

Estudo Técnico Preliminar 97/2025

1. Informações Básicas

Número do processo: 50600.016762/2023-31

2. Dos Fatos

2.1. O presente ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - ETP, trata da Contratação de Empresa (s) para a Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia e a Execução das Obras e Serviços de Construção do Porto (IP4) no Município de **Manaus (Moderna)**, no Estado do Amazonas.

2.2. Está fundamentado na Instrução Normativa nº 58, de 08 de agosto de 2022, que dispõe sobre a elaboração dos Estudos Técnicos Preliminares para a aquisição de bens e a contratação de serviços e obras, no âmbito da Administração Pública Federal Direta, Autárquica e Fundacional, e sobre o Sistema ETP digital.

3. Descrição da necessidade

3.1. À Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ "*compete administrar, gerenciar e aprovar a execução de programas de construção, operação, manutenção, adequação de capacidade, ampliação e restauração da infraestrutura aquaviária e, quando necessário, gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; promover o acompanhamento físico e financeiro da obra e dos serviços, bem como organizar, manter atualizadas e divulgar as informações estatísticas relativas aos empreendimentos sob sua gestão; dentre outras*", segundo o Art. 132 da Resolução nº 39, de 17 de novembro de 2020 que trata do Regimento Interno do DNIT.

3.2. Às Superintendências Regionais, "*competem programar, coordenar, fiscalizar e orientar a execução de planos e programas com vistas ao diagnóstico, ao prognóstico e às ações nas áreas de engenharia e operações, rodoviárias, ferroviárias e aquaviárias, para garantir a fluidez do tráfego e a navegabilidade do rio, em condições operacionais e econômicas ideais, com segurança e zelo pela preservação do meio ambiente*", segundo o Art. 144 da Resolução nº 39, de 17 de novembro de 2020 que trata do Regimento Interno do DNIT.

3.3. O Estado do Amazonas está situado na Região Norte com 1.559.255,881 km² e densidade demográfica de 2,53 hab./km² (Fonte: IBGE). Os principais Rios existentes no Estado são o Solimões, Amazonas, Negro, Branco, Purus, Juruá, Japurá e o Madeira.

3.4. Em determinadas localidades no Estado só é possível o acesso pelos Rios, devido à inexistência de Rodovias ou Ferrovias.

3.5. O Porto (IP4) irá suprir o Município com uma infraestrutura portuária adequada para o atendimento das demandas das operações portuárias de embarque e desembarque de cargas, mercadorias e passageiros, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior e 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.

3.6. Atualmente no Município de Manaus/AM está em operação apenas o Cais do Roadway do Porto Organizado de Manaus /AM, uma vez que o Cais das Torres está inoperante devido ao seu sobrecarregamento, como também está em operação o Porto (IP4) de São Raimundo, que será ampliado.

3.7. O local já tem potencial vocacional portuário verificado "*in loco*", e a população vem fazendo o seu uso mesmo em condições precárias, utilizando-se de balsas flutuantes privadas para a atracação de embarcações de maneira desorganizada e sem segurança.

3.8. Informamos que a presente contratação utilizará por referência a Lei nº 14.133/2021 de Licitações.

4. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
COPORT/CGOB/DAQ	LINDOMAR LUIZ DE ABREU JÚNIOR
CGOB/DAQ	CÉLIO HENRIQUE DOS REIS SILVA

5. Descrição dos Requisitos da Contratação

5.1. Os requisitos necessários ao atendimento da necessidade são:

5.1.1. Recursos Orçamentários;

5.1.2. TERMO DE REFERÊNCIA - TR;

5.1.3. EDITAL de Licitação;

5.1.4. Parecer da Procuradoria;

5.1.5. Contratação de Empresa Especializada através de Certame Licitatório;

5.1.6. Fiscalização concomitante com a execução dos serviços; e

5.1.7. Delegação de competência para a contratação.

5.2. Existem critérios específicos de práticas de sustentabilidade na contratação. A CONTRATADA deverá atender as determinações contidas no TR no que diz respeito aos Requisitos Ambientais que deverão ser observados na execução do objeto.

5.3. A CONTRATADA deverá transferir ao DNIT os direitos autorais sobre o objeto entregue e aprovado ao final da execução do CONTRATO.

