



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 que caracteriza o interesse público envolvido e a sua melhor solução e dá base ao anteprojeto, ao termo de referência ou ao projeto básico a serem elaborados caso se conclua pela viabilidade da contratação.

OBJETO PRETENDIDO

Contratação de empresa especializada para a execução dos serviços de restauração da rodovia GO-217, no trecho compreendido entre o entroncamento com a rodovia GO-139 e o início do perímetro urbano de Piracanjuba, totalizando 25,62 quilômetros de extensão, conforme especificado no Quadro 1, a seguir.

Quadro 1: Resumo do trecho objeto da contratação

Rodovia	Trecho Inicial	Trecho Final	km inicial (SRE)	km final (SRE)	Extensão - SRE (km)
GO-217	Entr. GO-139	Início perímetro urbano (Piracanjuba)	0,00	25,62	25,62
Total					25,62

Fonte: Adaptado do Sistema Rodoviário Estadual (SRE), versão de Abril de 2025

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.

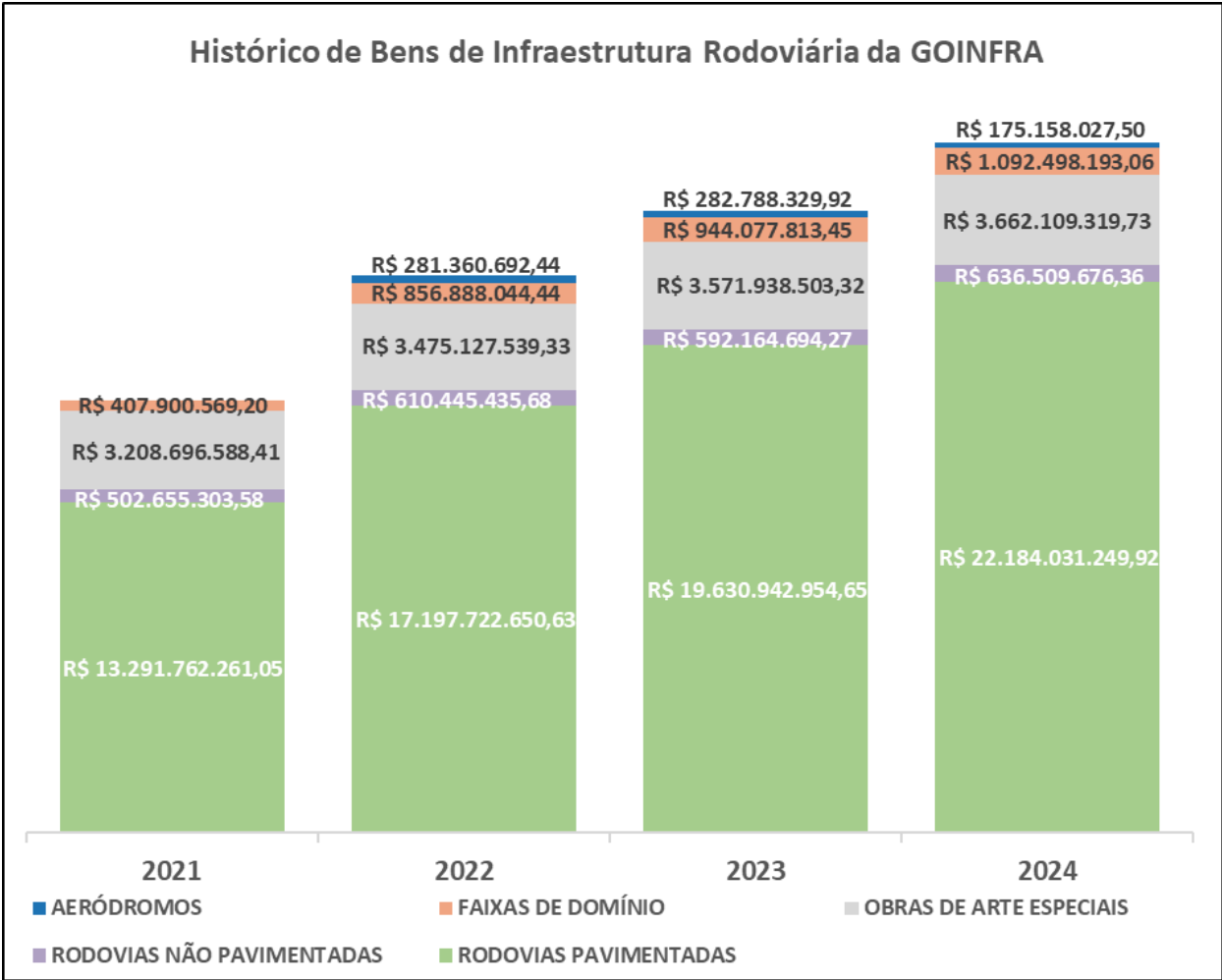
O Plano Plurianual (PPA) do estado de Goiás, sendo um instrumento de planejamento utilizado para definir prioridades, tem na Infraestrutura um importante instrumento de catalisação e indução do desenvolvimento econômico e social, ligando e integrando as populações e as atividades produtivas, proporcionando 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.

