SUP. REG. DO DNIT NO ESTADO DO MARANHÃO

Estudo Técnico Preliminar 19/2025

1. Informações Básicas

Número do processo: 50615.000209/2025-80

2. Descrição da necessidade

Trata-se da necessidade de contratação para continuidade dos serviços atinentes à realização de manutenção (conservação/recuperação) na rodovia federal BR-135/MA, segmentos: km 51,40 ao km 199,50, visando dotar de condições mínimas de segurança e conforto o tráfego de usuários e cargas na via.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT se trata da Autarquia Federal subordinada ao Ministério da Infraestrutura destinada a implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei Federal nº 10.233, de 05/06/2001, que determina que:

> "Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:
>
> (omissis)
>
> II – ferrovias e rodovias federais; (omissis)
>
> Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação (omissis)
>
> IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte;
>
> (omissis)"

É dever institucional da Autarquia a manutenção da malha rodoviária federal não delegada, bem como manter as adequadas condições do segmento que trata o presente processo. Assim sendo, a contratação pretendida visa manter o trecho em condições seguras de trafegabilidade, bem como manter em boas condições os acostamentos e a faixa de domínio, que constituem, por lei, obrigação do DNIT, estando em conformidade com o princípio básico da Administração que é o de preservar o Patrimônio Público sob sua responsabilidade. Busca-se intervir na malha viária por meio de programa de manutenção estruturado que garanta a funcionalidade e qualidade a longo prazo para proporcionar a redução do tempo de viagem e do custo logístico, aumentando a segurança, conforto, a fluidez e confiabilidade dos serviços.

Além dos benefícios diretos referentes à contratação proposta, tais como a prevenção da necessidade de investimentos futuros com a reconstrução do segmento através da manutenção adequada a custos módicos, também podemos concordar com a ocorrência de benefícios indiretos, tais como a economia logística para a sociedade, além de fomentar a integração regional.

Os serviços a serem contratados são de natureza continuada, corriqueiros e se enquadram na descrição da lei por serem passivos de quantificação segundo as práticas e as especificações técnicas correntes, cujos padrões de desempenho e qualidade constarão objetivamente definidos em edital.

Merece, entretanto, ser ressaltado o entendimento conjunto desta Equipe de Planejamento da Contratação de que as intervenções que podem ser propostas por meio de Plano Anual de Trabalho e Orçamento (P.A.T.O.) não são as mais adequadas à necessidade da via, que requer, de fato, intervenções mais robustas; entretanto, em função de restrições orçamentárias e da necessidade de, no mínimo, dotar a via de trafegabilidade, é que se opina pela realização da vindoura contratação de P.A.T.O..

Ainda, a título de reforço do que fora apontado acima, segundo diretrizes externadas a esta Superintendência Regional do Maranhão na ocasião do Fórum de Planejamento 2021 (ata constante no SEI - código 7917588 no processo administrativo 50600.008104/2021-12), e também com vistas a atender ao disposto no Acórdão 83/2020 - PLENÁRIO do TCU, foi centralizada na sede desta autarquia as tomadas de decisões acerca de onde e quando executar intervenções de restauração e/ou CREMA. Assim sendo, resta a esta Superintendência e, consequentemente, à Unidade Local (consoante externado no "documento de formalização da demanda" - arquivo código SEI 20176585) e a esta equipe de planejamento apontar como medida para o trecho a realização de P.ATO.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Unidade Local de Pedrinhas/MA	Marlice Magalhães Ramos

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

a) Requisitos necessários ao atendimento da necessidade:

- Abertura de processo próprio para cada contratação de conservação rodoviária;

- Documento de Formalização da Demanda específico;

- Realização de Estudo prévio à contratação;

- Conclusão e encaminhamento do Plano de Trabalho (P.A.T.O.);

- Orçamento completo, Quadro de Quantidades e Cronograma atualizado;

- Elaboração do Termo de Referência;

- Concordância e/ou aprovação do Termo de Referência;

- Indicação de Recursos Orçamentários;

- Elaboração de minuta do edital (em conformidade com normativos e/ou padrões vigentes, se e onde cabível);

- Análise jurídica (com possíveis correções/complementações);

- Definição do pregoeiro;

- Elaboração e divulgação do Edital;

- Condução do certame licitatório em fase externa;

- Publicação dos atos no sítio eletrônico do DNIT;