5.4. Requisitos de Qualificação Técnica e Econômico-Financeira

5.4.1. As exigências de qualificação técnica e econômico-financeira, a serem detalhadas no TR e no EDITAL de Licitação, serão definidas em estrita consonância com o Art. 37, Inciso XXI da Constituição Federal, e com os Artigos 62 a 70 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021. Tais requisitos guardarão total compatibilidade e proporcionalidade com a natureza, o vulto e a complexidade do objeto contratual.

5.4.2. O DNIT assegurará que apenas os requisitos indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações contratuais sejam exigidos, de forma a não restringir indevidamente a competitividade do Certame, em observância às orientações dos Órgãos de Controle.

5.4.3. No que tange especificamente à comprovação da capacidade técnico-profissional, as exigências serão estabelecidas em estrita observância à jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas da União - TCU e ao disposto no Art. 67, § 3º, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021. Desta forma, não será exigido vínculo empregatício prévio como condição para que os profissionais técnicos indicados pela LICITANTE componham seu quadro técnico. Será admitida a comprovação de disponibilidade do profissional para a execução dos serviços, por meio de declaração ou contrato de prestação de serviços, caso a Empresa venha a ser CONTRATADA.

6. Definições e Informações essenciais

6.1. **Regime de Execução:** Contratação Integrada (Art. 6º, Inciso XXXII da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021).

6.1.1. Em decorrência da adoção do regime de Contratação Integrada, esta contratação será licitada por preço global. A sistemática de medição e pagamento estará associada à execução de etapas do cronograma físico-financeiro vinculadas ao cumprimento de metas de resultado, sendo vedada a remuneração por preços unitários ou referenciada pela execução de quantidades de itens unitários para fins de pagamento das etapas, em estrita observância ao Art. 46, § 9º, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

6.2. **Lote:** Único.

6.3. **Justificativa de Agrupamento:** Os serviços de Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia e a Execução das Obras e Serviços de Construção do Porto (IP4) no Município de Manaus (Moderna), no Estado do Amazonas, são adequados e compatíveis com a capacidade de execução de grande parte das Empresas que participam de Licitações com objetos similares. Portanto, o parcelamento do objeto não é vantajoso para a Administração.

6.4. **Aplicabilidade de Margens de Preferência:** Não se aplica. O serviço objeto deste ETP não se enquadra no Decreto nº 7.174 de 12 de maio de 2010 (contratação de bens e serviços de informática e automação).

6.5. **Permite Participação de Consórcios:** Sim, limitado a 2 (duas) Empresas.

6.6. **Permite Subcontratação:** Sim. Para as atividades que não constituam o escopo principal do objeto, ficam limitados até o limite de **30% (trinta por cento)** do Orçamento os serviços passíveis de subcontratação, sem prejuízo das responsabilidades contratuais e legais da CONTRATADA (Art. 122 da Lei nº 14.133 de 1º de abril de 2021).

6.7. **Modalidade:** Concorrência (Art. 28, Inciso II da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021).

6.7.1. **Justificativa para a Escolha da Modalidade Concorrência e Inaplicabilidade do Pregão:**

6.7.1.1. A escolha da modalidade Concorrência, em detrimento do Pregão, para a presente contratação fundamenta-se na natureza e complexidade do objeto, qual seja, a Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia e a Execução das Obras e Serviços de Construção do Porto (IP4) no Município de Manaus (Moderna), no Estado do Amazonas.

6.7.1.2. Conforme o Art. 29, Parágrafo Único da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, o pregão não se aplica às contratações de serviços técnicos especializados de natureza predominantemente intelectual e de obras e serviços de engenharia, exceto os serviços comuns de engenharia. O objeto em tela enquadra-se nas vedações à utilização do Pregão, pelos seguintes motivos:

a) **Natureza Predominantemente Intelectual dos Projetos:** A elaboração dos Projetos Básico, Executivo e "As Built" de Engenharia constitui serviço técnico especializado de natureza predominantemente intelectual, exigindo expertise e soluções específicas não passíveis de padronização por especificações usuais de mercado.