Diante do constante investimento e ampliação da Rede Rodoviária Estadual de Goiás, faz-se necessário perceber a sua magnitude que totaliza 21.297,75 km de rodovias, de acordo como o Sistema Rodoviário Estadual (SRE), versão de Outubro de 2024, alcançando um valor patrimonial estimado equivalente a R\$ 27.750.306.466,58 bilhões de rodovias pavimentadas e não pavimentadas, obras de arte especiais e aeródromos estaduais, conforme o Inventário de Bens de Infraestrutura de 2024 da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (GOINFRA) (Documento SEI nº 69755643).

Nesse contexto, a Figura 1 apresenta o histórico dos bens de infraestrutura rodoviária da GOINFRA que demonstra uma constante valorização nos últimos anos.

Figura 1: Histórico de Bens de Infraestrutura da GOINFRA (2021-2024)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Inventário dos Bens de Infraestrutura da GOINFRA (SEI nº 000033104080, 000036589517, 55240406 e 69755643).

Tendo em vista que a qualidade da rodovia tem um impacto significativo na economia, na segurança e na qualidade de vida das pessoas, a GOINFRA atua em diversas frentes na gestão dos pavimentos rodoviários, de maneira preventiva (conservação), passando pelas ações corretivas (manutenção), e, se necessário pelas ações de recuperação (restauração),

garantindo assim, as melhores condições de serventia da rodovia, proporcionando acessibilidade a serviços essenciais como saúde, educação e comércio, especialmente em regiões remotas ou isoladas.

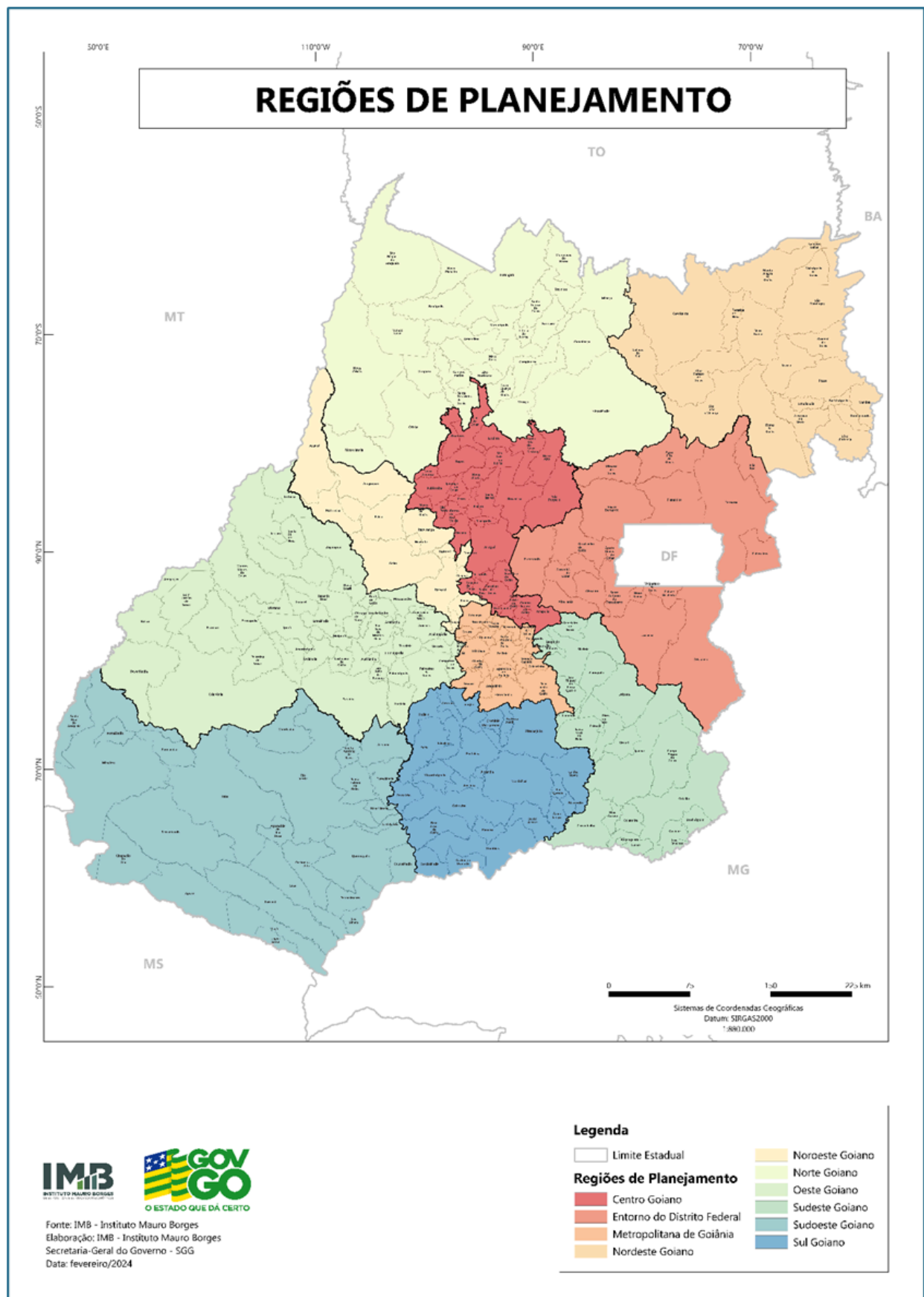
É nesse viés que o presente Estudo Técnico Preliminar se dispõe a apresentar a avaliação das soluções técnicas de engenharia propostas para a contratação de empresa especializada para execução da obra de restauração do trecho em destaque da malha viária do estado de Goiás.