- Adjudicação e Homologação do certame;

- Encaminhamento para contrato;

- Fiscalização concomitante com execução dos serviços.

b) Os serviços possuem natureza continuada, decorrente da obrigação legal do DNIT de manutenção da malha rodoviária;

c) Os critérios de sustentabilidade e/ou interface ambiental estão descritos no item 14 deste Estudo. As contratadas deverão, contudo, atender as determinações eventualmente contidas no Termo de Referência e/ou Edital no que diz respeito ao licenciamento ambiental da rodovia.

d) Como padrão, o período de contratação deverá ser de 36 meses. Espera-se com isso diminuir os custos administrativos provenientes de novas licitações e reduzir o risco de descontinuidade dos serviços. O prazo da contratação poderá ser adequado caso a caso, com a devida justificativa. Ainda, por se tratar de um serviço de natureza continuada, o contrato poderá ser prorrogado até atingir o limite de duração de 120 (cento e vinte) meses, com fundamento no artigo 107 da Lei nº 14.133/2021, e com base nas orientações vigentes desta autarquia;

e) Não é característico da contratação em tela a necessidade de transferência de conhecimento, tecnologia e técnicas empregadas;

f) A solução de mercado exclusiva para a licitação em tela é a contratação de empresa de engenharia especializada em manutenção e conservação rodoviária, cujo mercado é bastante amplo;

g) Poderá ser permitida a subcontratação de parte do objeto, desde que sejam atendidos os critérios do Edital Padrão DNIT;

h) A provável modalidade de licitação será o Pregão Eletrônico, uma vez que a contratação pretendida enquadra-se nos requisitos fundamentais para a utilização desse sistema a saber:

> 1) Serviços comuns, qualquer que seja o valor estimado da contratação, bem definidos e passivos de quantificação segundo práticas e especificações técnicas correntes;
>
> 2) Serviços cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos em edital e no presente termo de referência, com base no Manual de Conservação Rodoviária e na Resolução nº 08 /2023/DNIT;

O acesso livre e direto às licitações nessa nova modalidade traz benefícios para todos os envolvidos no processo: para a sociedade, a ampla transparência; para o fornecedor, o amplo acesso à disputa; e para o Estado, a celeridade no processo de compra, a redução de preços, de custos processuais e de tempo de duração do certame;

i) O provável critério de julgamento da licitação será o de Menor Preço;

j) O regime a ser adotado Empreitada por Preço Unitário é mais flexível, permitindo à fiscalização do DNIT mobilizar ou desmobilizar profissionais, equipamentos e veículos, conforme o ritmo dos trabalhos;

k) Os preços unitários a serem utilizados nos orçamentos referenciais serão obtidos do SICRO/MA e, se e quando necessário, por meio de pesquisas de preço, seguindo as orientações vigentes para este tipo de procedimento;

l) Trata-se de serviço contínuo, provavelmente se estendendo por mais de um exercício financeiro;

m) A prestadora dos serviços deverá ter conhecimento e capacitação técnica para prestar os serviços sob demanda, de Manutenção Rodoviária (Conservação/Recuperação), na forma estabelecida nas planilhas de serviços e insumos diversos descritos no SICRO/MA;

n) O objeto da vindoura contratação será executado sem dedicação exclusiva de mão de obra;

5. Levantamento de Mercado

Como forma de avaliar possíveis soluções à necessidade informada anteriormente, compilam-se a seguir algumas opções de "ataque", a partir dos quais serão tecidos comentários:

a) Opção 1: Solução sem Contratação, com utilização de servidor para prestar o serviço, aluguel de equipamentos e a compra do material necessário para a realização do serviço.

Descrição: Esta solução se caracteriza por oficialmente ou informalmente designar servidores para o reparo e manutenção do segmento rodoviário. Esta solução demanda a existência de compatibilidade dentre as atribuições estabelecidas no cargo a qual se pretende se utilizar sob pena de incorrer em desvio de função. Para as manutenções corretivas, teria que realizar uma licitação para compra dos materiais necessários e também para o aluguel dos equipamentos.

