

PROCESSOS LICITATÓRIOS HOMOLOGADOS – CLOSE – 2022

Total do Valor Global Orçado: R\$1.058.397.676,29

Total de Desconto do Valor Orçado: R\$ 244.738.008,73

Total do Valor Homologado: R\$ 813.659.667,56

Percentual de Desconto total sobre o valor orçado: 23,12%

Quantidade de Licitações Homologadas: 27

Quantidade de Lotes Homologados: 38

Licitações fracassadas: 5 (3 publicadas em 2022)

Edital		Objeto Resumido	Mês da Homologação	Valor Global Orçado	Valor Homologado	Desconto do Valor Orçado	Percentual
1	RDC nº 489/2021-00	Contratação de empresa especializada para elaboração de projeto básico de engenharia para eliminação/mitigação dos conflitos ferroviários nas transposições férreas no município de Paranaguá/PR - Lote Único.	Janeiro	R\$ 1.742.466,47	R\$ 1.543.746,00	R\$ 198.720,47	11,40%
2	Pregão nº 368/2021-00	Contratação de Empresa Especializada para Elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica Ambiental - EVTEA para Resolução de Conflitos Ferroviários no Meio Urbano do Município de Cornélio Procópio no Estado do Paraná - Lote Único.	Janeiro	R\$ 692.534,00	R\$ 445.000,00	R\$ 247.534,00	29,95%

3	Pregão nº 485/2021-00	Contratação de empresa de consultoria para execução dos serviços especializados de apoio e assessoramento técnico à DIR/DNIT, no planejamento e gerenciamento da execução do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas - PROARTE- Lote Único.	Janeiro	R\$ 28.403.069,60	R\$ 19.299.999,00	R\$ 9.103.070,60	31,94%
4	RDC nº 486/2021-00	Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia; elaboração e execução de todas as etapas e ações necessárias, bem como cumprimento de todas as obrigações e condicionantes, requeridas no processo de licenciamento ambiental; e execução das obras de implantação, pavimentação, restauração e obra de arte especial, na rodovia BR135/MG - Lote Único.	Janeiro	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada

5	RDC nº 511/2021-00	Contratação de empresa especializada para elaboração de projetos básico e executivo de engenharia para recuperação de passarelas de pedestres localizadas na cidade de Uberlândia-MG - Lote Único.	Fevereiro	R\$ 289.057,14	R\$ 200.000,00	R\$ 89.057,14	30,81%
6	RDC nº 261/2021-00	Contratação de serviços de Trabalho Técnico Social - TTS, demolição de benfeitorias e limpeza de terreno, bem como elaboração de Projeto de Tratamento de Áreas Remanescentes - PTAR. Os serviços serão executados sob a ótica da jurisdição do DNIT e em conformidade com a Legislação Ambiental e as normas regulatórias dessas atividades - Lote Único.	Março	R\$ 22.663.388,41	R\$ 19.187.000,00	R\$ 3.476.388,41	15,34 %
7	RDC nº 257/2021-00	Contratação de empresa de consultoria ambiental especializada na elaboração de estudos ambientais necessários para a obtenção de Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI), Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) de empreendimentos prioritários para o DNIT - 3 Lotes.	Março	R\$ 54.432.978,71 (Lote 1) R\$ 61.444.616,29 (Lote 2) R\$ 42.427.311,88 (Lote 3)	R\$ 47.493.500,00 (Lote 1) R\$ 44.240.123,76 (Lote 2) R\$ 33.776.980,00 (Lote 3)	R\$ 6.939.478,71 (Lote 1) R\$ 17.204.492,53 (Lote 2) R\$ 8.650.331,88 (Lote3)	12,75% (Lote 1) 28% (Lote2) 12,75% (Lote 3)

8	Pregão nº 539/2021-00	Contratação de empresa especializada para atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA para implantação de transposições na via férrea no perímetro urbano de Rolândia no estado do Paraná - Lote Único.	Março	R\$ 577.246,13	R\$ 527.117,07	R\$ 50.129,06	8,68%
9	RDC nº 538/2021-00	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básico e executivo de engenharia visando a execução das obras de restauração da BR-364/AC, no trecho entre o município de Sena Madureira (km 274,20) ao Rio Liberdade (km 682,90) – 2 Lotes.	Março	R\$ 7.025.698,77 (Lote A)	R\$ 5.400.000,00 (Lote A)	R\$ 1.625.698,77 (Lote A)	23,13% (Lote A)
				R\$ 6.344.587,07 (Lote B)	R\$ 5.250.000,00 (Lote B)	R\$ 1.094.587,07 (Lote B)	17,25 % (Lote B)
10	RDC nº 425/2021-00	Contratação de empresa para prestação de serviços técnicos para elaboração e atualização de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA - Lote Único.	Março	R\$ 47.346.695,19	R\$ 40.581.393,53	R\$ 6.765.301,66	14,29%

11	RDC nº 533/2021-00	Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia; execução de todas as etapas e ações necessárias, bem como cumprimento de todas as obrigações e condicionantes, requeridas no processo de licenciamento ambiental; apoio aos serviços de desapropriação, remoção e reassentamento; e execução das obras da ponte internacional Porto Xavier (Brasil)/San Xavier (Argentina) – BR-392/RS - Lote Único.	Abril	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada
12	RDC nº 071/2022-00	Contratação integrada de empresa (s) para a elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e a execução das obras de construção da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte - IP4 - no município de Santana, no estado do Amapá - Lote Único.	Maio	R\$ 23.872.236,17	R\$ 23.370.919,21	R\$ 501.316,96	2,10%

13	RDC nº 528/2021-00	Contratação de empresa especializada para a execução dos serviços técnicos especializados para o desenvolvimento de projetos de restauração rodoviária e do programa CREMA, subdividido em 03 lotes – 3 Lotes.	Maio (Lote 1) Agosto (Lote 2 e 3)	R\$ 82.069.191,31 (Lote 1) R\$ 82.069.191,31 (Lote 2) R\$ 82.069.191,31 (Lote 3)	R\$ 44.919.050,32 (Lote 1) R\$ 59.902.058,00 (Lote 2) R\$ 44.919.051,79 (Lote 3)	R\$ 37.150.140,99 (Lote 1) R\$ 59.317.272,83 (Lote 2 e 3)	45,26% (Lote 1) 36,14% (Lote 2 e 3)
14	RDC nº 081/2022-00	Contratação de empresa especializada para a Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia visando a execução das obras de Implantação, Pavimentação, Adequação de Capacidade com Melhoria da Segurança e Eliminação de Segmentos Críticos da BR-235/TO/MA, subdivididos nos lotes "A", "B" e "C" - 3 Lotes.	Junho	R\$ 5.297.307,45 (Lote 1) R\$ 6.894.229,04 (Lote 2) R\$ 3.308.600,05 (Lote 3)	R\$ 3.485.000,00 (Lote 1) R\$ 4.825.900,00 (Lote 2) R\$ 2.107.000,00 (Lote 3)	R\$ 1.812.307,45 (Lote 1) R\$ 2.068.329,04 (Lote 2) R\$ 1.201.600,05 (Lote 3)	34,21% (Lote 1) 30% (Lote 2) 36,32% (Lote 3)

15	RDC nº 090/2022-00	Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia; elaboração e execução de todas as etapas e ações necessárias, bem como cumprimento de todas as obrigações e condicionantes, requeridas no processo de licenciamento ambiental; e execução das obras de implantação, pavimentação, restauração e obra de arte especial, na rodovia BR135/MG - Lote Único.	Junho	R\$ 237.744.899,47	R\$ 237.744.000,00	R\$ 899,47	0,000378%
16	RDC nº 348/2021-00	Contratação de empresa especializada para execução dos serviços de gestão ambiental, abrangendo a supervisão ambiental, a implementação de programas ambientais e o gerenciamento ambiental das obras de adequação e duplicação, incluindo obras de arte especiais, na BR-101/PE/AL/SE/BA - Lote Único.	Julho	R\$ 34.825.286,41	R\$ 23.499.848,41	R\$ 11.325.438	32,52%

17	RDC nº 166/2022-00	Contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia; execução de todas as etapas e ações necessárias, bem como cumprimento de todas as obrigações e condicionantes, requeridas no processo de licenciamento ambiental; apoio aos serviços de desapropriação, remoção e reassentamento; e execução das obras da Ponte Internacional Porto Xavier (Brasil) /San Xavier (Argentina) - Lote Único.	Julho	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada
18	Pregão 116/2022-00	Contratação de empresa especializada ou consórcio de empresas para execução dos serviços de apoio técnico no gerenciamento do processamento, na análise e manutenção e aperfeiçoamentos dos sistemas para Autorizações Especiais de Trânsito - AET e Produtos Perigosos - Lote Único.	Agosto	R\$ 20.987.288,21	R\$ 13.767.660,17	R\$ 7.219.628,04	34,40%

19	RDC nº 122/2022-00	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia para adequação de capacidade, duplicação, restauração, implantação, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos da BR-020/GO/BA – 3 Itens.	Agosto (Itens 1 e 2) Dezembro (Item 3)	R\$ 10.248.729,85 (Item 1) R\$ 7.654.262,82 (Item 2) R\$ 6.193.770,96 (Item 3)	R\$ 13.963.500,00 (Itens 1 e 2) R\$ 4.249.999,00 (Item 3)	R\$ 3.939.492,67 (Itens 1 e 2) R\$ 1.943.771,96 (Item 3)	22% (Itens 1 e 2) 31,38% (Item 3)
20	RDC nº 210/2022-00	Contratação de Empresa para elaboração de estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) para federalização, projetos básicos de engenharia para implantação de obra de arte especial e acessos, e projetos básico e executivo de engenharia visando a adequação de capacidade com melhoria de segurança e eliminação de pontos críticos na BR-163/RS/SC - Lote Único.	Setembro	R\$ 7.618.111,88	R\$ 4.547.971,43	R\$ 3.070.140,45	40,3%
21	Pregão nº 204/2022-00	Contratação de empresa especializada para prestação dos serviços de Supervisão das Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia BR-156/AP - Lote Único.	Setembro	R\$ 14.749.201,49	R\$ 8.380.000,00	R\$ 6.369.201,49	43,18%

22	RDC nº 244/2022-00	Contratação integrada de empresa especializada na elaboração, implantação, manutenção e monitoramento de Projeto de Plantio Compensatório, por meio de recomposição florestal com espécies vegetais nativas, em atendimento às obrigações ambientais do processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação e implantação de obras de artes correntes e especiais da rodovia BR-230/PA, trecho entre a Divisa TO/PA e Rurópolis/PA SC - Lote Único.	Setembro	R\$ 13.096.049,28	R\$ 10.345.878,93	R\$ 2.750.170,35	21,00%
23	RDC nº 297/2022-00	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia visando a execução das obras de implantação, pavimentação, adequação de capacidade e melhorias de segurança com eliminação de pontos críticos, inclusive segmentos planejados da rodovia BR-402/MA/PI SC - Lote Único.	Outubro	R\$ 19.363.846,98	R\$ 14.492.362,99	R\$ 4.871.483,99	25,16%

24	RDC nº 324/2022-00	Contratação de empresa para prestação de serviços técnicos especializados no assessoramento em gestão pública e engenharia consultiva no âmbito da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária/DNIT (DIF/DNIT) – Lote Único.	Novembro	R\$ 45.596.390,61	R\$ 26.863.667,15	R\$ 18.732.723,46	41,08%
25	RDC nº 141/2022-00	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básico e executivo de engenharia visando a execução das obras de implantação em pista dupla, pavimentação, obra de arte especial e túnel na rodovia BR-381/MG - Variante do Rio Santa Bárbara - Lote Único.	Dezembro	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada
26	RDC nº 298/2022-00	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia para obras de adequação de capacidade, (duplicação) e de restauração/reabilitação com melhorias para segurança de rodovia, inclusive segmentos planejados da rodovia BR010/MA - Lote Único.	Dezembro	R\$ 9.156.160,32	R\$ 5.444.252,92	R\$ 3.711.907,40	40,54%

27	RDC nº 346/2022-00	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia visando a realização das obras de adequação de capacidade, (duplicação) e de restauração/reabilitação com melhorias de segurança com eliminação de pontos críticos, inclusive segmentos planejados da rodovia federal BR-316/MA – Lote Único.	Dezembro	R\$ 7.228.381,65	R\$ 4.282.093,29	R\$ 2.946.288,36	40,76%
28	RDC nº 377/2022-00	Contratação de empresa especializada para execução, manutenção e monitoramento do Projeto de Recuperação de Áreas Degradadas - PRAD e instalação de dispositivos para a mitigação de impactos à fauna, na Rodovia BR-319/AM/RO, segmento km 13,00 - km 820,10 (AM) e km 0,00 - km 56,70 (RO), com extensão de 863,80 km – Lote Único.	Dezembro	R\$ 24.786.706,92	R\$ 21.648.685,03	R\$ 3.138.021,89	12,6601%

29	RDC nº 348/2022-00	Contratação de empresa especializada para a execução das obras complementares da adequação geométrica da linha férrea e transferência do Pátio Ferroviário de Barra Mansa/RJ – Lote Único.	Dezembro	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada	Licitação Fracassada
30	RDC nº 397/2022-00	Contratação de empresa especializada para a elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia para obras de implantação em pista dupla do prolongamento da rodovia BR-448/RS até o entroncamento com a ERS-240, totalizando 18,70 km de extensão – Lote Único.	Dezembro	R\$ 11.573.369,31	R\$ 6.307.486,27	R\$ 5.265.883,04	45,50%
31	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 no Estado de Mato Grosso. Tratamento Diferenciado: Sem benefícios	Janeiro (item 3) Setembro (item 1) Novembro (item 2) Nova Homologação	R\$ 7.893.162,3300 (item 1) R\$ 5.910.151,65 (item 2) R\$ 7.231.766,14 (item 3)	R\$ 4.844.000,00 (item 1) R\$ 3.340.628,34 (item 2) R\$ 4.299.995,91 (item 3)	R\$3.049.163,33 (item 1) R\$2.569.523,31 (item 2) R\$ 2.931.770,23 (item 3)	38,6% (Item 1) 43,47% (Item 2) 40,54% (Item 3)

32	RDC nº 287/2020-00	Execução dos Serviços Técnicos Especializados de Supervisão e Apoio à Fiscalização na Implementação das Ações de Operação Rodoviária nas Malhas sob a Jurisdição da Superintendência Regional do DNIT no Estado de Minas Gerais.	Abril – Nova homologação	R\$7.570.543,71 (Item 6)	R\$ 4.163.799,0405 (item 6)	R\$3.406.744,6695 (item 6)	45%
Total de Desconto do Valor Orçado		R\$ 244.738.008,73					
Total do Valor Homologado		R\$ 813.659.667,56					

ANEXO I JUSTIFICATIVA PARA CONTRATAÇÃO

Edital		Área Demandante	Justificativa
			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

1	RDC nº 489/2021-00	Diretoria de Infraestrutura Ferroviária	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”. A Diretoria de Infraestrutura Ferroviária tem como norte em suas contratações o Programa Nacional de Segurança Ferroviária - PROSEFER que, em resumo, fornece uma lista de priorização de empreendimentos que visem a eliminação de conflitos ferroviários em meios urbanos. Essa priorização é dada pelo Índice de Prioridade Prosefer - IPP, número entre 0 (zero) e 1 (um) obtido através de critérios de segurança, mobilidade urbana, operação ferroviária e econômicos. Com IPP de 0,626, Paranaguá ocupa a posição de número 02 (dois) no PROSEFER. A isso se deve a inserção do Projeto Básico em fase de contratação no plano de Diretrizes 2021 do DNIT, divulgadas em 09/03/2021. Após aprovação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, faz-se necessária a elaboração do Projeto Básico com grau de precisão que garanta a viabilidade técnica, econômica e ambiental das alternativas indicadas no EVTEA
2	RDC nº 368/2021-00	Diretoria de Infraestrutura Ferroviária	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 no meio urbano do município Cornélio Procopio, no Estado do Paraná, 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.