ESTUDO SOCIOECONÔMICO

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

1. A Região do Entorno do Distrito Federal foi definida conforme o estabelecido na Lei de criação da Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno (RIDE) – Lei Complementar (Constituição Federal) nº 94, de 19 de fevereiro de 1998.
2. A Região Metropolitana de Goiânia (Grande Goiânia mais Região de Desenvolvimento Integrado) é definida pela Lei Complementar Estadual nº 27, de 30 de dezembro de 1999, alterada pela Lei Complementar Estadual nº 54, de 23 de maio de 2005.
3. As Regiões do Norte Goiano e do Nordeste Goiano, constantes no primeiro PPA 2000-2003, foram delimitadas em função de sua homogeneidade em termos de condições socioeconômicas e espaciais e como estratégia de planejamento para investimentos governamentais tendo como objetivo a minimização dos desequilíbrios regionais.
4. As outras seis Regiões foram definidas tendo como critério os principais eixos rodoviários do estado. Todos os municípios cujas sedes utilizam o mesmo eixo rodoviário para o deslocamento à Capital do Estado foram considerados pertencentes a uma mesma região de planejamento.

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



Fonte: Instituto Mauro Borges (IMB)

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

Nesse contexto, a rodovia GO-217, no trecho compreendido entre o entroncamento com a rodovia GO-139 e o início do perímetro urbano de Piracanjuba, está localizada na **Região Sul Goiano** de Planejamento do estado de Goiás.

A Região de Planejamento - **Região Sul Goiano**, segundo o Instituto Mauro Borges, é composta por 26 municípios, ocupando a 3ª colocação em quantidade de municípios, junto às Regiões Norte e Sudoeste Goiano, quando comparada às demais Regiões estudadas pelo IBGE; a 7ª Região em área territorial, com cerca de 25.111,05 km²; e a 8ª em área média por município, totalizando 965,81 km², conforme comparação realizada no Quadro 2.

