

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT - GO

Estudo Técnico Preliminar 28/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 50612.001735/2026-78

2. Objeto da Licitação

2.1. Contratação de empresa especializada para a execução das obras de construção e implantação de duas passarelas para pedestres na Rodovia BR-070 /GO, no trecho compreendido entre a divisa DF/GO e a divisa GO/MT (Rio Araguaia), localizadas nos quilômetros 6,62 e 8,08, no município de Águas Lindas de Goiás/GO, em lote único, nos termos da tabela abaixo, conforme condições e exigências estabelecidas neste instrumento.

2.2. Abaixo seguem as informações do empreendimento.

DADOS DO EMPREENDIMENTO	
RODOVIA:	BR-070/GO
TRECHO:	DIV DF/GO - DIV GO/MT (Rio Araguaia)
SUBTRECHO:*	ENTR GO-547 (Águas Lindas de Goiás) - Fim das Obras de Duplicação
SEGMENTO:*	Km 4,00 ao km 16,00
EXTENSÃO:	12 km
SNV (202601A):	070BGO0072
LOTE:	Único

3. Previsão da Contratação no PCA

3.1. 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.

3.2. O objeto da contratação está previsto no Plano de Contratações Anual - PCA 2026, conforme detalhamento a seguir (art. 12, inciso VII e art. 18, caput, da Lei nº 14.133 de 2021; IN SEGES/ME nº 58, de 2022 e Decreto nº 10.947/22):

I - ID PCA no PNCP: 04892707000453-0-000001/2026

II - Data de publicação no PNCP: 06/10/2025

III - Id do item no PCA: 55

4. Descrição da necessidade

4.1. A presente contratação tem por objeto a execução das obras de implantação de duas passarelas para travessia de pedestres na rodovia BR-070/GO, localizadas no perímetro urbano do município de Águas Lindas de Goiás, nos quilômetros 6,62 e 8,08, compreendendo a execução de fundações, infraestrutura, mesoestrutura, superestrutura, acessos, dispositivos de acessibilidade, sinalização, iluminação e demais elementos indispensáveis ao pleno funcionamento das estruturas.

4.2. A BR-070 desempenha função estratégica no Sistema Federal de Viação, constituindo importante corredor logístico para o transporte de passageiros e cargas entre o Distrito Federal e o Estado de Goiás. No trecho em questão, a rodovia encontra-se inserida em área urbana consolidada, caracterizada pelo intenso processo de ocupação do solo e pelo crescimento populacional observado nas últimas décadas, circunstâncias que modificaram significativamente a dinâmica de utilização da infraestrutura rodoviária e ampliaram a interação entre o tráfego de longa distância e os deslocamentos urbanos.

4.3. A expansão dos bairros localizados às margens da rodovia, aliada à implantação de estabelecimentos comerciais, instituições de ensino, unidades de saúde, equipamentos públicos, áreas de prestação de serviços e pontos de transporte coletivo, resultou no aumento da demanda por travessias transversais ao longo da BR-070. Essa condição caracteriza a existência de fluxos permanentes de pedestres entre os dois lados da rodovia, tornando a travessia uma necessidade cotidiana da população local.

4.4. As condições operacionais atualmente verificadas no segmento evidenciam a coexistência de elevado volume de tráfego veicular com intensa circulação de pedestres, situação que potencializa os conflitos entre os diferentes modos de transporte e compromete os níveis de segurança viária. Em razão das características funcionais da rodovia, destinada à circulação contínua de veículos em velocidades operacionais elevadas, as travessias realizadas em nível representam fator permanente de risco aos usuários, especialmente aos considerados vulneráveis.

4.5. Embora o trecho disponha de sinalização viária e dispositivos de fiscalização eletrônica de velocidade, tais medidas possuem caráter complementar e não promovem a segregação física entre os fluxos de veículos e pedestres. A permanência de travessias em nível mantém a exposição dos usuários aos riscos inerentes ao tráfego rodoviário, não sendo suficiente para eliminar os conflitos operacionais existentes nem para proporcionar condições adequadas de segurança à população lindeira.

4.6. Os levantamentos técnicos realizados para o segmento indicam demanda consolidada por travessias, elevado volume médio diário de tráfego, presença de polos geradores de deslocamentos e registro de ocorrências envolvendo pedestres, demonstrando a necessidade de adoção de solução definitiva de engenharia voltada à eliminação dos pontos de conflito existentes. Tais características evidenciam que a infraestrutura atualmente disponível não atende integralmente às necessidades operacionais e de segurança do trecho.

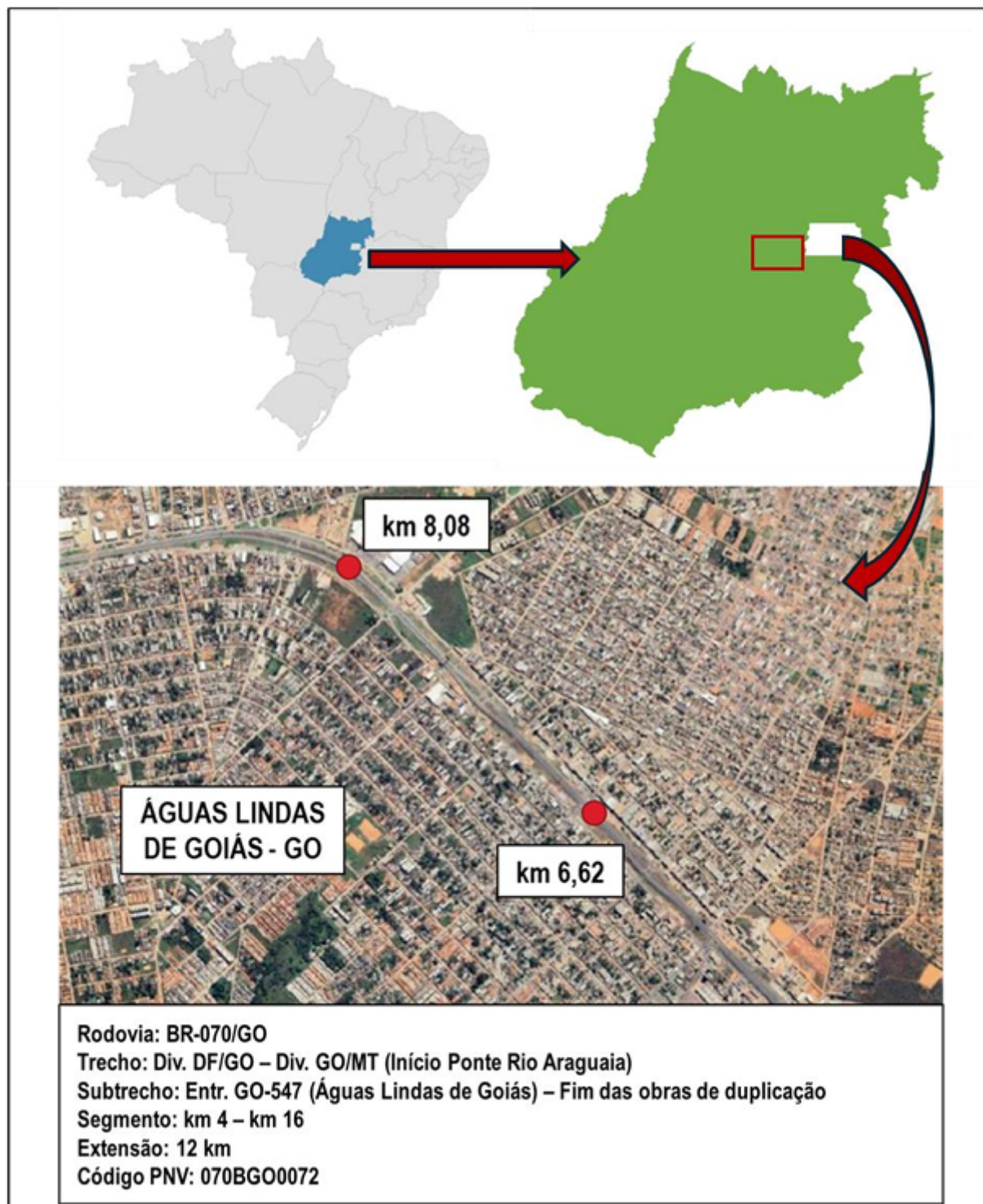
4.7. Sob o enfoque da engenharia rodoviária, a implantação de passarelas constitui solução tecnicamente adequada para promover a segregação física entre os fluxos veicular e de pedestres, reduzindo significativamente a probabilidade de atropelamentos e proporcionando maior segurança operacional à rodovia. A intervenção também contribui para a melhoria da fluidez do tráfego, reduzindo interferências ocasionadas por travessias irregulares, frenagens bruscas e demais manobras que comprometem a capacidade e o nível de serviço da infraestrutura rodoviária.