Incompatibilidade: Conforme citado anteriormente, a realização de serviços dessa natureza exige a intervenção de profissionais especializados, inexistentes no quadro funcional desta autarquia, afastando desta maneira a solução interna da demanda uma vez que sequer há previsão de contratação, que deveria ser por meio de concurso público, de servidores capacitados ao fim e que hoje, tanto em efetivo total quanto em determinadas funções, esta Superintendência não dispõe de pessoal para o cumprimento desta alternativa. Para cada demanda teria que realizar uma licitação, sendo que muitas dessas demandas são emergenciais e corretivas, muitas vezes sem ter tempo hábil para aguardar a compra. Também observamos que os equipamentos deveriam ser alugados, trazendo para a Autarquia a responsabilidade pela manutenção destes, bem como, os riscos de improdutividade inerentes aos serviços, podendo onerar sobremaneira a manutenção em questão, ao arrepio dos interesses da Administração.

b) Opção 2: Realização de Contratação de Mão de obra em regime de Cessão na jornada semanal de 40 horas, aluguel de equipamentos e a compra do material necessário para a realização do serviço.

Descrição: Contratação de mão de obra especializada, através de realização de licitação, de forma a contemplar as necessidades identificadas. A característica principal desta solução é a disponibilização da mão-de-obra à parte CONTRATANTE sob o regime de Cessão de mão de obra. Para esta alternativa também seria necessária a compra de materiais via processo licitatório e dos equipamentos a serem alugados.

Incompatibilidade: Como a natureza da manutenção e reparo da rodovia é esporádica e a demanda, o profissional passará uma grande parte do tempo ocioso. Além disso, a cessão de mão de obra o órgão, trás exigências como designação de servidores qualificados para fiscalização de serviços terceirizados de mão de obra exclusiva, demandando tempo para fins de verificação quanto a regularidade da contratada, acerca das obrigações trabalhistas e previdenciárias, evitando assim a responsabilização da Autarquia, por possíveis causas trabalhistas. Conforme o caso anterior, referente aos materiais e equipamentos necessários, para cada demanda teria que realizar uma licitação, sendo que muitas dessas demandas são emergenciais e corretivas, muitas vezes sem ter tempo hábil para aguardar a compra. Também observamos que os equipamentos deveriam ser alugados, trazendo para a Autarquia a responsabilidade pela manutenção destes, bem como, os riscos de improdutividade inerentes aos serviços, podendo onerar sobremaneira a manutenção em questão, contrário ao princípio da eficiência.

c) Opção 3: Realização de Contratação de Empresa especializada.

Descrição: Contratação de empresa especializada, através de realização de licitação, que deverá comprovar capacitação técnica para prestar os serviços solicitados conforme a demanda, encarregando-se a mesma de fornecer a mão de obra, materiais e equipamentos necessários, sendo a mesma remunerada de acordo com os quantitativos executados.

Compatibilidade: O serviço será realizado sob demanda, de maneira imediata, minimizando os impactos ao bom funcionamento da manutenção e mitigando os riscos tanto para os usuários quanto para a Autarquia.

Mediante opções acima, torna-se evidente que a Solução 03 possui maior vantajosidade para a autarquia, de forma a propiciar os serviços necessários para atender as necessidades desta Superintendência Regional com menores custos e onerosidades para a administração.

Estando demonstrada a opção pela contratação de empresa especializada para execução de serviços com base em P.A.T.O., única opção possível para manutenção que compete a esta Superintendência decidir, considerando, ainda, a centralização na sede desta autarquia das tomadas de decisões acerca de onde e quando executar intervenções de restauração e/ou CREMA, elencamos as seguintes ações, ainda atinentes a esta seção do estudo:

1) O levantamento de mercado é realizado previamente de forma sistemática através do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO.

2) A solução exclusiva para a licitação em tela é a contratação de empresa de engenharia especializada em manutenção e conservação rodoviária;

3) É dispensada a necessidade de audiência pública, tanto pelo valor quanto pela baixa complexidade do objeto

6. Descrição da solução como um todo

Os serviços a serem contratados tem por escopo manter o padrão rodoviário do segmento, havendo a previsão de serviços de conservação rodoviário destinados a evitar a ocorrência de defeitos, objetivando o perfeito estado de funcionamento e serviços do patrimônio público conforme especificado nos manuais, instruções de serviço e normas técnicas específicas.