b) **Complexidade das Obras e Serviços de Engenharia:** A execução das obras e serviços de construção do Porto (IP4) envolve intervenções de alta complexidade técnica e grande vulto, incluindo, mas não se limitando a, construção de muro de contenção, terminais de passageiros e cargas, obras de atracação/acostagem com Estruturas Navais flutuantes e sistemas de fundeio, além de serviços de dragagem. Tais características extrapolam a definição de "serviços comuns de Engenharia" prevista no Art. 6º, Inciso XXI, Alínea "a" da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, os quais são objetivamente padronizáveis.

c) **Impossibilidade de Definição por Especificações Usuais de Mercado:** Dada a singularidade e a magnitude do Empreendimento portuário, não é viável definir o objeto por meio de padrões de desempenho e qualidade objetivamente estabelecidos por especificações usuais de mercado, requisito para a adoção do Pregão conforme o caput do Art. 29 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

6.7.1.3. Desta forma, a modalidade "Concorrência" mostra-se a mais adequada para a contratação em tela, permitindo a avaliação mais abrangente da capacidade técnica e das propostas para um objeto de tamanha especificidade e complexidade.

6.8. **Técnica e Preço** (Art. 33, Inciso IV da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021). Deverão ser respeitados os percentuais previstos no Orçamento de Referência e seguidos os critérios de julgamento apresentados no Anexo Critérios de Avaliação das Propostas (Sei 21344714).

6.9. **Forma:** Eletrônica.

6.10. **Modo de Disputa:** Fechado (Art. 56, Inciso II da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021).

6.11. **Exclusividade/Benefício ME/EPP:** Não se aplica. A exclusividade de "Microempresas" ou "Empresas de Pequeno Porte" não se enquadra no objeto desta contratação, em decorrência do valor do Orçamento, conforme disposto no Art. 6º do Decreto nº 8.538, de 06 de outubro de 2015, que regulamenta o tratamento favorecido, diferenciado e simplificado para as Microempresas, Empresas de pequeno porte, Agricultores familiares, Produtores rurais pessoa física, Microempreendedores individuais e Sociedades Cooperativas de Consumo nas Contratações Públicas de bens, serviços e obras no âmbito da Administração Pública Federal.

6.11.1. **Incentivo a Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (ME/EPP):** Embora a presente contratação, dado seu vulto e complexidade, não preveja a participação exclusiva de ME/EPP, permite-se a subcontratação de parte do objeto. O DNIT incentiva que, dentro das parcelas passíveis de subcontratação e havendo viabilidade técnica e econômica, a CONTRATADA

considere a participação de Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, em consonância com a Lei Complementar nº 123, de 14 de Dezembro de 2006 e o Decreto nº 8.538, de 6 de Outubro de 2015, como forma de fomentar a economia local e ampliar a participação de diferentes atores no mercado.

6.12. **Serviço Contínuo:** Não se aplica.

6.13. **Licenciamento Ambiental:** O Empreendimento (IP4) dispõe da Licença Prévia - LP nº 003/2025 (Sei 20461885) emitida pelo Órgão Ambiental Competente, Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas - IPAAM.

6.14. **Prazo de Execução:** O prazo de execução contratual é de **30 (trinta) meses**, contado a partir do primeiro dia útil após a emissão da Ordem de Início de Serviços a ser expedida pelo DNIT, tendo eficácia legal no primeiro dia após a publicação do seu extrato no Diário Oficial da União - D.O.U..

6.15. **Indicação da Fonte de Recursos para a Contratação:** A Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia e a Execução das Obras e Serviços de Construção do Porto (IP4) serão custeados por recursos conforme rubrica de nº 13LO.0211 - Construção do Porto de Manaus Moderna - no Estado do Amazonas.

6.16. **Proposta dos LICITANTES:** O prazo de elaboração e apresentação das Propostas, sugerido por esta Setorial demandante é de **60 (sessenta) dias úteis** (Alínea "c", Inciso II do Art. 55 da Lei 14.133, de 1º de abril de 2021).

6.17. **Contato do Responsável:** Eng.º LINDOMAR LUIZ DE ABREU JÚNIOR, Endereço Eletrônico: lindomar.junior@dnit.gov.br, Telefone: (61) 3315-4661.

