DEPARTAMENTO NACIONAL INFRAEST.DE TRANSPORTES

Estudo Técnico Preliminar 222/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 50600.019841/2026-47

2. Introdução

2.1. Em atenção ao preconizado no artigo 18, §§ 1º e 2º da Lei nº 14.133 de 01 de abril de 2021 e artigo 24, §§1º e 2º da Instrução Normativa Nº 5, de 25 de maio de 2017, o presente documento visa a apresentação do Estudo Técnico Preliminar - ETP da contratação a fim de demonstrar a viabilidade técnica e econômica da **CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS TÉCNICOS E PROJETO BÁSICO DE ENGENHARIA PARA RECUPERAÇÃO E REABILITAÇÃO ESTRUTURAL DA PONTE DA REVOLUÇÃO, SOBRE O RIO GRANDE, LOCALIZADA ENTRE OS MUNICÍPIOS DE DELTA/MG E IGARAPAVA/SP, LOTE ÚNICO**, conforme demandado pela Diretoria de Infraestrutura Ferroviária - DIF por meio do Documento de Formalização da Demanda 578/2025 (SEI nº 25086040) e (SEI nº 25428296).

> *Lei nº 14.133/2021:*
>
> *Art. 18. A fase preparatória do processo licitatório é caracterizada pelo planejamento e deve compatibilizar-se com o plano de contratações anual de que trata o inciso VII do caput do art. 12 desta Lei, sempre que elaborado, e com as leis orçamentárias, bem como abordar todas as considerações técnicas, mercadológicas e de gestão que podem interferir na contratação, compreendidos:*
>
> *I - a descrição da necessidade da contratação fundamentada em estudo técnico preliminar que caracterize o interesse público envolvido;*
>
> *(...)*
>
> *§1º O estudo técnico preliminar a que se refere o inciso I do caput deste artigo deverá evidenciar o problema a ser resolvido e a sua melhor solução, de modo a permitir a avaliação da viabilidade técnica e econômica da contratação, e conterá os seguintes elementos:*
>
> ***I - descrição da necessidade da contratação, considerado o problema a ser resolvido sob a perspectiva do interesse público;***
>
> *II - demonstração da previsão da contratação no plano de contratações anual, sempre que elaborado, de modo a indicar o seu alinhamento com o planejamento da Administração;*
>
> *III - requisitos da contratação;*
>
> ***IV - estimativas das quantidades para a contratação, acompanhadas das memórias de cálculo e dos documentos que lhes dão suporte, que considerem interdependências com outras contratações, de modo a possibilitar economia de escala;***
>
> *V - levantamento de mercado, que consiste na análise das alternativas possíveis, e justificativa técnica e econômica da escolha do tipo de solução a contratar;*
>
> ***VI - estimativa do valor da contratação, acompanhada dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte, que poderão constar de anexo classificado, se a Administração optar por preservar o seu sigilo até a conclusão da licitação;***
>
> *VII - descrição da solução como um todo, inclusive das exigências relacionadas à manutenção e à assistência técnica, quando for o caso;*
>
> ***VIII - justificativas para o parcelamento ou não da contratação;***
>
> *IX - demonstrativo dos resultados pretendidos em termos de economicidade e de melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis;*
>
> *X - providências a serem adotadas pela Administração previamente à celebração do contrato, inclusive quanto à capacitação de servidores ou de empregados para fiscalização e gestão contratual;*
>
> *XI - contratações correlatas e/ou interdependentes;*

XII - descrição de possíveis impactos ambientais e respectivas medidas mitigadoras, incluídos requisitos debaixo consumo de energia e de outros recursos, bem como logística reversa para desfazimento e reciclagem de bens e refugos, quando aplicável;

XIII - posicionamento conclusivo sobre a adequação da contratação para o atendimento da necessidade a que se destina.

*§ 2º O estudo técnico preliminar deverá conter ao menos os elementos previstos nos incisos I, IV, VI, VIII e XIII do § 1º deste artigo e, quando não contemplar os demais elementos previstos no referido parágrafo, apresentar as devidas justificativas. (**grifos nossos**)*

Instrução Normativa nº 5/2017:

Art. 24. Com base no documento que formaliza a demanda, a equipe de Planejamento da Contratação deve realizar os Estudos Preliminares, conforme as diretrizes constantes do Anexo III. § 1º O documento que materializa os Estudos Preliminares deve conter, quando couber, o seguinte conteúdo:

I - necessidade da contratação;

II - referência a outros instrumentos de planejamento do órgão ou entidade, se houver;

III - requisitos da contratação;

IV - estimativa das quantidades, acompanhadas das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte;

V - levantamento de mercado e justificativa da escolha do tipo de solução a contratar;

VI - estimativas de preços ou preços referenciais;

VII - descrição da solução como um todo;

VIII - justificativas para o parcelamento ou não da solução, quando necessária para individualização do objeto;

IX - demonstrativo dos resultados pretendidos em termos de economicidade e de melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais ou financeiros disponíveis; X - providências para adequação do ambiente do órgão; XI - contratações correlatas e/ou interdependentes; e

XII - declaração da viabilidade ou não da contratação.

