

Secretaria de
Estado da
AdministraçãoESTADO DE GOIÁS
SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO**Estudo Técnico Preliminar Simplificado****APRESENTAÇÃO**

Em conformidade com a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e com o Decreto nº 10.207, de 27 de janeiro de 2023, o Estudo Técnico Preliminar (ETP) é o documento constitutivo da primeira etapa do planejamento de uma contratação a fim de atender a uma necessidade administrativa, e tem por objetivo subsidiar a elaboração do Anteprojeto, Projeto Básico ou Projeto Executivo de Engenharia, Termo de Referência, bem como do edital de licitação e da minuta contratual, quando aplicável.

OBJETO PRETENDIDO

Contratação de empresa especializada para execução das obras de reabilitação funcional em 98,02 quilômetros conforme Quadro 1:

Quadro 1: Resumo dos trechos objeto da contratação – SRE 2024

RODOVIA	TRECHO INICIAL	TRECHO FINAL	PONTO INICIAL (km)	PONTO FINAL (km)	EXTENSÃO
GO-301	Entr. GO-506(A)	Entr. GO-457	26,53	48,42	21,89
GO-457	Entr. GO-301	Entr. GO-213 (DIV. GO/MG)	0,00	25,93	25,93
GO-213	Div.GO/MG	Entr. GO-457	0,00	3,79	3,79
GO-210	Entr. BR-352(A)Div.GO/MG	Entr. BR-050(A)	0,00	44,72	44,72
GO-592	Davinópolis	Entr. GO-210	10,05	11,74	1,68
TOTAL					98,02

Fonte: Documento de Oficialização de Demanda (DOD). Elaboração: Própria

INTRODUÇÃO

O dinamismo da economia goiana apresenta constantes desafios. Os benefícios advindos do fortalecimento das cadeias produtivas impõem ao governo e aos empreendedores obrigações com a modernização e a melhoria da competitividade, notadamente, envolvendo commodities originárias do setor primário (agricultura, pecuária e o extrativismo vegetal, animal e mineral), de menor valor agregado, bem como do setor secundário compreendendo atividades industriais diversificadas.

Isso posto, reveste-se de suma importância a oferta de uma infraestrutura e logística de transportes que estabeleça a conectividade eficiente dos meios de produção e dos mercados consumidores.

A infraestrutura de transportes de uma região tem importante papel no seu desempenho, dado que é condição básica para a realização de trocas econômicas entre locais dispersos espacialmente, em nosso estado de grandes extensões territoriais, bem como, integrando-se aos demais estados limítrofes, e com os corredores multimodais.

O Plano Plurianual (PPA) do estado de Goiás, sendo um instrumento de planejamento utilizado para definir prioridades, tem na infraestrutura um importante instrumento de catalisação e indução do desenvolvimento econômico e social, ligando e integrando as populações e as atividades produtivas, proporcionando qualidade de vida para as famílias com sustentabilidade ambiental, tornando o estado de Goiás mais atrativo e dinâmico.

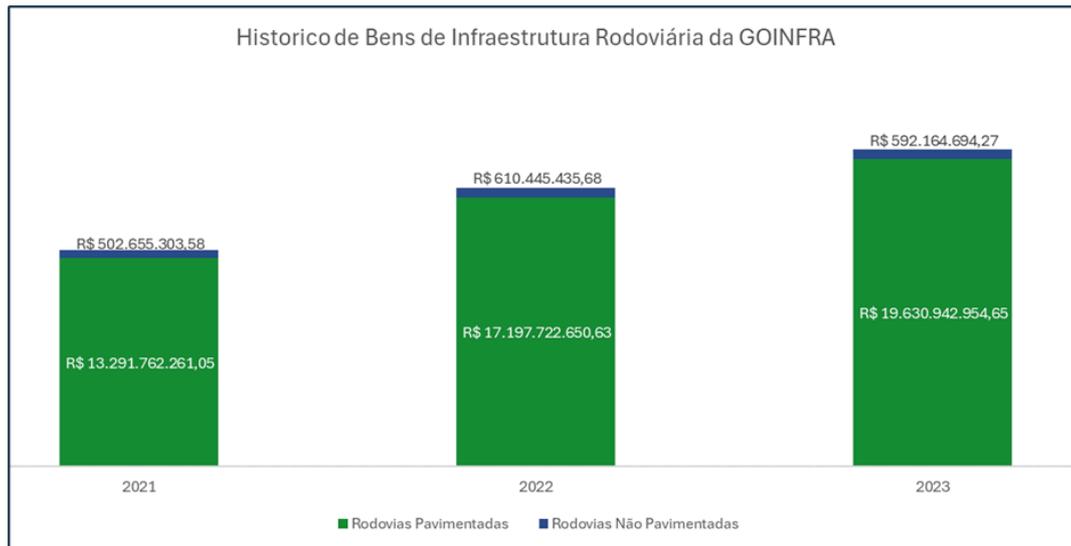
Com o intuito de crescimento, o Governo de Goiás tem feito investimentos em infraestrutura e logística, fazendo uma gestão mais eficiente dos recursos, como fatores essenciais para que se desenvolvam novos vetores de desenvolvimento em todas as regiões do estado.

Com isso, destinou vultuosos recursos direcionados às obras do sistema rodoviário estadual, investindo em toda a malha rodoviária para favorecer o desenvolvimento regional, e priorizou a pavimentação e restauração de rodovias estaduais, cuja situação atual constitui entrave ao escoamento da produção e da circulação em geral.

Diante do constante investimento e ampliação da Rede Rodoviária Estadual de Goiás, faz-se necessário perceber a sua magnitude que totaliza 21.288,80 km de rodovias, de acordo como o Sistema Rodoviário Estadual (SRE) (2024), alcançando um valor patrimonial estimado equivalente a R\$ 20.223.107.648,92 bilhões de rodovias pavimentadas e não pavimentadas, conforme o Inventário de Bens de Infraestrutura de 2023 da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (GOINFRA) (SEI nº 55240406).

Nesse contexto, destaca-se a importância da manutenção da malha rodoviária do estado que, conforme ilustrado na Figura 1, se encontra em uma constante valorização nos últimos anos.

Figura 1: Histórico de Bens de Infraestrutura da GOINFRA (2021-2023)



Fonte: Inventário dos Bens de Infraestrutura da GOINFRA (SEI nº 000033104080, 000036589517, 5524040). Elaboração: Própria

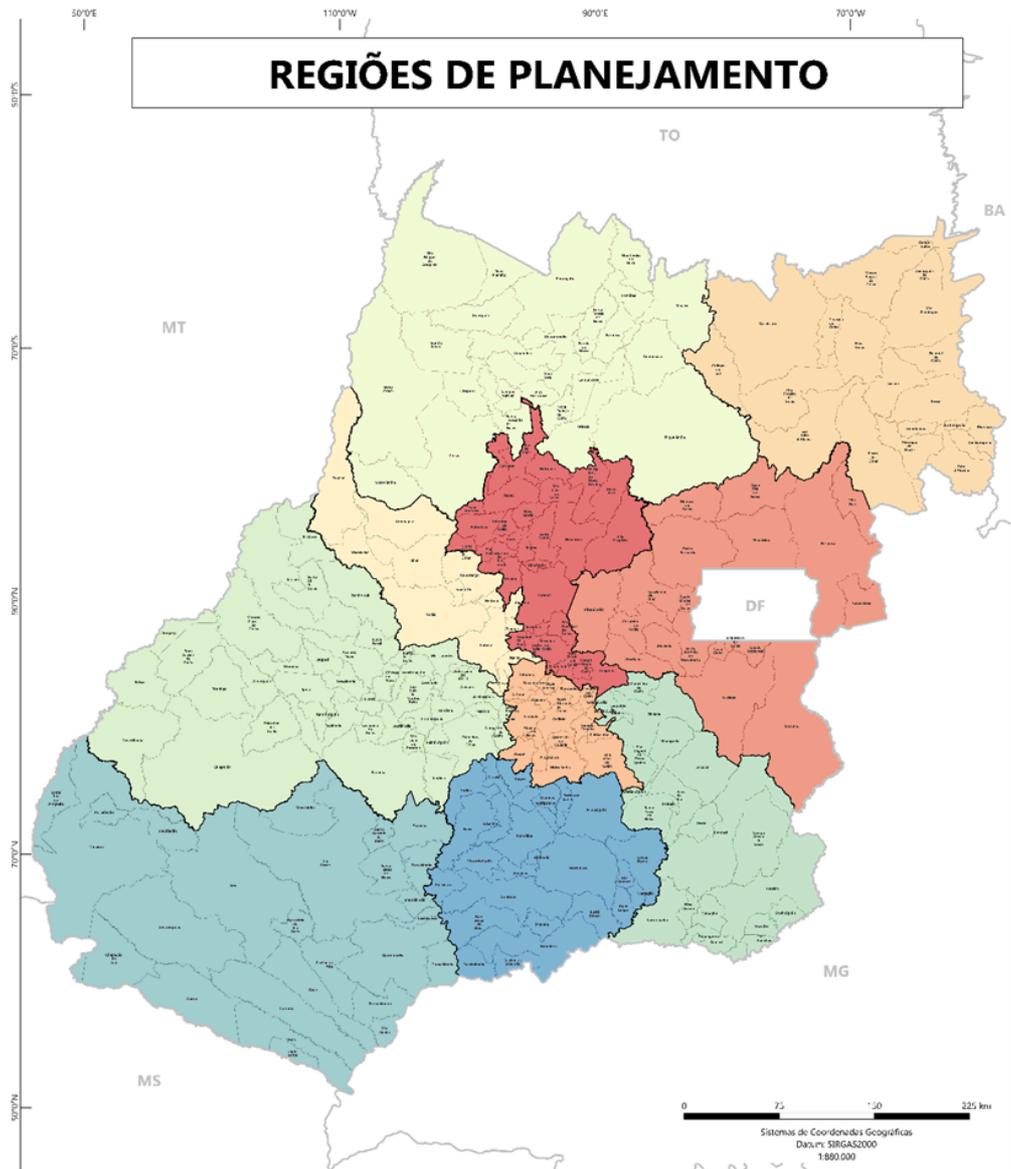
De modo a garantir a preservação dos bens de infraestrutura, a GOINFRA atua na aplicação de ações de conservação (preventiva/corretiva) e de recuperação (restauração/reabilitação) do pavimento, visando a manutenção das características da via, garantindo assim as condições que foram pré-estabelecidas na concepção inicial da pavimentação, a fim de proporcionar segurança e conforto aos usuários e, principalmente, a redução de gastos com ações corretivas.

