



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 601/2025/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **CARLOS VERAS**
Primeiro Secretário

Assunto: Requerimento de Informação nº 131/2025 de autoria da Deputada Adriana Ventura e outros Deputados Federais.

Senhor Primeiro Secretário,

1. Reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E nº 34, de 25 de fevereiro de 2025, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 131/2025, de autoria da Deputada Adriana Ventura (Novo/SP), do Deputado Ricardo Salles (Novo/SP) e do Deputado Marcel van Hattem, que requer informações relativas à contratação emergencial pelo DNIT de empresa para reconstrução da ponte sobre o Rio Tocantins, na BR-226/TO.

2. A ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, situada na BR-226 sobre o Rio Tocantins, é um elo vital de integração nacional, conectando os municípios de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO) e desempenhando papel estratégico no escoamento da produção agropecuária do MATOPIBA, uma das regiões mais dinâmicas do país, além de integrar os fluxos logísticos entre o Norte e o Nordeste.

3. O desabamento da ponte, ocorrido em 22 de dezembro de 2024, impactou diretamente a mobilidade e a economia regional. A estrutura original, construída há mais de meio século, foi concebida em um contexto logístico completamente distinto. Desde então, a região passou por transformações profundas, com um crescimento exponencial da demanda de carga, que ultrapassou os parâmetros originais de projeto.

4. Diante da situação, o Ministério dos Transportes adotou, com agilidade e responsabilidade, todas as medidas necessárias para garantir a segurança da população e a rápida recuperação da infraestrutura. Foi decretada emergência para viabilizar a contratação imediata das obras e instaurado processo técnico para apuração das causas do incidente, conforme os princípios de transparência que regem esta Pasta.

5. No dia 23 de dezembro, um dia após o ocorrido, estive pessoalmente no local, acompanhado pelo diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), além dos governadores do Maranhão e do Tocantins, em uma ação coordenada para alinhar esforços e assegurar respostas rápidas e efetivas à população.

6. A reconstrução da ponte foi contratada ainda dentro do exercício de 2024, com início das obras em fevereiro de 2025. A nova estrutura, projetada dentro dos mais altos padrões de engenharia, contará com acostamento, passeio e ciclovia. A entrega está prevista para o final deste ano, com todos os recursos financeiros necessários assegurados. A primeira grande etapa da obra foi a implosão controlada dos segmentos remanescentes da antiga ponte, realizada com sucesso no dia 2 de fevereiro.

7. Ressalto que todo o processo de contratação foi conduzido com base na legislação vigente

para situações emergenciais, respeitando os princípios da legalidade, da economicidade e da transparência. A atuação do Governo Federal segue firme na condução de soluções céleres, seguras e legais para os desafios de infraestrutura.

8. Paralelamente às ações estruturantes, foram adotadas medidas de apoio emergencial à população local, incluindo o direcionamento de rotas alternativas seguras e ações de orientação e comunicação, além de balsas para a travessia de pedestres e veículos, a fim de minimizar os impactos na mobilidade e na atividade econômica local. Adicionalmente, manteremos as rodovias estaduais e municipais utilizadas como rota alternativa durante a construção da nova ponte, garantindo a continuidade da circulação regional com segurança e fluidez.

9. No tocante aos questionamentos apresentados por esses ilustres parlamentares, informo que o tema foi analisado com o devido rigor técnico pelo DNIT e pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR), assim como por minha Assessoria, conforme documentação anexa.

10. Reitero, por fim, que o Ministério dos Transportes mantém seu compromisso com a segurança da população, a eficiência da logística nacional e a transparência na gestão pública.

11. Nossas equipes permanecem à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO

Ministro de Estado dos Transportes

Anexos: I - OFÍCIO Nº 343/2025/SNTR (SEI nº 9458921);
II - OFÍCIO Nº 42024/2025/DG-COPAR/DG/DNIT SEDE (SEI Nº 9455828);
III - Relatório de Inspeção Extraordinária - Ponte JK (SEI Nº 9454071);
IV - Nota Técnica nº 14/2024/DIR/DNIT SEDE (SEI Nº 9454074));
V - Estudo Técnico Preliminar de Contratação (SEI Nº 9454075);
VI - Portaria nº 6195 (SEI Nº 9454077);
VII - Escolha de Empresas convidadas - Ponte JK (SEI Nº 9454079);
VIII - Extrato do SIAPE (SEI Nº 9454081);
IX - Portaria de Exoneração (SEI Nº 9454083);
X - Despacho Nº 75/2025/AEGM/GM (SEI Nº 9598564);
XI - Processo 50600042572/2024-51 SEI/DNIT (SEI Nº 9599085);
XII - Despacho Nº 649/2025/ASSAD/GM (SEI Nº 9599095).



Documento assinado eletronicamente por **José Renan Vasconcelos Calheiros Filho**, **Ministro de Estado dos Transportes**, em 07/04/2025, às 09:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),
informando o código verificador **9600992** e o código CRC **5B85A517**.



Referência: Processo nº 50000.012721/2025-05



SEI nº 9600992

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA ESPECIAL DO GABINETE DO MINISTRO

Despacho nº 75/2025/AEGM/GM

Brasília, na data da assinatura.

Processo nº 50000.012721/2025-05

Interessado: Adriana Ventura - NOVO/SP, Marcel Van Hattem- NOVO/RS e outros

Assunto: Requerimento de Informação nº 131/2025, de autoria dos Deputados Adriana Ventura, Marcel Van Hattem e outros.

À ASSAD:

Senhor Chefe,

Refiro-me ao Requerimento de Informação nº 131/2025, de autoria dos Deputados Adriana Ventura (NOVO/SP), Marcel Van Hattem (NOVO/RS) e outros, que requer informações relativas à contratação emergencial pelo DNIT de empresa para reconstrução da ponte sobre o Rio Tocantins, na BR 226/TO.

Sobre o assunto, informo que a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, por meio do OFÍCIO Nº 462/2025/SNTR (SEI nº 9526226), apresentou considerações a respeito, conforme descrito a seguir:

[...] 2. Sobre o assunto, com vistas à Assessoria de Assuntos Parlamentares - ASPAR, do Gabinete do Ministro, informamos que o Requerimento de Informação nº 131/2025 (SEI nº 9513198) já foi respondido no processo nº 50000.006438/2025-36, por meio do Ofício nº 343/2025/SNTR (SEI nº 9458921), encaminhado em 27 de fevereiro de 2025, cujo o conteúdo continua válido e responde todos os pontos levantados. [...]

Dentre vários documentos solicitados pelos ilustres parlamentares, há o pedido de "*Fornecer cópia integral do Processo 50600.042572/2024-51, que instruiu a contratação emergencial das empresas Gaspar S/A e Arteleste Construções, construir a nova ponte sobre o Rio Tocantins, na BR-226/TO, entre os municípios de Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA)*".

Tendo em vista que nos autos do processo nº 50000.006438/2025-36, consta o Ofício Nº 343/2025/SNTR, elaborado pela Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTR que informa:

1. Cópia integral do Processo nº 50600.042572/2024-51, que instruiu a contratação emergencial das empresas Gaspar S/A e Arteleste Construções, para construção da nova Ponte sobre o Rio Tocantins, na BR-226/TO, entre os Municípios de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA;

Foi concedido ao Gabinete do Ministro, conforme abaixo indicado, o acesso externo integral ao referido processo, garantindo assim a disponibilidade e confidencialidade das informações.

Destinatário	Unidade	Disponibilização	Validade
José Renan Vasconcelos Calheiros Filho bruno.praxedes@transportes.gov.br	COMEC	12/02/2025 15:24	11/08/2025

Solicito os bons préstimos dessa ASSAD para, em articulação com a Chefia de Gabinete do Ministro, gerar o documento requerido, isto é, cópia integral do Processo 50600.042572/2024-51, que instruiu a contratação emergencial das empresas Gaspar S/A e Arteleste Construções, construir a nova ponte sobre o Rio Tocantins, na BR-226/TO, entre os municípios de Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA), para posterior encaminhamento, pelo Senhor Ministro dos Transportes, aos interessados.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Paula Graciete de Oliveira Passos**, Gerente de Projeto, em 04/04/2025, às 12:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9598564** e o código CRC **7410A116**.



Referência: Processo nº 50000.012721/2025-05



SEI nº 9598564

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA ADMINISTRATIVA

Despacho nº 649/2025/ASSAD/GM

Brasília, na data da assinatura.

Processo nº 50000.012721/2025-05

Interessado: Adriana Ventura - NOVO/SP, Marcel Van Hattem- NOVO/RS e outros

Assunto: Requerimento de Informação nº 131/2025, de autoria dos Deputados Adriana Ventura, Marcel Van Hattem e outros.

À Assessoria Especial do Gabinete do Ministro - AEGM/MT:

Senhora Assessora,

De ordem do Chefe de Gabinete do Ministro, e em atenção ao Despacho nº 75/2025/AEGM/GM (9598564), encaminhamos cópia integral do Processo 50600.042572/2024-51 (9599085), extraída às 12h00 do dia de hoje (04/04/2025), e que tramita no Sistema Eletrônico de Informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (SEI/DNIT).

Atenciosamente,

Alan Macabeu

Chefe da ASSAD



Documento assinado eletronicamente por **Alan Antunes Vieira Macabeu, Chefe da Assessoria Administrativa**, em 04/04/2025, às 14:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9599095** e o código CRC **B272EFCA**.



Referência: Processo nº 50000.012721/2025-05



SEI nº 9599095

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 343/2025/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

À
SECRETARIA EXECUTIVA - SE
Ministério dos Transportes

Assunto: Requerimento de Informação nº 131/2025, de autoria da Deputada Adriana Ventura - NOVO/SP, e Outros, que requer informações relativas à contratação emergencial pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT de empresa para reconstrução da ponte sobre o Rio Tocantins, na BR 226/TO.

Senhor Secretário-Executivo,

1. Refiro-me ao OFÍCIO Nº 129/2025/ASPAR/GM, de 04 de fevereiro de 2025 (SEI Nº 9350515), da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - ASPAR/GM, no qual encaminha o Requerimento de Informação nº 131/2025 (SEI nº 9350514), de autoria da Deputada Adriana Ventura (NOVO/SP) e Outros, que requer informações relativas à contratação emergencial pelo DNIT de empresa para reconstrução da ponte sobre o Rio Tocantins, na BR 226, no Estado do Tocantins.
2. Sobre o tema, de modo a subsidiar resposta desta Pasta, informamos o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, em retorno ao OFÍCIO Nº 172/2025/SNTR (SEI nº 9353968), enviou o OFÍCIO Nº 42024/2025/DG-COPAR/DG/DNIT SEDE (SEI Nº 9455828), de 25 de fevereiro de 2025, em anexo, as informações e demais esclarecimentos requeridos pela referida Deputada, de onde, **sem prejuízo de suas leituras integrais**, destacamos pontualmente que:

1. Cópia integral do Processo nº 50600.042572/2024-51, que instruiu a contratação emergencial das empresas Gaspar S/A e Arteleste Construções, para construção da nova Ponte sobre o Rio Tocantins, na BR-226/TO, entre os Municípios de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA;

Foi concedido ao Gabinete do Ministro, conforme abaixo indicado, o acesso externo integral ao referido processo, garantindo assim a disponibilidade e confidencialidade das informações.

Destinatário	Unidade	Disponibilização	Validade
José Renan Vasconcelos Calheiros Filho bruno.praxedes@transportes.gov.br	COMEC	12/02/2025 15:24	11/08/2025

2. Segundo nota do site do DNIT, a nova Ponte terá "100 metros mais extensa que a anterior, resultando em um comprimento total da Obra de Arte Especial (OAE) de 630 metros, com um vão livre de 150 metros. A nova Ponte deve ter uma largura de 19 metros, ou seja, sete metros mais larga que anterior, e que serão distribuídos em duas faixas de rolamento de 3,60 metros cada, dois acostamentos de 3 metros cada, duas barreiras de proteção tipo New Jersey de 40 centímetros cada, dois passeios de 2,3 metros cada e guarda guarda-corpo em cada extremidade do tabuleiro". Considerando essas afirmações, questiona-se:

2.1. Por que se optou pela construção de uma nova Ponte em vez de recuperar a estrutura remanescente? Apresentar relatórios técnicos que justifiquem a decisão.

Segundo o Relatório de Inspeção Extraordinária (19880431) realizada após o sinistro da Ponte JK e as premissas da Nota Técnica nº 14 (19907103), toda a estrutura da Ponte foi comprometida, incluindo os vãos de acesso. Observou-se que a OAE sofreu colapso progressivo e ocorreu uma ruptura próximo aos apoios do trecho em balanço sucessivo, fazendo com que a estrutura perdesse a integridade física, estabilidade e a proteção externa existente. Assim, concluiu-se pela demolição por implosão da estrutura remanescente e construção de uma nova.

2.2. Por que a nova Ponte deverá ser mais extensa que a atual, considerando que o vão sobre o Rio Tocantins permanece inalterado?

Devido às incertezas quanto à estabilidade dos aterros de encabeçamento, foram acrescidos 50 metros de estrutura em cada extremidade, reduzindo seu comprimento e altura. Com essa adequação, a extensão total da nova Ponte será de 630 metros, conforme apontado na Nota Técnica nº 14 (19907103) e no Estudo Técnico Preliminar de Contratação (19906798).

3. Outras empresas foram consultadas para apresentarem propostas para a construção da nova Ponte? Quais? Apresentar documentação relativa, como carta convite, chamamento público ou outros comprovantes.

No dia 23 de dezembro de 2024, por meio da Portaria nº 6195 (19880421), foi declarada situação de emergência, conforme art. 75, inciso VII, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, que autoriza a contratação direta, sem necessidade de licitação, quando se tratar de obras ou serviços necessários para mitigar ou solucionar situações emergenciais que comprometem a segurança pública, a continuidade de serviços essenciais ou a preservação de bens públicos e privados.

Assim, foram aplicados critérios objetivos e fundamentados para a seleção das empresas convidadas, os quais são apresentados no Documento (19881305) anexo. Ressalta-se que foram priorizadas empresas com histórico comprovado de atuação em projetos de complexidade e escopo semelhantes ao objeto em pauta. Outrossim, as empresas foram submetidas à análise documental e comprovação de capacidade econômico-financeira, com o objetivo de mitigar os riscos de inadimplência contratual.

Nesse contexto, as empresas selecionadas e convidadas foram: Arteleste Construções LTDA - CNPJ 75.911.438/0001-20, Construtora A Gaspar S/A - CNPJ 08.323.347/0001-87, Construbase Engenharia LTDA - CNPJ 62.445.838/0001-46 e Construtora Cidade Limitada - CNPJ 92.943.398/0001-18.

4. Quais critérios foram adotados pelo DNIT para o convite às empresas consultadas? Detalhe a resposta.

Respondido no item acima.

5. Segundo matéria do jornal Estadão1, uma das empresas contratadas já foi envolvida em caso de pagamento de propina a ex-servidor do DNIT em 2010. Embora o processo ainda esteja tramitando na justiça, por que o DNIT considerou adequada a contratação emergencial de empresa envolvida em suposta irregularidade com o próprio órgão no passado? Não havia outras opções para o serviço?

O processo de contratação decorreu exclusivamente de forma interna, seguindo os trâmites e procedimentos administrativos próprios desta Autarquia, sem qualquer tipo de interferência ou influência externa.

A gestão do processo é realizada por uma equipe de servidores desta Autarquia, designada especificamente para este fim, que atua com autonomia e responsabilidade, garantindo a observância dos princípios da administração pública, bem como seguindo o disposto na Lei nº 14.133/2021.

Vale ressaltar que durante o processo, na fase de habilitação, todas as documentações da empresa são entregues e verificadas. Além disso, todas as contratações públicas desta autarquia estão sujeitas tanto ao controle interno, realizado pela Auditoria Interna, quanto ao controle externo, conduzido pela Controladoria Geral da União (CGU) e pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

6. O Senhor Tulio Beltrão Filho participou de alguma tratativa junto ao DNIT no âmbito da atual contratação emergencial?

A contratação emergencial foi celebrada com o Consórcio Penedo/Neópolis, constituído pela Empresa Construtora A. Gaspar S/A e Arteleste Construções Limitada. A gerência dessa contratação é exercida pelo Sr. Tulio Gabriel de Carvalho Beltrão Filho e outros.

7. O Senhor Gleidson Maia continua pertencendo ao quadro de servidores do DNIT? Detalhe a atual situação do referido servidor e se ele, de alguma maneira, participou direta ou indiretamente do processo de contratação emergencial atual.

O Sr. Gleidson Golbery de Araújo Maia exerceu função pública nesta Autarquia, porém nunca integrou o quadro de servidores efetivos. Conforme registros funcionais, extrato do SLAPE (20404398) e Portaria de Exoneração (20408723), ele ocupou o Cargo Comissionado de Chefe do Serviço de Engenharia (DAS 101.1) na Superintendência Regional do DNIT no Estado do Rio Grande do Norte, no período de 11 de fevereiro de 2009 a 12 de novembro de 2010.

Sua nomeação ocorreu por meio da Portaria nº 34, de 10 de fevereiro de 2009, publicada no Diário Oficial da União (DOU) em 11 de fevereiro de 2009, e sua exoneração foi formalizada pela Portaria nº 281, de 11 de novembro de 2010, publicada no DOU em 12 de novembro de 2010.

Atualmente, não possui qualquer vínculo funcional com este DNIT.

3. Ademais, conforme apresentado pelo DNIT, segue os arquivos encaminhados como complemento das informações solicitadas:

- I - Relatório de Inspeção Extraordinária - Ponte JK (SEI Nº 9454071);
II - Nota Técnica nº 14/2024/DIR/DNIT SEDE (SEI Nº 9454074);
III - Estudo Técnico Preliminar de Contratação (SEI Nº 9454075);

- IV - Portaria nº 6195 (SEI Nº 9454077);
V - Escolha de Empresas convidadas - Ponte JK (SEI Nº 9454079);
VI - Extrato do SIAPE (SEI Nº 9454081);
VII - Portaria de Exoneração (SEI Nº 9454083).

4. Assim, sem mais para o momento, esta Secretaria permanece à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Anexos:

- I - OFÍCIO Nº 129/2025/ASPAR/GM (SEI Nº 9350515);
II - Requerimento de Informação nº 131/2025 (SEI Nº 9350514)
III - OFÍCIO Nº OFÍCIO Nº 172/2025/SNTR (SEI nº 9353968);
IV - OFÍCIO Nº 42024/2025/DG-COPAR/DG/DNIT SEDE (SEI Nº 9455828).

Respeitosamente,

VIVIANE ESSE
Secretária Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário**, em 27/02/2025, às 16:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9458921** e o código CRC **694DD8BE**.

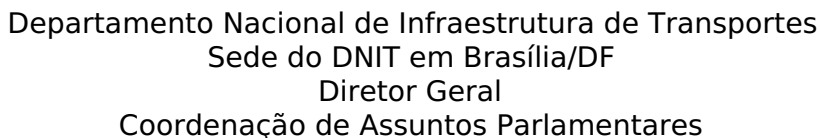


Referência: Processo nº 50000.006438/2025-36



SEI nº 9458921

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



Brasília, *data da assinatura eletrônica.*

70.044-902 - Brasília/DF

Assunto: Requerimento de Informação nº 131/2025, de autoria da Deputada Federal Adriana Ventura.

Senhora Secretária,

1. Trata-se da instrução do Requerimento de Informação nº 131/2025, de autoria da Deputada Federal Adriana Ventura, que solicita informações relativas à contratação emergencial da empresa para reconstrução da Ponte sobre o Rio Tocantins, na BR-226/TO.
2. A esse respeito, conforme análise da área técnica, informo pontualmente sobre os questionamentos requeridos:

- 1. Cópia integral do Processo nº 50600.042572/2024-51, que instruiu a contratação emergencial das empresas Gaspar S/A e Arteleste Construções, para construção da nova Ponte sobre o Rio Tocantins, na BR-226/TO, entre os Municípios de Aquianópolis/TO e Estreito/MA;**

Foi concedido ao Gabinete do Ministro, conforme abaixo indicado, o acesso externo integral ao referido processo, garantindo assim a disponibilidade e confidencialidade das informações.

Destinatário	Unidade	Disponibilização	Validade
José Renan Vasconcelos Calheiros Filho bruno.praxedes@transportes.gov.br	COMEC	12/02/2025 15:24	11/08/2025

2. Segundo nota do site do DNIT, a nova Ponte terá "100 metros mais extensa que a anterior, resultando em um comprimento total da Obra de Arte Especial (OAE) de 630 metros, com um vão livre de 150 metros. A nova Ponte deve ter uma largura de 19 metros, ou seja, sete metros mais larga que anterior, e que serão distribuídos em duas faixas de rolamento de 3,60 metros cada, dois acostamentos de 3 metros cada, duas barreiras de proteção tipo New Jersey de 40 centímetros cada, dois passeios de 2,3 metros cada e guarda guarda-corpo em cada extremidade do tabuleiro". Considerando essas afirmações, questiona-se:

- 2.1. Por que se optou pela construção de uma nova Ponte em vez de recuperar a estrutura remanescente? Apresentar relatórios técnicos que**

justifiquem a decisão.

