – CGMRR/DNIT – Lote Único.	Homologado no dia 25 de fevereiro de 2021	R\$ 38.402.046,84	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmKhZ5HhUg9lbfkFjypwX29MorxsuAcvF7w2y-A57KucQ
Pregão nº 027/2020-00	Contratação de Empresa Especializada para a Execução dos Serviços de Manutenção da Ponte Binacional Brasil-Guyana Francesa (Ponte sobre o Rio Oiapoque), Localizada na Malha de Rodovias Federais Sob Circunscrição da Superintendência Regional do DNIT no Amapá, localizada na Rodovia BR-156/AP, no âmbito do PROARTE - Lote Único.	Homologado no dia 25 de março de 2021	Licitação Fracassada	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmGCw8qbAuc989jYCYv4gp9OzA3tojN2pHUu_lgJJeLDy

RDC nº 009/2021-00	<p>Elaboração do Plano Básico Ambiental (PBA), Inventário Florestal, Projeto Arqueológico, Plano de Ação de Combate à Malária, execução de campanhas de fauna e demais obrigações ambientais necessárias à obtenção da Licença de Instalação e Autorização de Supressão de Vegetação (ASV), para a reconstrução e pavimentação da BR-319/AM, segmento entre o Km 250 ao Km 655,7, denominado "trecho do meio" – Lote Único.</p>	<p>Homologado no dia 08 de abril de 2021</p>	<p>R\$ 1.600.000,00</p>	<p>https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmD5yK01eaYoHweLhovJA5vjWs4yS1OijD8NkGVqza5</p>
RDC nº 396/2019-00	<p>Execução dos Serviços Técnicos Especializados de Supervisão e Apoio à Fiscalização na Execução das Ações de Manutenção e Restauração Rodoviária, sob a Jurisdição da Superintendência Regional do DNIT no Estado da Bahia, constantes no PPA nº 2016/2019, inclusive as previstas no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC – 5 Lotes.</p>	<p>Homologado no dia 05 de abril de 2021</p>	<p>R\$ 24.447.254,42 (Lote 1) R\$ 25.315.931,91 (Lote 2) R\$ 20.820.430,57 (Lote 3) R\$ 22.539.971,77 (Lote 4) R\$ 24.298.872,46 (Lote 5)</p>	<p>https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmJDQFhYrayMJzphY2jP7o1GdhqXQpA7noyevVjrQ0v3</p>

Pregão nº 490/2020-00	Contratação de Empresa ou Consórcio de Empresa para a Execução dos Serviços de Implantação e Manutenção de Dispositivos de Segurança e de Sinalização Rodoviária, no Âmbito do Programa BR-Legal 2, nas Rodovias BR-307/AC, BR-317/AC e BR-364/AC, subdividido em 02 Lotes, totalizando 1.177,6 Km.	Homologado no dia 01 de abril de 2021	R\$ 29.796.665,72 (Lote 1) R\$ 39.945.450,65 (Lote 2)	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmM1zW5zKrqnM8XaAFaVIVNNpFkJh8k5edbeVsWQr28xT
RDC nº 520/2020-00	Contratação de Empresa de Consultoria para Execução dos Serviços Técnicos Especializados de Supervisão e Apoio à Fiscalização na Implementação das Ações de Operações Rodoviárias nas Malhas sob a Jurisdição das Superintendências Regionais do DNIT nos Estados do Ceará, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Sergipe, Pará, Rondônia, Roraima, Espírito Santo, Rio De Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, dividido em 12 Lotes.	Homologado no dia 28 de abril de 2021 (Lotes 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 12) Homologado no dia 06 de maio de 2021 (Lotes 2, 3, 4 e 11) e Lote 9 revogado Homologado no dia 21 de julho de 2021 (Lotes 09) Revogado Lote 4 no dia 24 de setembro 2021	R\$ 3.198.999,67 (Lote 1) R\$ 3.089.000,00 (Lote 2) R\$ 4.096.671,00 (Lote 3) R\$ 4.085.998,44 (Lote 4) R\$ 2.895.799,63 (Lote 5) R\$ 3.874.928,58 (Lote 6) R\$ 3.856.184,94 (Lote 7) R\$ 2.879.033,91 (Lote 8) R\$ 3.049.411,54 (Lote 9)	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmNA2sQJCLyGOinAlrhdEHnXixPuOkPX8gqk_VJ8JS7UX

		Homologado no dia 17 de novembro de 2021 (Lotes 4)	R\$ 2.635.000,00 (Lote 10) R\$ 4.197.509,00 (Lote 11) R\$ 3.616.000,00 (Lote 12)	
RDC nº 181/2020-00	Contratação Integrada de Empresa para Elaboração dos Estudos, Projetos Básico e Executivo de Engenharia, Execução das Obras de Reabilitação de 1 (uma) Obra de Arte Especial Localizada na Rodovia BR-267/MG – Lote Único.	Homologado no dia 05 de maio de 2021	R\$ 3.398.378,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmGu3p9GrB4zOYpnoavAnJhiHL4zgha7DRmm8Ssxqgns
RDC nº 217/2020-00	Contratação de empresa de consultoria especializada para execução de serviços técnicos especializados, de caráter subsidiário e temporário em atividades meio, no assessoramento e apoio ao serviço de meio ambiente, desapropriação e reassentamento da Superintendência Regional do DNIT no Estado de Minas Gerais – SRE/MG/DNIT.	Homologado no dia 20 de maio de 2021	R\$ 6.040.000,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmMZ9lowBD6g7bLNwnf_Yxkgzu91OrIF82cPZaSegO5kc

RDC nº 176/2021-00	Contratação de Empresa especializada para Elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica Ambiental - EVTEA para resolução de conflitos ferroviários nos meios urbanos dos municípios de Pelotas e Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul – Lote Único.	Homologado no dia 11 de agosto de 2021	R\$ 470.000,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmOfIc9uiBQmPXC3ZBV4iuEaR7Tmtu6aq9BXyyYx8i0qZ
RDC nº 074/2021-00	Contratação de Empresa para Prestação de Serviços Técnicos Especializados que Englobem o Assessoramento ao Planejamento e Monitoramento da Manutenção Rodoviária, em Toda Malha Rodoviária Federal sob Administração do DNIT E que se Encontram Previstos em Regimento Interno Atribuídos à CGPLAN e à COPLAN – Lote Único.	Homologado no dia 15 de setembro de 2021	R\$ 23.715.000,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmHWA2LObHpb2xUBLRAeN_iTPN-KwkGkXN4HYppS90k5
RDC nº 116/2021-00	Contratação de empresa de gestão ambiental, abrangendo os serviços de gerenciamento ambiental, supervisão ambiental, execução de programas ambientais, elaboração de programa de gerenciamento de riscos, elaboração do plano de ação de emergência e consultoria, no âmbito das obras de manutenção, conservação, restauração e obras remanescentes de pavimentação na BR-319/AM/RO – Lote Único.	Homologado no dia 15 de outubro de 2021	R\$ 31.400.000,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmHmpRc-vjwmVJpzvRDohbcd6PndSnWPa7om7YjwOnoaU

RDC nº 254/2021-00	Contratação de empresa de consultoria para execução dos serviços técnicos especializados de supervisão e apoio à fiscalização na implementação das ações de operações rodoviárias nas malhas sob a jurisdição das Superintendências Regionais do DNIT nos Estados de Mato Grosso, Piauí e Amazonas - 3 Lotes.	Homologado no dia 15 de outubro de 2021	R\$ 4.690.000,00 (Lote 1) R\$ 3.256.900,00 (Lote 2) R\$ 3.274.900,00 (Lote 3)	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmC0IGwN4qZyAobsD_6IMkUVxRv1SNNt4_RB_A_2XF1whN
RDC nº 189/2021-00	Contratação de empresa especializada para elaboração de projeto executivo de engenharia para substituição dos aparelhos de apoio da ponte localizada no km 244,63 da rodovia BR-226/CE - Lote Único.	Homologado no dia 28 de outubro de 2021	R\$ 134.750,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmLnIRKsrFyFLFJy4gcfzMzLrI4I3-r8hXuyaNmvl2IB0
RDC nº 339/2021-00	Contratação de empresa para proceder a execução dos serviços de realocação das Aldeias Anauerá, Tukay, Samaúma, Yawaka, Estrela, Ahumã, Kariá, localizadas na terra indígena Uaça, contendo residências, escolas, parques infantis, quadras-poliesportivas, campos de futebol de areia, postos de saúde, centros comunitários, igrejas, centros de tradições, alojamentos, geração e distribuição de energia, captações e abastecimento de d'água, coletas e tratamento de esgotos - Lote Único.	Homologado no dia 29 de outubro de 2021 (Licitação Fracassada)	Licitação Fracassada	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmKOrwXLzLVCIBMs_9XVrkWzqkwRHv2eCLwih aAJWSuZa

Pregão nº 269/2021-00	Contratação de empresa especializada para elaboração de relatório de passivos ambientais e do projeto executivo de recuperação ambiental do pátio ferroviário de Santos Dumont, em Minas Gerais - Lote Único.	Homologado no dia 08 de novembro de 2021	R\$ 126.027,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmJKRWIZQDfsci_qrY1xLA-9Z33c-FIfWTJ9h2J9uUyN
RDC nº 130/2021-00	Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básicos e Executivos de Engenharia visando à execução das obras de Implantação, Pavimentação e Adequação de Capacidade e Segurança com Eliminação de Pontos Críticos do trecho rodoviário planejado na Rodovia BR-364/AC – Lote Único.	Homologado no dia 11 de novembro de 2021	R\$ 6.076.000,00	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmMLZknb6-XxsFriDjUt2oZSasRTntytIMlt-dz2X-A_Y
RDC nº 405/2021-00	Contratação de empresa para realização de Inspeção Especial, com elaboração de Projeto para Manutenção e Melhoramentos da Ponte Binacional Brasil / Guiana Francesa, localizada no Km 822,5 da BR-156/AP, na cidade de Oiapoque-AP - Lote Único.	Homologado no dia 18 de novembro de 2021 (Licitação Deserta)	Licitação Deserta	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?PZI69t_Z_hj3AifdlTrE4iTpBcSuICOmNN150aCRiIX3c-BEMh9gzEC8gKvkzpxz5WncELtJoM98tHLPT2Nf5SVxFwE19hRlv3PWtSzQOqDRzS_8k8o7sWvh0N3vbD

Pregão nº 424/2021-00	Contratação de empresa de consultoria para execução dos serviços técnicos especializados de assessoramento, engenharia consultiva e gestão dos empreendimentos integrantes das ações de construção, operação e manutenção a cargo da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - Lote Único.	Homologado no dia de 13 dezembro de 2021	R\$ 47.532.901,07	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmlbIOAINxXjHqQ0QdCs3dfd9TldNuH9blauQwW/Mzndkr
RDC nº 362/2021-00	Contratação de empresa(s) especializada(s) para execução de serviços de regularização das faixas de domínio da União, em áreas urbanas e rurais, incluindo o levantamento topográfico cadastral da faixa de domínio, elaboração, revisão e complementação de cadastros técnicos, levantamento documental e auxílio na administração patrimonial das faixas de domínio das rodovias federais integrantes do Sistema Nacional de Viação - SNV, enquanto necessários ou vinculados às atividades do DNIT - 03 Lotes.	Homologado no dia 21 de dezembro de 2021	R\$ 15.072.096,67 (Lote 1) R\$ 12.461.590,81 (Lote 2) R\$ 10.503.670,94 (Lote 3)	https://sei.dnit.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?HJhA7S5z1x7wL1U9stdBj4r-AtH5bnr-vGhGSSaf8WFqXdMGmhJOVvIX7LgZ2twCgDIGspCLpUoZgc7IBvIVmCcl0oQFvEhTw9v0PuVeMij5eBpcyTP3n3bj6dPAy7jL
Total do Valor Homologado	R\$ 438.818.974,54			

