



INSTRUÇÃO DE SERVIÇO Nº 003/2025

Dispõe sobre as premissas, definições e parâmetros para o enquadramento de rodovias na malha rodoviária do Estado da Bahia, visando à adoção de contratos de manutenção por desempenho de longo prazo tipo CREMA Integrado - Contrato de Reabilitação e Manutenção de Rodovias – (Projeto, Obra e Manutenção), incorporando medidas de resiliência climática e segurança viária - tendo como órgão executor a Superintendência de Infraestrutura de Transportes da Bahia – SIT, desta Secretaria de Infraestrutura – SEINFRA.

O SECRETÁRIO DE INFRAESTRUTURA – SEINFRA, no uso de suas atribuições, à vista do constante do Processo nº 024.2044.2025.0011377-56, e considerando a necessidade de promover a reabilitação e manutenção eficiente das rodovias estaduais bem com a importância de assegurar a sustentabilidade socioambiental, resiliência climática e segurança viária em todas as etapas de planejamento e execução dos contratos, resolve:

CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Instrução estabelece os critérios, premissas e parâmetros necessários para a identificação e enquadramento das rodovias estaduais para a contratação no modelo CREMA Integrado.

Art. 2º Os contratos tipo CREMA Integrado têm por finalidade garantir a reabilitação e manutenção contínua das rodovias, visando assegurar segurança, conforto, durabilidade, eficiência ao tráfego e responsabilidade socioambiental.

Art. 3º Esta Instrução estabelece também critérios técnicos e operacionais para a incorporação de medidas de resiliência climática e de segurança viária nos contratos de manutenção e conservação de rodovias estaduais. O objetivo é reduzir a vulnerabilidade da infraestrutura rodoviária frente a eventos extremos de origem climática, como chuvas intensas, escorregamentos, alagamentos, calor intenso, ciclos prolongados de seca e queimadas, assim como a redução de sinistros, feridos e fatalidades nas rodovias estaduais.

CAPÍTULO II-A - DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Instrução, consideram-se:

I – **CREMA Integrado (Contrato de Reabilitação e Manutenção de Rodovias-Projeto, Construção/Restauração e Manutenção)**: modelo de contratação integrada que combina a execução do projeto, obras de restauração e/ou melhoramentos da via com a obrigação de manutenção rotineira e periódica durante todo o período de vigência do contrato. Trata-se de uma modalidade de contrato baseada em desempenho, conforme definida no Art 6º - XXXII da Lei 14.133/2021;

II – **VMD (Volume Médio Diário) Anual**: média do número de veículos que trafegam por determinado trecho de rodovia em um período de 12 (doze) meses consecutivos;

III – **Reabilitação**: conjunto de intervenções necessárias para restituir à rodovia condições adequadas de segurança e trafegabilidade;

IV – **Manutenção preventiva**: ações realizadas de forma planejada para evitar a deterioração precoce do pavimento;

V – **Manutenção corretiva**: intervenções destinadas a corrigir falhas ou defeitos já manifestados na rodovia;

VI – **Sistema de Gerência de Pavimentos – SGP** - ferramenta de apoio à tomada de decisão para planejar, monitorar, avaliar e priorizar ações de manutenção, reabilitação e conservação de pavimentos;

VII – **Resiliência Climática**: capacidade de sistemas suportarem e recuperarem dos estressores climáticos sem comprometer sua integridade, usabilidade ou desempenho;

VIII – **Segurança viária** métodos e medidas para reduzir o risco e a gravidade de sinistros de trânsito na rede viária.

CAPÍTULO III - PREMISSAS PARA O ENQUADRAMENTO

Art. 5º Esta Instrução aplica-se à rodovias estaduais pavimentadas que não possuem viabilidade econômico-financeira para concessões ou parcerias público-privadas (PPP).