4.8. A execução das obras proporcionará, ainda, melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade da população residente nas áreas adjacentes à rodovia, garantindo travessias seguras e compatíveis com as normas de acessibilidade vigentes. A implantação das estruturas permitirá maior integração entre os bairros situados em ambos os lados da BR-070, favorecendo o acesso da população aos serviços públicos, às atividades econômicas e ao sistema de transporte coletivo, sem comprometer a operação da rodovia federal.

4.9. A não realização da contratação implicará a manutenção das atuais condições operacionais do trecho, preservando os conflitos existentes entre veículos e pedestres e mantendo elevados os riscos decorrentes das travessias em nível. Além dos impactos relacionados à segurança viária, tal situação compromete a eficiência operacional da rodovia, podendo ocasionar interrupções no fluxo de tráfego, redução do nível de serviço e aumento dos custos sociais e econômicos associados à ocorrência de acidentes.

4.10. Diante desse cenário, verifica-se que a implantação das duas passarelas representa medida necessária e compatível com as diretrizes técnicas adotadas pelo DNIT para o tratamento de segmentos urbanos em rodovias federais. A contratação proposta contribuirá para a adequação da infraestrutura às condições atuais de operação da BR-070/GO, promovendo maior segurança viária, melhoria da mobilidade da população, incremento da eficiência operacional da rodovia e atendimento ao interesse público, por meio da implementação de solução de engenharia tecnicamente justificada e alinhada aos princípios da eficiência, da prevenção e da sustentabilidade na gestão da infraestrutura de transportes.

FIGURA 1 - Mapa de situação do empreendimento.



5. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Serviço de Planejamento e Projetos - SR DNIT GO/DF	Engº. Thiago Carim Bucker

6. Descrição dos Requisitos da Contratação

Este item do presente estudo foi desenvolvido em conformidade com os preceitos estabelecidos no art. 18, § 1º, III e § 3º da Lei nº 14.133, de 2021. Neste contexto, são descritos abaixo os requisitos básicos para que a contratação atenda os requisitos mínimos técnicos e de qualidade.

6.1. PADRÕES MÍNIMOS DE QUALIDADE

6.1.1. Os serviços que fazem parte do escopo do objeto da pretensa contratação deverão ser executados em conformidade com as Normas, Instruções ou Manuais do DNIT, assim como as determinações contidas nas Normas Técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

6.1.2. Produtos que não atingirem o padrão mínimo de qualidade exigido não serão medidos até que sejam corrigidos e atestados pela Fiscalização do contrato.

6.2. UTILIZAÇÃO DO CATÁLOGO ELETRÔNICO DE PADRONIZAÇÃO

6.2.1. Por se tratar de objeto não padronizável (variável a depender da localização, conceitos de obra, prazos etc), a utilização do catálogo eletrônico de padronização não se aplica à pretensa contratação.

6.3. ENQUADRAMENTO QUANTO AO TIPO DE SERVIÇO

6.3.1. Considerando as características do objeto, que compreende a construção e implantação de duas novas passarelas para pedestres, incluindo fundações, infraestrutura, mesoestrutura, superestrutura, acessos, dispositivos de acessibilidade, sinalização, iluminação e demais elementos necessários à completa execução e funcionalidade das estruturas, a contratação enquadra-se como OBRA, nos termos do art. 6º, inciso XII, da Lei nº 14.133/2021.

XII - obra: toda atividade estabelecida, por força de lei, como privativa das profissões de arquiteto e engenheiro que implica intervenção no meio ambiente por meio de um conjunto harmônico de ações que, agregadas, formam um todo que inova o espaço físico da natureza ou acarreta alteração substancial das características originais de bem imóvel;

(grifo nosso)

6.4. DEFINIÇÃO QUANTO A MODALIDADE DE LICITAÇÃO

6.4.1. São 5 (cinco) as modalidades previstas na Seção II - Das Modalidades de Licitação, Artigo 28 da Lei nº 14.133/2021:

Art. 28. São modalidades de licitação:

I - pregão;

II - concorrência;

III - concurso;

IV - leilão;

V - diálogo competitivo.

6.4.2. A seguir, breve síntese do entendimento do Tribunal de Contas da União apresentado na 5ª Edição da Cartilha de Licitações e Contratos quanto às modalidades de licitação e aplicabilidade quanto à contratação em planejamento:

MODALIDADE	DEFINIÇÃO	CRITÉRIOS DE JULGAMENTO	CASO CONCRETO
PREGÃO	Modalidade de licitação adotada para a aquisição de bens e serviços comuns, inclusive os de engenharia. É proibida a utilização do pregão para contratação de serviços técnicos especializados de natureza predominantemente intelectual, e de obras e serviços especiais de engenharia.	Menor preço ou de maior desconto	É indicada apenas para contratações de aquisição de bens e serviços comuns, inclusive os de engenharia.
CONCORRÊNCIA	Modalidade de licitação para contratação de bens e serviços especiais e de obras e serviços comuns e especiais de engenharia. Incluem-se entre os serviços a serem licitados por concorrência os técnicos de natureza predominantemente intelectual,	a) menor preço; b) melhor técnica ou conteúdo artístico; c) técnica e preço; d) maior retorno econômico;	Modalidade indicada para a presente contratação, considerando a natureza do objeto e seu enquadramento como obras e serviços de engenharia, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

		e) maior desconto.	
CONCURSO	Modalidade de licitação para escolha de trabalho técnico, científico ou artístico, com concessão de prêmio ou remuneração ao vencedor. Não deve ser utilizada para contratação de serviços de mão de obra terceirizada.	Melhor técnica ou conteúdo artístico	Não se aplica ao objeto a ser contratado
LEILÃO	Modalidade de licitação para alienação de bens imóveis ou de bens móveis inservíveis ou legalmente apreendidos a quem oferecer o maior lance.	Maior lance	Não se aplica ao objeto a ser contratado
DIALÓGO COMPETITIVO	Modalidade em que Administração tem definida uma necessidade, mas, para estabelecer a melhor solução para atender a essa demanda complexa, necessita de uma aproximação com a iniciativa privada, a qual se dá por meio dos referidos diálogos. Aplicável quando: Não existe solução no mercado que atenda perfeitamente à demanda da Administração, sendo necessária a inovação; As soluções existentes no mercado precisam ser adaptadas para atender à necessidade; A Administração, apesar de conhecer possíveis soluções, não consegue definir precisamente o objeto da licitação.		Não se aplica ao objeto a ser contratado

6.4.3. O objeto da presente contratação consiste na execução de obra de engenharia destinada à construção e implantação de duas passarelas para pedestres na Rodovia BR-070/GO, nos quilômetros 6,62 e 8,08, no município de Águas Lindas de Goiás/GO, observados os conceitos estabelecidos no art. 6º, inciso XII, da Lei nº 14.133/2021.

6.4.3.1. Nos termos do art. 28 da Lei nº 14.133/2021, a concorrência constitui modalidade de licitação aplicável à contratação de bens e serviços especiais e de obras e serviços comuns e especiais de engenharia. Considerando que o objeto consiste na execução de obra de engenharia, mostra-se adequada a adoção da modalidade concorrência para a presente contratação.

6.4.3.2. Quanto à classificação da obra, esta é caracterizada como OBRA COMUM DE ENGENHARIA, considerando que as soluções técnicas, os métodos construtivos, as especificações, os quantitativos e os padrões de desempenho encontram-se previamente definidos nos projetos e demais peças técnicas que integram a contratação, permitindo a adequada caracterização do objeto e a comparação objetiva das propostas. A obra não envolve inovação técnica ou complexidade excepcional, estando as soluções construtivas e os parâmetros de execução previamente estabelecidos nos documentos técnicos da contratação.