ANEXO I

JUSTIFICATIVA PARA CONTRATAÇÃO

Edital		Área Demandante	Justificativa
1	RDC nº 266/2020-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>O Anel Rodoviário da Região Metropolitana de Belo Horizonte recebe um fluxo diário intenso de veículos, com transporte de cargas e de passageiros em, aproximadamente, 27 km de extensão. O anel inicia-se na união das Rodovias BR262/MG e BR-381/MG e termina no encontro entre a BR-040/MG e BR-356/MG. O objetivo principal da via é permitir que veículos atravessem a capital sem passarem pelo centro, da mesma forma como também permitir encurtar a viagem do sul ao oeste da cidade, e vice-versa. Atualmente, o trecho do km 456 ao km 467,4 apresenta situação tecnicamente crítica, acarretando um quadro de grave insegurança aos usuários da via, com vários acidentes ao longo dos anos e várias vidas perdidas. Dessa forma, a realização da licitação para contratação do Projeto Básico e Executivo de Engenharia de Adequação da Capacidade e Segurança, Melhoramentos e Restauração na Rodovia BR-381/MG, no segmento entre o km 456 e o km 467,4 do Anel Rodoviário da Região Metropolitana de Belo Horizonte, decorre da necessidade de a Administração contratar serviços que influem diretamente na segurança dos usuários e cujas características se enquadram nos requisitos fundamentais para a utilização desse sistema. Além disso, trata-se de um atendimento à Ação Civil Pública feita pelo Ministério Público Federal com vistas à melhoria de segurança do segmento. Os projetos a serem contratados possibilitarão ao DNIT a execução das obras necessárias em conformidade às normas atuais, notadamente no que se refere à capacidade de carga das pontes, à largura, à segurança dos usuários e ao meio ambiente.</p>
2	RDC nº 440/2020-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>A BR-352 é uma rodovia diagonal do Sistema Nacional de Viação que liga Goiânia à BR-262, próximo ao município de Pará de Minas e possui extensão total de aproximadamente 800 km. O seu traçado possui trechos sem pavimentação e outros a serem implantados, porém planejados. A ponte sobre o Rio Santo Antônio está situada em um trecho não pavimentado na divisa do município de Coromandel com Patos de Minas. O tráfego sobre a ponte apresenta frequência elevada de carga pesada, em média 30 carretas e bitrens com carga de fosfato oriundo da Vale Fertilizantes, além da safra de soja que é colhida na região. Entretanto, nos últimos anos, a região do Alto Parnaíba, em especial Patos de Minas e Coromandel, receberam um volume grande de chuvas, o que causou sérios danos à estrutura da ponte, inclusive a ruptura e tombamento de parte da parede do encontro na cabeceira voltada para o lado de Patos de Minas. Atualmente, o trecho está interdito para o tráfego de veículos</p>

			<p>pesados devido a OAE estar em condições de estabilidade e conservação sofríveis. Diante desse cenário, salienta-se que as OAEs são um ponto crítico da malha rodoviária, tendo em vista o elevado capital aplicado e as consequências de uma eventual limitação de carga ou mesmo da total interrupção do tráfego. Ademais, independente do sistema estrutural ou construtivo adotados, dos materiais empregados e até mesmo da qualidade da execução, cedo ou tarde os efeitos da degradação começam a aparecer. Essa degradação afeta negativamente o desempenho das estruturas, tornando-as estruturalmente deficientes. A par disso, com o objetivo de minimizar os riscos e de maximizar os benefícios aos usuários, a licitação objetiva à contratação de empresa especializada para Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para Reabilitação da Ponte sobre o Rio Santo Antônio, para garantir a segurança e trafegabilidade aos usuários da rodovia. Na estrutura da OAE foram identificadas algumas patologias tais como: rachaduras, deslocamento na laje, ausência de junta de dilatação, pavimento de concreto danificado, bem como a ruptura com tombamento de parte da parede do encontro da ponte, situada no lado de Patos de Minas, que compromete a estabilidade da contenção do encontro e a segurança estrutural do tabuleiro, dentre outros pontos apresentados nos Relatórios de Visita anexos ao Processo. A contratação que ora proposta tem como objetivo dar melhores condições de conforto e segurança aos condutores que trafegam por essa BR. Para isso, a empresa contratada poderá planejar/realizar intervenções na infraestrutura, mesoestrutura e superestrutura. Para fins da contratação, considera-se como ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR DA CONTRATAÇÃO, exigido pela IN nº 005/2017, os subsídios contidos no Documento de Formalização da Demanda (3938534) e na Nota Informativa 945 (6107174). Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2021.</p>
3	RDC nº 442/2020-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>A Ponte Mauricio Joppert (Ponte Helio Serejo) é uma importante OAE presente na rodovia federal BR267/MS. Trata-se de uma Ponte estratégica de ligação essencial entre os Estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo, por onde passam diariamente mais de 4.000 veículos, sendo rota de escoamento de produtos agropecuários do MS, e também rota crucial para o abastecimento do Estado de MS com produtos provenientes a região Sudeste. A OAE apresenta uma extensão total de 2.550 m, com largura de 12,70m e pista de rolamento de largura 10,50m. Desde 2014 são relatados problemas estruturais na Ponte Mauricio Joppert, sendo constatados no Relatório de Vistoria dos Apoios (SEI nº 3577532) o impedimento da conclusão dos serviços de troca dos aparelhos de apoio, naquela época, em função das anomalias apresentadas. A principal função dos aparelhos de apoio é permitir</p>

			<p>pequenos giros e deslocamentos das peças estruturais que nele se apoiam, a medida que o grau de deterioração deste aparelho de apoio aumenta, suas funções ficam comprometidas. Conseqüentemente, a probabilidade de deformações maiores em virtude do aparelho de apoio danificado pode ser refletida em toda estrutura. Diante desse cenário, salienta-se que as OAEs são um ponto crítico da malha rodoviária, tendo em vista o elevado capital aplicado e as conseqüências de uma eventual limitação de carga ou mesmo da total interrupção do tráfego. Ademais, independente do sistema estrutural ou construtivo adotados, dos materiais empregados e até mesmo da qualidade da execução, cedo ou tarde os efeitos da degradação começam a aparecer. Essa degradação afeta negativamente o desempenho das estruturas, tornando-as estruturalmente deficientes. Portanto, é sugerido a troca dos aparelhos de apoio danificados a fim de restabelecer o desempenho adequado da OAE, conforme indicação da Nota Técnica (SEI nº 3582369). Cabe ressaltar que a vida útil das estruturas deve ser garantida por meio de intervenções de manutenção, sejam elas na forma de conservação corretiva rotineira ou na forma de conservação preventiva periódica. Nesse aspecto, a Instrução de Serviço nº 15, de 24 de outubro de 2018, institui procedimentos a serem utilizados na execução de obras e serviços do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE Considerando o parágrafo único do Art. 8º da Instrução de Serviço nº 15 “As intervenções de manutenção que necessitem de substituição de elementos estruturais e a recuperação de elementos estruturais metálicos com função estrutural são considerados serviços de manutenção, porém devem ser executados com base em projeto previamente aprovado pela DPP, ou pelas Superintendências Regionais por delegação”, faz-se necessária a contratação de projetos para execução das obras de recuperação da ponte. Para fins da contratação, considera-se como ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR DA CONTRATAÇÃO, exigido pela IN nº 005/2017, os subsídios contidos no Documento de Formalização da Demanda 1 (4589272) e Nota Informativa 1167 (SEI nº 6306299). Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2021, com número do item 20060.</p>
4	RDC nº 476/2020-00	CGMRR/DIR	<p>A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR/DNIT, por meio da Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMRR é a responsável pela gestão dos contratos de obras e serviços de supervisão, manutenção, conservação, restauração, sinalização e segurança da malha rodoviária federal, que conta atualmente com aproximadamente 63.000 km de extensão, entre rodovias pavimentadas e não pavimentadas. A empresa de consultoria a ser contratada apoiará e assessorará tecnicamente a CGMRR no planejamento e gerenciamento das ações sob sua responsabilidade, de</p>

			<p>acordo com as exigências técnicas e administrativas especificadas no edital e nas normas e instruções de serviço. Assim, embora os serviços sejam de responsabilidade da CGMRR/DNIT, constitui política do Órgão a contratação de empresas de consultoria para subsidiá-lo e assessorá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade desses serviços. Sobre o assunto, prescreve o art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: “Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição”. Para os fins dessa Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados aqueles arrolados em seu art. 13, especialmente os previstos no inciso IV, a seguir: “Art. 13... IV – “fiscalização, supervisão ou gerenciamento de obras ou serviços”. Percebe-se, portanto, que em uma das Leis que disciplinam as licitações e contratos administrativos no âmbito da administração pública, admite a contratação de empresas de consultoria para assessorar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços. As atividades de Apoio e Assessoramento Técnico, objeto do edital, demandam o suporte de empresa especializada, que atuará apoiando a CGMRR/DNIT no planejamento e gerenciamento das ações sua responsabilidade, consolidando informações de maneira a possibilitar a interpretação de eventos e de não conformidades, bem como propiciar a tomada de decisões adequadas. Adicionalmente, a contratação de obras de “Manutenção” é obrigação do DNIT baseado no princípio básico da Administração de preservar o Patrimônio Público sob sua responsabilidade, e os serviços de Gerenciamento e Planejamento das obras são atividades decorrentes e atreladas a execução destas obras. Dada à magnitude e abrangência das atribuições da CGMRR/DNIT e considerando os diversos aspectos relacionados aos contratos e instrumentos congêneres, no âmbito técnico, administrativo e financeiro, faz-se necessária à contratação de empresa especializada visando o suporte ao órgão na gestão dos vários contratos e instrumentos.</p>
5	Pregão nº 027/2020-00	CGMRR/DIR	<p>Com o objetivo de minimizar custos e riscos e de maximizar os benefícios dos usuários, o DNIT lançou o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas – PROARTE, que estabelece procedimentos a serem utilizados na Manutenção das OAEs, conforme a Instrução de Serviço nº 15, de 24/10/2018. Cumpre ressaltar que, a realização da licitação para a contratação dos serviços de manutenção, na modalidade pregão, forma eletrônica, decorre do fato de que as características desses serviços se enquadram nos requisitos fundamentais para a utilização desse sistema, a saber: a) serviços comuns, qualquer que seja o valor estimado da contratação, desde que bem definidos e passivos de</p>

quantificação segundo práticas e especificações técnicas correntes; b) serviços cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos. Informa-se também que o Decreto Nº 6.250, de 6 de novembro de 2007, Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, relativo à Construção de uma Ponte Rodoviária sobre o Rio Oiapoque ligando a Guiana Francesa e o Estado do Amapá, celebrado em Paris, em 15 de julho de 2005, e sua Emenda de 21 de outubro de 2005. O art. 11 do referido Decreto define as ações para o recebimento definitivo e manutenção a ser realizada na OAE, conforme apresentado abaixo in verbis: (...)