Segundo o Relatório de Inspeção Extraordinária (19880431) realizada após o sinistro da Ponte JK e as premissas da Nota Técnica nº 14 (19907103), toda a estrutura da Ponte foi comprometida, incluindo os vãos de acesso. Observou-se que a OAE sofreu colapso progressivo e ocorreu uma ruptura próximo aos apoios do trecho em balanço sucessivo, fazendo com que a estrutura perdesse a integridade física, estabilidade e a proteção externa existente. Assim, concluiu-se pela demolição por implosão da estrutura remanescente e construção de uma nova.

2.2. Por que a nova Ponte deverá ser mais extensa que a atual, considerando que o vão sobre o Rio Tocantins permanece inalterado?

Devido às incertezas quanto à estabilidade dos aterros de encabeçamento, foram acrescidos 50 metros de estrutura em cada extremidade, reduzindo seu comprimento e altura. Com essa adequação, a extensão total da nova Ponte será de 630 metros, conforme apontado na Nota Técnica nº 14 (19907103) e no Estudo Técnico Preliminar de Contratação (19906798).

3. Outras empresas foram consultadas para apresentarem propostas para a construção da nova Ponte? Quais? Apresentar documentação relativa, como carta convite, chamamento público ou outros comprovantes.

No dia 23 de dezembro de 2024, por meio da Portaria nº 6195 (19880421), foi declarada situação de emergência, conforme art. 75, inciso VII, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, que autoriza a contratação direta, sem necessidade de licitação, quando se tratar de obras ou serviços necessários para mitigar ou solucionar situações emergenciais que comprometem a segurança pública, a continuidade de serviços essenciais ou a preservação de bens públicos e privados.

Assim, foram aplicados critérios objetivos e fundamentados para a seleção das empresas convidadas, os quais são apresentados no Documento (19881305) anexo. Ressalta-se que foram priorizadas empresas com histórico comprovado de atuação em projetos de complexidade e escopo semelhantes ao objeto em pauta. Outrossim, as empresas foram submetidas à análise documental e comprovação de capacidade econômico-financeira, com o objetivo de mitigar os riscos de inadimplência contratual.

Nesse contexto, as empresas selecionadas e convidadas foram: Arteleste Construções LTDA - CNPJ 75.911.438/0001-20, Construtora A Gaspar S/A - CNPJ 08.323.347/0001-87, Construbase Engenharia LTDA - CNPJ 62.445.838/0001-46 e Construtora Cidade Limitada - CNPJ 92.943.398/0001-18.

4. Quais critérios foram adotados pelo DNIT para o convite às empresas consultadas? Detalhe a resposta.

Respondido no item acima.

5. Segundo matéria do jornal Estadão¹, uma das empresas contratadas já foi envolvida em caso de pagamento de propina a ex-servidor do DNIT em 2010. Embora o processo ainda esteja tramitando na justiça, por que o DNIT considerou adequada a contratação emergencial de empresa envolvida em suposta irregularidade com o próprio órgão no passado? Não havia outras opções para o serviço?

O processo de contratação decorreu exclusivamente de forma interna, seguindo os trâmites e procedimentos administrativos próprios desta Autarquia, sem qualquer tipo de interferência ou influência externa.

A gestão do processo é realizada por uma equipe de servidores desta Autarquia, designada especificamente para este fim, que atua com autonomia e responsabilidade, garantindo a observância dos princípios da administração pública, bem como seguindo o disposto na Lei nº 14.133/2021.

Vale ressaltar que durante o processo, na fase de habilitação, todas as



BR-226/TO

Trecho: Divisa TO/MA (Estreito) – Entr. BR-153/TO-010 (Wanderlândia)

RELATÓRIO DE INSPEÇÃO EXTRAORDINÁRIA DE EMERGÊNCIA

BR-226/TO – KM 0,00

Dezembro/2024



MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES



0	23/12/2024	EMIÇÃO INICIAL	AQC	FSS	VdSa
REV.	DATA	NATUREZA DA REVISÃO	ELAB.	VERIF.	APROV.
CLIENTE:  					
EMPREENDIMENTO: EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE SUPERVISÃO E APOIO À FISCALIZAÇÃO NA EXECUÇÃO DAS AÇÕES DE MANUTENÇÃO E RESTAURAÇÃO RODOVIÁRIA DO LOTE 03, SOB A JURISDIÇÃO DA SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NO ESTADO DO TOCANTINS.					
ÁREA: SUPERVISÃO DE OBRAS					
TÍTULO: Relatório de Inspeção Extraordinária de Emergência – BR/226-TO Km 0,00 - RT 14A					
ELAB.	VERIF.	APROV.	R. TEC.: CREA Nº		
AQC	FSS	VdSa	Fernando da Silva Schmidt 057710-1/D SC		
CÓDIGO DOS DESCRITORES		DATA	Folha:	de	
-- --		23/12/2024	03	19	
		Nº DO DOCUMENTO:		REVISÃO	
		EGVP00467/00-N0-RL-1410		00	

Sumário

1. Localização e identificação do local.....	5
2. Informações sobre contratos de manutenção no segmento	7
3. Descrição dos problemas ocorridos.....	8
4. Investigação das causas prováveis	9
5. Situação e consequências sobre o tráfego das vias	10
6. Possível evolução dos problemas.....	11
7. Indicação preliminar dos serviços necessários para o reestabelecimento das condições de trafegabilidade e segurança	12
8. Conclusão	13
9. Termo de encerramento.....	14
Anexo I – Registro Fotográfico	15

1. Localização e identificação do local

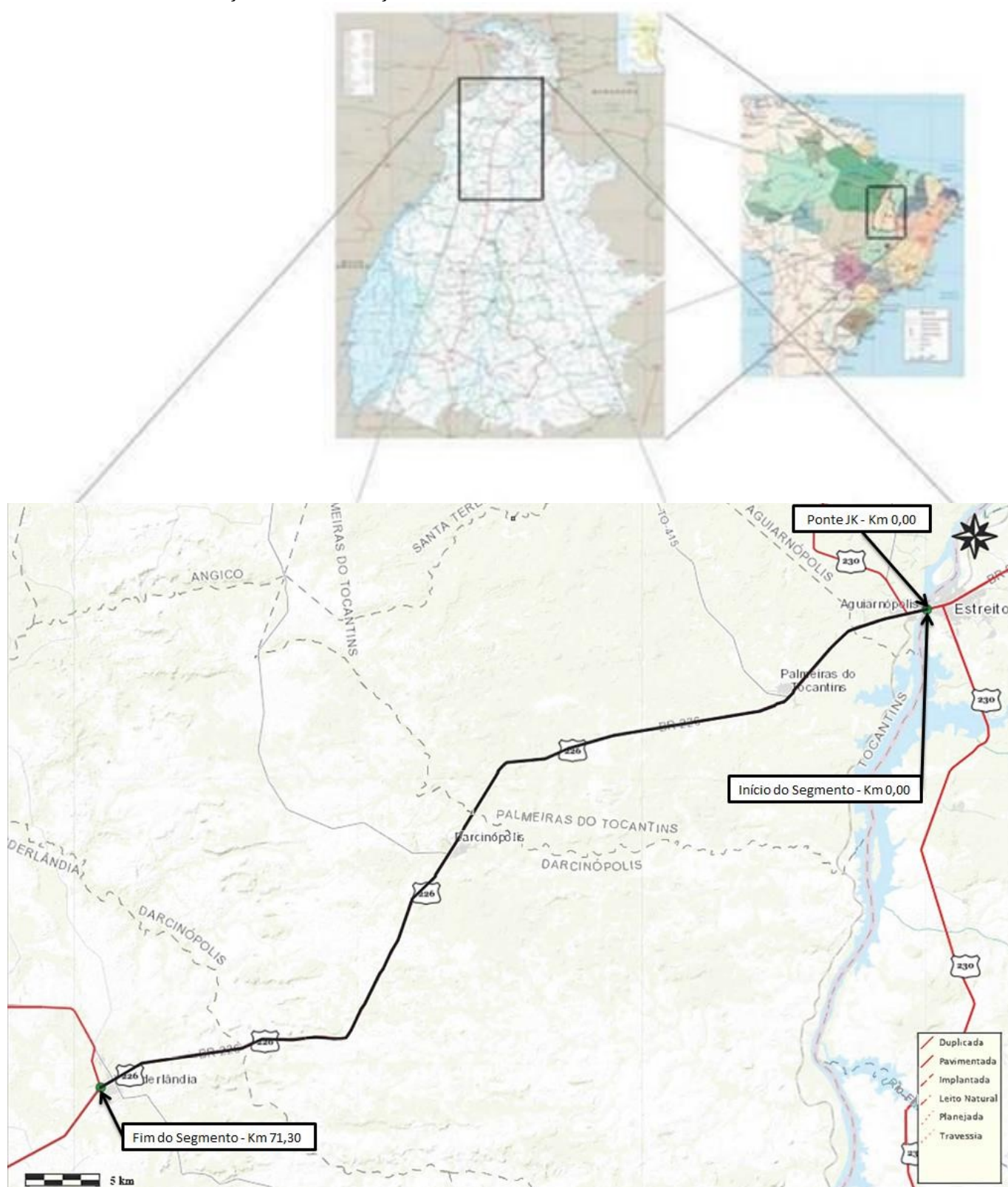


Figura 1 - Mapa de localização - BR-226/TO - Km 0,00

Rodovia:	BR-226/TO
Trecho:	Divisa TO/MA (Estreito) – Entr. BR-153/TO-010 (Wanderlândia)
SNV	Inicial: 226BTO0950 Final: 226BTO0972
Segmento	Km 0,00 ao km 71,30
Local:	Km 0,00 ao km 1,70 – SNV 226BTO0950

2. Informações sobre contratos de manutenção no segmento

A manutenção do trecho em tela da BR-226/TO é realizada pela empresa CONSÓRCIO ETHOS/HWN - BR-226/TO, através do contrato tipo CREMA nº 23 00245/2021, iniciado em 01/07/2021 e com vigência de 1.827 (um mil oitocentos e vinte e sete) dias.

CONTRATO 23 00295/2023 – ETHOS ENGENHARIA DE INFRAESTRUTURA

Intervenção:	CREMA – PISTA SIMPLES
Rodovia:	BR-226/TO
Data da ordem de Serviço:	01/07/2021
Trecho:	DIV MA/TO (ESTREITO/MA) - ENTR. BR-153/TO-010 (WANDERLÂNDIA/TO)
SNV	SNV Inicial: 226BTO0950 SNV Final: 226BTO0972
Segmento:	Km 0,00 ao km 71,30
Extensão	71,30 km

3. Descrição dos problemas ocorridos

No dia 22/12/2024, houve o rompimento da estrutura da ponte sobre o Rio Tocantins (Juscelino Kubitschek de Oliveira), o que ocasionou o colapso total da estrutura e do tabuleiro na região do vão central da ponte, interrompendo totalmente o tráfego neste segmento da BR-226/TO.

A contratada responsável pela conservação de rotina do trecho (CREMA) foi acionada para a sinalização de interdição total do tráfego na rodovia.

O local encontra-se com o tráfego totalmente interrompido, sendo necessária a utilização de desvios alternativos.

4. Investigação das causas prováveis

As causas prováveis para o colapso da estrutura da OAE ainda estão sendo identificadas.

5. Situação e consequências sobre o tráfego das vias

O tráfego foi totalmente interrompido no segmento, sendo necessário o uso de rotas alternativas utilizando rodovias federais e estaduais adjacentes. As rotas alternativas possíveis são as descritas a seguir:

1. Para ter acesso à BR-226/MA, de Darcinópolis/TO até Imperatriz/MA (191 km):
 - Pegar a TO-134 em Darcinópolis até a BR-230 em Axixá do Tocantins;
 - Pegar a TO-201 em Axixá do Tocantins até a TO-126 em Sítio Novo do Tocantins;
 - Pegar a TO-126 em Sítio Novo do Tocantins até a BR-226 em Imperatriz/MA.
2. Para ter acesso à BR-230/TO, de Estreito/MA até Tocantins (125 km):
 - Pegar a BR-226 em Estreito até a BR-010 em Porto Franco;
 - Pegar a BR-010 de Porto Franco até Imperatriz;
 - Pegar a TO-126 para chegar a Tocantins.

6. Possível evolução dos problemas

Considerando a interrupção total do tráfego nesse segmento, que é elevado e com grande ocorrência de veículos pesados em geral, temos como principais evoluções dos problemas o deslocamento desses veículos para Rodovias Estaduais e Federais não projetadas para tal tráfego, seja do ponto de vista de resistência dos pavimentos, quanto de segurança viária, principalmente nas interseções e travessias urbanas. Além disso, é esperado grandes congestionamentos nas balsas de travessias nas proximidades, além de maiores distâncias percorridas pelos usuários pelos desvios.

7. Indicação preliminar dos serviços necessários para o reestabelecimento das condições de trafegabilidade e segurança

Pela vistoria realizada, entende-se que toda a OAE encontra-se comprometida, inclusive os vãos de acesso, sendo necessária sua substituição completa.

8. Conclusão

Verificada a ocorrência que resultou no rompimento da estrutura da OAE no km 0,00 da BR-226/TO acima relatado acionou-se imediatamente a empresa CONTRATADA para a sinalização de interdição total do tráfego. Portanto a rodovia encontra-se totalmente interditada entre os municípios de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA.

Estão em uso 02 desvios alternativas para o desvio do tráfego, conforme exposto anteriormente, que aumentam o percurso dos usuários em até 191 km.

Vale ressaltar que não existe contrato vigente na Superintendência do Tocantins com objeto compatível com a necessidade, que é a obra de substituição da OAE, sendo, portanto, necessária uma nova contratação.

Face ao exposto, recomendamos a adoção de medidas emergenciais de recuperação da via conforme resolução Nº 20, de 16 de dezembro de 2021 – Guia de contratações emergenciais.

9. Termo de encerramento

A NOVA ENGEVIX ENGENHARIA E PROJETOS S/A, contrato 23 00571/2021, apresenta o presente Termo de Encerramento do Relatório de Inspeção Extraordinária de Emergência (Produto 14A).

Anexo I – Registro Fotográfico



FOTO 01 – VÃO CENTRAL COLAPSO TOTAL DA ESTRUTURA



FOTO 02 – VÃO CENTRAL COLAPSO TOTAL DA ESTRUTURA



FOTO 03 – VÃO CENTRAL COLAPSO TOTAL DA ESTRUTURA



FOTO 04 – VÃO CENTRAL COLAPSO TOTAL DA ESTRUTURA

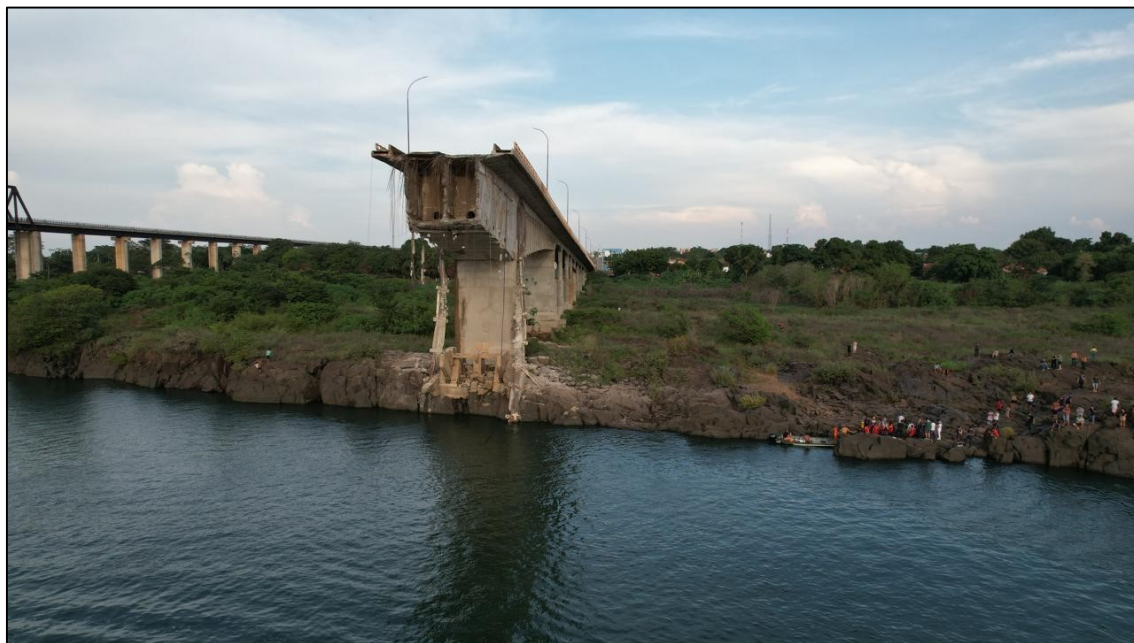


FOTO 05 – VÃO CENTRAL COLAPSO TOTAL DA ESTRUTURA



FOTO 06 – PILARES DANIFICADOS APÓS COLAPSO DA ESTRUTURA



FOTO 07 – APOIOS DANIFICADOS APÓS COLAPSO DA ESTRUTURA



FOTO 08 – ESTRUTURA DA PROTENSÃO TOTALMENTE ROMPIDA

NOTA TÉCNICA Nº: 14/2024/DIR/DNIT SEDE
 PROCESSO Nº: 50600.042572/2024-51
 REFERÊNCIA: OBRAS E SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA: EMERGÊNCIA
 OBJETO: OBRAS DE RECONSTRUÇÃO DA PONTE JUSCELINO KUBITSCHK NA BR-226 (DIV TO/MA)

1. OBJETIVOS
- 1.1. Trata-se de situação de **EMERGÊNCIA** ocorrida na Rodovia BR-226/TO, na divisa com o Estado do Maranhão, entre os municípios de Estreito-MA e Aguiarnópolis-TO, em razão do desabamento da ponte Juscelino Kubitschek, no dia **22/12/2024**, conforme relatado no processo SEI nº 50623.002223/2024-38, que ocasionou a interdição total da via, e segundo avaliações preliminares, será necessária a construção de nova ponte para substituição da Ponte colapsada, precedida da demolição controlada da estrutura remanescente.

1.2. A presente nota técnica tem como objetivo apresentar o Custo Médio Gerencial (CMG) referencial para Obras de Arte Especiais (OAEs), com o intuito de ser usado como referência de custos para tomadas de decisão. Foram analisados os preços de obras executadas por meio do Regime Diferencial de Contratação, do tipo integrado, bem como empreendimentos que ainda serão licitados, e cotações de preço no mercado.

1.3. As metodologias aqui descritas estão fundamentadas pela NOTA TÉCNICA Nº: 18/2024/DPP/DNIT SEDE (19907465), para formação do custo referencial do projeto e reconstrução da nova ponte, e NOTA TÉCNICA Nº: 07/2024 (SEI nº 19908810), para formação do custo referencial de demolição.

1.4. A análise foi norteada pela concepção estrutural da superestrutura, a qual varia entre vigas pré-moldada protendidas, balanço sucessivo e extradorso. O sistema construtivo e custo da solução em extradorso equivale ao do balanço sucessivo. Para o estudo foram utilizadas como referências a ponte sobre o Rio Madeira (em Abunã), a ponte sobre o Rio Araguaia (em Xambioá), a ponte sobre o Rio Mamoré (em Guajará-Mirim), a ponte internacional sobre o Rio Uruguai (ligação entre Porto Xavier/BR e San Javier/AR), a ponte sobre o Rio Ibicuí e a ponte sobre o Rio Madeira (em Porto Velho), conforme NOTA TÉCNICA Nº: 18/2024/DPP/DNIT SEDE (19907465).

2. CRITÉRIOS ADOTADOS - PARA RECONSTRUÇÃO DA NOVA PONTE
- 2.1. Para a verificação do custo médio os diferentes trechos de sistemas construtivos das OAEs foram separados e suas áreas determinadas. Baseado em orçamentos de projetos, a relação percentual entre os trechos foram definidas. Observa-se que, pela característica na formatação da planilha de alguns orçamentos, algumas proporcionalidades foram estimadas tomando-se como base o percentual da superestrutura de cada concepção, posteriormente, extrapolado para o restante da obra.

2.2. Destaca-se que as atualizações dos valores para a data-base de agosto/2023 foram elaboradas pela Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura de Transportes – CGCIT. Ao final, tais valores foram atualizados para o mês-base de dezembro de 2024 por meio de índices de reajustamento publicados pelo DNIT.

3. OBRAS ANALISADAS - PARA RECONSTRUÇÃO DA NOVA PONTE
- 3.1. Ponte sobre o Rio Madeira em Abunã

3.1.1. A OAE é composta por trecho corrente (vigas pré-moldada) do lado de Porto Velho com 11 vãos de 45,00 m, trecho em balanço sucessivo com 364,00 m, e o trecho do lado de Jaciara com 5 vãos de 45,0 m, totalizando uma extensão de 1.084,0 m.

