

DEPARTAMENTO NACIONAL INFRAEST. DE TRANSPORTES

Estudo Técnico Preliminar 210/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 50600.011635/2025-16

2. Dos Fatos

INFORMAÇÕES BÁSICAS

LOCAL DO EMPREENDIMENTO: Sede do Município de Eirunepé/AM na margem esquerda do Rio Juruá

LOCALIZAÇÃO: Coord.^a Geog. (Lat.: 6°40'05"S - Long.: 69°52'00.50"O)

HIDROVIA/CALHA DO RIO: Rio Juruá

CÓDIGO DO SNV: 7

DOS FATOS

O presente ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - ETP, trata da Contratação da Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia e a Execução das Obras e Serviços de Recuperação, Readequação e Ampliação do Porto (IP4) no Município de Eirunepé, no Estado do Amazonas.

Está fundamentado na INSTRUÇÃO NORMATIVA SEGES N° 58/2022, 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. Do Programa PROREVIT

O objetivo do Programa PROREVIT é garantir a estabilidade de todo o Sistema Portuário: retroporto + rampa/ponte fixa/ponte(s) móvel(eis) + berço(s) + flutuante(s) intermediário(s) + cais flutuante(s), tais como, obras Civas retroportuárias e/ou Navais de atracação/acostagem para viabilizar a segurança operacional do Porto (IP4), de forma a assegurar a saúde e segurança dos usuários, como também resguardarmos o Patrimônio Público.

Nesse sentido, foram criados os eixos para as revitalizações, modernizações, recuperações, readequações e ampliações das Instalações Civas e Navais, para melhorar a qualidade e segurança dos Portos (IP4) Fluviais e Lacustres, tais como:

Recuperações Civas e Navais:

Estruturais dos cais flutuantes e flutuantes intermediários;

Estruturais e Geotécnicas - Fundações das edificações (terminais de passageiros, de encomendas e pesqueiros, guaritas, armazéns de cargas e outras);

Estruturais dos berços de apoio;

Estruturais das pontes fixas e móveis;

Estruturais das rampas de atracação;

Geotécnicas dos taludes dos retroportos;

Estruturais e Geotécnicas dos muros de contenção;

Retirada do pavimento existente e a aplicação de Revestimento Polimérico de Alta Resistência - Dermasfalt (RPAR WP-50) e Dermafix (WB-50) nas pontes fixas/móveis e cais flutuantes;

Retirada do pavimento existente e a aplicação de pavimento à base de tinta Epóxi de alta espessura com antiderrapante com elevada resistência à abrasão nas pontes fixa/móveis e cais flutuantes, inclusive com a aplicação de vergalhões de 1/2" somente nos trilhos onde trafegam os veículos nas pistas de rolagem das pontes e nas rampas de acesso ao convés superior (tijupá);

Dos Sistemas de Fundeio;

Das defensas;

Dos fingers;

Das Redes de Prevenção e Combate a Incêndio; e

Das Redes Elétricas.

Readequações dos Arranjos Gerais dos Portos (IP4) para melhor atender às demandas das operações portuárias de embarque e desembarque de mercadorias e passageiros;

Ampliações:

Das rampas de atracação;

Dos cais flutuantes; e

Instalação de fingers.

Dragagens.

4. Descrição da necessidade

IP4 de Eirunepé/AM

À Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ "*competes 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.

Às Superintendências Regionais, "*competes 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.

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.

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

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.

Em **23/10/2024**, foi realizada visita técnica de inspeção "*in loco*" no Porto (IP4), conforme Relatório de Visita Técnica - RVT nº 1749/2024 (Sei 21085270), onde o mesmo constata o colapso do muro de contenção da via de acesso, como também as manifestações patológicas (fissuras, trincas e rachaduras) e o deslocamento (flexa) do paramento entre as juntas de dilatação dos trechos frontal e lateral do muro de contenção em concreto armado de proteção da área retroportuária.

Considerando-se a instabilidade Geotécnica e Estrutural do muro, optamos por construir um novo muro de contenção em estacas pranchas metálicas (cortina), aterrando o trecho em que houve o deslocamento (flexa) do paramento entre as juntas, pelo lado externo voltado para o Rio, como também do outro lado, que também já apresentava manifestações patológicas (fissuras e trincas).

Além da construção do muro externo, serão instalados sacos de rip-rap em solo-cimento para proteção da base do muro de contenção existente e a base inferior do início da rampa.