7. Levantamento de Mercado

7.1. Os preços unitários que deram origem ao valor do Orçamento Estimado de Referência (Sei 20328402) das Obras e Serviços de Construção foram extraídos do Sistema de Custos Referenciais de Obras - SICRO (DNIT) e do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil - SINAPI (CAIXA) na data-base: **OUT/2024** para o Estado do Amazonas e os preços unitários que deram origem ao valor do Orçamento Estimado de Referência (Planilha de Custos e Formação de Preços - PCFP - Sei 20328394) para a Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia foram extraídos da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT, na data-base: **OUT/2024**, conforme Resolução nº 11, de 21 de agosto de 2020.

7.2. Para serviços e insumos não constantes nos dois Sistemas Oficiais de custos, foi utilizado o ORSE (SERGIPE) e efetuadas pesquisas de mercado, conforme a metodologia do SICRO para equipamentos e materiais.

8. Descrição da solução como um todo

8.1. O objeto da presente Licitação é a Contratação de Empresa (s) para a Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia e a Execução das Obras e Serviços de Construção do Porto (IP4) no Município de Manaus (Moderna), no Estado do Amazonas, fundamentado na Lei nº 14.133 de 1º de abril de 2021, nos critérios técnicos preconizados nas Normas Técnicas vigentes do DNIT, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e da Autoridade Marítima - NORMAM/DPC e nas demais condições e Especificações expressas no TR.

8.2. O Anteprojeto de Engenharia que subsidia a presente contratação, foi elaborado em estrita observância aos requisitos mínimos estabelecidos no Art. 6º, Inciso XXIV da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021. Sua elaboração contemplou os Estudos e Levantamentos Preliminares de Campo, Peças Gráficas/Desenhos, Memorial Descritivo, Memórias de Cálculo e demais peças técnicas necessárias para a caracterização do objeto, permitindo a definição da concepção da obra, a estimativa de seu custo global de referência e o embasamento para a elaboração dos Projetos Básico e Executivo pela futura CONTRATADA, em regime de contratação integrada.

8.3. **Acessibilidade e Inclusão de Pessoas com Deficiência (PCD):** O Anteprojeto de Engenharia que fundamenta esta contratação foi concebido observando as Normas Técnicas de acessibilidade, conforme ABNT NBR 9050 e Legislação correlata, como o Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004 e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência. Os projetos Básico e Executivo a serem desenvolvidos pela CONTRATADA deverão detalhar e garantir a plena acessibilidade das instalações portuárias a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Adicionalmente, a CONTRATADA deverá cumprir as exigências legais de reserva de cargos para pessoas com deficiência e reabilitados da Previdência Social, conforme Legislação vigente e o Art. 92, Inciso XVII da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

8.4. O detalhamento do objeto, incluindo a previsão de serviços e respectivos quantitativos, se encontram no Orçamento Estimado de Referência (Sei 20328402).

9. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

9.1. Esta Coordenação de Obras de Infraestrutura Portuária - COPORT com o assessoramento técnico do Consórcio Assessoria DAQ, em cumprimento ao Decreto nº 10.306, de 2 de abril de 2020, elaborou os Modelos Digitais de Informações da Construção (3D e paramétrico), nas disciplinas de Topobatimetria, Arquitetura, Geotecnia, Estrutura, Naval, Drenagem Pluvial, Terraplenagem e Pavimentação, do Anteprojeto de Engenharia, que permitiram a extração automática e precisa dos quantitativos de insumos e serviços para a elaboração do Orçamento Estimado de Referência (Sei 20328402).

9.2. As Listas de Insumos de materiais podem ser extraídas, a partir do Anteprojeto de Engenharia (Modelos 3D) - (Sei 17875574, 20642492, 17875671, 17875690, 17875766, 17875827, 17914947, 17914953, 17914955 e 17914956).

10. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 974.674.168,40

10.1. O valor do investimento para a Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia e a Execução das Obras e Serviços de Construção totalizam em **R\$ 974.674.168,40 (novecentos e setenta e quatro milhões, seiscentos e setenta e quatro mil cento e sessenta e oito reais e quarenta centavos)**, com um BDI de **30,46%** para as Obras e de **44,79%** para os Projetos, conforme previsto no Orçamento Estimado de Referência (Sei 20328402).

11. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

11.1. A presente contratação, que envolve a Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia e a Execução das Obras e Serviços de Construção do Porto (IP4) no Município de Manaus/AM (Moderna), será adjudicada em lote único. Esta decisão pelo não parcelamento do objeto, em consonância com a Súmula nº 247 do Tribunal de Contas da União e o Art. 47, § 1º da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, fundamenta-se nas seguintes razões de ordem técnica e econômica:

a) **Natureza Integrada e Complexidade Técnica do Objeto:** O objeto contratual constitui um sistema portuário completo e funcional, cujas partes desde a elaboração dos Projetos até a execução das diversas obras Cíveis, Navais e instalações complementares, conforme detalhado na NOTA TÉCNICA Nº 5/2025/COPORT/CGOB/DAQ/DNIT SEDE (Sei 20551817), de 15/03/2025, e no Anteprojeto de Engenharia são intrinsecamente interdependentes. O regime de contratação integrada foi escolhido justamente para assegurar a compatibilidade e otimização entre as soluções de Projeto e os métodos executivos. O parcelamento, seja por fases (Projeto e Obra) ou por componentes das obras (exemplo: infraestrutura terrestre retroportuária e infraestrutura de atracação/acostagem), resultaria em múltiplas interfaces de alta complexidade, com elevado risco de incompatibilidades técnicas, atrasos e comprometimento da funcionalidade e da qualidade final do Empreendimento (IP4).

b) **Unicidade da Responsabilidade Técnica:** A centralização da responsabilidade pela concepção (Projetos) e execução da totalidade do Porto (IP4) em uma única CONTRATADA é crucial para assegurar a coerência técnica, a qualidade e a garantia integral do Empreendimento (IP4). O parcelamento diluiria essa responsabilidade, dificultando a identificação de causas e a responsabilização por eventuais vícios, falhas ou desconformidades entre as diferentes partes da obra, o que é especialmente crítico em um Projeto de tamanha envergadura e complexidade.

c) **Prejuízo Econômico e Perda de Economia de Escala:** A execução do objeto em lote único permite a otimização de custos e a obtenção de economia de escala, especialmente em relação à mobilização e desmobilização de grandes equipamentos (como os de dragagem e cravação de estacas), aquisição de materiais em larga escala, gestão de canteiro e logística. O parcelamento acarretaria a duplicação ou multiplicação desses custos, além de aumentar os custos indiretos da Administração com o Gerenciamento e Fiscalização de múltiplos CONTRATOS. Avalia-se que os custos adicionais decorrentes do parcelamento superariam eventuais ganhos pontuais em itens isolados, resultando em prejuízo econômico para a Administração.

d) **Manutenção da Competitividade e Capacidade de Execução:** Conforme indicado no item 6.3 deste ETP, o objeto, embora complexo, é compatível com a capacidade de execução de um número razoável de Empresas Especializadas em obras portuárias

de grande porte que atuam no mercado. A exigência de capacidade técnica e financeira para a execução do lote único é proporcional à magnitude e aos riscos do Empreendimento (IP4). O parcelamento, embora pudesse teoricamente atrair Empresas menores para escopos reduzidos, poderia não garantir a expertise necessária para a integração das diversas partes do Projeto ou a robustez financeira para suportar um Empreendimento (IP4) desta natureza como um todo, comprometendo a sua viabilidade e conclusão.

e) **Eficiência na Gestão e Execução Contratual:** A coordenação de múltiplos CONTRATOS para um Projeto desta magnitude e interdependência demandaria um esforço de Gestão significativamente maior por parte do DNIT, aumentando os riscos de descoordenação entre os diferentes executores, impactos em cronogramas e dificuldades na integração físico-financeira do Empreendimento (IP4). O lote único simplifica a Gestão Contratual e a Fiscalização, contribuindo para a maior eficiência na execução do objeto.

11.2. Diante do exposto, conclui-se que o não parcelamento da solução é tecnicamente justificável e economicamente mais vantajoso para a Administração, assegurando a unidade do Projeto, a qualidade da execução, a otimização dos recursos e a efetiva responsabilização, em conformidade com os princípios que regem as contratações públicas.

12. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

12.1. Esta contratação não está diretamente ligada a outra contratação em planejamento ou execução, não havendo relação de interdependência.

13. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

13.1. O Plano de Contratações Anual - PCA/2025 (Sei 21089691) deste Empreendimento (IP4) foi aprovado por unanimidade pela Diretoria Colegiada - DIRCOLEG, por meio do Relato nº 27/2025 (Sei 21020045) registrado na Ata da 17ª Reunião Ordinária da DIRCOLEG, de 06/05/2025.