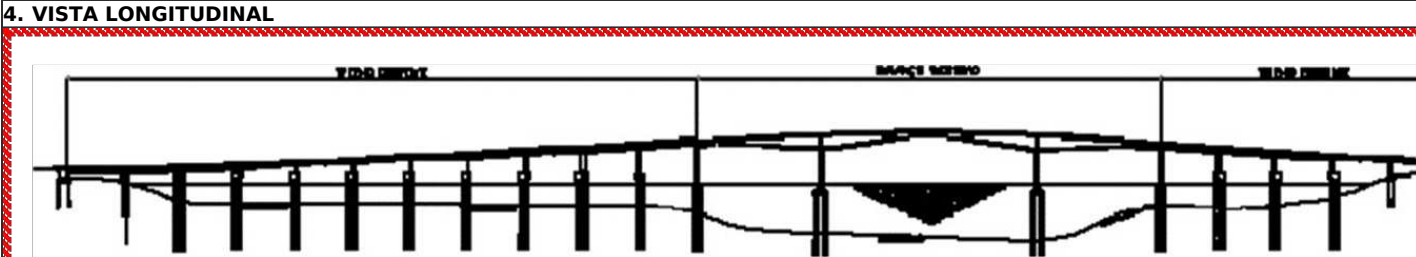
3.1.2. Para o valor referencial dessa obra foi utilizado o orçamento estimado e características geométricas do anteprojeto, disponibilizado no Edital nº 105/2013, na modalidade Regime Diferenciado de Contratação/Contratação Integrada - RDCi. Nesse orçamento o valor total correspondente à ponte é de R\$ 115.508.663,47 (data base de outubro/2012), sendo que o trecho em vigas pré-moldadas corresponde 36,08% e o trecho em balanço sucessivo a 36,00% do valor total da ponte. Com isso, devida a proximidade dos percentuais, adotou-se a equivalência de 50% dos custos totais para cada trecho.

3.1.3. Mediante ao exposto, o trecho de vigas pré-moldadas e em balanço sucessivo equivalem a R\$ 57.754.331,74 (data base de outubro/2012), cada.

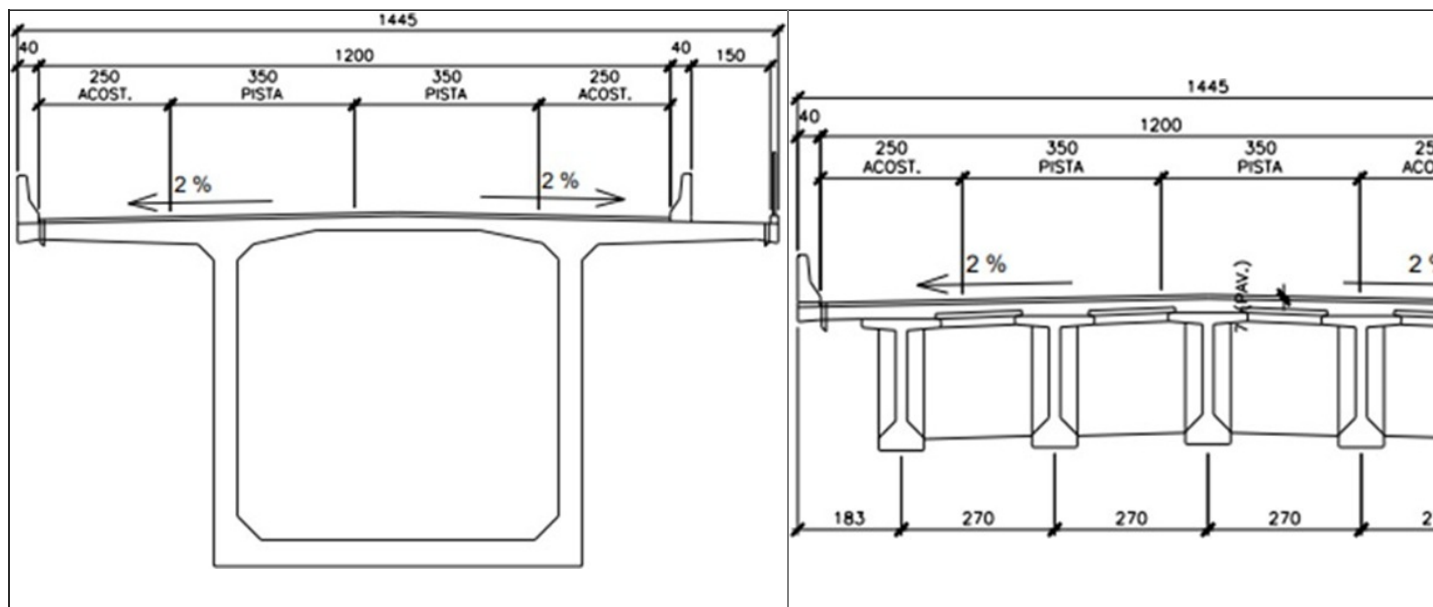
3.1.4. Observação, esse valor não contempla o item – Encabeçamento da Ponte.

3.1.5. A seguir apresenta-se de forma sucinta as características do empreendimento:

1. DADOS DO CONTRATO		
Objeto: Execução de serviços necessários a realização das obras de construção de Ponte sobre o Rio Madeira na rodovia BR-364/RO e acesso		
Modalidade de Contratação: Regime Diferenciado de Contratação - Contratação Integrada		
Edital: 105/2013	Contrato: - TT-1099/2013	Processo-base: 50600.000532/201
2. LOCALIZAÇÃO DA OAE		
Rodovia: BR-364/RO		
Trecho: Entr. BR-174 (A) (Div. MT/RO) – Div. RO/AC		
Subtrecho: Entr. BR-425 (B) (Abunã) – Bom Comércio		
3. CARACTERÍSTICAS DA OAE		
Tipo da estrutura:	Ponte em vigas pré-moldadas e balanço sucessivo	
Extensão:	1.084,00 m	Área nos trechos de balanço sucessivo:
Largura:	14,45 m	
Vão central:	364,00 m	Área no trecho das vigas pré-moldadas:
Trecho Porto Velho:	495,00 m	
Trecho Jaciara:	225,00 m	



5. SEÇÃO TRANSVERSAL	
Trecho em Balanço Sucessivo	Trechos em vigas pré-moldadas



6. VALORES E DATA BASE

Data-base inicial: out-12

Preço total inicial: R\$ 115.508.663,47

*O preço total inicial e atualizado não contempla o valor do encabeçamento da OAE.

Data-base atualizada: dez-24

Preço total atualizado: R\$ 257.160.395,94

Preço para balanço sucessivo: R\$ 128.580.197,97

Preço para vigas pré-moldadas: R\$ 128.580.197,97

7. CUSTO MÉDIO GERENCIAL DA OAE

OAE:

Ponte sobre o Rio Madeira em Abunã

CUSTO MÉDIO NO TRECHO DE BALANÇO SUCESSIVO:

R\$ 24.445,83 / m² (data-base: dez/24)

CUSTO MÉDIO NO TRECHO DE VIGAS PRÉ-MOLDADAS:

R\$ 12.358,73 / m² (data-base: dez/24)

Observações sobre o empreendimento:

- O vão livre do balanço sucessivo é de 170 metros;
- A velocidade de fluxo das águas do rio Madeira é um fator importante para a execução dos serviços. Tem-se registro de velocidade máx

3.2. Ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá

3.2.1. A implantação da Ponte de Xambioá tem como localização a rodovia BR-153/PA/TO entre os municípios de Xambioá/TO e São Geraldo do Araguaia/PA. A OAE é composta por dois trechos em vigas pré-moldadas protendidas, com 739,65 m de comprimento cada, e um trecho central em balanço sucessivo com 246,0 m de comprimento.

3.2.2. Para o valor referencial dessa obra foi utilizado o orçamento elaborado pela projetista Maia Melo, detentora do Contrato 691/2011, à época, com a data base de julho/2015. O valor total atingiu um montante de R\$ 129.636.914,60. O orçamento está no documento SEI nº 1352072.

3.2.3. Como o orçamento só separa o trecho em vigas pré-moldadas protendidas e o trecho em balanço sucessivo na superestrutura, adotou-se essa proporção da superestrutura para as outras partes. O valor total da superestrutura é de R\$ 37.840.488,84, sendo R\$ 28.227.339,26 para o trecho de vigas pré-moldadas e R\$ 9.613.149,60 para o trecho em balanço sucessivo. Com isso, o trecho em vigas pré-moldadas corresponde a aproximadamente 74,6% e o trecho em balanço sucessivo a 25,4%.

3.2.4. Aplicando os percentuais acima no valor total da obra, o trecho de vigas pré-moldadas atingiu um montante de R\$ 96.703.432,78 e o trecho em balanço sucessivo R\$ 32.933.481,89, data base julho/2015.

3.2.5. A seguir apresenta-se de forma sucinta as características do empreendimento:

1. DADOS DO CONTRATO

Objeto: Execução de serviços técnicos de Elaboração de Projeto Executivo de Construção de Ponte Rodoviária sobre o Rio Araguaia na BR - 153/TO e seus acessos na rodovia BR-153/TO.

Modalidade de Contratação: Regime Diferenciado de Contratação - Contratação Integrada

Edital: 355/2016-23

Contrato: 217/2017-23

Processo-Análise: 50600.036333/2017-32

2. LOCALIZAÇÃO DA OAE

Rodovia: BR-153/PA/TO

Trecho: Entr. BR-222 / 230 (A) / PA-150 (Marabá) - Divisa TO / GO

Subtrecho: Entr. PA-461 - Entr. TO-416 (p/ Ananás)

3. CARACTERÍSTICAS DA OAE

Tipo da estrutura: Ponte em vigas pré-moldadas e balanço sucessivo

Extensão: 1725,30 m

Área no trecho de balanço sucessivo: 3.985,20 m²

Largura: 16,20 m

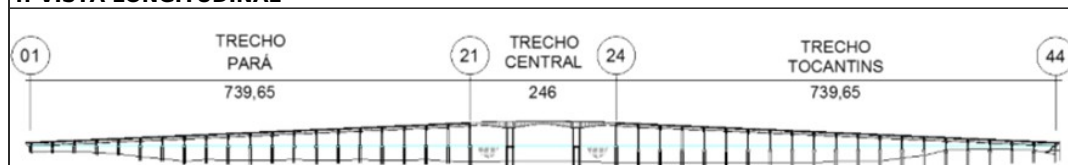
Vão central: 246,00 m

Área nos trechos de vigas pré-moldadas: 23.964,66 m²

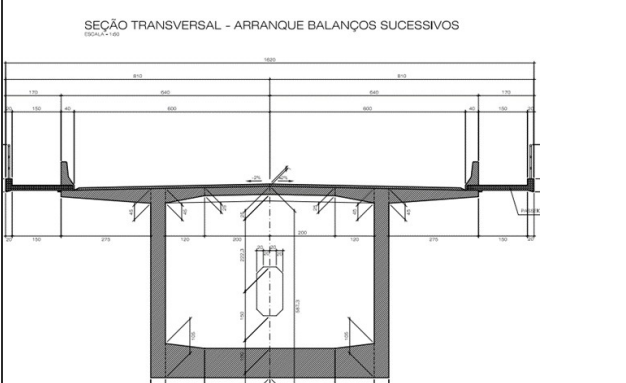
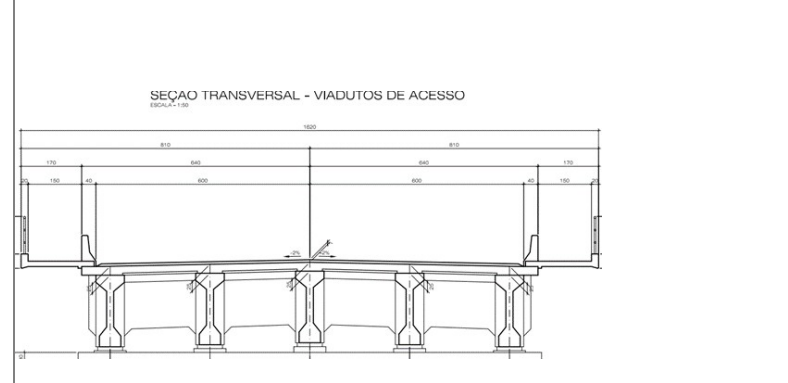
Trecho Pará: 739,65 m

Trecho Tocantins: 739,65 m

4. VISTA LONGITUDINAL

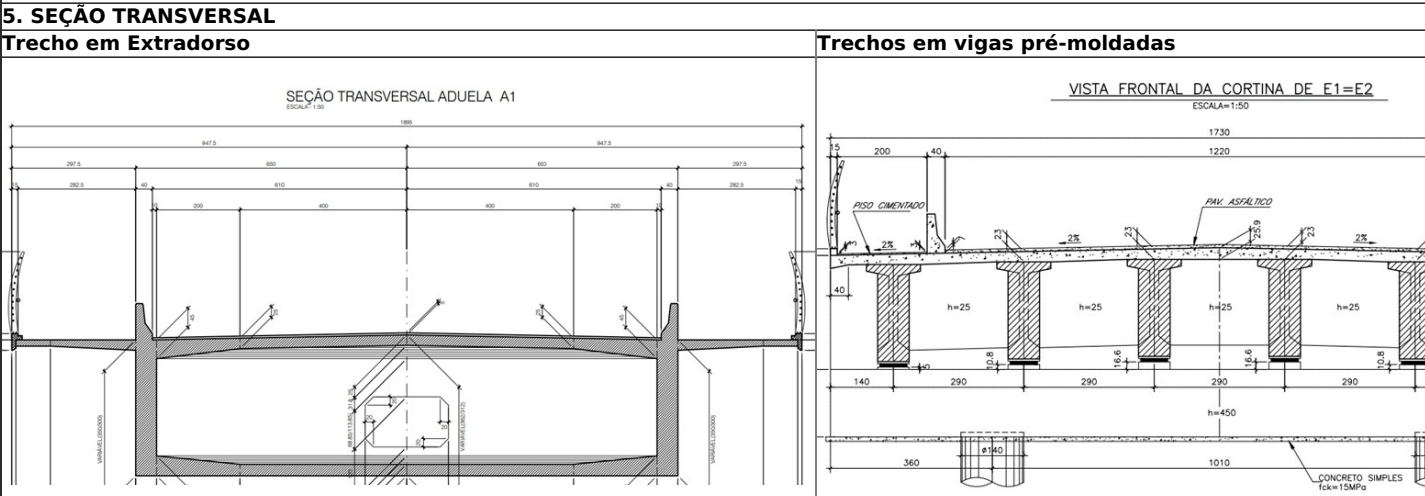
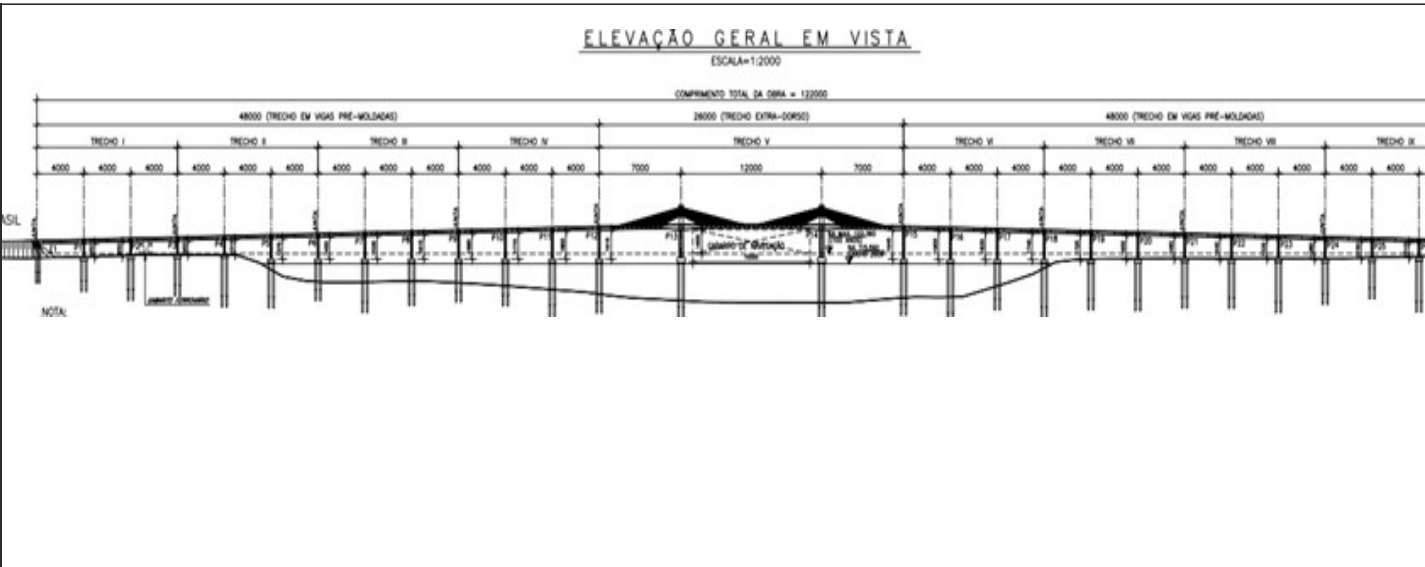


5. SEÇÃO TRANSVERSAL

Trecho em Balanço Sucessivo		Trechos em vigas pré-moldadas	
			
6. VALORES E DATA-BASE			
Data-base inicial: jul-15		Data-base atualizada: dez-24	
Preço total inicial: R\$ 129.636.914,60		Preço total atualizado: R\$ 239.773.217,09	
		Preço para balanço sucessivo: R\$ 60.912.950,01	
		Preço para vigas pré-moldadas: R\$ 178.860.267,08	
7. CUSTO MÉDIO GERENCIAL DA OAE			
OAE:		Ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá	
CUSTO MÉDIO NO TRECHO DE BALANÇO SUCESSIVO:		R\$ 15.284,79 / m² (data-base: dez/24)	
CUSTO MÉDIO NO TRECHO DE VIGAS PRÉ-MOLDADAS:		R\$ 7.459,97 / m² (data-base: dez/24)	
Observações sobre o empreendimento:			
• O vão livre do balanço sucessivo é de 112 metros; • O orçamento está disponível no Processo 50623.000901/2014-56 (SEI nº 1352072).			

- 3.3. **Ponte sobre o Rio Mamoré em Guajará-Mirim**
- 3.3.1. A implantação da Ponte Internacional sobre o Rio Mamoré ligará o Brasil (Guajara Mirim) e a Bolívia (Guayara Merin), na rodovia BR- 425/RO. A extensão total da ponte é de 1.220,00m. Os dois trechos extremos da ponte são formados por vigas pré-moldadas protendidas de 40,00m de extensão cada. Além dos trechos extremos, a OAE possui um trecho central em extradorso com três vãos contínuos: os dois extremos, de equilíbrio, com 70,0m cada e o vão central com 120,0m. A largura total do tabuleiro é de 17,30m.
- 3.3.2. Para o valor referencial dessa obra foi utilizado o orçamento elaborado pelo Consórcio JDS-Antranig-Arte Pontes, detentora do Contrato 245/2009, à época, com a data base de Maio/2014. O valor do empreendimento atingiu um montante de R\$ 135.669.236,91. Nesse orçamento o valor total correspondente à ponte é de R\$ 115.600.046,92 (data base de maio/2014), sendo R\$ 76.718.478,16 para o trecho de vigas pré-moldadas e R\$ 38.881.568,76 para o trecho em extradorso. Com isso, o trecho em vigas pré-moldadas corresponde a aproximadamente 66,37% e o trecho em extradorso a 33,63%.
- 3.3.3. Aplicando os percentuais acima no valor total da obra (R\$ 135.669.236,91), o trecho de vigas pré-moldadas tem um orçamento estimado em R\$ 90.043.672,54 e o trecho extradorso em R\$ 45.625.564,37, com data base de maio/2014.
- 3.3.4. A seguir apresenta-se de forma sucinta as características do empreendimento:

1. DADOS DO CONTRATO		
Objeto: Elaboração de projetos básico e executivo de engenharia e elaboração de estudo de impacto ambiental, relatório de impacto ambiental, plano básico ambiental e estudos florestais para obras da Ponte Internacional sobre o Rio Mamoré, acessos e complexos de fronteira, ligando o Brasil (Guajará-Mirim) e a Bolívia (Gauyaramerín), na RODOVIA: BR-425/RO; TRECHO: Entr. BR-364 (A) (Abunã) – Front. Brasil/Bolívia (Início da travessia do Rio Mamoré); SUBTRECHO: Entr. BR-421 – Front. Brasil/Bolívia (Início da travessia do Rio Mamoré); EXTENSÃO: 11,7 Km		
Edital: 013/09-00	Contrato: 245/2009	Processo-base: 50600.005073/2008-62
2. LOCALIZAÇÃO DA OAE		
Rodovia: BR-425/RO		
Trecho: Entr. BR-364 (A) (Abunã) – Front. Brasil/Bolívia (Início da travessia do Rio Mamoré);		
Subtrecho: Entr. BR-421 – Front. Brasil/Bolívia (Início da travessia do Rio Mamoré);		
3. CARACTERÍSTICAS DA OAE		
Tipo da estrutura: Ponte em vigas pré-moldadas e balanço sucessivo		
Extensão total: 1.220,00 m	Área nos trechos de balanço sucessivo: 4.927,00 m²	
Largura no trecho extradorso: 18,95 m		
Largura no trecho pré-moldado: 17,30 m	Área no trecho das vigas pré-moldadas: 16.608,00 m²	
Trecho em balanço sucessivo: 260,00 m		
Trecho em vigas pré-moldadas: 960,00 m		
4. VISTA LONGITUDINAL		



6. VALORES E DATA-BASE	
Data-base inicial: mai-14	Data-base atualizada: dez-24
Preço total inicial: R\$ 135.669.236,91	Preço total atualizado: R\$ 267.214.833,37
	Preço para extradorso: R\$ 89.864.348,46
	Preço para vigas pré-moldadas: R\$ 177.350.484,92
7. CUSTO MÉDIO GERENCIAL DA OAE	
OAE:	Ponte sobre o Rio Mamoré em Guajará-Mirim
CUSTO MÉDIO NO TRECHO DE EXTRADORSO:	R\$ 18.239,16 /m² (data-base: dez/24)
CUSTO MÉDIO NO TRECHO DE VIGAS PRÉ-MOLDADAS	R\$ 10.678,62 /m² (data-base: dez/24)
Observações sobre o empreendimento:	
• O vão livre do extradorso é de 120 metros; • O empreendimento não foi licitado.	