§ 2º Os Estudos Preliminares devem obrigatoriamente conter o disposto nos incisos I, IV, VI, VIII e XII do parágrafo anterior.

2.2. Neste contexto, serão adotadas as orientações contidas no Manual de Licitações e Contratos: Orientações e Jurisprudência do TCU (5ª Edição) Instrumento de Padronização dos Procedimentos de Contratação de Obras e Serviços de Engenharia (Advocacia Geral da União, novembro /2023), Instrução Normativa nº 9/DNIT SEDE, de 29 de agosto de 2023, e demais normativas pertinentes.

3. Descrição da necessidade

3.1. DNIT - ATRIBUIÇÕES NO SETOR FERROVIÁRIO

3.1.1. Criado a partir da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é uma autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, cujo objetivo, esfera de atuação e atribuições são dispostos nos artigos 80, 81 e 82 da referida lei.

3.1.2. Destaca-se, ainda o disposto na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências, onde ficou determinado quais os bens da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) seria transferidos ao DNIT.

3.1.2.1. Nesse sentido, apresenta-se os textos legais pertinentes à contratação pretendida:

Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001

*Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da **infra-estrutura 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 da Infraestrutura, constituída de:

I - vias navegáveis, inclusive eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis;

*II – **ferrovias** e rodovias **federais**;*

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e

V - instalações portuárias.

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, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte;*

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo orçamento geral da União;

(...)

*X – **elaborar o seu orçamento** e proceder à execução financeira;*

XI – adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

(...)

*XVII - exercer o **controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária**, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;*

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.

Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007

Art. 8º Ficam transferidos ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:

I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;

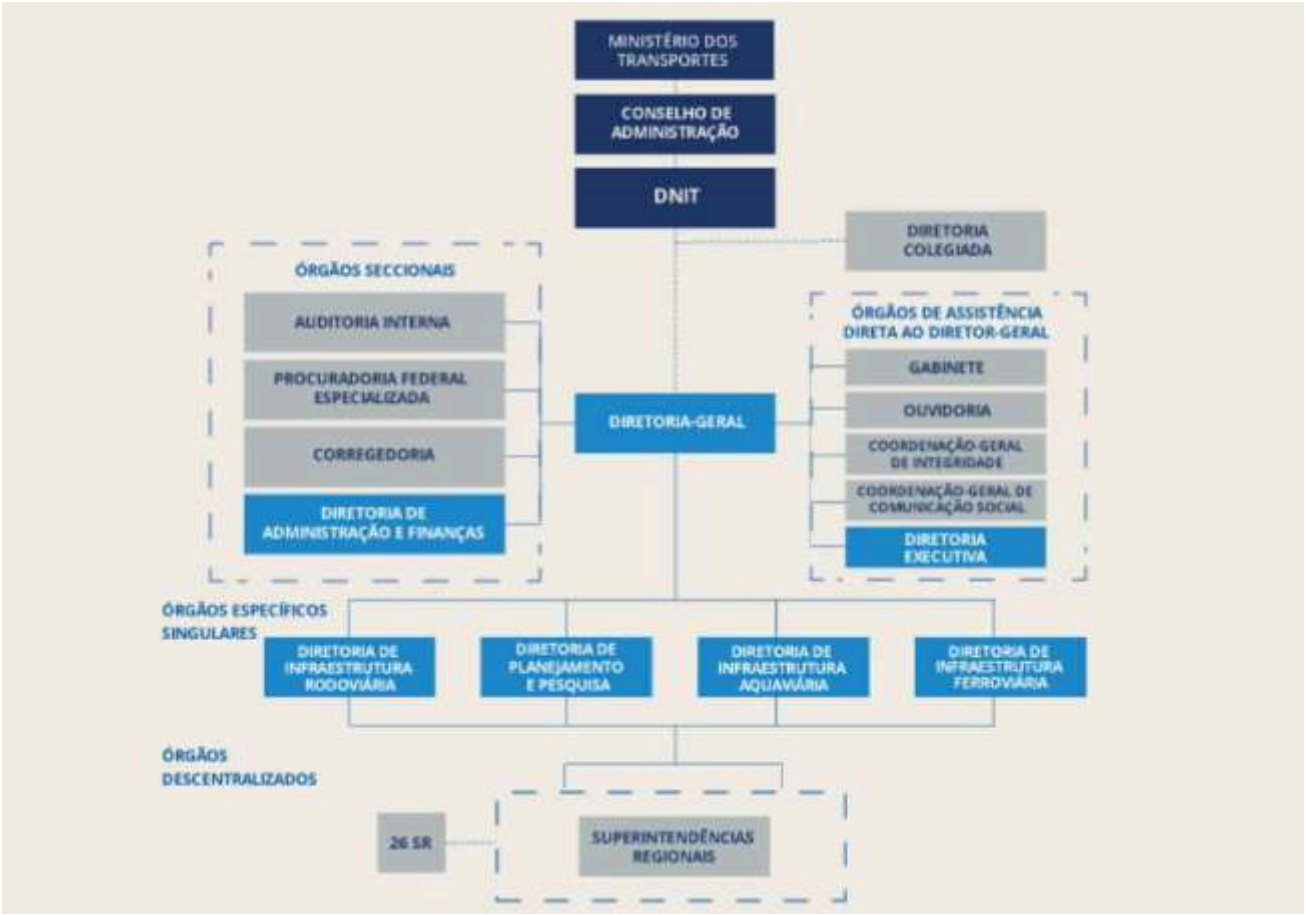
II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e

