

Secretaria de
Estado da
Administração



ESTADO 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 a execução das obras de pavimentação e restauração asfáltica em aproximadamente 45,64 quilômetros da rodovia GO-217, conforme trecho descrito no Quadro 1 a seguir.

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

RODOVIA	TRECHO INICIAL	TRECHO FINAL	PONTO INICIAL (km)	PONTO FINAL (km)	EXTENSÃO
GO-217	Fim Perímetro Urbano (Mairipotaba)	Entr. BR-060/GO	94,35	139,99	45,64
TOTAL					45,64

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.

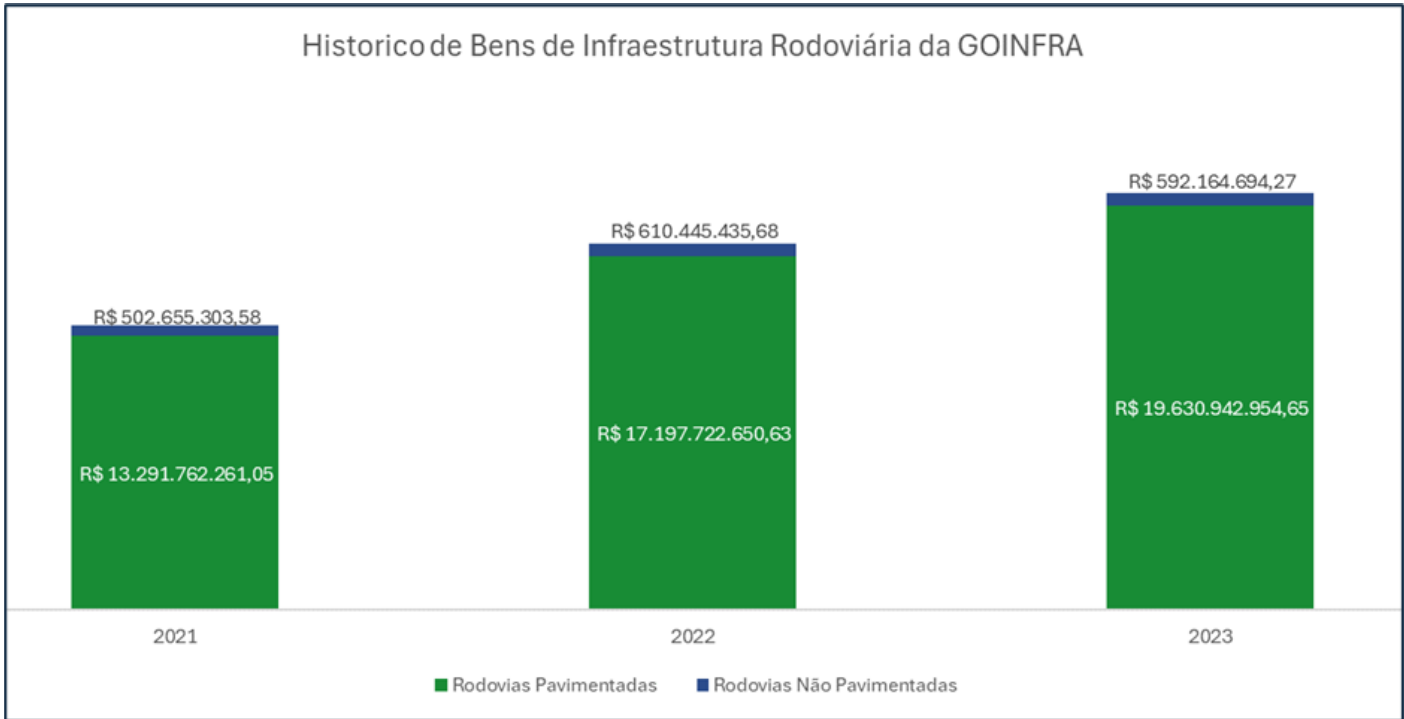
Com isso, destinou vultuosos recursos direcionados às obras do sistema rodoviário estadual, investindo em toda a malha rodoviária para favorecer o desenvolvimento regional, e priorizou a pavimentação e restauração asfáltica de rodovias estaduais, cuja situação atual constitui entrave ao escoamento da

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, 55240406). 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.

O trecho rodoviário da rodovia GO-217 que será objeto das obras de pavimentação e restauração asfáltica faz parte da Região de Planejamento – Região do Sul Goiano, composta por 26 municípios. A rodovia GO-217 é responsável por interligar a rodovia estadual GO-139, no município de Piracanjuba, até a rodovia federal BR-060/GO, no Sul Goiano.

Nesse teor, a rodovia transversal GO-217 é uma via de integração da Região do Sul Goiano que permite a ligação direta entre os municípios de sua área de influência direta, sendo eles: Cezarina e Mairipotaba.

A Região de Planejamento - **Região Sul Goiano**, segundo o Instituto Mauro Borges (IMB), é composta por 26 municípios, sendo a 3ª Região em quantidade de cidades, quando comparada às demais Regiões estudadas pelo Instituto Mauro Borges; a 7ª maior Região em área territorial, com cerca de 24.814,86 km², e a 8ª maior em área média por município, totalizando 954,38 km², conforme comparação realizada no Quadro 2 a seguir:

Quadro 2: Comparativo das regiões de planejamento do estado de Goiás

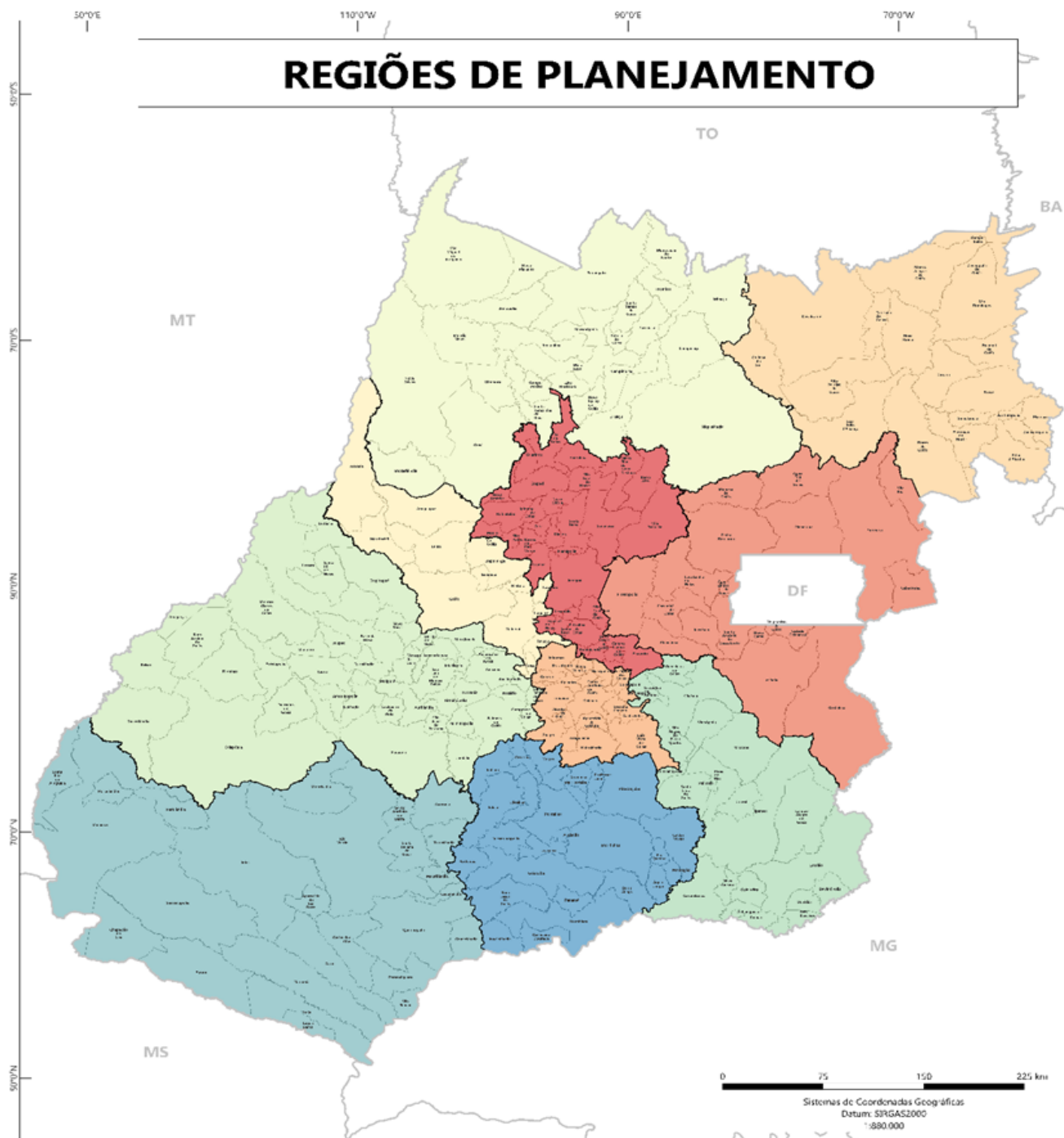
Regiões de Planejamento no estado de Goiás	Municípios (nº)	Posição	Área territorial (km²)	Posição	Área/ município (km²)	Posição
Região Centro Goiano	31	2	18.534,76	8	597,90	9
Região do Entorno do DF	19	9	30.965,86	5	1.629,78	4
Região Metropolitana de Goiânia	21	7	7.480,56	10	356,22	10
Região Nordeste 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			

Fonte: Adaptado do Instituto Mauro Borges (IMB)

Outro destaque é que a Região Sul Goiano faz divisa com outras 4 (quatro) Regiões, sendo o Sudeste Goiano, Sudoeste Goiano, Região Metropolitana, Oeste Goiano e o Estado de Minas Gerais, conforme ilustrado na Figura 2.

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



Fonte: IMB - Instituto Mauro Borges
Elaboração: IMB - Instituto Mauro Borges
Secretaria-Geral do Governo - SGG
Data: fevereiro/2024

Legenda

Limite Estadual

Regiões de Planejamento

Centro Goiano
Entorno do Distrito Federal
Metropolitana de Goiânia
Nordeste Goiano

Noroeste Goiano
Norte Goiano
Oeste Goiano
Sudeste Goiano
Sudoeste Goiano
Sul Goiano

Fonte: Instituto Mauro Borges - IMB

Segundo os dados da Gerência de Planejamento (PL-GEPLA) da Agência Goiana de Infraestrutura e

Transportes (GOINFRA), destaca-se que a região de planejamento Sul Goiano ocupa a 4ª posição em quilômetros de rodovias pavimentadas, totalizando 1.687,35 km. Além de contar com a 2ª maior Região em densidade de malha rodoviária pavimentada/área territorial de 0,07 km/km². Sob o aspecto demográfico, a Região possui uma densidade demográfica de 19,05 hab/km², correspondendo à 5ª maior Região de Planejamento do estado com 472.601 habitantes.

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

REGIÕES DE PLANEJAMENTO DO ESTADO DE GOIÁS	Densidade Rodovia pavimentada/área (km/km²)	Posição	Densidade Demográfica (hab/km²) 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

Em relação aos indicadores econômicos elaborados pelo Instituto, a Região Sul Goiano é a 3ª Região em

Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), com índice de 0,7075. 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 referida Região possui o 6ª melhor Produto Interno Bruto (PIB) regional, no ano de 2021, equivalente a R\$ 20.724.079 mil, sendo a 3ª Região em PIB per capita com cerca de R\$ 43.851, e a 6ª Região em arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) com valores de R\$ 800.703,00 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

Essa Região se destaca como uma das maiores, tanto em área territorial quanto em número de municípios no estado de Goiás, e apresentam bons indicadores socioeconômicos.

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 ETP é sobre a Rodovia GO-217 (transversal), trecho do entroncamento com a BR-060 no município de Cezarina até o início do perímetro urbano de Mairipotaba, com extensão total de 45,64 km, e abaixo segue a apresentação dos municípios em questão com informações populacionais, econômicas e sociais.

O Município de Cezarina possui 8.090 habitantes, de acordo com o CENSO IBGE 2022 e uma densidade demográfica de 18,51 hab/km², que corresponde a 1,71% da população da Região Sul. Além disso, possui área territorial de 417,08 km² se colocando na 20ª maior área municipal dentre a região de planejamento pesquisadas. Em relação a indicadores econômicos coletou-se o IDH com o valor de 0,7110, que se encontra acima da média para a região. Por fim, o PIB municipal no ano de 2021 foi R\$ R\$ 384.996 mil e arrecadação do ICMS no ano de 2023 alcançaram valores de R\$ R\$ 52.214 mil.

