

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT - PA

Estudo Técnico Preliminar 6/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 50602.000088/2024-34

2. Descrição da necessidade

É objetivo precípua desta Autarquia, consoante **Lei nº 10.233/2001**, a operação e manutenção da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, em sua esfera de atuação. Compete ao DNIT, por força do **Art. 21 da Lei nº 9.503/1997** (Código de Trânsito Brasileiro), a implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização, dispositivos e equipamentos de controle viário, bem como a implementação das medidas da Política Nacional de Trânsito.

A **Política Nacional de Trânsito**, estabelecida pela **Resolução CONTRAN nº 514/2014**, tem como objetivo a promoção da melhoria da segurança viária, orientada pelas seguintes diretrizes:

- Fomentar projetos destinados à redução de acidentes de trânsito
- Desenvolver e modernizar a gestão da operação e fiscalização do trânsito viário
- Promover a melhoria das condições físicas do sistema viário, inclusive sinalização

Contexto Histórico dos Programas de Sinalização Rodoviária

Nesse sentido, o DNIT concebeu e implantou uma série de programas de sinalização rodoviária ao longo dos anos, buscando a melhoria contínua de suas ações.

Programa PROSINAL (2006-2012):

Foi o primeiro programa de sinalização rodoviária do DNIT, criado com o objetivo de manter a sinalização de mais de 40.000 km de rodovias num período inicial de 24 meses. Após sucessivas prorrogações, o Programa permaneceu ativo por 72 meses, sendo concluído em 2012.

Programa PRODEFENSAS:

Pioneiro no segmento de dispositivos de segurança no DNIT, previa a reabilitação de 220 km de defensas metálicas existentes e a implantação de 200 km de novas defensas metálicas.

Necessidade de Evolução

Apesar do pioneirismo dos Programas PROSINAL e PRODEFENSAS, verificou-se uma série de pontos que impactaram negativamente a execução dos serviços. A Pesquisa de Rodovias da Confederação Nacional do Transporte (CNT), em duas edições consecutivas (2011 e 2012), teceu críticas à sinalização das rodovias federais sob jurisdição desta Autarquia, demonstrando a necessidade de avanços nesse segmento.

Outro fator relevante é o resultado da análise do **Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito** publicado pelo DNIT, que em 2010 apontava mais de 1.800 segmentos rodoviários concentradores de acidentes de trânsito. O DNIT necessitava atuar nessas localidades, buscando tratar os fatores de risco que tornavam esses locais concentradores de acidentes, sendo o adequado tratamento da sinalização rodoviária uma das soluções essenciais.

Programa BR-LEGAL (2012-2019)

Diante desse cenário, a Autarquia concebeu o **Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária – BR-LEGAL**, consistindo na elaboração de projeto básico e executivo, implantação e manutenção da sinalização horizontal e vertical, e dispositivos de segurança, contemplando ações visando:

- Padronização da sinalização rodoviária em toda a malha rodoviária federal
- Atendimento aos normativos técnicos e legislação vigente
- Consideração das características físicas e operacionais da via

- Elevação da qualidade da sinalização nas rodovias federais

Resultados do Programa BR-LEGAL

Segundo a **Controladoria-Geral da União (CGU, 2018)**, a execução do Programa BR-LEGAL contribuiu efetivamente para melhorar as condições operacionais das rodovias, com a padronização e elevação dos padrões de segurança da malha rodoviária federal e, consequentemente, com a redução do número e da severidade dos acidentes de trânsito. Ficou evidenciada sua importância tanto em termos de relevância quanto de materialidade, pois a adequada sinalização das rodovias federais constitui processo sistemático e contínuo com a finalidade de garantir a segurança dos usuários.

A **Pesquisa CNT de Rodovias (2020)** destacou que as intervenções realizadas pelo Programa BR-LEGAL contribuíram de forma significativa para a melhoria da classificação da Sinalização, tendo sido um "bom exemplo de como intervenções continuadas podem resolver problemas operacionais e elevar a segurança das rodovias".