III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei.

3.2. DNIT - ORGANIZAÇÃO INTERNA

A Resolução Nº 39 de 17 de novembro de 2020, que instituiu Regimento Interno da autarquia definiu a seguinte estrutura organizacional para o Departamento:

Figura 01 - Organograma Institucional do DNIT



Fonte: https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/organograma

3.2.2. 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.

3.2.3. 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, destacando-se:

3.2.3.1. COORDENAÇÃO-GERAL DE OBRAS FERROVIÁRIAS (Art. 80):

*I - **coordenar** programas para **execução de obras ferroviárias**;*

*II - determinar sistemática executiva que possibilite a **avaliação e monitoramento do progresso físico e financeiro das obras**, a identificação de caminhos críticos e o estabelecimento de ações corretivas;*

*III - desenvolver **ações ligadas a obras ferroviárias por intermédio de convênios e instrumentos congêneres de apoio téc**nico, financeiro e de contratação direta;*

IV - aprovar planos de trabalho devidamente subsidiados pelas coordenações sob sua subordinação; e

V - supervisionar a revisão de projetos de engenharia em fase de execução de obras.

3.2.3.2. COORDENAÇÃO-GERAL DE PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO (Art. 83):

*I - **gerir e exercer o controle do patrimônio e do acervo técnico ferroviário**;*

II - analisar as alterações e construções nas faixas de domínio ferroviário e na via permanente;

IV - apreciar os processos de mutação patrimonial de bens ferroviários dos contratos de arrendamento;

V - atuar em conjunto com os órgãos regulatórios na celebração de termos aditivos aos contratos de arrendamento;

*VI - **recepcionar os contratos de cessão de bens da extinta Rede Ferroviária Federal S.A**., resguardando os direitos da União;*

VII - subsidiar a Diretoria na análise das propostas de erradicação de trechos ferroviários em conjunto com a respectiva área técnica do Ministério da Infraestrutura;

*VIII - atuar, em cooperação com os órgãos competentes, na **preservação do patrimônio histórico e cultural do setor ferroviário**; e*

*IX - **atuar na organização, conservação, atualização e divulgação de informações estatísticas relativas às atividades ferroviárias sob sua gestão**.*

3.3. NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

3.3.1. Contratação de Empresa Especializada para Elaboração de Estudos Técnicos e Projeto Básico de Engenharia para Recuperação e Reabilitação Estrutural da Ponte da Revolução, sobre o Rio Grande, localizada entre os municípios de Delta/MG e Igarapava/SP.

3.3.2. Este item do presente estudo foi elaborado de acordo com os preceitos do Art. 18, § 1º, I da Lei nº 14.133/2021, IN nº 05/MPOG/2017, Anexo III, item 3.1, alínea a) e Art. 9º, I da IN nº 58/2022.

3.3.3. A ponte rodoferroviária sobre o Rio Grande, denominada Ponte da Revolução, está localizada entre os municípios de Delta/MG e Igarapava/SP.