Dentre as atividades econômicas exercidas no município de Cezarina tem-se em destaque o efetivo galináceo com um quantitativo de animais de 134.000 cabeças, conforme descrito no Quadro 5, além de 123 mil dúzias de ovos em 2022, segundo o IMB. As atividades de agricultura e pecuária são as indústrias motrizes do município, que além das supracitadas, a produção de soja, leite e milho, completam as principais forças do município de Cezarina.

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

Atividades Econômicas	Quantidades
Efetivo de Galináceos (cab)	134.000
Efetivo do Rebanho Bovinos (cab)	43.000
Produção Agrícola - Soja - Quantidade Produzida (t)	22.680
Produção de Origem Animal - Leite (mil/l)	11.669
Produção Agrícola - Milho - Total - Quantidade Produzida (t)	5.040

Fonte: Instituto Mauro Borges – IMB / Elaboração: Própria

A respeito do Município de Mairipotaba, informa-se que a localidade possui uma densidade demográfica de 5,29 hab/km², sendo a 23ª maior população na Região Sul Goiano, com 2.561 habitantes, apurados pelo CENSO IBGE de 2022 e com 468,03 km² de área territorial tem a 16ª maior área dentre a região pesquisada. Sob o aspecto econômico, o município supracitado apresenta um PIB municipal no ano de 2021 de R\$ 88.293 mil e R\$ 211 mil em arrecadação de ICMS no ano de 2023. Já o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do Município de 2010 foi de 0,7450, que se encontra acima da média da Região Sul.

Em Mairipotaba as principais atividades econômicas exercidas no município têm-se em destaque o efetivo do rebanho bovino com um quantitativo de animais de 51.000 cabeças, conforme descrito no quadro 6, segundo o IMB. As atividades de agricultura e pecuária são as indústrias motrizes do município, que além das supracitadas, a produção de galináceos, soja, leite, milho e suínos, completam as principais forças do município.

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

Atividades Econômicas	Quantidades
Efetivo do Rebanho Bovinos (cab)	51.000
Efetivo de Galináceos (cab)	14.730
Produção Agrícola - Soja - Quantidade Produzida (t)	11.550
Produção de Origem Animal - Leite (mil/l)	11.300
Efetivo do Rebanho de Suínos (cab)	5.050

Fonte: Instituto Mauro Borges – IMB / Elaboração: Própria

O alcance deste planejamento logístico em infraestrutura, com a restauração e pavimentação do trecho rodoviário 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, destacando-se os seguintes vetores principais:

? Aumento da Eficiência Produtiva em áreas consolidadas - AEP

O 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).

? 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;

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. Constan no Plano de Obras da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes um arrojado programa, constando a implantação e pavimentação de aproximadamente 3.000,00 km de novas rodovias, e a restauração, também, de aproximadamente 3.000,00 km;

Alinhamento Estratégico:

1.7. A contratação pretendida apresenta conformidade com os Programas e Ações do Plano Plurianual - PPA 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 destacados os produtos vinculados ao objeto a contratar, sob o título “GOIÁS EM MOVIMENTO – RECONSTRUÇÃO DE RODOVIAS” e “GOIÁS EM MOVIMENTO – RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRA DE ARTE”;

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

PROGRAMA 1055 – ROTAS DE PRODUÇÃO E DO TURISMO	
RELAÇÃO DE PRODUTOS POR ÓRGÃO OU ENTIDADE RESPONSÁVEL	
ÓRGÃO RESPONSÁVEL	NOME PRODUTO
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]

1.9. Ademais, o Quadro 8, a seguir, apresenta o detalhamento dos atributos relacionados ao “Produto 18919 – GOIÁS EM MOVIMENTO – RECONSTRUÇÃO DE RODOVIAS” e ao “Produto 18920 – GOIÁS EM MOVIMENTO – RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRA DE ARTE” 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				
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[2]

Justificativa da Contratação:

1.10. A presente contratação justifica-se pela necessidade da pavimentação e da restauração asfáltica da

rodovia GO-217, códigos SRE: 217EGO0105, 217EGO0110, 217EGO0120, 217EGO0130 e 217EGO0135, com extensão totalizando 45,64 quilômetros, desde o entroncamento da BR-060 no município de Cezarina até o início do perímetro urbano do município de Mairipotaba, no estado de Goiás, proporcionando condições de trafegabilidade, conforto e segurança aos usuários, dos municípios envolvidos, bem como de toda região de sua abrangência, promovendo a consolidação da economia local e regional, bem como a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos;

1.11. A rodovia GO-217 é de grande importância para o estado de Goiás, servindo como a principal ligação entre os municípios e conectando-se à malha rodoviária estadual e federal da região. Destaca-se que o movimento intenso nas rodovias é devido principalmente à atividade econômica agropecuária com destaque para a criação de gado de corte e a produção de leite;

1.12. A ausência do objeto desta contratação impacta prejudicialmente na economia dos municípios, uma vez que a rodovia estadual GO-217 contribui para a logística de transportes da região;

1.13. Além disso, ressalta-se que os subtrechos pavimentados da rodovia supracitada apresentam baixo desempenho funcional e estrutural, a estrutura do pavimento encontra-se em situação crítica, tanto superficial como estrutural. Sendo assim, as obras de restauração asfáltica possibilitarão a melhoria de qualidade de trafegabilidade, melhor fluidez, aumento da capacidade de suporte da via, segurança e conforto dos usuários, tanto do tráfego local como de passagem;

1.14. A respeito do subtrecho em leito natural, o estado atual da rodovia nesse segmento está bastante deteriorado, gerando ônus para operação e manutenção/conservação da rodovia, e propiciando um atendimento inadequado aos usuários. A pavimentação do subtrecho em questão é justificada pelo fluxo de tráfego e pela necessidade de melhorar a estrutura do pavimento;

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 dela;

1.16. Durante a fase de projeto foi realizado o Estudo de Tráfego, tendo como objetivo avaliar o comportamento do trânsito na rodovia GO-217. Nesse trecho entre o Trevo da Gameleira e a BR-060 (código SRE: 217EGO0135 e 217EGO0130), de acordo com a projeção do Volume Médio Diário anual (VMDa) do referido Estudo de Tráfego - "Estudo de Tráfego GO217_BR060–Mairipotaba" (SEI nº 57942697), são previstos 1.247 veículos no ano de 2024.