A Pesquisa CNT aponta, ainda, que:

"[...] esse ganho de qualidade da sinalização nas rodovias federais foi capaz de oferecer melhores condições de circulação aos veículos e, consequentemente, contribuir para a maior segurança e produtividade dos usuários das rodovias brasileiras."

Compromissos Internacionais

Considerando que o Brasil está entre os signatários das **Décadas de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020 e 2021-2030)** da Organização das Nações Unidas (ONU), que tem como meta reduzir em 50% o número de mortes no trânsito, e as conclusões da última Pesquisa CNT, faz-se necessária não apenas a continuidade das ações realizadas no âmbito do programa, como também o seu aprimoramento.

Importância da Sinalização Viária

A promoção da melhoria da sinalização do sistema viário, diretriz da Política Nacional de Trânsito, tem papel fundamental na prevenção de acidentes de trânsito. Como aponta a **Controladoria-Geral da União (CGU, 2018, p. 32-33)**:

"É consenso geral que, em uma rodovia sem sinalização alguma ou com sinalização deficiente, aumentam sobremaneira os riscos de acidentes com os usuários das vias, principalmente devido ao fato que a falta de sinalização, em especial a horizontal, ocasiona problemas relacionados à invasão de pista contrária (em caso de pista simples), maior probabilidade de sonolência do motorista na rodovia, falta de informação quanto à possibilidade de ultrapassagem, risco na saída da pista devido à falta de dispositivos de canalização, dentre outras situações, que aumentam em grau de ocorrência, no período noturno e com chuva, visto que a maioria das rodovias é feita em pavimento asfáltico, naturalmente escuro. É importante também mencionar, que em estudos internacionais recentes, constatarem a expressiva redução do número de acidentes noturnos com o aumento da retrorrefletividade das pinturas de eixo e de bordo."

A sinalização viária, portanto, é uma importante medida de engenharia de baixo custo para a redução do número de acidentes, tendo como vantagens, segundo estudos do **DNER (1998)**:

- Rapidez na elaboração e implantação de projetos
- Redução imediata de acidentes, diminuindo o número de feridos e vítimas fatais e minimizando danos materiais
- Ótimos índices de custo-benefício
- Possibilidade de identificação de múltiplos locais que apresentem problemas semelhantes, resultando em economia de escala de projeto e de implantação

Caracterização da Necessidade

A implantação da sinalização de trânsito e de dispositivos de segurança possibilita maior fluidez do tráfego e desempenha papel fundamental na prevenção de acidentes de trânsito. Contudo, estes elementos possuem vida útil limitada e necessitam de manutenção continuada, bem como adequação às características operacionais da via.

Programa BR-LEGAL 2

O **Programa BR-LEGAL 2** surge como continuação e aperfeiçoamento do programa anterior, com especial atenção em:

- Gestão das informações
- Sinalização e segurança das obras
- Tratamento prioritário de segmentos críticos através de sinalização ostensiva

Justificativa da Contratação

Em atenção ao seu dever legal e, sobretudo, ao seu compromisso social, o DNIT busca oferecer à sociedade rodovias seguras, atendendo aos padrões de qualidade e segurança definidos nos normativos e legislação vigentes.

A presente contratação justifica-se pela:

- **Necessidade institucional** de cumprimento das atribuições legais do DNIT
- **Obrigação legal** de manutenção da infraestrutura rodoviária federal
- **Compromisso internacional** com as Décadas de A  o pela Segurança no Trânsito (ONU)
- **Impacto social** na redução de acidentes e preservação de vidas
- **Benefício econ mico** pela redução dos custos associados aos acidentes de trânsito

3.  rea requisitante

�rea Requisitante	Responsável
Unidade Local de Itaituba/PA	Ygor Almeida Netto

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

i. Da solução:

Visando a segurança dos usuários e dos executores dos serviços do Programa nas rodovias, previu-se uma seção exclusiva para tratar da sinalização viária operacional, voltada para a segurança nos trabalhos de campo, contemplando o treinamento dos trabalhadores, a gestão da segurança viária, ações de comunicação ao usuário, e a sinalização dos trechos em obra por meio de projetos-tipo, adequados a cada intervenção a ser realizada.