Art. 6º Para que uma rodovia seja considerada passível de contratos CREMA-Integrado, deverão ser atendidas as seguintes premissas:

I. A rodovia deve ser parte integrante da malha rodoviária estadual;

II. Deve apresentar condições estruturais que necessitem de reabilitação urgente ou programada;

III. *VMD Anual*: a rodovia deverá apresentar um Volume Médio Diário (VMD) anual mínimo de 500 veículos/dia, sendo pelo menos 15% destes veículos classificados como comerciais (ônibus e caminhões);

IV. A rodovia deverá apresentar viabilidade de adequação de dispositivos de segurança viária e de sinalização, conforme normas técnicas vigentes;

V. A partir do 3º ano do programa, as rodovias já deverão possuir estudo de avaliação de risco e desenvolvimento de planos de investimentos, baseados no uso da metodologia iRAP (International Road Assessment Programme) ou similar, considerando-se como meta desejável, a obtenção ao fim do 7º (sétimo) ano desse modelo de contrato CREMA-Integrado, da classificação mínima de 3 (três) estrelas em relação aos ocupantes dos veículos, motociclistas, ciclistas e pedestres, ou atingir as condições equivalentes a esta classificação;

VI. Deverão ser considerados os passivos ambientais existentes ao longo do traçado, prevendo soluções técnicas para sua mitigação ou compensação;

VII. As rodovias a serem selecionadas para cada programação anual, deverão estar enquadradas dentro de um mesmo Corredor de Tráfego / Grupo, conforme resumo apresentado no quadro 01 abaixo, de modo a que se tenha sempre licitações com extensão mínima de 250 km, para viabilizar a contratação dentro do modelo CREMA Integrado;

VIII. O quadro 02 apresenta um cronograma da implementação desse modelo CREMA Integrado, incluindo a possibilidade de contratação por meio de novas concessões rodoviárias, prevendo-se um prazo de 7 (sete) anos para implantação total;

IX. A partir do 3º ano do programa, as rodovias deverão apresentar viabilidade técnica e econômica avaliadas no âmbito de um Sistema de Gerência de Pavimentos-SGP, utilizando-se o modelo Highway Development and Management - HDM-4 (ou sucessor), que deverá estar operacional na SIT/SEINFRA a partir do 2º ano do programa.

RESUMO - QUADRO 1		
N. ORDEM	CORREDOR / REGIÃO	EXTENSÃO (km)
1	OESTE-SOJA	520,11
2	OESTA MARGEM ESQUERDA SÃO FRANCISCO	709,15
3	SUDOESTE-MARGEM DIREITA SÃO FRANCISCO	272,94
4	SUL DA BR242-LIVRAMENTO BRUMADO 156 E 148	622,91
5	SUL BR242 - CHAPADA	763,03
6	BA-001-ATÉ CANAVIEIRAS, ENTRE BR101 E MAR	532,67
7	BA001 - BELMOTE - DIVISA BA-ES - EXTREMO SUL TOTAL	568,12
8	CONQUISTA A OESTE DA BR116	443,51
9	CONQUISTA A LESTE DA BR116	467,54
10	AREA INFLUENCIA JEQUIE	345,41
11	SERTAO SÃO FRANCISCO	669,16
12	ZONA IRECE E MORRO CHAPEU	562,25
13	SISAL - NORDESTE	486,70
14	MEIO SENHOR BONFIM - ITABERABA	446,72
15	N-NE A LESTE DA BR-116	385,80
16	ZONA SALVADOR - FEIRA - RECONCAVO	562,14
	TOTAL GERAL	8.358,16