A presente proposição de contratação abrange o segmento a seguir especificado:

- **Rodovia:** BR-135/MA;
- **Trecho:** ACESSO AEROPORTO DO TIRIRICAL - ENTR MA-135/364 (DIV MA/PI) (GUADALUPE)
- **Subtrecho:** ENTR BR-135/402/MA-110 (BACABEIRA) **-** ENTR BR-135/316 (CACHUCHA)
- **Segmento:** km 51,40 ao km 199,50
- **Extensão:** 148,10 km
- **Código SNV:** 135BMA0060 / 0065 / 0075 / 0080 / 0090 / 0110 / 0130 / 0132 / 0135

a) O Plano Anual de Trabalho e Orçamento (P.A.T.O.) consistirá em:

i) Manutenção do Pavimento de Pistas e Acostamentos;

ii) Conservação da faixa de domínio;

iii) Demais Serviços de Manutenção (DSM), eventualmente.

1) Manutenção do Pavimento de Pistas e Acostamentos: Neste grupo, estão os serviços:

- Recuperação de defeitos em pavimentos flexíveis: Recuperação de afundamentos, desagregações, escorregamento de massa, exsudações, fissuras, panelas e buracos, trincas, através da execução de reparos localizados, superficiais e profundos, selagem de trincas, etc.

- Manutenção da sinalização horizontal: Compreenderá a pronta recomposição parcial ou total da sinalização nos segmentos que não atenderem os requisitos de segurança.

A prática de execução para correção de defeitos deverá obedecer às Normas e Especificações Técnicas e prescrições dos Manuais de Manutenção do DNIT e conforme a DNIT- 154/10-ES - Recuperação de Defeitos em Pavimentos Asfálticos, bem como eventuais alterações especificadas no vindouro edital. A prática da execução da manutenção da sinalização horizontal deverá obedecer às Normas e Especificações Técnicas e prescrições dos Manuais de Manutenção do DNIT.

2) Conservação da faixa de domínio:

Será realizada de forma contínua a partir do início do prazo de execução do objeto até o seu final (36º mês), compreendendo ações como limpeza da faixa de domínio e controle da vegetação, limpeza e conservação da

drenagem, limpeza e conservação da sinalização vertical, limpeza e conservação das defensas e guarda-corpos e caiação.

3) Demais Serviços de Manutenção (DSM):

Serviços não enquadrados no escopo dos serviços de conservação corretiva rotineira/preventiva periódica /conservação de emergência. Assim, as obras Emergenciais, de Restauração, Melhorias e outros que porventura existam, serão considerados como Demais Serviços de Manutenção, limitados a 25% do valor global do orçamento;

Os quantitativos do DSM não poderão ser tratados como serviços de prestação continuada.

b) Os serviços necessários para atingir a solução desejada (a manutenção da malha viária) serão realizados por demanda de acordo com:

- Manual de Conservação Rodoviária do IPR, disponível no endereço http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais /manuais /documentos/710_manual_de_conservacao_rodoviaria.pdf

- Resolução nº 08/2023 - Estabelece a rotina de procedimentos relativos à elaboração do Plano Anual de Trabalho e Orçamento – PATO e à execução, medição, fiscalização, prorrogação e adequação de contratos de PATO, disponível no endereço: https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/resolucoes/resolucao-no-9- 2023.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

a) O método para a estimativa das quantidades e orçamento dos serviços a serem contratados no Plano Anual de Trabalho e Orçamento (P.A.T.O.) deverá atender aos seguintes requisitos:

Manual de Custos Rodoviários – SICRO, disponível no endereço http://www.dnit.gov.br/custos-e-pagamentos /sicro-2 /manual-de-custos-rodoviários

Manual de Conservação Rodoviária do IPR, disponível no endereço http://ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais /manuais /documentos/710_manual_de_conservacao_rodoviaria.pdf

Resolução nº 08/2023 - Estabelece a rotina de procedimentos relativos à elaboração do Plano Anual de Trabalho e Orçamento – PATO e à execução, medição, fiscalização, prorrogação e adequação de contratos de PATO, disponível no endereço: https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo /resolucoes/resolucao-no-9-2023

b) As estimativas de quantitativos necessárias devem fazer parte do Plano de Trabalho apresentado em conformidade com os Requisitos da contratação;

c) As memórias de cálculo e os documentos que lhe dão suporte, de responsabilidade do Supervisor da Unidade Local, devem estar contidas no presente processo e deverão atender aos requisitos da contratação. É importante ressaltar que tais quantitativos devem ser anotados a partir da fiscalização e vistorias frequentes à via, com apoio das empresas supervisoras;

d) Não há necessidade de aquisição de materiais específicos cuja previsibilidade não se mostra possível antes da contratação;

e) As memórias de cálculo e outros demonstrativos, como planilhas, constarão no Termo de Referência;