ARTIGO 11 Recebimento Definitivo e Manutenção: 1.Após a conclusão da obra, ocorrerá o recebimento definitivo da ponte pelas autoridades competentes do país gestor, na presença de representantes das duas Partes e de empreendedores. 2.Com base em proposição do país gestor e após parecer da Comissão Técnica, a Comissão Intergovernamental aprovará "Manual de Operação e Manutenção da Ponte", especificando, em particular, a natureza, o acompanhamento ambiental, a rotina dos trabalhos de manutenção, modalidades de monitoramento do estado das obras e a frequência das inspeções. Esse manual, aplicável durante a existência da ponte, poderá ser alterado pela Comissão Intergovernamental. 3.O país gestor da obra se encarregará da manutenção, conservação de rotina e monitoramento da obra durante o período de garantia definido nas condições previstas no artigo 7, conforme as condições descritas no "Manual de Operação e Manutenção da Ponte". Esses serviços poderão ser terceirizados a uma empresa privada. O país gestor informará à Comissão Intergovernamental as intervenções necessárias e lhe entregará balanço técnico e financeiro anual. 4.Cada Parte arcará, igualmente, com as despesas de manutenção e operação da ponte e de suas instalações a partir do recebimento da obra, conforme as condições previstas nos artigos 22 e 24. As visitas de inspeção serão realizadas sob a responsabilidade do gestor da obra. A outra Parte será convidada a participar na qualidade de observadora. O gestor da obra elaborará um relatório da inspeção e o enviará à outra Parte. 5.Findo o prazo de garantia estabelecido conforme o previsto no artigo 7, cada Parte assumirá a manutenção da ponte em seu próprio território, em conformidade com as recomendações do "Manual de Operação e Manutenção da Ponte", determinando, de comum acordo, as obras que se fizerem necessárias. As administrações competentes poderão acordar que uma delas se encarregará, por meio de reembolso dos custos correspondentes, de garantir a conservação de rotina, bem como as obras de manutenção na extensão total da ponte sobre o Oiapoque. (...)

6	RDC nº 009/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>A rodovia BR-319 está compreendida entre os municípios de Manaus, no Estado do Amazonas, e de Porto Velho, no estado de Rondônia. Inaugurada em 27 de março de 1976, a rodovia estava completamente pavimentada, garantindo o tráfego em altas velocidades e o tempo de viagem de Manaus a Porto Velho estava estimado em 12 horas. Pouco menos de uma década depois, a BR-319 já não permitia o desenvolvimento de velocidades médias acima de 40 km/h, elevando para 36 horas o mesmo percurso face a problemas do pavimento e drenagem. Considerada como intransitável em vários trechos desde 1988, a precariedade de sua conservação tem sido uma questão de peso somada ao fato de que, progressivamente, a rodovia passou a assumir outras dimensões em função de várias conjunturas porque passou a região. Portanto, as obras de recuperação da BR-319 têm como objetivo integrar, por meio rodoviário, as capitais dos estados do Amazonas (Manaus) e Rondônia (Porto Velho), importante rota da região norte do Brasil. O processo de licenciamento ambiental da rodovia, conciliado pelo Termo de Acordo e Compromisso (TAC), firmado em 22 de junho de 2007, entre o DNIT e IBAMA, estabelece critérios e procedimentos para a adequação do licenciamento e regularização ambiental da rodovia. Para efeito de licenciamento ambiental, o empreendimento foi dividido em quatro segmentos, denominados A (km 0–177,8), B (km 655,7– 877,4), C (km 177,8– 250,0) e o segmento do km 250,0 ao km 655,7, denominado "Trecho do Meio". Os segmentos A, B, C foram regularizados por meio do supracitado TAC, ficando autorizadas para os dois primeiros, obras de manutenção e restauração, para os dois últimos, obras de pavimentação e reconstrução da rodovia. Para o segmento do km 250,0 ao km 655,7, denominado "trecho do meio", foi exigida pelo IBAMA a elaboração de Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental, o qual foi protocolado em 16/09/2008. Em 22/09/2009 o IBAMA encaminhou ao DNIT a Nota Técnica nº 106/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que concluiu pela necessidade de atendimento às complementações solicitadas. Em 13/07/2020, o DNIT protocolou no IBAMA a consolidação do EIA/RIMA, por intermédio do Ofício nº 81707/2020/CEPAM/CGMAB/DPP (SEI 6032159), tendo por objetivo a obtenção da Licença Prévia. Destaca-se que a contratação que culminou na elaboração do EIA/RIMA não contemplou o detalhamento do Plano Básico Ambiental (PBA), bem como de outras obrigações ambientais como elaboração de Inventário Florestal, projeto arqueológico e a execução das duas campanhas de fauna antes da LI, que são condicionantes para a obtenção da Licença de Instalação (LI) das obras de reconstrução e pavimentação do "trecho do meio" da BR 319/AM. Neste contexto, considerando o atual estágio do processo de licenciamento ambiental das obras de readequação e pavimentação do "trecho do meio" da BR 319/AM; que está em elaboração o Projeto</p>
---	--------------------	--------------------------------------	---

			<p>Executivo de Engenharia para mencionada obra; e que a elaboração do PBA, Inventário Florestal e demais obrigações ambientais para obtenção da LI requerá um prazo significativo, de no mínimo 01 ano, faz-se necessária a contratação para o adequado andamento do processo de licenciamento das obras de reconstrução e pavimentação do "trecho do meio" da BR 319/AM, visando à obtenção da LI e da ASV para execução das obras.</p>
7	RDC nº 396/2019-00	CGMRR/DIR	<p>A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR/DNIT, por meio de sua Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMRR é a responsável pela gestão dos contratos de obras de manutenção e recuperação da Malha Rodoviária Federal, em aproximadamente 63.000 km, entre rodovias pavimentadas e não pavimentadas. A gestão deste extenso programa rodoviário, segundo o Regimento Interno do DNIT, é da CGMRR em Brasília/DF, e a fiscalização das obras e serviços das Superintendências Regionais, onde as empresas de consultoria assessorarão no acompanhamento técnico das obras, serviços, levantamento para projetos e/ou anteprojetos delegados, acompanhamento de todos os programas relativos à manutenção, tais como o PROCREMA, PROARTE, BR-LEGAL e quaisquer outros que venham a surgir durante a vigência do contrato, bem como na verificação da eficiência e eficácia dos contratos e/ou instrumentos congêneres, de acordo com as exigências técnicas e administrativas especificadas no respectivo edital e instruções de serviço. Assim, embora a fiscalização dos serviços seja de responsabilidade da Superintendência Regional do DNIT no Estado da Bahia constitui política do Órgão a contratação de empresas de consultoria para subsidiá-lo e assessorá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade desses serviços. Sobre o assunto, prescreve o art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: "Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição". Para os fins dessa Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados aqueles arrolados em seu art. 13, especialmente os previstos no inciso IV, a seguir: "Art. 13... IV – "fiscalização, supervisão ou gerenciamento de obras ou serviços". Percebe-se, portanto, que em uma das Leis que disciplinam as licitações e contratos administrativos no âmbito da administração pública, admite a contratação de empresas de consultoria para assessorar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços. As atividades de Supervisão de Obras, objeto do presente edital, demandam o suporte de empresa especializada, que atuará apoiando a Superintendência Regional do DNIT, na Supervisão, no Apoio à Fiscalização das Obras e Serviços, na realização de Levantamentos de dados e informações para</p>

			<p>Elaboração de Anteprojetos do PROARTE e Projetos do Programa CREMA e BR-Legal, assim como apoiar a Fiscalização na elaboração dos projetos do Programa CREMA e BR- Legal com objetivo de fornecer os dados pertinentes aos contratos e/ou instrumentos congêneres, com base nas informações devidamente consolidadas, de maneira a possibilitar a interpretação de eventos e de não conformidades, bem como propiciar a tomada de decisões adequadas. Adicionalmente, a contratação de obras de “Manutenção” é obrigação do DNIT baseado no princípio básico da Administração de preservar o Patrimônio Público sob sua responsabilidade, e os serviços de Supervisão e Fiscalização das obras é uma atividade decorrente e atrelada a execução destas obras. Estes serviços são amparados legalmente pela Portaria Ministerial nº 345 de 20 de dezembro de 2011, Capítulo III, além da necessidade de atender a diversos Acórdãos do TCU que determinam a contratação de empresas Supervisoras para fiscalização da execução de obras. Dada à magnitude e abrangência deste programa e considerando os diversos aspectos relacionados aos contratos e/ou instrumentos congêneres a serem supervisionados, no âmbito técnico, administrativo e financeiro, faz-se necessária à contratação de empresa especializada visando o suporte ao órgão na gestão dos vários contratos e/ou instrumentos.</p>
8	Pregão nº 490/2020-00	CGMRR/DIR	<p>É objetivo precípuo desta Autarquia, consoante Lei nº 10.233/2001, a operação e manutenção da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, em sua esfera de atuação. Ainda neste sentido, compete ao DNIT, por força do Art. 21 da Lei nº 9.503/1997, a implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização, dispositivos e equipamentos de controle viário, bem como a implementação das medidas da Política Nacional de Trânsito. Ressalta-se que a Política Nacional de Trânsito, estabelecida pela Resolução CONTRAN nº 514/2014, tem como objetivo a promoção da melhoria da segurança viária, além de ser orientada pelas seguintes diretrizes: fomentar projetos destinados à redução de acidentes de trânsito; desenvolver e modernizar a gestão da operação e fiscalização do trânsito viário; e promover a melhoria das condições físicas do sistema viário, inclusive sinalização. Nesse sentido, o DNIT concebeu e implantou uma série de programas de sinalização rodoviária ao longo dos anos, buscando a melhoria contínua de suas ações. O Programa PROSINAL foi o primeiro programa de sinalização rodoviária do DNIT, criado com o objetivo de manter a sinalização de mais de 40.000 km de rodovias num período inicial de 24 meses. Após sucessivas prorrogações, o Programa permaneceu ativo por 72 meses, sendo concluído em 2012. A qualidade dos serviços executados era medida em função da retrorrefletância inicial, ou seja, logo após a implantação e manutenção da sinalização. Passado o tempo, uma vez exaurida a vida útil do material empregado, o trecho deveria</p>