6.4.3.3. Assim, considerando a natureza da obra e o seu enquadramento como obra comum de engenharia, mostra-se adequada a adoção da modalidade Concorrência, nos termos do art. 28, inciso II, da Lei nº 14.133/2021.

6.5. DEFINIÇÃO QUANTO AO REGIME DE EXECUÇÃO

6.5.1. A Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, em seu Art. 46, instituiu os regimes de execução para obras e serviços de engenharia a serem adotados a partir de 01/04/2023:

Art. 46. Na execução indireta de obras e serviços de engenharia, são admitidos os seguintes regimes:

I - empreitada por preço unitário;

II - empreitada por preço global;

III - empreitada integral;

IV - contratação por tarefa;

V - contratação integrada;

VI - contratação semi-integrada;

VII - fornecimento e prestação de serviço associado.

Nos incisos XXVIII, XXIX, XXX, XXXI, XXXII, XXXIII do Art. 6º são apresentadas as definições de cada regime:

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

(...)

XXVIII - empreitada por preço unitário: contratação da execução da obra ou do serviço por preço certo de unidades determinadas;

XXIX - empreitada por preço global: contratação da execução da obra ou do serviço por preço certo e total;

XXX - empreitada integral: contratação de empreendimento em sua integralidade, compreendida a totalidade das etapas de obras, serviços e instalações necessárias, sob inteira responsabilidade do contratado até sua entrega ao contratante em condições de entrada em operação, com características adequadas às finalidades para as quais foi contratado e atendidos os requisitos técnicos e legais para sua utilização com segurança estrutural e operacional;

XXXI - contratação por tarefa: regime de contratação de mão de obra para pequenos trabalhos por preço certo, com ou sem fornecimento de materiais;

XXXII - contratação integrada: regime de contratação de obras e serviços de engenharia em que o contratado é responsável por elaborar e desenvolver os projetos básico e executivo, executar obras e serviços de engenharia, fornecer bens ou prestar serviços especiais e realizar montagem, teste, pré-operação e as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto;

6.5.3. Observando ao disposto nos incisos XXVIII a XXXII do Artigo 6º da Lei nº 14.133/2021 acima exposto, observa-se que o regime de execução em que o objeto da licitação em planejamento se enquadra:

Empreitada por preço unitário.

6.5.4. Neste sentido, o Tribunal de Contas da União - TCU apresentou, no ACÓRDÃO 1977/2013 - PLENÁRIO, quadro indicando algumas vantagens, desvantagens e indicações para o regime de execução:

23. Os quadros a seguir, extraídos e adaptados do Roteiro de Auditoria de Obras Públicas do TCU, aprovado pela Portaria SEGECEX n. 38, de 08/11/2011, demonstram resumidamente, as vantagens, desvantagens e indicação de utilização dos regimes de execução;

REGIMES DE EXECUÇÃO PARA OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA - ART. 46			
REGIMES	CARACTERÍSTICA	VANTAGENS	DESVANTAGENS
I - Empreitada por preço unitário	A contratação é feita de modo que nenhum item da planilha tenha um valor maior que o preço unitário referencial; Menor detalhamento na definição dos quantitativos, sem que essa imprecisão implique em deficiência do Projeto Básico.	Pagamento apenas pelos serviços efetivamente executados; Menor risco para o construtor, diminuindo os custos do empreendimento; Obra licitada com projeto com baixo grau de detalhamento. Fonte: Acórdão TCU nº 1.977/2013 – Plenário	"Exige rigor nas medições dos serviços, gerando um maior custo da Administração para acompanhamento da obra; Favorecimento ao jogo de planilha; Possibilidade de necessidade de frequentes aditivos para inclusão de serviços ou alteração de quantitativos, tornando incerto o preço final do contrato; Não incentiva o cumprimento de prazos, pois o contratado recebe por tudo que fez, mesmo em atraso. Fonte: Acórdão TCU nº 1.977/2013 – Plenário.
II - Empreitada por preço global	A contratação é feita de modo que o valor global da obra seja menor que o preço global de referência, não importando os valores unitários; Quantitativos dos serviços a serem executados definidos com alto grau de precisão; Remuneração por etapas definidas em cronograma físico-financeiro.	Simplicidade nas medições (etapa concluída), gerando menor custo da Administração no acompanhamento da obra; Incentivo ao cumprimento de prazo devido ao pagamento ocorrer por etapas Valor final da obra fixo (dificilmente ocorrerá aditivos), dificulta o jogo de planilhas e incentiva o cumprimento de prazo, pois o contratado só recebe quando conclui a etapa. Fonte: Acórdão TCU nº 1.977/2013 – Plenário.	Não se aplica ao empreendimento em questão. Maior percentual de riscos e imprevistos para o construtor, elevando os custos do empreendimento; tendência de haver maior percentual de riscos e imprevistos no BDI do construtor. Fonte: Acórdão TCU nº 1.977/2013 – Plenário.

III - Empreitada Integral	É a modalidade de licitação onde se contrata um empreendimento em sua integralidade, compreendendo todas as etapas das obras, serviços e instalações necessárias.	Considerado na condução de projetos de vulto e complexos, em que a perfeita integração entre obras, equipamentos e instalações se mostre essencial para o pleno funcionamento do empreendimento, a exemplo de obras em hidrelétricas. Fonte: TCU - Recomendações Básicas para a Contratação e Fiscalização de Obras de Edificações Públicas (4ª Edição).	Não se aplica ao empreendimento em questão, considerando as características do objeto e o regime de execução definido para a contratação
IV- Contratação por tarefa	Contratação de serviços de pequeno porte	Não se aplica ao empreendimento em questão.	Não se aplica ao empreendimento em questão.
V- Contratação Integrada	Baseado em Anteprojeto elaborado pela Administração, a contratada assumirá a responsabilidade pelas demais etapas, quais sejam: Elaboração do Projeto Básico, elaboração do Projeto Executivo e execução da Obra; indicado para objetos de natureza complexa.	Ampliação da eficiência nas contratações e competitividade entre os licitantes; Contratação com anteprojeto; Riscos divididos entre contratado e Administração por meio da elaboração da planilha de riscos, diminuindo os custos do empreendimento; Maior liberdade ao contratado para aplicar metodologias diferenciadas na fase de execução contratual; Simplicidade nas medições (etapa concluída), gerando menor custo da Administração no acompanhamento da obra; Incentivo ao cumprimento de prazo devido ao pagamento ocorrer por etapas; Previsibilidade quanto ao valor final da obra (vedação de alteração de valores contratuais); Ganho de tempo devido a contratação única dos Projetos, Estudos Ambientais e Obra.	Início da obra tende a ser mais demorado, uma vez que o contratado será o responsável pelos Projetos Básicos e Executivo; Aumento do risco de perda ou restrições de recursos geridos pelo Orçamento Geral da União até a aceitação/aprovação do projeto.
VI - Contratação Semi- Integrada	Baseado em Projeto Básico elaborado pela Administração, a contratada assumirá a responsabilidade pelas demais etapas, quais sejam: elaboração do Projeto Básico, elaboração do Projeto Executivo e execução da Obra; Indicado para objetos de natureza complexa.	Ampliação da eficiência nas contratações e competitividade entre os licitantes; Contratação com Projeto Básico; Riscos divididos entre contratado e Administração por meio da elaboração da planilha de riscos, diminuindo os custos do empreendimento; Liberdade ao contratado para aplicar metodologias diferenciadas na fase de execução contratual, porém com contratado assumindo a responsabilidade integral pelos riscos associados a alteração; Simplicidade nas medições (etapa concluída), gerando menor custo da Administração no acompanhamento da obra; Incentivo ao cumprimento de prazo devido ao pagamento ocorrer por etapas; Previsibilidade quanto ao valor final da obra (vedação de alteração de valores contratuais); Diminuição /anulação da possibilidade de necessidade de revisão de Projeto em fase de obra devido ao exíguo tempo decorrido entre Projeto Executivo e obra; Ganho de tempo devido a contratação única dos Projetos, Estudos Ambientais e Obra; O contratado, ao assumir integralmente a responsabilidade por riscos associados a alteração do Projeto Básico, ficará inibido em sugerir modificações sem um profundo amparo técnico.	Início da obra tende a ser mais demorado, uma vez que o contratado será o responsável pelo Projeto Executivo, embora esta opção tenha tendência a ser mais ágil que a opção anterior (integrada) por já contar com Projeto Básico; Aumento do risco de perda ou restrições de recursos geridos pelo Orçamento Geral da União até a aceitação/aprovação do projeto.
VII - Fornecimento e prestação de serviço associado	Contratado implanta e opera empreendimento.	Não se aplica ao empreendimento em questão.	Não se aplica ao empreendimento em questão.

