

Secretaria de  
Estado da  
Administração



ESTADO DE GOIÁS  
SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO

**Estudo Técnico Preliminar Simplificado**

**1- INFORMAÇÕES BÁSICAS DO ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR**

O ETP (Estudo Técnico Preliminar) corresponde ao documento constitutivo da primeira etapa do planejamento de uma contratação que caracteriza o interesse público envolvido e a sua melhor solução e dá base ao anteprojeto e ao termo de referência a serem elaborados caso se conclua pela viabilidade da contratação. Esta contratação está alinhada ao Plano de Contratações Anual da GOINFRA ao qual objetiva identificar a necessidade da sociedade e promover a melhoria da infraestrutura de nosso Estado. Assim, a GOINFRA, com compromisso de atender melhor aos anseios da sociedade goiana, obstina-se em executar obras, primando pela qualidade, legalidade e conformidade dos nossos processos de negócios.

O estudo técnico preliminar em questão trata da contratação de empresa de engenharia para execução das obras de pavimentação asfáltica na PPD, TWY e Pátio do Aeródromo de Goiatuba, localizado no município de Goiatuba, Goiás. A execução deverá seguir as especificações do projeto básico fornecido.

**2- DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO**

A presente contratação é uma demanda pleiteada pelo município de Goiatuba/GO que fora encaminhada a esta Agência por meio da Prefeitura do município através do Ofício Nº 144/2023 – GP. Através do Ofício o Prefeito do Município expõe que a implantação do Aeródromo da cidade busca atender os anseios das comunidades universitária e empresarial do município. Acrescenta ainda o fato de que a unidade do Corpo de Bombeiros Militar da região frequentemente necessita de apoio aéreo para transferência de pacientes em estado mais grave, e que esta ação tem sido inviabilizada devido a ausência de um aeródromo de qualidade.

Tendo importante destaque no agronegócio brasileiro a cidade atrai negócios de diversas regiões do país, tendo instalada na região diversas empresas multinacionais. Devido sua proeminência e destaque produtivo espera-se que esta obra de infraestrutura possa contribuir significativamente com o acréscimo de atratividade de novos negócios que impulsionarão a geração de empregos e desenvolvimento regionais.

O dever de licitar, previsto no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal do Brasil, estabelece um princípio fundamental para a administração pública, exigindo que a contratação de obras, serviços, compras e alienações seja precedida de processo licitatório. Esse princípio visa garantir a transparência, a competitividade e a isonomia nas contratações públicas, assegurando que todos os interessados tenham igualdade de oportunidades e que os recursos públicos sejam aplicados de maneira eficiente e vantajosa para a administração. A licitação também previne práticas de favoritismo e corrupção, promovendo uma gestão pública mais justa e responsável. O processo licitatório deve obedecer às normas estabelecidas em lei, assegurando que as escolhas sejam baseadas em critérios objetivos e claros, beneficiando tanto o poder público quanto a sociedade ao garantir a melhor utilização dos recursos e o melhor atendimento das necessidades públicas.

Neste contexto, do dever de licitar, o Estado de Goiás, através da Lei Ordinária Nº 21.792/2023, institui a Secretaria de Estado de Infraestrutura, que entre outras coisas compete, conforme Alínea “a”, Inciso I, Art. 24:

I – a formulação das políticas estaduais de habitação e obras públicas, bem como o planejamento, o monitoramento e o acompanhamento de sua execução, de seu fornecimento ou da prestação de serviços a elas relacionadas, também a respectiva captação de recursos, em especial:

a) da infraestrutura dos transportes rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário;

Jurisdicionada à Secretaria de Infraestrutura está a Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes, cujo regulamento aprovado pelo Decreto Nº 10.213/2023 dispõe suas competências relacionadas aos aeródromos conforme o inciso II e alínea “c”, inciso IV do Art. 2º expondo:

Art. 2º Compete à GOINFRA, conforme a Lei nº 20.491, de 25 de junho de 2019:

II – administrar os aeródromos e as vias públicas sob sua jurisdição ou sua responsabilidade, inclusive quanto à permissão ou à concessão de uso das faixas de domínio e dos sítios aeroportuários;

IV – no que se refere às vias públicas sob sua administração:

c) a identificação das necessidades e a determinação das diretrizes operacionais, estruturais e administrativas a serem estabelecidas e observadas nos aeroportos e nos aeródromos do Estado de Goiás, bem como a respectiva captação de recursos.

Pelo exposto constitui dever desta Agência conduzir processo licitatório para contratação do objeto definido conforme as disposições da Lei Nº 14.133/2023 concomitante ao Decreto Nº 10.207/2023 do Estado de Goiás e demais dispositivos legais que este Estudo Técnico demonstrar eficaz e indispensáveis à condução do procedimento licitatório em todas as suas fases.

**3- PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL**

A contratação de empresa de engenharia para execução das obras de pavimentação asfáltica na PPD, TWY e Pátio do Aeródromo de Goiatuba, localizado no município de Goiatuba/GO, busca atender e alinhar-se com os seguintes planos da administração.

Plano Plurianual (PPA): é o instrumento de planejamento governamental de médio prazo, previsto no artigo 165 da Constituição Federal que estabelece, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da Administração Pública organizado em programas, estruturado em ações, que resultem em bens e serviços para a população. O PPA tem duração de quatro anos, começando no início do segundo ano do mandato do chefe do poder executivo e terminando no fim do primeiro ano de seu sucessor, de modo que haja continuidade do processo de planejamento.

A inclusão dessa demanda foi antecipadamente contemplada no Plano de Contratações Anual (PCA) referente ao período de 2023/2024, linha DFD, pois a titularidade do Aeródromo em questão é de posse do Estado, estando o processo de transferência ao Município em andamento, conforme certidão de matrícula acostada aos autos do processo SEI nº 2022000050006465.

Essa previsão destaca a intenção de contratar o serviço específico durante o referido ano, sendo parte integrante do planejamento estratégico para atender às necessidades identificadas no contexto do estudo técnico preliminar (ETP). A inclusão no PCA reforça o compromisso de garantir os recursos necessários para a execução eficaz do projeto ou atividade relacionada ao ETP.