3	Pregão nº 485/2021-00	CGMRR/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	A Justificativa e Objetivo da Contratação encontram-se pormenorizadas em tópico específico dos Estudos Técnicos Preliminares e previstas a seguir. 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. São elementos integrantes da malha rodoviária as Obras de Arte Especiais e outras estruturas utilizadas em soluções de contenção e de drenagem. Para a realização da manutenção e reabilitação dessas estruturas o DNIT desenvolveu o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas– PROARTE, definido pela Instrução de Serviço nº 15 de 24/10/2018. Entre pontes e viadutos, o DNIT tem sob sua administração aproximadamente 8.000 estruturas com diversos sistemas estruturais e materiais. A Coordenação de Manutenção de Estruturas e Contensões – COMEC é uma setorial relativamente recente no âmbito do DNIT, tendo sido formalmente instituída quando da publicação da Resolução nº 26, de 5 de maio de 2016, do Conselho de Administração do DNIT, que aprovou o Regimento Interno da Autarquia ainda em vigor. A COMEC é parte integrante da Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária – CGMRR. Posteriormente a criação formal da COMEC, conforme atribuições previstas no Art. 98 do Regimento Interno do DNIT, foi criado o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas e Contensões – PROARTE, cuja gestão é de responsabilidade da COMEC. Essa situação requer o reforço adicional das estruturas de acompanhamento das atividades inerentes a Coordenação, o que se pretende obter por meio da contratação de um gerenciamento visando acompanhar, de forma mais próxima possível, o andamento do PROARTE. No contrato a ser celebrado está prevista uma série de atividades com o fito de auxiliar o DNIT na execução do programa por meio de produtos que possuem as seguintes premissas: a)Acompanhamento e monitoramento de vários contratos cujo objeto consiste na execução de obras e serviços em OAE's em diversas rodovias federais localizadas em todas as regiões e subdivididas em vários lotes de obras; b)Apoio ao DNIT na elaboração de Anteprojetos de Reabilitação de Estruturas e Contensões, conforme demanda do DNIT; c)Apoio ao DNIT na elaboração de Orçamentos de Anteprojetos de Reabilitação de Estruturas e Contensões, conforme demanda do DNIT; d)Apoio ao DNIT na elaboração e avaliação de Planos de Trabalho, conforme demanda do DNIT; e)Elaboração de relatórios gerenciais contendo informações a respeito da execução física, financeira e orçamentária do PROARTE. O objetivo dos serviços é assessorar o DNIT, por meio de estrutura gerencial adequada, no acompanhamento eficiente e tempestivo de toda a gama de ações necessárias à realização do programa (PROARTE), de maneira a possibilitar sua execução conforme
---	-----------------------	--	---

			planejado, possibilitando uma atuação proativa de forma a garantir os aspectos de qualidade, custo e prazo. No âmbito da Coordenação de Manutenção de Estruturas e Contenções – COMEC, estima-se para os próximos 4 anos a gestão de 100 contratos decorrentes de anteprojetos de reabilitação de estruturas, cerca de 400 OAE's, e 200 contratos de manutenção de estruturas, cerca de 5.000 OAE's, perfazendo um total de 300 contratos. As atividades de Gerenciamento, objeto do Termo de Referência, demandam o suporte de empresa especializada, que atuará apoiando o DNIT na condução do PROARTE, com objetivo de promover a consolidação de dados pertinentes aos contratos de obras e serviços, bem como a integração permanente dos resultados, provendo o Departamento de informações, de controle, de técnicas operacionais e administrativas em tempo real, devidamente consolidadas de maneira a possibilitar a interpretação de eventos e de não conformidades, bem como propiciar a tomada de decisões adequadas. Dada a magnitude e abrangência das atividades da COMEC, e considerando os diversos aspectos relacionados aos contratos a serem gerenciados, no âmbito técnico, administrativo e financeiro, faz-se necessária a contratação de empresa especializada visando o suporte ao órgão na gestão dos vários contratos, subsidiando, inclusive, outras instituições governamentais afins e demais atores envolvidos. Percebe-se que a contratação é de grande importância para assegurar o andamento eficiente do programa, uma vez que serão geradas informações/produtos que visam subsidiar a tomada de decisões por parte dos gestores do DNIT. De posse de informações adequadas, tempestivas e transparentes, poderá ser garantida a eficiente aplicação dos recursos orçamentários disponíveis para a execução do programa.
4	RDC nº 486/2021-00	CGCONT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	Este empreendimento faz parte do programa, de Pavimentação e Revitalização da BR-135, obra do Governo Federal, realizada pelo Ministério dos Transportes e executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). A obra engloba a restauração de 556 km de rodovia, que ligam a capital maranhense, São Luís à capital mineira, Belo Horizonte. Todos os cuidados ambientais estão sendo utilizados na execução do empreendimento, que beneficiará a população de 21 municípios nos Estados do Maranhão, Piauí, Bahia e Minas Gerais, e dentre inúmeros benefícios facilitará o transporte dos produtos agrícolas produzidos na região, uma vez que a área é uma das maiores produtoras de grãos do país e prioritárias para o desenvolvimento regional e Estadual, além de propiciar maior conforto, redução de custos e segurança aos usuários da rodovia. A BR-135, com cerca de 2.494 km de extensão é um dos mais importantes corredores de transporte rodoviário do país, interligando as regiões Sul e Sudeste ao Norte e Nordeste do Brasil. A rodovia, em vários trechos, encontra-se em precário estado de conservação, e em alguns trechos, principalmente de Minas Gerais, Bahia e Piauí

			falta a pavimentação asfáltica. Desde 2007 tem-se executado serviços de restauração na BR-135, em Minas Gerais. No trecho entre Montes Claros e o entroncamento com a BR-040, a rodovia recebeu nova pavimentação com a criação de terceira faixa em vários trechos, além da ampliação de pontes e de alças de acesso a municípios cortados pela estrada. Desde a construção da rodovia, esta foi a primeira vez que a BR-135 passou por intervenções desse porte. Para Minas Gerais, manter a BR-135/MG em boas condições é fundamental para o funcionamento da infraestrutura logística, já que a rodovia atravessa todo o Norte do estado atingindo a região central. Trata-se de um importante eixo de escoamento da produção da região, sendo o único acesso a Belo Horizonte, de onde, a carga pode seguir para o restante do Sudeste e para o Sul do país. Assim, observa-se que a pavimentação do trecho divisa MG/BA – Manga, com 82 km interage e complementa o empreendimento em questão, Manga Itacarambi, com 55,8km de extensão, tornando toda a extensão da BR-135 no Estado de Minas Gerais pavimentada e em boas condições de tráfego, reduzindo os custos dos transportes e viabilizando o escoamento da produção e o desenvolvimento econômico da área de influência do trecho. Podem ser esperados os seguintes benefícios da interação do projeto de pavimentação do trecho Manga – Itacarambi e o trecho divisa MG/BA – Manga da BR135: Redução do tempo de viagens e aumento das condições de segurança de usuários da rodovia e da população local; Facilitação do acesso das populações locais aos serviços sociais (educação e saúde, principalmente), instalados em polos regionais e cidades de maior porte; Melhoria das condições de escoamento dos produtos locais e impactos positivos no incremento e competitividade da economia regional; Redução dos custos operacionais dos veículos, com impactos positivos no preço dos fretes e das tarifas pagas pelos usuários; Incremento das atividades econômicas e consequentemente, aumento dos recursos tributários arrecadados nos municípios da área de influência. O meio socioeconômico da área de influência do empreendimento certamente com a pavimentação da BR-135 será alterado, tendo reflexos diretos na economia regional e na qualidade de vida de seus habitantes.
--	--	--	--

5	RDC nº 511/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	A BR-365 é uma rodovia diagonal do Sistema Nacional de Viação que liga as regiões Nordeste e Centro-Oeste, além de duas importantes cidades de Minas Gerais: Montes Claros e Uberlândia. Nesta rodovia, o tráfego de veículos de carga é predominante, principalmente os que transportam produtos agropecuários entre o Centro-Oeste e as regiões Norte e Nordeste do País. Na região predomina o agronegócio, destacando-se o cultivo de cana-de-açúcar, com inúmeras usinas de açúcar e álcool combustível. A rodovia BR-365 intercepta o perímetro urbano da cidade de Uberlândia/MG, onde está localizado o empreendimento escopo da contratação e cujo objeto visa a recuperação de sete passarelas situadas nesta região. A principal função das passarelas é segregar o fluxo de pedestres do fluxo de veículos, garantindo segurança para os usuários da via. Desde a implantação das 7 (sete) passarelas até a presente data, contrariando as normas técnicas de manutenção, não receberam nenhuma intervenção de manutenção periódica ou preventiva, é essencial para garantir a qualidade e o desempenho da estrutura para o recebimento da carga, garantindo a segurança de seus usuários, mantendo a funcionalidade e a durabilidade da passarela. Cabe ressaltar que 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 Recuperação de Estruturas. Considerando o parágrafo único do Art. 8º da Instrução de Serviço nº 15, as “As intervenções de manutenção que necessitarem 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”. Para fins da contratação, o Estudo Técnico Preliminar de Contratação foi cadastrado no Sistema ETP Digital, conforme evidenciado no Estudo Técnico Preliminar Digital - 69/2021 (8931773), 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 contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2021, com número do item 842.
6	RDC nº 261/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	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 maioria, encontram-se densamente ocupadas. No caso da BR-381/MG/Norte 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. No âmbito da referida ACP, foi celebrado o Termo de Acordo nº 01/2017, entre 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. Por meio do referido termo, homologou-se o documento “Critérios e Regras” do Programa de Reassentamento “Concilia BR-381 e Anel”, e foram delimitadas as prioridades a serem atendidas pela citada ACP, sendo: Vila da Paz e Vila Pica-Pau. A Vila da Luz será atendida na Segunda Etapa do Programa, conforme definido no Termo de Acordo 01/2017, no qual consta que será celebrado um segundo acordo judicial para viabilizar o reassentamento. Para viabilizar a execução dos reassentamentos exigidos pela ACP e pelo Termo de Acordo 01/2017, o DNIT realizou parceria com o Município de Belo Horizonte, por meio do Termo de Compromisso nº 941 de 2012, tendo como interveniente executor a Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte – URBEL. Contudo, por meio do Ofício nº 76355/2020/ACE - DPP/DPP/DNIT SEDE, o DNIT informou ao Juiz Federal do Tribunal Regional Federal da 1.ª Região, que, com vistas à preservação do Programa “Concilia BR-381/MG e Anel”, as ações referentes ao TC nº 941/2012 se dariam pela própria autarquia, por meio de contratação direta. Além disso, por meio da ata de audiência de 21 de fevereiro de 2020, homologou-se o acordo judicial entre Ministério Público Federal, Defensoria Pública da União, Procuradoria Geral Federal, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Ministério da Infraestrutura, a União, o Município de Belo Horizonte e a Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte-URBEL. Em suma, o acordo transfere as obrigações de reassentamento das famílias ocupantes da faixa de domínio da BR-381, entre Governador Valadares e Belo Horizonte, para a futura concessionária. No referido acordo, como contrapartida, o DNIT se comprometeu a dar início aos trabalhos de reassentamento da Vila da Luz. As demolições e limpezas se justificam pela necessidade de liberação da faixa de domínio, visto que essas áreas devem ser destinadas, entre outros fatores, à segurança dos condutores que trafegam pela via. Simultaneamente, sob a vigência do mesmo contrato, deverá ser elaborado o PTAR. Assim, a realização de licitação para a contratação dos serviços citados decorre da necessidade de o DNIT atender aos acordos judiciais (Termo de Acordo 01/2017 e Acordo Judicial homologado por meio da ata de audiência de 21/02/2020), bem como à ACP nº 5736709.2013.4.01.3800. Quanto à contratação de
--	--	--

			terceiros para execução dos serviços a serem licitados, cumpre informar que se trata da execução de serviços para os quais o DNIT não dispõe de suficiente quadro de profissionais para execução direta, sendo usual a execução de forma indireta mediante contratação de empresa especializada.
7	RDC nº 257/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	É obrigação do DNIT, a elaboração dos estudos ambientais para a obtenção de licenças ambientais e autorizações acessórias para a execução de obras rodoviárias e ferroviárias sob responsabilidade dessa Autarquia. Ocorre que a grande demanda de estudos ambientais que deverão ser elaborados nos próximos anos para a execução de obras prioritárias para a Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) do DNIT requer um planejamento adequado, visando buscar maior qualidade dos estudos, economia à administração pública e obtenção das licenças no prazo adequado e necessário. Assim, a Coordenação-Geral de Meio Ambiente (CGMAB) do DNIT realizou um levantamento dos empreendimentos prioritários que irão requerer a elaboração de estudos ambientais e obtenção de licenças (LP, LI e ASV), onde se verificou a existência ou não de estudos de viabilidade (EVTEA), de projetos de engenharia e o respectivo estágio do licenciamento ambiental do empreendimento. Ao término, foram identificados 46 empreendimentos classificados como prioritários para a DPP/DNIT, listados no ANEXO I (SEI nº 8369663), podendo ser também visualizados no ANEXO II - Mapa dos empreendimentos (SEI nº 8369709), sendo 44 rodoviários e 02 ferroviários, que totalizam 7.959,32 quilômetros de estudos ambientais. Em virtude da diversidade, particularidades e grande número de empreendimentos prioritários, e sendo essa uma contratação estratégica para o DNIT, definiu-se o parcelamento da contratação em três lotes de licitação, denominados "A", "B" e "C". Essa divisão em três lotes de contratação levou em consideração a proximidade geográfica dos empreendimentos no território brasileiro, a manutenção de ganho de escala com a equipe de coordenação de execução dos serviços, a capacidade de gestão e fiscalização do objeto contratado, a mitigação de riscos e os custos da contratação. Sendo assim, após a divisão dos lotes, verificou-se que: O Lote A terá 14 empreendimentos localizados na maioria na região Norte do Brasil; O Lote B terá 16 empreendimentos localizados principalmente na região Nordeste do Brasil; O Lote C terá 16 empreendimentos localizados nas regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul do Brasil. Neste sentido, a contratação proposta tem como objetivo atender à necessidade do DNIT de elaboração de diferentes estudos ambientais requeridos durante os processos de obtenção da Licença Prévia e Licença de Instalação e suas autorizações acessórias para a execução das obras dos empreendimentos prioritários, no prazo necessário, compatível com a execução dos projetos de engenharia e de execução das obras, minimizando riscos de atraso na implantação desses projetos rodoviários e ferroviários fundamentais para as diversas regiões

			brasileiras. Destaca-se que a contratação pretendida está totalmente alinhada com o planejamento estratégico do DNIT, no que concerne ao foco de ação “APRIMORAR A GESTÃO SOCIOAMBIENTAL”, conforme mapa estratégico 2019-2022 dessa Autarquia. Para fins da contratação, considera-se como Estudo Técnico Preliminar da Contratação, exigido pela IN nº 005/2017, os subsídios contidos no Documento de Formalização da Demanda 01 (SEI nº 7309856) e Nota Informativa 35 (SEI nº 7310005), bem como o Estudo ETP - Estudos Ambientais (SEI nº 7580825). Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação foi incluída no Plano Anual de Contratações - 2021, conforme Ofício 117226 (SEI nº 6557306), no Processo 50600.006681/2020-81.
8	Pregão nº 539/2021-00	Diretoria de Infraestrutura Ferroviária	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”. No ano de 2013 foi aprovado o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, Projetos Básico e Executivo de Engenharia para implantação de obras-dearte especiais (viaduto ferroviário – passagens inferiores à ferrovia e passarela para pedestres) no município de Rolândia/PR. Neste EVTEA/Projeto ficou definida a necessidade de implantação de 04 (quatro) passagens inferiores para veículos e 01 (uma) passagem inferior para pedestres. Com o passar dos anos a situação local mudou consideravelmente principalmente após a implantação da passagem inferior na Avenida Miguel Lioggi e implantação de novo pátio de cruzamentos, este não previsto no EVTEA/Projeto aprovado, em área externa ao meio urbano municipal. Desta forma, a Prefeitura Municipal de Rolândia/PR solicitou a substituição de obras já projetadas por obras que, em sua visão, serão de maior valia à população rolandense. Portanto, a fim de solucionar os conflitos ferroviários no meio urbano dos município Rolândia de forma que sejam atendidas as necessidades municipais atuais, faz-se necessária a contratação de Empresa especializada na elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA a fim de atualizar o EVTEA existe e apontar possíveis intervenções a serem realizadas na malha férrea local.