SEÇÃO 2 - DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO

Definição da solução escolhida:

2.1. Na sequência, apresenta-se a descrição resumida do objeto a ser contratado por trecho, definido após a realização de estudo técnico preliminar e locados conforme referências básicas do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, zona 22K, hemisfério Sul e Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas (SIRGAS 2000):

Objeto: Contratação de empresa especializada para execução da pavimentação e restauração asfáltica da rodovia GO-217;

Restauração:

- **trecho 01**, início no km 117,99 (X: 640463,237; Y:8097134,727) e término no km 139,99 (X: 629938,029; Y:8115580,870), com **extensão de 22 quilômetros**, locados nos subtrechos SRE: 217EGO0110, 217EGO0120, 217EGO0130 e 217EGO0135;

Pavimentação:

- **trecho 02**, início no km 107,65 (X: 646205,798; Y: 8089224,175) e término no km 117,99 (X: 640463,237; Y:8097134,727), com **extensão de 10,34 quilômetros**, locados nos subtrechos SRE: 217EGO0105 e 217EGO0110;

Restauração:

- **trecho 03**, início no km 94,35 (X: 659132,00; Y: 8086858,00) e término no km 107,65 (X: 646205,798; Y: 8089224,175), com **extensão de 13,3 quilômetros**, locados no subtrecho SRE: 217EGO0105;

2.2. O Quadro 9, a seguir, apresentam o resumo descritivo dos subtrechos rodoviários em comento;

Quadro 9: Descrição dos trechos **Restauração e Pavimentação**.

INTERVENÇÃO	Restauração	Pavimentação	Restauração
TRECHO	01	02	03
RODOVIA	GO-217	GO-217	GO-217
CÓDIGOS SRE	217EGO0110, 217EGO0120, 217EGO0130 e 217EGO0135	217EGO0110, 217EGO0105	217EGO0105
INÍCIO	km 117,99 (X: 640463,237; Y:8097134,727)	km 107,65 (X: 646205,798; Y: 8089224,175)	km 94,35 (X: 659132,00; Y: 8086858,00)

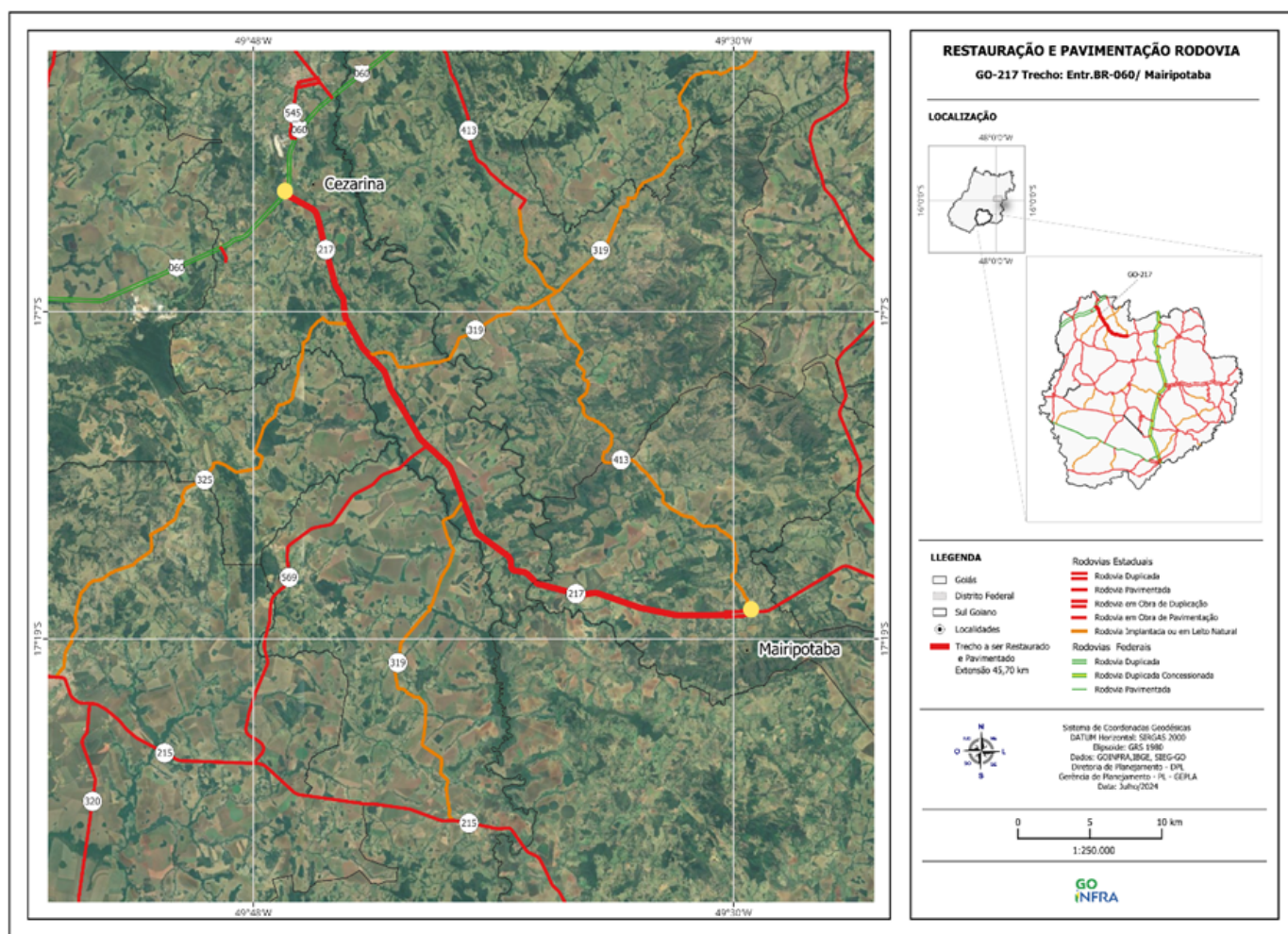
FIM	km 139,99 (X: 629938,029; Y:8115580,870)	km 117,99 (X: 640463,237; Y:8097134,727)	Km 107,65 (X: 646205,798; Y: 8089224,175)
EXTENSÃO	22 km	10,34 km	13,3 km

Fonte: Adaptado do Volume 1 – Relatório de Projeto (SEI GOINFRA nº 58164866)