#### 4- JUSTIFICATIVA DA CONTRATAÇÃO

Esta contratação fundamenta-se na necessidade de atender uma demanda direcionada ao desenvolvimento econômico e social da região alinhando-se aos objetivos estratégicos e às expectativas da comunidade. Esta demanda visa impulsionar setores-chave da economia local, como parte do plano mais amplo de desenvolvimento regional. Logo, a contratação da implantação da pavimentação no aeródromo de Goiatuba visa atender às metas de crescimento econômico da região.

O parágrafo acima é uma síntese do Ofício Nº 144/2023 da Prefeitura de Goiatuba, cujo mesmo, além de apontar os anseios da sociedade e a possibilidade do crescimento econômico que esta obra de infraestrutura proporcionará, aponta, também, o problema da impossibilidade de apoio aéreo ao Corpo de Bombeiros Militar na região, conforme se transcreve abaixo:

Contamos com uma unidade do Corpo de Bombeiros Militar que frequentemente necessita de apoio aéreo para transferência de pacientes em estado mais grave, o que tem sido **inviabilizado pelas condições de ausência de um aeródromo de qualidade**. Serviços vitais como transporte via UTI aérea também se enquadram nessa **impossibilidade de atendimento no município e região por conta das condições atuais. (grifo nosso)**.

Considerando o Ofício do Prefeito do Município de Goiatuba SEI nº 51063948 e a solicitação formal do presidente desta agência, conforme registrado no Processo SEI nº 202300036010601 e documentado no Despacho nº 3017/2023/GOINFRA/DPL-06311 SEI nº 53131136, assinado pelo Diretor de Planejamento, foi realizada uma inspeção técnica no Aeródromo de Goiatuba, localizado no estado de Goiás, referente ao projeto de recapeamento e sinalização da Pista de Pouso e Decolagem (PPD).

Durante a visita ao aeródromo, conduzida para a realização dos ensaios necessários à fundamentação do projeto, constatou-se a ausência de pavimentação na Pista de Pouso e Decolagem (PPD), na Pista de Taxiway (TWY) e no Pátio de Aeronaves, os quais atualmente possuem apenas revestimento primário.

Em decorrência desse levantamento, é evidente que a demanda expressa na solicitação se refere à pavimentação asfáltica e não ao recapeamento, conforme erroneamente mencionado no documento oficial. Portanto, em consonância com o exposto pelo Ofício Nº 144/2023 que aponta os problemas decorrentes de um aeródromo inadequado, visto que sua infraestrutura principal, apenas em revestimento primário, é inadequada ao caso transcrito do Ofício, este Estudo Técnico Preliminar tem como objetivo a execução de obras e/ou serviços de implantação da pavimentação asfáltica da PPD, TWY e Pátio do Aeródromo já mencionado.

Este ajuste na abordagem do estudo visa atender precisamente às exigências técnicas e operacionais do aeródromo, proporcionando uma infraestrutura aeroportuária condizente com padrões de segurança e eficiência, conforme preconizado pelos regulamentos vigentes e normativas pertinentes ao setor da aviação civil.

#### 5- DEFINIÇÃO DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA

O escopo desta contratação abrange execução de obra de engenharia para implantação da pavimentação asfáltica da PPD, TWY e Pátio do Aeródromo de Goiatuba, localizado no estado de Goiás. O principal objetivo é realizar a implantação da pavimentação asfáltica, uma etapa fundamental para viabilizar a homologação do aeródromo junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), regularizando a operacionalidade eficiente dessas infraestruturas aeroportuárias. Essa iniciativa busca atender aos padrões de segurança e funcionalidade exigidos pelas normativas pertinentes. A execução deste contrato visa assegurar a integridade e a capacidade operacional dessas áreas cruciais do aeródromo, contribuindo assim para a otimização e conformidade das instalações aeroportuárias em conformidade com as regulamentações vigentes.

A solução adotada trata-se de obra de engenharia definida conforme o Inciso XII, Art. 6º da Lei nº 14.133/2021 que dispõe:

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

XII - obra: toda atividade estabelecida, por força de lei, como 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 ou acarreta alteração substancial das características originais de bem imóvel;

Consoante ao disposto na Lei de Licitações e Contratos, a Orientação Técnica do Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas, OT – IBR 002/2009, define obra de engenharia expondo:

Obra de engenharia é a ação de construir, reformar, fabricar, recuperar ou ampliar um bem, na qual seja necessária a utilização de conhecimentos técnicos específicos envolvendo a participação de profissionais habilitados conforme o disposto na Lei Federal nº 5.194/66.

Dentro dos conceitos tratados pelo Instituto de Auditoria o presente objeto pode ser conceituado como reforma ou adaptação, conforme itens 3.5 e 4.1 da OT – IBR 002/2009, pois o serviço de pavimentação asfáltica pretende alterar as características da Pista de Pouso e Decolagem, Taxiamento e Pátio do Aeródromo de Goiatuba/GO “mantendo as características de volume ou área sem acréscimos e a função de sua utilização atual”.

Pelo exposto do dispositivo legal conclui-se que a solução analisada e deduzida como a que melhor atende o interesse público é a contratação de empresa para execução de obra de engenharia para implantação da pavimentação asfáltica da PPD, TWY e Pátio do Aeródromo de Goiatuba, localizado no estado de Goiás. Este projeto envolve a execução de atividades que possuem critérios mensuráveis e específicos, permitindo a avaliação clara e precisa do desempenho e qualidade alcançados ao longo da sua realização. A aderência a tais padrões busca assegurar a eficiência, segurança e funcionalidade da obra de engenharia proposta, alinhando-se assim aos requisitos normativos estabelecidos.

## 6- VIGÊNCIA DO CONTRATO

O prazo de vigência contratual será de 12 meses, contados imediatamente a partir da assinatura, nos termos do Título III, Capítulo V, da Lei nº 14.133, datada de 1º de abril de 2021.

Considerando que o objeto contratado se trata de obra de engenharia cujo escopo é predefinido, então o prazo de vigência do contrato é prorrogável, automaticamente, quando seu objeto não for concluído no período firmado no contrato, conforme disposições do Art. 111 da Lei nº 14.133/2021.

## 7- REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Os requisitos de contratação dizem respeito às condições necessárias e geralmente obrigatórias para que se cumpra com bom êxito a contratação do presente objeto. O contrato que se pretende firmar entre a Administração e Pessoa Jurídica de Direito Privado é uma ação jurídica que deve respeitar as condições necessárias e obrigatórias por lei que determinarão e validarão esta ação.