sofrer uma nova intervenção. Os quantitativos de serviços eram modestos e não havia projeto para definir a localização da execução dos serviços. As Superintendências Regionais do DNIT nos estados, através das Unidades Locais, eram as responsáveis pela definição de onde, quando e que tipo de material seria empregado na rodovia. O fator regional e a falta de padronização nas soluções empregadas eram um grande desafio a ser vencido. O Programa PRODEFENSAS, também pioneiro no segmento de dispositivos de segurança no DNIT, previa a reabilitação de 220 km de defensas metálicas existentes e a implantação de 200 km de novas defensas metálicas. A localização da execução dos serviços era definida junto com as Superintendências Regionais do DNIT nos estados, no plano de trabalho elaborado pela Contratada. Estes planos de trabalho eram aprovados pela Coordenação de Segurança e Engenharia de Trânsito do DNIT, antes da execução dos serviços. Os quantitativos previstos no Programa, no que diz respeito aos amortecedores de impacto e aos terminais desviados, não possibilitavam a aplicação integral da norma brasileira que aborda o assunto. Foram necessárias adequações de quantitativos ao contrato ao longo da execução do Programa. Estes procedimentos impactaram negativamente no cronograma de execução dos serviços. Apesar do pioneirismo dos Programas PROSINAL e PRODEFENSAS, verifica-se uma série de pontos que impactaram de forma negativa na execução dos serviços. A própria Pesquisa de Rodovias da Confederação Nacional do Transporte – CNT, por duas edições consecutivas, em 2011 e 2012, fez duras críticas à sinalização das rodovias federais sob jurisdição desta Autarquia, o que demonstrava a necessidade de avanços nesse segmento. Outro fator relevante nesse cenário é o resultado da análise do Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito publicado pelo DNIT, que em 2010 apontava mais de 1.800 segmentos rodoviários concentradores de acidentes de trânsito. O DNIT precisava atuar nessas localidades, buscando tratar os fatores de risco que tornavam estes locais concentradores de acidentes, em que uma das soluções é o adequado tratamento da sinalização rodoviária, indicando ao motorista, sobretudo ao de longa distância, que no trecho em questão a sua atenção deve ser majorada. Assim, a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias do DNIT concebeu o Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária – BR-LEGAL, consistindo na elaboração de projeto básico e executivo, implantação e manutenção da sinalização horizontal e vertical, e dispositivos de segurança, contemplando ações visando a padronização da sinalização rodoviária em toda a malha rodoviária federal, de acordo com os normativos técnicos e legislação vigente, e considerando as características físicas e operacionais da via, elevando, assim, a qualidade da sinalização nas rodovias federais. O Programa BR-LEGAL foi executado sob Regime Diferenciado de Contratações Públicas –

			<p>RDC na forma integrada, em que o próprio executor dos serviços é responsável pela elaboração do projeto, e propondo a manutenção estruturada da sinalização rodoviária por um período de cinco anos, definindo padrões mínimos de desempenho, introduzindo o conceito de performance na execução dos serviços, cabendo à contratada a responsabilidade de intervir no trecho quantas vezes forem necessárias para manter os sistemas de sinalização e segurança em níveis de excelência. De acordo com a CGU (2018), a execução do Programa BR-LEGAL contribuiu efetivamente para melhorar as condições operacionais das rodovias, com a padronização e elevação dos padrões de segurança da malha rodoviária federal e, conseqüentemente, com a redução do número e da severidade dos acidentes de trânsito, ficando evidenciada sua importância tanto em termos de relevância quanto de materialidade, pois a adequada sinalização das rodovias federais constitui processo sistemático e contínuo com a finalidade de garantir a segurança dos usuários. Segundo a Pesquisa CNT de Rodovias 2015, as intervenções realizadas pelo Programa BR-LEGAL contribuíram de forma significativa para a melhoria da classificação da Sinalização, tendo sido um “bom exemplo de como intervenções continuadas podem resolver problemas operacionais e elevar a segurança das rodovias”. A Pesquisa CNT aponta, ainda, que: [...] esse ganho de qualidade da sinalização nas rodovias federais foi capaz de oferecer melhores condições de circulação aos veículos e, conseqüentemente, contribuir para a maior segurança e produtividade dos usuários das rodovias brasileiras. A análise realizada por Rosa (2017) (SEI nº 0186495) nas rodovias federais sob jurisdição do DNIT no Estado do Espírito Santo aponta para uma queda contundente no número de acidentes a partir de 2014, ano em que foi implantado o Programa BR-LEGAL, demonstrando que os investimentos em sinalização horizontal, vertical e dispositivos de segurança apresentaram grande efetividade na redução de acidentes rodoviários, constatando que, a cada um real investido, foi obtido, como retorno em redução de acidentes, mais de sete reais. Ao analisar a variação da severidade dos acidentes nas rodovias federais brasileiras por meio do número de acidentes com vítimas fatais, verifica-se uma redução de 24,70% no período de 2010 a 2016, com base no dados de acidentes fornecidos pelo Departamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF. Assim, apesar da redução identificada, estamos aquém de atingir a meta da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 da OMS, de reduzir em 50% o número de mortes no trânsito até 2020. Neste sentido, além da continuidade das ações realizadas no âmbito do Programa BR-LEGAL, com o conceito de padronização e atendimento aos normativos técnicos vigentes, busca-se o aprimoramento das soluções, com novas ferramentas para a redução da acidentalidade viária. Acredita-se que a promoção da melhoria da sinalização do sistema viário, diretriz da Política Nacional</p>
--	--	--	---

		<p>de Trânsito, tem um papel fundamental na prevenção de acidentes de trânsito, como aponta a Controladoria-Geral da União (CGU, 2018, p. 32-33), no excerto abaixo: É consenso geral que, em uma rodovia sem sinalização alguma ou com sinalização deficiente, aumentam sobremaneira os riscos de acidentes com os usuários das vias, principalmente devido ao fato que a falta de sinalização, em especial a horizontal, ocasiona problemas relacionados à invasão de pista contrária (em caso de pista simples), maior probabilidade de sonolência do motorista na rodovia, falta de informação quanto à possibilidade de ultrapassagem, risco na saída da pista devido à falta de dispositivos de canalização, dentre outras situações, que aumentam em grau de ocorrência, no período noturno e com chuva, visto que a maioria das rodovias é feita em pavimento asfáltico, naturalmente escuro. É importante também mencionar, que em estudos internacionais recentes, constataram a expressiva redução do número de acidentes noturnos com o aumento da retrorrefletividade das pinturas de eixo e de bordo. A sinalização viária, portanto, é uma importante medida de engenharia de baixo custo para a redução do número de acidentes, tendo como vantagens, segundo estudos do DNER (1998)[1]: (a) a rapidez na elaboração e implantação de projetos; (b) redução imediata de acidentes, diminuindo o número de feridos e vítimas fatais e minimizando danos materiais; (c) ótimos índices de custo/benefício; e (e) a possibilidade de identificação de múltiplos locais que apresentem problemas semelhantes, o que resulta em economia de escala de projeto e de implantação. A implantação da sinalização de trânsito e de dispositivos de segurança possibilita uma maior fluidez do tráfego e desempenha um papel fundamental em relação à prevenção de acidentes de trânsito. Contudo, estes elementos possuem uma vida útil e um limite de garantia quanto à sua efetiva funcionalidade, necessitando de manutenção continuada, bem como adequação às características operacionais da via. O Programa BR-LEGAL 2 surge como uma continuação dos aspectos positivos do programa anterior, e seu aperfeiçoamento, com especial atenção na gestão das informações, na sinalização e segurança das obras, e no tratamento prioritário de segmentos críticos através de sinalização ostensiva. Foi idealizada uma nova forma de gestão da informação por meio de um sistema online de gerenciamento de informações sobre as condições da rodovia, no tocante à sinalização horizontal e vertical, e dispositivos de segurança que permitirá um melhor e mais preciso acompanhamento pela fiscalização e gestão dos contratos, bem como a criação de banco de dados sistematizado para subsidiar a tomada de decisão, e permitir a avaliação da efetividade e o planejamento de programas futuros. Visando a segurança dos usuários e dos executores dos serviços do Programa nas rodovias, previu-se uma seção exclusiva para tratar da sinalização viária operacional, voltada para a segurança</p>
--	--	---

			<p>nos trabalhos de campo, contemplando o treinamento dos trabalhadores, a gestão da segurança viária, ações de comunicação ao usuário, e a sinalização dos trechos em obra por meio de projetostipo, adequados a cada intervenção a ser realizada. Em atenção ao princípio da eficiência, que rege a Administração Pública, foi estabelecido como critério de implantação das soluções de sinalização e segurança, a prioridade para (a) trechos com ausência de sinalização, (b) segmentos críticos de acidentes, (c) segmentos com retrorrefletividade baixa. Visa-se, com isso, investir o recurso público onde há mais urgência. Dessa forma, os custos associados aos acidentes são reduzidos, além do inestimável valor das vidas preservadas. Ainda nesse sentido, foram criados projetos-tipo de sinalização ostensiva, focados em situações ou características geométricas em que há maior registro de colisões severas, a saber: interseções, curvas acentuadas, travessias urbanas e trechos com proibição de ultrapassagem. A contratação possibilitará a continuidade e melhoria nos aspectos de segurança nas rodovias federais administradas pelo DNIT, bem como o retorno econômico dos recursos públicos investidos, visto que os custos com acidentes de trânsito são reduzidos à medida em que se proporciona um ambiente viário mais seguro. Torna-se, portanto, justificado o interesse público na contratação. Em atenção a seu dever legal, mas acima de tudo, de seu compromisso social, o DNIT busca oferecer à sociedade uma rodovia segura, atendendo aos padrões de qualidade e segurança definidos no normativo e legislação vigentes.</p>
9	RDC nº 520/2020-00	CGPERT/DIR	<p>A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR/DNIT, por meio de sua Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias é a responsável pela gestão dos contratos de obras e/ou serviços de Operações da Malha Rodoviária Federal, em aproximadamente 63.000 km, entre rodovias pavimentadas e não pavimentadas. A gestão dos programas de operações rodoviárias, segundo o Regimento Interno do DNIT, é da Coordenação-Geral de Operações Rodoviária, em Brasília/DF, e a fiscalização das obras e/ou serviços das Superintendências Regionais. As empresas de consultoria supervisionarão e apoiarão a Superintendência Regional, na gestão de contratos e/ou instrumentos congêneres celebrados e/ou a celebrar com construtoras ou prestadoras de serviços, que contemple, dentre outras, as atividades de pesagem de veículos, de controle eletrônico de velocidade, realização de inventário, gestão e monitoramento das faixas de domínio e Autorização Especial de Trânsito de acordo com as exigências técnicas e administrativas especificadas no respectivo edital, normas e instruções de serviço. Assim, embora a fiscalização dos serviços seja de responsabilidade das Superintendências Regionais do DNIT nos Estados, constitui política do Órgão a contratação de empresas de consultoria para subsidiá-las e apoiá-las nessas atividades. Sobre o assunto, prescreve o</p>