2.4. De acordo com o SRE 2024, a extensão total dos trechos objeto da contratação em comento equivale a 45,64 quilômetros, conforme apresentado no Quadro 09. 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 45,7 quilômetros. Essa divergência de 0,06 quilômetros portanto, 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;

2.5. A Figura 3, a seguir, apresentam a localização geográfica dos subtrechos rodoviários da rodovia GO-217;

Figura 3: Mapa de localização do objeto



Característica do objeto:

2.6. O objeto a ser contratado, por se tratar de obra de pavimentação e restauração rodoviária, 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:

2.7. 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 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:

2.8. A análise das opções oferecidas pelo mercado, conforme relatado neste ETP, e pelo cenário apresentado à GOINFRA, demonstra que a solução escolhida, e a que melhor atende à finalidade pública, é a pavimentação do trecho 2 e a restauração do pavimento asfáltico dos trechos 01 e 03 da rodovia GO-217, no segmento entre Cezarina e Mairipotaba no estado de Goiás;

2.9. Para o trecho da rodovia GO-217, trecho 02, de aproximadamente 10,4 quilômetros, o projeto prevê a execução de pavimentação, construção de dispositivos de drenagem e obras complementares, possuindo as características geométricas para a pista de rolamento de uma faixa por sentido com 3,50 m de largura cada, e acostamento de 1,50 m de largura em ambos os lados da via, para compatibilizar as larguras dos acostamentos e, conseqüentemente, as larguras de plataforma do trecho 2, onde a rodovia será implantada e pavimentada;

2.10. Os trechos da rodovia GO-217, trecho 01 e 03, de aproximadamente 22,0 e 13,3 quilômetros, respectivamente, possui uma faixa de domínio de 80 metros de largura, velocidade diretriz de 60km/h, classificação de rodovia tipo classe IV, sendo prevista em projeto uma faixa por sentido com 3,50 m de largura cada, e acostamento de 1,50 m, nos trechos 01 e 03 em ambos os lados da via, ;

2.11. 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 - GOINFRA 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:

2.12. O prazo de vigência contratual é de 30 (trinta) meses 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;

2.13. Considerando que o objeto contratado não é de natureza continuada, a vigência do contrato é de 912 (novecentos e doze) dias corridos, nos termos da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

Recebimento do objeto do contrato:

2.14. O recebimento provisório ou definitivo não excluirá a responsabilidade civil pela solidez e pela segurança da obra ou serviço nem a responsabilidade ético-profissional pela perfeita execução do contrato, nos limites estabelecidos pela lei ou pelo contrato, nos termos do § 2º, Art.140, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

2.15. Em se tratando de obra, o recebimento definitivo pela Administração não eximirá o contratado, pelo prazo mínimo de 5 (cinco) anos, admitida a previsão de prazo de garantia superior no edital e no contrato, da responsabilidade objetiva pela solidez e pela segurança dos materiais e dos serviços executados e pela funcionalidade da construção, da reforma, da recuperação ou da ampliação do bem imóvel, e, em caso de vício, defeito ou incorreção identificados, o contratado ficará responsável pela reparação, pela correção, pela reconstrução ou pela substituição necessárias, nos termos do § 6º, Art.140, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

2.16. A GOINFRA deverá realizar avaliações periódicas da qualidade das obras a cada 6 (seis) meses, podendo ser aumentada a frequência das avaliações conforme a conveniência da administração. O monitoramento para fins de garantia quinquenal terá início após a medição final da obra ou entrega parcial, devendo ocorrer as avaliações periódicas até o 5º ano após a medição final da obra ou entrega parcial ou Termo de Uso, quando este existir, em conformidade com a Norma IT-004/2023 – 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 previstos no Projeto Executivo, contemplando levantamento de campo, memórias de cálculo, análise técnica e econômica, 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 Associação Brasileira de Normas Técnicas -

ABNT;

3.3. Os serviços, especificações e quantidades propostos para a execução da obra em questão, podem ser observados no Projeto Executivo para pavimentação e restauração asfáltica, da rodovia GO-217, trecho: Entr. BR-060 e início do perímetro urbano de Mairipotaba, com extensão de 45,64 Km, neste estado; Volume 4 – Orçamento e Planejamento (SEI GOINFRA nº 59951328).

SEÇÃO 4 - ESTIMATIVAS DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

4.1. O orçamento estimado da presente contratação foi elaborado e calculado pela Gerência de Custos e Orçamentos de Obras (GECOB), setor competente de orçamento e custos vinculado à Diretoria de Planejamento (DPL) da GOINFRA com base na tabela de terraplenagem, pavimentação e Obras de Arte Especiais – Abril/2024 – sem desoneração T247 vigente na Agência, em atendimento ao Decreto Estadual nº 9.900, de 07 de julho de 2021, Art. 7º e conforme a Lei n.º 14.133/2021, onde será publicado em conjunto com o Edital e demais documentos integrantes da futura licitação;

4.2. O valor estimado da contratação foi calculado com base nos valores praticados pelo mercado e nos valores pagos pela administração pública em serviços e obras similares, conforme a Lei n.º 14.133/2021. O valor previsto para esta contratação é de **R\$ 99.973.871,91 (noventa e nove milhões, novecentos e setenta e três mil, oitocentos e setenta e um reais e quarenta e noventa e um centavos).**

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)	Contrato 86/2022 - GOINFRA	SEI nº 000031165761
b)	Declaração de aceitação de projeto	SEI nº 61368067
c)	Documento de Oficialização da Demanda (DOD)	SEI nº 61368067
d)	Estudo Técnico Preliminar	No presente documento
e)	Termo de Referência	Será elaborado pela Gerência de Obras Rodoviárias (DC
f)	Composições de Custos Unitários	Será elaborado pela Gerência de Orçamentos de Obras
g)	Orçamento	Será elaborado pela Gerência de Orçamentos de Obras
h)	Cronograma Físico-Financeiro	Será elaborado pela Gerência de Orçamentos de Obras
i)	Edital de Licitação	Será elaborado pela Gerência de Licitações (GELIC)

ITEM	DESCRIÇÃO	STATUS DE ATENDIMENTO
j)	Contratação de empresa especializada através de certame licitatório	Após homologação do processo licitatório
k)	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, 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 das 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 730 (setecentos e trinta) dias corridos;

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;

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 capacidade da rodovia, durante a fase de projetos foram realizados estudos econômicos de alternativas para pavimentação e restauração asfáltica do pavimento, com base em tabelas de referências de preços;