6.5.5. A adoção do regime de empreitada por preço unitário justifica-se pela possibilidade de variações nos quantitativos efetivamente executados em razão das condições verificadas em campo e de eventuais interferências durante a execução das obras, permitindo que a remuneração ocorra com base nas quantidades efetivamente medidas e nos preços unitários contratados.

6.5.6. Nesse sentido, o regime de execução a ser adotado na pretensa contratação será a **Empreitada por preço unitário**.

6.6. DEFINIÇÃO QUANTO AO CRITÉRIO DE JULGAMENTO

6.6.1. São 6 (seis) os critérios de julgamento previstos na **Seção III - Dos Critérios de Julgamento**, Artigo 33 da Lei nº 14.133/2021:

Art. 33. O julgamento das propostas será realizado de acordo com os seguintes critérios:

I - menor preço;

II - maior desconto;

III - melhor técnica ou conteúdo artístico;

IV - técnica e preço;

V - maior lance, no caso de leilão

VI - maior retorno econômico.

6.6.2. Analisando os demais Artigos da seção, principalmente ao disposto no Artigo 34, verifica-se que, conforme enquadramento quanto ao tipo de serviço, o critério de julgamento preferencial será **Menor preço**;

Art. 34. O julgamento por menor preço ou maior desconto e, quando couber, por técnica e preço considerará o menor dispêndio para a Administração, atendidos os parâmetros mínimos de qualidade definidos no edital de licitação.

§ 1º Os custos indiretos, relacionados com as despesas de manutenção, utilização, reposição, depreciação e impacto ambiental do objeto licitado, entre outros fatores vinculados ao seu ciclo de vida, poderão ser considerados para a definição do menor dispêndio, sempre que objetivamente mensuráveis, conforme disposto em regulamento.

§ 2º O julgamento por maior desconto terá como referência o preço global fixado no edital de licitação, e o desconto será estendido aos eventuais termos aditivos.

6.6.3. Considerando que o orçamento referencial será divulgado e que o objeto possui especificações técnicas e quantitativos definidos, adota-se o critério de julgamento pelo menor preço, observados os parâmetros mínimos de qualidade estabelecidos na contratação.

6.6.4. Diante do exposto, considerando o art. 33, inciso I, da Lei nº 14.133/2021, o critério de julgamento a ser adotado será o **MENOR PREÇO**.

6.7. DEFINIÇÃO QUANTO AO MODO DE DISPUTA

6.7.1. Conforme disposto no §2º do Artigo 56 da Lei nº 14.133/2021, para o critério de julgamento técnica e preço o modo de disputa aberto será vedado:

Art. 56. O modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente:

I - aberto, hipótese em que os licitantes apresentarão suas propostas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes;

II - fechado, hipótese em que as propostas permanecerão em sigilo até a data e hora designadas para sua divulgação.

§ 1º A utilização isolada do modo de disputa fechado será vedada quando adotados os critérios de julgamento de menor preço ou de maior desconto.

§ 2º A utilização do modo de disputa aberto será vedada quando adotado o critério de julgamento de técnica e preço.

§ 3º Serão considerados intermediários os lances:

I - iguais ou inferiores ao maior já ofertado, quando adotado o critério de julgamento de maior lance;

II - iguais ou superiores ao menor já ofertado, quando adotados os demais critérios de julgamento.

§ 4º Após a definição da melhor proposta, se a diferença em relação à proposta classificada em segundo lugar for de pelo menos 5% (cinco por cento), a Administração poderá admitir o reinício da disputa aberta, nos termos estabelecidos no instrumento convocatório, para a definição das demais colocações.

§ 5º Nas licitações de obras ou serviços de engenharia, após o julgamento, o licitante vencedor deverá reelaborar e apresentar à Administração, por meio eletrônico, as planilhas com indicação dos quantitativos e dos custos unitários, bem como com detalhamento das Bonificações e Despesas Indiretas (BDI) e dos Encargos Sociais (ES), com os respectivos valores adequados ao valor final da proposta vencedora, admitida a utilização dos preços unitários, no caso de empreitada por preço global, empreitada integral, contratação semi-integrada e contratação integrada, exclusivamente para eventuais adequações indispensáveis no cronograma físico-financeiro e para balizar excepcional aditamento posterior do contrato.

6.7.2. Considerando as características do objeto e a adoção do critério de julgamento pelo menor preço, será adotado o modo de disputa aberto, nos termos do art. 56 da Lei nº 14.133/2021.

6.8. QUANTO A SUBCONTRATAÇÃO

6.8.1. É permitida a subcontratação parcial do objeto, com fulcro no art. 122 da Lei nº 14.133, de 2021, até o limite máximo de 30% (trinta por cento) do valor total do contrato. Não cabe, no entanto, a subcontratação para as atividades que constituam o escopo principal do objeto e nem para os serviços dos itens exigidos nos quadros de comprovação técnica “operacional” ou “profissional”.

ACÓRDÃO 3144/2011 - TCU PLENÁRIO

" 9.8. Determinar ao DNIT que: 9.8.1. Não inclua, em seu edital padrão, cláusula que permita subcontratação do principal do objeto, entendido este como o conjunto de itens para os quais, como requisito de habilitação técnico-operacional, foi exigida apresentação de atestados que comprovassem execução de serviço com características semelhantes."

6.8.2. No caso de subcontratação, deverá ficar demonstrado e documentado que esta somente abrangerá etapas dos serviços, ficando claro que a subcontratada apenas reforçará a capacidade técnica da contratada, que executará, por seus próprios meios, o principal dos serviços de que trata este Edital, assumindo a responsabilidade direta e integral pela qualidade dos serviços contratados.

6.8.3. Em qualquer hipótese de subcontratação, permanece a responsabilidade integral da Contratada pela perfeita execução contratual, cabendo-lhe realizar a supervisão e coordenação das atividades da subcontratada, bem como responder perante a Contratante pelo rigoroso cumprimento das obrigações contratuais correspondentes ao objeto da subcontratação.

6.8.4. A empresa Contratada responsabiliza-se pela padronização, compatibilidade, gerenciamento centralizado e qualidade da subcontratação.

6.8.5. O contrato oferece maior detalhamento das regras que serão aplicadas em relação à subcontratação, caso admitida.

6.9. QUANTO A PARTICIPAÇÃO DE CONSÓRCIOS

6.9.1. A Lei nº 14.133/2021 preconiza em seu Artigo 15 que a possibilidade de participação de empresa jurídica formada por consórcio de empresas será regra:

Art. 15. Salvo vedação devidamente justificada no processo licitatório, pessoa jurídica poderá participar de licitação em consórcio, observadas as seguintes normas:

6.9.2. Não havendo, para o caso concreto, justificativa para a vedação de consórcios, **SERÁ AUTORIZADA A PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS EM CONSÓRCIO.**

6.10. VISITA/VISTORIA AO LOCAL DE EXECUÇÃO DO OBJETO

6.10.1. As empresas interessadas, por meio de um representante, deverão contactar o(s) Responsável(eis) da(s) Unidade(s) Local (is) do DNIT (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/composicao/superintendencias-regionais/goias-e-distrito-federal>), para efetuar a visita técnica ao local dos serviços, de modo a constatar as condições de execução e peculiaridades inerentes à natureza dos trabalhos.

6.10.2. A visita técnica poderá ser acompanhada por Engenheiro da Superintendência Regional do DNIT no Estado de Goiás, que a certificará, expedindo o necessário **Atestado de Visita**. Esse atestado será juntado à Documentação de Habilitação.

6.10.3. A visita deverá ser agendada com antecedência junto à Superintendência Regional do DNIT/GO e deverá ocorrer até o dia útil anterior a abertura da Proposta de Preço.