		<p>art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: “Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição”. Para os fins dessa Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados aqueles arrolados em seu art. 13, especialmente os previstos no inciso IV, a seguir: “Art. 13... IV – “Fiscalização, supervisão ou gerenciamento de obras ou serviços”. Percebe-se, portanto, que em uma das Leis que disciplinam as licitações e contratos administrativos no âmbito da administração pública, admite a contratação de empresas de consultoria para assessorar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços. As atividades de Supervisão e Apoio objeto do presente projeto básico, demandam o suporte de empresa especializada, que atuará junto às respectivas Superintendências Regionais do DNIT, com objetivo de fornecer os dados pertinentes aos contratos e/ou instrumentos congêneres de execução de obras e/ou serviços, com base em informações devidamente consolidadas, de maneira a possibilitar a interpretação de eventos e de não conformidades, bem como propiciar a tomada de decisões adequadas. Adicionalmente, a contratação de obras e/ou serviços de operações rodoviárias é obrigação do DNIT, baseado no princípio básico da Administração de preservar o Patrimônio Público sob sua responsabilidade e disponibilizar aos usuários das rodovias condições de trafegabilidade seguras. É responsabilidade do DNIT, através de sua Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, adotar medidas que visem à manutenção do trânsito em condições seguras, conforme previsto no Art. 1º, § 2º, do Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503/1997, que assim dispõe: “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.” A omissão dos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito na defesa da vida dos usuários das rodovias gera responsabilidades, conforme determina o Art. 1º, § 3º do CTB, que assim dispõe: “Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.” Diante do exposto, considerando todas as atribuições do DNIT, enquanto Órgão Executivo Rodoviário da União e entidade pertencente ao Sistema Nacional de Trânsito, frente ao Plano Nacional de Pesagem – PNP, por meio de Postos Integrados Automatizados de Fiscalização - PIAF, Postos de Pesagem Veicular -</p>
--	--	--

			<p>PPV e das Unidades Móveis Operacionais - UMO, do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV, da Gestão da Faixa de Domínio e procedimentos para concessão de Autorização Especial de Trânsito a contratação de empresa para a supervisão dos serviços a serem executados se faz necessária, uma vez que o órgão não dispõe de suficiente quadro de profissionais para a execução direta de supervisão ao longo de toda a malha rodoviária sob a jurisdição de cada Superintendência Regional.</p>
10	RDC nº 181/2020-00	CGMRR/DIR	<p>As OAEs são um ponto crítico da malha rodoviária, tendo em vista o elevado capital aplicado e as consequências de uma eventual limitação de carga ou mesmo da total interrupção do tráfego. Ademais, independente do sistema estrutural ou construtivo adotado, dos materiais empregados e até mesmo da qualidade da execução, cedo ou tarde os efeitos da degradação começam a aparecer. Essa degradação afeta negativamente o desempenho das estruturas, tornando-as estruturalmente deficientes. Além da degradação, com o passar dos anos, há uma natural evolução dos veículos e o aumento das cargas sobre as rodovias, que implica na necessidade de alteração dos parâmetros geométricos das vias e do tipo de veículo utilizado nos projetos das OAEs (Trem tipo), tornando as OAEs obsoletas, ou seja, mesmo sem danos significativos, as estruturas se tornam funcionalmente deficientes. A par disso, com o objetivo de minimizar custos e riscos e de maximizar os benefícios dos usuários, o DNIT lançou o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas – PROARTE, que estabelece procedimentos a serem utilizados na seleção e priorização das OAEs para intervenção, conforme a Instrução de Serviço nº 15, de 24/10/2018. Quando reabilitadas, as pontes irão dotar o país de um segmento rodoviário com melhores condições de uso da rodovia, contribuindo para a redução de custo logístico, capaz de integrar diversas regiões, e assim, equilibrar a matriz de transporte, promovendo a mobilidade de produtos e pessoas. A ponte localizada na BR-267, objeto do certame, apresenta diversas manifestações patológicas, tais como lixiviação, eflorescências, armadura exposta, erosão de taludes, dentre outras. A contratação que ora é proposta tem como objetivo dar melhores condições de conforto e segurança aos condutores que trafegam por essa rodovia. Para isso a empresa contratada poderá realizar intervenções na infraestrutura, mesoestrutura e superestrutura.</p>
11	RDC nº 217/2020-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>Devido ao grande volume diário de veículos, os vinte e sete quilômetros do Anel Rodoviário de Belo Horizonte concentram elevado número de acidentes registrados. Na mesma linha, os trezentos e três quilômetros da BR-381, trecho compreendido entre os municípios de Belo Horizonte e Governador Valadares, foi caracterizado como a quarta rodovia federal mais perigosa do país no período entre</p>

		<p>2007 e 2017, segundo pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes – CNT. Para melhorar e aumentar a capacidade de escoamento desse trecho da rodovia e do Anel Rodoviário são necessárias diversas obras, e, para tanto, é necessária liberação de áreas ocupadas por propriedades privadas e por ocupações irregulares presentes nas faixas de domínio. No caso das propriedades particulares deve ser realizada a desapropriação, a qual está prevista na Constituição Federal. É importante destacar que a Constituição e o Decreto- Lei nº3.365 de 1941 garantem que a desapropriação seja feita mediante indenização prévia, justa e em dinheiro. Por sua vez, as ocupações irregulares nas faixas de domínio das vias federais são liberadas via reintegração de posse ou reassentamento das famílias que comprovadamente forem socioeconomicamente vulneráveis. No Estado de Minas Gerais e principalmente na região metropolitana de Belo Horizonte, existe um enorme passivo de déficit habitacional e as faixas de domínio, em sua grande maioria, encontram-se densamente ocupadas. No caso da BR-381/MG e Anel rodoviário de Belo Horizonte os assentamentos precários nas faixas de domínio impedem as necessárias intervenções para melhoria da rodovia. Neste sentido, várias ações tramitaram na Justiça Federal, sendo algumas com trânsito em julgado e ordem de reintegração de posse, porém sem viabilidade de cumprimento pelo uso de força policial. Dessa forma, o Ministério Público Federal - MPF e a Defensoria Pública da União - DPU, em litisconsórcio, ajuizaram a Ação Civil Pública nº 57367-09.2013.4.01.3800 visando a garantia do direito à moradia das famílias ocupantes da faixa de domínio. Estima-se que a citada Ação Civil Pública abrange o quantitativo de oito mil famílias distribuídas ao longo de todo o trecho rodoviário. Além disso, o Ministério Público Federal, a Defensoria Pública da União, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, o Município de Belo Horizonte e a Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte – URBEL e a Comunidade de Moradores de Áreas de Risco – CMAR, celebraram o Termo de Acordo nº 01/2017, que delimitou as prioridades a serem atendidas pela citada ACP. O Termo de Acordo 001/2017, ficou dividido em duas etapas. A primeira etapa está em execução e tem como objetivo reassentar cerca de 309 famílias cadastradas no programa por meio do processo de compra assistida, o qual consiste na aquisição de imóveis regulares para reassentamento das famílias, garantindo assim o direito à moradia digna. As famílias contempladas nesta primeira etapa são aquelas que se encontram em aluguel social, removidas previamente devido às obras da rodovia ou risco geológico e/ou social, as famílias cadastradas na Vila da Paz e Vila Pica Pau e as famílias incluídas ao longo dos trabalhos, à pedido da Defensoria Pública da União e da Comunidade. Dessa forma, tem-se: Aluguel Social (em execução): Previsto 123 famílias; Realizado: 111 famílias (Outubro/2019); Excedentes da</p>
--	--	---

		<p>Vila da Paz e Pica Pau (em execução): Previsto 142 famílias; Realizado: 1 (uma) famílias (Outubro/2019); Inclusões (em execução): Previsto 44 famílias; Realizado: 38 famílias (Outubro/2019); Para a segunda etapa, ainda não iniciada, há previsão de reassentamento definitivo de 1031 famílias cadastradas no âmbito do Programa Judicial de Conciliação e que ainda não foram contempladas na primeira etapa do programa. As famílias incluídas na segunda etapa são aquelas da Vila da Luz em Belo Horizonte (650 famílias) e do Bairro Bom Destino (381 famílias) no município de Santa Luzia, além de demandas específicas de atendimento aos ocupantes da faixa de domínio ao longo da BR-381, conforme laudos produzidos pela perícia judicial. Dessa forma, tem-se para a segunda etapa o reassentamento de: Vila da Luz: Previsto 650 famílias; Realizado: 0 (zero) famílias (Outubro/2019); Atendimento de moradores ocupantes da faixa de domínio da BR-381 e demandas específicas: Estimado 41; Realizado: 0 (zero) famílias (Outubro/2019). Bairro Bom Destino: Previsto 381 famílias; Realizado: 0 (zero) famílias (Outubro/2019). Destacamos que é iminente a concessão de parte da Rodovia BR-381/MG, e que o trecho que compreende o Bairro Bom Destino em Santa Luzia provavelmente integrará o escopo da concessão. Portanto, a segunda etapa do Termo de Acordo 001/2017 deverá ser repactuado, excluindo-se o reassentamento das famílias do Bom Destino, uma vez que essa atribuição ficará sob responsabilidade da concessionária vencedora da licitação. Para viabilizar a execução dos reassentamentos exigidos pela Ação Civil Pública, o DNIT realizou diversas parcerias, entre essas, está o Termo de Compromisso nº 941 de 2012 pactuado com a Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte - URBEL. Tendo em vista a expertise da companhia, o referido termo de compromisso atribui à URBEL a execução das ações necessárias para a remoção e o reassentamento das famílias ocupantes da faixa de domínio do Lote 8B, segmento rodoviário entre a Ponte do Rio das Velhas e o Viaduto sobre a Av. Cristiano Machado, especificamente as Vilas Paz, Pica-Pau e Luz. Apesar do Termo de Compromisso com a URBEL, da concessão iminente e da parceria com outros atores, o Serviço de Meio Ambiente, Desapropriação e Reassentamento da SREMG/DNIT encontra-se atualmente desafiado pelo grande volume de trabalho, isto porque além das atividades cotidianas, estão sob sua responsabilidade a fiscalização do TC 941/2012, o acompanhamento/execução dos serviços demandados pela Ação Civil Pública e, até que se consolide a concessão do trecho rodoviário, o atendimento pré- morar, reassentamento e pós-morar nos municípios ao longo do trecho entre Belo Horizonte e Governador Valadares. O excepcional volume de trabalho frente ao reduzido quadro de servidores que atuam no setor, conforme relatado na Formalização da demanda (SEI 3472604), somados ao fato de que a a SREMG/DNIT não dispõe no seu</p>
--	--	---

			quadro técnico de profissionais especializados para execução direta dos serviços inerentes específicos de acompanhamento social, fica patente a necessidade de contratação de empresa que auxilie a SR/MG na realização de serviços de gerenciamento e assessoramento técnico para atendimento das citadas demandas. Assim, a realização da licitação para a contratação dos serviços citados na modalidade RDC Eletrônico decorre da necessidade da Administração em liberar frentes de obras, atender à condicionantes ambientais e à citada Ação Civil Pública.
12	RDC nº 176/2021-00	Coordenação-Geral de Obras Ferroviárias/DIF	Embora a elaboração dos serviços seja de responsabilidade do DNIT, constitui política do órgão, a contratação de empresas de consultoria para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade e do significativo volume desses serviços. Sobre o assunto, prescreve o art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: “Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição”. Para solucionar os conflitos ferroviários nos meios urbanos dos municípios de Pelotas e Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul, faz-se necessária a contratação de Empresa especializada na elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA a fim de apontar possíveis intervenções a serem realizadas na malha férrea local.
13	RDC nº 074/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	Prestar serviços técnicos especializados que englobem o assessoramento ao planejamento e monitoramento da manutenção rodoviária, em toda malha rodoviária federal sob administração do DNIT e que se encontram previstos em regimento interno atribuídos à CGPLAN e à COPLAN. A contratação está amparada na Lei Federal nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, e no Decreto nº 7.581, de 11 de outubro de 2011, que regulamenta o Regime Diferenciado de Contratações Públicas/RDC.
14	RDC nº 116/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	Embora a fiscalização dos serviços seja de responsabilidade do DNIT, constitui política do órgão a contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade e do significativo volume desses serviços. A propósito, para execução dos serviços de Gestão Ambiental descritos no Termo de Referência está prevista a mobilização de profissionais por um período de 1800 (um mil e oitocentos) dias, mobilizados para atuarem em dois escritórios de campo, ambos a serem mobilizados pela Contratada, em local de sua preferência, conforme aprovação do DNIT. Sobre o assunto, prescreve o art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: “Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição”.