CRONOGRAMA RESUMO DE NOVAS AÇÕES DE GERENCIA DA REDE RODOVIÁRIA DA SEINFRA - QUADRO 2									
DISCRIMINAÇÃO	UNIDADE	ATUAL	2.026	2.027	2.028	2.029	2.030	2.031	2.032
REDE PAVIMENTADA	km	14.405,7	14.405,7	14.405,7	14.405,7	14.405,7	14.405,7	14.405,7	14.405,7
REDE NÃO PAVIMENTADA	km	5.228,6	5.228,6	5.228,6	5.228,6	5.228,6	5.228,6	5.228,6	5.228,6
REDE TOTAL	km	19.634,2	19.634,2	19.634,2	19.634,2	19.634,2	19.634,2	19.634,2	19.634,2
NOVA CONDIÇÃO COM CONTRATOS CREMA-DBM E NOVAS CONCESSÕES									
INCLUÍDAS NO PROGRAMA DBM-PRORODOVIAS	km	0,0	0,0	0,0	1.014,2	1.014,2	1.014,2	1.014,2	1.014,2
INCLUÍDAS NO PROGRAMA DBM-ESTADO E OUTROS	km	0,0	0,0	0,0	1.000,0	2.500,0	4.000,0	5.200,0	6.437,8
NOVAS CONCESSOES	km	0,0	0,0	0,0	0,0	450,0	450,0	450,0	906,0
SUB TOTAL - NOVOS CONTRATOS CONCESSÃO E CREMA-DBM	km	0,0	0,0	0,0	2.014,2	3.964,2	5.464,2	6.664,2	8.358,0
INCLUÍDAS NO PREMAR 2	km	1.007,0	1.007,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CONCESSÕES E PPP ATUAIS	km	893,8	893,8	893,8	893,8	893,8	893,8	893,8	893,8
MANUTENÇÃO ATRAVÉS UOP	km	11.015,9	11.015,9	12.022,5	10.008,4	8.058,4	6.638,1	6.038,1	5.191,2
MANUTENÇÃO CONSÓRCIOS PÚBLICOS	km	6.717,9	6.717,9	6.717,9	6.717,9	6.717,9	6.638,1	6.038,1	5.191,2
TOTAL	km	19.634,6	19.634,6	19.634,2	19.634,2	19.634,2	19.634,2	19.634,2	19.634,2

CAPÍTULO IV - PARÂMETROS DE AVALIAÇÃO

Art. 7º A avaliação das rodovias para fins de adesão aos contratos CREMA Integrado será realizada com base nos seguintes parâmetros:

- I. Condições da Pavimentação: avaliação do estado da superfície, presença de fissuras, buracos e desagregações;
- II. Segmentos Críticos: identificação de trechos com histórico de sinistros, problemas de segurança viária, problemas de resiliência climática, drenagem e erosão;
- III. Desempenho Operacional: análise da capacidade de escoamento e níveis de serviço considerando o tráfego atual e previsões futuras;
- IV. Impacto Econômico e Social: consideração sobre a importância da rodovia para a economia local, interligação entre regiões e impacto social para comunidade;
- V. Aspectos Socioambientais: identificação e tratamento de passivos ambientais, incluindo áreas degradadas, erosão, supressão de vegetação e necessidade de recuperação de Áreas de Preservação Permanente (APPs);
- V. Aspectos relativos a Resiliência Climática: avaliação da exposição climática, da fragilidade da infraestrutura e da capacidade de adaptação do trecho rodoviário, de acordo com a Instrução de Serviço SEINFRA Nº 001/2024 de 29/08/2024;
- VI. Segurança Viária: análise da presença, adequação e conservação de dispositivos de segurança (dispositivos de contenção lateral e seus terminais, tachas, tachões, balizadores, cilindros delimitadores, lombadas, faixas de travessia de pedestres, etc.), a partir de estudos efetuados com a metodologia iRAP ou similar e inspeções de campo, além da análise e verificação da sinalização horizontal, vertical e semafórica conforme normas e manuais do CONTRAN.