Em atenção ao princípio da eficiência, que rege a Administração Pública, foi estabelecido como critério de implantação das soluções de sinalização e segurança, a prioridade para (a) trechos com ausência de sinalização, (b) segmentos críticos de acidentes, (c) segmentos com retrorrefletividade baixa. Visa-se, com isso, investir o recurso público onde há mais urgência. Dessa forma, os custos associados aos acidentes são reduzidos, além do inestimável valor das vidas preservadas.

Ainda nesse sentido, foram criados projetos-tipo de sinalização ostensiva, focados em situações ou características geométricas em que há maior registro de colisões severas, a saber: interseções, curvas acentuadas, travessias urbanas e trechos com proibição de ultrapassagem.

Esta contratação possibilitará a continuidade e melhoria nos aspectos de segurança nas rodovias federais administradas pelo DNIT, bem como o retorno econ mico dos recursos públicos investidos, visto que os custos com acidentes de trânsito são reduzidos   medida em que se proporciona um ambiente viário mais seguro. Torna-se, portanto, justificado o interesse público nesta contratação.

ii. Dos demais requisitos:

Serviço Contínuo:

Conforme orientação da PFE/DNIT no processo BR-Legal II de Redenção (Cota n  00011/2025), o objeto desta contratação configura-se como SERVIÇOS CONTINUADOS, nos termos do Art. 6 , inciso XV da Lei 14.133/2021, caracterizado pela necessidade de execução contínua e prolongada, manutenção da atividade administrativa, e impossibilidade de interrupção sem prejuízo   segurança viária."

A natureza dos serviços que compõem o objeto desta contratação é caracterizada como contínua, uma vez que atuará de forma concomitante, os serviços são executados aos mesmo tempo, continuado e por escopo, sendo predominante os serviços continuados, que visam a conservação do patrim nio público, quais sejam a sinalização e os dispositivos de segurança implantados, além do que a interrupção de sua prestação comprometeria a conservação dos padrões de desempenho mínimos definidos em estudos e normas técnicas para garantir a segurança viária   sociedade. Nesse sentido, visando a obtenção da vantagem da economia de escala, faz-se necessário que a presente contratação tenha duração inicial de 60 meses ou 1.825 dias.

Serviço Comum:

Os serviços que compõem o objeto desta contratação são caracterizados como comuns, visto que apresentam padrões de desempenho e qualidade definidos objetivamente neste Termo de Referência, asseguradas as execuções por meio de especificações técnicas, enquadrando-se no estabelecido pelo Acórdão n  2.164/2013 – TCU – Plenário e Acórdão n  1.399/2014 – TCU – Plenário.

Modalidade e Tipo de Licitação:

Considerando tratar-se de Serviço Comum, a modalidade licit t ria adotada é o preço eletr nico, conforme determinação expressa no Acórdão n  1399/2014 – TCU – Plenário. Para julgamento e classificação das propostas, será adotado o critério de Menor Preço.

Orçamento e Cronograma atualizados e aprovados:

A presente contratação será realizada por Regime de Empreitada por Preço Unitário, quando se contrata a execução da obra ou do serviço por preço certo de unidades determinadas, considerando-se que os quantitativos a serem executados não podem ser definidos com grande precisão em face da própria natureza imprecisa de serviços de manutenção e conservação rodoviária, que compõem o objeto da contratação.

Período de Contratação:

A contratação em questão terá um prazo de vigência inicial de 60 (sessenta) meses, podendo ser prorrogado por um período máximo de até 120 (cento e vinte) meses, por caracterizar-se como serviço contínuo.