			3.4. Percebe-se, portanto, que a Lei que disciplina as licitações e contratos administrativos no âmbito da administração pública, admite a contratação de empresas para auxiliar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços.
15	RDC nº 254/2021-00	CGPERT/DIR	<p>A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR/DNIT, por meio de sua Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias é a responsável pela gestão dos contratos de obras e/ou serviços de Operações da Malha Rodoviária Federal, em aproximadamente 63.000 km, entre rodovias pavimentadas e não pavimentadas. A gestão dos programas de operações rodoviárias, segundo o Regimento Interno do DNIT, é da Coordenação-Geral de Operações Rodoviária, em Brasília/DF, e a fiscalização das obras e/ou serviços das Superintendências Regionais. As empresas de consultoria supervisionarão e apoiarão a Superintendência Regional, na gestão de contratos e/ou instrumentos congêneres celebrados e/ou a celebrar com construtoras ou prestadoras de serviços, que contemple, dentre outras, as atividades de pesagem de veículos, de controle eletrônico de velocidade, realização de inventário, gestão e monitoramento das faixas de domínio e Autorização Especial de Trânsito de acordo com as exigências técnicas e administrativas especificadas no respectivo edital, normas e instruções de serviço. Assim, embora a fiscalização dos serviços seja de responsabilidade das Superintendências Regionais do DNIT nos Estados, constitui política do Órgão a contratação de empresas de consultoria para subsidiá-las e apoiá-las nessas atividades. Sobre o assunto, prescreve o art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: “Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição”. Para os fins dessa Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados aqueles arrolados em seu art. 13, especialmente os previstos no inciso IV, a seguir: “Art. 13... IV – “Fiscalização, supervisão ou gerenciamento de obras ou serviços”. Percebe-se, portanto, que em uma das Leis que disciplinam as licitações e contratos administrativos no âmbito da administração pública, admite a contratação de empresas de consultoria para assessorar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços. As atividades de Supervisão e Apoio objeto do projeto básico, demandam o suporte de empresa especializada, que atuará junto às respectivas Superintendências Regionais do DNIT, com objetivo de fornecer os dados pertinentes aos contratos e/ou instrumentos congêneres de execução de obras e/ou serviços, com base em informações devidamente</p>

			<p>consolidadas, de maneira a possibilitar a interpretação de eventos e de não conformidades, bem como propiciar a tomada de decisões adequadas. Adicionalmente, a contratação de obras e/ou serviços de operações rodoviárias é obrigação do DNIT, baseado no princípio básico da Administração de preservar o Patrimônio Público sob sua responsabilidade e disponibilizar aos usuários das rodovias condições de trafegabilidade seguras. É responsabilidade do DNIT, através de sua Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, adotar medidas que visem à manutenção do trânsito em condições seguras, conforme previsto no Art. 1º, § 2º, do Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503/1997, que assim dispõe: “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”. A omissão dos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito na defesa da vida dos usuários das rodovias gera responsabilidades, conforme determina o Art. 1º, § 3º do CTB, que assim dispõe: “Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”. Diante do exposto, considerando todas as atribuições do DNIT, enquanto Órgão Executivo Rodoviário da União e entidade pertencente ao Sistema Nacional de Trânsito, frente ao Plano Nacional de Pesagem – PNP, por meio de Postos Integrados Automatizados de Fiscalização - PIAF, Postos de Pesagem Veicular - PPV e das Unidades Móveis Operacionais - UMO, do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV, da Gestão da Faixa de Domínio e procedimentos para concessão de Autorização Especial de Trânsito a contratação de empresa para a supervisão dos serviços a serem executados se faz necessária, uma vez que o órgão não dispõe de suficiente quadro de profissionais para a execução direta de supervisão ao longo de toda a malha rodoviária sob a jurisdição de cada Superintendência Regional.</p>
16	RDC nº 189/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>A Ponte do km 244,63 é uma OAE presente na rodovia federal BR226/CE. A estrutura apresenta uma extensão total de 11,16 m e largura de 9,31 m. Após solicitações de ações, em caráter de urgência, para as obras de artes especiais classificadas como críticas (nota técnica igual a 1 no Sistema de Gerenciamento de Obras Especiais - SGO), SEI nº 3554944, foi realizada uma avaliação inicial na Ponte do km 244,63 na BR-226/CE (SEI nº 3996272), onde foi constatada a existência de</p>

manifestações patológicas em alguns aparelhos de apoio que podem acarretar na insuficiência estrutural da obra de arte. A principal função dos aparelhos de apoio é permitir pequenos giros e deslocamentos das peças estruturais que nele se apoiam, a medida que o grau de deterioração deste aparelho de apoio aumenta, suas funções ficam comprometidas. Conseqüentemente, a probabilidade de deformações maiores em virtude do aparelho de apoio danificado pode ser refletida em toda estrutura. Conseqüentemente, pode resultar em restrições nos graus de liberdade dos vínculos de apoio, mudando a concepção original do projeto, alterando a forma dos diagramas internos, aumentando as tensões de cisalhamento nas extremidades das vigas longarinas favorecendo o surgimento de fissuras inclinadas, tendo em vista que tais restrições limitam as possibilidades de deslocamentos. Diante desse cenário, salienta-se que as OAEs são um ponto crítico da malha rodoviária, tendo em vista o elevado capital aplicado e as conseqüências de uma eventual limitação de carga ou mesmo da total interrupção do tráfego. Ademais, independente do sistema estrutural ou construtivo adotados, dos materiais empregados e até mesmo da qualidade da execução, cedo ou tarde os efeitos da degradação começam a aparecer. Essa degradação afeta negativamente o desempenho das estruturas, tornando-as estruturalmente deficientes. Portanto, é recomendada a substituição dos aparelhos de apoio danificados a fim de manter a estabilidade da estrutura e restabelecer o desempenho adequado da OAE. Nesse aspecto, a Instrução de Serviço nº 15, de 24 de outubro de 2018, institui procedimentos a serem utilizados na execução de obras e serviços do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE. Considerando o parágrafo único do Art. 8º da Instrução de Serviço nº 15 “As intervenções de manutenção que necessitem de substituição de elementos estruturais e a recuperação de elementos estruturais metálicos com função estrutural são considerados serviços de manutenção, porém devem ser executados com base em projeto previamente aprovado pela DPP, ou pelas Superintendências Regionais por delegação”, faz-se necessária a contratação de projetos para execução das obras de recuperação da ponte. Portanto, para a OAE objeto da contratação, faz-se necessária a contratação de projeto executivo, para o dimensionamento do aparelho de apoio, bem como o console para assentamento dos atuadores hidráulicos ou outro método que permita a ação da substituição, e por fim, instruções para procedimentos executivos para instalação do novo sistema. Para fins da contratação, o Estudo Técnico Preliminar de Contratação foi cadastrado no Sistema ETP Digital, conforme evidenciado no Estudo Técnico Preliminar (7549881), em consonância com as exigências da Instrução Normativa nº 40, de 22 de

			maio de 2020. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a presente contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2021, com número do item 103. A contratação se dará na modalidade Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC, cujos objetivos são expressos na Lei nº 12.462/2011, art. 1º, § 1º.
17	RDC nº 339/2021-00	SR/AM	<p>Em 1945 o então Governador Janary Nunes preocupava-se em realizar a Trans-Amapá, cujo traçado inicial foi feito pelo Marechal Cândido Rondon, entre o município de Macapá à Clevelândia, ligando os vales dos rios Amazonas e Oiapoque, através do Araguay. Ao longo do tempo, a Rodovia Trans-Amapá recebeu vários nomes: Rodovia BR-15, Rodovia Janary Nunes e Rodovia BR 156. Finalmente definida pela SNV como rodovia federal BR 156/AP, ela foi planejada e implantada nos anos 70 pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Amapá – DER-AP, sendo dividida em dois trechos: Macapá – Calçoene, com 365 km de extensão, e Calçoene – Oiapoque, com 216 km de extensão. Em janeiro de 1971, durante o governo militar do General Ivanhoé Martins, foi inaugurado o primeiro trecho, entre Macapá e Clevelândia. Em 1976, o então Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER delegou ao Governo do Estado do Amapá, através do convênio de delegação PG016/76, a gestão da rodovia BR 156/AP. A pavimentação dos primeiros trechos da BR 156/AP só aconteceu 20 anos após a inauguração do primeiro trecho, em 1971. Atualmente a rodovia possui 473,30 km pavimentados, que vão de Macapá até 55 km após o acesso do município de Calçoene no km 659,00, mais 110,05 Km de rodovia não pavimentada, concluindo com 52,70 km pavimentados até o município do Oiapoque. O processo de licenciamento ambiental das Obras de Pavimentação da BR 156, Trecho rio Tracajatuba – Oiapoque teve seu início em 2002, com a contratação e elaboração de Estudos de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, em atendimento à determinação do IBAMA. Em 26 de dezembro de 2002, após análise e aprovação do EIA/RIMA, foi expedida a Licença Prévia nº 149/2002, com validade de 01 ano. Foi então elaborado o Plano Básico Ambiental – PBA, contendo 14 programas, cuja execução de responsabilidade do Governo do Estado do Amapá, para garantir a salvaguarda necessária à efetiva sustentabilidade ambiental das obras, em sua fase de implantação. Em 03 de agosto de 2005, após manifestação favorável da FUNAI, foi expedida nova licença de instalação, a L.I. nº 326/2005, que autorizava a pavimentação da rodovia BR-156/AP que atravessa o interior da Terra Indígena Uaçá (habitada pelas etnias Galibi, Galibi do Oiapoque, Galibi do Marworno e Kalipur), tendo como condicionantes o disposto no Ofício nº 222/CMAM/CGPIMA/05 da FUNAI. Entre estas</p>