É nesse viés que o presente Estudo Técnico Preliminar se dispõe a apresentar a avaliação das soluções técnicas de engenharia propostas para a contratação da execução da reabilitação, ou reconstrução parcial, dos trechos em destaque da malha viária do estado de Goiás, tendo como objetivo a recuperação funcional dos atributos físicos do pavimento em decorrência do alto grau de deterioração alcançado.

Tendo como objetivo uma organização e gestão mais eficiente das políticas públicas, o estado de Goiás é subdividido em 10 regiões, ou Regiões de Planejamento, vide Figura 2, as quais são integrantes da Lei do PPA 2004-2007 e foram definidas pelo Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (IMB) com base em critérios estratégicos, socioeconômicos e espaciais detalhados a seguir:

1. A **Região do Entorno do Distrito Federal** foi definida conforme o estabelecido na Lei de criação da Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno (RIDE) – Lei Complementar (Constituição Federal) nº 94, de 19 de fevereiro de 1998.
2. A **Região Metropolitana de Goiânia** (Grande Goiânia mais Região de Desenvolvimento Integrado) é definida pela Lei Complementar Estadual nº 27 de dezembro de 1999, alterada pela Lei Complementar Estadual nº 54 de 23 de maio de 2005.
3. As **Regiões do Norte Goiano e do Nordeste Goiano**, constantes no primeiro PPA 2000-2003, foram delimitadas em função de sua homogeneidade em termos de condições socioeconômicas e espaciais e como estratégia de planejamento para investimentos governamentais tendo em vista minimizar os desequilíbrios regionais.
4. As outras seis Regiões foram definidas tendo como critério os principais eixos rodoviários do Estado. Todos os municípios cujas sedes utilizam o mesmo eixo rodoviário para o deslocamento à Capital do Estado foram considerados pertencentes a uma mesma região de planejamento.

Figura 2: Mapa das Regiões de Planejamento do estado de Goiás



Legenda

- Limite Estadual
- Regiões de Planejamento**
- Centro Goiano
- Entorno do Distrito Federal
- Metropolitana de Goiânia
- Nordeste Goiano
- Norte Goiano
- Oeste Goiano
- Sudeste Goiano
- Sul Goiano

Fonte: Instituto Mauro Borges (IMB)

Visando a eficácia do investimento sob o aspecto social e econômico, aplica-se a análise das Regiões de Planejamento e dos municípios do estado de Goiás no presente Estudo sob a ótica da ampliação e manutenção da infraestrutura de transportes estadual.

Nesse contexto, as rodovias GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592, estão localizadas na **Região de Planejamento Sudeste Goiano**.

A Região de Planejamento - **Região Sudeste Goiano**, segundo o Instituto Mauro Borges, é composta por 22 municípios, sendo a 6ª Região em quantidade de municípios, quando comparada às demais Regiões estudadas pelo IMB, a 6ª maior Região em área territorial, com cerca de 25.412,60 km², e a 6ª maior em área média por município, totalizando 1.155,12 km², conforme comparação realizada no Quadro 2.

Quadro 2: Comparativo das Regiões de Planejamento do estado de Goiás

Regiões de Planejamento no estado de Goiás	Municípios (nº)	Posição	Área territorial (km ²)	Posição	Área/município (km ²)	Posição
--	-----------------	---------	-------------------------------------	---------	-----------------------------------	---------

Região Centro Goiano	31	2	18.534,76	8	597,90	9
Região do Entorno do DF	19	9	30.965,86	5	1.629,78	4
Região Metropolitana de Goiânia	21	7	7.480,56	10	356,22	10
Região Nordeste Goiano	20	7	43.324,33	4	2.166,22	3
Região Noroeste Goiano	13	10	14.874,90	9	1.144,22	7
Região Norte Goiano	26	3	61.004,87	2	2.346,34	2
Região Oeste Goiano	42	1	52.352,02	3	1.246,48	5
Região Sudeste Goiano	22	6	25.412,60	6	1.155,12	6
Região Sudoeste Goiano	26	3	61.479,16	1	2.364,58	1
Região Sul Goiano	26	3	24.813,96	7	954,38	8
TOTAL	246		340.243,02		13.961,24	

Fonte: Adaptado do Instituto Mauro Borges (IMB)

Segundo os dados da Gerência de Planejamento (PL-GEPLA) da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes, destaca-se que a **Região de Planejamento - Sudeste Goiano** ocupa a 5ª posição em quilômetros de rodovias pavimentadas, totalizando 1.177,78 km. Além de contar com a 5ª maior Região em densidade de malha rodoviária pavimentada/área territorial de 0,05 km/km², conforme Quadro 3.

Quadro 3: Comparativo II das Regiões de Planejamento do estado de Goiás

Regiões de Planejamento do Estado de Goiás	Densidade rodovia pavimentada/área (km/km ²)	Posição	Densidade Demográfica (hab/km ²) 2022	Posição	Habitantes	Posição
Região Centro Goiano	0,06	3	38,50	3	713.535	3
Região do Entorno do DF	0,04	6	43,45	2	1.345.468	2
Região Metropolitana de Goiânia	0,09	1	347,69	1	2.600.936	1
Região Nordeste Goiano	0,02	10	4,11	10	178.186	9
Região Noroeste Goiano	0,05	4	9,98	7	148.427	10
Região Norte Goiano	0,03	9	5,03	9	306.973	7

Região Oeste Goiano	0,03	7	6,58	8	344.357	6
Região Sudeste Goiano	0,05	5	11,59	5	294.465	8
Região Sudoeste Goiano	0,03	8	10,60	6	651.547	4
Região Sul Goiano	0,07	2	19,05	4	472.601	5

Fonte: Adaptado do Instituto Mauro Borges (IMB)

Em relação aos indicadores econômicos disponibilizados pelo Instituto Mauro Borges, a **Região Sudeste Goiano** é a 5ª Região em Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), com índice de 0,6950. O IDH é uma forma de entender a qualidade de vida das pessoas, e que pode variar entre 0 e 1.

Verifica-se que a **Região Sudeste Goiano** possui a 5ª colocação dentre as Regiões de Planejamento pesquisadas em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) regional, no ano de 2021, equivalente a R\$ 21.831.069 mil, sendo a 1ª Região em PIB *per capita* com cerca de R\$ 74.138,08, e a 5ª Região em arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) com valores de R\$ 856.790 mil.

Quadro 4: Comparativo socioeconômico das Regiões de Planejamento do estado de Goiás

Regiões de Planejamento do Estado de Goiás	IDH	Posição	Arrecadação do ICMS (R\$ mil) - 2022	Posição	PIB (Preço corrente) (R\$ mil) - 2021	Posição	PIB Per capita (R\$) - 2021	Posição
Região Centro Goiano	0,7091	2	1.786.152	2	27.464.018	4	38.490	6
Região do Entorno do DF	0,7060	4	1.176.748	4	28.551.038	3	21.220	10
Região Metropolitana de Goiânia	0,6753	8	12.229.160	1	92.905.590	1	35.720	7
Região Nordeste Goiano	0,5654	10	90.253	10	4.086.398	10	22.933	9
Região Noroeste Goiano	0,6470	9	193.107	9	4.563.534	9	30.746	8
Região Norte Goiano	0,6950	6	254.334	8	11.910.188	8	38.799	5
Região Oeste Goiano	0,7168	1	330.827	7	14.188.348	7	41.202	4
Região Sudeste Goiano	0,6950	5	856.790	5	21.831.069	5	74.138	1
Região Sudoeste Goiano	0,6849	7	1.639.011	3	43.403.617	2	66.616	2
Região Sul Goiano	0,7075	3	800.703	6	20.724.079	6	43.851	3
			19.357.085		269.627.879			

Fonte: Adaptado do Instituto Mauro Borges (IMB)

A **Região Sudeste Goiano** apresenta alguns destaques que merecem relevância, com um contingente populacional entre os menores dentre as Regiões pesquisadas e o PIB a preços correntes apresentando valores que correspondem ao ranking em posição intermediária, em

consequência, tem-se o melhor PIB *per capita* dentre as Regiões pesquisadas.

Dessa forma, reveste-se de grande importância e relevância, estratégias públicas direcionadas e com investimentos adequados à implementação de políticas que visem dar continuidade ao desenvolvimento econômico que as regiões auferem.

O presente estudo trata das rodovias GO-210 (transversal), desde o entroncamento com BR-352/GO, no Município de **Davinópolis**, na divisa dos estados de Goiás e de Minas Gerais, até o entroncamento com a BR-050/GO, no Município de **Catalão**; GO-592 (ligação), do perímetro urbano de **Davinópolis** até o entroncamento com a rodovia GO-210, também no Município de **Davinópolis**; GO-301 (diagonal), do entroncamento com a GO-506 no Município de **Catalão** até o entroncamento com a rodovia GO-457 no Município de **Davinópolis**; GO-457 (ligação), do entroncamento com a GO-301, no Município de **Catalão**, até o entroncamento com a rodovia GO-213, na divisa dos estados de Goiás e de Minas Gerais; e GO-213 (transversal), da divisa dos estados de Goiás e de Minas Gerais até o entroncamento com a GO-457, também, no Município **Catalão**.

Na sequência, apresentam-se as informações populacionais, econômicas e sociais dos municípios em questão.

O **Município de Catalão** possui 114.427 habitantes, de acordo com o CENSO IBGE 2022 e uma densidade demográfica de 28,91 hab/km², que corresponde a 38,86 % da população da **Região Sudeste Goiano**. Além disso, possui área territorial de 3.826,37 km² se colocando na 2ª maior área municipal dentre a Região de Planejamento - **Sudeste Goiano**.

Em relação aos indicadores econômicos, coletou-se o IDH com o valor de 0,7660, que se encontra acima da média para a Região. Por fim, o PIB municipal, no ano de 2021, foi de R\$ 9.916.468 mil e a arrecadação do ICMS, no ano de 2023, alcançou valores equivalentes a R\$ 573.698 mil.