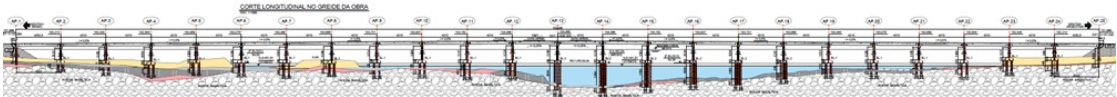
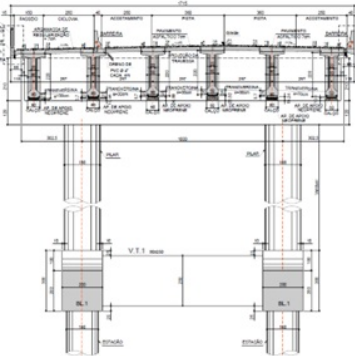
3.4. **Ponte Internacional sobre o Rio Uruguai ligando Porto Xavier (Brasil) / San Javier (Argentina)**

3.4.1. A implantação da Ponte Internacional sobre o Rio Uruguai ligará o Brasil (Porto Xavier) e a Argentina (San Javier), na rodovia BR-392/RS. A extensão total da ponte é de 1.033,45m e possui apenas uma concepção estrutural, vigas pré-moldadas protendidas. A largura total do tabuleiro é de 17,15m.

3.4.2. Para o valor referencial dessa obra foi utilizado o orçamento elaborado pelo Consórcio Ponte Brasil - Argentina (Única Consultores de Engenharia e Fares & Associados Engenharia), detentora do Contrato [401/2020-00](#), à época, com a data base de Abril/2022. O valor correspondente à ponte atingiu um montante de R\$ 96.904.803,95, equivalente a 42,54% do orçamento total do empreendimento. Esse percentual foi utilizado para definir os valores da administração local, mobilização e desmobilização e projeto de engenharia. Com isso, o valor da ponte é de R\$ 111.656.580,96 (data base de Abril/2022).

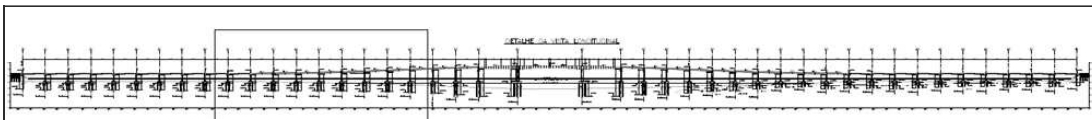
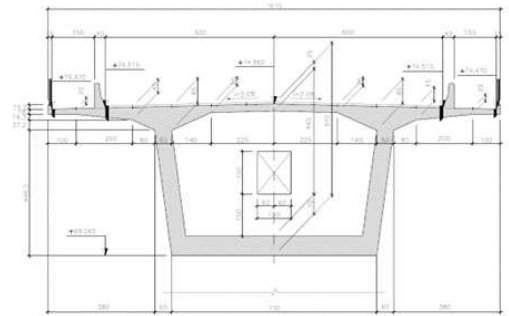
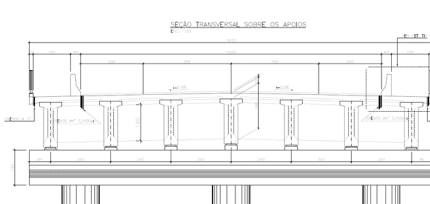
3.4.3. A seguir apresenta-se de forma sucinta as características do empreendimento:

1. DADOS DO CONTRATO	
Objeto: Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para construção da Ponte Internacional Porto Xavier (Brasil) / San Javier (Argentina), acessos - margem Brasil e margem Argentina - e infraestrutura completa para execução dos Complexo Integrado de Fronteira (Aduana), na Rodovia BR-392/RS.	
Modalidade de Contratação: RDCi	
Edital: 063/2020-00	Contrato: 401/2020-00
Processo-base: 50600.022128/2019-51	

2. LOCALIZAÇÃO DA OAE	
Rodovia: BR-392/RS Trecho: Porto Novo (Rio Grande) - Entr BR-472 (Front Brasil/Argentina) (Porto Xavier); Subtrecho: Entr RS-168 (p/São Paulo das Missões) - Entr BR-472 (Front Brasil/Argentina) (Porto Xavier);	
3. CARACTERÍSTICAS DA OAE	
Tipo da estrutura: Ponte em vigas pré-moldadas protendidas Extensão total: 1.033,45 m Largura: 17,15 m	
Comprimento dos vãos: 43,10 m Área do tabuleiro: 17.723,67 m ²	
4. VISTA LONGITUDINAL	
	
5. SEÇÃO TRANSVERSAL	
	
6. VALORES E DATA-BASE	
Data-base inicial: abr-22 Preço total inicial: R\$ 111.656.580,96	
Data-base atualizada: dez-24 Preço total atualizado: R\$ 114.714.241,98	
7. CUSTO MÉDIO GERENCIAL DA OAE	
OAE: Ponte Internacional Porto Xavier (Brasil) / San Javier (Argentina)	
CUSTO MÉDIO: R\$ 6.472,38 /m ² (data-base: dez/24)	

- 3.5. PONTE RODOVIÁRIA SOBRE O RIO IBICUI
- 3.5.1. A ponte tem 1.628,20 m de comprimento total, distribuídos em 20 (vinte) vãos de acesso de 35,19m na margem esquerda, 20 (vinte) vãos de acesso de 35,19 m na margem direita e o trecho principal com o vão central medindo 100,00 m, complementado por vãos laterais de 60,0 m.
- 3.5.2. Para o valor referencial dessa obra foi utilizado o orçamento elaborado pela projetista INCORP - Consultoria e Assessoria Ltda, detentora do Contrato 393/2014-00, à época, com a data base de Janeiro/2016. O valor correspondente à ponte atingiu um montante de R\$ 78.370.693,52, equivalente a 56,96% do orçamento total do empreendimento. Esse percentual foi utilizado para definir os valores dos serviços preliminares. O valor do apoio náutico foi considerado de forma integral. Com isso, o valor da ponte é de R\$ 93.223.757,54 (data base de Janeiro/2016).
- 3.5.3. Como o orçamento só separa o trecho em vigas pré-moldadas protendidas e o trecho em balanço sucessivo na superestrutura, adotou-se essa proporção da superestrutura para as outras partes. Os percentuais encontrados foram 79,29% para o trecho de vigas pré-moldadas e 20,71% para o trecho em balanço sucessivo.
- 3.5.4. A seguir apresenta-se de forma sucinta as características do empreendimento:

1. DADOS DO CONTRATO	
Objeto: Concorrência pública seleção de empresas de consultoria especializadas para execução de serviços de elaboração de projetos de engenharia para c Rodoviária e acessos na BR-472/RS. Modalidade de Contratação: Concorrência	
Edital: 0162/2013	Contrato: 0393/2014-00
Processo-base: 506	
2. LOCALIZAÇÃO DA OAE	
Rodovia: BR-472/RS Trecho: Entr. BR-158/386 (P/ Frederico Westphalen) Palmitinho – Front. Brasil/Uruguai Subtrecho: Acesso Leste a Itaqui – Entr. BR 290 (A)	
3. VISTA LONGITUDINAL	

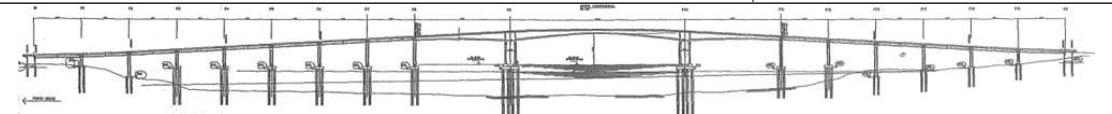
		
4. SEÇÃO TRANSVERSAL		
Trecho em Balanço Sucessivo 		Trechos em vigas pré-moldadas 
5. CARACTERÍSTICAS DA OAE		
Tipo da estrutura: Ponte em vigas pré-moldadas e balanço sucessivo		
Extensão total: 1.626,20 m		Área do trecho em balanço sucessivo: 3.450,00 m²
Largura: 16,10 m		Área do trecho das vigas pré-moldadas: 2.407,60 m²
Comprimento do trecho balanço sucessivo: 220,00 m		
Comprimento do trecho pré-moldado: 1407,60 m		
6. VALORES E DATA-BASE		
Data-base inicial: jan-16		Data-base atualizada: dez-24
Preço total inicial: R\$ 93.223.757,54		Preço total atualizado: R\$ 173.472.783,74
		Preço para balanço sucessivo: R\$ 35.926.213,52
		Preço para vigas pré-moldadas: R\$ 137.546.570,22
7. CUSTO MÉDIO GERENCIAL DA OAE		
OAE: Ponte Rodoviária sobre o Rio Ibicuí		
CUSTO MÉDIO NO TRECHO DE BALANÇO SUCESSIVO: R\$ 10.142,92 /m² (data-base: dez/24)		
CUSTO MÉDIO NO TRECHO DE VIGAS PRÉ-MOLDADAS: R\$ 6.069,38 /m² (data-base: dez/24)		

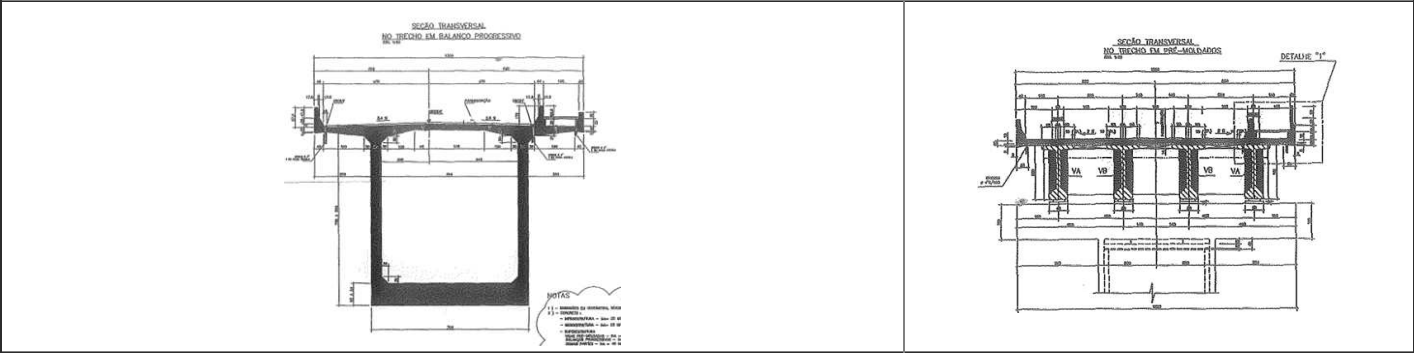
3.6. PONTE SOBRE O RIO MADEIRA NO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO

3.6.1. A ponte está localizada na BR-319/RO e foi executada pelo Consórcio Aterpa/M. Martins, Contrato TT-274/2010-00. A ordem de serviço foi emitida em 24/03/2010. A OAE é composta por dois trechos em vigas pré-moldadas protendidas e um trecho central em balanço sucessivo com 345,0 m de comprimento.

3.6.2. Para o valor referencial dessa obra foi utilizada as informações do SIAC. Após atualização dos valores de julho/2009 para agosto/2023 o percentual correspondente à ponte foi de 52,05%, desse 51,24% para o trecho de vigas pré-moldadas e 48,76% para o trecho em balanço sucessivo. O percentual de 52,05% foi utilizado para definir os valores proporcionais dos serviços preliminares, apoio náutico e sondagens.

3.6.3. A seguir apresenta-se de forma sucinta as características do empreendimento:

1. DADOS DO CONTRATO		
Objeto: Execução de serviços necessários à realização das obras de construção da Ponte sobre o Rio Madeira no Município de Porto Velho, Rodovia BR-319/RO.		
Modalidade de Contratação: Concorrência		
Edital: 395/2008-00	Contrato: TT-274/2010-00	Processo-base: 50600.003976/2008-17
2. LOCALIZAÇÃO DA OAE		
Rodovia: BR-319/RO		
Trecho: Div. AM/RO – Entr. BR-364 (Trevo do Roque) Trecho Urbano		
Subtrecho: Início da travessia Rio Madeira – Porto Velho – Trecho Urbano		
3. VISTA LONGITUDINAL		
		
4. SEÇÃO TRANSVERSAL		
Balanço Sucessivo		Trecho vigas pré-moldadas



5. CARACTERÍSTICAS DA OAE	
Tipo da estrutura: Ponte em vigas pré-moldadas e balanço sucessivo	
Extensão total: 975,00 m	Área do trecho em balanço sucessivo: 4.140,00 m ²
Largura: 12,00 m	
Comprimento do trecho balanço sucessivo: 345,00 m	Área do trecho das vigas pré-moldadas: 7.560,00 m ²
Comprimento do trecho pré-moldado: 630,00 m	
6. VALORES E DATA-BASE	
Data-base inicial: jul-09	Data-base atualizada: dez-24
Preço total inicial: R\$ 177.271.134,22	Preço total atualizado: R\$ 357.276.220,76
	Preço para balanço sucessivo: R\$ 174.190.888,57
	Preço para vigas pré-moldadas: R\$ 183.085.332,18
7. CUSTO MÉDIO GERENCIAL DA OAE	
	OAE: Ponte sobre o Rio Madeira no município de Porto Velho
	CUSTO MÉDIO NO TRECHO DE BALANÇO SUCESSIVO: R\$ 42.075,09 /m ² (data-base: dez/24)
	CUSTO MÉDIO NO TRECHO DE VIGAS PRÉ-MOLDADAS: R\$ 24.217,64 /m ² (data-base: dez/24)

4. **PREMISSAS TÉCNICAS ADOTADAS**
- 4.1. **DEMOLIÇÃO:**
- 4.1.1. Com base nas informações coletadas no Plano de Trabalho - Obras Emergenciais ENGEPLUS_BE (19907031), observou-se que a OAE sofreu colapso progressivo e ocorreu uma ruptura próximo aos apoios do trecho em balanço sucessivo, fazendo com que a estrutura perdesse a integridade física, estabilidade e a proteção externa existente.
- 4.1.2. Diante dos fatos, concluiu-se que a demolição por implosão da estrutura remanescente da ponte Juscelino Kubitschek é essencial para eliminar os riscos associados ao comprometimento estrutural da parte remanescente. Essa metodologia destaca-se por sua precisão e eficiência, permitindo a execução do serviço de forma ágil e controlada.
- 4.1.3. Por meio da NOTA TÉCNICA Nº: 07/2024 (SEI nº 19908810), foi realizado o levantamento de custos para demolição da ponte sobre o Rio Tocantins conforme segue:
- 4.1.4. **METODOLOGIA APLICADA**
- 4.1.4.1. Para demolição de uma ponte inteira de concreto armado, a metodologia mais viável vai depender de alguns fatores, como o local onde a ponte está, o impacto ambiental, o orçamento e os riscos de segurança. Aqui estão algumas das opções mais comuns e suas viabilidades:
- 4.1.4.2. **Implosão Controlada (Explosivos)**
1. O uso de explosivos estrategicamente posicionados para causar o colapso da ponte de forma controlada.
- I - Vantagens:
- Rápida execução, ideal para projetos com prazos curtos;
 - Eficiente para grandes estruturas.
- II - Desvantagens:
- Alto custo de planejamento e licenciamento;
 - Requer evacuação e controle do entorno;
 - Risco de danos a estruturas próximas.
- Viabilidade: Ideal para obras emergenciais onde há necessidade de celeridade na execução do serviço.
- 4.1.4.3. **Demolição Mecânica (Equipamentos Pesados)**
1. Utilização de escavadeiras, britadores hidráulicos e martelos pneumáticos para desmontar a estrutura.
- I - Vantagens:
- Menor custo;
 - Mais segura em áreas urbanas;
 - Gera maior controle no processo, minimizando o risco de danos ao redor;
 - Permite separação dos materiais para reciclagem.
- 4.1.5. **ORÇAMENTO PARAMÉTRICO**
- 4.1.5.1. Tomou-se como referência o orçamento da obra emergencial da ponte sobre o rio Caí, Ofício-Circular 2517/2024/DIR/DNIT SEDE (SEI nº 17787188), como valor paramétrico, conforme faz referência a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, no seu Art. 22, §2º, em que se verificam os valores e volumes para demolição por implosão controlada.
- 4.1.5.2. Foi mensurado o volume de demolição da ponte antiga com as seguintes quantidades e elementos estruturais da OAE:

- Laje do tabuleiro – 439,84m³;
- 02 vigas longarinas – 389,71m³;
- pilares – 15m³;
- Blocos – 50 m³;
- Encontros – 28,60m³;
- Laje de transição – 34,44m³
- Volume total: 957,59m³.

4.1.5.3. Assim, com base na proporcionalidade existente entre os valores apresentados na referida nota, a cotação apresentada pela Nitrotech Demolições, **para demolição da ponte Juscelino Kubitschek**, sem BDI.

IT.	DESCRIÇÃO	UN.	QTE.	PREÇOS (R\$)	
				UNIT.	TOTAL
1	Mobilização e desmobilização de máquinas e equipamentos	VB	1	400.000,00	400.000,00
2	Demolição/implosão do restante da ponte sobre o Rio Tocantins (infra, meso e superestrutura), limpeza e bota fora do material demolido (considerandoas DMTs fornecidas para descarte de entulho)	VB	1	18.000.000,00	18.000.000,00
TOTAL GERAL (R\$)					18.400.000,00

4.1.5.4. Na cotação supracitada estão inclusos os seguintes serviços e condições propostas pela empresa:

4.1.6. **PRazos E Condições:**

- Início: Imediato;
- Execução prevista: Conforme cronograma do cliente;
- Medição: 20% após a mobilização e 80% após a conclusão.
- Pagamento: 15 dias;
- Validade da proposta: 30 (trinta) dias.

4.1.7. **MÃO DE OBRA (DIRETA E INDIRETA):**

- Engenheiro; Encarregado Bláster; Marteleiteiro; Operador de perfuratrizes; Operador de escavadeira; Operador de máquina de fio; Maçariqueiro; Soldador; Ajudantes.

4.1.8. **EQUIPAMENTOS PRINCIPAIS:**

- Escavadeira com rompedor; Caminhão munck; Caminhão basculante; Compressor de ar 900PCM; Gerador de energia; Máquina de fio diamantado; Ferramentas manuais; Veículos de apoio.

4.1.9. **ENCARGOS DA NITROTECH:**

- Mobilização e desmobilização de equipamentos e pessoal; Equipamentos e mão-de-obra especializadas; Fornecimento de explosivos; Fornecimento de materiais de consumo; Fornecimento de máquinas e equipamentos; Fornecimento de diesel; Fornecimento de fio diamantado; Fornecimento de materiais de consumo; Deslocamento da equipe para as frentes de trabalho; Limpeza e bota fora do material demolido; Fornecimento de EPIs – Equipamento de proteção individual; Deslocamento da equipe para as frentes de trabalho; Tributos e encargos sociais; Responsabilidade técnica.

4.1.10. **ENCARGOS DO CONTRATANTE:**

- Licenças de obra junto aos órgãos competentes; Marcação e fiscalização dos serviços.

4.1.11. **BDI PARA DEMOLIÇÃO:**

- Aplicar BDI diferenciado de 15% sobre o serviço de demolição, conforme <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucao-normativa/2021/in-62-2021-dpp-ba-178-de-20-09-2021.pdf>.

4.2. **RECONSTRUÇÃO:**

4.2.1. A Coordenação-Geral de Desenvolvimento e Projetos sugeriu algumas premissas técnicas para serem adotadas na nova ponte entre os municípios de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA, denominada Ponte de Estreito, como segue.

4.2.2. Comprimento total da obra de arte especial:

4.2.3. A estrutura colapsada possuía uma extensão total de cerca de 533,0 m conforme figura abaixo.



4.2.4. No entanto, devido às incertezas relacionadas à estabilidade dos aterros de encabeçamento existentes, sugere-se o acréscimo de cerca de 50,0m da estrutura para cada lado da OAE de forma a diminuir o comprimento e altura dos aterros de encabeçamento, resultando num **comprimento total da OAE de 630,0m**.