Logo, esta contratação deve estar em conformidade com a Lei Geral de Licitações e Contratos, Lei nº 14.133/2021, quanto às seguintes condições necessárias e obrigatórias: modalidade de licitação; critérios de julgamento; modo de disputa; ordem das fases de julgamento dos licitantes e suas propostas; regime de contrato e execução.

### Modalidade de Licitação

Modalidade de licitação é a forma específica de conduzir o processo licitatório, a partir de critérios pré-definidos. Diz respeito ao procedimento a ser seguido para promover a disputa na busca da proposta mais vantajosa para a Administração. O Art. 28 da Lei nº 14.133/2021 estabelece cinco modalidades de licitação: pregão; concorrência; concurso; leilão; e diálogo competitivo.

Tendo em vista que o presente objeto é definido como obra de engenharia esta definição conduz a escolha da modalidade de licitação, pois esta escolha está condicionada à natureza do objeto. Para este caso nos valem do Art. 29 da Lei nº 14.133/2021 que dispõe:

Art. 29. A concorrência e o pregão seguem o rito procedimental comum a que se refere o art. 17 desta Lei, adotando-se o pregão sempre que o objeto possuir padrões de desempenho e qualidade que possam ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais de mercado.

Parágrafo único. **O pregão não se aplica às contratações** de serviços técnicos especializados de natureza predominantemente intelectual e **de obras** e serviços **de engenharia**, exceto os serviços de engenharia de que trata a alínea “a” do inciso XXI do caput do art. 6º desta Lei. **(grifo nosso)**

Conforme se depreende da transcrição acima a modalidade de licitação escolhida para a contratação do presente objeto é a **CONCORRÊNCIA**. Seguindo o disposto no Decreto Nº 10.359/2023 do Estado de Goiás, que regulamenta a modalidade concorrência, a licitação do presente objeto deverá ser realizada preferencialmente na forma eletrônica, conforme preceitua o § 1º, Art. 1º do Decreto:

Art. 1º Fica aprovado por este Decreto o regulamento da modalidade de licitação concorrência, aplicável à administração pública direta, autárquica e fundacional do Estado de Goiás.

§ 1º As licitações de que trata este Decreto serão realizadas **preferencialmente na forma eletrônica**, admitida excepcionalmente a utilização da forma presencial, desde que seja motivada e autorizada previamente pelo órgão central de compras e contratos, com o dever de a sessão pública ser registrada em ata e gravada em áudio e vídeo. **(grifo nosso)**

### Critério de Julgamento

O critério de julgamento diz respeito à forma como a Administração realizará a seleção do fornecedor, adotando como critério o parâmetro mais eficiente para a seleção da proposta apta a gerar o resultado de contratação mais vantajoso para a Administração Pública. O Art. 33 da Lei nº 14.133/2021 estabelece seis critérios de julgamento conforme transcrito abaixo:

Art. 33. O julgamento das propostas será realizado de acordo com os seguintes critérios:

- I - menor preço;
- II - maior desconto;
- III - melhor técnica ou conteúdo artístico;
- IV - técnica e preço;
- V - maior lance, no caso de leilão;
- VI - maior retorno econômico.

O julgamento por maior desconto em licitações utiliza um preço de referência divulgado no edital, que pode ser baseado em uma tabela de preços do mercado ou em um orçamento da Administração, calculado somando os valores dos preços unitários multiplicados pelos quantitativos estimados. Recomenda-se usar tabelas oficiais para evitar alterações por fornecedores. O vencedor é o licitante que oferece o maior desconto percentual sobre esse valor, aplicável durante o contrato e a novos itens incluídos por termos aditivos. Esse critério pode ser aplicado em concorrências, pregões e diálogo competitivo. Conforme depreende do Art. 34, abaixo:

Art. 34. O julgamento por menor preço ou maior desconto e, quando couber, por técnica e preço considerará o menor dispêndio para a Administração, atendidos os parâmetros mínimos de qualidade definidos no edital de licitação.

§ 1º Os custos indiretos, relacionados com as despesas de manutenção, utilização, reposição, depreciação e impacto ambiental do objeto licitado, entre outros fatores vinculados ao seu ciclo de vida, poderão ser considerados para a definição do menor dispêndio, sempre que objetivamente mensuráveis, conforme disposto em regulamento.

Essencialmente, o critério de menor preço é aplicável quando a compra ou contratação é relativamente simples e padronizada, permitindo que o julgamento se baseie exclusivamente na proposta de menor valor, sem a necessidade de uma análise detalhada das propostas técnicas. Neste contexto, considerando que a natureza do objeto licitatório é uma obra de engenharia, com parâmetros claramente definidos no projeto básico, o critério de julgamento a ser adotado para essa contratação deverá ser do tipo MENOR PREÇO, com base no preço global estimado em orçamento e fixado no edital.

Esse critério de julgamento está de acordo com o que dispõe o Decreto nº 10.359/2023, uma vez que a modalidade de licitação utilizada é a de concorrência, o que reforça a adequação do critério de menor preço, garantindo a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração.

#### Modo de Disputa

O modo de disputa, que influencia a fase de propostas e lances, deve ser planejado desde a etapa inicial do processo licitatório. O Art. 56 da Lei nº 14.133/2021 prevê modos de disputa aberto, fechado, e combinações desses dois tipos (aberto-fechado e fechado-aberto). O modo de disputa deve ser escolhido para garantir a proposta mais vantajosa para a Administração, considerando ganhos econômicos e a competitividade.

Para que se realize a “seleção da proposta apta a gerar o resultado de contratação mais vantajoso para a Administração Pública, considerado todo o ciclo de vida do objeto” faz-se necessário que a modalidade de licitação, o critério de julgamento e o modo de disputa sejam eficientemente e adequadamente combinados, conforme dispõe o Inc. VIII, Art. 18 da Nova Lei de Licitações.

O Art. 56 da Lei Geral de Licitações dispõe que: “o modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente”. No Decreto nº 10.359/2023 o Inc. I do Art. 46 prescreve que as “licitações pelo critério de menor preço ou maior desconto, poderão ser adotados os modos de disputa: aberto; aberto e fechado; e fechado e aberto”. Desta forma, sem prejuízo aos dispositivos legais e seguindo o histórico desta Agência será adotado na licitação deste objeto o modo de disputa **ABERTO**, a realizar-se conforme o Art. 51 do Decreto nº 10.359/2023.