Foi constatado também que há manifestações patológicas (fissuras, trincas e rachaduras) no pavimento rígido da via de acesso e do pátio de manobra para veículos leves e pesados, ao longo do perímetro dos trechos frontal e lateral do muro, devido ao recalque diferencial provocado pela fuga de material entre as juntas de dilatação e pela base dos elementos de Fundação.

Considerando-se o colapso do muro de contenção da via de acesso, será necessária a reconstrução de outro muro em blocos de concreto Estrutural, como também do pavimento rígido da via de acesso e do pátio de manobra ao longo do perímetro dos trechos frontal e lateral do muro existente.

O colapso do muro por tombamento ocasionará também o colapso da ponte fixa metálica, devido ao deslocamento do maciço e da Estrutura em sua direção e, como a ponte móvel 01 está apoiada nas Fundações da ponte fixa, a mesma pode ser lançada no Rio.

O Sistema Portuário atual é composto por uma ponte fixa metálica de 8,00m de comprimento, duas pontes móveis 01 e 02 metálicas, sendo uma de 45,00 m de comprimento e a outra de 35,00m de comprimento, um flutuante intermediário, dois berços e um cais flutuante (60,00m de comprimento x 20,00m de boca x 2,00m de pontal). Por estar posicionado na curva do Rio, é muito afetado por material depositado pela sedimentação do Rio, como também por matéria orgânica, toras e galhadas, e fortes correntes no período de cheia do Rio.

Optamos por alterar o Sistema Portuário utilizando-se o cais flutuante existente (60,00m comp. x 20,00m boca x 2,00m pontal), após sua recuperação Estrutural, que irá operar com uma ponte móvel de acesso (6,40m de largura x 20,00m de comprimento) sobre uma rampa de atracação em Estrutura mista metálica e concreto armado (12,00m de largura x 125,00m de comprimento).

Em cumprimento à Norma da Autoridade Marítima - NORMAM-202/DPC, a Empresa Antonelly Construções e Serviços Ltda., responsável pela operação, manutenção e regularização do Porto (IP4), por meio do Ofício nº SR - 0354/2021-210 (Sei 23516905), de 26/07/2024, encaminhou os Relatórios de Medição de espessura de chapeamento por ultrassom e os respectivos Laudos de Medição do flutuante intermediário e do cais flutuante.

A NORMAM orienta que a medição deverá ser realizada, pelo menos, nos chapeamentos do casco e do convés principal e anteparas, abrangendo um mínimo de cinco pontos de medição para cada chapa, sendo necessária a troca quando apresentar uma redução de espessura superior a 20% da espessura original.

Deverá ser obrigatoriamente realizada a Vistoria de Renovação - VR em cumprimento ao item 8.3.2. da NORMAM-202/DPC.

Devido ao avanço do desgaste das chapas do casco (fundo, costados e espelhos de proa e popa) e de alguns perfis avariados das anteparas da Estrutura Naval (cais flutuante) com uma redução de espessura superior a 20% da espessura original e por já ultrapassar mais de 10 (dez) anos de atividades de operação, serão necessários os reparos com a troca do material e posterior tratamento superficial e pintura da Estrutura em cumprimento à NORMAM-202/DPC.

Será necessária a desmontagem e montagem do Sistema Portuário/Tramo Naval com o transporte (ida e volta duas vezes) das Estruturas Civas (pontes móveis) e Navais (flutuante intermediário e cais flutuante) com o uso de quatro pontões flutuantes (balsas de apoio), duas embarcações rebocadoras e dois guindastes móveis sobre esteiras para a docagem em um Estaleiro em Manaus/AM, sendo que o flutuante intermediário e as pontes móveis serão transportados para o Porto (IP4) de Manaus/AM (São Raimundo) para serem utilizados em outros Portos (IP4), após os reparos e reforço Estrutural e o tratamento superficial e pintura.

Já a nova ponte móvel de acesso (6,40m de largura x 20,00m de comprimento), após sua fabricação no Estaleiro, será transportada para sua instalação no Porto (IP4).

Após a docagem do cais flutuante no Estaleiro, deverá ser obrigatoriamente elaborado um novo Relatório de Medição de espessura de chapeamento por ultrassom (casco, convés principal e anteparas) e o respectivo Laudo de Medição, antes do início das obras e serviços de recuperação Estrutural Naval.