			<p>condicionantes, está a realocação das aldeias que são lindeiras ao eixo existente da rodovia BR-156/AP. Em 2010 a SETRAP realizou a contratação da construtora responsável por realizar às obras de infraestrutura necessárias a realocação das nove (09) aldeias. Essa contratação resultou na conclusão da realocação de três (03) aldeias, sendo estas a Piquiá e Curupi concluídas em 19 de abril de 2012, e a aldeia Anawerá parcialmente concluída em 21 de agosto de 2014 (atualmente demanda finalização de obras inacabadas, por isso faz parte dos projetos atuais). Em 2011 foi instaurado o Termo de Ajustamento de Conduta nº 001/2011 referente aos Autos do Inquérito Civil Público 1.12.000.000468/2007-11, objetivando o cumprimento das condicionantes da LI, dentre elas a realocação das aldeias com toda a infraestrutura necessária, conforme projetos base elaborados pela FUNAI e a realização dos estudos complementares do componente indígena conforme TR da FUNAI/2008. 2.1.11. Em 15 de março de 2013 a FUNAI encaminhou ao IBAMA o Ofício nº 166/2013/DPDS/FUNAI – MJ, informando que de acordo com a LI 326/2005 foram estabelecidas condicionantes para o componente indígena. Neste documento a FUNAI informou que, quanto a Realocação das Aldeias apenas a Piquiá e Curupi foram realocadas, estando a Anawerá em fase de construção e ainda faltando seis aldeias para realocar. Diante das informações e considerando as recomendações do MPF através do Inquérito Civil Público, a FUNAI condicionou a renovação da LI: "Realocação das 9 aldeias com toda a infraestrutura necessária, conforme projeto base aprovado e de acordo com o projeto executivo a ser detalhado, devendo a realocação ocorrer antes da pavimentação...". Em 2013 a LI nº 929/2013 emitida pelo IBAMA considerou como condicionante o Ofício nº 166/2013/DPDS/FUNAI-MJ e demais solicitações da FUNAI no que se refere ao Licenciamento da rodovia BR-156/AP, no trecho que cruza a Terra Indígena Uaçá. Em 2019 a LI nº 1298/2019 - 1ª renovação – 1ª retificação foi emitida pelo IBAMA e manteve como condicionante o Ofício nº 166/2013/DPDS/FUNAI-MJ e demais solicitações da FUNAI no que se refere ao Licenciamento da BR-156/AP, no trecho que cruza a Terra Indígena Uaçá. O trecho norte da Rodovia BR-156/AP, a partir de Macapá, encontra-se quase que totalmente pavimentada. Apenas os lotes de obra, denominados 2 e 3 estão ainda sem este benefício. Por tratar-se de rodovia longitudinal, a execução da sua pavimentação trata benefícios diretos a toda população do estado. Além do atendimento ao estado, esta rodovia ampliará o intercâmbio entre o Brasil à Guiana Francesa. A Figura 1 dos atos preparatórios ilustra o mapa de situação do empreendimento, onde é apresentada a localização do segmento do Lote da contratação. O objetivo da realocação é colocar estas aldeias em posição mais segura para os moradores, adultos e crianças, com menor</p>
--	--	--	--

			poluição sonora, poluição do ar, e menos interferência no seu entorno. O posicionamento dessas novas aldeias a serem realocadas, foram definidos de acordo com a topografia e disponibilidade de recursos naturais, porém sempre com a anuência das comunidades indígenas, através do Comitê Gestor do Programa Indígena (COGEPI) dos Povos Indígenas do Oiapoque e da FUNAI.
18	Pregão nº 269/2021-00	Diretoria de Infraestrutura Ferroviária	A solução dos passivos ambientais são objeto de Ação junto ao Ministério Público do município de Juiz de Fora/MG e também do Órgão Ambiental Estadual, Fundação Estadual do Meio Ambiente em Minas Gerais - FEAM. As tratativas sobre o tema, encontram-se no Processo nº 50600.027441/2018-03. Devido a demanda da Fundação Estadual do Meio Ambiente em Minas Gerais - FEAM, a qual solicitou apoio da Procuradoria da República Federal no Município de Juiz de Fora para instar o DNIT a sanar o passivo ambiental identificado no Pátio das Oficinas de Santos Dumont/MG, observa-se que é necessária a atuação conjunta do DNIT e do Ministério da Infraestrutura, na elaboração de um plano de ação para mitigação deste passivo e no provisionamento de orçamento, visto que o tratamento deste tipo de passivo requer recurso vultoso. A licitação pretendida visa assim, alcançar os meios, especificações, quantitativos e serviços necessários à resolução dos passivos identificados no Pátio da Oficina de Manutenção do Pátio Ferroviário de Santos Dumont.
19	RDC nº 130/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de complementar alguns segmentos. A BR-364, construída inicialmente em 1961, é uma rodovia diagonal do Brasil que se inicia em Limeira-SP, indo até a divisa com Minas Gerais, seguindo por Goiás, Mato Grosso, Rondônia e acabando em Mâncio Lima, no extremo oeste do Acre, sendo assim uma rodovia de fundamental importância para o escoamento da produção das regiões Norte e Centro-Oeste do país. Juntamente com a BR-317, a BR-364 é a principal rodovia do Acre, uma fundamental ligação do Estado com o país. A leste liga Rio Branco ao estado de Rondônia e ao restante do país. A oeste corta todo o estado, ligando a capital Rio Branco a cidade de Cruzeiro do Sul, segundo principal município do estado. Essa rodovia foi o primeiro corredor de exportação de grãos que direcionou a produção para os portos Amazônicos. A BR-364 viabilizou, naquele momento, um processo de formação de vários assentamentos, inserção de projetos agropecuários e de mineração. Atualmente, a BR-364/AC possui um segmento planejado, pavimentado e liberado para tráfego

			<p>permanente. Em contrapartida, existe outro segmento que encontra-se planejado, e não-implantado, conseqüente interligação dos municípios dos confins do extremo oeste do Estado do Acre com o restante do país. O referido segmento planejado e não-implantado da rodovia federal BR364/AC vai do km 777,7 ao km 888,3, com 110,6 km de extensão, do município de Mâncio Lima/AC até a divisa com o Peru em Pucallpa. Esse trecho encontra várias dificuldades por ainda não ter sido implantado, que vão desde os problemas climáticos, haja vista que o verão amazônico só compreende os meses de julho ao fim de outubro, até o fato de que a BR corta parques ambientais e terras indígenas. O trecho não tem a capacidade para suportar o tráfego pesado de carretas no período chuvoso. Dessa forma, a implantação da BR-364/AC promoverá a integração social e comercial entre os principais municípios acreanos, principalmente entre as cidades da região oeste do Estado. Quando concluída, ela incrementará o desenvolvimento das atividades agropecuárias e fornecerá melhorias nas condições de transporte, facilitando o escoamento da produção das propriedades rurais localizadas na região de influência da rodovia, contribuindo para a redução do custo de vida da população daquela região, especialmente quanto à aquisição de gêneros alimentícios e produtos manufaturados. Outro fator relevante na implantação da rodovia é que ela viabilizará a integração dos sistemas aquaviário e rodoviário dos municípios que ainda se encontram em situação de grande isolamento geográfico. Uma vez que a rodovia em questão se encontra em região de fronteira, constata-se que as obras relativas são dispensadas a apresentar avaliação prévia da viabilidade econômica (EVTEA), em razão de ser considerada de interesse social e segurança nacional, cuja dispensa em razão desses fatores está prevista no art. 3º da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 e Decreto-Lei nº 2.375, de 1987. 2.8. Para fins da contratação, o Estudo Técnico Preliminar de Contratação foi cadastrado no Sistema ETP Digital, conforme evidenciado no Estudo Técnico Preliminar (7717073), em consonância com as exigências da Instrução Normativa nº 40, de 22 de maio de 2020. 2.9. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2021, com número do item 670.</p>
20	RDC nº 405/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de complementar alguns segmentos. A BR-156 é uma rodovia federal longitudinal brasileira, localizada no Amapá. Tem início no município de Laranjal do Jari (km 27,0 da Rodovia), na divisa com o estado do Pará, passando

			<p>pela capital do estado do Amapá, Macapá (km 271,2 – fim do Trecho Sul), e seguindo até o município de Oiapoque (Trecho Norte da via), terminado na divisa entre Brasil e Guiana Francesa, Ponte Binacional Brasil / Guiana Francesa (km 822,9). O trecho entre o km 0,0 e o km 27,0 da Rodovia está em fase de planejamento, e ligará Laranjal do Jari à Cachoeira Santo Antônio. São 551,7 quilômetros entre o Oiapoque e o acesso à Macapá (BR-210/AP), e 244,2 quilômetros entre o acesso à Macapá e Laranjal do Jari (trecho via cidade de Santana), totalizando 795,9 quilômetros de estrada implantada, que corta de norte ao sul do Estado. Do total implantado, 440,9 quilômetros do Trecho Norte são de estrada pavimentada, tendo 110,8 quilômetros de estrada, no município de Calçoene, a pavimentar. O Trecho Sul da rodovia (Laranjal do Jari - Macapá) encontra-se em leito natural até então. A Ponte Binacional Brasil / Guiana Francesa é a primeira e única ligação por terra entre o Brasil e a União Europeia, no caso a Guiana Francesa, território ultramarino da França. A obra foi concluída em junho de 2011 no PAC 2, sendo aberta para o tráfego de veículos entre as cidades de Oiapoque-AP/BR e Saint-Georges de l’Oyapock-GF/FR, em 18 de março de 2017. A obra foi financiada por Brasil e França, com divisão dos recursos totais aplicados em 50% para cada um dos países. O acordo Binacional tecido entre Brasil e França previa a construção da ponte e a pavimentação do Trecho Norte da BR-156/AP, permitindo a ligação por terra entre Cayenne-GF e Macapá-AP/BR, possibilitando a utilização por parte da França do Porto de águas profundas de Santana, em Macapá, para a logística de abastecimento da Guiana Francesa. Desta forma, a logística entre a França e seu território ultramarino não ocorreria mais pelo Porto de Trinidad Tobago, que obrigava o desmonte das cargas e embarque em embarcações menores, com calado compatível ao porto de Cayenne, prática que elevava os custos de transporte de mercadoria. Em contrapartida, a utilização do Porto de Santana por parte dos Franceses arrecadaria recursos e traria modernização ao porto. A fronteira Brasil-União Europeia seria aberta para livre comércio, trazendo desenvolvimento à região norte do Estado do Amapá. Desde a conclusão da obra até então, contrariando as normas técnicas de manutenção de Obras de Arte Especiais, a Ponte Binacional Brasil / Guiana Francesa, não recebeu nenhuma inspeção ou intervenção de manutenção periódica ou preventiva. Após recente caso de degradação do sistema de estaiamento da Ponte Gov. Almir Gabriel, pertencente ao Governo do Estado do Pará, de sistema de estaiamento similar ao aplicado na Ponte Binacional Brasil / Guiana Francesa, alertou-se a necessidade de avaliação do estado da estrutura da ponte e integridade dos estais de sustentação, levando o DNIT a uma programação de Inspeção Especial para avaliação do</p>
--	--	--	---