Em Catalão, dentre as principais atividades econômicas do município, destaca-se a extração de nióbio, sendo a cidade sede da segunda maior mina de nióbio do mundo. Além disso, Catalão abriga a única fábrica de automóveis da marca Mitsubishi no Brasil, que anunciou em abril de 2024 um investimento de R\$ 4 bilhões na unidade local. A John Deere, fabricante de maquinário pesado também instalada no município, anunciou investimentos de R\$ 700 milhões em abril de 2024, com a perspectiva de gerar 400 novos empregos. Outro destaque é a produção de soja com 472.000 toneladas em 2022, conforme descrito no Quadro 5, segundo o IMB.

As atividades de agroindústria, agricultura e pecuária são as atividades motrizes do município. Além dessas atividades, a produção de galináceos, a silvicultura, o rebanho bovino e milho, completam as principais forças do município.

Quadro 5: Principais atividades econômicas do município de Catalão em 2022 – IMB

Atividades Econômicas	Quantidades
Produção Agrícola - Soja (t)	472.000
Efetivo de Galináceos (cab)	368.000
Silvicultura - Lenha (m ³)	360.000
Efetivo do Rebanho Bovinos (cab)	184.000
Produção Agrícola - Milho - Total (t)	124.775

Fonte: Instituto Mauro Borges (IMB). Elaboração: Própria

A respeito do **Município de Davinópolis**, informa-se que a localidade possui uma densidade demográfica de 3,72 hab/km², sendo a 21ª maior população na **Região Sudeste Goiano**, com 1.902 habitantes, apurados pelo CENSO IBGE de 2022, e com 482,86 km² de área territorial, tem a 15ª maior área dentre a **Região Sudeste Goiano**.

Sob o aspecto econômico, o município supracitado apresenta um PIB municipal no ano de 2021 equivalente a R\$ 583.084 mil e R\$ 1.149 mil em arrecadação de ICMS no ano de 2023. Já o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do município no ano de 2010 foi de 0,7160, valor este acima da média da **Região Sudeste Goiano**.

Em **Davinópolis**, dentre as principais atividades econômicas exercidas no município destaca-se o efetivo do rebanho bovino com 41.500 cabeças em 2022, conforme descrito no Quadro 6, segundo o IMB.

As atividades de agricultura e pecuária são as atividades motrizes do município. Além dessas atividades, a silvicultura, a produção de soja, a produção de galináceos e produção de leite, completam as principais forças do município.

Quadro 6: Principais atividades econômicas do município de Davinópolis em 2022 – IMB

Atividades Econômicas	Quantidades
Efetivo do Rebanho Bovinos (cab)	41.500
Silvicultura - Lenha (m ³)	12.800
Produção Agrícola - Soja (t)	9.360
Efetivo de Galináceos (cab)	6.000
Produção de Leite (mil/l)	4.200

Fonte: Instituto Mauro Borges (IMB). Elaboração: Própria

A GOINFRA, em dezembro de 2023, elaborou o Relatório Gerencial “Avaliação e Benefícios Alcançados”, com o resumo das intervenções apoiadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), indicando de forma concisa a avaliação dos benefícios e impactos decorrentes dos investimentos.

O alcance deste planejamento logístico em infraestrutura – com a obra de reabilitação funcional dos trechos rodoviários em destaque, permitirá, entre outros expressivos resultados, a:

i) Integração do Planejamento Territorial do Estado;

ii) Indução ao Desenvolvimento; e

iii) Redução das Desigualdades Regionais

A respeito da Redução de Desigualdades Regionais destacam-se os seguintes vetores principais:

1. Aumento da Eficiência Produtiva em áreas consolidadas - AEP

Trata-se aqui de projetos voltados a incrementar a eficiência do abastecimento de insumos e do escoamento da produção em áreas que ostentam maior grau de consolidação e de desenvolvimento em sua estrutura produtiva. Os projetos incluídos nessa categoria são, na sua maioria, de aumento de capacidade de infraestrutura viária (pavimentações, duplicações e faixas adicionais).

Na sua maioria, os projetos incluídos nessa categoria são de pavimentação rodovias, e de integração com novos eixos troncais constituídos por rodovias arteriais coletoras, bem como de ferrovias.

1. Indução ao Desenvolvimento de Áreas de Expansão de Fronteira Agrícola e Mineral – IDF

Refere-se a projetos voltados a catalisar processos de expansão do desenvolvimento em direção a novas áreas de fronteira agrícola, e em regiões de exploração de riquezas minerais.

Na sua maioria, os projetos incluídos nessa categoria são de pavimentação rodovias, e de integração com novos eixos troncais constituídos por rodovias arteriais coletoras, bem como de ferrovias.

Neste caso, os projetos de implantação e pavimentação de rodovias objetiva a catalização e indução de forma a viabilizar atividades econômicas que dependem dessa infraestrutura para melhoria de sua capacidade competitiva.

Ressaltando a importância da pavimentação destes segmentos, na logística estratégica do transporte de cargas e passageiros, como também, a segurança e conforto dos usuários, constituindo-se em planejamento estratégico sistêmico do órgão.

SEÇÃO 1 - DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

1.1. O presente Estudo Técnico Preliminar tem por objetivo identificar e analisar os cenários para o atendimento da demanda inaugural constante no Documento de Oficialização da Demanda (DOD), aportado pela Diretoria de Obras Rodoviárias (DOR), bem como, demonstrar a viabilidade técnica e econômica da solução identificada em termos de requisitos, alternativas e justificativas para escolha da solução, fornecendo as informações necessárias para subsidiar o respectivo processo de contratação;

1.2. Assim, a delimitação da solução nos termos e condições estipulados não é decisão de livre arbítrio desta equipe. Aqui estão pautados elementos que, fundamentadamente, têm a capacidade e potencial para, em tese, considerando o caso concreto, melhor atender ao interesse público;

Previsão no Plano de Contratações Anual:

1.3. A demanda a ser contratada está prevista no Plano de Obras GOINFRA 2023-2026;

1.4. O Plano de Obras GOINFRA tem aderência ao Plano Estratégico 2022/2023 da Agência, a partir das perspectivas, diretrizes e iniciativas relacionadas às Ações Estratégicas de Responsabilidade do Órgão;

1.5. O grande portfólio de obras rodoviárias que constituem o Plano de Obras GOINFRA no horizonte de 2023 a 2026, é composto por obras de: i) pavimentação; ii) duplicação e terceira faixa; iii) restauração; e iv) revitalização rodoviária;

1.6. Constam no Plano de Obras da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes um arrojado programa, constando a revitalização aproximadamente 3.048,99 km, e a restauração, de aproximadamente 3.000,00 km;

Alinhamento Estratégico:

1.7. A contratação pretendida apresenta conformidade com os Programas e Ações do Plano Plurianual 2024-2027 relacionados às atribuições da GOINFRA, em conformidade com as suas competências, nos termos da [Lei nº 22.317, 18 de outubro de 2023](#);

1.8. Nesse sentido, o Quadro 7, a seguir, apresenta o detalhamento do Programa 1055 – Rotas de Produção e Turismo, sendo destacado o produto vinculado ao objeto a contratar, sob o título “GOIÁS EM MOVIMENTO – MANUTENÇÃO DE RODOVIAS”.

Quadro 7: Programa 1055 - Rotas de Produção e Turismo

PROGRAMA 1055 – ROTAS DE PRODUÇÃO E DO TURISMO	
EIXO	GOIÁS DA INFRAESTRUTURA SOCIAL E ECONÔMICA
OBJETIVO	INFRAESTRUTURA PARA NEGÓCIOS
DESCRIÇÃO	O PROGRAMA BUSCA A MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DE NEGÓCIOS, COM ESPECIAL ATENÇÃO PARA AS ROTAS DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO. CONTEMPLA INICIATIVAS DE APRIMORAMENTO DA MALHA VIÁRIA ESTADUAL COM INCREMENTO DAS CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE DAS RODOVIAS, MELHOR SINALIZAÇÃO, OTIMIZAÇÃO DE AERÓDROMOS E MODERNIZAÇÃO DOS DISTRITOS AGROINDUSTRIAIS.
RESULTADO ESPERADO	MELHORIA DA MALHA VIÁRIA ESTADUAL PARA O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO E PARA MAIOR FLUXO DE TURISTAS.
TESOURO / RECURSOS PRÓPRIOS:	6.460.518.845,27
OUTROS RECURSOS PREVISTOS:	178.717.704,00
RELAÇÃO DE PRODUTOS POR ÓRGÃO OU ENTIDADE RESPONSÁVEL	
ÓRGÃO RESPONSÁVEL	NOME PRODUTO

PROGRAMA 1055 – ROTAS DE PRODUÇÃO E DO TURISMO	
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - RECONSTRUÇÃO DE RODOVIAS
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRAS DE ARTE
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - VIAS PARA ACESSO A COMUNIDADES ISOLADAS PAVIMENTADAS
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - GESTÃO DA MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA MUNICIPAL
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - AERÓDROMO HOMOLOGADO
GOINFRA	CAMPANHAS EDUCATIVAS REALIZADAS
GOINFRA	FAIXAS DE ROLAMENTO MONITORADAS PARA REDUÇÃO DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS
GOINFRA	SINALIZAÇÃO VIÁRIA -CONSERVADA

Fonte: Adaptado do PPA 2024-2027

1.9. Ademais, o Quadro 8, a seguir, apresenta o detalhamento dos atributos relacionados ao “Produto 18919 – GOIÁS EM MOVIMENTO – MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA” em destaque.

Quadro 8: Programa 1055 - Produtos

INICIATIVA: GOIÁS EM MOVIMENTO - EXPANSÃO E MELHORIA DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA					
DESCRIÇÃO	CONSTRUÇÃO, DUPLICAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DE RODOVIAS NO ESTADO DE GOIÁS. MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA. RECONSTRUÇÃO DE RODOVIAS. CONSTRUÇÃO DE NOVAS PONTES.				
ÓRGÃO	4063 - AGÊNCIA GOIANA DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES - GOINFRA				
PRODUTO	18918 - GOIÁS EM MOVIMENTO - MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA	18919 - GOIÁS EM MOVIMENTO - RECONSTRUÇÃO DE RODOVIAS	18920 - GOIÁS EM MOVIMENTO - RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRAS DE ARTE	18932 - GOIÁS EM MOVIMENTO - VIAS PARA ACESSO A COMUNIDADES ISOLADAS PAVIMENTADAS	19173 - GOIÁS EM MOVIMENTO - GESTÃO DA MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA MUNICIPAL
ORIGEM	TESOURO / RECURSOS PRÓPRIOS				

INICIATIVA: GOIÁS EM MOVIMENTO - EXPANSÃO E MELHORIA DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA					
UNIDADE DE MEDIDA	QUILÔMETRO				
REGIONALIZAÇÃO	ESTADO DE GOIÁS				
META FÍSICA 2024-2027	100	2.000,00	638	80	100
FINANCEIRO 2024-2027	1.063.126.205,63	258.854.161,17	184.145.666,12	36.596.593,79	187.455.761,40

Fonte: Adaptado do PPA 2024-2027

Justificativa da Contratação:

1.10. A presente contratação justifica-se pela necessidade da reabilitação funcional das rodovias GO-301, GO-457 e GO-213, do “Entr. GO-506(A)” à “Divisa GO/MG”, e das rodovias, GO-210 e GO 592, do “Entr. GO-592” ao “Entr. BR-050(A)”, com extensão total de 98,02 km conforme SRE 2024.