#### Ordem das Fases

O Art. 17 da Lei nº 14.133/2021 estabelece que a ordem de apresentação de propostas e julgamento devem preceder a fase de habilitação das licitantes. Porém o § 1º dispõe a possibilidade de inversão de fases, que deverão ser precedidas da habilitação, “mediante ato motivado com explicitação dos benefícios decorrentes ... desde que expressamente previsto no edital de licitação”. Assente com o disposto da Lei Geral de Licitações segue o Art. 22 do Decreto nº 10.359/2023 conforme abaixo:

Art. 22. **Mediante ato motivado, também com a explicitação dos benefícios decorrentes e a previsão expressa no edital de licitação**, a fase de habilitação indicada no inciso VI do art. 21 deste Decreto poderá anteceder as fases apontadas nos incisos IV e V do mesmo artigo, observados os seguintes requisitos: **(grifo nosso)**

Assim, os procedimentos licitatórios dar-se-ão com maiores observâncias aos princípios constitucionais da eficiência e transparência dos procedimentos. Princípios estes, que estão tendo suas aplicações tolhidas e desrespeitadas por esses mecanismos fraudulentos, que devem e podem ser coibidos com adoção da antecedência da fase de habilitação nas modalidades pregão e concorrência atinentes às obras e serviços de engenharia, nos moldes permitidos pelo § 1º do artigo 17, da Lei nº 14.133/2021.

À vista disso, necessário se faz a ponderação de que a licitação não se limita apenas a preços, mas também à qualidade dos serviços oferecidos, procedimento este que se feito em conjunto, garante a qualidade dos serviços contratados pela Administração Pública com a consequente entrega dos serviços ao cidadão, tendo em vista que, empresas sérias competindo por um contrato estarão mais inclinadas a oferecer propostas que atendam aos mais altos padrões de qualidade.

No presente caso, a inversão de fases apresentará uma série de vantagens práticas que tornam o processo mais eficiente e seguro, especialmente por se tratar de contratação de obras e serviços de engenharia. Primeiramente, a análise prévia da habilitação permite à Administração Pública verificar antecipadamente se as licitantes cumprem com todos os requisitos técnicos, econômicos e financeiros necessários para a execução do contrato. Isso reduz o risco de se aceitar uma proposta vantajosa em termos de preço, mas que venha de uma empresa que não tenha condições de cumprir adequadamente com o objeto contratado.

Essa abordagem está em conformidade com os princípios da eficiência e da transparência, ambos fundamentais na condução de processos licitatórios. Ao adotar a inversão de fases, a Administração Pública promove uma maior transparência, pois garante que somente as empresas devidamente habilitadas e capazes de executar o contrato sejam avaliadas na etapa de propostas. Esse controle prévio evita o retrabalho, como a necessidade de desclassificações posteriores ou a realização de novas licitações, quando se constata que a vencedora da proposta não possui as condições adequadas para cumprir o contrato.

Além disso, a qualidade dos serviços prestados à população também é assegurada. A inversão das fases favorece a competição entre empresas que efetivamente possuem capacidade técnica para entregar serviços de excelência, já que a fase de habilitação serve como um filtro inicial. Empresas sérias, cientes da transparência do processo, tendem a apresentar propostas mais equilibradas, alinhando preço e qualidade, uma vez que sabem que a habilitação técnica será o primeiro critério de análise.

Outro ponto relevante é a prevenção de fraudes e irregularidades. A inversão de fases coíbe práticas fraudulentas, uma vez que dificulta a participação de empresas que, embora ofereçam propostas aparentemente vantajosas, não teriam condições reais de executar o objeto licitado. Ao habilitar previamente as licitantes, assegura-se que todas as empresas estão em conformidade com as exigências legais, o que fortalece a lisura do certame.

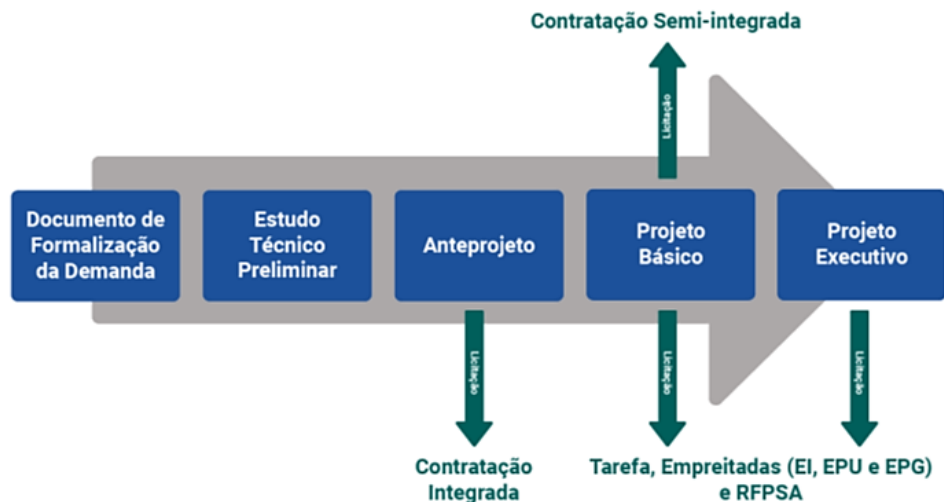
Portanto, a inversão de fases deve ser adotada no presente processo licitatório. Caso haja disposição contrária no sentido de manter a ordem habitual das fases, essa deve estar expressamente prevista no edital, conforme determinação do § 1º do art. 17 da Lei nº 14.133/2021 e do art. 22 do Decreto nº 10.359/2023.

Pelo exposto deverá ser adotado na licitação deste objeto a ordem de fases habitual, ou seja, **COM INVERSÃO DE FASES**.

### Regime de Contrato

O Art. 46 da Lei nº 14.133/2021 define os diferentes regimes de execução para a contratação e execução indireta de obras e serviços de engenharia. Os regimes são: contratação por tarefa, empreitada integral, fornecimento e prestação de serviço associado, empreitada por preço unitário, empreitada por preço global, contratação integrada e contratação semi-integrada. Cada regime impacta a modelagem da licitação e a gestão do contrato, afetando aspectos como pagamentos, parcelamento e alocação de riscos. A escolha do regime influencia o planejamento e a forma de medição e pagamento dos serviços.