4.2.5. Vão livre principal mínimo

4.2.5.1. Devido ao colapso ocorrido principalmente na superestrutura do trecho em balanço sucessivo, poderá haver vestígios dos elementos de fundação da estrutura existente. Além disso, a calha do Rio Tocantins neste trecho de transposição apresenta-se bastante profunda e com taludes bem inclinados, deste modo, sugere-se um vão principal de no mínimo 150,0 m de modo a se evitar a execução dos apoios em água bem como a sobreposição dos apoios novos aos existentes.

4.2.5.2. Considerando uma extensão total para a ponte de 630,0m e um trecho central em balanço sucessivo de 300,0m, com vãos laterais de 75,0m e vão central de 150,0m, sugere-se vãos entre 30,0m e 40,0m para os segmentos em vigas pré-moldadas protendidas.

4.2.6. Plataforma da estrutura

4.2.6.1. Sugere-se uma seção transversal com largura de 19,0m distribuído da seguinte maneira: duas faixas de rolamento de 3,60 m

cada, dois acostamentos de 3,0 m cada, duas barreiras de proteção tipo New Jersey de 0,4m cada, dois passeios de 2,3m cada e 0,2m para fixação do guarda-corpo em cada extremidade do tabuleiro.

4.2.7. Outras considerações

4.2.7.1. Quanto aos normativos vigentes em relação as Obras de Arte Especiais, deve-se dar especial atenção aos seguintes pontos:

- 1. A classe de agressividade ambiental mínima adotada em projeto para as Obras de Arte Especiais deverá ser II – Moderada;
- 2. A NBR 6118: Projeto de estruturas de concreto foi atualizada em 2023, por isso, faz-se necessário utilizar essa NBR atualizada a partir de 2023;
- 3. O nível de protensão a ser adotada é a protensão limitada, seguindo a NBR 6118:2023;
- 4. Para o reconhecimento do solo deverá ser realizada no mínimo uma sondagem para cada linha de apoio no trecho em viga pré-moldada e no mínimo duas sondagens por linha de apoio para o trecho em balanço sucessivo. As linhas de apoio correspondem ao centro geométrico dos elementos da fundação da OAE em cada apoio;
- 5. Os guarda-corpos externos deverão possuir altura mínima de 1,8m; e
- 6. Sugere-se o percentual de 3% em cima do valor global para determinar o valor de projeto.

4.2.7.2. Tomando como base o critério de pagamento da execução das obras da ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá, sugere-se os seguintes percentuais a serem considerados tomando por base os valores constantes na Tabela do Item 4.3.4 na presente Nota Técnica:

- 1. Projeto básico/executivo de engenharia: 3,00%
- 2. Serviços preliminares: 5,51%
- 3. Infraestrutura: 42,81%
- 4. Mesoestrutura: 6,36%
- 5. Superestrutura: 31,21%
- 6. Lajes de transição: 0,04%
- 7. Acabamentos: 2,69%
- 8. Drenagem: 0,02%
- 9. Pavimentação: 0,54%
- 10. Sinalização rodoviária e de obras: 0,12%
- 11. Sinalização náutica: 0,20%
- 12. Apoio à construção: 7,45%
- 13. Componente ambiental: 0,05%

4.3. APLICAÇÃO DOS VALORES DE REFERÊNCIA À IMPLANTAÇÃO EM TELA

4.3.1. Considerando todos os empreendimentos acima, segue quadro resumo com o Custo Médio Gerencial encontrado de cada OAE com a data-base referente a dezembro/2024. Os dados foram atualizados para um mesmo mês de referência (dezembro de 2024) e estão demonstrados na Tabela 1.

Tabela 1 – Valores atualizados de obras com métodos construtivos em balanço sucessivo e pré-moldado.

OAE	NOME DA OAE	Preço (R\$/m²) - dez/2024	
		Balanço sucessivo	Vigas pré-moldadas
1.	Ponte sobre o Rio Madeira em Abunã	R\$ 24.445,83	R\$ 12.358,73
2.	Ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá	R\$ 15.284,79	R\$ 7.459,97
3.	Ponte sobre o Rio Mamoré em Guajará-Mirim	R\$ 18.239,16	R\$ 10.678,62
4.	Ponte Internacional Porto Xavier (Brasil) / San Javier (Argentina)	-	R\$ 6.472,38
5.	Ponte Rodoviária sobre o Rio Ibicuí	R\$ 10.142,9	R\$ 6.069,3
6.	Ponte sobre o Rio Madeira no município de Porto Velho	R\$ 42.075,0	R\$ 24.217,6
7	Ponte na BR-349/AL/SE¹	R\$ 17.792,52	R\$ 8.677,03
8	Custo Médio Gerencial	R\$ 12.201,96	R\$ 8.050,38

¹ Detalhes do orçamento apresentado no processo SEI50600.036075/2023-32

4.3.2. A base de dados acima permitiu a realização de uma análise estatística sobre os valores. Os resultados demonstraram uma grande variabilidade e, conseqüentemente, um alto desvio padrão. Essa variabilidade é típica das diferentes regiões nos quais os empreendimentos foram projetados, bem como em função do lapso temporal existente entre os orçamentos. Contudo, é importante ressaltar que tratam-se de obras executadas ou contratadas pelo DNIT e que, portanto, podem ser utilizadas como referências para futuras contratações em uma análise paramétrica.

4.3.3. Considerando o patamar do coeficiente de variação para os dois processos construtivos (pré-moldado e balanço sucessivo), torna-se necessário o uso da mediana dos valores como melhor medida de tendência central. Com isso, obteve-se os valores de R\$ 8.363,70/m² para o trecho com método construtivo em pré-moldado e R\$ 16.538,66/m² para o segmento em balanço sucessivo.

4.3.4. Dessa forma, considerando a extensão proposta da nova ponte, com 630,0 m de extensão e plataforma de 19,0 m, a Tabela 2 apresenta os valores finais.

Tabela 2 - Resumo dos valores referenciais para nova ponte na BR-226/TO/MA (com BDI).

Segmento	R\$/m²	Extensão (m)	Largura (m)	Área (m²)	Valor total (dez/2024)
Vigas pré-moldadas	8.363,70	330,00	19,0	6.270,00	R\$ 52.440.428,61
Balanço sucessivo	16.538,66	300,00	19,0	5.700,00	R\$ 94.270.344,60
Projetos					R\$ 4.401.323,20
TOTAL					R\$ 151.112.096,41

4.4. **CUSTOS FINAL PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO, DEMOLIÇÃO E RECONSTRUÇÃO**

4.4.1. Considerando as premissas apresentadas na presente Nota Técnica, fundamentadas na NOTA TÉCNICA Nº: 18/2024/DPP/DNIT SEDE (19907465), para formação do custo referencial do projeto e reconstrução da nova ponte, eNOTA TÉCNICA Nº: 07/2024 (SEI nº 19908810), tem-se que o **custo final, com BDI, data-base dezembro/2024**, para a contratação emergencial em tela é de **R\$ 172.272.096,41 (cento e setenta e dois milhões, duzentos e setenta e dois mil noventa e seis reais e quarenta e um centavos)**, conforme detalhamento abaixo:

Tabela 3 - Custo final para elaboração de projeto, demolição e reconstrução da nova ponte na BR-226/TO/MA.

Serviço	Valor total (dez/2024)
Projetos	R\$ 4.401.323,20
Demolição	R\$ 18.400.000,00
BDI 15% Demolição	R\$ 2.760.000,00
Construção Nova Ponte	R\$ 146.710.773,21
TOTAL	R\$ 172.272.096,41

5. **CONCLUSÃO**

5.1. Diante do exposto e, considerando todas as premissas técnicas apresentadas, o valor final a ser considerado para fins de demolição e Reconstrução da Ponte Juscelino Kubitschek na BR-226 (DIV TO/MA) é de **R\$ 172.272.096,41 (cento e setenta e dois milhões, duzentos e setenta e dois mil noventa e seis reais e quarenta e um centavos), data-base dezembro/2024**.

Brasília, na data da assinatura eletrônica.



Documento assinado eletronicamente por **Fabio Pessoa da Silva Nunes, Diretor de Infraestrutura Rodoviária**, em 30/12/2024, às 11:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **19907103** e o código CRC **D6AEBC46**.

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR DA CONTRATAÇÃO

1. INFORMAÇÕES BÁSICAS

1.1. Número do processo: SEI nº 50600.042572/2024-51.

2. INTRODUÇÃO

2.1. O presente documento trata do Estudo Técnico Preliminar - ETP, para a **CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO E EXECUÇÃO DE OBRA EMERGENCIAL PARA RECONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO TOCANTINS (JUSCELINO KUBITSCHKE DE OLIVEIRA)**, localizada na BR-226/TO, entre os municípios de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA, sob a jurisdição da Unidade Local de Araguaína/TO e supervisionada pela Superintendência Regional do DNIT no estado do Tocantins - SRE/TO.

2.2. A elaboração do ETP fundamenta-se no disposto no **Artigo 18, §§ 1º e 2º, da Lei nº 14.133/2021**, que regulamenta a fase preparatória dos processos licitatórios. Esse artigo estabelece a obrigatoriedade de um estudo técnico preliminar que aborde a necessidade da contratação, evidencie o problema a ser resolvido, apresente a melhor solução técnica e econômica e demonstre a viabilidade da execução, alinhada com o planejamento estratégico e orçamentário da Administração Pública.

"Art. 18. A fase preparatória do processo licitatório é caracterizada pelo planejamento e deve compatibilizar-se com o plano de contratações anual de que trata o inciso VII do caput do art. 12 desta Lei, sempre que elaborado, e com as leis orçamentárias, bem como abordar todas as considerações técnicas, mercadológicas e de gestão que podem interferir na contratação, compreendidos:

I - a descrição da necessidade da contratação fundamentada em estudo técnico preliminar que caracterize o interesse público envolvido;

(...)

§1º O estudo técnico preliminar a que se refere o inciso I do caput deste artigo deverá evidenciar o problema a ser resolvido e a sua melhor solução, de modo a permitir a avaliação da viabilidade técnica e econômica da contratação, e conterá os seguintes elementos:

I - descrição da necessidade da contratação, considerado o problema a ser resolvido sob a perspectiva do interesse público;

II - demonstração da previsão da contratação no plano de contratações anual, sempre que elaborado, de modo a indicar o seu alinhamento com o planejamento da Administração;

III - requisitos da contratação;

IV - estimativas das quantidades para a contratação, acompanhadas das memórias de cálculo e dos documentos que lhes dão suporte, que considerem interdependências com outras contratações, de modo a possibilitar economia de escala;

V - levantamento de mercado, que consiste na análise das alternativas possíveis, e justificativa técnica e econômica da escolha do tipo de solução a contratar;

VI - estimativa do valor da contratação, acompanhada dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte, que poderão constar de anexo classificado, se a Administração optar por preservar o seu sigilo até a conclusão da licitação;

VII - descrição da solução como um todo, inclusive das exigências relacionadas à manutenção e à assistência técnica, quando for o caso;

VIII - justificativas para o parcelamento ou não da contratação;

IX - demonstrativo dos resultados pretendidos em termos de economicidade e de melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis;

X - providências a serem adotadas pela Administração previamente à celebração do contrato, inclusive quanto à capacitação de servidores ou de empregados para fiscalização e gestão contratual;

XI - contratações correlatas e/ou interdependentes;

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

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

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

2.3. Neste contexto, serão adotadas as orientações contidas nas Instruções Normativas e Manuais:

- [Resolução Nº 20, de 16 de dezembro de 2021](#) (SEI! nº 10036597) - Guia de Contratações Emergenciais - DNIT;
- [Licitações e Contratos - Orientações e Jurisprudência do TCU - 5a Edição](#);
- [Instrução Normativa nº 40 de 22 de maio de 2020](#);
- [Instrumento de Padronização dos Procedimento de Contratacao-AGU-Fev-2024](#);
- [Instrução Normativa Nº 42/DNIT Sede, de 04 de agosto de 2021](#);
- [Instrução Normativa Nº 9/DNIT Sede, de 01 de setembro de 2023](#);
- [Instrução Normativa Nº 5 de 26 de maio de 2017](#);
- [Instrução Normativa Nº 49 de 30 de junho de 2020](#);
- [Acórdão nº 84/2020 - TCU Plenário](#);
- Dentre outras.

2.4. O evento ocorrido no dia 22 de dezembro de 2024, que culminou no colapso estrutural da Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, resultou no rompimento do trecho central em balanço sucessivo (correspondente ao maior vão da estrutura), no colapso de um dos vãos de encabeçamento e em danos severos à estrutura remanescente. Tal evento paralisou completamente o tráfego na rodovia BR-226/TO, ocasionando graves impactos socioeconômicos regionais e nacionais.

2.5. Diante desse cenário, a necessidade da contratação emergencial é inequívoca, considerando:

1. A urgência de restabelecer o tráfego e a integração logística entre as regiões Norte e Nordeste do Brasil, que dependem diretamente da BR-226 para o transporte de bens e pessoas;
2. A relevância estratégica da infraestrutura destruída, que servia como eixo logístico essencial para o escoamento de mercadorias e a interconexão das cadeias de suprimentos regionais e nacionais; e
3. Os impactos socioeconômicos negativos, como o aumento dos custos logísticos, a sobrecarga em rodovias alternativas e a interrupção no fornecimento de bens essenciais para comunidades dependentes da rodovia.

2.6. Em decorrência do ocorrido, o Superintendente Regional do DNIT no Estado do Tocantins formalizou a **declaração de situação de emergência** por meio da **PORTARIA Nº 6195, de 23 de dezembro de 2024 (SEI! nº 19880421)**. A fundamentação legal para essa decisão está no **artigo 75, inciso VIII, da Lei nº 14.133/2021**, que autoriza a contratação direta, sem licitação, em situações emergenciais que comprometam a segurança pública e a continuidade de serviços essenciais.

3. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

3.1. A Ponte sobre o Rio Tocantins, denominada Juscelino Kubitschek de Oliveira, localizada no km 0 da rodovia BR-226/TO, é uma infraestrutura estratégica que conecta as cidades de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA, funcionando como um elo fundamental na integração logística entre os estados do Tocantins - TO e Maranhão - MA. Com uma extensão de 530,70 metros e um vão central de 140 metros, a ponte desempenhou um papel vital na movimentação de pessoas e mercadorias, sendo um dos principais eixos de ligação entre as regiões Norte e Nordeste do Brasil.

3.2. Além de sua importância econômica, a ponte era essencial para a fluidez do tráfego na rodovia BR-226/TO, que integra a matriz de transporte do país. Sua relevância transcende as necessidades regionais, impactando diretamente a logística de suprimentos e o desenvolvimento

socioeconômico das áreas atendidas.

3.3. A Tabela 1 apresenta as informações básicas referente a OAE obtidas a partir do SGO, conforme a seguir:

Tabela 01- Informações Gerais da OAE. Fonte: SGO (2020).

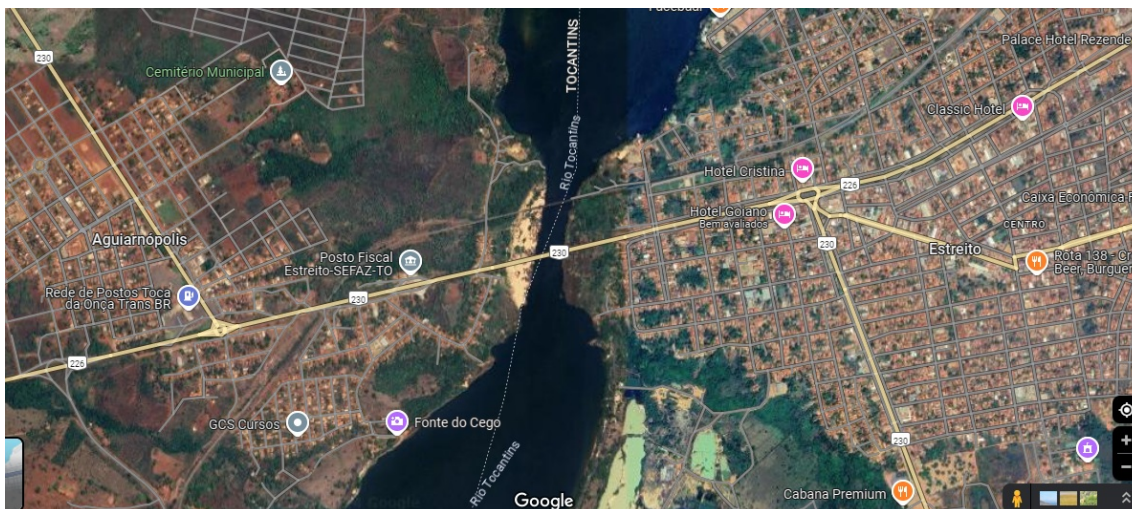
Código (SGO):	230010
Código (CGPLAN):	OAE226TOS065594W474573
Identificação da OAE:	Ponte sobre o Rio Tocantins
UF:	TO
Unidade Local:	Araguaína
Rodovia:	BR-226/TO
Município:	Estreito/TO
Km:	0,0 m
Latitude:	-6,55943
Longitude:	-47,45735
Extensão (m):	530,7
Largura (m):	12
Tipo de Estrutura:	Viga Caixaão Concreto Protendido
Ano Construção:	1960
Trem Tipo:	TB36Tf

3.4. Segundo o SGO a seção transversal da OAE possui as seguintes características:

- a) Comprimento da OAE: 12,00 m de comprimento;
- b) Faixa de rolamento = 3,50m, para cada lado, respectivamente;
- c) Faixa de segurança = 0,70m, para cada lado, respectivamente;
- d) Barreira New Jersey = 0,40m, para cada lado, respectivamente; e
- e) Passeio e guarda-corpo = 1,40m, para cada lado, respectivamente.

3.5. De acordo com o SGO, a OAE é composta por 2 trechos, sendo denominado trecho I para estrutura em concreto convencional moldada in loco, e trecho II para estrutura em concreto protendido e balanço sucessivo. Para o trecho I a estrutura apresenta 11 vãos intermediário de 20,00 metros, 02 vãos intermediários de 16,35m e outros 02 vãos de extremidade de 16m, já para o trecho II apresenta 02 vãos de 53m cada e 01 vão central de 140m, totalizando 530,70m de extensão.

A localização da Ponte sobre o Rio Tocantins é apresentada na figura 1.



Mapa de Situação da Ponte sobre o rio Tocantins localizada na BR-230/TO na divisa entre os estados de Tocantins e Maranhão.

3.6. Diante do colapso estrutural ocorrido em 22 de dezembro de 2024, que comprometeu totalmente sua funcionalidade, tornou-se urgente a adoção de medidas que assegurem a restauração do tráfego e a continuidade dos serviços essenciais no local. Este cenário demanda soluções técnicas imediatas e estruturadas para a demolição da estrutura remanescente e a implantação de uma nova ponte, de modo a minimizar os impactos socioeconômicos e garantir a segurança da população.

3.7. Frente a essa situação, a solução prevista para o local engloba a demolição da ponte existente, seguida pela implantação de nova estrutura no mesmo local, embasada nos aspectos técnicos, os quais restam pontuados nos Documentos apresentados no Processo SEI nº 50600.042572/2024-51.

3.8. Diante do exposto, resta evidente a necessidade da CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE DEMOLIÇÃO E ELABORAÇÃO DE PROJETO E EXECUÇÃO DE OBRA EMERGENCIAL PARA RECONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO TOCANTINS (JUSCELINO KUBITSCHKE DE OLIVEIRA).

3.9. CÓDIGO DE SERVIÇO: 22896 - Conservação / Manutenção / Restauração de Rodovia.

4. **ÁREA REQUISITANTE**

ÁREA REQUISITANTE	RESPONSÁVEIS
Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMRR/DIR/DNIT	Francesca Emmanuelle Leite Viana Abreu Coordenadora de Manutenção de Estruturas e Contenções substituta COMEC/CGMRR/DIR Rodrigo Cesar Pontes da Silva Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária substituto CGMRR/DIR

5. **DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO**

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

5.1. **PADRÕES MÍNIMOS DE QUALIDADE:**

5.1.1. Os serviços que fazem parte do escopo do objeto da pretensa contratação devem 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.

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

5.2. **UTILIZAÇÃO DO CATÁLOGO ELETRÔNICO DE PADRONIZAÇÃO:**

5.2.1. 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.

5.3. **ENQUADRAMENTO QUANTO AO TIPO DE SERVIÇO**

5.3.1. Ante ao disposto nos Incisos XII e XXI, Artigo 6º da Lei nº 14.133/2021, o serviço a ser contratado enquadra-se na categoria de OBRA/ SERVIÇO ESPECIAL DE ENGENHARIA:

"XII - obra: toda atividade estabelecida, por força de lei, como privativa das profissões de arquiteto e engenheiro que implica intervenção no meio ambiente

(...)

b) serviço especial de engenharia: aquele que, por sua alta heterogeneidade ou complexidade, não pode se enquadrar na definição constante da alínea “a” deste inciso;” (Grifo nosso).

(...)

(...)

XXXIV - fornecimento e prestação de serviço associado: regime de contratação em que, além do fornecimento do objeto, o contratado responsabiliza-se por sua operação, manutenção ou ambas, por tempo determinado;"

"§ 9º Os regimes de execução a que se referem os incisos II, III, IV, V e VI do **caput** deste artigo serão licitados por preço global e adotarão sistemática de medição e pagamento associada à execução de etapas do cronograma físico-financeiro vinculadas ao cumprimento de metas de resultado, vedada a adoção de sistemática de remuneração orientada por preços unitários ou referenciada pela execução de quantidades de itens unitários."