6.10.4. Horário de atendimento da Superintendência Regional do DNIT/GO: de 8:00 às 12:00 horas e das 13:00 às 17:00 horas. Qualquer informação em relação à visita poderá ser obtida junto à Superintendência Regional do DNIT no Estado de Goiás, através dos telefones (62) 3433-0500.

6.10.5. Caso a licitante não queira participar da visita, deverá apresentar, em substituição ao atestado de visita, declaração formal assinada pelo responsável técnico, sob as penalidades da lei, que tem pleno conhecimento das condições e peculiaridades inerentes à natureza dos trabalhos, e sobre o local do serviço, assumindo total responsabilidade por esta declaração, ficando impedida, no futuro, de pleitear por força do conhecimento declarado, quaisquer alterações contratuais, de natureza técnica e/ou financeira. (Art. 63, §§ 2º e 3º da Lei nº 14.133/2021).

6.10.6. A não realização da vistoria não poderá embasar posteriores alegações de desconhecimento das instalações, dúvidas ou esquecimentos de quaisquer detalhes dos locais da prestação dos serviços, devendo o contratado assumir os ônus dos serviços decorrentes.

7. Levantamento de Mercado

7.1. O levantamento de mercado considerou o orçamento referencial do projeto de engenharia, elaborado com base no SICRO, data-base abril/2026, sem desoneração, para o Estado de Goiás, complementado por pesquisas de preços dos itens relevantes quando necessário.

7.2. Como já exposto nos itens anteriores, o objeto da licitação em tela é a contratação de empresa de engenharia especializada para a construção e implantação de duas passarelas de pedestres sobre a Rodovia BR-070/GO, localizadas nos quilômetros 6,62 e 8,08, no Município de Águas Lindas de Goiás/GO.

7.3. Importa evidenciar que as quantidades, as Distâncias Médias de Transportes (DMT), as soluções adotadas nos projetos e as definições de insumos comerciais consideradas nas composições de custo unitário do presente orçamento foram definidas no âmbito do projeto.

7.4. O Orçamento teve como base norteadora todas as premissas levantadas e apresentadas na planilha de quantidades levantada pela equipe responsável de projeto.

7.5. Na composição das taxas de Bonificação e Despesas Indiretas – BDI não deverão ser apropriados os percentuais de IRPJ e CSLL, consoante Acórdão 325/2007 – TCU/Plenário.

7.6. De acordo com a opção do recolhimento dos tributos previdenciários da contratada, o contrato poderá ser ajustado.

7.7. É de inteira responsabilidade da licitante obter informações sobre a incidência ou não de tributos e taxas de qualquer natureza devidas a fornecimento nos mercados interno e/ou externo, não se admitindo alegação de desconhecimento de incidência tributária ou outras correlatas.

7.8. As empresas deverão apresentar nas propostas, a composição detalhada de formação da Bonificação e Despesas Indiretas – BDI.

7.9. Foram consideradas alternativas para o tratamento das travessias de pedestres, incluindo medidas de sinalização, controle de velocidade, travessias em nível e implantação de estruturas segregadas. Diante das características operacionais do segmento, do elevado fluxo veicular e da necessidade de eliminação dos conflitos entre veículos e pedestres, a implantação de passarelas mostrou-se a solução tecnicamente mais adequada.

8. Descrição da solução como um todo

8.1. A solução de mercado para o presente objeto consiste na contratação de empresa especializada para a execução das obras de construção e implantação de duas passarelas destinadas à travessia de pedestres na Rodovia BR-070/GO, no município de Águas Lindas de Goiás/GO, em lote único. O escopo dos serviços contempla o fornecimento de materiais, equipamentos, mão de obra especializada, transporte, realização de controles tecnológicos, bem como todos os demais insumos e serviços necessários à plena execução do empreendimento.

8.2. As passarelas serão implantadas nos seguintes locais:

a) Passarela 01: BR-070/GO, km 6,62, nas proximidades do Setor Pérola II, no município de Águas Lindas de Goiás/GO;

b) Passarela 02: BR-070/GO, km 8,08, nas proximidades do Águas Lindas Shopping, no município de Águas Lindas de Goiás/GO.

8.3. A concepção e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo das duas passarelas foram pautados por critérios técnicos de desempenho, segurança, durabilidade, acessibilidade, funcionalidade e sustentabilidade, considerando o ciclo de vida completo do empreendimento, desde os estudos preliminares e planejamento até sua operação, conservação e manutenção da infraestrutura.

8.4. O empreendimento contempla a implantação de duas passarelas para travessia de pedestres na BR-070/GO, nos quilômetros 6,62 e 8,08, conforme os projetos básico e executivo elaborados para o empreendimento. A solução compreende a execução das estruturas das passarelas, dos acessos aos usuários, dos dispositivos de acessibilidade, dos elementos de proteção e segurança, da sinalização e dos demais serviços previstos nos projetos, memoriais descritivos, especificações técnicas, memorial de cálculo e orçamento referencial, necessários à completa execução do empreendimento.

8.5. As passarelas foram projetadas em conformidade com as normas técnicas vigentes, utilizando soluções estruturais que proporcionam elevado desempenho, durabilidade, segurança e reduzidos custos de manutenção. O projeto contempla dispositivos de acessibilidade, guarda-corpos, corrimãos, sinalização, drenagem e demais elementos necessários ao atendimento das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, dos Manuais e Especificações Técnicas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e da legislação vigente, garantindo segurança, conforto e acessibilidade aos usuários.

8.6. O projeto foi desenvolvido considerando as etapas do ciclo de vida da infraestrutura.

8.6.1. Planejamento: realização dos levantamentos topográficos, estudos geológicos e geotécnicos, ensaios de sondagem, elaboração dos projetos básico e executivo, memorial de cálculo, orçamento referencial e definição das soluções técnicas adequadas às características de cada local de implantação.

8.6.2. Implantação: adoção de processos construtivos compatíveis com as características da rodovia, utilização de materiais e equipamentos adequados, controle tecnológico dos serviços executados, priorizando a qualidade da obra, a segurança dos trabalhadores e usuários da rodovia e a minimização dos impactos sobre o tráfego durante a execução.

8.6.3. Operação e Manutenção: infraestrutura projetada para proporcionar elevada vida útil, facilidade de inspeção, manutenção preventiva e corretiva, desempenho estrutural adequado, dispositivos de drenagem eficientes e reduzidos custos de conservação ao longo do ciclo de vida da obra.

8.6.4. Sustentabilidade: adoção de soluções técnicas que favorecem a durabilidade da infraestrutura, racionalização dos recursos empregados, facilidade de manutenção e gestão eficiente do ativo público, possibilitando futuras intervenções sem comprometer o desempenho estrutural das passarelas.

8.7. A escolha das soluções técnicas e construtivas busca maximizar o desempenho estrutural e funcional das passarelas, reduzir os custos de operação e manutenção, garantir a sustentabilidade do empreendimento e proporcionar maior segurança aos usuários da rodovia. A implantação das estruturas eliminará as travessias em nível atualmente realizadas pelos pedestres, reduzindo significativamente os conflitos entre veículos e pedestres, contribuindo para a redução dos acidentes, melhoria da fluidez do tráfego e aumento da eficiência operacional da BR-070/GO, em consonância com as diretrizes do DNIT para obras de mobilidade urbana e segurança viária.

8.8. PROJETO EXECUTIVO

8.8.1. O Projeto Executivo prevê a implantação de duas passarelas para pedestres na BR-070/GO, localizadas nos quilômetros 6,62 e 8,08, no município de Águas Lindas de Goiás/GO. O escopo contempla os estudos e levantamentos necessários, incluindo topografia, geologia, geotecnia, sondagens, projetos de fundações, estruturas, acessibilidade, drenagem, sinalização, orçamento referencial e demais elementos técnicos necessários à completa execução do empreendimento.

8.8.2. A execução deverá observar integralmente os projetos básico e executivo, os memoriais descritivos, memorial de cálculo, especificações técnicas, planilhas orçamentárias, cronograma físico-financeiro, normas da ABNT, Manuais e Especificações Técnicas do DNIT, bem como os critérios de desempenho, segurança, qualidade e durabilidade estabelecidos para o empreendimento. Soluções alternativas poderão ser admitidas desde que apresentem desempenho técnico igual ou superior ao previsto em projeto e sejam previamente aprovadas pelo DNIT.