Art. 8º A avaliação também deverá considerar indicadores técnicos objetivos, tais como:

- I. Índice de Gravidade Global (IGG) ou Índice de Gravidade Global Exedito (IGGE);
- II. Índice de Irregularidade Internacional (IRI);
- III. Condição estrutural do pavimento, avaliado através da Deflexão Recuperável;
- IV. Taxa de sinistros com vítimas por veic.km/ano;
- V. Taxa de mortes no trânsito por veic.km/ano;
- VI. Índice de acessibilidade regional;
- VII. Índice de conformidade dos dispositivos de segurança;
- VIII. Índice de conformidade da sinalização viária;
- IX. Índice de atendimento às medidas de mitigação ambiental previstas em projeto;

CAPÍTULO V – DA AVALIAÇÃO E MITIGAÇÃO DE RISCOS CLIMÁTICOS

Art. 9º Nos corredores com VDM acima de 2500 os contratos CREMA Integrado devem incluir a elaboração de três planos técnicos obrigatórios, de responsabilidade da empresa/ consorcio contratado e elaborado em colaboração com a SIT/SEINFRA:

a) Plano de Gestão de Riscos e Resiliência Climática (PGRRC)

Objetivo: Identificar os principais riscos climáticos associados à rodovia e propor intervenções de adaptação, com base em evidências e prioridades

Momento de entrega: etapa de projeto executivo, antes da assinatura do contrato de execução da obra.

O PGRRC deve ser dividido em três fases:

1. Coleta e organização das informações sobre clima e infraestrutura: A análise climática deve seguir a Instrução de Serviço 01/2024, adicionada aos critérios de implementação prática, com sugestões para faseamento, requisitos operacionais e ações complementares. Além da análise climática é ainda feita a avaliação de exposição ou susceptibilidade natural das rodovias aos perigos climáticos.

2. Etapa de campo: Mapeamento da vulnerabilidade da rodovia, baseado na fragilidade e no nível de impacto que os elementos rodoviários podem causar caso haja sua interrupção ou comprometimento. Nessa etapa os elementos da rodovia que estiverem situados em trechos ou áreas de suscetibilidade alta ou muito alta a perigos naturais são avaliados quanto a sua capacidade estrutural e funcional.

3. Priorização e detalhamento das intervenções de resiliência: Indicação de lista de medidas que são priorizadas (pela SIT por meio de uma análise multicritério a ser proposta pela consultora) numa lista curta, em intervenções de curto, médio e longo prazo, considerando custo-efetividade, impacto esperado e capacidade de implementação.

O PGRRC deve ser atualizado periodicamente com base em dados de campo sobre a evolução de eventos climáticos, e inspeções sobre o estado de conservação e manutenção dos elementos chave da infraestrutura rodoviária a cada seis meses no máximo. As informações obtidas alimentarão a plataforma digital de resiliência climática do contratado, de forma a permitir o monitoramento contínuo dos trechos rodoviários e apoiar a priorização de ações de manutenção e resposta.

b) Plano de Implementação:

Objetivo: Planejar de forma integrada a execução das intervenções identificadas no PGRRC, priorizando ações estruturais e de manutenção preventiva,

Consiste no Projeto Conceitual Básico de Engenharia para as intervenções de melhoramento rodoviário com foco em adaptação climática. Também detalha todas as soluções técnicas de melhoramento ou manutenção preventiva com memória de cálculo e justificativa técnica para as soluções propostas, estimativas de custo, detalhamento físico-financeiro e define um cronograma de implementação das ações, com prazos e entregas obrigatórias vinculadas à execução física. Deve conter estratégia de supervisão e manutenção pós-implantação, bem como os indicadores de desempenho a serem levantados, seu cronograma e método de coleta.

Momento de entrega: ao final da etapa de projeto, antes do início das obras.

c) Plano de Ação de Emergência (PAE)

Objetivo: Estabelecer protocolos de prevenção e resposta rápida à emergências rodoviárias associadas à eventos climáticos extremos, acidentes ou ameaças à segurança. Deve ser entregue junto com o PGRRC.