5.7.6. Consta nos autos, conforme resolução, o Plano de Trabalho - Obras Emergenciais ENGEPLUS BE (SEI! nº 19907031).

VI - maior retorno econômico."

5.9.4. Desse modo, para a pretensa licitação, SERÁ PERMITIDA A SUBCONTRATAÇÃO PARA AS ATIVIDADES QUE NÃO CONSTITUEM O ESCOPO PRINCIPAL DO OBJETO E ITENS EXIGIDOS PARA

COMPROVAÇÃO TÉCNICA OPERACIONAL OU PROFISSIONAL, ATÉ O LIMITE DE 30% (TRINTA POR CENTO) DO VALOR DO ORÇAMENTO, DESDE QUE PREVIAMENTE AUTORIZADA PELO DNIT.

5.9.5. Entende-se como escopo principal do objeto o conjunto de itens para os quais, como requisito de habilitação técnico-operacional, foi exigida a apresentação de atestados que comprovem execução de serviço com características semelhantes.

5.10. QUANTO A PARTICIPAÇÃO DE CONSÓRCIOS

5.10.1. 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:

I - comprovação de compromisso público ou particular de constituição de consórcio, subscrito pelos consorciados;

II - indicação da empresa líder do consórcio, que será responsável por sua representação perante a Administração;

III - admissão, para efeito de habilitação técnica, do somatório dos quantitativos de cada consorciado e, para efeito de habilitação econômico-financeira, do somatório dos valores de cada consorciado;

IV - impedimento de a empresa consorciada participar, na mesma licitação, de mais de um consórcio ou de forma isolada;

V - responsabilidade solidária dos integrantes pelos atos praticados em consórcio, tanto na fase de licitação quanto na de execução do contrato.

§ 1º O edital deverá estabelecer para o consórcio acréscimo de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) sobre o valor exigido de licitante individual para a habilitação econômico-financeira, salvo justificação.

§ 2º O acréscimo previsto no § 1º deste artigo não se aplica aos consórcios compostos, em sua totalidade, de microempresas e pequenas empresas, assim definidas em lei.

§ 3º O licitante vencedor é obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e o registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I do caput deste artigo.

§ 4º Desde que haja justificativa técnica aprovada pela autoridade competente, o edital de licitação poderá estabelecer limite máximo para o número de empresas consorciadas.

§ 5º A substituição de consorciado deverá ser expressamente autorizada pelo órgão ou entidade contratante e condicionada à comprovação de que a nova empresa do consórcio possui, no mínimo, os mesmos quantitativos para efeito de habilitação técnica e os mesmos valores para efeito de qualificação econômico-financeira apresentados pela empresa substituída para fins de habilitação do consórcio no processo licitatório que originou o contrato."

5.10.2. Não havendo, para o caso concreto, justificativa para a vedação de consórcios, **SERÁ AUTORIZADA A PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS EM CONSÓRCIO, SEM VEDAÇÃO AO NÚMERO DE EMPRESAS CONSTITUINTES.**

5.10.3. Destaca-se a inexistência de tempo hábil para formação de um consórcio, ou seja, **apenas serão permitidos consórcios já formalizados com disponibilidade para início imediato.**

5.11. VISITA/VISTORIA AO LOCAL DE EXECUÇÃO DO OBJETO

5.11.1. NÃO OBRIGATÓRIA

5.11.1.1. As empresas interessadas, por meio de um representante, deverão contatar o(s) Responsável(eis) da(s) Unidade(s) Local(is) do DNIT, para efetuar a visita técnica ao local dos serviços, de modo a constatar as condições de execução e peculiaridades inerentes à natureza dos trabalhos.

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

5.11.1.3. Caso a proponente 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.

5.11.1.4. 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.

5.12. ANÁLISE JURÍDICA

5.12.1. A análise jurídica será realizada em momento posterior à contratação em virtude de se tratar de um caso excepcional, conforme previsto no **Guia de Contratação Emergencial do DNIT**, que assim dispõe:

"Somente em casos excepcionais, nos quais não seja possível aguardar todos os trâmites administrativos, as Superintendências Regionais, de posse da melhor proposta e após comprovar a inexistência de restrições no CEIS e no SICAF, poderão realizar consulta à PFE/DNIT posteriormente à contratação. Exemplos de casos excepcionais incluem deslizamento de taludes que causem interrupção total da rodovia, queda de pontes, entre outros."

5.13. EXISTÊNCIA DE CONTRATO VIGENTE PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

5.13.1. Conforme Relatório de Inspeção (SEI! nº 19880431), no referido trecho, não existem contratos ativos com escopo capaz de atender à demanda de demolição e reconstrução da OAE colapsada.

6. LEVANTAMENTO DE MERCADO / FORMAÇÃO DE PREÇO

6.1. Conforme o Plano de Trabalho - Obras Emergenciais ENGEPLUS_BE (SEI! nº 19907031).

6.2. Preço para os serviços para demolição por implosão controlada:

6.2.1. Tomou-se como referência o orçamento da obra emergencial da ponte sobre o rio Caí na BR-116/RS, no Rio Grande do Sul - RS, OFÍCIO-CIRCULAR Nº 2517/2024/DIR/DNIT SEDE (SEI! nº 17787188), como valor paramétrico, conforme faz referência a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, no seu Art. 22, §2º, em que se verificam os valores e volumes para demolição por implosão controlada.

6.2.2. Assim, foram solicitadas três cotações para realização dos serviços de demolição por implosão controlada. Contudo apenas 2 (duas) empresas deram a devolutiva com o envio das cotações.

6.2.3. Após análise das cotações recebidas e dos custos paramétricos, a opção mais vantajosa à administração pública foi no valor de R\$ 18.400.000,00, sem BDI, cuja cotação encontra-se em anexo no referido plano de trabalho.

Tabela 02- Cotação para demolição por implosão controlada sem BDI.

IT.	DESCRIÇÃO	UN.	QTE.	PREÇOS (R\$)	
				UNIT.	TOTAL
1	Mobilização e desmobilização de máquinas e equipamentos	VB	1	400.000,00	400.000,00
2	Demolição/implosão do restante da ponte sobre o Rio Tocantins (infra, meso e superestrutura), limpeza e bota fora do material demolido (considerandoas DMTs fornecidas para descarte de entulho)	VB	1	18.000.000,00	18.000.000,00
TOTAL GERAL (R\$)					18.400.000,00

6.3. Necessário aplicar ainda sobre o valor acima o BDI diferenciado de 15% sobre o serviço de demolição, conforme <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucao-normativa/2021/in-62-2021-dpp-ba-178-de-20-09-2021.pdf>.

6.4. Preço para os serviços para reconstrução da OAE

6.4.1. Através da Nota Técnica nº: 18/2024 (SEI nº 19907465), foi apresentado o Custo Médio Gerencial - CMG referencial para Obras de Arte Especiais - OAEs, com o intuito de ser usado como referência de custos para tomadas de decisão. Foram analisados os preços de obras executadas por meio do Regime Diferencial de Contratação, do tipo integrado, bem como empreendimentos que ainda serão licitados.

6.4.2. A análise foi norteadada pela concepção estrutural da superestrutura, a qual varia entre vigas pré-moldada protendidas, balanço sucessivo extradorso.

6.4.3. O sistema construtivo e custo da solução em extradorso equivale ao do balanço sucessivo.

6.4.4. Para o estudo foram utilizadas como referências a ponte sobre o Rio Madeira (em Abunã), a ponte sobre o Rio Araguaia (em Xambioá), a ponte sobre o Rio Mamoré (em Guajará-Mirim), a ponte internacional sobre o Rio Uruguai (ligação entre Porto Xavier/BR e San Javier/AR), a ponte sobre o Rio Ibicuí, a ponte sobre o Rio Madeira (em Porto Velho) e a ponte na BR-349/AL/SE.

6.4.5. Para a verificação do custo médio, os diferentes trechos de sistemas construtivos das OAEs foram separados e suas áreas determinadas. Baseado em orçamentos de projetos, a relação percentual entre os trechos foram definidas.

6.4.6. Foi observado que, pela característica na formatação da planilha de alguns orçamentos, algumas proporcionalidades foram estimadas tomando-se como base o percentual da superestrutura de cada concepção, posteriormente, extrapolado para o restante da obra Considerando todos os empreendimentos acima, segue quadro resumo com o Custo Médio Gerencial encontrado de cada OAE com a data-base referente a dezembro/2024. Os dados foram atualizados para um mesmo mês de referência (dezembro de 2024) e estão demonstrados na Tabela abaixo:

Tabela 03 - Valores atualizados de obras com métodos construtivos em balanço sucessivo e pré-moldado.

OAE	NOME DA OAE	Preço (R\$/m²) - dez/2024	
		Balanço sucessivo	Vigas pré-moldadas
1.	Ponte sobre o Rio Madeira em Abunã	R\$ 24.445,83	R\$ 12.358,73
2.	Ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá	R\$ 15.284,79	R\$ 7.459,97
3.	Ponte sobre o Rio Mamoré em Guajará-Mirim	R\$ 18.239,16	R\$ 10.678,62
4.	Ponte Internacional Porto Xavier (Brasil) / San Javier (Argentina)	-	R\$ 6.472,38
5.	Ponte Rodoviária sobre o Rio Ibicuí	R\$ 10.142,9	R\$ 6.069,3
6.	Ponte sobre o Rio Madeira no município de Porto Velho	R\$ 42.075,0	R\$ 24.217,6
7	Ponte na BR-349/AL/SE¹	R\$ 17.792,52	R\$ 8.677,03
8	Custo Médio Gerencial	R\$ 12.201,96	R\$ 8.050,38

6.4.7. A base de dados acima permitiu a realização de uma análise estatística sobre os valores. Os resultados demonstraram uma grande variabilidade e, conseqüentemente, um alto desvio padrão. Essa variabilidade é típica das diferentes regiões nos quais os empreendimentos foram projetados, bem como em função do lapso temporal existente entre os orçamentos. Contudo, é importante ressaltar que tratam-se de obras executadas ou contratadas pelo DNIT e que, portanto, podem ser utilizadas como referências para futuras contratações em uma análise paramétrica.

6.4.8. Considerando o patamar do coeficiente de variação para os dois processos construtivos (pré-moldado e balanço sucessivo), torna-se necessário o uso da mediana dos valores como melhor medida de tendência central. Com isso, obteve-se os valores de R\$ 8.363,70/m² para o trecho com método construtivo em pré-moldado e R\$ 16.538,66/m² para o segmento em balanço sucessivo.

6.4.9. Dessa forma, considerando a extensão proposta da nova ponte, com 630,0 m de extensão

e plataforma de 19,0 m, a Tabela 04 apresenta os valores finais.

Tabela 04 - Resumo dos valores referenciais para nova ponte na BR-226/TO/MA, com BDI.

Segmento	R\$/m²	Extensão (m)	Largura (m)	Área (m²)	Valor total (dez/2024)
Vigas pré-moldadas	8.363,70	330,00	19,0	6.270,00	R\$ 52.440.428,61
Balanço sucessivo	16.538,66	300,00	19,0	5.700,00	R\$ 94.270.344,60
Projetos					R\$ 4.401.323,20
TOTAL					R\$ 151.112.096,41

6.5. Considerando as premissas apresentadas Plano de Trabalho - Obras Emergenciais ENGEPLUS_BE (SEI! nº 19907031), fundamentadas na NOTA TÉCNICA Nº: 18/2024/DPP/DNIT SEDE (SEI! nºs 19881465 e 19907465) e na NOTA TÉCNICA Nº: 07/2024 (SEI! nºs 19904318 e 19908810), tem-se que o **custo final, com BDI, data-base dezembro/2024**, para a contratação emergencial em tela é de **R\$ 172.272.096,41 (cento e setenta e dois milhões, duzentos e setenta e dois mil noventa e seis reais e quarenta e um centavos)**, conforme detalhamento abaixo:

Tabela 05 - Custo final para elaboração de projeto, demolição e reconstrução da nova ponte na BR-226/TO/MA.

Serviço	Valor total (dez/2024)
Projetos	R\$ 4.401.323,20
Demolição	R\$ 18.400.000,00
Construção Nova Ponte	R\$ 146.710.773,21
BDI Demolição 15%	R\$ 2.760.000,00
TOTAL	R\$ 172.272.096,41

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

7.1. O Plano de Trabalho - Obras Emergenciais ENGEPLUS_BE (SEI! nº 19907031), apresenta as soluções propostas para o restabelecimento da situação previamente existente, que resumidamente são as que seguem:

7.2. DEMOLIÇÃO:

7.2.1. Diante dos fatos, por meio da NOTA TÉCNICA Nº: 07/2024 (SEI! nºs 19904318 e 19908810) concluiu-se que a demolição por implosão da estrutura remanescente da ponte Juscelino Kubitschek é essencial para eliminar os riscos associados ao comprometimento estrutural da parte remanescente. Essa metodologia destaca-se por sua precisão e eficiência, permitindo a execução do serviço de forma ágil e controlada.

7.2.1.1. Foi mensurado o volume de demolição da ponte antiga com as seguintes quantidades e elementos estruturais da OAE:

- Laje do tabuleiro - 439,84m³;
- 02 vigas longarinas - 389,71m³;
- Pilares - 15m³;
- Blocos - 50 m3;
- Encontros - 28,60m³;
- Laje de transição - 34,44m³
- Volume total: 957,59m³.

7.2.2. MÃO DE OBRA REFERENCIAL (DIRETA E INDIRETA):

- Engenheiro; Encarregado Bláster; Marteleiteiro; Operador de perfuratrizes; Operador

de escavadeira; Operador de máquina de fio; Maçariqueiro; Soldador; Ajudantes.

7.2.3. **EQUIPAMENTOS DE REFERÊNCIA:**

- Escavadeira com rompedor; Caminhão munck; Caminhão basculante; Compressor de ar 900PCM; Gerador de energia; Máquina de fio diamantado; Ferramentas manuais; Veículos de apoio.

7.2.4. **ENCARGOS DA CONTRATADA:**

- Mobilização e desmobilização de equipamentos e pessoal; Equipamentos e mão-de-obra especializadas; Fornecimento de explosivos; Fornecimento de materiais de consumo; Fornecimento de máquinas e equipamentos; Fornecimento de diesel; Fornecimento de fio diamantado; Fornecimento de materiais de consumo; Deslocamento da equipe para as frentes de trabalho; Limpeza e bota fora do material demolido; Fornecimento de EPIs – Equipamento de proteção individual; Deslocamento da equipe para as frentes de trabalho; Tributos e encargos sociais; Responsabilidade técnica.

7.2.5. **ENCARGOS DO CONTRATANTE:**

- Licenças de obra junto aos órgãos competentes; Marcação e fiscalização dos serviços.

7.2.6. **RECONSTRUÇÃO:**

7.2.6.1. A Coordenação-Geral de Desenvolvimento e Projetos - CGDESP/DPP sugeriu algumas premissas técnicas para serem adotadas na nova ponte entre os municípios de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA, denominada Ponte de Estreito, como segue.

7.2.6.2. Comprimento total da obra de arte especial:

7.2.6.2.1. A estrutura colapsada possuía uma extensão total de cerca de 533,0 m conforme figura abaixo.



7.2.7. No entanto, devido às incertezas relacionadas à estabilidade dos aterros de encabeçamento existentes, sugere-se o acréscimo de cerca de 50,0m da estrutura para cada lado da OAE de forma a diminuir o comprimento e altura dos aterros de encabeçamento, resultando num **comprimento total da OAE de 630,0m**.

7.2.8. Vão livre principal mínimo:

7.2.8.1. Devido ao colapso ocorrido principalmente na superestrutura do trecho em balanço sucessivo, poderá haver vestígios dos elementos de fundação da estrutura existente. Além disso, a calha do Rio Tocantins neste trecho de transposição apresenta-se bastante profunda e com taludes bem inclinados, deste modo, sugere-se um vão principal de no mínimo 150,0 m de modo a se evitar a execução dos apoios em água bem como a sobreposição dos apoios novos aos existentes.

7.2.8.2. Considerando uma extensão total para a ponte de 630,0m e um trecho central em balanço sucessivo de 300,0m, com vãos laterais de 75,0m e vão central de 150,0m, sugere-se vãos entre 30,0m e 40,0m para os segmentos em vigas pré-moldadas protendidas.

7.2.9. Plataforma da estrutura:

7.2.9.1. Sugere-se uma seção transversal com largura de 19,0m distribuído da seguinte maneira: duas faixas de rolamento de 3,60 m cada, dois acostamentos de 3,0 m cada, duas barreiras de proteção tipo New Jersey de 0,4m cada, dois passeios de 2,3m cada e 0,2m para fixação do guarda-corpo em cada extremidade do tabuleiro.

7.2.10. Outras considerações:

7.2.10.1. Quanto aos normativos vigentes em relação as Obras de Arte Especiais, deve-se dar especial atenção aos seguintes pontos:

1. A classe de agressividade ambiental mínima adotada em projeto para as Obras de Arte Especiais deverá ser II - Moderada;
2. A NBR 6118: Projeto de estruturas de concreto foi atualizada em 2023, por isso, faz-se necessário utilizar essa NBR atualizada a partir de 2023;
3. O nível de protensão a ser adotada é a protensão limitada, seguindo a NBR 6118:2023;
4. Para o reconhecimento do solo deverá ser realizada no mínimo uma sondagem para cada linha de apoio no trecho em viga pré-moldada e no mínimo duas sondagens por linha de apoio para o trecho em balanço sucessivo. As linhas de apoio correspondem ao centro geométrico dos elementos da fundação da OAE em cada apoio;
5. Os guarda-corpos externos deverão possuir altura mínima de 1,8m; e
6. Sugere-se o percentual de 3% em cima do valor global para determinar o valor de projeto.

7.2.10.2. Tomando como base o critério de pagamento da execução das obras da ponte sobre o Rio Araguaia em Xambioá, também interestadual e próxima ao local da Ponte JK, sugere-se os seguintes percentuais a serem considerados tomando por base os valores constantes na Tabela 2 do Item 6.4.9 do presente documento, sendo que tais percentuais incidem sobre o valor estimado na NOTA TÉCNICA Nº: 18/2024/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 19907465) elaborada pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP:

1. Projeto básico/executivo de engenharia: 3,00%;
2. Serviços preliminares: 5,51%;
3. Infraestrutura: 42,81%;
4. Mesoestrutura: 6,36%;
5. Superestrutura: 31,21%;
6. Lajes de transição: 0,04%;
7. Acabamentos: 2,69%;
8. Drenagem: 0,02%;
9. Pavimentação: 0,54%;
10. Sinalização rodoviária e de obras: 0,12%;
11. Sinalização náutica: 0,20%;
12. Apoio à construção: 7,45%; e
13. Componente ambiental: 0,05%.

7.3. LICENÇA AMBIENTAL

7.3.1. Considerando que o segmento da OAE está respaldado pela Portaria Interministerial Nº 1, de 4 de novembro de 2020, que versa sobre a Regularização Ambiental Federal de Rodovias Federais pavimentadas, é importante destacar as definições estipuladas:

"Art. 3º Para efeitos desta Portaria são adotadas as seguintes definições:

I - ações emergenciais: intervenções que se destinam a recompor, reconstruir ou restaurar taludes, trechos rodoviários e obras de arte especiais e correntes que tenham sido seccionados, obstruídos ou danificados por evento extraordinário ou catastrófico, ocasionando a interrupção do tráfego ou colocando em flagrante risco seu desenvolvimento;

(...)

§ 2º No conceito de melhoramento, estão incluídos os serviços como:

(...)

III - implantação, substituição ou alargamento de obras de arte especiais, tais como pontes, viadutos, passarelas, túneis e cortinas de concreto;"

7.3.2. Nesse contexto, abre-se a possibilidade de manifestação e envio subsequente ao órgão ambiental competente, solicitando a execução das atividades necessárias para restaurar a trafegabilidade da via, uma necessidade urgente para prover o suporte indispensável à população afetada pelos eventos climáticos da região, conforme destacado:

"Art. 13. Para execução de atividades de melhoramento, o empreendedor deverá encaminhar solicitação prévia ao Ibama, que se manifestará após consulta ao respectivo órgão ou entidade envolvida.

(...)

§ 3º As restrições de que trata o caput não se aplicam às atividades de manutenção e às que sejam caracterizadas como as ações urgentes ou emergenciais."

7.3.3. Com base no exposto, é imperativo que o DNIT proceda, com a máxima urgência exigida pela situação, à obtenção das Licenças Ambientais, caso necessárias, para assegurar que as atividades de construção, manutenção e operação das rodovias sejam conduzidas de maneira a mitigar os impactos ambientais adversos e promover a preservação dos recursos naturais.

8. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

8.1. Utilizando-se das premissas indicadas nos itens LEVANTAMENTO DE MERCADO / FORMAÇÃO DE PREÇO e as quantidades e valores apresentados no item ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS deste ETP, bem como utilizando como base teórica a NOTA TÉCNICA Nº: 18/2024/DPP/DNIT SEDE (SEI! nºs 19881465 e 19907465) elaborada pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP; e na NOTA TÉCNICA Nº: 07/2024 (SEI! nºs 19904318 e 19908810), do CONSORCIO ENGEPLUS - BECK DE SOUZA; e Plano de Trabalho - Obras Emergenciais (SEI! nºs 19904911 e 19907031), elaborado pelo CONSORCIO ENGEPLUS - BECK DE SOUZA.

8.2. O valor referencial da contratação será de **R\$ 172.272.096,41** (cento e setenta e dois milhões, duzentos e setenta e dois mil, noventa e seis reais e quarenta e um centavos) - data-base dezembro/2024.

9. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

9.1. O Plano de Trabalho emergencial desse trecho, foi concebido em LOTE ÚNICO, que comporta todas as obras e serviços da reconstrução emergencial e restabelecimento do tráfego na rodovia citada. Dessa forma, diante da peculiaridade da contratação e pela dinâmica da execução dos serviços, entende-se que o objeto não será parcelado visando a otimização dos recursos e a logística de cada atividade.

9.2. Entende-se que o parcelamento do objeto não é vantajoso para a administração, e que as atividades de execução das obras devem ser executadas de forma conjunta pelos seguintes fatores:

- Ganhos de produtividade com encadeamento das atividades;
- Otimização da gestão do conhecimento;
- O parcelamento poderia resultar no fracasso da logística de execução dos serviços, o que comprometeria de sobremaneira a sequência de execução dos serviços, podendo ainda, resultar em prejuízo ao erário, na hipótese de inutilização de uma das etapas das obras e serviços necessários; e
- A contratação única gera maior potencial de ganho de economia de escala e a centralização das informações, no nível que se pretende, pois facilita ao gerenciamento, a fiscalização e o acompanhamento da execução das obras.

9.3. Desta forma, as obras deverão ser executadas em apenas 1 (um) lote integralmente, de forma sequencial e devidamente encadeadas.

10. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

10.1. Apresenta-se, a seguir, informações a respeito das contratações interdependentes existente:

- CONTRATO Nº 00571/2021-23; empresa NOVA ENGEVIX ENGENHARIA E PROJETOS S.A; Serviços Técnicos Especializados de Supervisão e Apoio à Fiscalização na Execução das Ações de Manutenção e Restauração Rodoviária do Lote 03, conforme condições,

quantidades, exigências e especificações discriminadas nos projetos e estabelecidas no Edital, seus anexos e na proposta da Contratada.

11. ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO

11.1. A contratação em tela condiz com o planejamento estratégico do DNIT detalhado no Mapa Estratégico 2023 - 2025, principalmente no que diz respeito à manutenção das vias de transporte, garantindo assim a segurança e satisfação do usuário:



11.2. Quanto ao Plano Anual de Contratações, por se tratar de obra emergencial, entende-se que não se aplica a sua inclusão no PCA.

11.3. Quanto à existência de recursos, a Declaração de Existência de Recursos Orçamentários e a Declaração Exigida na Lei de Resp. Fiscal constam no processo.

12. BENEFÍCIOS A SEREM ALCANÇADOS COM A CONTRATAÇÃO

12.1. A presente contratação emergencial visa priorizar a segurança de pessoas, veículos e estruturas. A reconstrução da ponte permitirá a retomada do fluxo contínuo de veículos na BR-226/TO, um importante corredor logístico para a integração entre as regiões Norte e Nordeste do Brasil, garantindo a conexão entre comunidades e polos econômicos da região. Além disso, eliminará os riscos associados ao comprometimento das estruturas remanescentes, proporcionando segurança aos usuários da rodovia e prevenindo acidentes graves.

12.2. A execução das obras e serviços tem como objetivo restabelecer a malha rodoviária, assegurando o retorno seguro do tráfego no segmento regional e promovendo maior eficiência na circulação de pessoas e mercadorias.

12.3. A ponte constitui um ponto estratégico para o transporte de bens, mercadorias e produtos agrícolas, contribuindo diretamente para o escoamento da produção regional e o fortalecimento da economia local. Sua reconstrução impulsionará atividades comerciais e agroindustriais, além de atrair novos investimentos para a região.

12.4. Benefícios das obras emergenciais para a reconstrução da ponte sobre o Rio Tocantins na BR-226/TO:

- Restabelecimento da logística de escoamento de bens de consumo;

- Redução do tempo de deslocamento dos usuários;
- Promoção da segurança e integração regional e nacional; e
- Retomada das atividades econômicas locais.

12.5. Com a conclusão da obra, a situação emergencial atual será superada, evitando prejuízos econômicos e sociais causados pela interrupção do tráfego na região, especialmente em períodos críticos, como o escoamento de safra.

13. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

13.1. Inclusão dos contratos no escopo do(s) contrato(s) de supervisão de manutenção e restauração existentes ou contratação de supervisora, caso não exista contrato ativo que possam contemplar as obras aqui previstas.

14. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

14.1. A Ponte sobre o rio Tocantins (Juscelino Kubitschek de Oliveira) já existe e estava operacional, e na sua área de influência direta, aqui delimitada com a faixa marginal de 100 m (Áreas de Preservação Permanente) para o rio Tocantins desde a borda da calha do leito regular, não foi verificado nenhum Passivo Ambiental. Contudo, os Passivos Ambientais gerados no decorrer da execução das obras de reconstrução da OAE, serão caracterizados por meio de um Cadastro do Passivo Ambiental. Todas as externalidades que podem ser reconhecidas como Passivo Ambiental, conforme definidas e identificadas nos Manuais do IPR nsº730 de 2006 e 713 de 2005, deverão ser levantadas, apresentando a identificação, dimensões, localizações e recuperações, conforme os grupos característicos, definidos de I a V.

14.2. Os principais impactos ambientais de obras rodoviárias em pontes, provêm de atividades como a instalação do canteiro de obras, abertura de caminhos de serviços, serviços de terraplenagem, utilização de caixas de empréstimo, jazidas, pedreiras, areais e bota foras além do tráfego de máquinas e caminhões.

14.3. Cabe também ressaltar que a empresa contratada deverá utilizar na execução da obra as melhores práticas de sustentabilidade ambiental, as quais devem incluir o uso de produtos de limpeza e conservação de superfícies e objetos inanimados que obedeçam às classificações e especificações da ANVISA, a adoção de práticas que evitem desperdícios de água potável, práticas de redução de consumo de papel, a substituição de copos descartáveis por copos definitivos, a classificação e destinação adequada dos resíduos recicláveis produzidos durante a execução dos serviços (especificamente para papéis e latas de alumínio, para os quais deve-se contatar as Associações e/ou Cooperativas locais de catadores de materiais recicláveis), a 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, dentre outras.

14.4. A empresa vencedora também deverá observar o previsto na Instrução Normativa Nº 61/DNIT Sede, de 17 de setembro de 2021 (SEI nº 9244340), que trata da Responsabilidade Ambiental das Contratadas - RAC e determina, em rol exemplificativo, as especificações, critérios e procedimentos ambientais a serem atendidos.

15. CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE

15.1. CRITÉRIOS E PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE OBSERVANDO GUIA NACIONAL DE CONTRATAÇÕES SUSTENTÁVEIS - AGU E CADERNO DE LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL.

15.1.1. EXIGÊNCIA DE AMOSTRA OU PROVA DE CONCEITO PARA ALGUM ITEM.

15.1.1.1. NÃO SE APLICA: O objeto da pretensa contratação, pois a mesma prevê, majoritariamente, a entrega de serviços de mão de obra auxiliar à contratação, não sendo possível a avaliação de amostras ou provas de conceito.

15.1.2. JUSTIFICATIVA FUNDAMENTADA PARA INDICAÇÃO DE MARCA OU MODELO (SE HOVER).

15.1.2.1. NÃO SE APLICA: O objeto da pretensa contratação não fará indicação de marca ou modelo específico, limitando-se aos insumos indicados em Tabelas vigentes no Órgão.

15.1.3. SE HOVER VEDAÇÃO DE DETERMINADA MARCA E/OU PRODUTO DEVE SER INDICADO

PROCESSO ADMINISTRATIVO EM QUE ESTEJA COMPROVADO QUE NÃO ATENDEM ÀS NECESSIDADES DA ADMINISTRAÇÃO.

15.1.3.1. NÃO SE APLICA: O objeto da pretensa contratação não fará indicação de marca ou modelo específico, limitando-se aos insumos indicados em Tabelas vigentes no Órgão.

15.1.4. CERTIFICAÇÃO DE QUE O OBJETO NÃO SE ENQUADRA COMO BEM DE LUXO (ART. 20 DE LEI 14.133/2021 E DECRETO Nº 10.818/2021).

15.1.4.1. No objeto da pretensa contratação serão previstos apenas insumos de qualidade comum necessários à Administração. Desta forma, o objeto NÃO SEM ENQUADRA COMO BEM DE LUXO.

15.1.5. CERTIFICAÇÃO DE QUE OS SERVIÇOS A SEREM CONTRATADOS SE ENQUADRAM COMO ATIVIDADES MATERIAIS ACESSÓRIAS, INSTRUMENTAIS OU COMPLEMENTARES AOS ASSUNTOS QUE CONSTITUEM ÁREA DE COMPETÊNCIA LEGAL DO ÓRGÃO OU DA ENTIDADE.

15.1.6. NÃO SE APLICA: Por se tratar de execução de obra, esse item não se aplica.

15.1.7. INDICAÇÃO DA NECESSIDADE DE GARANTIAS/ASSISTÊNCIA TÉCNICA, TREINAMENTO, DE INSTALAÇÕES NO LOCAL DA CONTRATAÇÃO.

15.1.7.1. A futura contratada deverá apresentar, nos termos do *CAPÍTULO II - DAS GARANTIAS* da Lei nº 14.133/2021, garantia de execução dos serviços/prazos previstos no objeto da contratação e, se ocorrer, nos termos aditivos.

15.1.7.2. A futura contratada deverá manter, em quantidades e valores determinados no orçamento referencial, instalações necessárias à perfeita execução dos serviços previstos. A priori, cita-se: Escritórios, residências e laboratórios para controle tecnológico.

15.1.7.3. Quanto à treinamentos, não será feita exigências, cabendo à contratada efetuarlos caso julgue necessário.

15.1.8. INDICAÇÃO DE QUESTÕES REFERENTES AO FRETE E A ENTREGA DA MERCADORIA OU REALIZAÇÃO DO SERVIÇO.

15.1.8.1. Os serviços serão executados no local do empreendimento.

15.1.8.2. O transporte do material e/ou insumos para execução do empreendimento deverá ser considerado na elaboração da proposta da licitante.

15.1.9. INDICAÇÃO REQUISITOS ESPECÍFICOS QUE COUBEREM QUANTO À EXIGÊNCIA DE HABILITAÇÃO TÉCNICA OU ATENDIMENTO A NORMAS COMO ABNT.

15.1.9.1. Por se tratar de dispensa de licitação, concorrerão as empresas convidadas, convite este que abrangerá empresas que o DNIT julgar haver capacidade para execução dos serviços.

15.1.9.2. Desta forma, não serão estabelecidos quesitos referentes à habilitação técnico-operacional das concorrentes.

15.1.10. EVENTUAL NECESSIDADE DE DISPONIBILIZAÇÃO DE ACESSÓRIOS À CONTRATAÇÃO PRINCIPAL (EQUIPAMENTOS, TREINAMENTO, ETC).

15.1.10.1. A futura contratada deverá prover aos seus colaboradores todo e quaisquer equipamentos, treinamentos, uniformes etc. necessários ao desenvolvimento dos serviços. Estes serão contabilizados no orçamento referencial detalhado, ou seja, a contratada será indiretamente remunerada por tais itens.

15.1.11. NECESSIDADE DE A CONTRATADA PROMOVER A TRANSIÇÃO CONTRATUAL COM TRANSFERÊNCIA DE CONHECIMENTO, TECNOLOGIA E TÉCNICAS EMPREGADAS, ARROLANDO COMO SUA OBRIGAÇÃO.

15.1.11.1. Não há necessidade.

15.1.12. EXISTÊNCIA DE TRANSFERÊNCIA DE TECNOLOGIA, TÉCNICA, CONHECIMENTO E DIREITOS DE PROPRIEDADE.

15.1.12.1. Toda a documentação técnica, necessária ao atendimento do escopo do objeto elaborada pela Contratada, relativa as obras serão de propriedade exclusiva do DNIT, que deles se utilizará conforme melhor lhe convier, a qualquer tempo.

15.1.13. UTILIZAÇÃO DE MÃO DE OBRA LOCAL.

15.1.13.1. Para a pretensa contratação não será determinada obrigatoriedade de contratação de mão de obra local.

15.1.13.2. Porém, para o cálculo de insumos necessários (principalmente residências), será considerado que funções a serem exercidas por profissionais de nível auxiliar serão contratados na região do empreendimento, sem necessidade de fornecimento de alojamento/residência.

15.1.14. A Contratada deverá executar os serviços respeitando os critérios de sustentabilidade ambiental, visando atender a legislação vigente, em especial à Instrução Normativa MPOG nº 1, de 19 de janeiro de 2010, indicados abaixo:

- a) Uso de produtos de limpeza e conservação de superfícies e objetos inanimados que obedeçam às classificações e especificações da ANVISA;
- b) Adoção de práticas que evitem desperdícios de água potável;
- c) 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;
- d) 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;
- e) Práticas de redução de consumo de papel, utilizando o padrão frente-verso na impressão de relatórios e outros documentos, bem como utilização de fonte ecológica recomendada pela Advocacia-Geral de União.
- f) Adoção de uso de papel não clorado, preferencialmente, na impressão de documentos e relatórios;
- g) Adoção de práticas de substituição de copos descartáveis por copos definitivos;
- h) Adoção de prática de destinação final das pilhas e baterias usadas ou inservíveis, segundo a RESOLUÇÃO CONAMA nº 401, de 4 de novembro de 2008;
- i) 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;
- j) Adoção e promoção de medidas de proteção para a redução ou neutralização dos riscos ocupacionais aos seus empregados, além de fornecimento de Equipamentos de Proteção Individuais – EPIs necessários, tais como óculos, luvas, aventais, máscaras, calçados apropriados, protetores auriculares, etc., fiscalizando e zelando para que os mesmos cumpram as normas e procedimentos destinados à preservação de sua integridade física;
- k) Consideração nas pesquisas de preços para aquisições e serviços contemplados no escopo da contratação de empresas que tenham certificação ambiental;
- l) Estímulo à troca de informações entre as equipes envolvidas por meio de ferramentas digitais e/ou virtuais;
- m) Atendimento às Instruções de Serviços / Normativas do DNIT, principalmente a Instrução Normativa nº 61/DNIT SEDE, de 17 de setembro de 2021, a qual dispõe sobre a Responsabilidade Ambiental das Contratadas - RAC e determina, em rol exemplificativo, as especificações, critérios e procedimentos ambientais a serem atendidos;
- n) Atendimento às Instruções de Serviços e Instruções Normativas vigentes do DNIT;
- o) Atendimento ao Guia Nacional de Contratações Sustentáveis (6ª edição, revista, atualizada e ampliada. Setembro/2023), disponibilizado pela Câmara Nacional de Sustentabilidade - CNS no sítio <https://www.gov.br/agu/pt-br/composicao/cgu/cgu/guias/guia-de-contratacoes-sustentaveis-set-2023.pdf>.

16. NATUREZA NÃO CONTINUADA

16.1. DEFINIÇÃO E JUSTIFICATIVA QUANTO À NATUREZA DO SERVIÇO (CONTINUADA OU NÃO)

16.1.1. 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;"

16.1.2. O objeto da pretensa contratação possui as seguintes características:

a) Escopo definido: O objeto da pretensa licitação prevê a elaboração de projeto e execução das obras emergenciais para reconstrução da Ponte Sobre o Rio Tocantins (Juscelino Kubitschek de Oliveira), na BR-226/TO, entre os municípios de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA.

b) Período predeterminado: a contratação terá prazo de conclusão de 1 (um) ano, contado da data de ocorrência da emergência, conforme inciso VIII do Art. 75 da [LEI Nº 14.133, DE 1º DE ABRIL DE 2021](#).

16.1.3. Exposto isto, classifica-se a natureza do objeto como **NÃO CONTÍNUO**.

17. DURAÇÃO DO CONTRATO

17.1. PRAZOS DE VIGÊNCIA DA CONTRATAÇÃO

17.1.1. A contratação terá prazo de 1 (um) ano, contado da data de ocorrência da emergência ou da calamidade, conforme inciso VIII do Art. 75 da [LEI Nº 14.133, DE 1º DE ABRIL DE 2021](#).

18. DEFINIÇÃO DAS METAS DE RESULTADOS

18.1. Os serviços serão medidos de acordo com os eventos preestabelecidos nas Planilhas Orçamentárias e no Plano de Trabalho - Obras Emergenciais ENGEPLUS_BE (SEI nº 19907031) e após sua devida aprovação.

18.2. As medições mensais deverão seguir o preconizado nas especificações de serviços do DNIT e serão elaboradas pela empresa Supervisora da Obra, sempre que os grupos de serviços forem concluídos e os dados lançados no módulo do Sistema de Medições do DNIT, conforme premissas do Sistema de Avaliação da Conformidade de Empresas e Serviços e Obras da Construção Civil - SIAC, sendo posteriormente atestadas pelo Engenheiro Fiscal do Contrato. Entretanto, caso o SIAC não esteja operando em sua integralidade, as medições serão processadas por meio convencional já utilizado pelo DNIT, constando de folhas-resumo com a relação de serviços, quantidades parciais e totais, conforme cronograma de atividades aprovado.

18.3. Nenhuma medição será processada se a ela não estiver anexado um relatório de controle da qualidade, contendo os resultados dos ensaios devidamente interpretados, caracterizando a qualidade do serviço executado.

18.4. Não será motivo de medição em separado: mão de obra, materiais, transportes, equipamentos e encargos, salvo se for expressamente definido no referente Plano de Trabalho.

18.5. No processo de medição deverá constar a real alíquota de ISSQN adotada pelo(s) respectivo(s) Município(s).

18.6. Ademais, cabe destacar a [Instrução Normativa Nº 39/DNIT Sede, de 28 de julho de 2021](#), na qual institui metodologia para avaliação de desempenho de empresas de engenharia consultiva para avaliação de desempenho de empresas de engenharia de infraestrutura que são contratadas pelo DNIT para execução de obras e serviços.

19. **CLASSIFICAÇÃO QUANTO À LEI Nº 12.527/2011**

19.1. A pretensão contratação se enquadrará ao disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, ou seja, será assegurado o direito fundamental de acesso à informação.

20. **DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE**

20.1. Considerando que:

20.1.1. O DNIT não possui estrutura física, material e humana adequada para realizar a execução do empreendimento;

20.1.2. A contratação em tela tem amparo na Lei nº 14.133, de 2021.

20.1.3. A contratação em tela segue o disposto no Guia de Contratações Emergenciais 2022 - DNIT;

20.1.4. A execução das obras e serviços é de suma importância para retomada e restabelecimento do tráfego da Região Central do Estado do Tocantins e do Maranhão, principalmente, tendo em vista que o DNIT é um dos pilares executor e fomentador, sendo a mesma relacionada a melhorias e garantia do tráfego na mobilidade urbana e à segurança viária;

20.1.5. É missão institucional do DNIT e obrigação legal a manutenção de toda a malha rodoviária federal;

20.1.6. Foram emitidas a Declaração de Existência de Recursos Orçamentário e Declaração Exigida na Lei de Resp. Fiscal, garantindo recursos orçamentários para o presente ano;

20.1.7. Existe Plano de Trabalho aprovado;

20.1.8. Não existe a necessidade de solicitação de Licenças Ambientais específicas para as obras;

20.2. Conclui-se pela **VIABILIDADE** da **CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO E EXECUÇÃO DE OBRA EMERGENCIAL PARA RECONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO TOCANTINS (JUSCELINO KUBITSCHKE DE OLIVEIRA)**, localizada na BR-226/TO, entre os municípios de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA, sob a jurisdição da Unidade Local de Araguaína/TO, Superintendência Regional do DNIT no estado do Tocantins.

RESPONSÁVEIS

Francesca Emmanuelle Leite Viana Abreu

Coordenadora de Manutenção de Estruturas e Contensões substituta
COMEC/CGMRR/DIR

Rodrigo Cesar Pontes da Silva

Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária substituto
CGMRR/DIR

Brasília, na data de assinatura eletrônica.



Documento assinado eletronicamente por **Francesca Emmanuelle Leite Viana Abreu, Coordenador de Manutenção de Estruturas e Contensões-Substituto(a)**, em 30/12/2024, às 19:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Cesar Pontes da Silva, Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária-Substituto(a)**, em 30/12/2024, às 21:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **19906798** e o código CRC **7841CF8F**.