A escolha do regime de execução contratual está relacionada com o documento de planejamento que será utilizado para fundamentar a licitação, conforme ilustrado a seguir:



A empreitada por preço unitário é um tipo de regime de contrato em que o valor pago pela execução de uma obra ou serviço é definido com base em preços unitários para unidades determinadas, ao invés de um valor total fixo. Este modelo é mais adequado para projetos com imprecisões no levantamento de quantitativos ou com alta probabilidade de alterações durante a execução, como reformas ou obras com grande movimentação de terra. Nesse tipo de contrato, o pagamento é feito de acordo com as quantidades efetivamente executadas e medidas pelo fiscal do contrato, reduzindo o risco para o contratado, que tem a garantia de pagamento pelo volume medido. Em contraste, na empreitada por preço global, o pagamento é feito por etapas concluídas, sem necessariamente verificar os quantitativos específicos.

Assim, dispondo este objeto de Projeto Básico e sendo sua natureza definida como obra de engenharia do tipo reforma e adaptação depreende-se que o regime de contrato e execução mais adequado ao caso é a **EMPREITADA POR PREÇO UNITÁRIO**.

Pelo exposto conclui-se que os requisitos jurídicos necessários à contratação deste objeto, são em resumo:

- **Modalidade de licitação:** Concorrência.
- **Critério de julgamento:** Maior desconto.
- **Modo de disputa:** Aberto.
- **Ordem das fases:** Com inversão de fases.
- **Regime de contrato:** Empreitada por preço unitário.

Outros requisitos necessários à contratação, com vistas ao atendimento da demanda, são os seguintes:

#### 7.1 Requisitos mínimos de qualidade:

Os requisitos mínimos de qualidade para a pavimentação de um aeródromo são determinados por normas técnicas e regulamentos específicos do setor aeroportuário, como as normas da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e as especificações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

Os requisitos mínimos de qualidade para a pavimentação de um aeródromo são:

**Capacidade de Suporte:** O pavimento deve ser projetado para suportar as cargas das aeronaves que operam no aeródromo.

**Planicidade e Regularidade:** A superfície do pavimento deve apresentar uma planicidade e regularidade adequadas para permitir uma operação segura e suave das aeronaves durante as fases de decolagem, pouso e taxiamento.

**Rugosidade:** Deve-se garantir que a rugosidade da pista esteja dentro dos limites aceitáveis para proporcionar uma experiência confortável e segura aos usuários da pista, evitando oscilações excessivas das aeronaves.

**Drenagem:** O sistema de drenagem do pavimento deve ser eficiente para evitar o acúmulo de água na pista, especialmente durante condições climáticas adversas, garantindo a segurança operacional.

**Sinalização:** A marcação e a sinalização horizontal da pista devem seguir as normas da ANAC e serem visíveis e legíveis em todas as condições de iluminação para orientar os pilotos durante as manobras.

**Durabilidade e Resistência:** O CBUQ deve ser projetado e executado de forma a garantir uma vida útil adequada do pavimento, resistindo ao desgaste causado pelo tráfego de aeronaves e veículos de serviço.

**Manutenção:** Deve-se considerar a facilidade de manutenção do pavimento, com a possibilidade de reparos pontuais e revitalização da camada asfáltica ao longo do tempo.

## 7.2 Requisitos normativos e legais:

A presente contratação deverá atender ao que determina a Lei Geral de Licitações e Contrato Administrativos nº 14.133 e as seguintes normas:

Normas da FAA:

AC 150/5320-6G – Airport Pavement Design and Evaluacion: estabelece diretrizes técnicas para o projeto, construção e avaliação de pavimentos de aeroportos;

AC 150/5370-11B – Use of Nondestructive Testing in the Evaluation of Airport Pavements: orientações detalhadas sobre o uso de testes não destrutivos na avaliação de pavimentos de aeroportos.

Manuais e normas da GOINFRA, dentre as quais destacam-se:

GOINFRA ES-PAV 012/2019 – Pavimentação – Camadas de Misturas Asfálticas Usinadas a Quente: estabelece os requisitos mínimos de qualidade e desempenho para as camadas de misturas asfálticas usinadas a quente (MAQ) em projetos de pavimentação;

GOINFRA ES-PAV 002/2019 - Pavimentação – Sub-base e Base Estabilizadas Granulometricamente com ou sem mistura: estabelece os requisitos mínimos de qualidade e desempenho para a execução de sub-base e base estabilizadas granulometricamente em projetos de pavimentação;

GOINFRA ES-PAV 007/2019 – Pavimentação – Imprimação: estabelecer os requisitos mínimos de qualidade e procedimentos técnicos para a execução do processo de imprimação em obras de pavimentação;

GOINFRA ES-PAV 008/2019 – Pavimentação – Pintura de Ligação: estabelece os requisitos mínimos de qualidade e procedimentos técnicos para a execução do processo de pintura de ligação em obras de pavimentação.

GOINFRA ES – SIN 001/19 – Obras Complementares – Segurança no Tráfego Rodoviário Sinalização Horizontal: estabelece as diretrizes técnicas para a implantação da sinalização horizontal nas rodovias, visa garantir a segurança dos usuários e a eficiência das vias.

Manuais e normas do DNIT, dentre as quais destacam-se:

DNIT ES 031/2006 – Pavimentos Flexíveis – Concreto Asfáltico – Especificação de serviços: define os requisitos técnicos e procedimentos para a execução de serviços de pavimentação flexível utilizando concreto asfáltico, visando garantir a qualidade e durabilidade das estruturas viárias;

DNIT ES 141/2010 – Pavimentação – Base estabilizada granulometricamente – Especificação de serviço: define os requisitos técnicos e procedimentos para a execução de serviços de base estabilizada granulometricamente em pavimentação, visando garantir a qualidade e durabilidade das estruturas viárias;

DNIT ES 144/2014 – Pavimentação – Imprimação com Ligante Asfáltico – Especificação de serviço: define os requisitos técnicos e

procedimentos para a execução do serviço de imprimação com ligante asfáltico, visando melhorar a aderência entre as camadas do pavimento e garantir a durabilidade das estruturas viárias;

DNIT ES 145/2012 – Pavimentação – pintura de ligação com ligante asfáltico convencional – Especificação de serviço: define os requisitos técnicos e procedimentos para a execução do serviço de pintura de ligação com ligante asfáltico convencional, visando garantir a aderência entre as camadas de pavimento e a durabilidade da estrutura;

DNIT ES 100/2009 – Obras Complementares – Segurança no tráfego rodoviário – Sinalização Horizontal – Especificações de serviços: define os requisitos técnicos e procedimentos para a execução de serviços de sinalização horizontal, visando garantir a segurança dos usuários e a organização do tráfego nas rodovias.