Identificação de soluções:

7.3. 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;

7.4. 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 SEI
Pavimentação e Restauração		
a)	Volume 1 – Relatório de Projeto – TOMO I	SEI nº 58164866
b)	Volume 1 – Relatório de Projeto – TOMO II	SEI nº 58164952
c)	Volume 1 – Relatório de Projeto – TOMO III	SEI nº 58165135
d)	Volume 1 – Relatório de Projeto – TOMO IV	SEI nº 58165264

e)	Volume 2 – Projetos Executivos	SEI nº 58165456
f)	Volume 2a – Seção Transversal	SEI nº 58168319
g)	Volume 3a – Notas de Serviço e volumes de Terraplenagem	SEI nº 58168373
h)	Volume 3b – Estudos Geotécnicos – ANEXO A	SEI nº 58170269
i)	Volume 3b – Estudos Geotécnicos – TOMO I	SEI nº 58170338
j)	Volume 3b – Estudos Geotécnicos – TOMO II	SEI nº 58170415
k)	Volume 3b – Estudos Geotécnicos – TOMO III	SEI nº 58170669
l)	Volume 3b – Estudos Geotécnicos – TOMO IV	SEI nº 58170811
m)	Volume 3b – Estudos Geotécnicos – TOMO V	SEI nº 58170989
n)	Volume 3b – Estudos Geotécnicos – TOMO VI	SEI nº 58171083
o)	Volume 3b – Estudos Geotécnicos – TOMO VII	SEI nº 58171189
p)	Volume 3b – Estudos Geotécnicos – TOMO VIII	SEI nº 58171248
q)	Volume 3c – Levantamentos Especiais	SEI nº 58171289
r)	Volume 3d – Componente Ambiental	SEI nº 58171471
s)	Volume 3e – Projeto Estrutural	SEI nº 58172516

t)	Volume 4 – Orçamento e Planejamento	SEI nº 59951328
u)	Volume 6 – Projeto de Desapropriação	SEI nº 58175497
x)	Planilha Orçamentária	SEI nº 59951569

Fonte: Elaboração própria

7.4.1. Solução para Pavimentação:

Pavimentação asfáltica com Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ), uma das escolhas mais comuns. Uma das suas principais características positivas é a sua alta flexibilidade, e uma boa relação de custo-benefício;

7.4.2. Solução para Restauração:

a) Pavimentação asfáltica com Tratamento Superficial Duplo (TSD), sendo as suas principais características positivas a alta flexibilidade, e a boa relação de custo-benefício;

b) Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ), a execução desse tipo de pavimento visa garantir uniformidade, padronização e proporcionar uma estrutura apta a suportar as cargas de tráfego determinadas em projeto;

Contratações similares realizadas pela GOINFRA:

7.5. 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

Processo (SEI)	Órgão-Edital	Objeto Edital	Valor Global Estimado Edital (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km conforme Valor Global	% do Custo por km pelo Valor Global
202100036010330	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 13/2021	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA ESTADUAL GO-110, TRECHO: IACIARA /ESTIVA, NESTE ESTADO.	102.096.654,18	50,18	2.034.608,49	1,99%
202100036001964	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 12/2022	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA RODOVIA GO-132, TRECHO: ENT. GO-237 (NIQUELÂNDIA) / EST. 1161 + 13,83 (COLINAS DO SUL).	38.137.569,66	23,01	1.657.434,58	4,35%
202200036003803	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 24/2022	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DO CONTORNO SUDOESTE DE IPAMERI, TRECHO: ENTR. GO-213/ ENTR. GO-330, NESTE ESTADO.	20.554.384,84	1,9	10.818.097,28	52,63%
202200036009712	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 52/2022	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA	76.102.851,66	32,66	2.330.154,67	3,06%

Processo (SEI)	Órgão-Edital	Objeto Edital	Valor Global Estimado Edital (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km conforme Valor Global	% do Custo por km pelo Valor Global
		DA RODOVIA GO-230, (TRECHO: ENTR. BR-414(B)/GO-230 – ENTR. BR-251(A) (P/ VILA PROPÍCIO), EXTENSÃO: 32,66 KM, NESTE ESTADO.				
201300036004787	AGETOP - CONCORRÊNCIA nº 344/2014-PR- NELIC	TERRAPLANAGEM E PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA RODOVIA GO-309, NO TRECHO: CACHOEIRA DOURADA / ITUMBIARA, NESTE ESTADO.	48.279.532,09	31,1	1.552.396,53	3,22%
201300036005578	AGETOP - CONCORRÊNCIA nº 289/2013-PR- NELIC	TERRAPLANAGEM E PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA, COM EXECUÇÃO DE OBRAS DE ARTE DA RODOVIA GO-447/112, NO TRECHO: DIVINÓPOLIS / ENTR. GO-118 (MONTE ALEGRE), NESTE ESTADO.	79.328.383,27	60,85	1.303.671,05	1,64%
202100036011403	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 16/2021	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA ESTADUAL GO-591, TRECHO: CABECEIRAS / DIVISA GOXMG NESTE ESTADO	29.108.656,24	14,79	1.968.130,92	6,76%
202320920000316	GOINFRA - CONCORRÊNCIA	EXECUÇÃO DE OBRA DE TERRAPLANAGEM, PAVIMENTAÇÃO E OBRAS DE	73.930.290,92	33,52	2.205.557,61	2,98%

Processo (SEI)	Órgão-Edital	Objeto Edital	Valor Global Estimado Edital (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km conforme Valor Global	% do Custo por km pelo Valor Global
		ARTES ESPECIAIS DA RODOVIA: GO-309 - TRECHO: ENTR. BR-040(A) (CRISTALINA/GO) - PONTE DA DIVISA (UNAÍ/MG)				
202300036014744	GOINFRA - CONCORRÊNCIA 73/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUTAR AS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA GO-319, TRECHO: DENISLÓPOLIS/ CASTELÂNDIA, NO ESTADO DE GOIÁS, EXTENSÃO TOTAL: 32,24 KM.	79.431.987,19	39	2.036.717,62	2,56%
202300036014695	GOINFRA - CONCORRÊNCIA 76/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUTAR A OBRA DE IMPLANTAÇÃO PARA PAVIMENTAÇÃO DA GO-460, TRECHO: DIOLÂNDIA / SÃO PATRÍCIO,	41.330.707,80	12,94	3.194.026,88	7,73%
202100036002043	GOINFRA - CONCORRÊNCIA 21/2021	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA: GO 454, TRECHO: GO 164 / DIVISA GO-MT, SUBTRECHO GO 164 / GO 173, EXTENSÃO: 51,20 KM.	65.923.791,86	51,2	1.287.574,06	1,95%