			<p>funcionamento das peças que compõem o corpo do projeto. A Inspeção Especial é essencial para garantir a qualidade e o desempenho da estrutura da ponte estaiada, garantindo a segurança de seus usuários, mantendo a funcionalidade e a durabilidade da ponte. Adicionalmente, o Decreto 6.250, de 06 de novembro de 2007, estabelece em seu Artigo 11 que a manutenção da ponte será realizada em conformidade com o Manual de Operação e Manutenção da Ponte, documento usado como referência para a definição do escopo desta contratação. Para fins da contratação, o Estudo Técnico Preliminar de Contratação foi cadastrado no Sistema ETP Digital, conforme evidenciado no Estudo Técnico Preliminar 61/2021 (SEI nº 8832220), em consonância com as exigências da Instrução Normativa nº 40, de 22 de maio de 2020. 2.12. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2021, com número do item 648.</p>
21	Pregão nº 424/2021-00	Diretoria de Infraestrutura Aquaviária	<p>O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT é uma autarquia responsável pela política de transportes determinada pelo Governo Federal. Criado pela Lei nº. 10.233/2001, sob regime de autarquia vinculada ao então Ministério dos Transportes, sucedido pelo Ministério da Infraestrutura, foi implantado em fevereiro de 2002 para desempenhar as funções relativas à construção, manutenção e operação de infraestrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação - SFV sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, conforme Decreto nº 8.489, de 10 de julho de 2015. A Resolução Nº 39, de 17 de novembro de 2020, que instituiu Regimento Interno da autarquia definiu uma estrutura organizacional para o Departamento. No que diz respeito à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, esta encontra-se no grupo dos órgãos específicos singulares e suas atribuições encontram-se descritas no Art. 132 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39 de 17/11/20. Para o desempenho de suas atribuições, a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária está estruturada conforme o organograma constante no Termo de Referência. As atribuições das unidades componentes da estrutura da DAQ estão definidas nos artigos 133 a 143 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39 de 17/11/20. Vale ressaltar que o Decreto Nº 10.368 de, 22 de maio de 2020 fez com que as antigas Administrações Hidroviárias (AH) e todas as suas atribuições regimentais, cargos, funções, pessoal, patrimônio, acervo técnico, contratos e outros elementos passassem à responsabilidade das Superintendências Regionais (SR). Tal incorporação foi devidamente atualizada na nova versão do regimento interno. Com a transição, as SRs assumiram a responsabilidade por todos os contratos</p>

vigentes referentes a infraestrutura aquaviária. Portanto resta esclarecido que a DAQ possui uma missão relevante na gestão das obras e serviços de infraestrutura aquaviária tendo a responsabilidade administrar e gerenciar a execução de programas de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária, que correspondem a ações que se estendem por todas regiões do Brasil. Para o desempenho dessas atribuições a Sede conta com uma estrutura extremamente enxuta. Atualmente a atuação da DAQ tem sido viabilizada a partir do apoio técnico prestado no âmbito do Contrato nº 315/2016, que presta serviços técnicos especializados no assessoramento em áreas fundamentais de atuação da Diretoria. O referido contrato tem o término de sua vigência prevista para dezembro/2021 sendo necessária a contratação de nova empresa para a continuidade do referido assessoramento, cuja ausência tende a impactar sobremaneira as metas e objetivos definidos para a Diretoria, suas Coordenações setoriais e conseqüentemente o próprio DNIT. Portanto, o contrato de serviços técnicos especializados de assessoramento, engenharia consultiva e gestão dos empreendimentos integrantes das ações de construção, operação e manutenção a cargo da DAQ, objeto deste Termo de Referência, visa a adequação e ao aperfeiçoamento do dispositivo de gestão, acompanhamento e monitoramento técnico da execução dos contratos, convênios, termos de execução descentralizada e outros instrumentos congêneres dos empreendimentos aquaviários executados tanto no âmbito da DAQ e quanto das Superintendências Regionais (SR) envolvidas de modo a permitir a continuidade da atuação da DAQ frente à escassez de servidores e falta de perspectivas para realização de novos concurso para reposição dos seus quadros. Outros fatores preponderantes que justificam a necessidade do contrato são: Desafios a obstáculos ambientais (Bióticos e Antrópicos) a serem vencidos. Acompanhamento e monitoramento dos remanejamentos de serviços públicos, bem como de eventuais Desapropriações e Reassentamentos em tempo hábil, além da questão ligada ao Meio Ambiente, prevenindo riscos e prováveis interferências nos prazos e metas estipulados e respeitando o orçamento preestabelecido. Diversidade de Empresas e Consórcios X Compatibilização de serviços de Engenharia (projetos e obras) pertencentes a um mesmo empreendimento ou entre diversos contratos no âmbito deste gerenciamento. Necessidade de equipe multidisciplinar para subsidiar relatórios mensais que irão proporcionar as melhores estratégias para a tomada de decisão da gestão dos empreendimentos; e Obtenção de informações tempestivas, com isenção, como subsídio à tomada de decisão, seja na execução ou no controle financeiro da gestão do

			<p>empreendimento. Os objetivos com a presente contratação visam a: Aprimorar a execução de políticas públicas para infraestrutura, orientada à multimodalidade; Facilitar a integração das atividades técnicas e gerenciais dos empreendimentos aquaviários; Ampliar a capilaridade de atuação do DNIT no setor aquaviário; Priorizar as atividades fins e gerenciais, concentrando recursos humanos nas áreas de engenharia visando o correto gerenciamento de todas as ações da Diretoria; Padronizar processos operacionais, administrativos e técnicos. A contratação dos serviços possibilitará ao DNIT manter uma estrutura gerencial adequada para acompanhamento eficiente e tempestivamente toda a gama de ações necessárias à realização dos empreendimentos, de maneira a possibilitar sua execução conforme planejado, possibilitando uma atuação proativa de forma a assegurar os aspectos de prazo, custo, qualidade e risco, assim como adequação e aperfeiçoamento do dispositivo de gestão do acompanhamento e monitoramento da execução dos contratos relacionados à infraestrutura aquaviária. Conforme se depreende do exposto, trata-se da execução de serviços para os quais o DNIT não dispõe de quadro suficiente de profissionais para execução direta, sendo, portanto, necessário valer-se da execução de forma indireta, mediante a contratação de empresa especializada, por meio de licitação. Para a execução das atividades descritas neste Termo de Referência está prevista a mobilização de profissionais de nível superior para o desenvolvimento de produtos por um período de 36 (trinta e seis) meses consecutivos. Assim, não obstante a fiscalização dos serviços seja de responsabilidade do DNIT, devido à carência de seu quadro técnico, tanto na sede quanto nas SRs, verifica-se a premente necessidade da contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nas atividades de assessoramento técnico de engenharia e de gerenciamento de obras e serviços dos seus empreendimentos. Sobre o assunto, assim prescrevem o Art. 67 e o inciso IV do Art. 13 da Lei nº. 8.666/93, de 21/06/93, e suas alterações, com o seguinte teor: Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição. Art.13. Para os fins dessa Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados os trabalhos relativos a: (...) IV – Fiscalização, supervisão ou gerenciamento de obras ou serviços. (grifo nosso) Verifica-se no estamento jurídico pátrio, portanto, que a Lei das Licitações e Contratos Administrativos no âmbito da Administração Pública admite a contratação de empresas de consultoria para auxiliar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços. Dada a magnitude e abrangência deste programa de obras de construção,</p>
--	--	--	--

			<p>manutenção e operação das infraestruturas aquaviárias e considerando os diversos aspectos relacionados a estes contratos, no âmbito técnico, administrativo e financeiro, faz-se necessária a contratação de empresa especializada visando o suporte ao órgão na gestão deste grande número de contratos, subsidiando, ações necessárias e tempestivas para atuação conjunta em outras instituições governamentais afins e demais atores envolvidos, que gerem eficácia e eficiência na execução e controle dos empreendimentos.</p>
22	RDC nº 362/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	<p>O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT é o órgão executor da política de transportes determinada pelo Governo Federal. Criado pela Lei n.º 10.233/2001, sob regime de autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, foi implantado em fevereiro de 2002 para desempenhar as funções relativas à construção, manutenção e operação de infraestrutura dos segmentos do Sistema Nacional de Viação - SNV, sob administração direta da União, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, conforme Decreto n.º 4.129 de 13/02/2002. O Decreto n.º 8.376/2014 transferiu ao DNIT a administração patrimonial dos imóveis da União correspondentes às faixas de domínio das rodovias federais integrantes do Sistema Nacional de Viação - SNV, enquanto necessários ou vinculados às atividades do DNIT; e as áreas que vierem a ser desapropriadas pelo DNIT em nome da União para implantação de rodovias; e as áreas efetivamente utilizadas ou necessárias para o funcionamento das sedes das Unidades Locais e Superintendências Regionais do DNIT. Para tanto, investiu o DNIT de poderes de representação da União e estabeleceu o prazo de 20 (vinte) anos para regularização das faixas de domínio de toda a malha rodoviária constante no Sistema Nacional de Viação - SNV. Neste contexto, no ano de 2015 foi instituído o Programa Federal de Faixas de Domínio – PROFAIXA, para promover a regularização das faixas de domínio integrantes do Sistema Nacional de Viação - SNV, com vistas à maior segurança para aqueles que trafegam nas vias, bem como para os que residem ou exercem atividades ao longo das margens das faixas de domínio, além de otimizar a fiscalização, especialmente quanto às ocupações irregulares porventura instaladas nas referidas faixas. O programa, que será executado pelo DNIT, é composto das seguintes ações: levantamento de informações técnicas sobre as faixas de domínio; incorporação de geotecnologias para análise, produção e homologação de dados; utilização de base de dados de sistemas de registro de informações da Administração Pública Federal que subsidiarão a análise de confrontantes/lindeiros; criação e disponibilização de base declaratória pública de faixa de domínio</p>

			<p>aos cidadãos; comunicação com os cidadãos; e regularização das faixas de domínio. De tal modo, a contratação das atividades previstas neste Termo de Referência tem como objetivo servir de apoio para as atividades de regularização patrimonial, facilitando o desenvolvimento das atividades previstas no Decreto Federal n.º 8.376/2014, principalmente no que concerne às atividades relativas à caracterização, incorporação, regularização cartorial, destinação, controle, avaliação, fiscalização das faixas de domínio da União, bem como melhoria na mobilidade urbana e ampliação de infraestrutura logística. O modelo de contratação permitirá o aumento da capacidade operacional do DNIT no planejamento, fiscalização, controle e gestão dos procedimentos de administração patrimonial, tendo em vista a centralização dos contratos, bem como possibilitará que a execução destes serviços seja realizada uniformemente. O Termo de Referência (TR) tem por objetivo apresentar os direcionamentos a serem seguidos, caracterizar o objeto e descrever os serviços a serem executados pela(s) Contratada(s). Os serviços são todos aqueles necessários ao completo atendimento do objeto de acordo com o escopo apresentado. Deverão ser atendidos todos os dispositivos da Instrução Normativa n.º 20/DNIT SEDE, de 03 de junho de 2020, que trata dos procedimentos de reconhecimento de faixa de domínio existente no DNIT, assim como à legislação vigente, bem como os princípios aplicáveis à Administração Pública. As atividades serão desempenhadas em todo o território nacional, divididos em 3 (três) lotes e subdivididos em 5 (cinco) regiões de atuação, sendo os trechos apresentados à(s) empresa(s) vencedora(s) ou ao consórcio de empresas, durante a vigência do contrato para a execução das atividades relacionadas, conforme as necessidades demandadas pelo DNIT, visando o desenvolvimento das atividades de regularização e o auxílio na administração patrimonial das faixas de domínio da União.</p>
--	--	--	---