Portanto, o objetivo da contratação é garantir a estabilidade de todo o Sistema Portuário, tais como, obras Civas retroportuárias e/ou Navais de atracação /acostagem seguras, resistentes e duráveis para viabilizar a segurança operacional do Porto (IP4), para assegurar a saúde e segurança dos usuários, como também resguardarmos o Patrimônio Público.

Informamos que a presente contratação utilizará como referência a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

5. Área requisitante

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

6. Descrição dos Requisitos da Contratação

Os requisitos necessários ao atendimento da necessidade são:

Recursos Orçamentários;

TERMO DE REFERÊNCIA - TR;

EDITAL de Licitação;

Parecer da Procuradoria;

Contratação de Empresa Especializada por meio de Certame Licitatório;

Fiscalização concomitante com a execução dos serviços; e

Delegação de competência para a contratação.

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

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

7. Definições e Informações Essenciais

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

Lote: Único.

Justificativa de Agrupamento: Os serviços de elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "*As Built*" de Engenharia e a Execução das Obras e Serviços de Recuperação, Readequação e Ampliação do Porto (IP4) 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.

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).

Permite Participação de Consórcios: Sim, limitado a 2 (duas) Empresas, pois, com base em critérios técnicos e de Gestão, e visando assegurar a eficiência, a celeridade e a responsabilidade na execução do objeto, optou-se por limitar a participação a, no máximo, duas (2) Empresas consorciadas. Tal decisão fundamenta-se nos seguintes pontos:

Complexidade Técnica Específica e Complementaridade de Especialidades: O objeto contratual exige a combinação de duas áreas de expertise principais e especializadas divididas em:

Engenharia Portuária Fluvial e Lacustre Civil:

- Construção dos muros de contenção de proteção da área retroportuária e da via de acesso;
- Confecção e instalação de rip-rap em solo-cimento para proteção da base do muro de contenção existente e a base inferior do início da rampa;
- Serviços de terraplenagem e pavimentação da área retroportuária acrescida;
- Serviços de recuperação da drenagem de águas pluviais e da pavimentação da área retroportuária;
- Reparos Estruturais e construção de cobertura do trapiche existente; e
- Recuperação/Readequação do Sistema Portuário: obras Cíveis (construção da rampa e fabricação da ponte móvel) de atracação/acostagem.

Engenharia Portuária Fluvial e Lacustre Naval:

- Recuperação/Readequação do Sistema Portuário: obra Naval (recuperação do cais flutuante existente) de atracação/acostagem.

Com a limitação de participação de 2 (duas) Empresas, incentiva-se que uma Empresa de Construção (Estaleiro e Construtora) se consorcie com uma Empresa Projetista, de forma que as mesmas se complementem e sejam corresponsáveis nas valências essenciais. Um número maior de consorciados poderia indicar uma fragmentação excessiva de "*know-how*", onde cada participante detém apenas uma pequena parte da expertise necessária, o que aumenta o risco de falhas de integração entre as disciplinas.

Participação de Empresas em Recuperação Judicial ou Extrajudicial: Sim. A homologação judicial do plano não implica presunção de capacidade econômico-financeira. A Administração analisará a compatibilidade entre as condições previstas no plano de recuperação e as obrigações decorrentes deste CONTRATO, de modo a verificar a real capacidade da LICITANTE em suportar as forças econômico-financeiras inerentes à execução dos serviços. Contudo, caso o DNIT identifique que a empresa em recuperação judicial não possui condições de executar o CONTRATO, procederá à comunicação ao juízo competente, nos termos do Despacho PFE-DNIT nº 00651/2024 e da Conclusão DEPCONS/PGE/AGU nº 94/2015.

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 Estimado de Referência (Sei 25435857) 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).