Setor de Autarquias Norte | Quadra 3 | Lote A
CEP 70040-902
Brasília/DF | (061) 3315-4300



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

PORTARIA Nº 6195, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2024

O SUPERINTENDENTE REGIONAL NO ESTADO DO TOCANTINS DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, usando das atribuições que lhe confere o inciso XXIV do art. 144 do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 39, de 17 de novembro de 2020, publicada no D.O.U. de 19/11/2020 e tendo em vista o constante no Processo nº. 50623.002223/2024-38:

RESOLVE:

RATIFICAR a Declaração da Situação de Emergência SEI nº. 19875565, verificada em Obra de Arte Especial localizada no km 0,0 da Rodovia BR-226/TO, conforme descrito no Relatório de Inspeção Extraordinária de Emergência SEI nº. 19875511.

(assinado eletronicamente)

RENAN BEZERRA DE MELO PEREIRA

Superintendente Regional - DNIT/TO



Documento assinado eletronicamente por **Renan Bezerra de Melo Pereira, Superintendente Regional no Estado do Tocantins**, em 23/12/2024, às 20:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **19875576** e o código CRC **95E84281**.

Referência: Processo nº 50623.002223/2024-38

SEI nº 19875576

Quadra 103 Sul, ACSO 01, Conjunto 01,
Avenida JK, Lote 41-A, Edifício JK Business
Center 18º andar
CEP 77015-012
Palmas/TO | 061 2109-3950

ANEXO**ESCOLHA DAS EMPRESAS CONVIDADAS**

CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO E EXECUÇÃO DE OBRA EMERGENCIAL PARA RECONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO TOCANTINS (JUSCELINO KUBITSCHKE DE OLIVEIRA) NA BR-226/TO ENTRE OS MUNICÍPIOS DE AGUIARNÓPOLIS/TO E ESTREITO/MA.

1. INTRODUÇÃO

1.1. No dia 22/12/2024, ocorreu o rompimento estrutural da ponte sobre o Rio Tocantins, denominado **Juscelino Kubitschek de Oliveira**, resultando no colapso da OAE. O evento envolveu o rompimento do trecho central em balanço sucessivo, correspondente ao maior vão da estrutura, o colapso de um dos vãos de encabeçamento e danos severos à estrutura remanescente.

1.2. A Ponte Juscelino Kubitschek está localizada no km 0 da rodovia BR-226/TO, entre as cidades de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA. Essa ponte é uma rota crucial para a transposição do Rio Tocantins, conectando os estados do Tocantins e Maranhão. Possui uma extensão de 530,70 metros, com um vão central de 140 metros.

1.3. A rodovia BR-226 integra a matriz de transporte nacional, servindo como elo fundamental na cadeia logística de suprimentos entre as regiões Norte e Nordeste do Brasil.

1.4. Diante dessa situação, torna-se urgente restabelecer o tráfego no local, considerando como solução a demolição da estrutura remanescente da ponte, seguida pela implantação de uma nova estrutura no mesmo local.

1.5. A referida ponte desempenhou um papel estratégico como eixo de integração logística regional e nacional, sendo essencial para a movimentação de pessoas e mercadorias. Este incidente interrompeu integralmente o tráfego no segmento da rodovia BR-226/TO, impactando severamente o transporte interestadual entre os estados do Tocantins e Maranhão gerando impactos socioeconômicos significativos, incluindo:

- Aumento dos custos logísticos, devido à necessidade de rotas alternativas mais longas e ineficientes;
- Sobrecarga em rodovias alternativas, que não foram projetadas para absorver o fluxo desviado, agravando sua condição estrutural e elevando o risco de acidentes;
- Dificuldades na circulação de bens essenciais, com impactos diretos na economia local e regional, principalmente em comunidades que dependem da BR-226/TO para suas atividades diárias.

1.6. De acordo com o Relatório de Inspeção (19880431), elaborado pela Supervisora Nova Engevix, toda a estrutura da ponte foi comprometida, incluindo os vãos de acesso. A análise técnica evidenciou que a única solução viável seria a elaboração de um projeto e reconstrução Obra de Arte Especial (OAE), precedida da demolição controlada da estrutura remanescente.

1.7. Diante disso, o Superintendente Regional no Estado do Tocantins, por meio da **PORTARIA Nº 6195, de 23 de dezembro de 2024** (SEI nº 19880421), formalizou a **declaração de situação de emergência** (SEI nº 19880416). Esta declaração baseia-se no artigo 75, inciso VII, da **Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021**, que autoriza a contratação direta, sem necessidade de licitação, quando se tratar de obras ou serviços necessários para mitigar ou solucionar situações emergenciais que comprometem a segurança pública, a continuidade de serviços essenciais ou a preservação de bens públicos e privados.

1.8. Essa medida visa garantir a restauração imediata da mobilidade e segurança na rodovia BR-226/TO, essencial para minimizar os impactos da interrupção do tráfego e evitar o agravamento dos prejuízos econômicos e sociais.

2. CRITÉRIOS PARA ESCOLHA DAS EMPRESAS CONVIDADAS

2.1. Considerando o caráter emergencial da situação e a necessidade de celeridade na execução das obras, bem como a inexistência de contrato vigente no trecho em questão com objeto compatível referente a reconstrução da OAE, torna-se necessária realizar a contratação emergencial. Assim, optou-se pela aplicação de critérios objetivos e fundamentados para a seleção das empresas convidadas.

2.2. A contratação abrange a demolição controlada da estrutura remanescente, elaboração do projeto e a execução de obra emergencial para CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO TOCANTINS (JUSCELINO KUBITSCHKE DE OLIVEIRA), priorizando soluções que assegurem:

- Restabelecer as condições de segurança do local, afastar o risco de colapso da estrutura remanescente da ponte;
- Rapidez na execução, para restabelecer o tráfego no menor prazo possível;
- Segurança estrutural, conformidade às normas técnicas aplicáveis;
- Eficiência econômica, garantindo a aplicação responsável dos recursos públicos.

2.3. Nesse contexto, com o objetivo de agilizar a contratação e a execução das obras, o primeiro critério adotado foi a seleção de empresas com contratos ativos junto ao DNIT e localizadas em regiões próximas ao empreendimento. Tal escolha pode acarretar em redução custos de mobilização e possibilita maior rapidez no início das atividades.

2.4. Além disso, foram priorizadas empresas com histórico comprovado de atuação em projetos de complexidade e escopo semelhantes ao objeto em questão. Essas empresas foram submetidas à análise documental e comprovação de capacidade econômico-financeira, com o objetivo de mitigar os riscos de inadimplência contratual.

2.5. Esses critérios foram definidos com base nos princípios de eficiência, economicidade e interesse público, conforme preconizado pela **Lei nº 14.133/2021**, garantindo que a contratação direta observe os requisitos de transparência, legalidade e pertinência técnica.

2.6. Abaixo, apresentamos a relação das empresas com contratos de complexidade e escopo semelhantes ao objeto da obra emergencial, localizadas em regiões próximas ao empreendimento, juntamente com suas respectivas informações contratuais:

Empresa	Contrato	Tipo Intervenção	Objeto da Contratação	VALOR (PI+R)
ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA	18 00517/2022	CONSTRUÇÃO DE OAE	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICOS E EXECUTIVO DE ENGENHARIA E EXECUÇÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DE PONTE SOBRE O RIO PARNAÍBA E SEUS ACESSOS, NA RODOVIA BR-330/PI.	34.787.309,02

SIAPE-SIST.INTEGRADO DE ADM.DE RECURSOS HUMANOS**DADOS INDIVIDUAIS FUNCIONAIS DO SERVIDOR****SOLICITANTE: 22149023172**

Data: 24/02/2025

Mês/ano solicitado:	UPAG do serv.:	Matr de origem :
MAR2025	000001150 / RN	1447249
Órgão:	Matrícula:	Ident. Única:
39252 - DNIT	1680174	16801741
Nome social:	Cadastramento no SIAPE:	
	26FEV2009	
Nome:	Regime Jurídico:	Situação serv.:
GLEDSON GOLBERY DE ARAUJO MAIAEST	REGIME JURIDICO UNICO	04 - NOMEADO CARGO COM

BANCO PARA PAGAMENTO

BANCO/AGENCIA/DV 001 / 00128/7CONTA CORRENTE : 0000000122459
TIPO DE CONTA : 01 - CONTA CORRENTE E NAO E DEPOSITO JUDICIAL

BANCO PAGAMENTO OUTRAS OPERACOES

BANCO/AGENCIA/DV : CONTA OUTRAS OPERACOES:
TIPO DE CONTA
:

EXCLUSAO

GRUPO/OCORRENCIA: 02 / 108 EXON.CARG.COMIS.ART.35,INC I, LEI
8112/90
DATA OCORRENCIA : 13NOV2010
D.L. - CODIGO : NÚMERO: DATA:

FUNCAO

SIGLA : DAS CODIGO : 1011 ESCOLAR.: IND.OPCAO: N
INGRESSO : 11FEV2009 UNIDADE ORGANIZ. : 000001143 - SRE-RN
SAIDA : 13NOV2010 ATIVIDADE : 0045 - CHEFE DE SERVICO
DESCONTO PSS SOBRE FUNCAO : NAO OPTANTE

INGRESSO NO ÓRGÃO

GRUPO/OCORRENCIA: 01 / 101 NOMEACAO COMIS. CARG.CONF.ART.9,ITEM
II,LEI8112/90
DATA OCORRENCIA : 11FEV2009 D.L. - CODIGO : 04 PORTARIA
NÚMERO: 34 DATA: 11FEV2009

INGRESSO NO SERVICO PUBLICO

GRUPO/OCORRENCIA: 01 / 101 NOMEACAO COMIS. CARG.CONF.ART.9,ITEM
II,LEI8112/90
DATA OCORRENCIA : 11FEV2009 D.L. - CODIGO : 04 PORTARIA
NÚMERO: 34 DATA: 11FEV2009

JORNADA DE TRABALHO

CODIGO : 40 DESCRICAO : 40 HORAS SEMANAIS
PGD : NÃO INFORMADO
MODALIDADE : NÃO INFORMADO

LOCALIZACAO

ORGAO/UORG : 39252/000001143 - SUP REG NO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE
UORG DE EXERCICIO: 39252 000001143 - SUP REG NO ESTADO DO RIO GRANDE DO
NOR
UORG DE LOC. FISICA
:

MUNICIPIO DE EXERCICIO :
NATAL
UF DE EXERCICIO :
RN

PLANO SAUDE

TITULAR ASSIST SAUDE SUPLEMENTAR : NAO TIPO
:
OPERADORA NA ANS
:
PLANO
:
CNPJ : 0 -

INÍCIO RESSARCIMENTO : FIM RESSARCIMENTO
:

PREVIDENCIA COMPLEMENTAR - REGIME DE APOSENTADORIA

REGIME APOSENT. ORIGINAL: VINCULADO AO RPC : NAO
DATA OPCA O VINC. RPC : NUM. SOLICIT. VINC. RPC: 0
RPPS DATA ACAO JUDICIAL : RPPS POR ACAO JUDICIAL : NAO

OPCAO AUX. ALIMENTACAO

INICIO: 11FEV2009 TERMINO: 13NOV2010

AUTORIZA ACESSO IRPF

AUTORIZA ACESSO IRPF: NAO INFORMADO AUTORIZA ACESSO IRPF: NAO INFORMADO

CARTEIRA FUNCIONAL ESPECIAL

NOME DA UNIDADE:
NOME DA CARTEIRA:
SITUAÇÃO DA CARTEIRA:
GRUPO/CARGO: 0 / 0
DATA INICIO: 11/02/2009
PORTE DE ARMA:



Art. 3º O início do efetivo exercício dar-se-á na data em que a nova servidora se apresentar na unidade de vaga para a qual foi nomeada, respeitado o prazo estabelecido no § 1º do art. 15 da Lei n.º 8.112/1990.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

O CHEFE DO GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso da competência que lhe foi delegada pelo inciso III, do art. 1º, da Portaria/GM/MTE nº 1.257, de 31 de maio de 2010, publicada no Diário Oficial da União de 1 de junho de 2010, e tendo em vista a autorização concedida pela Portaria/GM/MP nº 77, de 8 de abril de 2009, publicada no Diário Oficial da União de 9 de abril de 2009, e pela Portaria/GM/MP nº 360, de 22 de outubro de 2009, publicada no Diário Oficial da União de 23 de outubro de 2009, resolve:

Nº 2.681- Art. 1º Tornar sem efeito a nomeação da candidata Eliane Almeida do Carmo, Código de vaga 821842, para o cargo efetivo de Agente Administrativo, Classe A, Padrão I, do quadro permanente do Ministério do Trabalho e Emprego, realizada por meio da Portaria/GM/MTE nº 2.505, de 20 de outubro de 2010, publicada no Diário Oficial da União de 21 de outubro de 2010, Seção 2, por motivo de expressa manifestação de desistência de posse.

Art. 2º Em face das disposições constantes no art. 1º, nomear para o cargo efetivo de Agente Administrativo, Classe A, Padrão I, no quadro permanente do Ministério do Trabalho e Emprego, nos termos do inciso I, art. 9º da Lei n.º 8.112, de 11 de dezembro de 1990, candidato habilitado em concurso público promovido por este Ministério e realizado pelo CESPE/UNB, mediante Edital nº 1 - SE/MTE, de 21 de outubro de 2008, publicado no Diário Oficial da União de 22 de outubro de 2008, com o resultado final homologado pelo Edital nº 9 SE/MTE, de 20 de março de 2009, publicado no Diário Oficial da União de 23 de outubro de 2009, na forma a seguir especificada:

Nome	Classificação	UF/Município/Unidade de vaga	Código de vaga
Hans Fernandes de Lemos	650	DF/Brasília/Sede da Administração Central	821842

O CHEFE DO GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso da competência que lhe foi delegada no inciso IV, do artigo 1º, da Portaria/GM/MTE Nº 1.257, de 31 de maio de 2010, publicada no Diário Oficial da União de 1º de junho de 2010, e tendo em vista o disposto no Decreto n.º 5.063, de 03 de maio de 2004, alterado pelo Decreto nº 6.341, de 03 de janeiro de 2008, publicado no Diário Oficial da União de 04 de janeiro de 2008, resolve:

Nº 2698 - Designar ANA LÍDIA DE MELO LUTZ, CPF nº. 959.729.511-34, matrícula SIApe nº 1704695, para exercer a Função Gratificada, símbolo FG-01, do Gabinete do Ministro, deste Ministério, ficando dispensada da função que atualmente ocupa.

Nº 2699 - Designar MÔNICA DE JESUS MENESES, CPF nº. 002.468.981-51, matrícula SIApe nº 1717948, para exercer a Função Gratificada, símbolo FG-01, do Gabinete do Ministro, deste Ministério, ficando dispensada da função que atualmente ocupa.

MARCELO DE OLIVEIRA PANELLA

RETIFICAÇÃO

No despacho de afastamento em nome de RINALDO GONÇALVES DE ALMEIDA, Auditor Fiscal do Trabalho da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Rio de Janeiro e SORAYA REGO BARROS DA SILVEIRA, Auditora Fiscal do Trabalho da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego de Pernambuco, deste Ministério, publicado no Diário Oficial da União de 11/11/2010, Seção 2, página 43, onde se lê "no período de 12 a 20 de novembro de 2010", leia-se "no período de 13 a 27 de novembro de 2010".

SECRETARIA EXECUTIVA

PORTARIAS DE 11 DE NOVEMBRO DE 2010

O COORDENADOR-GERAL DE RECURSOS HUMANOS, DA SUBSECRETARIA DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E ADMINISTRAÇÃO DA SECRETARIA EXECUTIVA DO MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso da competência que lhe foi subdelegada no inciso I do artigo 2º da Portaria SE/MTE nº 473, de 24 de julho de 2008, publicada no DOU de 25 de julho de 2008 e em face do que consta do Processo nº 46146.000035/2010-75, resolve:

Nº 52 - Art. 1º Aposentar por invalidez o servidor FRANCISCO LOPES VIEIRA, matrícula SIAPE nº 6221285, ocupante do cargo de Artífice de Eletricidade e Comunicações, Classe "S", Padrão III-NI, da Carreira da Previdência, da Saúde e do Trabalho, do Quadro de Pessoal deste Ministério, com fundamento legal no inciso I do § 1º e § 3º do artigo 40 da Constituição Federal/88, na redação dada pela Emenda Constitucional 41, de 19 de dezembro de 2003, publicada no Diário Oficial da União de 31 de dezembro de 2003, combinado com inciso I, do art. 186 da Lei 8.112/90, nos termos do Laudo da Junta Médica Oficial, com proventos mensais proporcionais correspondentes a 30/35 (trinta trinta e cinco avos) calculados na forma do artigo 1º da Lei nº 10.887, de 18 de junho de 2004.

Art. 2º Declarar a vacância da vaga nº 201953 do referido cargo.

Art. 3º Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo único. Estabelecer que a posse do candidato nomeado ocorrerá na Coordenação-Geral de Recursos Humanos, deste Ministério, localizada na Esplanada dos Ministérios, Bloco F, Anexo, Ala B, Sala 354, Brasília/DF.

Art. 3º O início do efetivo exercício dar-se-á na data em que o novo servidor se apresentar na unidade de vaga para a qual foi nomeado, respeitado o prazo estabelecido no § 1º do art. 15 da Lei n.º 8.112/1990.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

O CHEFE DO GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso da competência que lhe foi delegada pelo inciso III, do art. 1º, da Portaria/GM/MTE nº 1.257, de 31 de maio de 2010, publicada no Diário Oficial da União de 1 de junho de 2010, e tendo em vista a autorização concedida pela Portaria/GM/MP nº 77, de 8 de abril de 2009, publicada no Diário Oficial da União de 9 de abril de 2009, e pela Portaria/GM/MP nº 360, de 22 de outubro de 2009, publicada no Diário Oficial da União de 23 de outubro de 2009, e em cumprimento à decisão judicial exarada nos autos do Mandado de Segurança nº 2009.34.00.014062-7, impetrado perante a 15ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, resolve:

Nº 2.682- Art. 1º Nomear, sub judice, no quadro permanente do Ministério do Trabalho e Emprego, a candidata a seguir relacionada, com o resultado final homologado pelo Edital nº 23/SE/MTE, de 16 de julho de 2009, publicado no Diário Oficial da União de 17 de julho de 2009, para o provimento do cargo efetivo de Agente Administrativo, Classe A, Padrão I, na forma a seguir:

Classificação	Nome	UF/Município/Unidade de vaga	Código da vaga
1-A	Sergio Martins Junior	RJ/Niterói/GRTE	200869

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Ministério dos Transportes

GABINETE DO MINISTRO

PORTARIAS DE 11 DE NOVEMBRO DE 2010

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso da competência que lhe foi subdelegada nos termos do inciso I, art. 1º, da Portaria Ministerial nº 1056, de 11 de junho de 2003, da Casa Civil da Presidência da República, resolve:

Nº 279- Exonerar, MAURO ERNESTO CAMPOS LIMA, CPF 160.271.757-53, do cargo de Superintendente Regional, código DAS 101.4, da Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, nos Estados do Pará e Amapá- DNIT/PA/AP.

Nº 280 -Exonerar, FERNANDO ROCHA SILVEIRA, CPF 107.545.124-87, do cargo de Superintendente Regional, código DAS 101.4, da Superintendência Regional do DNIT, no Estado do Rio Grande do Norte - DNIT/RN.

Nº 281 -Exonerar, GLEDSON GOLBERY DE ARAUJO MAIA, CPF 915.851.124-53, do cargo de Chefe do Serviço de Engenharia, código DAS 101.1, da Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, no Estado do Rio Grande do Norte- DNIT/RN.

Nº 282- Nomear, JOSÉ ANTONIEL CAMPOS FEITOSA, CPF 405.507.294-53, Analista em Infraestrutura de Transportes do Quadro de Pessoal do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, para exercer o cargo de Chefe do Serviço de Engenharia, código DAS 101.1, na Superintendência Regional do DNIT, no Estado do Rio Grande do Norte - DNIT/RN.

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso da competência que lhe confere o art. 87, parágrafo único, da Constituição Federal c/c o artigo 143, da Lei 8.112, de 11 de dezembro de 1990, resolve:

Nº 283-Art. 1º Designar os servidores OSMAN DE MOURA MELO, matrícula SIAPE nº 6454346, CLEIA DE MIRANDA TELES, matrícula SIAPE nº 0808200 e ELZA MARIA PEREIRA DE SOUZA, matrícula SIAPE nº 0809877, para, sob a presidência do primeiro, constituírem COMISSÃO DE PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR, com o objetivo de apurar as possíveis irregularidades apontadas no Processo nº 50000.015295/2010-77, conforme orientação contida no PARECER Nº 406/2010/CGLJ/CONJUR/MT/CGU/AGU/lav, de 4/11/2010, aprovado pelo Despacho nº 842/2010/YCP/CONJUR/MT/CGU/AGU, de 10/11/2010.

Art. 2º Fica estabelecido o prazo de 60 (sessenta) dias para a conclusão dos trabalhos e apresentação do respectivo relatório conclusivo, podendo ser prorrogável por igual período.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

PAULO SÉRGIO PASSOS

DESPACHO DO MINISTRO

Em 11 de novembro de 2010

PROCESSO Nº: 50000.030419/2010-44 e apensos INTERESSADO: Comissão de Sindicância, Portaria nº 127, de 26.05.2010.

ASSUNTO: Apurar eventual responsabilidade funcional relacionada à transferência de recursos, por parte do extinto Grupo Executivo, para conta corrente pessoal de empregada terceirizada.