1.11. As rodovias GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592 são de grande importância para o estado de Goiás, servindo como a principal ligação entre os municípios e conectando-se à malha rodoviária estadual da região. À medida que os pavimentos envelhecem sujeito às intempéries e intensas solicitações do tráfego, inevitavelmente deterioram-se fisicamente e funcionalmente, tornando-se necessária a aplicação de algum tipo de intervenção;

1.12. A ausência do objeto desta contratação impacta prejudicialmente na economia dos municípios uma vez que as rodovias estaduais, GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592 contribuem para a logística de transportes da região de baixa densidade de malha rodoviária;

1.13. Além disso, ressalta-se que os subtrechos pavimentados das rodovias GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592, encontram-se com a estrutura de seu pavimento com diversas deficiências que comprometem sua segurança e funcionalidade com desgaste superficial, trincas não muito severas em áreas não muito extensas, defeitos generalizados com correções prévias em áreas localizadas, remendos superficiais ou profundos, defeitos generalizados com correções prévias em toda a extensão, degradação do revestimento e das demais camadas, infiltração de água e descompactação da base. A reabilitação do pavimento é crucial para garantir a durabilidade e funcionalidade da rodovia, contribuindo para a mobilidade, e o desenvolvimento da região;

1.14. A execução de obras de reabilitação funcional reflete em uma série de benefícios para o estado e sua população. Isso inclui maior segurança no trânsito, redução dos custos operacionais dos veículos de passeio e carga, diminuição do tempo de viagem e criação de empregos relacionados às obras de reabilitação;

1.15. Foram realizados estudos e levantamentos específicos a fim de reconhecer as condições do trecho da rodovia em questão, como forma de propiciar um projeto técnico qualificado, traduzindo em conforto e segurança de trafegabilidade à futura rodovia, no que se refere aos elementos geométricos da rodovia;

1.16. Durante a fase de projeto foi realizado o Estudo de Tráfego, tendo como objetivo avaliar o comportamento do trânsito na rodovia, sendo observado que as rodovias GO-301 e GO-210 são predominantemente mais utilizadas por veículos de leves;

1.17. De acordo o projeto de reabilitação funcional da GO-301, GO-457 e GO-213, a projeção do Volume Médio Diário anual (VMDa) do referido Estudo de Tráfego, considerado o trecho de código SRE 301EGO0030, para o ano de 2024 prevê 765 veículos;

SEÇÃO 2 ? DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO

Definição da solução escolhida:

2.1. Na sequência, o Quadro 9, a seguir, apresenta o resumo descritivo dos subtrechos rodoviários em comento;

Quadro 9: Descrição dos subtrechos de reabilitação funcional – SRE 2024

RODOVIA GO-301					
SRE	INÍCIO	FIM	LOCALIZAÇÃO INICIAL (km)	LOCALIZAÇÃO FINAL (km)	EXTENSÃO (km)
301EGO0030	Entr. GO-506(A)	Entr. GO-506(B)	26,53	29,35	2,82
301EGO0040	Entr. GO-506(B)	Entr. GO-457	29,35	48,42	19,06
SUBTOTAL GO-301					21,89
RODOVIA GO-457					
SRE	INÍCIO	FIM	LOCALIZAÇÃO INICIAL (km)	LOCALIZAÇÃO FINAL (km)	EXTENSÃO (km)
457EGO0010	Entr. GO-301	Entr. GO-213 (DIV. GO/MG)	0,00	25,93	25,93
SUBTOTAL GO-457					25,93
RODOVIA GO-213					
SRE	INÍCIO	FIM	LOCALIZAÇÃO INICIAL (km)	LOCALIZAÇÃO FINAL (km)	EXTENSÃO (km)
213EGO0010	Div.GO/MG	Entr. GO-457	0,00	3,79	3,79
SUBTOTAL GO-213					3,79
RODOVIA GO-210					
SRE	INÍCIO	FIM	LOCALIZAÇÃO INICIAL (km)	LOCALIZAÇÃO FINAL (km)	EXTENSÃO (km)
210EGO0010	Entr. BR-352(A)Div.GO/MG	Entr. GO-592	0,00	8,69	8,69
210EGO0030	Entr. GO-592	Entr. GO-301	8,69	17,20	8,51
210EGO0050	Entr. GO-301	Entr. BR-050(A)	17,20	44,72	27,52
SUBTOTAL GO-210					44,72

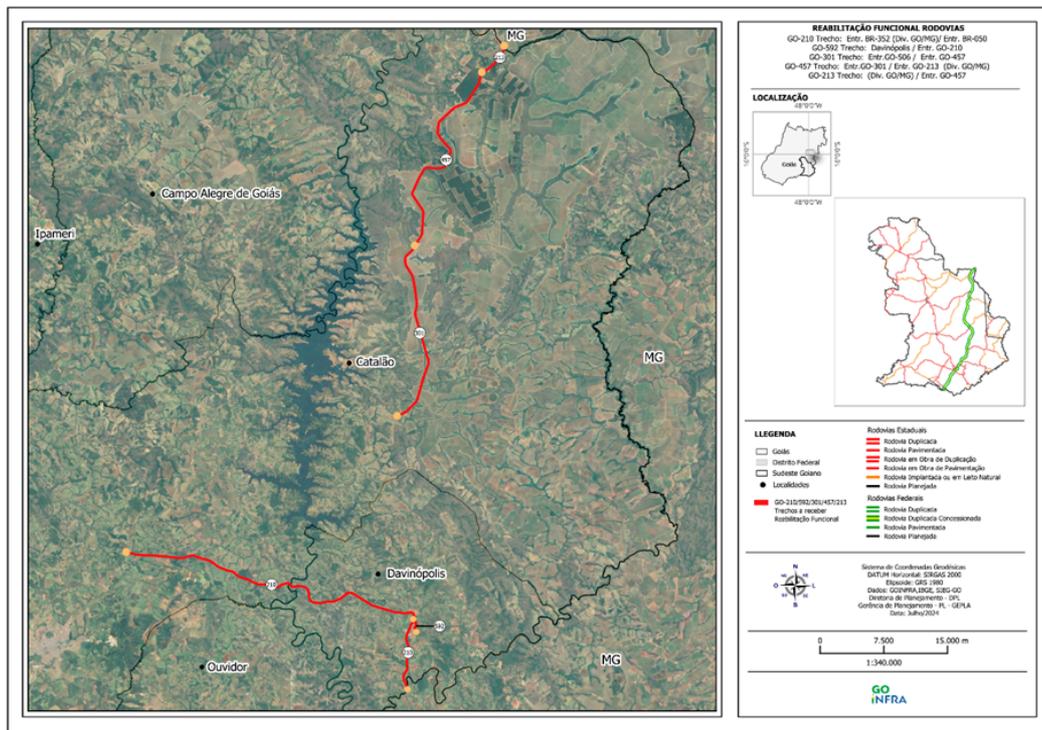
RODOVIA GO-592					
SRE	INÍCIO	FIM	LOCALIZAÇÃO INICIAL (km)	LOCALIZAÇÃO FINAL (km)	EXTENSÃO (km)
592EGO0020	Davinópolis	Entr. GO-210	10,05	11,74	1,68
SUBTOTAL GO-592					1,68
TOTAL GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 E GO-592					98,02

Fonte: Adaptado do Sistema Rodoviário Estadual (SRE) 2024

2.2. De acordo com o SRE 2024, a extensão total dos trechos objeto da contratação em comento equivale a 98,02 quilômetros, conforme apresentado no Quadro 9. A esse respeito, nota-se a diferença da extensão do SRE 2024 quando comparada com a extensão total apresentada nos projetos executivos e no Documento de Oficialização de Demanda, a qual corresponde a 97,82 quilômetros. No entanto, verifica-se a necessidade de ser atualizada a extensão a ser considerada nos produtos licitatórios subsequentes a este Estudo, de forma a considerar a extensão conforme SRE vigente;

2.3. A Figura 3 a seguir, apresenta a localização geográfica dos subtrechos rodoviários das rodovias GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592;

Figura 3: Mapa de localização do subtrecho de Reabilitação Funcional



Fonte: Elaboração própria

Característica do objeto:

2.4. O objeto a ser contratado, por se tratar de reabilitação funcional de rodovias, é comum de engenharia, sendo assim considerado todo serviço de engenharia que tem por objeto ações, objetivamente padronizáveis em termos de desempenho e qualidade, de manutenção, de adequação e de adaptação de bens móveis e imóveis, com preservação das características originais dos bens, na forma alínea “a”, do inciso XXI, do art.6º da lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

Definição da natureza de execução do objeto:

2.5. A natureza de execução do objeto contratado pode ser considerada como obra de engenharia, nos termos do inciso XII do art. 6º da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, tendo em vista ser a atividade, por força de lei, privativa das profissões de arquiteto e engenheiro que implica intervenção no meio ambiente por meio de um conjunto harmônico de ações que, agregadas, formam um todo que inova o espaço físico da natureza e acarreta alteração substancial das características originais de bem imóvel;

Justificativa da escolha da solução:

2.6. A Gerência de Pavimentos faz parte de uma iniciativa de gestão pública da malha rodoviária estadual que consiste no uso de ferramentas com o objetivo de monitorar e avaliar a qualidade dos ativos de infraestrutura de transportes. A aplicação de uma ferramenta integrada à Gerência de Pavimentos, a exemplo de um sistema, permite planejar a execução de intervenções de manutenção estruturada a partir do uso de dados obtidos em campo, que caracterizam tecnicamente o bem de infraestrutura a ser preservado, no momento ideal para a administração pública;