AASHTO – The AASHTO Guide for Design of Pavement Structures – 1993: referência técnica para o dimensionamento e projeto de pavimentos rodoviários.

ANAC:

RBAC 154 – Projeto de Aeródromos: estabelece os requisitos e diretrizes técnicas para o projeto, implantação e operação de aeródromos, visando garantir a segurança das operações aeroportuárias;

RBAC 153 – Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta a Emergências: estabelece os requisitos e procedimentos para a operação segura, a manutenção adequada e a resposta eficaz a emergências em aeródromos, visando garantir a segurança das operações aeroportuárias e a proteção dos usuários e do ambiente.

## 7.3 Requisitos de segurança:

O objeto contratado deve garantir a segurança das operações no Aeródromo.

## 7.4 Premissas e restrições:

Esta contratação requer uma série de restrições e premissas específicas devido à natureza crítica e complexa das operações aeroportuárias. Se faz necessário que seja observada rigorosamente a conformidade com as normas e regulamentações vigentes no setor aeroportuário, logo as principais restrições e premissas a serem consideradas são:

**Capacidade de Carga:** O pavimento deve ser projetado para suportar as cargas estáticas e dinâmicas das aeronaves que operam no aeródromo. Isso requer análises de resistência estrutural e dimensionamento adequado das camadas do pavimento.

**Dimensões e Geometria:** As dimensões das pistas, taxiways e pátios devem ser projetadas de acordo com as especificações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para garantir que as aeronaves possam manobrar com segurança. A geometria das curvas, inclinações e áreas de giro também deve ser adequada para os tipos de aeronaves que utilizam o aeroporto.

**Drenagem:** O sistema de drenagem do pavimento deve ser eficiente para evitar acúmulo de água nas pistas, taxiways e pátios, o que poderia comprometer a segurança das operações aéreas.

**Sinalização e Iluminação:** A sinalização horizontal e vertical deve estar de acordo com as normas da OACI para orientar pilotos durante as manobras no aeroporto, incluindo marcações de pista, faixas de taxiamento, iluminação de orientação, entre outros elementos visuais.

**Resistência à Abrasão e Desgaste:** O pavimento deve ser projetado com materiais resistentes à abrasão e ao desgaste causado pelo tráfego de aeronaves, equipamentos de solo e condições climáticas adversas, garantindo a durabilidade e a vida útil do pavimento.

**Monitoramento e Manutenção:** É fundamental estabelecer programas de monitoramento contínuo e manutenção preventiva do pavimento para identificar e corrigir eventuais problemas, como fissuras, depressões, desgaste irregular, entre outros defeitos que possam comprometer a segurança das operações aeroportuárias.

**Normas e Regulamentações:** Todas as etapas do projeto e implantação do pavimento devem estar em conformidade com as normas, conforme item 7.2, garantindo a segurança, qualidade e legalidade das instalações aeroportuárias.

Ainda, a presente contratação encontra restrição no que se refere a limitações orçamentárias que exigem a otimização dos custos sem comprometer a qualidade do serviço. As restrições e premissas relacionadas ao orçamento são igualmente importantes devido à complexidade e custo envolvidos nesse tipo de contratação. Logo, a equipe responsável pela execução do serviço deve estar devidamente capacitada e treinada para realizar o trabalho dentro dos padrões de qualidade estabelecidos, mantendo sempre uma comunicação transparente e aberta, informando o progresso e desafios enfrentados.

#### 7.5 Requisitos de capacitação e transferência de conhecimento:

Os requisitos de capacitação e transferência de conhecimento são aspectos fundamentais em um contrato, especialmente quando se busca promover o desenvolvimento de competências e a disseminação do saber ao longo da execução do projeto. Entre esses requisitos destacam:

Treinamento e Desenvolvimento:

Programas de capacitação para a equipe envolvida no projeto.

Cursos, workshops ou seminários específicos para aprimorar habilidades necessárias.

Documentação Detalhada:

Manuais, guias ou documentação técnica que possibilitem a compreensão e replicação do conhecimento adquirido.

Compartilhamento de Boas Práticas:

Compartilhamento de boas práticas entre os membros da equipe e parceiros.

#### 7.6 Requisitos de sustentabilidade:

Os requisitos de sustentabilidade são critérios fundamentais que visam incorporar práticas e princípios que promovam o equilíbrio ambiental, social e econômico ao longo da realização da contratação. Estes requisitos podem abranger diversas áreas, incluindo:

Aspectos Ambientais:

Uso eficiente de recursos naturais.

Mitigação de impactos ambientais adversos.

Adoção de tecnologias e práticas sustentáveis.

Responsabilidade Social:

Respeito aos direitos humanos.

Promoção da diversidade e inclusão.

Condições de trabalho justas e seguras.

Viabilidade Econômica Sustentável:

Análise de custo-benefício a longo prazo.

Estímulo à inovação e eficiência econômica.

Eficiência Energética e Redução de Emissões:

Adoção de tecnologias energeticamente eficientes.

Compromisso com a redução das emissões de gases de efeito estufa.

Gestão de Resíduos:

Práticas de redução, reutilização e reciclagem de resíduos.

Descarte adequado e consciente dos materiais utilizados.

Certificações e Padrões de Sustentabilidade:

Cumprimento de normativas e certificações específicas.

Alinhamento com padrões reconhecidos internacionalmente.

As normas citadas no item 7.2 abordam as recomendações para mitigação de impactos ambientais durante a construção e manutenção dos pavimentos, dentre eles: controle de erosão, gestão de resíduos, proteção ambiental para sanar impactos negativos no meio ambiente, ações para minimizar os impactos ambientais causados pela obra, como controle de poeira, de resíduos proteção da vegetação próxima e preservação de áreas naturais próximas ao aeródromo.