9	RDC nº 538/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando a consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de complementar alguns segmentos. No presente caso, trata-se do dever de ofício de dar manutenção ao segmento já implantado e em operação, sob jurisdição do DNIT. A contratação é motivada a partir do processo SEI 50018.000434/2020-41, Nota Técnica Circunstanciada (5980481), o qual contem todo o histórico, justificativas e cenário atual do trecho da BR-364/AC, entre o Município de Sena Madureira (km 274,20) ao Rio Liberdade (km 682,90). A BR-364/AC de Sena Madureira (km 274,20) ao Rio Liberdade (km 682,90) foi implantada pelo Governo do Estado do Acre, tendo como órgão executor o DERACRE, por meio de diversos convênios e instrumentos congêneres firmados com o DNIT. No ano de 2014 a Diretoria Colegiada do DNIT decidiu que a Autarquia assumisse as obras da Rodovia, dado o fracasso das obras de implantação através dos convênios com o DERACRE. Desde então, este segmento da Rodovia estava se degradando de forma muito acelerada, chegando a ficar com inúmeros atoleiros e predominantemente com uma condição funcional péssima. Assim, em 2014, o DNIT, por meio da Superintendência Regional nos Estados de Rondônia e Acre, elaborou para este trecho contratos de manutenção (PATOS), os quais possuem contratações mais rápidas no âmbito do DNIT. Entretanto, dado o elevado estado de degradação do pavimento esta modelagem de contrato se mostrou insuficiente para garantir a trafegabilidade e segurança dos usuários, aliado ao fato de que a deterioração avançava rapidamente, o que forçou o DNIT a decretar obras emergenciais (de Tarauacá ao Rio Liberdade) para impedir a interrupção do tráfego. Diante deste cenário, se mostrava evidente a necessidade de total reconstrução da Rodovia, entendimento este pacificado dentro do DNIT local e Nacional. Contudo, não se havia naquele momento projeto ou dotação orçamentária com esta finalidade, e por outro lado, havia uma pressão social intensa para que o DNIT cumprisse com sua missão institucional, no sentido de não permitir a interrupção do tráfego da BR-364/AC entre os municípios de Rio Branco a Cruzeiro do Sul. Diante deste contexto, qual seja: impossibilidade de aplicação direta de solução definitiva e que a não ação acarretaria diretamente no fechamento da rodovia já no período chuvoso de 2016/2017, assim, foi planejado que o DNIT realizaria obras funcionais, dentro da realidade orçamentária daquele momento, para garantir a trafegabilidade e proteger o patrimônio público já implantado, sendo uma primeira etapa da reconstrução. Essas intervenções foram os projetos CREMA, divididos em seis lotes (Contratos nº 779/2016, 780/2016, 781/2016, 782/2016, 783/2016 e 784/2016), com três anos de vigência (dezembro/2016 à dezembro/2019). Entretanto, apareceram patologias precoces nos trechos restaurados do CREMA,
---	--------------------	--------------------------------------	--

			caracterizadas sobretudo por afundamento dos bordos e aparecimento de panelas no TSD. Outro problema sério que esse trecho da BR-364/AC apresenta são deslizamentos/escorregamentos, recalques ou rupturas dos corpos de aterros, conforme pode ser observado na Nota Técnica 5 (5980481). A época da elaboração da referida Nota (2020) existiam mais de 100 pontos de rupturas de aterros e a Superintendência Regional fez uma contratação específica para esse fim, cuja execução contratual iniciou em junho/2020. Portanto, o projeto de Restauração também deverá conter em seu objeto soluções para esse problema, haja visto que o segmento da BR-364/AC é predominantemente de aterros, cujo corpo do aterro e o sub-leito são constituídos quase em sua totalidade de tabatinga (solo argiloso altamente expansivo e de baixa capacidade de suporte). Em suma, o objetivo da contratação é consolidar esse trecho da BR-364/AC observando a consolidação do trecho rodoviário da BR-364/AC corrigindo seus problemas estruturais, com pavimento durável e resistente às severas intempéries comuns na Região, possibilitando a integração terrestre perene entre as diversas Regionais do Estado interceptadas pela BR-364/AC, proporcionando um transporte seguro, econômico e confortável de cargas e passageiros, contribuindo para o desenvolvimento social e econômico do Estado do Acre. Para fins da contratação, o Estudo Técnico Preliminar de Contratação foi cadastrado no Sistema ETP Digital, conforme evidenciado no Estudo Técnico Preliminar Digital - 73/2021 (9050542), 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 contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2021, com número do item 661.
10	RDC nº 425/2021-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	O Termo de Referência visa estabelecer normas e critérios a serem observados no processo licitatório de contratação de empresa, com o objetivo de Contratação de empresa para prestação de serviços técnicos para Elaboração e Atualização de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA. É função do DNIT operar de vias de transportes para fluxo de bens e pessoas de forma rápida, segura, econômica e confortável. Para que tal objetivo seja alcançado, faz-se necessário levantar dados que permitam o cotejamento da oferta de vias com a demanda por transportes, detectando, no presente, as desarmonias existentes, inclusive aquelas decorrentes da sobrecarga de uma determinada via ou rede de vias em função da ineficiência de outra ou de outras. Os produtos que fazem parte do escopo do Termo de Referência visam a elaboração de estudos para compor uma carteira preliminar de projetos potencialmente viáveis e obter um conhecimento mais aprofundado das características dos usuários e das condições técnicas das vias estudadas. O objetivo é reduzir ao máximo a possibilidade de que a relação entre os custos do empreendimento estimados no projeto e os custos do

			empreendimento estimados no EVTEA, seja tão desproporcional que demande uma nova avaliação econômica. Assim, as elaborações dos anteprojetos e/ou projetos do DNIT serão otimizadas e demandarão menores recursos, na medida em que os dados necessários à caracterização do empreendimento estarão disponíveis de forma ordenada, reduzindo custos e tempo, em razão de um melhor planejamento. Cabe destacar a importância do cumprimento pleno das condições de contratação dos serviços, obedecendo os padrões técnicos requeridos, com total obediência às normas do DNIT, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, dos órgãos ambientais e às especificações de projeto.
11	RDC nº 533/2021-00	CGCONT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT propõe a construção de ponte internacional sobre o Rio Uruguai, ligando Porto Xavier no Brasil a San Javier na Argentina pela rodovia BR-392/RS, visando atender a demanda internacional da região Missioneira e todo o Noroeste Gaúcho, pleiteada desde 1976, ano em que foi publicado o edital do Ministério dos Transportes (DNER) que indicava a construção da ponte. Assim, há mais de 40 anos se estuda, de forma técnica, a inserção da ponte na região noroeste do estado, com o intuito de promover o crescimento socioeconômico da região missioneira, por meio da integração da malha rodoviária dos países fronteiriços, propiciando a melhoria da logística comercial e, ainda, do acesso ao turismo local, tendo em vista a atratividade da região missioneira. Dentre os municípios da região missioneira, Porto Xavier é o que conta com maior fluxo de cargas, bem como de turismo. A cidade, além de funcionar como importante ponto de importação e exportação de produtos, também é o centro da Rota do Turismo Missioneiro devido à existência dos Sítios Arqueológicos remanescentes das Reduções Jesuíticas do Brasil, Argentina e Paraguai. O Porto Internacional de Porto Xavier (Brasil) e San Javier (Argentina) foi escolhido como local de passagem do Circuito Internacional das Missões Jesuíticas, reconhecido pela UNESCO e sendo divulgado e comercializado internacionalmente, fazendo parte das quatro grandes rotas do turismo internacional. Atualmente a travessia é feita através de balsa, inviabilizando um maior fluxo comercial para a região. O referido empreendimento, que tem por objetivo a implantação de infraestrutura para promover a ligação permanente entre o município de Porto Xavier/BR e de de San Javier/AR, por meio da transposição do Rio Uruguai, provocará grande impacto socioeconômico na área envolvida, aumentando a atratividade de investimentos e oportunizando vantagens competitivas, desenvolvimento econômico, crescimento local e inclusão social. Através desta nova ligação será possível, também, viabilizar mais uma rota comercial do MERCOSUL, integrando e promovendo o transporte de cargas entre o Brasil e a Argentina, incluindo, ainda, o Paraguai. Considerando que as

			obras a serem executadas são de suma importância para retomada da economia planejada pelo Governo Federal, principalmente, após calamidade pública enfrentada por todo o mundo diante do coronavírus, tendo em vista que o DNIT é um dos pilares executor e fomentador. Assim, observa-se que a implantação da Ponte Internacional sobre o Rio Uruguai Porto Xavier/BR – San Javier/AR - com 950m, acessos (incluindo o encabeçamento em ambas as margens da ponte): 900,00m lado Brasil e 500,00m lado Argentina, proporcionará boas condições de tráfego, reduzindo os custos dos transportes e viabilizando o escoamento da produção e o desenvolvimento econômico da área de influência do trecho. Podem ser esperados os seguintes benefícios da interação do empreendimento do trecho Porto Novo (Rio Grande) – Entr. BR-472 (Front. Brasil/Argentina) (Porto Xavier): Redução do tempo de viagens e aumento das condições de segurança de usuários da rodovia e da população local; Facilitação do acesso das populações locais aos serviços sociais (educação e saúde, principalmente), instalados em polos regionais e cidades de maior porte; Melhoria das condições de escoamento dos produtos locais e impactos positivos no incremento e competitividade da economia regional; Redução dos custos operacionais dos veículos, com impactos positivos no preço dos fretes e das tarifas pagas pelos usuários; Incremento das atividades econômicas e consequentemente, aumento dos recursos tributários arrecadados nos municípios da área de influência. O meio socioeconômico da área de influência do empreendimento certamente com a construção da ponte internacional sobre o Rio Uruguai será alterado, tendo reflexos diretos na economia regional e na qualidade de vida de seus habitantes.
12	RDC nº 071/2022-00	Diretoria de Infraestrutura Aquaviária	O DNIT, no uso de suas atribuições e competências legais, conforme o que determina o art. 80, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e o art. 6º da Lei nº 13.081, de 2 de janeiro de 2015, que alterou o art. 81, Inc I da Lei nº 10.233/2001: “Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei. Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de; I - vias navegáveis, inclusive eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis; Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação: (...) IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias; V - gerenciar,

			diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.” De acordo com a Resolução nº 39, de 17 de novembro de 2020, do Regimento Interno do DNIT, art. 132, que estabelece as competências da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ, tem-se: “I - administrar e gerenciar a execução de programas de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária;” (...) XIV - acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União, podendo solicitar apoio das demais Diretorias, conforme a natureza do serviço”.. Quanto à contratação para elaboração de projetos básico e executivo e execução da obra, ora a ser licitada, cumpre informar que o órgão não dispõe de quadro suficiente de profissionais para execução direta, sendo usual, a execução de forma indireta mediante contratação de empresa (s) especializada (s). Destarte, deve-se considerar que a contratação de serviços técnicos especializados encontra respaldo no art. 122 da Lei nº 10.233/2001, a saber: “Art. 122. A ANTT, a ANTAQ e o DNIT poderão contratar especialistas ou empresas especializadas, inclusive consultores independentes e auditores externos, para execução de trabalhos técnicos, por projetos ou por prazos determinados, nos termos da legislação em vigor.” Diante deste quadro que evidencia a carência de servidores no DNIT e considerando a crescente demanda por serviços técnicos especializados, mormente na assunção plena das suas atribuições, justifica-se a contratação de empresa para elaboração de projeto e execução de obra, nos termos da legislação vigente. Necessidade da contratação: A IP4 de Santana é destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, mercadorias, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior. Apresenta-se como instrumento de desenvolvimento regional, favorecendo a movimentação de cargas e passageiros, principalmente em áreas distantes e atendidas exclusivamente pelo sistema de transporte fluvial.. Ao se tratar de maneira específica o caso de Santana/AP, remonta-se à emancipação do município e ao desenvolvimento de sua infraestrutura. Com a Lei Federal nº 7.639, de 17 de dezembro de 1987, fica criado, dentre outros, o município de Santana no Território Federal do Amapá. Segundo o IBGE Santana é o município mais populoso e de maior significância econômica dentre os municípios do interior do Estado do Amapá. Possui área de 1.541,224 km², com população estimada em 2020 de 123.096 habitantes. O seu IDH é de 0,692 no ano de 2010. O PIB per capita a preços correntes em 2018 foi de R\$ 17.307,11. A densidade demográfica era de 64,11 hab/km², em 2010. O município de Santana
--	--	--	---

			possui limites com os municípios de Macapá, capital do estado do Amapá, da qual dista 20 km aproximadamente, de Porto Grande e de Mazagão. Há uma rodovia que liga o município à capital Macapá, bem como a outros municípios próximos. Em função da proximidade com a capital, o município de Santana está próximo do Aeroporto Internacional de Macapá. Assim, entende-se que possa fazer parte de sua infraestrutura de transporte de Santana para deslocamento para fora do estado. Paralelamente a isso, o transporte fluvial é muito utilizado pelos moradores e pelos visitantes da região. Além de não haver interligação por via terrestre entre outros municípios, existem poucos aeroportos no estado do Amapá, o que limita as opções de transporte na região. Desse modo, reforça-se a importância da implantação de infraestrutura de transporte fluvial na região. Atualmente, tem-se como instalação portuária existente no local unicamente o Porto Privado denominado Porto do Grego, onde atracam barcos maiores, de carga e de passageiros. Há uma rampa de madeira e uma rampa de concreto do terminal pesqueiro inoperante, que são utilizadas para atracação de embarcações de pequeno porte. Além disso, a orla da cidade de uma maneira geral é utilizada para atracação de barcos menores, às margens do rio. Verifica-se que, geograficamente, a localização do município de Santana no estado do Amapá é indicada à implantação de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. Há área planejada para a implantação da IP4 no município de Santana/AP, determinada pelas autoridades municipais por meio de estudos realizados entre 2002 e 2015. Cabe destacar que há, no local, instalações parciais de um antigo terminal portuário, construído por volta do ano 2000, porém não acabado. Com base nos estudos realizados, a área escolhida considerada satisfatória quanto aos aspectos técnicos, operacionais, ambientais e legais. Além disso, centraliza grande parte das operações portuárias de pequeno e de médio porte, englobando passageiros e cargas para os municípios de Santana e, conseqüentemente, de Macapá. É importante destacar que a propriedade legal da área destinada à futura instalação da IP4 pertence à União, em posse da Secretaria de Patrimônio da União (SPU). Ainda assim, existem áreas de comércio particular, algumas moradias, e um porto particular, Porto do Grego. Também se deve frisar que existem na área em questão duas construções que possivelmente seriam o terminal de passageiros e um terminal de cargas da antiga implantação. À época da implantação, as construções não foram concluídas e, ao longo dos anos, sofreram depredações. As instalações existentes compreendem o local destinado para o terminal de passageiros, com 4 (quatro) pequenos compartimentos com paredes em alvenaria e lajes em concreto sob uma estrutura metálica, composta por pilares, treliças e terças, cobertos com telhas de PVC ou de polietileno. Após análise das edificações existentes, foi verificado ser possível a utilização de uma das
--	--	--	--