2.7. De modo a subsidiar a operação da gerência de pavimentos, é requerida a realização de levantamentos que têm como objetivo retornar dados capazes de caracterizar os atributos funcionais e estruturais de um pavimento rodoviário de acordo com a sua situação existente. A partir da análise dos dados obtidos, verifica-se a condição dos pavimentos de acordo com as normas vigentes, resultando na avaliação quanto ao tipo de intervenção que deve ser proposta para a manutenção do ativo monitorado, mediante a elaboração de um projeto técnico de engenharia;

2.8. Nesse contexto, a definição das soluções escolhidas teve como base o Levantamento Visual Contínuo (LVC) das rodovias GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592, que consiste na avaliação dos defeitos superficiais do pavimento a partir de exame visual e contínuo do interior de um veículo em movimento uniforme. Através do LVC são avaliados os defeitos superficiais do pavimento, tais como: trincas isoladas, trincas tipo couro de jacaré, trincas em bloco, flechas nas trilhas de roda, ondulações, painelas, remendos, desgaste, exsudação e escorregamentos, bem como a ocorrência, a frequência e a severidade desses defeitos;

2.9. A partir do cálculo dos índices de condições do pavimento conforme disposto na norma "IP-11 GOINFRA – Projeto de Reabilitação Funcional" e determinação dos segmentos homogêneos, foi elaborado o projeto que resultou na apresentação de serviços que caracterizam a necessidade de reabilitação funcional das rodovias GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592;

2.10. Diante do exposto, tendo como referência o LVC, os limites da norma "IP-11 GOINFRA – Projeto de Reabilitação Funcional" e a viabilidade técnico/financeira para a execução demonstra-se que a solução escolhida, e a que melhor atende à finalidade pública, é a reabilitação funcional do pavimento asfáltico das rodovias GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592;

2.11. Para os subtrechos das rodovias GO-301, trecho: Entr. GO-506(A) (SRE 301EGO0030) ao Entr. GO-457 (SRE 301EGO0040), de aproximadamente 21,89 quilômetros, GO-457, trecho: Entr. GO-301 ao Entr. GO-213 (DIV. GO/MG) (SRE 457EGO0010), de 25,93 quilômetros, GO-213, trecho: Divisa GO/MG ao Entr. GO-457 (SRE 213EGO0010), de 3,79 quilômetros, GO-210, trecho: Entr. BR-352(A)Div.GO/MG (SRE 210EGO0010) ao Entr. BR-050(A) (SRE 210EGO0050), de 44,72 quilômetros, e GO-592, trecho: Davinópolis ao Entr. GO-210 (SRE 592EGO0020), de 1,68 quilômetros, o projeto prevê a execução de reparo localizado superficial, reparo localizado profundo, reciclagem da base, TSD, micro revestimento asfáltico à frio e sinalização;

2.12. O objeto de contratação será composto pelos serviços previstos no projeto executivo, em conformidade com o levantamento de campo, memória de cálculo (detalhamento dos quantitativos e preços estimados), além das especificações. Todos os serviços elencados no projeto, deverão seguir fielmente as Normas Técnicas vigentes e Especificações de Serviços da Agência Goiana de Infraestrutura de Transportes e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), devidamente atualizadas. As intervenções deverão manter o padrão de qualidade e apresentar a melhor prática executiva.

Vigência do contrato:

2.13. O prazo de vigência contratual é de 16 (dezesesseis) meses conforme projeto básico, contados imediatamente a partir da assinatura do contrato, nos termos do Título III, Capítulo V, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

2.14. Considerando que o objeto contratado não é de natureza continuada, a vigência do contrato é de 487 (quatrocentos e oitenta e sete) dias corridos, nos termos da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

Recebimento do objeto do contrato:

2.15. O serviço será considerado concluído quando os serviços previstos estiverem executados em sua totalidade e aprovados pelo Fiscal do contrato;

2.16. A aceitação dos serviços pela Fiscalização do Contrato não exclui a responsabilidade da CONTRATADA pelos prejuízos resultantes da incorreta execução do Contrato ou, em qualquer época, das garantias concedidas e das responsabilidades assumidas em Contrato e por força das

disposições legais em vigor;

2.17. Os serviços poderão ser rejeitados, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações constantes no projeto e Normas da GOINFRA, devendo ser corrigidos/refeitos/substituídos no prazo fixado pelo Fiscal do Contrato, às custas da Contratada, sem prejuízo da aplicação de penalidades;

2.18. Após o término dos serviços, a CONTRATADA requererá à FISCALIZAÇÃO, o seu RECEBIMENTO PROVISÓRIO;

2.19. O Recebimento Provisório e o Recebimento Definitivo serão realizados em conformidade com as Normas da GOINFRA.

SEÇÃO 3 - ESTIMATIVA DA QUANTIDADE A SER CONTRATADA

Identificação dos itens, quantidades e unidades:

3.1. A estimativa da quantidade a ser contratada é justificada nos termos deste ETP, conforme disposto na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

3.2. Os quantitativos dos serviços correlacionados ao objeto a ser licitado estão detalhados em Projeto Executivo, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra pretendida, possibilitando a elaboração dos custos, em conformidade com as Normas, Procedimentos, Instruções e Especificações de Serviços e Manuais Técnicos em vigor na GOINFRA, no DNIT e com as normas técnicas da ABNT;

3.3. Os serviços, especificações e quantidades propostos para a execução da obra em questão, podem ser observados no Projeto de Reabilitação Funcional das rodovias GO-210 e GO-562, conforme “Caderno de projetos – Reabilitação – GO-210” (SEI nº 52943064), e no Projeto de Reabilitação Funcional das rodovias GO-301, GO-457, e GO-213, conforme “Caderno de projetos – Reabilitação – GO-301/GO-457” (SEI nº 52943007).

SEÇÃO 4 - ESTIMATIVAS DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

4.1. Os quantitativos foram determinados pelo levantamento dos serviços realizados de acordo com o Projeto Executivo. O orçamento estimado foi elaborado e calculado em conformidade com a tabela de Terraplenagem, Pavimentação e Obras de Arte Especiais – ABR/24 - sem desoneração – T247, disponibilizada pela GOINFRA.

4.2. O valor previsto para a contratação dos serviços nas rodovias GO-301, GO-457 e GO-213, do entroncamento com a GO-506 até a divisa GO/MG, no Município de Catalão, é de R\$ 21.414.808,20 (vinte e um milhões quatrocentos e quatorze mil oitocentos e oito reais e vinte centavos);

4.3. O valor previsto para a contratação dos serviços nas rodovias GO-210 e GO-592, do entroncamento com BR-352/GO, na divisa GO/MG, até o entroncamento com a BR-050/GO, no Município de Catalão, é de R\$ 20.823.926,72 (vinte milhões oitocentos e vinte e três mil novecentos e vinte e seis reais e setenta e dois centavos);

4.4. Ressalta-se que o valor final será aquele orçado pela Gerência de Custos e Orçamentos de Obras (GECOB), setor competente de orçamento e custos da GOINFRA, com base no projeto executivo apresentado, o qual será publicado em conjunto com o Edital e demais documentos integrantes da futura licitação.

SEÇÃO 5 - JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

5.1. Para a contratação pretendida foram consideradas as características técnicas e peculiares de comercialização no mercado, avaliando-se o objeto em conformidade com o Princípio do Parcelamento, nos termos do Art. 40, §§ 2º e 3º da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

5.2. A presente contratação será realizada com a adjudicação do objeto por lote único;

5.3. A seguir são apresentadas evidências e informações que subsidiaram a decisão de reunião de itens em lote único, nos termos do item 5.2;

5.3.1. No presente caso, não há viabilidade técnica na divisão dos serviços, que em sua grande maioria são interdependentes, visto que o atraso em uma etapa executiva implica em atraso nas demais etapas, ocasionando aumento de custo e comprometimento dos marcos intermediários, e, por consequência, da entrega dos serviços;

5.3.2. A adoção de lote único para a execução dos serviços deverá proporcionar ganho de economia de escala com diluição de custos na instalação e mobilização dos equipamentos e pessoal alocado, entre outros. Dessa forma, a divisão em vários lotes comprometeria a

viabilidade técnica e econômica dos serviços, além de que o valor de mobilização e desmobilização para um trecho segmentado tornaria os serviços mais onerosos;

5.3.3. Sendo assim, pelas razões expostas, a contratação não será parcelada, por não ser vantajoso para a administração ou por representar possível prejuízo ao conjunto do objeto a ser contratado.

SEÇÃO 6 - REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

6.1. Os requisitos necessários à contratação, com vistas ao atendimento da demanda, estão relacionados no Quadro 10 a seguir, juntamente com os tópicos subsequentes:

Quadro 10: Requisitos para contratação

ITEM	DESCRIÇÃO	STATUS DE ATENDIMENTO
a)	Processo de contratação das rodovias GO-210 e GO-592	SEI nº 52943064
b)	Portaria da contratação para a execução da reabilitação funcional das rodovias GO-301, GO-457 e GO-213	SEI nº 52943007
c)	Documento de Oficialização da Demanda (DOD)	SEI nº 61703532
d)	Estudo Técnico Preliminar	No presente documento
e)	Termo de Referência	Será elaborado pela Gerência de Obras Rodoviárias (DOR)
f)	Orçamento	SISLOG Nº 52401
g)	Cronograma Físico-Financeiro	SISLOG Nº 52409
h)	Edital de Licitação	Será elaborado pela Gerência de Obras Rodoviárias (DOR)
i)	Contratação de empresa especializada através de certame licitatório	Após homologação do processo licitatório
j)	Fiscalização concomitante com a execução dos serviços	Será expedida portaria nomeando os gestores e fiscais

Fonte: Elaboração própria

Requisitos mínimos de qualidade:

6.2. A presente contratação deverá atender, incluindo os requisitos mínimos do Termo de Referência, a proposta mais vantajosa mediante competição, zelando-se sempre pela contratação da melhor qualidade possível com o menor preço. A descrição dos requisitos no Termo de Referência deve-se limitar àqueles requisitos indispensáveis ao atendimento da necessidade, garantindo-se a competitividade da contratação e a maior eficiência possível;

Requisitos normativos e legais:

6.3. A presente contratação deverá atender ao que determina:

6.3.1. Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, Lei de Licitações e Contratos Administrativos;