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R$): 156.110.129,46

Em complemento ao descrito no item 7 (estimativa das quantidades a serem contratadas), informamos que os preços referenciais que subsidiarão a elaboração do Orçamento Referencial devem ser obtidos a partir das composições de preço do SICRO, conforme previsão legal contida no Decreto nº 7.983/2013, que estabelece regras e critérios para

elaboração do orçamento de referência de obras e serviços de engenharia, contratados e executados com recursos dos orçamentos da União, em especial ao previsto no Art. 4º, que diz que:

> Art. 4º O custo global de referência dos serviços e obras de infraestrutura de transportes será obtido a partir das composições dos custos unitários previstas no projeto que integra o edital de licitação, menores ou iguais aos seus correspondentes nos custos unitários de referência do Sistema de Custos Referenciais de Obras - SICRO, cuja manutenção e divulgação caberá ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, excetuados os itens caracterizados como montagem industrial ou que não possam ser considerados como de infraestrutura de transportes

O valor indicado como estimativa neste estudo foi obtido com base na última contratação para o segmento. O valor preciso será apurado e efetivamente planilhado com detalhes por parte da Unidade Local responsável pela consolidação do plano de manutenção.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

A execução de obras rodoviárias de manutenção e conservação demanda atividades que se complementam, não sendo, portanto, tecnicamente viável sua divisão. Logo, a contratação única gera maior potencial de ganho de economia de escala, e ainda facilita o gerenciamento, a fiscalização e o acompanhamento da execução dos serviços que se complementam ao longo da execução do contrato, sendo incompatível com o bom andamento do contrato a divisão do objeto.

O não parcelamento do trecho torna o certame atrativo para a concorrência, podendo a Administração ser beneficiada com os descontos decorrentes de uma licitação disputada. O parcelamento do segmento poderia levar a contratos improdutivos, uma vez que o quantitativo de serviços seria dividido pelo tanto de contratos referentes ao número de parcelas, diminuindo assim a atratividade.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

1) Serviços de apoio técnico à SRE/MA e respectivas Unidades Locais e supervisão da execução das obras do CREMA e demais obras de manutenção rodoviária;

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A contratação dos serviços de manutenção está alinhada com:

- Objetivos estratégicos do DNIT no que tange à elevar o nível de serviço das vias de transporte, contribuir para a segurança dos usuários e assegurar a manutenção das vias de transportes;

- Orçamento Geral da União relativo ao programa “Manutenção de Trechos Rodoviários na Região Nordeste - No Estado do Maranhão”;

- Plano Nacional de Manutenção Rodoviária – PNMR, disponibilizado pela CGMRR – Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária;

- Plano Anual de Contratações 2025 - a contratação consta prevista no aludido documento;

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

1) Garantir a vida útil das rodovias, otimizando os investimentos, evitando a necessidade precoce de intervenções de maior monta, como a restauração rodoviária, ou mesmo retardando a sua execução ainda que a vida útil do segmento esteja comprometida (considerando as restrições orçamentárias atualmente imputadas à Superintendência Regional no Maranhão e o gerenciamento de decisões acerca de intervenções de maior robustez pela Sede-DF);

2) Quanto aos aspectos econômicos, a devida conservação/manutenção da rodovia tem reflexo direto na redução dos custos de transportes, gerando assim um benefício econômico e social, dada a redução dos custos de produtos e serviços;

3) No que tange aos recursos humanos, o DNIT não tem condições operacionais e recursos humanos disponíveis em seu quadro para a execução dos serviços ora em análise, o que justifica a necessidade da contratação;

4) O aproveitamento dos recursos humanos está garantido através do sistema de custos SICRO que estabelece de forma sistemática a produtividade de cada equipe para cada serviço contratado;

13. Providências a serem Adotadas

Trata-se de contratação realizada habitualmente no DNIT desde sua criação, não havendo no momento, necessidade de adequação do ambiente do órgão.