8- LEVANTAMENTO DE MERCADO

Conforme estimativa do valor de contratação

9- ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

Os valores referenciais estimados da contratação, unitários e totais, aferidos conforme planilha oficial a Agência Goiana de Infraestrutura e Transporte – GOINFRA, são os seguintes:

| ITEM | DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS                                   | UN | QUANT     | PREÇO UNIT R\$ | PREÇO TOTAL R\$  |
|------|----------------------------------------------------------|----|-----------|----------------|------------------|
| 0.0  | SERVIÇOS PRELIMINARES E ADMINISTRATIVO                   |    |           |                |                  |
| 0.1  | Canteiro de obra                                         | un | 1,00      | R\$ 637.837,33 | R\$ 637.837,33   |
| 0.2  | Administrativo de Obras                                  | h  | 1.440,00  | R\$ 17,64      | R\$ 25.401,60    |
| 0.3  | Projeto Executivo                                        | un | 1,00      | R\$ 50.000,00  | R\$ 50.000,00    |
|      |                                                          |    |           |                |                  |
| 1.0  | OVERLAY NÃO ESTRUTURA (PPD (4/22), TWY e Pátio)          |    |           |                |                  |
| 1.1  | Escarificação da 20 cm base existente                    | m³ | 6.704,50  | R\$ 5,87       | R\$ 39.355,42    |
| 1.2  | Regularização e Compactação a 100% do Proctor Modificado | m³ | 33.522,50 | R\$ 5,05       | R\$ 169.288,63   |
| 1.3  | Imprimação                                               | m² | 33.522,50 | R\$ 4,24       | R\$ 142.135,40   |
| 1.4  | Pintura de ligação RR-1C                                 | m² | 24.322,50 | R\$ 2,18       | R\$ 53.023,05    |
| 1.5  | Execução de CBUQ esp. Média 7,5 cm                       | m³ | 2.146,19  | R\$ 1.320,00   | R\$ 2.832.967,50 |
|      |                                                          |    |           |                |                  |
| 2.0  | TRECHO EXPERIMENTAL                                      |    |           |                |                  |
| 2.1  | Imprimação                                               | m² | 1.200,00  | R\$ 4,24       | R\$ 5.088,00     |
| 2.2  | Execução de CBUQ esp. 5,0 cm                             | m³ | 60,00     | R\$ 1.320,00   | R\$ 79.200,00    |
|      |                                                          |    |           |                |                  |
| 3.0  | SINALIZAÇÃO HORIZONTAL                                   |    |           |                |                  |
| 3.1  | Pintura definitiva cor Branca                            | m² | 1.863,00  | R\$ 32,09      | R\$ 59.783,67    |
| 3.2  | Pintura definitiva cor Amarela                           | m² | 253,58    | R\$ 32,09      | R\$ 8.137,38     |
|      |                                                          |    |           | TOTAL-GERAL    | R\$ 4.102.217,97 |

Tabela 1 – Estimativa Orçamentária

O preço total estimado da contratação é R\$4.102.217,00 (quatro milhões, cento e dois mil, duzentos e dezessete reais e noventa e sete centavos), em conformidade inciso IV, do Art. 6º do decreto estadual nº 9.900, de 7 de julho de 2021.

Os valores foram retirados da Tabela de Composição de Preços - DEZEMBRO/2023 - COM DESONERAÇÃO, disponíveis no endereço eletrônico: <https://www.goinfra.go.gov.br/Tabela-de-Composicao/114>.

10- ESTIMATIVA DA QUANTIDADE A SER CONTRATADA

| ITEM    | DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS                                   | LARGURA (m)        | COMPRIMENTO (m)                        | ESPESSURA (m)            | VOLUME (m³)                                                                                                                                    | TOTAL (m³) |
|---------|----------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1.0     | OVERLAY NÃO ESTRUTURA (PPD (4/22), TWY e Pátio)          |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                |            |
| 1.1     | Escarificação da 20 cm base existente                    |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                |            |
| 1.1.1   | Pista de Pouso e Decolagem                               | 23,00              | 1.300,00                               | 0,20                     | 5.980,00                                                                                                                                       |            |
| 1.1.2   | Taxiway                                                  | 15,00              | 81,50                                  | 0,20                     | 244,50                                                                                                                                         | 6.704,50   |
| 1.1.3   | Pátio de Aeronaves                                       | 40,00              | 60,00                                  | 0,20                     | 480,00                                                                                                                                         |            |
| 1.2     | Regularização e Compactação a 100% do Proctor Modificado |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                |            |
| 1.2.1   | Pista de Pouso e Decolagem                               | 23,00              | 1.300,00                               | -                        | 29.900,00                                                                                                                                      |            |
| 1.2.2   | Taxiway                                                  | 15,00              | 81,50                                  | -                        | 1.222,50                                                                                                                                       | 33.522,50  |
| 1.2.3   | Pátio de Aeronaves                                       | 40,00              | 60,00                                  | -                        | 2.400,00                                                                                                                                       |            |
| 1.3     | Imprimação                                               |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                |            |
| 1.3.1   | Pista de Pouso e Decolagem                               | 23,00              | 1.300,00                               | -                        | 29.900,00                                                                                                                                      |            |
| 1.3.2   | Taxiway                                                  | 15,00              | 81,50                                  | -                        | 1.222,50                                                                                                                                       | 33.522,50  |
| 1.3.3   | Pátio de Aeronaves                                       | 40,00              | 60,00                                  | -                        | 2.400,00                                                                                                                                       |            |
| 1.4     | Pintura de ligação RR-1C                                 |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                |            |
| 1.4.1   | Pista de Pouso e Decolagem                               | 18,00              | 1.150,00                               | -                        | 20.700,00                                                                                                                                      |            |
| 1.4.2   | Taxiway                                                  | 15,00              | 81,50                                  | -                        | 1.222,50                                                                                                                                       | 24.322,50  |
| 1.4.3   | Pátio de Aeronaves                                       | 40,00              | 60,00                                  | -                        | 2.400,00                                                                                                                                       |            |
| 1.5     | Execução de CBUQ esp. Média 7,5 cm                       |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                |            |
| 1.5.1   | Primeira camda de CBUQ 3,5 cm                            |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                |            |
| 1.5.1.1 | Pista de Pouso e Decolagem                               | 23,00              | 1.300,00                               | 0,035                    | 1.046,50                                                                                                                                       |            |
| 1.5.1.2 | Taxiway                                                  | 15,00              | 81,50                                  | 0,035                    | 42,79                                                                                                                                          |            |
| 1.5.1.3 | Pátio de Aeronaves                                       | 40,00              | 60,00                                  | 0,035                    | 84,00                                                                                                                                          |            |
| 1.5.2   | Primeira camda de CBUQ 4,0 cm                            |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                | 2.146,19   |
| 1.5.2.1 | Pista de Pouso e Decolagem                               | 18,00              | 1.150,00                               | 0,040                    | 828,00                                                                                                                                         |            |
| 1.5.2.2 | Taxiway                                                  | 15,00              | 81,50                                  | 0,040                    | 48,90                                                                                                                                          |            |
| 1.5.2.3 | Pátio de Aeronaves                                       | 40,00              | 60,00                                  | 0,040                    | 96,00                                                                                                                                          |            |
| 2.0     | TRECHO EXPERIMENTAL                                      |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                |            |
| 2.1     | Imprimação                                               |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                |            |
| 2.1.1   | Trecho                                                   | 8,00               | 150,00                                 | -                        | 1.200,00                                                                                                                                       |            |
| 2.2     | Execução de CBUQ esp. 5,0 cm                             |                    |                                        |                          |                                                                                                                                                |            |
| 2.2.1   | Trecho                                                   | 8,00               | 150,00                                 | 0,05                     | 60,00                                                                                                                                          |            |
| 3.0     | SINALIZAÇÃO HORIZONTAL                                   | ÁREA DA PISTA (m²) | PORCENTAGEM DA PISTA A SER PINTADA (%) | ÁREA DE SINALIZAÇÃO (m²) | OBSERVAÇÃO:                                                                                                                                    |            |
| 3.1     | Pintura definitiva cor Branca                            | 20.700,00          | 9,00%                                  | 1.863,00                 | A porcentagem da pista a ser sinalizada foi estimada com base nos projetos de sinalização de outros aeródromos sob a jurisdição desta agência. |            |
| 3.2     | Pintura definitiva cor Amarela                           | 3.622,50           | 7,00%                                  | 253,58                   |                                                                                                                                                |            |