8.8.3. . Os projetos básico e executivo, o memorial de cálculo, o memorial descritivo, as especificações técnicas, o orçamento referencial e as demais peças técnicas pertinentes integram a documentação da contratação e deverão estar devidamente aprovados, completos e disponibilizados nos autos e aos licitantes, conforme aplicável, para subsidiar a execução integral da obra, observadas as competências e responsabilidades estabelecidas nos documentos da contratação.

8.9. ADMINISTRAÇÃO LOCAL

8.9.1. A administração local será remunerada proporcionalmente à execução da obra, conforme orientação Acórdão nº 2.622/2013-TCU-Plenário e Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes do SICRO publicado em 2017;

8.9.2. O Acórdão nº 2.622/2013-TCU-Plenário orienta os órgãos e entidades da Administração Pública Federal a estabelecer critério objetivo de medição para a administração local das obras, abstendo-se de remuneração por valores fixos mensais. Dessa forma, os pagamentos referentes à administração local serão realizados de forma globalizada, em percentual (%), independente de como esse item estiver apresentado/detalhado nos ANEXOS, e conforme a execução financeira da obra;

8.9.3. Ao passo que a execução financeira do contrato é realizada, o percentual referente à administração local deve ser aplicado proporcionalmente sobre os valores medidos;

8.9.4. O custo constante no orçamento referencial da Administração Local é para a execução completa da obra e somente será medido integralmente (100%) se o contrato for totalmente executado, caso contrário, será medido e pago apenas de modo proporcional ao executado; e

8.9.5. A execução integral dos serviços fica condicionada à necessidade e disponibilidade orçamentária e financeira do DNIT.

9. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

9.1. As quantidades estimadas foram definidas com base nos Projetos Básico e Executivo, nas planilhas orçamentárias, memoriais e demais elementos técnicos que integram a presente contratação.

9.2. Os serviços a serem executados deverão observar os quantitativos, especificações, soluções e demais elementos definidos nos Projetos Básico e Executivo, no orçamento referencial e nos documentos técnicos integrantes da contratação, atendendo às normas e instruções vigentes do DNIT e da ABNT.

9.3. Os quantitativos da contratação foram definidos a partir dos Projetos Básico e Executivo elaborados no âmbito do contrato correspondente e dos demais elementos técnicos aprovados para o empreendimento.

9.4. Não serão admitidos em hipótese alguma a apresentação de soluções de desempenho inferior tecnicamente ao previsto no projeto de Engenharia, em nenhuma das disciplinas de projeto.

9.5. Referência de preços: o orçamento a que se refere o art. 92, inciso V, da Lei nº 14.133/2021, foi elaborado adotando a metodologia contida no Sistema de Custos Rodoviários – SICRO e a tabela de preços de consultoria do DNIT. Com relação aos custos dos serviços, foi utilizada tabela do SICRO do Estado de Goiás e a de consultoria com abrangência nacional, para ambas o mês de referência adotado foi abril de 2026.

10. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 8.126.447,50

10.1. A Contratação de empresa especializada para execução dos serviços de construção e implantação de duas passarelas para pedestres na Rodovia BR-070/GO, no trecho compreendido entre a divisa DF/GO e a divisa GO/MT (Rio Araguaia), localizadas nos quilômetros 6,62 e 8,08, no município de Águas Lindas de Goiás/GO, tem o custo estimado de **R\$ 8.126.447,50** (oito milhões, cento e vinte e seis mil, quatrocentos e quarenta e sete reais e cinquenta centavos), custos unitários apostos no Orçamento Referencial.

10.2. Os preços unitários que compõem o orçamento referencial foram obtidos a partir das tabelas do SICRO, SINAPI e de cotações de mercado, data-base abril/2026, sem desoneração, observando-se o BDI e os demais parâmetros definidos no orçamento referencial.

10.3. Fora elaborado o orçamento nas condições de recolhimento de tributos onerada e desonerada, conforme orientação contida na Instrução Normativa Nº 62/DNIT Sede, de 17 de setembro de 2021 (SEI! nº 9245343) e em conformidade com o art. 7º da Lei nº 12.546, de 2011, dos quais adotou-se o menor orçamento, sendo este na condição onerada da mão de obra, garantindo assim maior economicidade à Administração Pública.

11. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

11.1. Opta-se pelo não parcelamento ou divisão do objeto da contratação.

11.2. O parcelamento da solução em contratos distintos para cada uma das passarelas não se mostra técnica e economicamente vantajoso para a Administração, considerando as características e condições de execução do empreendimento. A adoção de lote único possibilita a coordenação integrada das intervenções nos dois pontos da Rodovia BR-070/GO, permitindo planejamento conjunto das atividades que interferem no tráfego, padronização dos procedimentos executivos e de segurança viária, otimização da mobilização e desmobilização de equipamentos, equipes e instalações de apoio, racionalização da logística e do transporte de materiais, bem como melhor aproveitamento dos recursos de administração local e gerenciamento da obra.

11.2.1 A contratação conjunta também permite maior eficiência na fiscalização, no controle tecnológico, no acompanhamento do cronograma físico-financeiro e na gestão das interfaces entre as diferentes frentes de trabalho, reduzindo a necessidade de múltiplas estruturas administrativas e de fiscalização para objetos de mesma natureza e localizados em trecho relativamente próximo da mesma rodovia.

11.2.2. Embora as passarelas estejam localizadas em pontos distintos da BR-070/GO, ambas integram uma mesma intervenção destinada à melhoria das condições de segurança e mobilidade dos pedestres no trecho urbano da rodovia e possuem características construtivas e requisitos técnicos semelhantes. A contratação conjunta possibilita, ainda, ganhos de escala na aquisição e utilização de materiais, equipamentos e serviços auxiliares, além de reduzir custos indiretos associados à mobilização, administração e gerenciamento de contratos distintos.

11.2.3. Dessa forma, a contratação em lote único apresenta vantagens técnicas, operacionais, administrativas e econômicas, sem prejuízo da competitividade do certame, uma vez que o objeto permanece integralmente delimitado, com projetos, quantitativos, especificações e orçamento previamente definidos.

11.3. Diante dos fundamentos apresentados, conclui-se que a contratação conjunta das duas passarelas, em lote único, constitui solução tecnicamente adequada e economicamente vantajosa para a Administração, por proporcionar maior eficiência na mobilização e utilização dos recursos, racionalização dos custos indiretos, coordenação integrada das intervenções na rodovia, uniformidade dos procedimentos executivos e de segurança, além de simplificar a gestão e a fiscalização contratual, preservando-se a competitividade do certame e a obtenção da proposta mais vantajosa

12. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

12.1. A Superintendência Regional do DNIT em Goiás e no Distrito Federal detém no segmento em questão o Contrato UT nº 12 00239/2024, firmado com o Consórcio Engeplus - Beck de Souza, tendo como objeto a Execução dos Serviços Técnicos Especializados de Supervisão e Apoio à Fiscalização na Execução das Ações de Manutenção e Restauração Rodoviária, sob a Jurisdição das Unidades Locais de Anápolis e Uruaçu da Superintendência Regional do DNIT no Estado de Goiás e do Distrito Federal.

13. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

13.1. A realização da licitação decorre da necessidade da Administração de contratação de obra de engenharia que influencia diretamente na segurança dos usuários e cujas características se enquadram nos requisitos fundamentais para a utilização desse sistema.

13.2. O objeto desta contratação consiste na construção e implantação de duas passarelas de pedestres na BR-070/GO, cuja necessidade está fundamentada na alta criticidade do segmento rodoviário. Estudos técnicos identificaram o local como área de elevado risco operacional, marcada por deficiências que comprometem tanto a fluidez do tráfego quanto a segurança dos usuários.

13.3. O objeto caracteriza-se como obra de engenharia, devendo sua execução ser acompanhada e fiscalizada por profissionais legalmente habilitados, observadas as disposições da Lei nº 14.133/2021, as normas técnicas da ABNT e os normativos vigentes do DNIT aplicáveis ao empreendimento.