Processo (SEI)	Órgão-Edital	Objeto Edital	Valor Global Estimado Edital (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km conforme Valor Global	% do Custo por km pelo Valor Global
202200036005822	GOINFRA - CONCORRÊNCIA 29/2022	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DA OBRA DE PAVIMENTAÇÃO DA GO-156, TRECHO: UIRAPURU / ENTR. GO-239, EXTENSÃO DE 34,60 KM.	48.820.823,77	34,6	1.411.006,47	2,89%
202400036001344	GOINFRA - Contrato nº 014/2024	RESTAURAÇÃO DA RODOVIA GO-518, TRECHO ENTR. GO-324 / CÓRREGO DO OURO, COM EXTENSÃO DE 17,84 KM (LOTE 03), NESTE ESTADO.	13.641.102,02	17,76	768.080,07	5,63%
201400036001337	AGETOP - contrato nº 319/2014	RESTAURAÇÃO E RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS ESTADUAIS PAVIMENTADAS - PROGRAMA RODOVIA RECUPERAÇÃO, GRUPO III, LOTE 14	54.032.444,49	43,2	1.250.751,03	2,31%

Fonte: Elaboração própria

7.6. O objeto pretendido apresenta a execução das obras de restauração e pavimentação asfáltica da rodovias GO-217, trecho entre o entroncamento da BR-060/GO e o início do perímetro urbano de Mairipotaba, o custo por km (em %) de 2,19 %, considerando os 45,64 quilômetros de extensão e o custo total de R\$ 99.973.871,91 (noventa e nove milhões, novecentos e setenta e três mil, oitocentos e setenta e um reais e noventa e um centavos), estando alinhado com as contratações semelhantes a essa extensão, conforme apresentado no Quadro 12;

SEÇÃO 8 - RESULTADOS PRETENDIDOS

8.1. O principal resultado esperado com as obras de implantação, pavimentação e restauração asfáltica, é a readequação da rodovia GO-217, 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 resultado esperado é a pavimentação e restauração asfáltica no trecho entre o entroncamento da BR-060/GO e o início do perímetro urbano de Mairipotaba na rodovia GO-217, assegurando uma melhoria na trafegabilidade, resultando em uma proposta mais eficiente de deslocamento que a existente, e propiciando maior segurança para os usuários e moradores;

8.3.2. Com a pavimentação e a restauração asfáltica dos subtrechos da rodovia GO-217 é esperada uma maior fluidez no trânsito, proporcionando a redução do tempo de viagem, melhorias de segurança e conforto dos usuários;

8.3.3. Quanto aos aspectos econômicos, a pavimentação e a restauração asfáltica do trecho rodoviário, guardam reflexo direto com a diminuição dos custos de transportes, tempo nos deslocamentos, melhoria de segurança e conforto dos usuários, gerando benefício econômico e social. Com a redução dos custos operacionais tem-se a redução dos custos dos produtos e serviços, notadamente com produtos de baixo valor agregado como o setor agropecuário, em que o frete torna-se componente determinante do preço, a 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 restauração asfáltica do subtrecho da rodovia GO-217, trecho entre o entroncamento da BR-060/GO e o início do perímetro urbano de Mairipotaba, aproveitará a estrutura e a faixa de domínio existente por se tratar de uma obra de recuperação do pavimento;

9.3. A concepção do projeto geométrico da obra de pavimentação do subtrecho da rodovia GO-217, trecho

entre o entroncamento da BR-060/GO e o início do perímetro urbano de Mairipotaba, buscou seguir a diretriz do eixo existente, tendo em vista que o segmento em leito natural se encontra implantado. Foram avaliadas correções pontuais em curvas e pontos críticos para aumento da segurança dos usuários, sendo compatibilizadas as alterações necessárias, aproveitando-se ao máximo a plataforma existente, minimizando ações de desapropriações com consequente redução dos impactos ambientais proporcionados pela implantação da obra. A faixa de domínio a ser observada é de 80,00 metros, sendo 40 metros a partir do eixo para cada lado da pista;

9.4. A identificação das áreas atingidas pelo projeto e demais informações relevantes estão presentes no Projeto de Desapropriação (SEI GOINFRA nº 58175497);

9.5. 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;

9.6. 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;

9.7. Dadas as atribuições conferidas na legislação regentes, art. 21 da Lei Estadual n.º 20.694/2019 sobre tipologias e enquadramentos das licenças ambientais, foi emitida a Declaração de Inexigibilidade de Licenciamento Ambiental (SEI nº 59959108) ao empreendimento supracitado, por trata-se de atividade de melhoria e manutenção de estradas já existentes, inclusive obras de drenagem de águas pluviais, desde que no mesmo traçado da estrada original e manutenção, ampliação e obras de melhoramento de vias pavimentadas ou não, limpeza da faixa de domínio e reparo de pavimentação.

9.8. As medidas mitigadoras para a redução do impacto proveniente da obra de pavimentação de acordo com os Tomos I, II, III e IV do Volume 1 - Relatório de Projeto (SEI nº 58164866, 58164952, 58165135, 58165264) e o Volume 3D – Componentes Ambientais (SEI nº 58171471) são:

Quadro 13: Proposição de Medidas Mitigadoras

MEIO	IMPACTOS	MEDIDAS MITIGADORAS
BIÓTICO	Pressão sobre os recursos florísticos e faunísticos	• Preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético das espécies vegetais que ocorrem ao longa da Rodovia; • Reduzir ao mínimo necessário a retirada de vegetação na faixa marginal da Rodovia; • Retirada e armazenamento da camada superficial do solo para posterior revegetação; • Efetuar a revegetação das áreas afetadas;