			construções para o novo terminal de passageiros. Ademais, existe uma estrutura de apoio construída para suportar a ponte do projeto anterior. Porém, em função dos problemas estruturais apresentados, foi definido que não será utilizada e que deve ser demolida.
13	RDC nº 528/2021-00	CGDESP/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	Segundo a (IN nº 40/2020), as contratações devem alinhada aos planos instituídos pela Autarquia, tais como Plano de Desenvolvimento Institucional ou Planejamento Estratégico, quando houver. Neste caso, o principal referencial estratégico construído pelo DNIT foi o seu mapa estratégico, no qual foram definidos os níveis de atuação da estratégia como sendo “Organização Interna”, “Foco de Atuação” e “Resultados para a Sociedade” a serem alcançados. No nível da organização interna, foram definidos objetivos de Governança e Informações. No nível de foco de atuação foram definidos objetivos relativos à Integração, Eficiência e Gestão. E no nível resultados para a sociedade foram definidos objetivos relacionados à Satisfação do Usuário, Segurança e Qualidade para os empreendimentos de infraestrutura de transportes sob a responsabilidade do DNIT. Convém destacar também que o Mapa Estratégico do DNIT está alinhado com o Mapa Estratégico do Ministério dos Transportes (Ministério da Infraestrutura), que foi formalizado por intermédio da Portaria nº 542, de 30 de agosto de 2019. Os objetivos estratégicos correlatos à Diretoria de Planejamento e Pesquisa são aqueles relacionados aos temas de “Satisfação do Usuário”, “Segurança”, “Qualidade” e “Gestão”, regulados pela Portaria nº 6180, de 09 de setembro de 2019. Desta forma, os quesitos levantados demonstram que a contratação está alinhada aos planos instituídos pela Autarquia, sendo prevista no Plano Anual de Contratações (PAC) para o ano de 2021, inscrito sob o número 812, seja para fins de atendimento dos objetivos estratégicos atribuídos diretamente à Diretoria de Planejamento e Pesquisa ou às demais Diretorias do DNIT.
14	RDC nº 081/2022-00	CGDESP/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando a consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de complementar alguns segmentos. O objeto é a alternativa mais viável do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da BR-253/TO/MA, parte integrante do lote 61, do contrato nº 940/2014, pregão nº 453/2014-00, empresa PROSUL. A BR-235 é uma rodovia federal transversal que tem início no litoral do estado de Sergipe, em Aracaju, e percorre aproximadamente 2.293 km, atravessando os estados de Sergipe, norte do estado da Bahia, sul do estado do Pernambuco, sul do estado do Piauí, sul do estado do Maranhão, região central do estado do Tocantins e sul do estado do Pará. Desta extensão total, atualmente, menos de 40% são pavimentados. No Tocantins encontra-se parcialmente implantada e atende uma região ainda carente de grandes empreendimentos. No Maranhão é completamente

			planejada, apesar de atravessar região de forte produção de grãos. Com a implantação, adequação e pavimentação dos trechos do Tocantins e Maranhão, a rodovia BR-235/TO/MA constituirá um grande corredor logístico, tanto para o transporte de grãos quanto para o de passageiros, permitindo acesso à Ferrovia Norte-Sul e à BR-153 (Belém/Brasília), a partir dos municípios de Santa Filomena/PI e Alto Parnaíba/MA, localizados na Divisa MA/PI. Consideram-se como subsídios para elaboração do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (10345337), em conformidade com a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40, DE 22 DE MAIO DE 2020, os requisitos técnicos contidos: no EVTEA, no Caderno de Empreendimentos (9339438), no Documento de Formalização da Demanda (9047552) e na Nota Informativa 1480 (9049320) por apresentarem os elementos essenciais à caracterização da contratação ainda em fase preliminar. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2022, com número do item 201.
15	RDC nº 090/2022-00	CGCONT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	O empreendimento faz parte do programa, de Pavimentação Revitalização da BR-135, obra do Governo Federal, realizada pelo Ministério dos Transportes e executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). A obra engloba a restauração de 556 km de rodovia, que ligam a capital maranhense, São Luís à capital mineira, Belo Horizonte. Todos os cuidados ambientais estão sendo utilizados na execução do empreendimento, que beneficiará a população de 21 municípios nos estados do Maranhão, Piauí, Bahia e Minas Gerais, e dentre inúmeros benefícios facilitará o transporte dos produtos agrícolas produzidos na região, uma vez que a área é uma das maiores produtoras de grãos do país e prioritárias para o desenvolvimento regional e Estadual, além de propiciar maior conforto, redução de custos e segurança aos usuários da rodovia. A BR-135, com cerca de 2.494 km de extensão é um dos mais importantes corredores de transporte rodoviário do país, interligando as regiões Sul e Sudeste ao Norte e Nordeste do Brasil. A rodovia, em vários trechos, encontra-se em precário estado de conservação, e em alguns trechos, principalmente de Minas Gerais, Bahia e Piauí falta a pavimentação asfáltica. Desde 2007 tem-se executado serviços de restauração na BR-135, em Minas Gerais. No trecho entre Montes Claros e o entroncamento com a BR-040, a rodovia recebeu nova pavimentação com a criação de terceira faixa em vários trechos, além da ampliação de pontes e de alças de acesso a municípios cortados pela estrada. Desde a construção da rodovia, esta foi a primeira vez que a BR-135 passou por intervenções desse porte. Para Minas Gerais, manter a BR-135/MG em boas condições é fundamental para o funcionamento da infraestrutura logística, já que a rodovia atravessa todo o Norte do estado atingindo a região central. Trata-se de um importante eixo de escoamento da produção da região, sendo o único acesso a Belo Horizonte, de onde, a carga pode

			seguir para o restante do Sudeste e para o Sul do país. Assim, observa-se que a pavimentação do trecho divisa MG/BA – Manga, com 82 km de extensão interage e complementa o empreendimento em questão, Manga - Itacarambi, com 49.908,88 m de extensão, tornando toda a extensão da BR-135 no Estado de Minas Gerais pavimentada e em boas condições de tráfego, reduzindo os custos dos transportes e viabilizando o escoamento da produção e o desenvolvimento econômico da área de influência do trecho. Podem ser esperados os seguintes benefícios da interação do projeto de pavimentação do trecho Manga – Itacarambi e o trecho divisa MG/BA – Manga da BR135: Redução do tempo de viagens e aumento das condições de segurança de usuários da rodovia e da população local; Facilitação do acesso das populações locais aos serviços sociais (educação e saúde, principalmente), instalados em polos regionais e cidades de maior porte; Melhoria das condições de escoamento dos produtos locais e impactos positivos no incremento e competitividade da economia regional; Redução dos custos operacionais dos veículos, com impactos positivos no preço dos fretes e das tarifas pagas pelos usuários; Incremento das atividades econômicas e consequentemente, aumento dos recursos tributários arrecadados nos municípios da área de influência. O meio socioeconômico da área de influência do empreendimento certamente com a pavimentação da BR-135 será alterado, tendo reflexos diretos na economia regional e na qualidade de vida de seus habitantes.
16	RDC nº 348/2021-00	CGMAB/ Diretoria de Planejamento e Pesquisa	Embora a fiscalização dos serviços seja de responsabilidade do DNIT, constitui política do órgão a contratação de empresas para subsidiá-lo e auxiliá-lo nessa atividade, em decorrência da transitoriedade e do significativo volume desses serviços. A propósito, para execução dos serviços de Gestão Ambiental descritos neste Termo de Referência está prevista a mobilização de profissionais de nível superior, profissionais de nível técnico e auxiliares por um período de 1800 (um mil e oitocentos) dias, mobilizados para atuarem em 04 (quatro) escritórios de campo, a serem mobilizados pela Contratada, um em cada estado (Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia). Sobre o assunto, prescreve o art. 67 da Lei nº. 8.666/93 de 21.06.93 e suas alterações, com o seguinte teor: “Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição”. Percebe-se, portanto, que a Lei que disciplina as licitações e contratos administrativos no âmbito da administração pública, admite a contratação de empresas para auxiliar e complementar a ação fiscalizadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços. MOTIVAÇÃO DA CONTRATAÇÃO: A BR-101 é uma rodovia federal translitorânea e uma das mais importantes rodovias brasileiras, seguindo no sentido norte-sul por praticamente todo o litoral leste brasileiro,

estando seu ponto inicial localizado na cidade de Touros (Rio Grande do Norte) e o final na cidade de São José do Norte (Rio Grande do Sul). Pavimentada há mais de 30 anos, a BR-101 Nordeste atende a um tráfego sempre crescente e demonstra uma importância estratégica para a região, tanto no que diz respeito ao transporte de produtos como na circulação de pessoas. Além disso, atravessa uma zona litorânea na qual concentra-se a maior estrutura produtiva do Nordeste, englobando a agroindústria canavieira, indústrias e serviço, em especial o turismo. A Duplicação e Revitalização da BR-101/NE, nos estados de Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia, é uma obra do Governo Federal, realizada pelo Ministério dos Transportes, atual Ministério da Infraestrutura, e executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Seu projeto de Adequação prevê a duplicação e revitalização de 649,30 quilômetros da rodovia. A realização do empreendimento possibilitará a abertura de oportunidades de novos negócios na sua região de influência, na qual está concentrada a estrutura produtiva que abrange a agroindústria canavieira e indústrias em geral, proporcionando maior importância logística para os transportes regionais. O empreendimento é regido pelo compromisso socioambiental, pois em todas as suas etapas de realização são desenvolvidas, paralelamente às obras, atividades que visam à preservação do meio ambiente, a mitigação dos impactos gerados pelas obras e a promoção da melhoria da qualidade de vida da população da região. A Gestão Ambiental na rodovia é fundamental pois, por intermédio da Gestora Ambiental, pretende-se a promoção e viabilização do uso de rotinas que visam à preservação e recuperação do meio ambiente, a minimização dos impactos ambientais causados pelas obras, como também a melhoria da qualidade de vida da população diretamente atingida pelo empreendimento. Na prática isso significa fiscalizar e supervisionar, rotineiramente, o andamento dos serviços de engenharia, de modo com que as ações mitigadoras dos impactos sejam cumpridas conforme os prazos e as condições estabelecidos pelo processo de licenciamento ambiental. O Programa de Gestão Ambiental (PGA) coordena e supervisiona a execução de todos os programas ambientais expostos no Plano Executivo Ambiental (PBA) e o que compete à supervisão dos serviços no trecho de PE/AL/SE/BA teve suas atividades iniciadas em maio de 2011. Atualmente, trechos duplicados já se encontram liberados para circulação, contudo, trafegabilidades de veículos na rodovia ainda encontram-se vedadas em alguns trechos de lotes devido a obras ainda em execução, inclusive Obra de Arte Especial (OAE), contendo desvios, ou mesmo devido a obras paralisadas. 5.2.9. À vista deste contexto, com o encerramento dos Contratos nº 210/2011 e nº 597/2014 (Gestão Ambiental), considerando a não possibilidade de suas continuidades, atingindo-se as margens totais de aditivo de prazo, há a necessidade de uma nova

			licitação de Gestão Ambiental para acompanhamento dos serviços ainda em execução no empreendimento - BR-101 PE/AL/SE/BA - e, portanto, a formalização de um novo Contrato.
17	RDC nº 166/2022-00	CGCONT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária e Diretoria de Planejamento e Pesquisa	O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT propõe a construção de ponte internacional sobre o Rio Uruguai, ligando Porto Xavier no Brasil a San Javier na Argentina pela rodovia BR-392/RS, visando atender a demanda internacional da região Missioneira e todo o Noroeste Gaúcho, pleiteada desde 1976, ano em que foi publicado o edital do Ministério dos Transportes (DNER) que indicava a construção da ponte. Assim, há mais de 40 anos se estuda, de forma técnica, a inserção da ponte na região noroeste do estado, com o intuito de promover o crescimento socioeconômico da região missioneira, por meio da integração da malha rodoviária dos países fronteiriços, propiciando a melhoria da logística comercial e, ainda, do acesso ao turismo local, tendo em vista a atratividade da região missioneira. Dentre os municípios da região missioneira, Porto Xavier é o que conta com maior fluxo de cargas, bem como de turismo. A cidade, além de funcionar como importante ponto de importação e exportação de produtos, também é o centro da Rota do Turismo Missioneiro devido à existência dos Sítios Arqueológicos remanescentes das Reduções Jesuíticas do Brasil, Argentina e Paraguai. O Porto Internacional de Porto Xavier (Brasil) e San Javier (Argentina) foi escolhido como local de passagem do Circuito Internacional das Missões Jesuíticas, reconhecido pela UNESCO e sendo divulgado e comercializado internacionalmente, fazendo parte das quatro grandes rotas do turismo internacional. Atualmente a travessia é feita através de balsa, inviabilizando um maior fluxo comercial para a região. O referido empreendimento, que tem por objetivo a implantação de infraestrutura para promover a ligação permanente entre o município de Porto Xavier/BR e de San Javier/AR, por meio da transposição do Rio Uruguai, provocará grande impacto socioeconômico na área envolvida, aumentando a atratividade de investimentos e oportunizando vantagens competitivas, desenvolvimento econômico, crescimento local e inclusão social. Através da nova ligação será possível, também, viabilizar mais uma rota comercial do MERCOSUL, integrando e promovendo o transporte de cargas entre o Brasil e a Argentina, incluindo, ainda, o Paraguai.

18	Pregão 116/2022-00	CGPERT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	O Código de Trânsito Brasileiro – CTB - define em seu Art. 21, competências aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dentre as principais, destacam-se: “Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; III – implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário; IV – coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas; V – estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar; (...) X – implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; XI – promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Contran; XII – integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação; XIII – fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado; XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos. XV - aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando prevista de forma específica para a infração cometida, e comunicar a aplicação da penalidade ao órgão máximo executivo de trânsito da União. (incluído pela Lei n. 14.071/20)” (Grifo nosso). O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, órgão executivo rodoviário, foi criado através da Lei n.º 10.233/2011, em regime de Autarquia, com o objetivo definido nos Art. 80 e 82, em consonância com as competências estabelecidas no CTB: “Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais... Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação: § 3º É, ainda,
----	---------------------------	---	--

			atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002). ” Neste sentido, o Art. 98 da Resolução nº 39 de 17 de novembro de 2020 que estabeleceu o Novo Regimento Interno do DNIT, definiu as competências da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, conforme destacado: “Art. 98. À Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, subordinada diretamente à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, compete: I - coordenar as atividades relacionadas à elaboração de projetos, à elaboração de atos preparatórios, à execução dos contratos, convênios e instrumentos congêneres relativos aos programas de operações rodoviárias, à educação de trânsito nas rodovias federais, à implantação, distribuição, utilização e manutenção dos equipamentos destinados à operação do trânsito e do controle viário, à fiscalização do peso dos veículos, à fiscalização da ocupação de faixa de domínio nas rodovias federais e à emissão de Autorizações Especiais de Trânsito - AET, bem como dar suporte aos órgãos descentralizados nessas atividades; II - supervisionar a fiscalização de trânsito que compete ao DNIT nos termos do Código de Trânsito Brasileiro - CTB; III - supervisionar os planos de rotina relativos aos planos especiais de fiscalização; IV - subsidiar a Diretoria com a programação orçamentária e financeira na elaboração do OGU e coordenar a execução orçamentária e financeira das obras e serviços das ações afetas às operações rodoviárias; V - aprovar as análises técnicas relativas aos serviços contratados e conveniados, com vistas às alterações de projeto em fase de obras e aos planos de trabalho relativos a convênios e instrumentos congêneres; VI - aprovar os termos de referência, o orçamento e os atos preparatórios dos contratos de supervisão e gerenciamento de programas de operação rodoviária; VII - coordenar e aprovar a elaboração dos atos preparatórios com vistas à confecção de editais nos casos solicitados pelos órgãos descentralizados para serem licitados pelo DNIT Sede; VIII - coordenar e executar estudos, programas, projetos e ações que visem à eliminação ou à redução de acidentes nas rodovias federais, atuando em conjunto com as áreas afetas à implantação dos programas; IX - indicar servidores para representar o DNIT nas Câmaras Temáticas do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN - e em organismos relacionados à normatização do trânsito; X - supervisionar as atividades de apoio técnico, administrativo e financeiro às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI; XI - exercer o gerenciamento técnico e administrativo das áreas sob sua coordenação; XII - realizar todas as atividades necessárias ao planejamento, coordenação, orientação, execução, alteração, elaboração de atos preparatórios e controle de contratos, convênios e instrumentos congêneres relativos a AET correspondentes para veículos de transporte de cargas com
--	--	--	--