14. Possíveis Impactos Ambientais

Considerando as atividades a serem executadas, tem-se que os principais impactos ambientais se dão no meio físico e biótico, tais como: processos erosivos, assoreamento de linhas de drenagem, supressão de vegetação, exploração de recurso naturais (insumos), modificação do relevo, emissão de material particulado e gases poluentes, geração de resíduos sólidos e efluentes, uso de recursos hídricos, emissão de ruído.

Cumpre apontar que o segmento em questão está contemplado na Autorização de Operação (AO) Nº 14471114 /2022 expedida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, conforme estabelecido na Portaria Interministerial nº 01, de 04 de novembro de 2020, publicada no Diário Oficial da União, seção 1, pág. 55, de 06 de novembro de 2020, que dispõe sobre a Regularização Ambiental Federal de Rodovias Federais Pavimentadas.

Conforme orientações contidas no Ofício-Circular nº 2576/2023/CRIAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE, as ações dos programas ambientais para as atividades autorizadas devem continuar sendo realizadas, visando mitigar os impactos ambientais causados pelas obras, bem como promovendo a sustentabilidade no setor de transportes. Dessa forma, cabe ao DNIT executar o seguinte:

- Programa Ambiental de Construção, contendo ações de boas práticas das obras, tais como: gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes e ações de comunicação social voltadas às populações lindeiras eventualmente existentes, quando couber;
- Programa de Prevenção, Monitoramento e Controle de Processos Erosivos;
- Programa de Supressão de Vegetação e Afugentamento de Fauna;
- Programa de Recuperação de Áreas Degradadas; e
- Programa de Monitoramento, Prevenção e Controle de Atropelamentos de Fauna Silvestre;
- Programa de Recuperação/Mitigação de Passivos Ambientais;

A empresa contratada deverá utilizar na execução da obra as melhores práticas de sustentabilidade ambiental, respeitando-se os critérios indicados abaixo:

- Uso de produtos de limpeza e conservação de superfícies e objetos inanimados que obedeçam às classificações e especificações da ANVISA;
- Adoção de práticas que evitem desperdícios de água potável;

- Implementação de um programa de treinamento de seus empregados visando o uso racional de consumo de energia elétrica e água, bem como redução de resíduos sólidos;
- Classificação e destinação adequada dos resíduos recicláveis produzidos durante a execução dos serviços. Especificamente para papéis e latas de alumínio deve-se contatar as Associações e/ou Cooperativas locais de catadores de materiais recicláveis;
- Práticas de redução de consumo de papel, utilizando o padrão frente–verso na impressão de relatórios e outros documentos, bem como utilize a fonte ecológica recomendada pela Advocacia Geral da União, que se encontra disponível para download no seguinte endereço eletrônico: www.agu.gov.br/ecofont;
- Adoção de uso preferencialmente de papel não clorado na impressão de documentos e relatórios; Adoção de práticas de substituição de copos descartáveis por copos definitivos;
- Adoção de prática de destinação final das pilhas e baterias usadas ou inservíveis, segundo a Resolução CONAMA Nº 257/1999;
- Atendimento aos padrões indicados pela Resolução CONAMA Nº 20/1994 quando da aquisição e utilização de equipamentos de limpeza que gerem ruídos em seu funcionamento;
- Fornecimento aos empregados dos equipamentos de segurança necessários para execução dos serviços (EPI' s); Consideração nas pesquisas de preços para aquisições e serviços contemplados no escopo da contratação empresas que tenham certificação ambiental;
- Estímulo à troca de informações entre as equipes envolvidas por meio de ferramentas digitais e/ou virtuais;
- Atendimento as Instruções de Serviços do DNIT, principalmente a Instrução de Serviço nº 61 de 17/09/2021, que trata da Responsabilidade Ambiental das Contratadas – RAC.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

Esta contratação é viável e necessária, devendo ser observadas as restrições orçamentárias impostas ao DNIT.

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.

THADEU FELLIPE LOPES SILVA

Analista em Infraestrutura de Transportes

Assinou eletronicamente em 06/05/2025 às 15:57:49.

MARLICE MAGALHAES RAMOS

Analista em Infraestrutura de Transportes

Assinou eletronicamente em 08/05/2025 às 17:50:47.

SYLVIO BARBOSA CARDOSO JUNIOR

Analista em Infraestrutura de Transportes

Assinou eletronicamente em 06/05/2025 às 16:10:23.