5. Levantamento de Mercado

Foram realizadas duas Audiências Públicas para apresentar as soluções previstas para presente contratação, com ampla divulgação de modo a proporcionar a efetiva participação dos empresas, entidades associativas e sociedade em geral, conforme verifica-se no sítio do DNIT, link:<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/audiencia-publica-sobre-o-br-legal-2-aconteceu-nesta-quarta-feira-18-1>.

Foram analisados e respondidos todos os questionamentos apresentados, sendo ainda realizadas alterações nos documentos afetos à contratação, para os casos em que foram acatadas as sugestões.

Foram realizadas ainda reuniões com as principais entidades que representam o mercado de modo a discutir a solução definida para o Programa.

6. Descrição da solução como um todo

A solução a ser empregada no novo Programa BR-LEGAL foi dividida em três grupos, sendo eles: Implantação, Manutenção e Segurança Operacional. Os grupos de implantação e manutenção foram segmentados em três famílias, quais sejam, sinalização horizontal, vertical e dispositivo de segurança.

Todos os materiais empregados, bem como soluções propostas, deverão atender à legislação e normativos técnicos vigentes, observando ainda o contido na Instrução Normativa nº 03/DNIT SEDE de 26 de fevereiro de 2021, que normatiza o BR-LEGAL 2.

Os serviços de sinalização horizontal previstos contemplam demarcações (pinturas de faixa e inscrições no pavimento) e dispositivos auxiliares (tachas e cilindros delimitadores).

Neste sentido, foram divididas as soluções em três níveis, considerando os Volume Médio Diário de veículos – VMD, conforme tabela abaixo:

Tabela 1: Soluções da Sinalização Horizontal

Níveis	Condição	Classificação	Tipo de Solução - Pintura	Tipo de Solução - Tachas
Nível 0	SNVs dentro de Áreas urbanizadas acima de 300 mil habitantes (IBGE, 2015)	Marcas Longitudinais	Plástico a frio tipo I - espessura de 0,6 mm - aspersão	Tacha refletiva metálica com um pino – monodirecional/ bidirecional - fornecimento e colocação. Tipo III, com refletivo com revestimento antiabrasivo (face de material vítreo)
		Demais marcas**	Termoplástico por extrusão - espessura de 3,0 mm	
Nível 1	VMDa* > 7.500, exceto solução do Nível 0	Marcas Longitudinais	Termoplástico por aspersão - espessura de 1,5 mm	Tacha refletiva com corpo em plástico injetado com um pino – monodirecional/ bidirecional - fornecimento e colocação. Tipo III, com refletivo com revestimento antiabrasivo (face de material vítreo)
		Demais marcas**	Termoplástico por extrusão - espessura de 3,0 mm	
Nível 2	VMDa* ≤ 7.500	Marcas Longitudinais	Tinta base acrílica emulsão em água - espessura de 0,5 mm	Tacha refletiva com corpo em plástico injetado com um pino - monodirecional/bidirecional - fornecimento e colocação. Tipo III, com refletivo com revestimento antiabrasivo (face de matéria vítreo)
		Demais marcas**	Termoplástico por extrusão - espessura de 3,0 mm	

* Para o enquadramento nos níveis de solução apresentados acima, será utilizado, obrigatoriamente, o VMDa fornecido pelo DNIT.
** Marcas Transversais, marcas de Canalização, marcas de Delimitação e Controle de Parada e/ou Estacionamento e as inscrições no pavimento.

Os serviços de sinalização vertical previstos contemplam as placas de regulamentação, advertência, indicativa, atrações turísticas, serviços e institucional, com a definição do tipo de película refletiva a ser empregada, de substrato e suporte. Ainda são utilizados pórticos, semipórticos e braços projetados para placas aéreas.