			dimensão ou pesos excedentes, controle de restrições físicas, bem como dar suporte aos órgãos descentralizados nessas atividades; XIII - encaminhar à Diretoria propostas de atos normativos, bem como de alteração dos atos existentes no âmbito de suas competências; XIV - promover o controle e a cobrança pela emissão de AET e Tarifa de Utilização da Via; XV - executar vistoria nos veículos especiais para obtenção de AET; XVI - coordenar e acompanhar as atividades relacionadas ao cadastro e às informações de rotas dos fluxos de transporte rodoviário de produtos e resíduos perigosos; e XVII - planejar e coordenar a emissão de certificados para as empresas que transportam produtos e resíduos perigosos.” Inicialmente, em atenção à emissão de Autorizações Especiais de Trânsito - AET, em atendimento ao art. 101 do CTB, alterada pela Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020, está estabelecido que a autoridade com circunscrição sobre a via, neste caso o DNIT, poderá conceder autorização especial de trânsito à veículos ou composições de veículos utilizados para transporte de cargas quando estas cargas não se enquadrarem nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, conforme destacado: “Art. 101. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e as normas do CONTRAN”. Neste diapasão, o CONTRAN estabeleceu uma série de resoluções, que passaremos a apresentar, regulamentando o assunto e utilizadas como base legal para a concessão de AET pelo DNIT: I - Resolução nº 210/2006 e suas alterações – dispõe sobre peso e dimensões de veículos que transitam por via terrestre, não se aplicando àqueles veículos especialmente projetados para transporte de cargas indivisíveis, conforme disposto no Art. 101 do CTB. II - Resolução nº 211/2006 e suas alterações – dispõe sobre peso e dimensões de combinações de veículos de carga – CVC, com mais de duas unidades, incluindo a unidade tratora, determinando que estes tipos de veículos somente poderão circular portando AET. III - Resolução nº 293/2008 e suas alterações – dispõe sobre os requisitos de segurança para a circulação de veículos que transportem produtos siderúrgicos e em havendo excesso de dimensões do veículo ou da carga, a circulação fica condicionada a concessão de AET. IV - Resolução nº 508/2014 – dispõe sobre a autorização, a título precário, para o transporte de passageiros em veículos de carga V - Resolução nº 734/2018 – dispõe sobre a autorização específica – AE de circulação de veículos e/ou combinações de veículos equipados com tanques para transporte de cargas líquidas e gasosas. VI - Resolução nº 746/2018 – estabelece os requisitos de segurança necessários à circulação de ônibus articulados e
--	--	--	--

			biarticulados. VII - Resolução nº 791/2020 – consolida as normas sobre o transporte de animais de produção, de interesse econômico, de esporte, de lazer ou de exposição VIII - Resolução nº 794/2020 – referenda a Portaria CONTRAN nº 193, de 3 de agosto de 2020, que dispõe sobre a circulação de Combinações de Veículos de Carga (CVC) destinadas ao transporte de algodão; IX - Resolução nº 812/2020 – dispõe sobre as dimensões para autorização de circulação de veículos transportadores de contêineres; X - Resolução nº 856/2021 – Referenda a Deliberação CONTRAN nº 223, de 27 de maio de 2021, que dispõe sobre a circulação de veículos de carga destinados ao transporte e/ou armazenamento de oxigênio; e XI - Resolução nº 872/2021 – estabelece os requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga (CVC) com Peso Bruto Total Combinado superior a 74 toneladas e inferior ou igual a 91 toneladas destinadas ao transporte de cana-de-açúcar. 2.6. O DNIT por sua vez, no exercício de sua competência e em atendimento ao disposto no Art. 101 do CTB, no intuito de regular e padronizar a concessão de AET, editou normativo específico, a saber a Resolução nº 01/2021, que consolidou as normas no âmbito da autarquia que tratavam sobre AET, regulamentando a utilização das rodovias federais por veículos, ou combinações de veículos e equipamentos, destinados ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões ao limite estabelecido na legislação, bem como para o conjunto veículocarga e veículos especiais. 2.7. E, em atenção ao transporte de Produtos e Resíduos Perigosos, atendendo ao disposto no artº 10 do Decreto nº 96.044/88, que aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, foi editada a Instrução Normativa nº 09, de 25 de março de 2020, que estabelece aos expedidores os procedimentos e as orientações para o cadastro e informações de rotas dos fluxos de transporte de produtos perigosos ao DNIT. 2.8. Segundo a Lei nº 10.233/2001, foi estabelecido, em seu art. 22, inciso VII, a competência à ANTT para regulamentar o transporte de cargas e produtos perigosos em rodovias e ferrovias, definindo padrões e normas técnicas complementares relativos a esse tipo de operação. A ANTT, por sua vez, considerando o disposto do item 1.1.3 da Resolução ANTT nº 5.232/16, que atualizou a Resolução ANTT nº 420/04, determinou que o expedidor de produtos perigosos deveria informar ao DNIT, o fluxo de transporte de produtos perigosos expedidos por rodovia nos termos estabelecidos em regulamentação específica. Recentemente, a Resolução ANTT nº 5.848/19 reforçou que, com exceção dos produtos da classe de risco 7 - radioativos, o expedidor de produtos perigosos deveria informar ao DNIT, o fluxo de transporte de produtos perigosos expedidos por rodovia nos termos estabelecidos em regulamentação específica. Adicionalmente, para atendimento do ordenamento jurídico vigente,
--	--	--	--

			quando da publicação da Resolução DNIT nº 39/2020 que estabeleceu o novo Regimento Interno, tal atribuição migrou do Instituto de Pesquisas em Transportes (IPR), vinculado à Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP para a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT, vinculada à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR, por se tratar de matéria afeta a esta última. Assim, embora a titularidade dos serviços seja da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, 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”. 2.12. 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 gerenciadora do órgão encarregado da execução de obras e serviços. Diante do exposto, considerando todas as atribuições do DNIT, enquanto Órgão Executivo Rodoviário da União e entidade pertencente ao Sistema Nacional de Trânsito, a contratação de empresa para apoio técnico 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 tais atribuições. DA SITUAÇÃO ATUAL: O DNIT atualmente mantém contrato de prestação dos serviços de assistência técnica e suporte operacional na manutenção dos cadastros de restrições físicas e operacionais das rodovias federais jurisdicionadas, assistência técnica e suporte operacional na aplicação da sistemática informatizada através do Sistema de Gerenciamento de Autorização Especial de Trânsito - SIAET para análise e concessão de AET, ajustamentos nas rotinas e procedimentos e elaboração de relatórios gerenciais, o Contrato TT-181/2019-00. Este teve sua vigência prorrogada pelo prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias consecutivos, com início em 30/09/2021 e término em 29/09/2022, de acordo com a 1ª Termo Aditivo do Contrato TT-181/2019-00 (SEI nº 8914386). Todavia, conforme a Cláusula Quarta do respectivo Termo Aditivo, a vigência está condicionada à possibilidade de se encerrar antecipadamente, sem ônus para a administração, caso haja celebração de contrato decorrente de novo procedimento licitatório. Quanto ao transporte de Produtos e Resíduos Perigosos, não há contrato vigente de prestação de serviços de assistência técnica e suporte operacional para o
--	--	--	---

			cadastramento dos fluxos anuais e certificação pelo Sistema de Transporte Rodoviário de Produto Perigosos - STRPP, no âmbito da CGPERT. Desta forma, no cenário atual há a iminente interrupção da prestação dos serviços referentes à AET com o encerramento do Contrato TT-181/2019-00, e a carência de equipe própria para atendimento aos serviços referentes à Produtos Perigosos que foi atribuído à CGPERT, provindo do novo regimento interno vigente. A prestação dos serviços objeto da contratação apresentam as características de serviços contínuos, considerando a essencialidade para assegurar a integridade do patrimônio público de forma rotineira e permanente e ainda para manter o funcionamento das atividades finalísticas desta Autarquia, considerando que o DNIT é o integrante do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, responsável pela emissão das Autorizações Especiais de Trânsito no âmbito das rodovias federais e pela coleta do fluxo de transporte de produtos perigosos expedidos por rodovia. Neste sentido o Anexo I da Instrução Normativa nº 02/2008 da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - SLTI/MPOG define como serviço de natureza contínua: "I – SERVIÇOS CONTINUADOS são aqueles cuja interrupção possa comprometer a continuidade das atividades da Administração e cuja necessidade de contratação deva estender-se por mais de um exercício financeiro e continuamente". Cabe destacar que a descontinuidade do serviço ora proposto, além de colocar em risco a segurança viária de todos os usuários, poderá acarretar na paralisação dos serviços de transportes rodoviário de cargas superdimensionadas como por exemplo: equipamentos de parques eólicos, transformadores e reatores, ou ainda de transporte de cargas que, embora não sejam indivisíveis, necessitam de portar documento de AET tais como: rodotrem, treminhão, guindastes entre outros, bem como na interrupção da coleta de dados quanto ao transporte de produtos e resíduos perigosos, informações estas basilares para a definição de padrões e normas técnicas pela ANTT. Diante desta situação, justifica-se a contratação ora proposta como serviço de natureza contínua para manter o funcionamento das atividades finalísticas desta Autarquia.
19	RDC nº 122/2022-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	A BR-020/GO se inicia no município de Formosa que, segundo o IBGE, possui aproximadamente 116 mil habitantes, com a nona maior população do estado e uma área de quase 6 mil km². Em seguida passa pelos municípios de Vila Boa, de Flores de Goiás e de Posse. O município de Vila Boa apresentou no período entre 2005 e 2012 o maior aumento do PIB pela instalação de uma usina de álcool na cidade, empregando mais da metade da população para essa atividade. Formosa apresentou o segundo maior aumento, se destacando no estado como um dos principais produtores de soja milho e mel. O município de Posse produz principalmente milho e cana de açúcar e o município de Flores de Goiás está ligado a

			produção principalmente de arroz e gado. No estado da Bahia, a BR-020/BA cruza o município de São Desidério, de Luis Eduardo Magalhães e, por fim, Barreiras, com uma população de 137 mil e um área de 7 mil km². São Desidério é considerado o maior produtor agrícola do país, tendo o algodão herbáceo como principal produto. Luís Eduardo Magalhães é a décima economia da Bahia e responsável por 60% da produção de grãos do estado com foco na soja e algodão, com uma previsão de criação de uma indústria para o processamento da fibra destes produtos na região. O município de Barreiras é considerado a Capital dos Serviços do oeste da Bahia com um comércio forte. Além disso, destaca-se como o maior produtor de café da região. Sendo assim, a BR-020 se apresenta como principal eixo de escoamento desses produtos para as grandes capitais e portos onde serão industrializados ou exportados para outros países. Assim, as intervenções propostas melhorarão o fluxo dessas mercadorias de modo a aumentar a atratividade para investimentos na região e oportunizar desenvolvimento econômico e social à sua população. Dessa forma, os objetivos do empreendimento são condizentes com os anseios da sociedade em relação a um empreendimento rodoviário de grande porte, caracterizado como readequação de capacidade do eixo viário estratégico dentro do contexto nacional, são eles: Dotar a região de infraestrutura rodoviária adequada, que proporcione a indução do desenvolvimento social e econômico; Direcionamento do Tráfego na região urbana; Redução de custo operacional dos veículos; e Redução no tempo de viagem dos usuários e de cargas. 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 BR-020/GO/BA (3825602), Nota Informativa 856 (3855897) e no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, com Termo de Aceitação Nº 1 - 2018/CGPLAN/DPP, do contrato nº 020/2014, edital nº 354/2012-00, empresa PROSUL. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2022, com número do item 268.
20	RDC nº 210/2022-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	O Termo de Referência trata da contratação de empresa para Elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), e Projetos de Engenharia Básico e Executivo, para a Federalização, Implantação de segmentos rodoviários e Obra-de-Arte Especial, Adequação de Capacidade com Melhoria de Segurança e Eliminação de Pontos Críticos na BR-163/RS/SC. Os objetos listados no item anterior resultarão em três produtos distintos, sendo eles o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica e Ambiental para fins de Federalização da RSC-163; a Elaboração de Projetos Básicos para a implantação de nova Ponte sobre o Rio Uruguai, entre os municípios de Barra do Guarita/RS e Itapiranga/SC, e os respectivos acessos entre a nova ponte e os segmentos da BR-163 nos

			estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina; e a Elaboração de Projetos Básicos e Executivos para a Adequação de Capacidade e eliminação de pontos críticos na BR-163 entre os municípios de Itapiranga/SC e Iporã do Oeste/SC. Desta forma, a Justificativa e objetivo da contratação destes três escopos encontram-se pormenorizados nos Anexos III a V deste Termo de Referência, para cada um dos produtos a serem apresentados. Consideram-se como subsídios para elaboração do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (11251920), em conformidade com a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40, DE 22 DE MAIO DE 2020, os requisitos técnicos contidos: no EVTEA DA BR-163/SC, no Documento de Formalização da Demanda 01 (11225508) e na Nota Informativa 1065 (11389965) por apresentarem os elementos essenciais à caracterização da contratação ainda em fase preliminar. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2022, com número do item 364.
21	Pregão nº 204/2022-00	CGCONT/ Diretoria de Infraestrutura Rodoviária	Em 25/11/2013, o DNIT firmou o Termo de Compromisso Nº 142/2013/DNIT/AP com o Governo do Estado do Amapá, através da Secretaria de Estado de Transportes – SETRAP/AP, para que o referido ente federativo executasse as obras e as medidas ambientais do Lote 04 do Tronco Sul da BR-156-AP; Apesar do Termo de Compromisso ter sido lavrado em novembro de 2013, somente no mês de dezembro de 2015 a SETRAP pode expedir a Ordem de Início de Serviço ao Consórcio BR-156/AP, no âmbito do contrato nº. 003/2015-SETRAP. 2.2. No decorrer da execução do Termo de Compromisso Nº 142/2013/DNIT/AP, o município de Laranjal do Jari-AP ingressou com a Ação Civil Pública nº 418-20.2016.4.01.3101, junto ao Poder Judiciário, em face da União, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e Estado do Amapá, com pedido de tutela antecipada, visando a determinação de obrigação de fazer, no sentido da implementação, manutenção e conservação asfáltica de toda extensão da BR-156. Dessa forma o Termo de Compromisso Nº 142/2013/DNIT/AP, teve sua vigência prorrogada de dezembro/2016 até o mês de dezembro/2019. No decorrer do período compreendido entre os anos de 2015 a 2019, a empresa contratada pela SETRAP (Governo do Estado do Amapá), não obteve sucesso na aprovação do projeto executivo de sua autoria nas diversas tentativas de aprovação dos referidos projetos junto ao DNIT, objeto do contrato nº 003/2015-SETRAP, ocorrendo sucessivas análises com desaprovações desses projetos, o que resultou na rescisão unilateral do Termo de Compromisso Nº 142/2013/DNIT/AP, pelo DNIT, passando ao DNIT a responsabilidade pela execução das obras de construção e pavimentação do trecho em questão. O segmento rodoviário em questão (lote 04, trecho sul da rodovia BR156/AP), atualmente encontra-se em fase avançada de elaboração de estudos e projetos executivos de engenharia por empresas de