MEIO	IMPACTOS	MEDIDAS MITIGADORAS
		• Executar o programa de Educação ambiental para os funcionários da obra e moradores das Áreas Direta e Indiretamente Afetadas pelo empreendimento; • Proibir a extração de madeira de Interesse ecológico ou comercial 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	• 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	• Toda área degradada (jazidas, caixa de empréstimo acessos, 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 feito uma limpeza adequada, sendo retirados quaisquer entulhos da obra, lixo, materiais inservíveis. Após este procedimento as áreas serão devidamente vegetadas; • Descompactação e subsolagem de caminhos de serviço e áreas de empréstimos; • Reconformação e suavização topográfica das áreas de empréstimos laterais.
	Erosão hídrica	• Preservar tanto quanto possível a vegetação na área do canteiro de obras e acampamentos, instalações de apoio e industriais; • Implantar sistemas de drenagem conforme a necessidade nas áreas de apoio (caixas de empréstimo, jazidas, áreas de bota-fora); • Evitar queimadas quando da instalação do canteiro de obras;

MEIO	IMPACTOS	MEDIDAS MITIGADORAS
	Poluição causada por combustíveis e materiais lubrificantes	• 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	• Seleção de locais adequados para utilização como bota-fora, longe dos talvegues naturais; • Recuperação e revegetação das áreas de bota-fora, e implantação de sistema de drenagem; • Reutilização dos materiais passíveis de serem reciclados
	Deposição de resíduos sólidos	• Todo lixo gerado na obra deve ser adequadamente disposto em aterros sanitários (resíduo urbano); • Ensacar todo lixo gerado no canteiro de obras; • Reduzir ao mínimo a retirada de vegetação na faixa marginal da rodovia; • Efetuar a revegetação das áreas afetadas; • Executar o programa de educação ambiental para os funcionários da obra e moradores da Área de Influência Direta (AID); • Proibir a extração de madeira de interesse ecológico ou comercial ao longo da Rodovia; • 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;
SOCIO ECONÔMICO	Alterações no cotidiano das populações	• 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

MEIO	IMPACTOS	MEDIDAS MITIGADORAS
		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/resultado;

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

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

5 - Muito alto: compromete totalmente ou quase totalmente o atingimento do objetivo/resultado;

10.3. 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

FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO I CONTIGÊI
Planejamento da contratação	Administrativo	Incorreta identificação da demanda	Instrução processual inadequada	Raro	Alto	Verificar de forma correta a demanda. Informar-se corretamente junto ao setor responsável pela demanda, solicitando ratificação ou retificação dos objetos.	Quando detectado erro, avaliar a real necessidade da demanda, o processo em estágio em se encontrar e proceder à retificação dos artefatos técnicos.
Planejamento da contratação	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 técnicos e demandantes. As indicações deverão ser compostas por	Análise do objeto licitado, direcionada para as equipes responsáveis e acompanhamento da instância processual

FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO I CONTIGÊI
						servidores com conhecimento técnico do objeto, de legislação pertinente ao objeto e dos procedimentos da contratação	
Planejamento da contratação	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, solicitando ou ratificação ou retificação dos objetos.	Análise possibilita aditivo contratual, levando consideraç porcentagem estabelecic para acrés ou supre do objetc questão
Licitação	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 adequado 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 i de trabalho com conhecime técnico e experiênci com conhecime do e conc necessária: editais.

FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO I CONTIGÊ
Licitação	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 edital. Compatibilizar informações com o Termo de Referência	Treinamen equipe apoio.
Projeto / Obra	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 vigência contrato, instauraçã procedime de inadimplêr contratual, vistas aplicação penalidade contratuais
Projeto / Obra	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 vigência contrato, instauraçã procedime de inadimplêr contratual, vistas aplicação penalidade contratuais
Projeto / Obra	Administrativo	Contratação de empresa sem capacidade de	Dificuldades na execução contratual, com o	Pouco provável	Alto	Realizar análise criteriosa da qualificação	Avaliar adequar a empre:

FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO I CONTIGÊ
		executar Contrato.	não cumprimento adequado do objeto.			técnica e econômico-financeira da empresa.	rescindir contrato.
Projeto / Obra	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
Projeto / Obra	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 a capacidade de desembolso do órgão.
Obra	Técnico	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 problema devem pausadas as ações executivas e modo de reavaliar as soluções considerando a realidade local da região.
Projeto/ Obra	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 conjunta com a equipe competente acerca das possibilidades de remanejamento de recursos dentro do prazo.

FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO I CONTIGÊ
							mesmo Programa Finalístico. não e recursos disponíveis outras orçamentá sugere-se paralisação contrato respectivo que a sit orçamentá seja regularizad Ressalta-se também necessidad ser adequ: proposta orçamentá momento oportuno.
Projeto/ Obra	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 contratos executivos que licenciame seja regularizad Atuação emergenciai junto às competent emissão licença requerida.
Obra	Ambiental	Eventual descoberta de condicionantes ambientais ao longo do	Aumento de custos e atraso no cronograma.	Provável	Alto	Durante os estudos ambientais, verificar legislações	Atuar na re das sol executivas propostas projeto p:

FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO I CONTIGÊI
		processo que impactem o desenvolvimento das demais atividades				vigentes e identificar todas as possíveis condicionantes.	mitigação impactos ambientais geração passivos decorrente
Projeto/ Obra	Administrativo	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 em produtos remanesce

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, há contratações correlatas e/ou interdependentes;

12.2. Por se tratar de uma futura contratação para a execução de obras, foi realizada previamente à contratação de empresa especializada para a elaboração do projeto executivo;

12.3. Esta contratação foi realizada por meio do pregão eletrônico nº. 03/2022 – GOINFRA, que resultou no contrato nº 88/2022, homologado 11/04/2022. A elaboração do Projeto Executivo resulta no documento que, além de orientar o objeto a ser executado, serve como elemento de referência para um novo processo licitatório para a execução das obras.

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 a melhorias 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 pavimentação e restauração asfáltica da rodovia GO-217, no trecho entre o entroncamento da BR-060/GO e o início do perímetro urbano de Mairipotaba, com extensão de 45,64 quilômetros, no trecho de Cezarina à Mairipotaba, 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 DESTES ETP:

Isabel Cristina Campos Borges

Assistente de Transportes

Victor Emmanuel dos Reis

Gerente de Planejamento

GOIANIA - GO, aos 20 dias do mês de agosto de 2024.



Documento assinado eletronicamente por **VICTOR EMMANUEL DOS REIS, Gerente**, em 20/08/2024, às 11:11, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **ISABEL CRISTINA CAMPOS BORGES, Analista**, em 20/08/2024, às 11:21, 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 **63862669** e o código CRC **A97D1966**.

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



Referência: Processo nº 202400005022398



SEI 63862669