Esse documento organiza as ações de prevenção, resposta e coordenação interinstitucional, com atribuições específicas às empresas contratadas, assegurando uma atuação rápida e eficaz para salvar vidas e reduzir impactos à saúde pública, ao meio ambiente e à segurança. Inclui mapeamento de áreas vulneráveis, cenários de risco, gatilhos de resposta, plano de comunicação e protocolo de atuação entre as partes interessadas, matriz de responsabilidades, estratégia de comunicação com os usuários, planos de desvios e rotas alternativas, procedimentos para evacuação, atendimento de emergência e restabelecimento da operação.

CAPÍTULO VI – DA AVALIAÇÃO E MITIGAÇÃO DE RISCOS DE SEGURANÇA VIÁRIA

Art. 10º Nos corredores com VDM acima de 2500 os contratos CREMA Integrado devem incluir a elaboração de três planos técnicos obrigatórios, de responsabilidade da empresa/ consorcio contratado e elaborado em colaboração com a SIT/SEINFRA:

a) Plano de Segurança Viária da Infraestrutura (PSVI)

Objetivo: Identificar os principais riscos de segurança viária na rodovia e propor intervenções para eliminar ou mitigar esses riscos, com base em evidências e prioridades.

Momento de entrega: etapa de projeto executivo, antes da assinatura do contrato de execução da obra.

O PSVI deve documentar as etapas de análise de dados de sinistros de trânsito (incluindo atropelamento de animais) ocorridos nos últimos 5 anos nas rodovias e avaliação de segurança viária da infraestrutura, com base no uso da metodologia iRAP (International Road Assessment Programme) ou similar, ou inspeções de segurança viária, descrevendo método e resultados, com a identificação de locais críticos, de riscos de segurança viária e a proposição e priorização de intervenções de segurança viária.

O PSVI deve incluir os seguintes conteúdos:

1. Diagnóstico de segurança viária

Análise do histórico de sinistros de trânsito nas rodovias e avaliação da segurança viária da infraestrutura, incluindo (i) levantamentos de campo para identificação e documentação dos riscos e locais críticos de segurança, e (ii) proposição de uma lista longa de medidas para eliminação ou mitigação dos riscos de segurança identificados, acompanhada dos respectivos orçamentos estimativos.

2. Priorização e detalhamento das intervenções de segurança viária

Indicação de uma lista curta de medidas priorizadas pela SIT (por meio de uma análise multicritério proposta pela empresa/consórcio para priorização das medidas propostas na lista longa), composta por intervenções de curto, médio e longo prazo, considerando custo-efetividade, impacto esperado na redução de sinistros graves e fatais e capacidade de implementação.

3. Plano de implementação

Planejamento de forma integrada da execução das intervenções identificadas no PSVI, contemplando o Projeto Básico de Engenharia para as intervenções de melhoramento rodoviário com foco em segurança viária, incluindo memória de cálculo e justificativa técnica para as soluções propostas, estimativas de custo, detalhamento físico-financeiro e cronograma de implementação das ações, com prazos e entregas obrigatórias vinculadas à execução física. Deve conter estratégia de supervisão e manutenção pós-implantação, bem como os indicadores de desempenho a serem levantados, seu cronograma e método de coleta.

b) Plano de Gestão de Tráfego (PGT)

Objetivo: Descrever os procedimentos a serem seguidos e os arranjos a serem feitos sempre que o Empreiteiro realizar os vários tipos de atividades físicas e obras planejadas e previstas no Contrato.

Momento de entrega: etapa de projeto executivo, antes da assinatura do contrato de execução da obra.