13.4. A missão institucional do DNIT é implementar a política de infraestrutura de transportes contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país, e dentre os objetivos estratégicos são correlatos à Diretoria de Infraestrutura de Transportes aqueles relacionados aos temas de “Elevar o nível de serviços das vias de transportes” e “Contribuir para a segurança dos usuários”, definidos no Mapa Estratégico e detalhados a seguir:



13.5. A contratação pretendida está alinhada com o Planejamento Estratégico do DNIT, em conformidade com a Portaria do DNIT de nº 1.441, de 22 de março de 2022, bem como nos termos do art. 18 da Lei nº 14.133/2021, que dispõem, de forma geral, sobre a necessidade de demonstração da previsão da contratação no plano de contratações anual, de modo a indicar o seu alinhamento com o planejamento da Administração.

*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:*

(...)

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.

13.6. Portanto, em consonância com o inciso VII do caput do art. 12 da Lei nº 14.133/2021, regulamentada pelo Decreto nº 10.947, de 25 de janeiro de 2022, e conforme disposto no Documento de Formalização da Demanda nº 53/2026 (SEI nº 25507695).

14. Benefícios a serem alcançados com a contratação

14.1. Podem ser esperados os seguintes benefícios com a execução dos serviços de construção e implantação de duas passarelas para pedestres na Rodovia BR-070/GO, no trecho compreendido entre a divisa DF/GO e a divisa GO/MT (Rio Araguaia), localizadas nos quilômetros 6,62 e 8,08, no município de Águas Lindas de Goiás/GO.

- Aumento significativo da segurança viária, ao reduzir o risco de atropelamentos e conflitos entre veículos e pedestres em pontos críticos da rodovia.
- Melhoria das condições de mobilidade para os pedestres, permitindo travessias seguras e contínuas, especialmente para moradores de áreas próximas, estudantes, trabalhadores e usuários de transporte público.
- Redução de interrupções no fluxo de tráfego, já que a retirada de travessias irregulares diminui frenagens, paradas inesperadas e pontos de conflito ao longo da via.
- Maior fluidez e regularidade do tráfego, com impactos positivos no desempenho operacional da rodovia.
- Acesso mais seguro aos serviços públicos essenciais, como escolas, unidades de saúde, transporte coletivo e áreas comerciais, fortalecendo a integração da população local.
- Melhoria das condições urbanas e da qualidade de vida, ao oferecer infraestrutura adequada para deslocamentos cotidianos de pedestres.
- Redução do número de acidentes e da gravidade dos sinistros, diminuindo custos sociais, econômicos e operacionais associados às ocorrências viárias.
- Promoção da mobilidade sustentável, incentivando deslocamentos a pé e garantindo acessibilidade para todos os usuários, incluindo pessoas com deficiência.

14.2. A contratação tem como objetivo proporcionar maiores condições de segurança, acessibilidade e conforto aos usuários da rodovia e às comunidades lindeiras. Para atingir esses resultados, a contratada deverá executar todas as intervenções necessárias à implantação das passarelas, incluindo infraestrutura, mesoestrutura, superestrutura e serviços complementares garantindo a adequada integração das estruturas ao sistema viário existente.

15. Providências a serem Adotadas

15.1. Contratação realizada pela Superintendência Regional do DNIT do Estado de Goiás e do Distrito Federal, de empresa para a execução dos serviços de construção e implantação de duas passarelas para pedestres na Rodovia BR-070/GO, no trecho compreendido entre a divisa DF/GO e a divisa GO/MT (Rio Araguaia), localizadas nos quilômetros 6,62 e 8,08, no município de Águas Lindas de Goiás/GO

15.2. Caberá ao DNIT a nomeação de gestores para executarem a fiscalização do contrato.

15.3. A fiscalização técnica dos serviços estabelecidos será efetuada por servidor designado da Superintendência Regional do DNIT do Estado de Goiás e do Distrito Federal, sendo a ele incumbida a tarefa de verificar a efetividade do serviço executado.

15.4. Os critérios e procedimentos técnico-administrativos padrão, no âmbito da Gestão, Acompanhamento e Fiscalização do Contrato se darão em conformidade com o Manual de Diretrizes para Gestão, Acompanhamento e Fiscalização de Contratos no âmbito do DNIT.

15.5. Essa fiscalização também se pautará no atendimento dos padrões de desempenho estabelecidos nos normativos do DNIT.

16. Possíveis Impactos Ambientais

16.1. Descrição de possíveis impactos ambientais e respectivas medidas mitigadoras, incluídos requisitos de baixo consumo de energia e de outros recursos, bem como logística reversa para desfazimento e reciclagem de bens e refugos, quando aplicável.

16.2. CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

16.2.1. A contratada deverá executar a obra observando os critérios e práticas de sustentabilidade ambiental aplicáveis ao empreendimento, em conformidade com a legislação ambiental vigente, as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, as normas e instruções vigentes do DNIT, especialmente a Instrução Normativa nº 09/DNIT SEDE, de 14 de julho de 2026 – Responsabilidade Ambiental das Contratadas (RAC), bem como as condicionantes, autorizações e licenças ambientais aplicáveis à execução da obra.

a) priorizar a utilização de metodologias e procedimentos construtivos que minimizem os impactos ambientais decorrentes da execução da obra;

- b) restringir, sempre que possível, as interferências da execução da obra nas atividades e rotinas das comunidades locais, especialmente quanto à circulação de pedestres, veículos e usuários da rodovia;
- c) adotar medidas de prevenção, controle e monitoramento de processos erosivos, emissão de poeira, ruídos, vibrações e poluentes atmosféricos, observados os parâmetros legais e as condicionantes ambientais aplicáveis;
- d) promover o gerenciamento adequado dos resíduos gerados durante a execução da obra, incluindo sua segregação, acondicionamento, armazenamento, transporte e destinação final ambientalmente adequada, em conformidade com a legislação aplicável;
- e) implementar medidas de controle ambiental relativas ao gerenciamento de resíduos, efluentes, emissões atmosféricas, produtos perigosos e à proteção da qualidade dos recursos hídricos durante a execução da obra;
- f) adotar medidas destinadas à prevenção de contaminação do solo e dos recursos hídricos, especialmente durante o armazenamento, abastecimento, manutenção e utilização de combustíveis, óleos, graxas e demais produtos potencialmente poluentes;
- g) utilizar, sempre que tecnicamente viável, materiais, equipamentos e procedimentos construtivos que contribuam para a racionalização do consumo de recursos naturais, a redução da geração de resíduos e o aumento da durabilidade da infraestrutura;
- h) não intervir em áreas legalmente protegidas ou ambientalmente sensíveis sem a devida autorização do órgão competente, observadas as disposições do licenciamento ambiental;
- i) promover a recuperação das áreas eventualmente degradadas em decorrência da execução da obra, incluindo áreas de apoio, canteiros e demais áreas sob responsabilidade da contratada;
- j) adotar medidas de proteção do patrimônio histórico, cultural e arqueológico eventualmente identificado durante a execução da obra, comunicando imediatamente ao DNIT qualquer ocorrência ou achado fortuito;
- k) assegurar a proteção da saúde e segurança dos trabalhadores, mediante adoção das medidas previstas nas Normas Regulamentadoras aplicáveis, utilização dos equipamentos de proteção individual e coletiva e realização dos treinamentos pertinentes;
- l) adotar medidas destinadas à prevenção e ao atendimento de emergências ambientais decorrentes da execução da obra, mantendo os recursos e equipamentos necessários para atuação em caso de acidentes, vazamentos ou outros eventos ambientais;
- m) manter as áreas de trabalho, canteiros de obras, áreas de apoio e demais locais utilizados na execução do empreendimento em condições adequadas de organização, limpeza e controle ambiental;
- n) cumprir as obrigações ambientais que lhe forem expressamente atribuídas nos projetos, estudos ambientais, licenças, autorizações, condicionantes, especificações técnicas e demais documentos integrantes da contratação; e
- o) manter no local da obra Responsável Técnico pelo cumprimento das obrigações ambientais previstas na Instrução Normativa nº 09/DNIT SEDE, de 14 de julho de 2026, distinto do responsável técnico pela execução da obra, quando exigido pela referida norma.