14. Benefícios a serem alcançados com a contratação

14.1. Os resultados esperados com a execução das obras e serviços é ampliar a segurança na movimentação de cargas e passageiros, promovendo também benefícios econômicos e socioambientais, decorrente da nova infraestrutura a ser implantada, projetando uma significativa melhoria do nível de vida da Região, via arrecadação de impostos, geração de empregos diretos e indiretos e melhor distribuição da renda e circulação de riquezas.

14.2. Os resultados também esperados com a execução das obras e serviços é garantir um Sistema Portuário: retroporto + pontes móveis + berços + flutuantes intermediários + cais flutuantes, tais como, obras Cíveis retroportuárias e/ou Navais de atracação /acostagem segura, resistente e durável.

15. Providências a serem Adotadas

15.1. Trata-se de contratação realizada habitualmente pelo DNIT, não havendo no momento, necessidade de adequação do ambiente de trabalho.

16. Possíveis Impactos Ambientais

16.1. As especificações e práticas de sustentabilidade que permeiam a concepção deste Empreendimento (IP4) e que serão exigidas da CONTRATADA, detalhadas neste ETP, no TR e no Anteprojeto de Engenharia, são decisões tecnicamente motivadas e fundamentadas. Tais decisões visam ao cumprimento dos princípios do desenvolvimento nacional sustentável e da eficiência, insculpidos na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e ao atendimento das Normativas Ambientais vigentes, incluindo o Decreto nº 7.746, de 5 de junho de 2012 e o Art. 45 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

16.1.1. A motivação técnica para a adoção dessas especificações considera:

- a) A criticidade da localização do Empreendimento (IP4) no bioma Amazônico, exigindo a adoção de medidas que minimizem o impacto sobre os ecossistemas locais e promovam a conservação dos recursos naturais.
- b) A necessidade de garantir a qualidade de vida da população no entorno, por meio do controle da poluição, da correta gestão de resíduos sólidos e efluentes (com a inclusão de Estação de Tratamento de Esgoto - E.T.E.), e da segurança das operações.
- c) A busca pela eficiência na utilização de recursos naturais, como água e energia, e pela redução na geração de resíduos desde a fase de construção até a operação do Porto (IP4), o que também reflete em economicidade e menor custo de manutenção e operacionalização a longo prazo.
- d) A incorporação de soluções de Engenharia no Anteprojeto que já preveem Estruturas e sistemas voltados para a mitigação de impactos, como o adequado manejo dos materiais provenientes da dragagem e a implementação de programas de controle e monitoramento ambiental.

16.1.2. As práticas de sustentabilidade e as medidas mitigadoras são, portanto, essenciais para assegurar a viabilidade socioambiental do Empreendimento (IP4) e sua contribuição para o desenvolvimento sustentável da Região.

16.2. A Empresa CONTRATADA deverá observar, acompanhar e controlar sua Equipe e seus eventuais Subcontratados com as práticas de sustentabilidade e os possíveis impactos potenciais das atividades de campo sobre o Meio Ambiente de forma integrada, respeitando os critérios para os casos aos quais se apliquem:

16.2.1. Consumo excessivo de materiais e insumos: a CONTRATADA executora deve adotar práticas que evitem desperdício de água potável, papel, energia, materiais descartáveis, entre outros, no canteiro a ser implantado;

16.2.2. Acidentes na obra: a CONTRATADA deve realizar a implementação de um Programa de Treinamento de seus Colaboradores visando o uso racional de energia elétrica e água, bem como redução de resíduos sólidos;

16.2.3. Destinação incorreta de resíduos: a CONTRATADA deve adotar critérios de classificação, separação e destinação adequada dos materiais recicláveis e não recicláveis, produzidos durante a execução dos serviços;

16.2.4. Contaminação do solo e corpos hídricos: a CONTRATADA deve adotar práticas de contenção e destinação final das baterias usadas ou inservíveis, combustíveis, óleos, e demais resíduos sólidos e efluentes gerados na obra conforme Plano de Gerenciamento de Resíduos na Construção Civil (PGRCC); e

16.2.5. Danos à saúde por acidentes ou laborais: a CONTRATADA deve adotar e promover medidas de proteção para a redução ou neutralização dos riscos ocupacionais aos seus Colaboradores, além de treinamento e fornecimento de Equipamentos de Proteção Individuais - EPI necessários, tais como, óculos, luvas, aventais, máscaras, calçados apropriados, protetores auriculares, etc., e também, a implantação de Equipamentos de Proteção Coletiva - EPC, quando necessário, conforme Normativas vigentes, fiscalizando e zelando para que os mesmos cumpram as Normas e procedimentos destinados à preservação de suas integridades físicas.