3.3.4. Com o objetivo de implantar o Ramal de Igarapava como alternativa ao trajeto existente pelas localidades de Jaguará e Rifaina, em São Paulo, e Sacramento, em Minas Gerais, a Companhia Mogiana encomendou uma ponte metálica à Alemanha no início da década de 1910. A estrutura foi projetada para um trecho estreito do Rio Grande, com quatro lances.

3.3.5. Posteriormente, a Companhia optou por alterar o local de implantação da ponte para sua posição atual. A mudança no local de implantação da ponte exigiu a adição de um quinto lance metálico, mas, devido à Primeira Guerra Mundial, não foi possível adquirir o segmento adicional. Como solução temporária, instalou-se um lance de madeira, permitindo a inauguração da ponte em 1915. Apenas em 1919, com o fim da guerra, foi possível obter o último lance metálico, vindo da Inglaterra, com características distintas, mas integrado à estrutura original.

Figura 01 - Mapa de localização da Ponte Revolução



Fonte: Relatório Técnico (SEI n° 25527282).

Figura 02 - Vista lateral da Ponte Revolução



Fonte: Relatório Técnico (SEI n° 25527282).

3.3.6. A concepção original da ponte previu sua utilização para o transporte ferroviário. No entanto, a partir de meados de 1979, a estrutura passou a operar exclusivamente como ponte rodoviária.

3.3.7. Em 2001, com a construção de uma nova ponte e o desvio do tráfego para a SP-330, a Ponte da Revolução passou a atender apenas o tráfego local. Em 2006, uma inspeção do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) apontou danos estruturais, mas nenhum reparo foi feito.

3.3.8. Segundo relatos, após a execução de uma nova pavimentação sobre a ponte, foram observadas fissuras no pavimento e, por segurança, a ponte foi interditada em fevereiro de 2025.

3.3.9. Vistorias técnicas foram realizadas e constataram deformações, resultando na interdição da ponte ao tráfego de ônibus e caminhões, sendo permitido apenas o trânsito de veículos leves de passeio.

3.3.10. Em paralelo, o Departamento de Engenharia Civil do Instituto de Ciências Tecnológicas e Exatas da Universidade Federal do Triângulo Mineiro (ICTE/UFTM) emitiu parecer técnico indicando alto risco associado às condições atuais da Ponte da Revolução, com implicações diretas para a segurança dos usuários e a necessidade de adoção de medidas emergenciais, a fim de evitar o agravamento do quadro estrutural.

3.3.11. As OAEs são um ponto crítico da malha rodoviária e ferroviária, tendo em vista o elevado capital aplicado e as consequências de uma eventual limitação de carga ou mesmo da total interrupção do tráfego. Ademais, independente do sistema estrutural ou construtivo adotado, dos materiais empregados e até mesmo da qualidade da execução, cedo ou tarde os efeitos da degradação começam a aparecer. Essa degradação afeta negativamente o desempenho das estruturas, tornando-as estruturalmente deficientes.

3.3.12. Além da degradação, com o passar dos anos, há uma evolução natural dos veículos e o aumento das cargas sobre as rodovias, que implica na necessidade de alteração dos parâmetros geométricos das vias e do tipo de veículo utilizado nos projetos das OAEs (Trem tipo), tornando as OAEs obsoletas, ou seja, mesmo sem danos significativos, as estruturas se tornam funcionalmente deficientes.

3.3.13. No momento o tráfego encontra-se interditado. Por solicitação do DNIT, em 26 de junho de 2025 nova vistoria foi realizada para subsidiar o projeto de recuperação da ponte. A inspeção concluiu que a Ponte da Revolução encontra-se em condição crítica, com sua capacidade estrutural comprometida e risco à segurança dos usuários.

3.3.14. Dessa forma, conclui-se que essa OAE foi dimensionada a partir de cargas móveis com magnitude inferior ao que é preconizado pelas normas vigentes. Desta maneira, a reabilitação da OAE é necessária para que a integridade e segurança da ponte passe a ser compatível com as normas atuais.

3.3.15. Assim sendo, fica demonstrada a necessidade de Contratação de Empresa Especializada para Elaboração de Estudos Técnicos e Projeto Básico de Engenharia para Recuperação e Reabilitação Estrutural da Ponte da Revolução, sobre o Rio Grande, localizada entre os municípios de Delta /MG e Igarapava/SP.

3.3.16. Ademais, para a implantação do empreendimento, poderá ocorrer a necessidade de elaboração de estudos ambientais pela contratada, visando o atendimento à legislação para obtenção de autorizações ambientais necessárias para a implantação do empreendimento. Sendo assim, os serviços e produtos ambientais previstos, sob demanda, são requisitos legais que poderão ser solicitados para atendimento às exigências do órgão ambiental competente e órgãos intervenientes participantes do processo de autorização ambiental do empreendimento.