6.3.2. Decreto Estadual nº 10.207, de 27 de janeiro de 2023, que regulamenta a Lei nº 14.133/2021, no âmbito da Administração Pública estadual direta, autárquica e fundacional do estado de Goiás;

6.3.3. Normas da ABNT, Especificações de Serviço e Normas da GOINFRA e do DNIT, e legislações pertinentes para execução de todos os serviços aplicáveis na execução da obra, inclusive no que tange à qualidade dos materiais;

6.3.4. Instrução Normativa nº 07/2022 do Tribunal de Contas do estado de Goiás (TCE-GO);

Requisitos tecnológicos:

6.4. O objeto a ser contratado deverá ser compatível com os seguintes requisitos tecnológicos:

6.4.1. A obra a ser executada deverá abraçar as determinações dos projetos, dos memoriais descritivos e das especificações técnicas;

6.4.2. A metodologia executiva a ser adotada, deverá estar em conformidade com as normas técnicas vigentes;

6.4.3. O objeto a ser licitado, pelas suas características e com base no cenário apresentado, não possui natureza continuada, sendo o prazo de execução previsto de 243 (duzentos e quarenta e três) dias corridos conforme o projeto executivo;

6.4.4. A adoção pela modalidade de Concorrência nesta contratação é prevista pela Lei Federal n.º 14.133/2021 e pelo Decreto Estadual nº 10.207, de 27 de janeiro de 2023. Entende-se que a adoção da Concorrência visa ampliar a competitividade, assegurando o tratamento isonômico e a justa competição entre os licitantes, buscando maior simplificação, celeridade, transparência e eficiência nos procedimentos para dispêndio de recursos públicos, selecionando a proposta mais vantajosa para a Administração Pública, em termos de economicidade e dos resultados esperados;

6.4.5. Todas as Normas, Instruções de Serviços e demais orientações para a execução das obras, as quais deverão ser observadas atentamente e seguidas pela Contratada, estarão detalhadas no Termo de Referência, anexo ao futuro Edital de licitação;

Requisitos de segurança:

6.5. O objeto contratado deve garantir a segurança da contratação para a Administração Pública, mantendo o estado de Goiás como a Figura Responsável por avaliar e aceitar os produtos entregues e autorizar eventuais mudanças de procedimentos;

Requisitos de capacitação e transferência de conhecimento:

6.6. A licitante e os Responsáveis Técnicos devem ter experiência comprovada na execução de objeto de mesmo caráter e de igual complexidade ou superior. As quantidades exigidas, os serviços a serem comprovados e os critérios de aceitabilidade, tanto para a capacidade operacional do licitante quanto para a capacidade técnica dos profissionais, serão detalhadas no Termo de Referência, em caso de futura contratação;

Requisitos de sustentabilidade:

6.7. Conforme o art. 25, § 2º da Lei 14.133/2021, o edital poderá prever a utilização de mão de obra, materiais, tecnologias e matérias-primas existentes no local da execução, conservação e operação do bem, serviço ou obra;

6.8. No Projeto Básico – em obras e serviços de engenharia – entre os elementos exigidos constam os estudos socioambientais (art. 6º, XXV, da Lei nº 14.133/2021);

6.8.1. Disposição final ambientalmente adequada dos resíduos sólidos gerados pelas obras contratadas;

6.8.2. Mitigação por condicionantes e compensação ambiental, que serão definidas no procedimento de licenciamento ambiental;

6.8.3. Utilização de produtos, de equipamentos e de serviços que, comprovadamente, favoreçam a redução do consumo de energia e de recursos naturais;

6.8.4. Avaliação de impacto de vizinhança, na forma da legislação urbanística.

SEÇÃO 7 - LEVANTAMENTO DE MERCADO

7.1. Contratações de Serviços e de Obras de Engenharia rodoviária são situações singulares, distintas e específicas em relação às suas características, tais como: objeto, localização física e geográfica, solução desejada, entre outras particularidades. Portanto, tal busca deve se dar através de um processo licitatório entre empresas que detenham as devidas habilidades técnicas e operacionais e se predisponham a participar, em igualdade de condições, seguindo os modelos e as regras dos editais da GOINFRA;

7.2. A fim de subsidiar a escolha da melhor alternativa para a ampliação da funcionalidade da rodovia, durante a fase de projetos, foram realizados estudos econômicos de alternativas para reabilitação funcional do pavimento, com base em tabelas de referências de preços;

7.3. Serviços de reabilitação Funcional, são aqueles que visam restabelecer a serventia dos pavimentos por meio de serviços com intervenções mais superficiais, comumente ligados à conservação preventiva, tais como recapeamento asfáltico, rejuvenescimento da capa asfáltica, associados ou não com reparos localizados e caso necessário execução de melhoramentos pontuais na rodovia.

7.4. Diante da análise da adoção de soluções para a reabilitação funcional das rodovias GO-310, GO-457, GO 213, GO-210 e GO-592, a alternativa, em concordância com os anexos e a vistoria realizada em campo terá serviços de reparos superficiais e profundos, reciclagem da base, micro revestimento à frio, tratamento superficial duplo(TSD), se mostrou ser mais vantajosa e se mostrou ser mais vantajosa em termos econômicos e técnicos, visto sua flexibilidade, menores custos de implantação e fácil manutenção quando comparada a soluções em pavimento rígido ou semirrígido;

Identificação de soluções:

7.5. Por meio dos estudos realizados, foram analisadas diferentes soluções, em que foi avaliada a sua capacidade de solucionar o problema descrito na Seção 1 deste ETP, e ainda a relação custo-benefício entre as soluções;

7.6. Assim, foram identificadas as seguintes soluções de acordo com os serviços previstos no projeto executivo, em conformidade com o levantamento de campo, memória de cálculo (detalhamento dos quantitativos e preços estimados), além das especificações, conforme apresentado no Quadro 11, a seguir:

Quadro 11: Relação de Produtos Projeto Executivo

Item	Descrição	Código do documento
REABILITAÇÃO FUNCIONAL		
a)	Projeto de Reabilitação Funcional das rodovias GO-210 e GO-592	SEI nº 52943064
b)	Projeto de Reabilitação Funcional das rodovias GO-301, GO-457 e GO-213	SEI nº 52943007
c)	Orçamento e composições referenciais para execução de reabilitação funcional das rodovias GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592	SISLOG nº 52401

Fonte: Elaboração própria

7.6.1 Solução para reabilitação funcional:

a) Pavimentação asfáltica com Tratamento Superficial Duplo (TSD), uma das escolhas mais comuns. Uma das suas principais características positivas é a sua alta flexibilidade, e uma boa relação de custo-benefício;

b) Micro revestimento asfáltico a frio, visa a impermeabilização de revestimentos antigos que venham a apresentar desgaste superficial, além de oferecer proteção aos revestimentos recentes que apresentam graduação aberta, ajudando no rejuvenescimento do asfalto e mantendo-o conservado por mais tempo. Possui alta durabilidade e boa relação de custo-benefício.

Contratações similares realizadas pela GOINFRA:

7.7. Foi realizada pesquisa perante a GOINFRA, utilizando como indicativo e comparativo editais de contratação anteriores e similares ao objeto de contratação, conforme apresenta o Quadro 12 a seguir:

Quadro 12: Resumo de Contratações Anteriores e Similares

Referência	Processo (SEI)	Órgão-Edital	Objeto Edital	Valor Estimado Edital (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km conforme Valor Edital	% do Custo por km pelo Valor Edital
Obra (RF)	202300036000828	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 33/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUTAR A REABILITAÇÃO FUNCIONAL DA RODOVIA GO-040, ENTR. GO-219 (B)/ 319 (B)/ ENTR. GO-320 (B), COM EXTENSÃO DE 125,53 KM, NO ESTADO DE GOIÁS.	31.875.922,28	125,53	253.930,71	0,80%
Obra (RF)	202300036011533	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 58/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA A EXECUÇÃO DE OBRA DE REABILITAÇÃO FUNCIONAL DA RODOVIA GO-164, TRECHO: FIM PERÍMETRO URBANO (GOIÁS)/ ENTR. GO-429, NO ESTADO DE GOIÁS, EXTENSÃO TOTAL: 65,47 KM.	15.934.393,05	65,47	243.384,65	1,53%
Obra (RF)	202300036001555	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 11/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUTAR A REABILITAÇÃO FUNCIONAL DA RODOVIA GO-230, TRECHO: ENTR. GO-156 COM GO-230/ VILA PROPÍCIO, COM EXTENSÃO DE 124,39 KM, NESTE ESTADO.	35.186.716,97	124,39	282.874,16	0,80%
Obra (RF)	202300036002682	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 13/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE REABILITAÇÃO FUNCIONAL NA GO-118, LOTE 03, EXTENSÃO: 179,96 KM, LOTE 04, EXTENSÃO: 55,43 KM	105.490.953,61	341,48	308.922,79	0,29%

Referência	Processo (SEI)	Órgão-Edital	Objeto Edital	Valor Estimado Edital (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km conforme Valor Edital	% do Custo por km pelo Valor Edital
			E LOTE 07, EXTENSÃO: 106,09 KM.				
Obra (RF)	202300036011426	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 56 / 2023	ONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA REABILITAÇÃO FUNCIONAL DO TRECHO DA GO-154, ENTR. GO-427(A) (ITAGUARU) / FIM PERÍMETRO URBANO(ITAGUARU) ATÉ INÍCIO PERÍMETRO URBANO / ENTR. GO-334(CARMO DO RIO VERDE), COM EXTENSÃO DE 50,78 KM, NESTE ESTADO.	18.850.917,33	50,78	371.227,20	1,97%
Obra (RF)	202300036010279	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 57 / 2023	ONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUTAR OS SERVIÇOS DE REABILITAÇÃO FUNCIONAL DA RODOVIA GO-225/GO-431, TRECHO: BR-414 (FIM DO PERÍMETRO URBANO DE CORUMBÁ DE GOIÁS) A ENTR. GO-338 (PIRENÓPOLIS), NO ESTADO DE GOIÁS, EXTENSÃO TOTAL: 46,50 KM	12.840.556,67	46,5	276.141,00	2,15%
Obra (RF)	202300036010515	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 55 / 2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUTAR AS OBRAS DE REABILITAÇÃO FUNCIONAL DA RODOVIA GO-206, TRECHO: ENTR. GO-502/ENTR. GO-040 (INACIOLÂNDIA), EXTENSÃO 39,67KM, E DA RODOVIA GO-194/GO-421/GO-221, TRECHO: INÍCIO	50.212.896,85	146,08	343.735,60	0,68%

Referência	Processo (SEI)	Órgão-Edital	Objeto Edital	Valor Estimado Edital (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km conforme Valor Edital	% do Custo por km pelo Valor Edital
			PERÍMETRO URBANO (BALIZA) A ENTR. GO-421, EXTENSÃO 106,41KM, NO ESTADO DE GOIÁS, EXTENSÃO TOTAL: 146,08 KM				
Obra (RF)	202300036011784	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 61 / 2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA EXECUÇÃO DE OBRA DE REABILITAÇÃO FUNCIONAL DA GO-194, TRECHO: ENTR. BR-364 A ENTR. GO-220 (PORTELÂNDIA), NO ESTADO DE GOIÁS, COM EXTENSÃO TOTAL DE 68,85 KM	21.626.019,02	68,85	314.103,40	1,45%

Fonte: Elaboração própria

7.8. Para reabilitação das rodovias GO-301, GO-457 e GO-213, o custo por km (em %) de 1,94%, considerando os 51,62 quilômetros de extensão e um custo total de R\$ 21.414.808,20 (vinte e um milhões quatrocentos e quatorze mil oitocentos e oito reais e vinte centavos), estando alinhado com as contratações semelhantes a essa extensão.