16.3. LICENÇA AMBIENTAL

16.3.1. O licenciamento Ambiental do empreendimento será regulamentado pela PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 1 (PI Nº1), DE 4 DE NOVEMBRO DE 2020, que dispõe sobre a regularização ambiental federal de Rodovias Federais pavimentadas que estejam operando sem a devida licença ambiental de operação. Os procedimentos estabelecidos nesta Portaria aplicam-se às rodovias federais administradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, às delegadas pela Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, e às concedidas integrantes do Sistema Federal de Viação em conformidade com a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011 e Anexos da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que instituiu o Plano Nacional de Viação – PNV.

16.3.2. A PI Nº1 revogou as Portarias Interministeriais referentes ao PROFAS MMA/MT nº 288, de 16 de julho de 2013 e Portaria Interministerial MMA nº 289, de 16 de julho de 2013.

16.3.3. As obras de implantação das passarelas se enquadram como obras de melhoramento, conforme Artigo 3º parágrafo 13º da PI Nº1.

16.3.4. Em 2026, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-Ibama expediu a 2ª Retificação da Autorização de Operação AO Nº 26650333/2026 (SEI DNIT 24301890), que se refere ao Licenciamento Ambiental Corretivo de Rodovias Federais Pavimentadas, no estado de GOIÁS, inerente a trechos rodoviários de várias rodovias federais, dentre elas a BR-070::

“d) BR-070/GO: Operação do km 0,0 (DIV DF/GO) ao km 65,5 (ENTR BR-414(A)) com 65,5 km de extensão ...”

16.3.5. Para a regularização ambiental, deverão ser atendidas algumas etapas, dentre elas a execução, pelo empreendedor (DNIT) e pela CONTRATADA/CONSTRUTORA, dos programas ambientais definidos na Autorização de Operação. Assim, a CONTRATADA/CONSTRUTORA deverá executar as ações constantes no documento intitulado “PROGRAMAS AMBIENTAIS DA PORTARIA INTERMINISTERIAL MMA/MINFRA Nº 01/2020” cuja responsabilidade de execução das atividades previstas esteja sob sua responsabilidade.

16.3.6. O Documento SEI 9010422 apresenta o detalhamento dos Programas, Ambientais da Portaria Interministerial MMA/MINFRA Nº 01/2020 a serem executados. Estes Programas também são mencionados na AO. Devem ser executados aqueles Programas ligados ao escopo da obra.

16.3.7. A emissão da Autorização de Operação de rodovias pavimentadas autoriza as seguintes atividades:

- Manutenção, Melhoramento e instalação de estruturas de apoio, canteiros de obras, áreas de empréstimo e de deposição necessárias.

16.3.8. A Autorização de Operação AO Nº 26650333/2026 contempla a operação e execução das seguintes atividades rodoviárias:

- I Manutenção;
- II Melhoramento;
- III Instalação de estruturas de apoio, canteiros de obras, áreas de empréstimo e de deposição necessárias à execução das atividades descritas nos incisos I, II e IV;
- IV Ações urgentes ou emergenciais; e
- V Manejo de fauna necessário à operação da rodovia e à execução das atividades descritas nos incisos I a IV, sendo vedada a coleta de fauna silvestre para fins de coleção.

16.3.9. Durante a execução dos serviços, a CONTRATADA/CONSTRUTORA deverá adotar os cuidados gerais constantes na Autorização de Operação AO Nº 26650333/2026.

17. Natureza Continuada

17.1. DEFINIÇÃO E JUSTIFICATIVA QUANTO A NATUREZA DO SERVIÇO (CONTINUADA OU NÃO).

Instrumento de Padronização dos Procedimentos de Contratação de Obras e Serviços de Engenharia (ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO)

17.1.1. Na Lei nº 14.133/2021, Artigo 6º, Incisos XV e XVII, são definidos serviços contínuos e não contínuos:

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

(...)

XV - serviços e fornecimentos contínuos: serviços contratados e compras realizadas pela Administração Pública para a manutenção da atividade administrativa, decorrentes de necessidades permanentes ou prolongadas;

(...)

XVII - serviços não contínuos ou contratados por escopo: aqueles que impõem ao contratado o dever de realizar a prestação de um serviço específico em período predeterminado, podendo ser prorrogado, desde que justificadamente, pelo prazo necessário à conclusão do objeto;

17.1.2. O objeto da pretensa licitação possui as seguintes características:

a) O objeto da pretensa licitação prevê a execução de obra de engenharia com escopo predefinido, qual seja, a construção e implantação de duas passarelas para pedestres na Rodovia BR-070/GO, no trecho compreendido entre a divisa DF/GO e a divisa GO/MT (Rio Araguaia), localizadas nos quilômetros 6,62 e 8,08, no município de Águas Lindas de Goiás/GO.

17.1.3. Exposto isto, classifica-se a natureza do objeto como **NÃO CONTINUADO**.

18. Duração do Contrato

18.1. PRAZOS DE EXECUÇÃO E VIGÊNCIA DO CONTRATO

18.1.1. PRAZO DE EXECUÇÃO: O prazo de execução dos serviços do contrato será de **240 (duzentos e quarenta) dias consecutivos**, sendo contados a partir da emissão da "Ordem de Início de Serviço".

18.1.2. PRAZO DE VIGÊNCIA: prazo de vigência do contrato será de **330 (trezentos e trinta) dias consecutivos**, a partir da assinatura do contrato, atendendo ao disposto no **art. 105 da Lei nº 14.133/2021** e compatível com a execução integral do objeto.

18.1.3. A Ordem de Início de Serviço será emitida, para a pela área gestora do contrato ou pela Superintendência Regional do DNIT no Estado de Goiás.

18.1.4. Nos termos do art. 111 da Lei nº 14.133/2021, o prazo será automaticamente prorrogado caso o objeto não seja concluído no período contratado, mantendo-se as demais cláusulas e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo à Administração a abertura de Processo de Apuração de Responsabilidade (PAAR) para eventual aplicação de sanções administrativas.

18.1.5. Destaca-se, ainda, que, conforme disposto no Artigo 111 da Lei nº 14.133/2021, os prazos serão automaticamente prorrogados enquanto o objeto não for concluído:

Art. 111. Na contratação que previr a conclusão de escopo predefinido, o prazo de vigência será automaticamente prorrogado quando seu objeto não for concluído no período firmado no contrato.

Parágrafo único. Quando a não conclusão decorrer de culpa do contratado:

I - o contratado será constituído em mora, aplicáveis a ele as respectivas sanções administrativas;

II - a Administração poderá optar pela extinção do contrato e, nesse caso, adotará as medidas admitidas em lei para a continuidade da execução contratual.

19. Declaração de Viabilidade

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

19.1. Justificativa da Viabilidade

19.1. Considerando que a presente contratação encontra fundamento legal na Lei nº 14.133/2021, que regulamenta as contratações públicas e autoriza a execução indireta de obras e serviços de engenharia;

19.2. Considerando que a implantação das passarelas proporcionará aumento expressivo da segurança viária, com redução do risco de atropelamentos, bem como maior fluidez ao tráfego, eliminando conflitos entre veículos e pedestres em região classificada tecnicamente como segmento crítico;

19.3. Considerando que a execução do empreendimento, além de gerar benefícios diretos à população usuária da rodovia e às comunidades lindeiras, contribui para o impulso econômico planejado pelo Governo Federal, sendo o DNIT órgão executor estratégico na melhoria da infraestrutura nacional;

19.4. Considerando, ainda, a disponibilidade de recursos orçamentários no PLOA para o exercício de 2026, que garante a viabilidade financeira da contratação;

19.5. Esta equipe de planejamento declara viável esta contratação.

19.6. Conclui-se pela VIABILIDADE da Contratação de empresa especializada para a execução dos serviços de construção e implantação de duas passarelas para pedestres na Rodovia BR-070/GO, no trecho compreendido entre a divisa DF/GO e a divisa GO/MT (Rio Araguaia), localizadas nos quilômetros 6,62 e 8,08, no município de Águas Lindas de Goiás/GO

20. 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](#).

THIAGO CARIM BUCKER

Chefe do Serviço de Planejamento e Projetos - DNIT GO/DF



Assinou eletronicamente em 08/10/2026 às 14:48:27.