As soluções adotadas para a sinalização vertical estão descritas na tabela abaixo:

Tabela 2: Soluções da Sinalização Vertical

Componente	Material	Utilização	Especificação Normativa
Substrato	Chapa de aço	Placas de solo com área inferior a 1,0m²	Chapas planas de aço zincadas nº 16 em conformidade com a norma ABNT NBR 11.904:2015. O verso das chapas será revestido com pintura eletrostática a pó (poliéster) ou tinta esmalte sintético sem brilho na cor preta de secagem a 140° C.
	Chapa de ACM	Placas de solo com área superior a 1,0m², e Placas aéreas	Chapa de alumínio composto formada por duas lâminas de alumínio e um núcleo de polietileno conforme ABNT NBR 16.179:2013. Os versos das chapas deverão ser preto fosco.
Suporte	Metálico	Placas de solo indicativas.	Os suportes em Perfil Metálico “C” de Aço Carbono deverão estar em conformidade com a ABNT NBR 14.890:2011. Todos os componentes dos postes de sustentação devem ser galvanizados por imersão à quente para proteção contra a corrosão, de acordo com a ABNT NBR 6.323:2016.
	Polimérico	Placas de solo, de regulamentação e advertência	Deverão apresentar secção quadrada de 8x8cm ou 10x10cm ou retangular de 7x15cm e comprimento variável de acordo com as características do terreno. Os postes deverão ser na cor branca. Os postes deverão seguir todos os critérios e parâmetros estabelecidos na norma ABNT NBR 16.033:2012 no que se refere as propriedades mecânicas.
Películas	III + SI	Placas de solo.	Material retrorrefletivo, em consonância com a ABNT NBR 14.644:2013 e ABNT NBR 14.891:2012.
	X + SI	Placas aéreas	Material retrorrefletivo, em consonância com a ABNT NBR 14.644:2013 e ABNT NBR 14.891:2012.

Os dispositivos de segurança podem ser para contenção longitudinal (Defensas Metálicas) e pontuais (Terminais), sendo que os tipos previstos para a contratação em questão estão descritos na tabela abaixo:

Tabela 3: Soluções dos Dispositivos de Segurança longitudinais

Nível de Contenção	Tipo de veículo	Solução
Muito Alto – M1	Caminhão articulado	Dispositivo de contenção longitudinal, certificado segundo a ABNT NBR 15486:2016, tipo defesa metálica simples que contenha veículos de até 38.000 kg - espaço de trabalho de no máximo 1,3 m - $ASI \leq 1$
Muito Alto – M2	Caminhão articulado	Dispositivo de contenção longitudinal, certificado segundo a ABNT NBR 15486:2016, tipo defesa metálica simples que contenha veículos de até 38.000 kg - espaço de trabalho de no máximo 1,7 m - $ASI \leq 1$
Alto – A1	Ônibus/Caminhão	Dispositivo de contenção longitudinal, certificado segundo a ABNT NBR 15486:2016, tipo defesa metálica simples que contenha veículos de até 16.000 kg - espaço de trabalho de no máximo 1,7 m - $ASI \leq 1$
Alto – A2	Ônibus/Caminhão	Dispositivo de contenção longitudinal, certificado segundo a ABNT NBR 15486:2016, tipo defesa metálica simples que contenha veículos de até 13.000 kg - espaço de trabalho de no máximo 1,0 m - $ASI \leq 1$
Alto – A3	Ônibus/Caminhão	Dispositivo de contenção longitudinal, certificado segundo a ABNT NBR 15486:2016, tipo defesa metálica simples que contenha veículos de até 10.000 kg - espaço de trabalho de no máximo 0,8 m - $ASI \leq 1$
Normal – N1	Carro	Dispositivo de contenção longitudinal, certificado segundo a ABNT NBR 15486:2016, tipo defesa metálica simples que contenha veículos de até 1.500 kg - espaço de trabalho de no máximo 0,8 m - $ASI \leq 1$