			consultorias contratadas pelo DNIT, contrato nº 00075/2020 (TRAFECON ENGENHARIA LTDA) e contrato nº 00353/2020 (ENTEL - ENGENHARIA E TECNOLOGIA LTDA), com posterior execução de obras de construção e pavimentação. A malha rodoviária do estado do Amapá possui aproximadamente 1.021 km, sendo mais de 50% não-pavimentada e tem grande importância para o Brasil, sendo uma das duas únicas rodovias localizadas no estado do Amapá, considerada a principal rota entre Macapá e o sul do Estado. Nesse sentido, torna-se indispensável a execução das obras de Implantação e Pavimentação da rodovia BR-156/AP, Trecho sul; Cachoeira Santo Antonio – Front Brasil/Guiana Francesa (fim Ponte Internacional), no Subtrecho: Entr. AP-020 (B) (p/Mazagão) -Entr. BR-210 (A) / AP030 (B), no segmento compreendido entre os km 210,10 ao km 271,20 (Lote 04), numa extensão de 61,10 km, adequando o trecho a ser pavimentado às condições de tráfego atuais e permitir a continuidade da trafegabilidade durante todas as estações do ano, garantindo o escoamento da produção da região e a circulação da população. O empreendimento consiste na construção e pavimentação de todo o segmento, com a implantação de todos os dispositivos necessários para o funcionamento e operação de uma rodovia. Desta forma, torna-se imprescindível a contratação de empresa(s) especializada(s) para supervisionar as obras do referido trecho. Quanto à contratação de terceiros para execução dos serviços a serem licitados, cumpre informar que se trata da execução de serviços para os quais o DNIT não dispõe de suficiente quadro de profissionais para execução direta, sendo usual a execução de forma indireta mediante contratação de empresa especializada. A propósito, para execução dos serviços de Supervisão da pretensa contratação está previsto a mobilização de profissionais de nível superior, nível técnico e auxiliar, por um período de 1.080 (mil e oitenta) DIAS CONSECUTIVOS. Além disso, deverão ser alocados à supervisão das obras, dentre outros, os Equipamentos de Informática e Veículos. Assim, embora a fiscalização 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 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”. Art.13. 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: (...) IV – "fiscalização, supervisão ou gerenciamento de obras ou serviços". (grifo nosso). Percebe-se, portanto, que em uma das Leis que disciplinam 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.
22	RDC nº 244/2022-00	CGMAB/Diretoria de Planejamento e Pesquisa	Nos empreendimentos de infraestrutura de transporte, especificamente rodoviários, a supressão de vegetação para implantação das rodovias impõe a execução de plantios compensatórios de espécies nativas, como forma de compensação pela retirada da vegetação. O Plantio Compensatório é estabelecido nos processos de licenciamento ambiental, frente às supressões de vegetação nativa com intervenções em: Mata Atlântica (Lei nº11.428/2006), Áreas de Preservação Permanente (Resolução CONAMA nº 369/2006) e espécies protegidas por ameaça de extinção (IN-MMA nº06/2008 e Portaria IBAMA nº 37-N de 1992). Neste sentido, atendendo às normativas legais, bem como aos compromissos pactuados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT junto ao Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e o Instituto Chico Mendes de Biodiversidade - ICMBio, no âmbito do processo de licenciamento ambiental das obras da rodovia BR-230/PA, faz-se necessário a contratação de empresa especializada para elaboração do projeto executivo e implantação dos serviços de plantio compensatório. A rodovia BR-230 é uma rodovia transversal, considerada a terceira rodovia mais longa do Brasil, com 4.223km de extensão. Apresenta relevante importância social e econômica para a região Norte do país ligando o interior do Pará às regiões Nordeste e Centro-Oeste, formando uma malha rodoviária de elevada relevância socioeconômica no contexto nacional, abrangendo uma população de mais de 2.500.000 habitantes. Considerando as condicionantes descritas na Licença de Instalação nº1336/2020 e Autorização de Supressão de Vegetação nº 716/2012 (ANEXO I, SEI nº 11132890) e ANEXO II, SEI nº 11132892), referentes as obras de pavimentação e implantação de Obras de Artes Correntes e Especiais da rodovias BR- BR-230/PA, que estabelecem como condicionante a execução do plantio compensatório; Considerando que o pleno cumprimento das licenças ambientais envolve o acompanhamento da execução das medidas mitigadoras, o atendimento às condicionantes e dos planos e programas propostos nos estudos ambientais, que devem ser executados durante a fase de implantação das obras; Considerando que as obras da BR-230/PA encontram-se em fase de execução, faz-se necessário o atendimento das condicionantes ambientais para continuidade das obras; Portanto, faz-se necessária a contratação de empresa especializada para a execução do plantio compensatório, de forma a permitir que o DNIT possa compensar os impactos decorrentes das obras de pavimentação e implantação de Obras de Artes Correntes e Especiais da rodovia BR-230/PA. BENEFÍCIOS DIRETOS E INDIRETOS QUE

			RESULTARÃO DA CONTRATAÇÃO: Com a contratação será possível garantir o cumprimento das condicionantes relativas ao plantio compensatório contidas nas Licença de Instalação e Autorização de Supressão de Vegetação-ASV das obras de pavimentação e implantação de Obras de Artes Correntes e Especiais da rodovia BR-230/PA. CONEXÃO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO EXISTENTE: A construção do trecho rodoviário em tela faz parte do Plano Plurianual e é um projeto da Lei Orçamentária Anual, de forma integrada ao planejamento logístico do Ministério da Infraestrutura, mais especificamente para a Ampliação da Malha Rodoviária Pavimentada. 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 (8223889) e Nota Informativa 73 (10257093), bem como no Estudo Técnico Preliminar- ETP (10265298). Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação foi incluída no Plano Anual de Contratações - 2022, inscrito sob número 115.
23	RDC nº 297/2022-00	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 rodoviários da malha sob sua administração. A BR-402, como um todo, é uma rodovia federal de ligação localizada próxima ao litoral dos Estados do Maranhão, Piauí e Ceará. Ao longo de toda sua extensão, mais de 700,00 km, a rodovia possui segmentos planejados e segmentos pavimentados. O início está localizado no município de Bacabeira, Estado do Maranhão, e após cruzar o Estado do Piauí, finda no município de Umirim, no Ceará. Os estudos e projetos previstos na BR-402 se referem ao subtrecho de início no Estado do Maranhão, em Bacabeira, e se estende até o entroncamento com a BR-343, no Estado do Piauí, percorrendo uma extensão total de 320,30 km, segundo o SNV (versão 202204A). No Maranhão, o subtrecho conta com segmentos pavimentados e planejados. No Piauí, o estudo engloba a porção que inicia na divisa entre os Estados do Maranhão e do Piauí e percorre 14,10 km pavimentados até o entroncamento com a BR-343, sendo esta uma importante rodovia que liga Parnaíba/PI e Luís Correia/PI à capital do Estado, Teresina/PI. Conforme a Pesquisa de Origem/Destino da base de dados da PNT/2011 os itens que mais se destacaram e, por consequência, representam os produtos que trafegaram pela rodovia que obtiveram maior percentual, em relação ao total da amostra, foram os produtos minerais (12,89%), seguidos por produtos das indústrias alimentares (12,85%) e obras de pedra, gesso, cimento e afins (10,88%). Estudos preliminares indicam a existência

			de algumas ocupações irregulares na faixa de domínio dos trechos implantados e pavimentados da BR-402/MA/PI, sendo as maiores invasões nas travessias urbanas. Entretanto, de maneira geral, a faixa de domínio se encontra preservada ao longo dos subtrechos em estudo. Também é possível identificar vários acessos diretos à rodovia. Quanto aos trechos de implantação, a faixa de domínio deve ser demarcada quando da implantação dos mesmos. A alternativa de melhoria e adequação da capacidade da rodovia em estudo pode influenciar em outros modais. Por esse motivo, destacam-se os modais potencialmente impactados, os quais são apresentados a seguir: Ferroviário a) Transnordestina: Possui 4,24 km, atravessa os Estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas até o município de Propriá. Atualmente as linhas que partem de São Luís/MA e vão até o Estado de Alagoas integram a Malha Nordeste da antiga Rede Ferroviária Federal SA, que foi concedida à Companhia Ferroviária do Nordeste. b) Estrada de Ferro Carajás: Liga a Serra dos Carajás em Parauapebas/PA ao Porto de Itaqui, em São Luís/MA. São transportados cerca de 120 milhões de toneladas de carga, sendo 75% minério de ferro e 25% grãos e insumos agrícolas, além de 350 mil passageiros por ano. Aquaviário a) Bacia Hidrográfica do Rio Parnaíba: O Governo Federal visa consolidar a navegação longitudinal e transversal na hidrovía, para ter mais uma opção de rota de escoamento de cargas (cana-de açúcar, soja, milho, algodão, entre outros). No tempo atual, o comboio-tipo previsto para a hidrovía tem dimensões totais de 155,00 m de comprimento, 11,00 m de boca e 2,00 m de calado. Os principais portos ao longo da hidrovía são: Alto Parnaíba, Tasso Fragoso, Barão de Grajaú, São Francisco do Maranhão, Parnarama, Timon, Araiões, Água Doce e Tutóia, no Maranhão; e, Santa Filomena, Ribeiro Gonçalves, Uruçuí, Floriano, Amarante, Palmeirais, Teresina, União, Luzilândia, Parnaíba, Ilha Grande, Luís Correia e Santa Filomena, no Piauí. b) Bacia Hidrográfica do Rio Mearim: Esta bacia hidrográfica é a maior do Maranhão e ocupa 29,84% da área total do Estado. O Rio Mearim, com 930 km de extensão, nasce na serra da Menina e está dividido em 3 trechos principais: Alto, Médio e Baixo Mearim. c) Porto do Itaqui: Localiza-se na cidade de São Luís/MA e é destaque nacional pelas altas amplitudes de maré (8,00 m). Suas conexões com importantes ferrovias e rodovias fazem de Itaqui um corredor logístico para o centro-oeste do país. Tem conexão direta ferroviária com a Transnordestina (FTL) e com a Estrada de Ferro Carajás (EFC). Há ainda uma conexão indireta com a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que se liga à EFC em Açailândia/MA. Para a estrutura operacional, o Porto do Itaqui possui 7 berços operacionais, além de um novo píer petroleiro. Os berços possuem profundidades que variam de 12,00 a 19,00 m, permitindo a atracação de navios de grande porte. Além disso, a região em estudo conta com dois polos de destaque para o
--	--	--	---

			turismo: o polo Parque dos Lençóis, com centro principal na cidade de Barreirinhas/MA e o polo Delta do Parnaíba com centro principal na cidade de Araíoses, do lado do Maranhão, e na cidade de Parnaíba, no lado do Piauí. Dessa forma, a implantação da rodovia BR-402/MA/PI promoverá a integração social e comercial entre os principais municípios maranhenses e rota de integração turística entre Maranhão e Piauí. Ademais, quando concluída, ela incrementará o desenvolvimento das atividades agropecuárias e fornecerá melhoria 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 a 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. Consideram-se como subsídios para elaboração do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (11521840), em conformidade com a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40, DE 22 DE MAIO DE 2020, os requisitos técnicos contidos: no EVTEA DA BR-402/MA/PI, no Documento de Formalização da Demanda 1 (5888641) e na Nota Informativa 1182 (11511975) por apresentarem os elementos essenciais à caracterização da contratação ainda em fase preliminar. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2022, com número do item 155.
24	RDC nº 324/2022-00	Diretoria de Infraestrutura Ferroviária	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 a estrutura organizacional para o Departamento. As competências da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária foram elencadas no Regimento Interno aprovado pela Resolução Nº 39, de 17 de novembro de 2020, no Art. 79: Art. 79. À Diretoria de Infraestrutura Ferroviária compete: I - administrar, gerenciar e aprovar a execução de programas de construção, operação, manutenção, adequação de capacidade, ampliação e restauração da infraestrutura ferroviária e, quando necessário, aprovar a revisão de projetos de engenharia em fase de execução de obras; II - propor normas relativas à utilização e construção da infraestrutura de transporte ferroviário; III - gerir as rubricas constantes do

			OGU relativas aos programas de trabalho afetos à sua área de competência, encaminhando as solicitações de empenho à Diretoria de Administração e Finanças; IV - coordenar o acompanhamento físico e financeiro das obras e dos serviços, bem como organizar, manter atualizadas e divulgar as informações estatísticas relativas aos empreendimentos sob sua gestão; V - subsidiar o setor competente na elaboração de sistemas de custos e orçamentos com as informações relativas à composição de custos ferroviários; VI - promover os meios necessários à implantação de programas de controle da qualidade nas obras e serviços, seguindo as normas do DNIT e da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT; VII - subsidiar a elaboração da proposta orçamentária anual, a ser submetida ao Ministério da Infraestrutura, nos termos da legislação em vigor, bem como as alterações orçamentárias que se fizerem necessárias no decorrer do exercício; VIII - prover a Diretoria Colegiada e o Ministério da Infraestrutura de informações sobre as atividades de obras e serviços sob sua gestão; IX - subsidiar o Diretor-Geral nas negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas e obras ferroviárias sob a coordenação do Ministério da Infraestrutura; X - subsidiar e participar conjuntamente com a Diretoria de Planejamento e Pesquisa na promoção de pesquisas, estudos experimentais e desenvolvimento tecnológico na área de infraestrutura ferroviária, considerando inclusive, os aspectos relativos ao meio ambiente; XI - incentivar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico no modal ferroviário, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas, nacionais e estrangeiras; XII - administrar o patrimônio ferroviário e o acervo técnico documental que estiver sob sua responsabilidade e zelar pela preservação do patrimônio histórico e cultural do setor ferroviário; XIII - prover à Diretoria de Planejamento e Pesquisa a respectiva proposta de PPA e OGU; XIV - prover à Diretoria de Administração e Finanças os atos preparatórios com a documentação necessária à contratação de obras e serviços de infraestrutura ferroviária; e XV - representar o DNIT, quando designado pelo Diretor-Geral, acerca de aspectos técnicos de obras ferroviárias. As atribuições das unidades componentes da estrutura da DIF estão definidas nos artigos 80 a 85 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39 de 17/11/20.
			O objeto tem como fundamento a continuidade da Elaboração dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia para a Implantação em Pista Dupla, Pavimentação, Obra de Arte Especial e Túneis, na Rodovia BR-381/MG - Variante do Rio Santa Bárbara, sendo este a alternativa mais viável do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da BR- 381 /MG, parte integrante do edital de licitação nº 110/2003 e ao contrato nº PP - 214/2004 - 00, firmado entre o Consórcio

25	RDC nº 141/2022-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	Consol/Enecon/Contécnica e o DNIT. Esta rodovia foi implantada entre os anos de 1952 a partir de Belo Horizonte e concluída no ano de 1971 em Governador Valadares. Diante do aumento do volume médio diário de veículos, principalmente os pesados com o transporte primordialmente de minério de ferro, aço, ainda nos anos 90, foram iniciados estudos de viabilidade para duplicação de todo o trecho. A pré viabilidade para a construção da Variante do Rio Santa Bárbara está embasada nos estudos do Plano Funcional do DNIT referente ao trecho norte da Rodovia BR 381/MG, entre Governador Valadares e Belo Horizonte, com início no km 143,6 da BR 381 na interação com a rodovia BR 116 (Rio - Bahia) e final no km 450,0 da rodovia BR 381, na interseção com a MG 020 (Belo Horizonte - Santa Luzia), numa extensão de 306,4 km, com vistas à ampliação de capacidade e modernização da citada ligação rodoviária. Nesse contexto, o DNIT firmou contrato com o Consórcio ASTEC-PLANSERVI (Contrato PP-0966/2014-00) para elaboração dos Estudos Preliminares e Anteprojeto de Engenharia para implantação em Pista Dupla, Pavimentação, Obras de Artes Especiais e Túneis, na Rodovia BR 381/MG - Variante do Rio Santa Bárbara, por meio do EDITAL RDC nº 418/2014-80 com ordem de início em 06/01/2015. Porém, o contrato em pauta, PP-966 /2014-00, foi rescindido pelo 2º Termo Aditivo de Reinício e Rescisão Amigável (tls. 739-740, SEI nº 1485888). O processo de medição foi apenas (SEI nº 1486065), indicando que não há saldos de empenhos (tl. 792, SEI nº 1485888), que a Caução foi devolvida no Sistema de Acompanhamento de Contratos-SIAC (tl. 791, SEI nº 1485888) e que foram juntadas as Guias de Devolução assinadas pela Contratada (tls.789-790 SEI nº 1485888), que os valores foram baixados no Sistema Integrado de Administração Financeira/SIAFI do Governo Federal (tl. 784, SEI nº 0148588) e que foram realizados todos os tramites para o encerramento administrativo do contrato. Com isso, toma-se necessário a preparação de um novo Certame Licitatório, para a contratação de empresa para realização dos Projetos Básico e Executivo de Engenharia para a Implantação em Pista Dupla, Pavimentação, Obra de Arte Especial e Túneis, na Rodovia BR-381/MG - Variante do Rio Santa Bárbara, no âmbito do processo 50600.007205/2022-49. Consideram-se como subsídios para elaboração do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (10766271), em conformidade com a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40, DE 22 DE MAIO DE 2020, os requisitos técnicos contidos no Documento de Formalização da Demanda (SEI 10556478) e na Nota Informativa 339 (SEI 10563892) por apresentarem os elementos essenciais à caracterização da contratação ainda em fase preliminar. 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 rodoviários da malha sob sua administração. A BR-010 é uma importante rodovia que faz a