O PGT deverá apresentar os métodos e procedimentos de sinalização e gestão de tráfego a serem adotados pelo Empreiteiro, incluindo a localização, os tipos e os números de dispositivos de segurança de tráfego, barricadas, placas de advertência, sinalizadores, desvios e similares a serem implantados em vários tipos de locais de trabalho e restrições de tráfego, como o fechamento parcial e total de faixas de tráfego, fechamento de acostamentos e atividades móveis na beira da estrada, como corte de vegetação, etc. Devem ser seguidas as normas e manuais do CONTRAN referentes à sinalização temporária. Os procedimentos descritos no PGT devem garantir que: (i) o tráfego possa continuar a utilizar a rodovia com segurança e apenas com o grau inevitável de perturbação durante a execução de obras e atividades de manutenção; (ii) a segurança de todos os usuários da via e das pessoas em seu entorno.

c) Plano de Segurança nos Transportes (PST)

Objetivo: Descrever a política interna do Empreiteiro para as operações de transporte e condução de veículos para as partes envolvidas na reabilitação e manutenção das rodovias (contratada, subcontratadas, fornecedores).

Momento de entrega: etapa de projeto executivo, antes da assinatura do contrato de execução da obra.

O PST deve delinear a política interna do Empreiteiro para velocidade segura e regulamentos além dos regulamentos nacionais ou locais, política de prevenção da fadiga de funcionários/motoristas, política de tolerância zero ao uso de álcool e drogas para funcionários em operações de direção, incluindo passageiros em veículos, transporte seguro para funcionários, política de recrutamento de motoristas, treinamento e verificações regulares da aptidão dos funcionários/motoristas para o trabalho. O Plano de Segurança nos Transportes deve abranger todas as operações de transporte para todas as partes envolvidas na reabilitação e manutenção das rodovias (contratada, subcontratadas, fornecedores).

CAPÍTULO VII - DOS RESULTADOS E SEGMENTOS

Art. 11º As rodovias que atenderem às premissas e parâmetros estabelecidos nesta Instrução deverão ser incluídas no Plano Plurianual (PPA). A lista de prioridades será elaborada pela SIT/SEINFRA e gerada com base nos critérios desta Instrução, garantindo que as ações de reabilitação e manutenção sejam adequadamente planejadas e priorizadas.

Art. 12º A cada dois anos, a lista de rodovias elegíveis deverá ser revisitada e atualizada conforme as necessidades e situações emergentes.

Art. 13º A SIT/SEINFRA será o órgão responsável por esse programa e deverá elaborar relatórios técnicos bianuais, contendo:

- I – a situação atualizada das rodovias incluídas nos contratos CREMA-Integrado;
- II – a evolução dos indicadores de desempenho definidos no Art. 6º;
- III – recomendações de ajustes contratuais ou de priorização, quando necessário;
- IV – o cumprimento das medidas socioambientais previstas em cada contrato, com especial atenção à recuperação de passivos;
- V – o estado de conservação e adequação da sinalização viária e dos dispositivos de segurança instalados.

Art. 14º A fiscalização dos contratos será realizada por equipe técnica designada, incluindo a verificação do atendimento às condicionantes ambientais, bem como das normas de segurança viária, podendo contar com apoio de órgãos ambientais competentes e da autoridade de trânsito.

CAPÍTULO VIII - DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15º Os critérios estabelecidos nesta Instrução de Serviço poderão ser atualizados periodicamente, em conformidade com inovações tecnológicas, normas federais, ambientais, de trânsito, recomendações de órgãos de controle e estudos técnicos de organismos multilaterais.

Art. 16º Esta Instrução de Serviço entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Salvador, 24 de outubro de 2025.

SÉRGIO BRITO
Secretário

SAULO PONTES
Diretor Superintendente da SIT
Órgão Técnico



Documento assinado eletronicamente por **Saulo Filinto Pontes De Souza, Diretor-Superintendente**, em 24/10/2025, às 18:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 13º, Incisos I e II, do [Decreto nº 15.805, de 30 de dezembro de 2014](#).



Documento assinado eletronicamente por **Sérgio Luís Lacerda Brito, Secretário de Estado**, em 24/10/2025, às 18:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 13º, Incisos I e II, do [Decreto nº 15.805, de 30 de dezembro de 2014](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://seibahia.ba.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **00126053054** e o código CRC **E25DD459**.