Tabela 4: Soluções dos Dispositivos de Segurança - terminais

Tipo	Classe de Comp.	Classe de Severidade	Deflexão Lateral	Classe de “Exit Box”	Descrição
T1	P2	A ($ASI \leq 1$)	X2 ($Da \leq 1\text{ m}$) Y1 ($Dd \leq 1\text{ m}$)	Z1 ($Za \leq 4\text{ m}$, $Zd \leq 4\text{ m}$)	Terminal absorvedor de energia, certificado segundo a ABNT NBR 15.486:2016, especificado conforme NCHRP 350 ou EN 1317
T2	P3	A ($ASI \leq 1$)	X2 ($Da \leq 1\text{ m}$) / Y1 ($Dd \leq 1\text{ m}$)	Z1 ($Za \leq 4\text{ m e}$ $Zd \leq 4\text{ m}$)	Terminal absorvedor de energia, certificado segundo a ABNT NBR 15.486:2016, especificado conforme NCHRP 350 ou EN 1317

Ainda está prevista a solução com Sinalização Ostensiva, a qual foi concebida com o intuito de aumentar a atenção do condutor em pontos específicos, onde o risco de acidentes é maior. Foram desenvolvidos 4 (quatro) Projetos-tipo de Sinalização Ostensiva, voltados para situações críticas identificadas a partir do banco de dados de acidentes da Polícia Rodoviária Federal – PRF, a saber:

Interseção: Aplicado em aproximação em interseções, como: cruzamento de vias, aproximações ou confluências de vias secundárias à esquerda ou à direita, interseções em “T”, bifurcações em “Y”, entroncamentos oblíquos, junções sucessivas contrárias e desrespeito à sinalização de parada obrigatória. Visa alertar o usuário, de forma enfática, sobre a aproximação de uma interseção e a necessidade de se reduzir a velocidade, bem como estar mais atento à possibilidade de fluxos transversais à via, reduzindo, assim, o risco de colisões transversais, laterais, frontais e traseiras.

Travessia urbana: Aplicado em rodovias rurais que atravessam perímetros urbanos e objetiva induzir uma redução de velocidade do motorista na aproximação urbana. A solução visa reduzir colisões traseiras, transversais, frontais e laterais. Deve ser avaliada a supressão do acostamento para utilização do espaço para faixas de aceleração e/ou desaceleração em acessos, ou para aumentar a largura da faixa central (Linha de Fluxo Oposto – LFO) para coibir ultrapassagens proibidas.

Curva: Aplicável em aproximação de curva horizontal, em locais cuja velocidade de aproximação acarrete manobras que possam comprometer a segurança dos usuários.

Ultrapassagem proibida: Indicado para locais onde são registrados acidentes que acarretam impactos frontais devido a ultrapassagem em locais proibidos.

Ainda foram definidos Projetos-tipo de Sinalização Ostensiva, contendo notas, referências técnicas, cotas fundamentais e informações adicionais que devem ser analisadas para maior eficiência do projeto.

Os Projetos-tipo de Sinalização Ostensiva serão adaptados a cada local específico de implantação, e compatibilizados com as demais soluções de sinalização vertical, horizontal e dispositivos de segurança previstas na contratação.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

Os quantitativos para a contratação também foram separados em três grupos, sendo eles: Implantação, Manutenção e Segurança Operacional. Os grupos de implantação e manutenção foram segmentados em três famílias, quais sejam, sinalização horizontal, vertical e dispositivo de segurança.

Os quantitativos necessários para os serviços de implantação da sinalização rodoviária e dispositivos de segurança foram obtidos das quantidades previstas nos projetos executivos do primeiro Programa BR-Legal, considerando ainda os dados de execução desse programa ao longo da vigência.

Ainda, os quantitativos dos serviços de manutenção, foram obtidos pelo quantitativo total de sinalização rodoviária e dispositivos de segurança previstos para o segmento (considerando o existente e os que serão implantados) aplicada taxa de reposição para cada tipo de família.

Os quantitativos constam dos documentos Planilha Orçamentária -Lote 01_Volume V Orçamento_e_Cronograma_Itaituba (21536341), parte integrante do documento Anexo - Carta 033.2025 MAGNA PA (SEI nº 23061907).

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 65.539.708,22

Os levantamentos dos custos são realizados previamente de forma sistemática através da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT, instituída pela Instrução de Serviço DG Nº 03, de 07 de março de 2012 e com base no Sistema de Custos Referenciais de Obras – SICRO, conforme preceitua o Decreto nº 7.983, de 8 de abril de 2013.