26	RDC nº 298/2022-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	ligação entre a capital federal e a capital do Estado do Pará, cruzando os Estados de Goiás, Tocantins e Maranhão, possuindo aproximadamente 2.000 km em toda a sua extensão planejada e implantada. A BR-010/MA desenvolve-se no sentido Norte-Sul compreendendo trechos rurais e significativas travessias urbanas ao longo de sua extensão, que é de 222,11 km. O seu eixo inicia no entroncamento com a BR 226(B), no município de Porto Franco/MA (km 156,40) e finaliza na divisa entre o Maranhão e o Pará (Rio Itinga, km 378,70). Os trechos rurais ao longo da BR-010, no Maranhão, são implantados em pista simples pavimentada, sendo frequente acessos a povoados e fazendas, principalmente de propriedades produtoras de eucalipto, devido a presença da empresa Suzano (papel e celulose). Os estudos e projetos previstos para a BR-010/MA, objeto do referido Termo de Referência, referem-se ao subtrecho que tem início no fim da Travessia Urbana de Imperatriz - entrada para a rodovia MA-125, no município de Cidelândia/MA (km 260,80) e se estende até a entrada da BR-222(A), em Açailândia/MA (km 319,80), percorrendo uma extensão de 59,00 km, segundo o SNV (versão 202204A). Fazem referência, também, ao segmento planejado correspondente ao Contorno Leste do município de Açailândia/MA, com extensão aproximada de 22,00 km, o qual possui previsão de ser duplicado. Estudos preliminares indicam a existência de algumas ocupações irregulares na faixa de domínio dos trechos implantados e pavimentados da BR-010/MA, sendo as maiores invasões nas travessias urbanas. Entretanto, de maneira geral, a faixa de domínio se encontra preservada ao longo dos subtrechos em estudo. Também é possível identificar vários acessos diretos à rodovia. A alternativa de melhoria e adequação da capacidade do subtrecho da rodovia em questão pode influenciar em outro modais. Nesse sentido, destacam-se os modais potencialmente impactados, apresentados a seguir: Ferroviário a) Transnordestina: Possui 4,24 km, atravessa os Estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas até o município de Propriá. Atualmente as linhas que partem de São Luís/MA e vão até o Estado de Alagoas integram a Malha Nordeste da antiga Rede Ferroviária Federal SA, que foi concedida à Companhia Ferroviária do Nordeste. b) Estrada de Ferro Carajás: Liga a Serra dos Carajás em Parauapebas/PA ao Porto de Itaqui, em São Luís/MA. Atualmente são transportados 120 milhões de toneladas de carga, sendo 75% minério de ferro e 25% grãos e insumos agrícolas, além de 350 mil passageiros por ano. Aquaviário a) Bacia Hidrográfica do Rio Parnaíba: O Governo Federal visa consolidar a navegação longitudinal e transversal na hidrovía, para ter mais uma opção de rota de escoamento de cargas (cana-de açúcar, soja, milho, algodão, entre outros). No tempo atual, o comboio-tipo previsto para a hidrovía tem dimensões totais de 155,00 m de comprimento, 11,00 m de boca e 2,00 m de calado. Os principais portos ao longo da hidrovía são: Alto Parnaíba, Tasso
----	--------------------	--------------------------------------	--

Fragoso, Barão de Grajaú, São Francisco do Maranhão, Parnarama, Timon, Araiões, Água Doce e Tutóia, no Maranhão; e, Santa Filomena, Ribeiro Gonçalves, Uruçuí, Floriano, Amarante, Palmeirais, Teresina, União, Luzilândia, Parnaíba, Ilha Grande, Luís Correia e Santa Filomena, no Piauí. b) Bacia Hidrográfica do Rio Mearim: Esta bacia hidrográfica é a maior do Maranhão e ocupa 29,84% da área total do Estado. O Rio Mearim, com 930 km de extensão, nasce na serra da Menina e está dividido em 3 trechos principais: Alto, Médio e Baixo Mearim. c) Porto do Itaqui: Localiza-se na cidade de São Luís/MA e é destaque nacional pelas altas amplitudes de maré (8,00 m). Suas conexões com importantes ferrovias e rodovias fazem de Itaqui um corredor logístico para o centro-oeste do país. Tem conexão direta ferroviária com a Transnordestina (FTL) e com a Estrada de Ferro Carajás (EFC). Há ainda uma conexão indireta com a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que se liga à EFC em Açailândia/MA. Para a estrutura operacional, o Porto do Itaqui possui 7 berços operacionais, além de um novo píer petroleiro. Os berços possuem profundidades que variam de 12,00 a 19,00 m, permitindo a atracação de navios de grande porte. Além disso, a região em estudo conta com dois polos de destaque para o turismo: o polo Parque dos Lençóis, com centro principal na cidade de Barreirinhas/MA e o polo Delta do Parnaíba com centro principal na cidade de Araiões, do lado do Maranhão, e na cidade de Parnaíba, no lado do Piauí. Dessa forma, a duplicação da rodovia BR-010/MA promoverá a integração social e comercial entre os municípios do sudoeste maranhense. Além disso, quando concluída, ela incrementará o desenvolvimento das atividades agropecuárias e fornecerá melhoria 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 ferroviário e rodoviário dos municípios que ainda se encontram em situação de grande isolamento geográfico. Consideram-se como subsídios para elaboração do Estudo Técnico Preliminar da Contratação 37/2022 (11694260), em conformidade com a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40, DE 22 DE MAIO DE 2020, os requisitos técnicos contidos: no EVTEA DA BR010/MA, no Documento de Formalização da Demanda 03 (11660727) e na Nota Informativa 1347 (11662209) por apresentarem os elementos essenciais à caracterização da contratação ainda em fase preliminar. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2022, com número do item 139.

27	RDC nº 346/2022-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	A mobilidade em espaço rural, e áreas de alta densidade urbana, apresenta um conjunto de particularidades que colocam o planejamento de transportes regional numa condição de estruturação articulada ao planejamento do territorial. O desafio de satisfazer, adequadamente, as necessidades de deslocamento da população, de forma eficiente e financeiramente sustentável, torna o planejamento de transportes (Plano de Mobilidade Rural) uma ferramenta estratégica para desenvolvimento regional, ao que as ações integradas (Plano de Mobilidade Rural) visam garantir o acesso a bens, equipamentos e serviços em condições de equidade tendencial. Assim, a mobilidade torna-se condição essencial para acessar os bens e serviços rurais e um fator fundamental para a integração social. Entretanto, ela não é uniformemente distribuída entre indivíduos e grupos sociais e, sobretudo, não tem a mesma qualidade em todo o espaço, quando relacionada aos recursos e às restrições que limitam o seu uso. As desigualdades associadas à mobilidade estão relacionadas tanto à diferença na distribuição social de acesso aos recursos (socioeconômicos, culturais e temporais) quanto à presença de restrições (sociais e no tempo/espaço) que prejudicam o uso do espaço urbano. O modal rodoviário no Brasil respondia, em 1950, a apenas 38% do transporte de cargas nacionais. Com o Plano de Metas, no governo Juscelino Kubitschek, as rodovias foram priorizadas buscando, entre outros objetivos, estimular a indústria de transformação por meio da indústria automobilística: (...) “Foi natural concentrar a atenção no complexo de petróleo e derivados, e na instalação da indústria mecânica e eletroeletrônica, como o passaporte para que a civilização brasileira penetrasse na modernidade” (...). O desenvolvimento das rodovias brasileiras foi possível, basicamente, por meio de recursos públicos oriundos de fundos criados essencialmente para este fim. A criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) em 1945 permitiu o rápido crescimento dos investimentos na infraestrutura rodoviária. Inicialmente o FRN era formado pelo Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos (IUCL) e, posteriormente, com parte da arrecadação de um imposto sobre os serviços rodoviários de transporte de cargas e de passageiros e de uma taxa incidente para a implantação da infraestrutura rodoviária. Parte destes recursos era também destinada aos estados na execução dos seus investimentos rodoviários. Assim, em 1960 o modal rodoviário já respondia por 60% da matriz nacional de transportes, percentual que se mantém até a atualidade. Nesse contexto, a BR-316, ou Rodovia Capitão Pedro Teixeira, foi iniciada na década 1960, sendo uma via diagonal do Brasil que liga os estados do Pará, Maranhão, Piauí, Pernambuco e Alagoas. No Maranhão, liga a região noroeste à nordeste desde a divisa do Pará (no município de Boa Vista do Gurupi) até a divisa com o Piauí (Município de Timon). Com seus 640,80 km de extensão, esta rodovia se torna, juntamente com a BR-222, um importante ramal
----	--------------------	--------------------------------------	---

		rodoviário que dá acesso ao norte do país, interligando polos agroindustriais importantes como Caxias a Santa Inês: a primeira cidade com importantes usinas alcooleiras, e um dos maiores rebanhos galináceos do Estado do Maranhão; e a segunda com o 7º maior rebanho efetivo maranhense. O segmento da BR-316/MA, compreendido entre o km 551,10 (Fim da Trecho Duplicado no Município de Caxias) e o km 621,10 (Entr. BR226(B)/343(A), Div. MA/PI – Teresina/Timon), possui desenvolvimento em área de relevo plano a ondulado, com cortes e aterros de alturas médias inferiores a 2,00m. A trafegabilidade da via foi sensivelmente afetada pela produção de celulose e soja, que vem crescendo bastante no Estado do Maranhão, utilizando a rodovia como principal modal de escoamento. O Projeto em questão não se enquadra na necessidade de EVTEA, pois se trata de trecho já implantado e em operação, e que anteriormente foi objeto de contrato de conservação e restauração. O trecho em voga encontra-se com níveis de serviço aquém do desejável, em virtude do tráfego intenso de caminhões carregados, necessitando de uma restauração com aumento de capacidade estrutural (solução de recuperação estrutural com tecnologias mais longevas que as restaurações asfálticas convencionais) com a duplicação da via. Segundos dados consolidados pela PRF, somente em 2020 para o segmento objeto do edital, ocorreram 109 acidentes, com 24 ocorrências com vítimas fatais (26 óbitos) e 40 ocorrências com vítimas com ferimentos pesados. Ante o exposto, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, visando consolidar uma rede rodoviária de corredores de transporte estruturadores, tomou a iniciativa de duplicar determinados segmentos, uma vez que resta demonstrada a necessidade de contratação de uma intervenção estrutural, com melhoria dos níveis de serviço das vias, para proporcionar segurança para a população maranhense. Vale ressaltar que os segmentos da BR-316/MA, do km 398,5 ao km 612 (juntamente com alguns segmentos da BR 135/MA), foram inseridos no Plano de Avaliação Socioeconômica de Projetos – PAS, por se tratar do principal acesso rodoviário ao Porto de São Luís/MA, além de ligação desse Porto com as regiões sudeste e nordeste do País, atendendo a um dos critérios mais importantes utilizados para definição dos segmentos incluídos no PAS. Além de São Luís, os segmentos são utilizados como rota de acesso a importantes capitais do país, tais como Belo Horizonte, Maceió e Belém. Por estes segmentos de rodovia são transportados as três commodities que representam aproximadamente 90% do valor de exportações do estado do Maranhão: alumínio, ferro gusa e a soja, sendo essa última em grande expansão. Outra função relevante do segmento em estudo é servir de apoio ao turismo, principalmente no acesso aos lençóis maranhenses e ao litoral ocidental do estado. Os estudos e projetos previstos para a BR-316/MA, objeto do referido Termo de Referência, referem-se ao subtrecho que vai do km
--	--	--

			544,00, na travessia urbana de Caxias/MA e se estende até o km 609,00, região urbanizada próximo a Timon/MA, percorrendo uma extensão de 65,00 km, segundo o SNV (versão 202204A). Os trechos rurais ao longo da BR 316, no Maranhão, são implantados em pista simples pavimentada, sendo frequente a existência de Acessos a Povoados ao longo do segmento. Estudos preliminares indicam a existência de ocupações irregulares na faixa de domínio dos trechos implantados e pavimentados da BR 316/MA, sendo as maiores invasões nas travessias urbanas. Entretanto, de maneira geral, a faixa de domínio se encontra preservada ao longo do Subtrecho em estudo. Também é possível identificar vários Acessos diretos à rodovia. A alternativa de melhoria e adequação da capacidade do Subtrecho da rodovia em questão pode influenciar em outro modais. Nesse sentido, destacam-se os modais potencialmente impactados, apresentados a seguir: Ferroviário a) Transnordestina: Possui ao todo 1.753 km, atravessa os Estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas até o município de Propriá. Atualmente as linhas que partem de São Luís/MA e vão até o Estado de Alagoas integram a Malha Nordeste da antiga Rede Ferroviária Federal SA, que foi concedida à Companhia Ferroviária do Nordeste. b) Estrada de Ferro Carajás: Liga a Serra dos Carajás em Parauapebas/PA ao Porto de Itaqui, em São Luís/MA. Atualmente são transportados 120 milhões de toneladas de carga, sendo 75% minério de ferro e 25% grãos e insumos agrícolas, além de 350 mil passageiros por ano. Aquaviário a) Bacia Hidrográfica do Rio Parnaíba: O Governo Federal visa consolidar a navegação longitudinal e transversal na hidrovía, para ter mais uma opção de rota de escoamento de cargas (cana-de-açúcar, soja, milho, algodão, entre outros). No tempo atual, o comboio-tipo previsto para a hidrovía tem dimensões totais de 155,00 m de comprimento, 11,00 m de boca e 2,00 m de calado. Os principais portos ao longo da hidrovía são: Alto Parnaíba, Tasso Fragoso, Barão de Grajaú, São Francisco do Maranhão, Parnarama, Timon, Araisos, Água Doce e Tutóia, no Maranhão; e, Santa Filomena, Ribeiro Gonçalves, Uruçuí, Floriano, Amarante, Palmeirais, Teresina, União, Luzilândia, Parnaíba, Ilha Grande, Luís Correia e Santa Filomena, no Piauí. b) Bacia Hidrográfica do Rio Mearim: Esta bacia hidrográfica é a maior do Maranhão e ocupa 29,84% da área total do Estado. O Rio Mearim, com 930 km de extensão, nasce na serra da Menina e está dividido em 3 trechos principais: Alto, Médio e Baixo Mearim. c) Porto do Itaqui: Localiza-se na cidade de São Luís/MA e é destaque nacional pelas altas amplitudes de maré (8,00 m). Suas conexões com importantes ferrovias e rodovias fazem de Itaqui um corredor logístico para o centro-oeste do país. Tem conexão direta ferroviária com a Transnordestina (FTL) e com a Estrada de Ferro Carajás (EFC). Há ainda uma conexão indireta com a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que se liga à EFC em Açailândia/MA. Para a estrutura operacional, o Porto do
--	--	--	--