3.3.17. A contratação proposta tem como objetivo propiciar melhores condições de conforto e segurança aos condutores que trafegam por essa via. Para isso a contratada poderá realizar intervenções na infraestrutura, mesoestrutura e superestrutura.

3.4. CONTRATAÇÃO DE TERCEIROS

3.4.1. A contratação de pessoa jurídica para execução das atividades previstas neste documento encontra amparo legal na seguinte legislação:

a) Decreto nº 9.507, de 21 de setembro de 2018 - Dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União;

b) Instrução Normativa nº 05, de 25 de maio de 2017 (e alterações), da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão - Dispõe sobre as regras e diretrizes do procedimento de contratação de serviços sob o regime de execução indireta no âmbito da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional;

c) Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

d) Regimento Interno do DNIT, disponível em: https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/Regimento_Interno_do_DNIT_.pdf

e) Tabela de Preços de Consultoria do DNIT - Resolução n°11/2020;

f) Acórdãos e recomendações do Tribunal de Contas de União - TCU afetos à contratos e licitações;

g) Demais legislações vigentes e correlatas.

3.4.2. Importante considerar, ainda, que as atividades em análise deverão ser desempenhadas em caráter auxiliar, instrumental e acessório para apoiar os servidores do DNIT em seus processos de tomada de decisão, nas atividades de sua competência, inclusive não se enquadrando em nenhuma das hipóteses proibidas no art. 3º do Decreto nº 9.507/2018.

4. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Diretoria de Infraestrutura Ferroviária Substituto / DNIT	Elói Ângelo Palma Filho

5. Descrição dos Requisitos da Contratação

Conforme descrito no item 5. DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS da Contratação do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

6. Levantamento de Mercado

Conforme descrito no item 6. LEVANTAMENTO DE MERCADO da Contratação do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

7. Descrição da solução como um todo

Conforme descrito no item 7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

8. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

Conforme descrito no item 8. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

9. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R$): 1.623.073,62

Conforme descrito no item 9. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

10. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Conforme descrito no item 10. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

11. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Conforme descrito no item 11. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

12. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

Conforme descrito no item 12. ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

13. Benefícios a serem alcançados com a contratação

Conforme descrito no item 13. BENEFÍCIOS A SEREM ALCANÇADOS COM A CONTRATAÇÃO do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

14. Providências a serem Adotadas

Conforme descrito no item 14. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

15. Possíveis Impactos Ambientais

Conforme descrito no item 15. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

16. Critérios de Sustentabilidade

Conforme descrito no item 16. CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

17. Habilitação Técnica

Conforme descrito no item 17. HABILITAÇÃO TÉCNICA do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

18. Natureza Continuada

Conforme descrito no item 18. NATUREZA CONTINUADA do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

19. Duração do Contrato

Conforme descrito no item 19. DURAÇÃO DO CONTRATO do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

20. Definição das Metas e Resultados

Conforme descrito no item 20. DEFINIÇÃO DAS METAS E RESULTADO do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

21. Obrigações da Contratada

Conforme descrito no item 21. OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

22. Obrigações da Contratante

Conforme descrito no item 22. OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

23. Lei nº 12.527/2011 - Acesso à Informação

Conforme descrito no item 23. LEI Nº 12.527/2011 - ACESSO À INFORMAÇÃO do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

24. Declaração de Viabilidade

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

24.1. Justificativa da Viabilidade

Conforme descrito no item 24. **DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE** do Estudo Técnico Preliminar da Contratação (SEI nº 26267227).

25. 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.

MARILIA BOMTEMPO PEREIRA

Coordenadora-Geral de Obras Ferroviárias - CGOFER/DIF/DNIT

Assinou eletronicamente em 20/10/2026 às 08:08:29.

Lista de Anexos

Atenção: Apenas arquivos nos formatos ".pdf", ".txt", ".jpg", ".jpeg", ".gif" e ".png" enumerados abaixo são anexados diretamente a este documento.

- Anexo I - ANEXO_II___ORCAMENTO_GERAL_PONTE_DA_REVOLUCAO_ABRIL_2026_REV03.xlsx (2.69 MB)
- Anexo II - ANEXO_II___ORCAMENTO_GERAL_PONTE_DA_REVOLUCAO.pdf (3.86 MB)
- Anexo III - ETP - SEI - 50600.019841_2026-47.pdf (1.43 MB)