Foi realizada pesquisa mercadológica para obter cotações de preços para os materiais que não estão contemplados na base de dados do SICRO.

Com intuito de evitar a defasagem que comprometa a competitividade do certame e o equilíbrio econômico financeiro, o orçamento foi atualizado com a última base de preços do Sistema de Custos Referenciais de Obras – SICRO, publicada pelo DNIT, na finalização do orçamento.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Optou-se pelo parcelamento (ou divisão) em lotes, em função do tamanho da malha a ser licitada, a saber 2.189,90 km, ampliando-se a competitividade, uma vez que empresas menores poderiam executar serviços específicos e isolados. Ademais, o parcelamento adotou como premissa a diretriz em que o lote não abarcasse mais de uma Unidade Local desta Autarquia e tivesse extensão de aproximadamente 323,60 km, como forma de facilitar a fiscalização dos serviços.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Esta contratação está diretamente ligada à contratação da empresa de supervisão dos serviços das ações de manutenção, na qual consta como um dos produtos a elaboração ou atualização dos projetos básico e executivo do Programa BR-LEGAL.

Há certa interdependência entre os resultados esperados da presente contratação com a atuação dos contratos de supervisão, em execução ou a serem licitados, nas superintendências regionais.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A contratação em questão está alinhada ao Planejamento Estratégico da Autarquia, sendo listada como uma das iniciativas estratégicas, a qual listamos:

- Coordenação: CGMRR – Coordenação Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária ⁽¹⁾;
- Objetivo Estratégico: Garantir a qualidade das obras e serviços;
- Iniciativa Estratégica: Modelagem da 2ª Etapa das Obras e Serviços de Sinalização e Segurança Viária (BR Legal).

Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/gestao-estrategica/gestao-estrategica-1/planejamento-estrategico/iniciativas-estrategicas>.

As despesas para atender esta contratação possuem adequação orçamentária com o Projeto de Lei n.º 15/2025-CN (PLOA 2026) e compatibilidade com a Lei n.º 15.321, de 31 de dezembro de 2025 (LDO 2026), conforme Programática: PAC - 26.782.3106.163Q.0010 / 00PA - Manutenção Rodoviária sob a Supervisão da Superintendência Regional do DNIT/Pará.

A contratação em questão também integra o Plano Anual de Contratações - PAC da Autarquia.

O objeto da contratação está previsto no Plano de Contratações Anual 2026, conforme detalhamento a seguir (art. 12, inciso VII e art. 18, *caput*, da Lei nº 14.133/21; IN SEGES/ME nº 58/22 e Decreto nº 10.947/22):

ID PCA no PNCP: **04892707000100-0-000004/2026**

Data de publicação no PNCP: **09/04/2025**

Id do item no PCA: **10**

Classe/Grupo: **833 - SERVIÇOS DE ENGENHARIA**

Identificador da Futura Contratação: **393016-36/2026**

A contratação em questão também integra o Plano Anual de Contratações - PAC da Autarquia.

⁽¹⁾ Em que pese o Objetivo Estratégico e Iniciativa Estratégica estarem designadas à Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT no site supracitado, essas ações são afetas à Coordenação de Engenharia de Trânsito, a qual teve sua estrutura regimental alterada, migrando para a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMRR, conforme Regimento Interno de 2020.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

O resultado precípua da contratação em questão é a redução dos índices de acidentes de trânsito nas rodovias federais, considerando a redução tanto da quantidade como da severidade desses acidentes.

Destaca-se ainda que o Brasil é um dos signatários das Décadas de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020 e 2021-2030) da ONU, que tem como meta reduzir em 50% o número de mortes no trânsito.

Considerando que o Brasil não alcançou, até o ano de 2020, a meta pactuada, faz-se necessária a contratação em questão, a qual contribui para a redução desses índices.