16.3. Para os casos em que se aplique, a Empresa CONTRATADA deverá realizar um Plano onde esteja descrito:

16.3.1. A metodologia de identificação dos possíveis riscos e avaliação dos impactos e os critérios adotados para a interpretação e análise de suas alterações;

16.3.2. A descrição detalhada dos impactos sobre cada fator ambiental relevante considerado com o diagnóstico ambiental: os impactos devem estar agrupados em função do meio (físico, biótico ou socioeconômico) e relacionado à (s) atividade (s) capaz (es) de gerá-lo (s); e

16.3.3. As medidas mitigadoras, compensatórias e programas de controle e monitoramento a serem realizados.

16.4. Política de Gestão de Resíduos e Rejeitos

16.4.1. O DNIT, em consonância com as diretrizes do desenvolvimento sustentável e as Normativas Ambientais vigentes, estabelece que a gestão de resíduos e rejeitos gerados na elaboração dos Projetos, na execução das obras e serviços, e na futura operação do Porto (IP4) deverá seguir as políticas de:

- a. Não geração;
- b. Redução;
- c. Reutilização;
- d. Tratamento; e

e. Disposição ambientalmente adequada.

16.4.2. Para tanto, certifica-se que:

a) As Especificações Técnicas contidas no Anteprojeto de Engenharia contemplam medidas para o adequado manejo dos resíduos. Exemplifica-se com a previsão de um depósito para resíduos sólidos nas instalações portuárias e a necessidade de plano específico para o material contaminado proveniente da dragagem.

b) Será exigido da CONTRATADA a elaboração e implementação de um PGRCC, conforme item 16.2.4. deste ETP, que deverá detalhar as estratégias para classificação, segregação, acondicionamento, transporte, tratamento e destinação final dos resíduos, priorizando a não geração, a redução, a reutilização e a reciclagem, antes de se optar pela disposição final.

c) A CONTRATADA deverá adotar critérios rigorosos para a classificação, separação e destinação adequada dos materiais recicláveis e não recicláveis, conforme o item 16.2.3., e para a contenção e destinação final de resíduos perigosos, como baterias, combustíveis e óleos, visando evitar a contaminação do solo e dos corpos hídricos, conforme item 16.2.4..

d) A Fiscalização do CONTRATO acompanhará o cumprimento das metas estabelecidas no PGRCC e das demais obrigações relativas à gestão de resíduos, em conformidade com a Legislação aplicável, incluindo a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos) e as resoluções Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA pertinentes.

e) Em observância ao Art. 7º, Inciso XI, da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, o DNIT orienta e certifica que, tanto na definição das Especificações Técnicas do Projeto, quanto nas futuras aquisições de bens e na execução dos serviços pela CONTRATADA, será conferida prioridade a produtos reciclados e recicláveis, bem como a bens, serviços e obras que incorporem critérios de consumo social e ambientalmente sustentáveis, sempre que tecnicamente viável, economicamente justificável e sem prejuízo ao caráter competitivo do Certame. Esta diretriz será refletida, conforme aplicável, nas Especificações do TR e dos Projetos Básico e Executivo.

16.4.3. O DNIT envidará esforços para que todas as etapas do Empreendimento (IP4) atendam a esses requisitos, minimizando o impacto ambiental associado aos resíduos e rejeitos.

17. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

17.1. Justificativa da Viabilidade

17.1.1. Declara-se que a contratação é necessária e viável, considerando a missão institucional do DNIT de implementar a Política de Infraestrutura de Transportes Aquaviários, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país.

18. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE

Coordenadora Obras de Infraestrutura Portuária - Substituta



Assinou eletronicamente em 11/06/2025 às 14:50:11.