Definição dos Serviços Passíveis de Subcontratação: Com base na definição do escopo principal, são considerados serviços de natureza acessória, de apoio ou especialidades de mercado passíveis de subcontratação, respeitado o limite global de **30% (trinta por cento)** do valor do CONTRATO, os seguintes grupos de serviços:

Serviços Preliminares e Gerais: São atividades de apoio e infraestrutura, tais como a instalação de tapumes do canteiro de obras e da placa da obra, como também a locação de contêineres e equipamentos (empurrador, balsa e guindaste) para a mobilização e desmobilização de materiais e equipamentos e a montagem das Estruturas Cíveis e Navais;

Serviços Comuns e de Acabamento da Construção Civil: Representam especialidades de mercado que não impactam a estrutura principal da obra portuária, tais como serviços de terraplenagem com o movimento de terra, esquadrias e ferragens, coberturas e proteções, revestimentos de parede e de piso, forros e pinturas;

Instalações Prediais e Naval: São serviços técnicos especializados que, por prática de mercado, são frequentemente executados por Empresas dedicadas às Instalações Hidráulicas, Sanitárias, Gás e de Prevenção e Combate a Incêndio; e Instalações Elétricas, Lógica, Telefone, Solar e Sistema de Proteção de Descargas Atmosféricas - SPDA; e

Serviços Complementares e Especializados: Atividades acessórias ou que demandam conhecimento e equipamentos específicos que não compõem o núcleo da Engenharia Portuária Fluvial e Lacustre Civil/Naval.

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

Critério de Julgamento: Menor Preço (Art. 33, Inciso I da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021). Deverão ser respeitados os percentuais previstos no Orçamento Estimado de Referência (Sei 25435857).

Forma: Eletrônica.

Modo de Disputa: Aberto (Art. 56, Inciso I da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021). O intervalo mínimo entre os lances deverá ser de **0,25% (vinte e cinco centésimos por cento)**.

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, e por não se tratar de aquisição de bens e serviços de natureza divisível (Art. 48 da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006).

Condição de Serviço: O serviço a ser contratado apresenta padrões de desempenho e qualidade definidos objetivamente, por meio das especificações praticadas pelo DNIT, as diretrizes gerais do subitem 1.1 do Anexo V da INSTRUÇÃO NORMATIVA SEGES/MP Nº 05/2017, Instruções Normativas, Instruções de Serviço e Manuais e Normas Técnicas, assim como pelo TR.

Serviço Contínuo: Não se aplica.

Licenciamento Ambiental: Todas as tratativas para a emissão da Licença Ambiental Prévia - LP ou renovação das Licenças Ambientais de Instalação e de Operação - LI e LO emitidas pelo Órgão Ambiental Competente, Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas - IPAAM, serão conduzidas pela Coordenação Geral de Obras Aquaviárias - CGOB com o suporte da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas - SRE/AM.

Prazos:

De Execução: O prazo de execução contratual é de **660 (seiscentos e sessenta) dias consecutivos**, contado a partir do primeiro dia útil após a emissão da Ordem de Início de Serviços a ser expedida pelo DNIT e tendo eficácia legal no primeiro dia após a publicação do seu extrato no Diário Oficial da União - D.O.U..

De Vigência: O prazo de vigência contratual é de **840 (oitocentos e quarenta) dias consecutivos**, contados da data de assinatura do CONTRATO, na forma do Art. 105 da Lei 14.133, de 1º de abril de 2021.

Indicação da Fonte de Recursos para a Contratação: A Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia será custeada por recursos conforme Ação Orçamentária (Programática) 20UC.0001 e para a Execução das Obras e Serviços de Recuperação, Readequação e Ampliação do Porto (IP4) serão custeados conforme a Ação Orçamentária (Programática) 3105.2116.6032 - Intervenções para Recuperação e Restauração de Infraestruturas Hidroviárias - Na Região Hidrográfica Amazônica, previstas na Lei Orçamentária Anual - LOA/2026.

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).

8. Levantamento de Mercado

Os preços unitários que deram origem ao valor do Orçamento Estimado de Referência (Sei 25435857) das Obras e Serviços de Recuperação, Readequação e Ampliação 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: **ABR/2026** 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 25435086) para a realização dos Estudos/Levantamentos de Campo e a elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia foram extraídos da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT, também na data-base: **ABR/2026**, conforme Resolução nº 11, de 21 de agosto de 2020.

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.

9. Descrição da solução como um todo

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 Recuperação, Readequação e Ampliação do Porto (IP4) 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.

O detalhamento do objeto, incluindo a previsão de serviços e respectivos quantitativos, se encontra no Orçamento Estimado de Referência (Sei 25435857).

10. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

Esta Coordenação de Obras de Infraestrutura Portuária - COPORT, com o assessoramento técnico do Consórcio 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), conforme preconiza a metodologia Building Information Modelling - BIM ou Modelagem da Informação da Construção, onde os mesmos permitiram a extração automática e precisa dos quantitativos de insumos e serviços previstos no Orçamento Estimado de Referência (Sei 25435857).