Tabela 2 – Previsão de Quantitativos de Serviços

**11- DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO**

O objeto a ser contratado compreende a contratação de empresa de engenharia para execução de obras e/ou serviços de implantação da pavimentação asfáltica da PPD, TWY e Pátio de Aeródromo de Goiutuba, localizado no estado de Goiás.

**12- JUSTIFICATIVA PARA CONTRATAÇÃO EM LOTE ÚNICO**

No presente caso, justifica-se a não divisão em lotes ou a contratação em um único lote, pois o fracionamento desta licitação acarretaria em maior gasto para o Estado, sendo inviável do ponto de vista técnico e econômico. Por se tratar de uma obra de pequeno porte, o resultado final dos estudos, tanto em qualidade quanto no prazo de entrega, seria comprometido. O custo de uma contratação fracionada seria invariavelmente superior e poderia haver a necessidade de contratar empresas diferentes, aumentando a complexidade na execução do objeto.

Para a Administração pública, o nível de gestão e controle dos serviços executados será otimizado pela concentração da responsabilidade e garantia dos resultados em um só contrato, aumentando assim o cumprimento dos prazos em cronogramas preestabelecidos.

**13- DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS**

Espera-se que a contratação proposta possa promover um cenário de execução efetiva dos projetos e da obra de responsabilidade da Diretoria de Obras Rodoviárias, de modo que sua execução atenda a todos os requisitos e parâmetros estabelecidos com vistas ao progresso da infraestrutura e das ações voltadas à segurança dos usuários dos empreendimentos rodoviários sob jurisdição da GOINFRA.

Com isso, almeja-se alcançar os seguintes resultados:

- Cumprimento rigoroso de cronogramas físico-financeiros;
- Atendimento às normas, manuais, padrões de qualidade e condutas estabelecidas no edital de contratação;
- Identificação e mitigação de riscos que possam afetar o andamento ou sucesso do objeto contratual;

d) Supervisão das medidas de segurança para proteger os trabalhadores e o público em geral durante a execução das obras e serviços;

e) Avaliação do desempenho da construtora e prestadores de serviços;

#### 14- PROVIDÊNCIAS PRELIMINARES À CONTRATAÇÃO

Dentro do processo administrativo de contratação, algumas providências precisam ser tomadas para que o curso do processo seja otimizado e que a etapa de contrato seja iniciada com todas os recursos disponíveis para o bom andamento, quais sejam:

- a) Compor equipe para julgamento das propostas técnicas em fase licitatória, dando ciência sobre o escopo dos serviços e suas condicionantes para evitar falhas nas análises;
- b) Prever na Diretoria de Obras Rodoviárias o efetivo existente para gerenciar e fiscalizar o contrato em questão;
- c) Dar ciência da legislação relativa às atribuições decorrentes da designação de gestor e fiscal de contratos, conforme consta do Guia do Gestor e do Fiscal de Contratos (SEI n. 000022947816);

#### 15- CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

O Art. 13 do Decreto Estadual 10.207/2023 elenca como elemento do ETP, na fase preparatória da contratação, o apontamento das contratações correlatas ou interdependentes ao objeto de estudo necessário para a contratação.

O mesmo Decreto em seu Art. 3º considera as contratações correlatas e interdependentes da seguinte forma:

*VI – contratações correlatas: contratações que repercutem ou sofrem repercussão da contratação em estudo por guardarem relação com a contratação do objeto principal, **mas que não precisam**, necessariamente, **ser contratadas para a completa prestação do objeto principal**; e*

*VII – contratações interdependentes: contratações que repercutem ou sofrem repercussão da contratação em estudo e **que precisam ser contratadas conjuntamente ao objeto principal para sua completa prestação**.*

Consideramos que não haverá contratações interdependentes necessárias e passíveis de contratação pela GOINFRA.

#### 16- DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

Em virtude de todo o exposto, o presente Estudo Técnico Preliminar evidencia que a contratação de empresa de engenharia para a execução das obras de implantação da pavimentação asfáltica da PPD, TWY e Pátio do Aeródromo de Goiutuba, localizado no estado de Goiás, informada neste Estudo Técnico Preliminar, mostra-se necessária e viável tecnicamente, tendo em vista a imprescindibilidade da contratação e o adequado atendimento às demandas apresentadas. Além do mais, 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 o atendimento da necessidade a que se destina, consoante disposto na lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021 e no decreto estadual 10.207, de 27 janeiro de 2023.

GOIANIA - GO, aos 03 dias do mês de outubro de 2024.



Documento assinado eletronicamente por **JARDEL MAGALHAES CALDAS, Diretor**, em 03/10/2024, às 17:07, 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](http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1) informando o código verificador **65701146** e o código CRC **1139C257**.

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



Referência: Processo nº 202400005029486



SEI 65701146