7.9. O objeto pretendido apresenta para a reabilitação das rodovias GO-210 e GO-592, o custo por km (em %) de 2,16%, considerando os 46,40 quilômetros de extensão e um custo total de R\$ 20.823.926,72 (vinte milhões oitocentos e vinte e três mil novecentos e vinte e seis reais e setenta e dois centavos), estando alinhado com as contratações semelhantes a essa extensão.

SEÇÃO 8 - RESULTADOS PRETENDIDOS

8.1. O principal resultado esperado com a obra de reabilitação funcional é a readequação das rodovias, GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592, de forma a comportar satisfatoriamente o tráfego atual e futuro, propiciando maior conforto e segurança aos usuários da rodovia;

8.2. Considerando que as contratações públicas devem buscar resultados positivos para a Administração, são apontados os resultados pretendidos, em termos de eficiência, eficácia, efetividade e economicidade, em busca do melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis, bem como de desenvolvimento nacional sustentável;

8.3. Assim, a presente contratação pretende alcançar os seguintes resultados:

8.3.1. O principal resultado esperado é a reabilitação das rodovias GO-210, GO-592, GO-301, GO-457 e GO-213, no estado de Goiás assegurando uma melhoria da mobilidade das pessoas e o transporte de mercadorias, facilitando o acesso a áreas remotas e promovendo o desenvolvimento econômico local;

8.3.2. Com a reabilitação funcional dos trechos das rodovias, GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592 é esperada uma maior fluidez no trânsito, proporcionando melhores condições de tráfego, redução do tempo de viagem, melhorias de segurança e conforto dos usuários;

8.3.3. Quanto aos aspectos econômicos, a reabilitação funcional dos trechos rodoviários reflete diretamente na diminuição dos custos de transportes, na redução do tempo de viagem, na melhoria de segurança e no conforto dos usuários, gerando benefício econômico e social.

Com a redução dos custos operacionais têm-se a diminuição dos custos dos produtos e serviços, principalmente os de baixo valor agregado, como o setor agropecuário, em que o frete torna-se componente determinante do preço para toda população da região abrangida pela rodovia.

SEÇÃO 9 - POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

9.1. Tendo em vista a natureza do objeto que se pretende contratar, é necessário que o fornecedor, no âmbito de suas atividades, atenda aos critérios e políticas de sustentabilidade ambiental, sem prejuízo da observância das boas práticas e das normas pertinentes;

9.2. A obra de reabilitação funcional dos trechos das rodovias GO-210, GO-592, GO-301, GO-457 e GO-213, aproveitará a estrutura e a faixa de domínio existente por se tratar de uma obra de recuperação do pavimento;

9.3. Os possíveis impactos ambientais decorrem de fatores inerentes à execução de obras rodoviárias, como a emissão de ruídos, poeiras e gases provenientes dos equipamentos utilizados, a contaminação do solo e das águas superficiais, início ou aceleração de processos erosivos, entre outros;

9.4. A contratada deve observar e cumprir integralmente todas as condicionantes, diretrizes, leis e normas vigentes, e atender às solicitações dos órgãos intervenientes, devendo ser seguidas as exigências técnicas e condicionantes estabelecidas no licenciamento ambiental;

9.5. O Quadro 13 a seguir apresenta a proposição de medidas mitigadoras, de acordo com o modelo da Gerência de Planejamento (GEPLA)

Quadro 13: Proposição de Medidas Mitigadoras

MEIO	IMPACTOS	MEDIDAS MITIGADORAS
BIÓTICO	Pressão sobre os recursos florísticos e faunísticos	<ul style="list-style-type: none"> • Preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético das espécies vegetais que ocorrem ao longo da Rodovia; • Proibir ações de queimadas da vegetação; • Executar o programa de treinamento e capacitação de engenheiros e encarregados, e demais funcionários da empresa executora da obra; • Manter áreas intactas para a preservação da biodiversidade e manutenção dos processos ambientais;
FÍSICO	Geração de poeira e ruídos	<ul style="list-style-type: none"> • Controle da umidade do material e do solo, nas áreas das obras, caminhos de serviço, e canteiro de obras; • Controle da velocidade média e níveis de emissão de ruídos dos veículos e equipamentos; • Manutenção periódica de máquinas e equipamentos, sobretudo motores e geradores;
	Alteração da paisagem	<ul style="list-style-type: none"> • Toda área degradada (canteiros e acampamentos), será devidamente recomposta de forma a aproximá-la, o máximo possível de sua situação original; • Após o término da obra todas instalações e equipamentos serão devidamente desmobilizados, recuperando-se em seguida toda área envolta; • Em todas as edificações e acessos será feita uma limpeza adequada, sendo retirados quaisquer entulhos da obra, lixo, materiais inservíveis. Após este procedimento as áreas serão devidamente vegetadas;
	Erosão hídrica	<ul style="list-style-type: none"> • Preservar tanto quanto possível a vegetação na área do canteiro de obras e acampamentos, instalações de apoio e industriais; • Evitar queimadas quando da instalação do canteiro de obras;

MEIO	IMPACTOS	MEDIDAS MITIGADORAS
	Poluição causada por combustíveis e materiais lubrificantes	<ul style="list-style-type: none"> • Instalar os tanques de combustíveis conforme as determinações previstas na legislação específica; • Instalação de caixas separadoras de óleo e graxa; • Manutenção adequada dos equipamentos utilizados na obra; • Todos os motores, especificamente aqueles movidos a óleo diesel, deverão ser revistados permanentemente, evitando assim a emissão excessiva de poluentes atmosféricos.
	Deposição de material de descarte	<ul style="list-style-type: none"> • Reutilização dos materiais passíveis de serem reciclados
	Deposição de resíduos sólidos	<ul style="list-style-type: none"> • Todo lixo gerado na obra deve ser adequadamente disposto em aterros sanitários (resíduo urbano); • Ensacar todo lixo gerado no canteiro de obras; • Executar o programa de educação ambiental para os funcionários da obra e moradores da Área de Influência Direta (AID); • Proibir ações de queimadas da vegetação; • Executar o programa de treinamento e capacitação de engenheiros e encarregados da empresa executora da obra; • Manter áreas intactas para a preservação da biodiversidade e manutenção dos processos ambientais;
SOCIOECONÔMICO	Alterações no cotidiano das populações	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicação constante com a população local, informando principalmente sobre as alterações nas vias de tráfego; • Planejamento da sinalização das áreas em obras utilizando-se legislação pertinente; • Transferência de informações às populações das Áreas de influências diretas, dando maior ênfase aos locais onde existem maiores concentrações de pessoas; • Elaboração de planos específicos para atendimento de emergência em caso de acidentes nas áreas em obras; • Discutir com as prefeituras sobre as modificações necessárias nos fluxos das vias, transporte de equipamentos pesados que possa interferir no fluxo de tráfego da Rodovia.

Fonte: Elaboração própria

SEÇÃO 10 ? ANÁLISE DE RISCOS

10.1. A análise de riscos compreende a identificação, análise, quantificação/qualificação dos riscos e o procedimento a ser realizado para sua atribuição de responsabilidade – da Administração ou da contratada;

10.2. Critérios para análise dos riscos (escala de probabilidade e escala de impacto), conforme o Manual de Gestão de Riscos do TCU:

10.2.1. Escala de probabilidade (1 a 5):

1 - Raro: acontece apenas em situações excepcionais; não há histórico conhecido do evento ou não há indícios que sinalizem sua ocorrência;

2 - Pouco provável: o histórico conhecido aponta para baixa frequência de ocorrência no prazo associado ao objetivo;

3 - Provável: repete-se com frequência razoável no prazo associado ao objetivo ou há indícios que possa ocorrer nesse horizonte;

4 - Muito provável: repete-se com elevada frequência no prazo associado ao objetivo ou há muitos indícios que ocorrerá nesse horizonte;

5 - Praticamente certo: ocorrência quase garantida no prazo associado ao objetivo.

10.2.2. Escalas de impacto (1 a 5):

1 - Muito baixo: compromete minimamente o atingimento do objetivo; para fins práticos, não altera o alcance do objetivo/resultados;

2 - Baixo: compromete em alguma medida o alcance do objetivo, mas não impede o alcance da maior parte do objetivo/resultados;

3 - Médio: compromete razoavelmente o alcance do objetivo/resultados;

4 - Alto: compromete a maior parte do atingimento do objetivo/resultados;

5 - Muito alto: compromete totalmente ou quase totalmente o atingimento do objetivo/resultados.