			Itaqui possui 7 berços operacionais, além de um novo píer petroleiro. Os berços possuem profundidades que variam de 12,00 a 19,00 m, permitindo a atracação de navios de grande porte. Assim, a duplicação da rodovia BR-316/MA promoverá a integração social e comercial entre os municípios do Noroeste-Sudeste maranhense. Além disso, quando concluída, ela incrementará o desenvolvimento das atividades agropecuárias e fornecerá melhoria 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 ferroviário e rodoviário dos municípios que ainda se encontram em situação de grande isolamento geográfico.
28	RDC nº 377/2022-00	Diretoria de Planejamento e Pesquisa	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 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. Para efeito de licenciamento ambiental, a rodovia BR-319/AM/RO foi dividida 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 Termo de Acordo e Compromisso (TAC), firmado em 22 de junho de 2007, entre o DNIT e IBAMA, ficando autorizadas para os dois primeiros, obras de manutenção e restauração, para os dois últimos, obras de pavimentação e reconstrução da rodovia. Para o Trecho do Meio, o IBAMA autorizou a execução dos serviços de manutenção/conservação por meio da Licença de Instalação- LI nº 1.111/2016. Destaca-se que as condicionantes 2.4.3 e 2.7 da LI nº 1.111/2016 – 2ª Renovação - 1ª Retificação (ANEXO I - SEI nº 11252125) e o inciso XII, item "D", bem como o parágrafo quarto, ambos da cláusula terceira do TAC (ANEXO II - SEI nº 11252138) requerem o

			levantamento e identificação dos passivos ambientais e execução do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas. Assim, foi realizado o levantamento dos passivos ambientais existentes ao longo da BR-319/AM/RO, culminado na elaboração do Projeto de Recuperação de Áreas Degradadas - PRAD (ANEXO IV -SEI nº 11252181), pelo Consórcio PROSUL – MAC III no âmbito do Contrato Nº 641/2017, que consiste em um conjunto de ações de reabilitação ambiental das áreas de apoio às obras da Rodovia BR-319/AM/RO e seus acessos, tais como canteiros de obra, jazidas, caixas de empréstimo para a obtenção de materiais e os bota-foras de materiais descartáveis que tiveram suas condições originais alteradas durante as obras e/ou manutenção da rodovia. Além da exigência de recuperação dos passivos ambientais, o licenciamento ambiental da rodovia, por meio do inciso XII, item "E", da cláusula terceira do TAC (ANEXO II - SEI nº 11252138), assim como da condicionante 2.4.6 da LI nº 1.111/2016 – 2ª Renovação - 1ª Retificação (ANEXO I - SEI nº 11252125), exige a execução de medidas mitigadoras aos impactos à fauna decorrentes da instalação e operação do empreendimento, como a implantação de passagens áreas de fauna. Para isso, foi proposto e aprovado pelo órgão ambiental, por meio do Relatório de Pontos de Passagem de Fauna (Fevereiro de 2009 – SEI nº 4017759) e do EIA/RIMA do Trecho do Meio (SEI nº 8551615, 8550547), a quantidade e a localização dessas passagens superiores, devendo o DNIT executá-las. Portanto, a contratação tem como finalidade a implantação de dispositivos aéreo para a passagem da fauna da rodovia, bem como a recuperação da funcionalidade das áreas impactadas pelo empreendimento através da execução de medidas e ações de controle dos fatores de degradação, caso estes estejam ativos e persistentes, assim como a remediação, reabilitação, recomposição e recuperação das ocorrências identificadas.
29	RDC nº 348/2022-00	Diretoria de Infraestrutura Ferroviária	O projeto das obras complementares é decorrente dos serviços realizados na adequação geométrica da linha férrea e transferência do pátio de manobras no município de Barra Mansa, no Estado do Rio de Janeiro, devido à execução de Obras de Arte Especiais e “puxamento” das linhas férreas e tem como características: a adequação, reconstrução, implantação e pavimentação de cerca de 6,24 km de vias urbanas na cidade de Barra Mansa, criando um “anel viário” na região central do município assim como os serviços de paisagismo, sinalização e iluminação. O projeto executivo é composto por, uma introdução, planta geral, projeto geométrico, projeto de terraplenagem, projeto de pavimentação, projeto de drenagem, obras complementares, projeto de paisagismo e serviços ambientais, projeto de sinalização, projeto de iluminação pública e canteiro de obras. A licitação das obras complementares, portanto, é a última etapa do empreendimento, seguindo fielmente o que foi aprovado no projeto

			executivo, por meio da Portaria nº 1.659, de 06 de dezembro de 2006, pelo Diretor de Infraestrutura Ferroviária, Engenheiro Luiz Fernando de Pádua Fonseca e também aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, em 18 de maio de 2010, pelo Superintendente de Serviços de Transportes de Cargas -Substituto, Engenheiro Francisco de Paula Magalhães Gomes. Sendo que a presente versão revisada e atualizada, porém com mesmo escopo do projeto original do projeto executivo, foi aprovada por meio da Portaria nº 2958, de 01 de junho de 2022, publicação (SEI nº 11943506), pelo Diretor de Infraestrutura Ferroviária - Substituto, o Engenheiro Elói Angelo de Palma Filho. A Revisão do Projeto Executivo de Engenharia, realizada a partir de 2020 e concluída em 2022, teve por objetivo de proceder a atualização dos estudos realizados no projeto executivo contratado pela Prefeitura Municipal de Barra Mansa/RJ no ano de 2005. A atualização dos estudos foi necessária considerando os efeitos decorrentes do período da elaboração do projeto (ano 2005) e em razão da decisão do DNIT de iniciar os serviços objetivando sua conclusão do empreendimento. A justificativa de modo geral, da revisão foi atribuída a eventual inaplicabilidade parcial de algumas soluções contidas no projeto original, sugerindo então a incorporação de melhoramentos, motivados em especial por fatores supervenientes, que implicaram no surgimento de novas situações após a realização dos levantamentos de campo e a elaboração e entrega do projeto (2005), e em razão do prazo decorrido entre a elaboração do projeto e o efetivo início previsto da execução da obra (2022). As obras iniciadas em 04/06/2010, foram paralisadas em 13/01/2014 por diversas circunstâncias, dentre as quais persiste atualmente apenas a questão de Desapropriações / Transferências. O DNIT desenvolveu tratativas diretamente com os moradores, quando houve a interferência do Ministério Público Federal e o ajuizamento de uma Ação Civil Pública, determinando que o modelo de reassentamento fosse rediscutido, culminando com a elaboração um Termo de Acordo Judicial específico para tratar do assunto. Os serviços referentes ao projeto de reassentamento tiveram início em março de 2019 e concluídos em meados de 2021, em paralelo foram retomados os serviços paralisados previamente em 2014, com retorno em janeiro de 2020 dando assim, continuidade às adequações ferroviárias no município de Barra Mansa. A conclusão das obras de adequação ferroviária permitirá a implantação de novas vias urbanas no centro de Barra Mansa, bem como a readequação de vias subutilizadas por conta de qualidade de pavimento e/ou “caixa” rodoviária estreita, possibilitando assim melhor no fluxo de veículos na região central do município de Barra Mansa. Dessa forma, as obras Complementares Urbanas poderão ser iniciadas, trazendo como: I. Benefícios diretos: - Melhoria na mobilidade urbana; - Criação de “Anel Viário” em Barra Mansa; - Redução do tempo de viagem; - Valorização de imóveis; - Ganho operacional da Operadora da ferrovia.
--	--	--	--

			II. Benefícios indiretos: - Impacto dos custos de construção do empreendimento sobre a arrecadação tributária e a geração de empregos e - Possibilidade de desenvolvimento de novos pontos comerciais.
30	RDC nº 397/2022-00	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 implantar determinados segmentos. Atualmente, a BR-448 possui 22,30 km em pista duplicada, cujo traçado contorna a porção oeste da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), e em especial os perímetros urbanos de Sapucaia do Sul, Esteio e Canoas. Já seu segmento planejado no Sistema Nacional de Viação possui cerca de 32,00 km, se iniciando no entroncamento da BR-116 em Estância Velha, e finalizando no km 6,535 do segmento implantado. A BR-448/RS é uma importante rodovia da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), servindo não só como alternativa à BR-116 entre os municípios de Porto Alegre e Sapucaia do Sul, mas também como importante corredor viário entre as rodovias BR-290 e BR-386. Ainda, a BR-448 é uma rodovia alternativa à BR-116 dentro da Região Metropolitana para os veículos que não possuem destino nos municípios da RMPA. Passam por ela veículos com origem no norte e sul do estado (através da BR-116), noroeste através da BR-386 e Oeste, através da BR-290. Essa rota alternativa gera economia nos tempos de viagem uma vez que não sofre interferência dos deslocamentos locais dos municípios, que apresentam grandes volumes nos horários de pico. Além dos fluxos originários do estado, passam pelo Rio Grande do Sul as principais rotas comerciais do Brasil com a Argentina, Uruguai e Chile. As principais conexões com o Uruguai estão nos municípios de Chuí, Jaguarão e Santana do Livramento e as principais conexões com a Argentina e o Chile estão nos municípios de Uruguiana e São Borja. As rotas para Uruguiana e Santana do Livramento utilizam a BR-290. As rotas para Jaguarão e Chuí utilizam as BR-116 e BR-101 e as rotas por São Borja a BR-287. Como todas essas rodovias passam pela RMPA, a maior parte do tráfego internacional acaba cruzando a região. Em função da falta de alternativas, as principais rodovias da RMPA se

apresentam saturadas ou próximas da saturação. O principal exemplo é a BR-116, que apresentava na divisa entre os municípios de Canoas e Porto Alegre um tráfego diário de mais de 100.000 veículos. A saturação das rodovias resultava em congestionamentos crescentes tanto em intensidade quanto em duração. Com o início da operação da BR-448, uma parte do fluxo de veículos da BR-116 passou a utilizá-la como alternativa de deslocamento na RMPA. No entanto, nos horários de pico do sistema viário ainda são observados congestionamentos na BR-116, principalmente nas proximidades do viaduto da Scharlau em São Leopoldo. Segundo dados das pesquisas de origem e destino realizadas para o EVTEA desta rodovia, cerca de 60% dos automóveis que trafegam nas rodovias da RMPA realizam deslocamentos mistos e 10% são fluxos de passagem. No caso de veículos de carga, as proporções são diferentes, sendo 50% de deslocamentos mistos e 15% de fluxos de passagem. Os deslocamentos mistos são gerados de forma distribuída em toda a região metropolitana de Porto Alegre. Em termos de deslocamentos por automóvel, o principal polo é Porto Alegre, que concentra atividades de serviços e comércio, mas municípios como Canoas, Novo Hamburgo e Guaíba também são polos importantes. No caso de veículos de carga, as viagens são mais dispersas pela região, com grande volume nos municípios de Porto Alegre, Canoas e Montenegro. Desta forma, o prolongamento da BR-448 possui um caráter de extrema importância e urgência, pelo fato de que já ocorre um elevado tráfego e com maior participação dos veículos pesados que comprometem as vias e sistemas de infraestrutura do perímetro urbano, e no curto prazo já está previsto um incremento significativo de uma nova demanda de transporte de carga a ser usuária deste corredor, gerados pelo aumento das plantas industriais da região. Os estudos e projetos previstos para a BR-448/RS, objeto do Termo de Referência, referem-se ao subtrecho que tem início no 6+535,90 do segmento já existente da rodovia, se estendendo até o entroncamento com a rodovia estadual ERS-240 em São Leopoldo, percorrendo uma extensão aproximada de 18,70 km segundo o SNV (versão 202204A). A implantação do subtrecho da rodovia em questão pode influenciar em

			outro modais. Nesse sentido, destacam-se os modais potencialmente impactados, apresentados a seguir: Ferroviário: A malha ferroviária de cargas gaúcha é composta atualmente de 1.800 km de ramos ativos, e movimenta cerca de 10 milhões de toneladas por ano em cargas (ANTT, 2019). O fluxo mais relevante ocorre entre o norte do estado, em especial nos municípios de Cruz Alta e Passo Fundo, com o transporte de graneis agrícolas até o Porto do Rio Grande. No sentido oposto, as composições retornam ao norte com cargas de adubos e fertilizantes. A rede ferroviária e seus terminais são atualmente administrados pela concessionária Rumo Logística, cujo contrato se estende até 2027. Os ramais ferroviários que atendem a RMPA permitem a ligação com o sudeste brasileiro e o norte e sul gaúcho, ainda que para este último o traçado oferecido não seja atrativo ao transporte de cargas, pela maior extensão frente às rodovias e à hidrovias. De fato, caso uma composição saia da região metropolitana com destino ao Porto do Rio Grande, ela deve obrigatoriamente passar por Cacequi na região da Campanha, o que inviabiliza economicamente esta possibilidade. O terminal Pátio Industrial, em Canoas, movimenta as cargas de combustíveis da Refinaria Alberto Pasqualini, com destino ao restante do Rio Grande do Sul, além de Santa Catarina e Paraná. Em adição, o terminal recebe combustíveis e clínquer majoritariamente do Paraná e de São Paulo. Por fim, o terminal General Luz, localizado no polo petroquímico da Braskem em Triunfo, é destino de combustíveis com origem no Paraná e clínquer de São Paulo. Aquaviário: O Rio Grande do Sul possui atualmente 754 quilômetros de hidrovias navegáveis, cujos calados variam de 2,50 metros em vias de menor porte, como os rios dos Sinos, Jacuí, Taquari, Caí e Gravataí, até 5,40 metros nos grandes canais naturais do Delta do Jacuí, Lago Guaíba e Lagoa dos Patos. Há ainda a reabertura dos canais da Lagoa Mirim, no sul do estado, em fase de estudos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. A movimentação de cargas tem apresentado uma tendência de alta nos últimos 5 anos, passando dos 5 milhões de toneladas anuais em 2015 para 10 milhões em 2019, conforme estatísticas portuárias da ANTAQ e das eclusas administradas pelo DNIT no Rio Jacuí e Taquari. A
--	--	--	---

			rede hidroviária é administrada por dois entes públicos: Portos RS (Superintendência do Porto do Rio Grande) e DNIT (somente a Hidrovia do Rio Taquari, Lagoa Mirim e barragens eclusadas do Rio Jacuí e Taquari). Na Região Metropolitana de Porto Alegre, há uma grande vantagem geográfica pelo acesso direto da rede hidroviária pelos municípios que estão entre os mais industrializados do estado, e que são potenciais usuários desta malha para escoamento de suas produções até o Porto de Rio Grande, para fins de exportação, ou para transporte ao restante do país via cabotagem. Mais especificamente, há cinco portos ou terminais hidroviários próximos dos traçados propostos para o prolongamento da BR-448/RS: Porto de Porto Alegre, Terminal CMPC Guaíba, Terminal Santa Clara, Terminal Bianchini Canoas e complexo de terminais hidroviários do Rio Gravataí, como visto no mapa. Ressalta-se que com exceção do Porto de Porto Alegre, os demais terminais são de administração privada e localizados junto às plantas industriais de seus respectivos administradores, que aproveitam a proximidade com as hidrovias para dirimir seus custos com fretes de transporte. Consideram-se como subsídios para elaboração do Estudo Técnico Preliminar Digital - 43/2022 (11900652), em conformidade com a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40, DE 22 DE MAIO DE 2020, os requisitos técnicos contidos: no EVTEA DA BR-448/RS, no Documento de Formalização da Demanda 01 (11899474) e na Nota Informativa 1573 (11899503) por apresentarem os elementos essenciais à caracterização da contratação ainda em fase preliminar. 2.13. Em consonância com a IN nº 1/2019, informamos que a contratação está prevista no Plano Anual de Contratações - 2022, com número do item 367.
--	--	--	---