13. Providências a serem Adotadas

Para a contratação em questão será necessária a adaptação do ambiente tecnológico da Autarquia de modo que os projetos elaborados ou atualizados, bem como os dados de acompanhamento do Programa sejam recepcionados e analisados na ferramenta computacional de gerenciamento dos programas e produtos do DNIT (Sistema de Supervisão Rodoviária Avançada - SUPRA).

Como alternativa até a efetiva implementação de sistema automatizado, a CGMRR adotará procedimentos utilizando Sistema Eletrônico de Informações existente (SEI) e demais planilhas e documentos modelo disponibilizados.

14. Possíveis Impactos Ambientais

Para essa contratação considerou-se:

1. Geração de resíduos sólidos: Providenciar a destinação ambientalmente adequada dos resíduos da construção civil originários da contratação, observando as diretrizes, critérios e procedimentos estabelecidos na Resolução CONAMA nº 307/2002 e suas alterações posteriores. Ademais, em nenhuma hipótese a Contratada poderá dispor os resíduos originários da contratação em aterros de resíduos sólidos urbanos, áreas de “bota fora”, encostas, corpos d’água, lotes vagos e áreas protegidas por Lei, bem como em áreas não licenciadas;
2. Emissão de gases poluentes: Respeitar os limites máximos de emissão de poluentes admitidos na Resolução CONAMA nº 382/2006, e legislação correlata, de acordo com o poluente e o tipo de fonte, no tocante a qualquer instalação, equipamento ou processo utilizado na execução contratual, situado em local fixo, que libere ou emita matéria para a atmosfera, por emissão pontual ou fugitiva;
3. Emissão de ruídos: Não ultrapassar os níveis de emissão de ruídos considerados aceitáveis pela ABNT NBR 10.151:2019 Versão Corrigida:2020 - Acústica - Medição e avaliação de níveis de pressão sonora em áreas habitadas - Aplicação de uso geral, ou aqueles estabelecidos na ABNT NBR 10.152:2017 - Níveis de Ruído para conforto acústico, nos termos da Resolução CONAMA nº 01/1990, e legislação correlata;
4. Utilização de produtos químicos: Todo produto químico utilizado no local de trabalho deve ser classificado quanto aos perigos para a segurança e a saúde dos trabalhadores, de acordo com os critérios estabelecidos pelo Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Produtos Químicos (GHS).

A empresa deverá cumprir a legislação ambiental vigente, as Resoluções do CONAMA, as Normas Técnicas do DNIT, da ABNT, e do Ministério do Trabalho e Emprego, e demais legislações pertinentes.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

Com base nos estudos realizados, **DECLARA-SE A VIABILIDADE** técnica, econômica e ambiental da contratação.

Contratação declarada necessária e viável, considerando:

Viabilidade Institucional:

- Missão institucional do DNIT (Lei nº 10.233/2001)
- Obrigação legal de manutenção rodoviária (Lei nº 9.503/1997)

Viabilidade Técnica:

- Escopo bem definido e tecnicamente consolidado
- Normas técnicas e especificações disponíveis
- Mercado capacitado para execução dos serviços

Viabilidade Econômica:

- Orçamento baseado em sistema oficial de referência (SICRO)

- Recursos orçamentários previstos e garantidos na LOA/2026
- Relação custo-benefício favorável

Viabilidade Ambiental:

- Impactos ambientais de baixa magnitude
- Medidas de controle ambiental definidas
- Conformidade com legislação ambiental

Alinhamento Estratégico:

- Atendimento às competências institucionais do DNIT
- Contribuição para compromissos internacionais (ONU)
- Impacto social positivo (redução de acidentes e preservação de vidas)

Conformidade Jurídica:

- Atendimento aos requisitos da Lei nº 14.133/2021
- Observância da jurisprudência do TCU
- Adequação às orientações da AGU

16. 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](#).

Despacho: Concorde com o estudo técnico preliminar e autorizo o prosseguimento dos ritos visando licitação.

DIEGO BENITAH BATISTA

Autoridade competente