10.3. O Mapa de riscos é o documento que identifica e trata os principais riscos que permeiam o procedimento de contratação, através de ações que permitam controle, prevenção e mitigação dos impactos;

10.4. O Quadro 14, a seguir, apresenta o mapa de riscos, consideradas as intervenções propostas pelo referido ETP.

Quadro 14: Mapa de Riscos

TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTIGÊNCIA
Administrativo	Incorreta identificação da demanda	Instrução processual inadequada	Raro	Muito baixo	Verificar de forma correta a demanda. Informar-se corretamente junto ao setor responsável pela demanda, solicitando a ratificação ou dos objetos.	Quando detectado o erro quanto a real necessidade da demanda, parar o processo no estágio em que se encontrar e proceder com a retificação dos artefatos técnicos.
Administrativo	Estudos preliminares incorretos.	Instrução processual inadequada. Falha no atendimento das necessidades da área demandante.	Raro	Muito baixo	Identificar corretamente os setores responsáveis. Solicitar indicação de responsáveis e técnicos demandantes. As indicações deverão ser compostas por servidores com conhecimento técnico do objeto, de legislação pertinente ao objeto e dos procedimentos da contratação	Análise prévia do objeto a ser licitado, direcionando para as equipes responsáveis acompanharem a instrução processual.
Administrativo	Estimativa inadequada de quantitativo do objeto a ser licitado.	Falha no atendimento das necessidades da área demandante do serviço. Impossibilidade de aditivo contratual (acréscimo ou supressão).	Pouco provável	Baixo	Adequado levantamento das reais necessidades da área demandante do serviço. Envolver setores responsáveis na instrução inicial do processo,	Análise de possibilidade de aditivo contratual, levando em consideração a porcentagem estabelecida para acréscimos ou supressões

TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTIGÊNCIA
					solicitando ratificação ou retificação dos objetos.	do objeto em questão
Administrativo	Fracasso da licitação	Atrasos da execução do objeto com aumento da demanda de tráfego não atendido. Comprometimento do desenvolvimento e segurança da região	Pouco provável	Baixo	Realizar o levantamento das necessidades de execução com preços compatíveis e atualizados ao valor de mercado. Envolver setores responsáveis na instrução inicial do processo, solicitando ratificação ou retificação dos objetos.	Formar grupo de trabalho com conhecimento técnico e com experiência, com conhecimento do e condições necessárias em editais.
Administrativo	Impugnação do edital	Atraso na contratação da empresa e consequente dificuldades para o setor demandante.	Pouco provável	Baixo	Elaborar o edital corretamente. Atentar às normas e legislações vigentes ao elaborar o editar. Compatibilizar informações com o Termo de Referência	Treinamento da equipe de apoio.
Administrativo	Execução do objeto contratual em desacordo com o Contrato.	Falha no atendimento das necessidades da obra. Solução diversa da proposta nos instrumentos convocatórios	Raro	Baixo	Fiscalização mensal a ser realizada pela CONTRATANTE. Determinação clara do objeto contratual. Capacitar a equipe de fiscalização do contrato para identificar fraudes com maior facilidade	Durante a vigência do contrato, instauração de procedimento de inadimplência contratual, com vistas à aplicação de penalidades contratuais.
Administrativo	Atrasos na execução do contrato ou baixa produtividade.	Aumento do custo e demora na entrega da obra. Descontinuidade dos serviços.	Pouco provável	Baixo	Fiscalização mensal, trimestral ou semestral a ser realizada pela CONTRATANTE.	Durante a vigência do contrato, instauração de procedimento de inadimplência contratual, com vistas a aplicação das penalidades contratuais.
Administrativo	Contratação de empresa sem capacidade de	Dificuldades na execução contratual, com o não cumprimento	Pouco provável	Alto	Realizar análise criteriosa da qualificação técnica e	Avaliar adequadamente a empresa e

TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTIGÊNCIA
	executar o Contrato.	adequado do objeto.			econômico-financeira da empresa.	rescindir o contrato.
Administrativo	Execução do objeto em desacordo com o contrato.	Não atendimento da demanda do órgão.	Raro	Baixo	Realização de gestão e fiscalização adequada.	Capacitação da equipe de fiscalização.
Financeiro	Falta de pagamento à contratada.	Insatisfação da contratada. Descumprimento contratual.	Raro	Alto	Realizar a análise prévia do orçamento. Realizar gerenciamento e controle do orçamento destinado ao contrato.	Verificar periodicamente o desempenho financeiro do contrato e capacidade de desembolso do órgão.
Projeto	Problemas geológico, geotécnicos não previstos no projeto.	Aumento de custos e atraso no cronograma, dificuldades na execução contratual.	Provável	Alto	Verificar se foram realizados os levantamentos de campo necessários para elaboração dos projetos.	Quando detectado o problema devem ser pausadas as ações executivas de modo a reavaliar as soluções considerando a realidade do solo da região.
Orçamentário	Não existência de recursos orçamentários necessários para a execução do empreendimento no período previsto no ciclo de vida.	Atraso para iniciar o processo de contratação da obra.	Pouco provável	Muito Alto	Ajustar o cronograma de acordo com os recursos disponíveis.	Realizar verificação junto à setorial competente acerca da possibilidade de remanejamento de recursos dentro do mesmo Programa Finalístico. Caso não existam recursos disponíveis em outras ações orçamentárias, sugere-se a paralisação do contrato respectivo até que a situação orçamentária seja regularizada. Ressalta-se também a necessidade de ser adequada a proposta orçamentária no momento oportuno.

TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTIGÊNCIA
Ambiental	Atraso na obtenção de licenças ambientais para o empreendimento	Atraso no cronograma final e início do processo das obras.	Provável	Muito Alto	Verificação da documentação e dos estudos necessários à obtenção das licenças e acompanhamento do processo de licenciamento.	Paralisação dos contratos executivos até que o licenciamento seja regularizado. Atuação emergencial junto às áreas competentes na emissão da licença requerida.
Ambiental	Eventual descoberta de condicionantes ambientais ao longo do processo que impactem o desenvolvimento das demais atividades	Aumento de custos e atraso no cronograma.	Provável	Alto	Durante os estudos ambientais, verificar legislações vigentes e identificar todas as possíveis condicionantes.	Atuar na revisão das soluções executivas propostas pelo projeto para a mitigação de impactos ambientais e a geração de passivos decorrentes.
Projeto/Ambiental	Não execução simultânea das fases de projeto e licenciamento ambiental gerando retrabalhos	Atraso para início do processo de contratação das obras	Provável	Muito Alto	Contratar a elaboração dos projetos de engenharia em conjunto com os estudos ambientais.	Realização de licitação dos produtos remanescentes

Fonte: Elaboração própria

SEÇÃO 11 - PROVIDÊNCIAS PRÉVIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO

11.1. A Administração Pública deverá tomar todas as providências previamente à formalização da contratação, visando à disponibilização da solução contratada em sua plenitude e ao alcance das finalidades da contratação;

11.2. Na presente contratação foi identificada a necessidade das seguintes providências pela administração:

11.3. De acordo com as especificidades do objeto a ser contratado, a GOINFRA indicará com a devida capacitação técnica, um ou mais representantes da Administração para acompanhar e fiscalizar a execução das atividades inerentes ao objeto contratado, conforme dispõe o art. 117 da Lei n.º 14.133/2021;

11.4. Ademais, pela característica do objeto aqui tratado, há necessidade de capacitação de servidores para fiscalização e gestão contratual.

SEÇÃO 12 - CONTRATAÇÕES CORRELATAS OU INTERDEPENDENTES

12.1. Para atendimento da finalidade da contratação, não há contratações correlatas e/ou interdependentes;

12.2. Entretanto, por se tratar de uma futura contratação para a execução de obras, foram elaborados os Projetos Executivos das rodovias, GO-301, GO-457, GO-213, GO-210 e GO-592 pela Gerência de Monitoramento de Faixa de Domínio (GEFAD), vinculada à Diretoria de Manutenção (DMA) da GOINFRA, conforme documento "Caderno de projetos – Reabilitação GO-210" (SEI nº 52943064) e "Caderno de projetos – Reabilitação GO-301/GO-457" (SEI nº 52943007).

AVALIAÇÃO DA VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

Com base nas informações apresentadas neste documento, a contratação da solução pretendida mostra-se tecnicamente viável e sua conclusão deve trazer diversos benefícios para a população no que diz respeito à manutenção da infraestrutura pública. Ainda, a contratação pretendida está de acordo com o previsto na Lei n.º 14.133/2021.

Em virtude de todo o exposto, o presente Estudo Técnico Preliminar evidencia que a contratação de empresa especializada para a execução das obras de reabilitação funcional das rodovias GO-301, trecho: Entr. GO-506(A) (SRE 301EGO0030) ao Entr. GO-457 (SRE 301EGO0040), GO-457, trecho: Entr. GO-301 ao Entr. GO-213 (DIV. GO/MG) (SRE 457EGO0010), GO-213, trecho: Divisa GO/MG ao Entr. GO-457 (SRE 213EGO0010), GO-210, trecho: Entr. BR-352(A)Div.GO/MG (SRE 210EGO0010) ao Entr. BR-050(A) (SRE 210EGO0050), GO-592, trecho: Davinópolis ao Entr. GO-210 (SRE 592EGO0020), totalizando uma extensão de 98,02 quilômetros, mostra-se necessária e viável tecnicamente, tendo em vista a imprescindibilidade da contratação e o adequado atendimento às demandas apresentadas, de entregar à população do estado de Goiás rodovias seguras e com nível de excelência, constituindo-se em instrumento estratégico de planejamento integrado para o direcionamento de políticas públicas de infraestrutura e logística do sistema de transportes.

Além disso, os custos previstos são compatíveis e atendem à economicidade; os riscos envolvidos são administráveis; e a área requisitante priorizará o fornecimento de todos os elementos aqui relacionados necessários à consecução dos benefícios pretendidos.

Assim sendo, a Equipe de Planejamento declara a viabilidade desta contratação para os serviços indicados neste ETP, em atendimento da necessidade a que se destina, consoante disposto na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021 e no decreto nº 10.207, de 27 de janeiro de 2023.

EQUIPE DE PLANEJAMENTO RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DESTA ETP:

Isabel Cristina Campos Borges
Assistente de Transportes

Victor Emmanuel dos Reis
Gerente de Planejamento

GOIANIA - GO, aos 25 dias do mês de julho de 2024.



Documento assinado eletronicamente por **VICTOR EMMANUEL DOS REIS, Gerente**, em 25/07/2024, às 16:48, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1 informando o código verificador **62892639** e o código CRC **2910E41C**.

SISTEMA DE LOGÍSTICA DE GOIÁS
AVENIDA ANHANGUERA Nº 609, , - Bairro SETOR LESTE UNIVERSITÁRIO - GOIANIA - GO - CEP 74610-250 - (62)3201-8795.



Referência: Processo nº 202400005022746



SEI 62892639