As Listas de Insumos de materiais podem ser extraídas a partir do Anteprojeto de Engenharia (Modelos 3D) - (Sei 22983587, 22983599, 22983618, 22983652, 22983720, 23150756 e 22983829).

Os Modelos Digitais de Informações da Construção (3D e paramétrico), nas disciplinas de Arquitetura, Topobatimetria, Geotecnia - Fundações e Muro de Contenção, Estrutura, Naval, Terraplenagem e Pavimentação, do Anteprojeto de Engenharia, permitiram a extração automática e precisa dos quantitativos de insumos e serviços para a elaboração do Orçamento Estimado de Referência (Sei 25435857).

11. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 58.634.023,17

Após a análise de riscos, foi necessária a exclusão das taxas de Seguros e Garantias Contratuais e Riscos dos Benefícios e Despesas Indiretas - BDI para os Projetos definido pela Tabela de Preços de Consultoria e para as Obras definido pelo SICRO e a inclusão da taxa de riscos de **4,09%** calculada pela Coordenação de Gestão Estratégica - CGE.

O valor do investimento para a Elaboração dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" de Engenharia e a Execução das Obras e Serviços de Recuperação, Readequação e Ampliação totaliza **R\$ 58.634.023,17 (cinquenta e oito milhões, seiscentos e trinta e quatro mil vinte e três reais e dezessete centavos)**, com um BDI de **33,96%** para as Obras e de **44,00%** para os Projetos, conforme previsto no Orçamento Estimado de Referência (Sei 25435857).

O Cronograma Físico-Financeiro (Sei 25435857) elaborado com base no Orçamento Estimado de Referência (Sei 25435857) foi apresentado em conformidade com o Regime Hídrico do Rio, representando graficamente o desenvolvimento dos Projetos Básico/Executivo e "As Built" e das Obras e Serviços de Recuperação, Readequação e Ampliação a serem executados ao longo do tempo de duração de **660 (seiscentos e sessenta) dias consecutivos**, demonstrando, em cada período, o percentual físico a ser executado e o respectivo valor financeiro a ser despendido.

12. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Entende-se que não há a necessidade de parcelamento da contratação, pois causaria prejuízo na questão econômica e na execução dos serviços a serem realizados. Ademais, a pulverização das responsabilidades inviabilizaria a respectiva obra, pois as atividades a serem realizadas apresentam pouca diversidade, podendo ser executadas por uma única Empresa de médio porte.

13. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

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

14. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

O Plano de Contratações Anual - PCA/2026 (Sei 23682001) deste Empreendimento (IP4) foi aprovado por unanimidade pela Diretoria Colegiada - DIRCOLEG, por meio do Relato nº 14/2026 (Sei 23684649) registrado na Ata da 2ª Reunião Ordinária da DIRCOLEG, de 29/01/2026.

Id PCA/2026 no Portal Nacional de Contratações Públicas - PNCP: 04892707000100-0-000013/2026;

Data de publicação no PNCP: 30/04/2025;

Id do item no PCA/2026: 027;

Classe/Grupo: 833;

Identificador da Futura Contratação: 393003-307/2026; e

Número do Documento de Formalização da Demanda: 27/2026.

15. Benefícios a serem alcançados com a contratação

Os benefícios esperados com a contratação são garantir a estabilidade de todo o Sistema Portuário, tais como, obras Civis retroportuárias e/ou Navais de atracação/acostagem seguras, resistentes e duráveis para viabilizar a segurança operacional do Porto (IP4), de forma a assegurar a saúde e segurança dos usuários, como também resguardarmos o Patrimônio Público.

16. Providências a serem Adotadas

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

17. Possíveis Impactos Ambientais

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:

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;

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;

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;

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; e

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.

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

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

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 relacionados à(s) atividade(s) capaz(es) de gerá-lo(s); e

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

18. Declaração de Viabilidade

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

18.1. Justificativa da Viabilidade

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.

19. 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](#).

LINDOMAR LUIZ DE ABREU JUNIOR

Coordenador de Obras de Infraestrutura Portuária



Assinou eletronicamente em 21/07/2026 às 09:37:24.

CELIO HENRIQUE DOS REIS SILVA

Coordenador Geral de Obras Aquaviárias



Assinou eletronicamente em 21/07/2026 às 10:03:10.