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

Regiões de Planejamento no estado de Goiás	Municípios		Área territorial		Área/município	
	Quantidade	Posição	Extensão (km ²)	Posição	Extensão (km ²)	Posição
Região Centro Goiano	31	2	18.534,75	8	597,90	9
Região do Entorno do DF	19	9	35.926,72	5	1.890,88	4
Região Metropolitana de Goiânia	21	7	7.480,54	10	356,22	10
Região Nordeste Goiano	20	8	38.816,44	4	1.940,82	3
Região Noroeste Goiano	13	10	15.545,48	9	1.195,81	6
Região Norte Goiano	26	3	59.611,40	2	2.292,75	2
Região Oeste Goiano	42	1	52.565,33	3	1.251,56	5
Região Sudeste Goiano	22	6	25.172,03	6	1.144,18	7
Região Sudoeste Goiano	26	3	61.479,13	1	2.364,58	1
Região Sul Goiano	26	3	25.111,05	7	965,81	8
TOTAL	246		340.242,86		14.000,50	

Fonte: Adaptado do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Segundo os dados da Gerência de Planejamento (PL-GEPLA), vinculada à Diretoria de Planejamento da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes, destaca-se que a **Região de Planejamento – Sul Goiano** ocupa a 4ª maior em quilômetros de rodovias pavimentadas, totalizando 1.687,35 km, e na 2ª maior em densidade de malha rodoviária pavimentada/área territorial equivalente a conforme comparação realizada no Quadro 3.

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

Regiões de Planejamento no estado de Goiás	Malha Rodoviária Pavimentada		Densidade rodovia pavimentada/área	
	Extensão (km)	Posição	Extensão (km/km ²)	Posição
Região Centro Goiano	1.054,71	7	0,057	3
Região do Entorno do DF	1.095,26	6	0,030	8
Região Metropolitana de Goiânia	675,03	10	0,090	1
Região Nordeste Goiano	945,49	8	0,024	10

Região Noroeste Goiano	704,86	9	0,045	5
Região Norte Goiano	1.715,32	3	0,029	9
Região Oeste Goiano	1.828,41	2	0,035	6
Região Sudeste Goiano	1.177,78	5	0,047	4
Região Sudoeste Goiano	1.951,91	1	0,032	7
Região Sul Goiano	1.687,35	4	0,067	2
TOTAL	12.836,11			

Fonte: Sistema Rodoviário Estadual de Goiás – SRE (versão outubro/2024). Elaboração Própria

Cabe informar que a **Região Sul Goiano** possui uma densidade demográfica de 18,82 hab./km², o que corresponde à 4ª maior Região de Planejamento do estado em tamanho populacional, com 472.601 habitantes, segundo o Quadro 4.

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

Regiões de Planejamento do estado de Goiás	Densidade Demográfica		População	
	(hab./km²) - 2022	Posição	Quantidade	Posição
Região Centro Goiano	38,50	2	713.535	3
Região do Entorno do DF	37,45	3	1.345.468	2
Região Metropolitana de Goiânia	347,69	1	2.600.936	1
Região Nordeste Goiano	4,59	10	178.186	9
Região Noroeste Goiano	9,55	7	148.427	10
Região Norte Goiano	5,15	9	306.973	7
Região Oeste Goiano	6,55	8	344.357	6
Região Sudeste Goiano	11,70	5	294.465	8
Região Sudoeste Goiano	10,60	6	651.547	4
Região Sul Goiano	18,82	4	472.601	5
TOTAL			7.056.495	

Fonte: Adaptado do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Em relação aos indicadores econômicos elaborados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e ajustados por Região de Planejamento, conforme definido pelo Instituto Mauro Borges (IMB), a Região Sul Goiano é a 2ª maior Região em Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), com índice de 0,7091, conforme o Quadro 5. O IDH é um método que visa avaliar o desenvolvimento humano, considerando a expectativa de vida, o tempo dedicado aos estudos e a renda das pessoas, e que pode variar entre 0 e 1.

Verifica-se que a Região Sul Goiano possui o 3º melhor Produto Interno Bruto (PIB) regional, no ano de 2021, equivalente a R\$ 20,72 bilhões, sendo a 6ª Região em PIB per capita com cerca de R\$ 44.871,25, e a 6ª Região em arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) com valores de R\$ 2,17 bilhões, conforme disposto no Quadro 5.

Quadro 5: Comparativo socioeconômico das Regiões de Planejamento do estado de Goiás

Regiões de Planejamento do estado de Goiás	IDH		Arrecadação do ICMS 2022		PIB (Preço corrente) 2021		PIB (Per capita) 2021	
	Índice	Posição	(R\$ mil)	Posição	(R\$ mil)	Posição	(R\$)	Posição
Região Centro Goiano	0,6949	7	3.885.998	3	27.464.017	4	32.981,04	7
Região do Entorno do DF	0,6849	8	2.529.146	5	28.551.039	3	33.615,01	6
Região Metropolitana de Goiânia	0,7062	4	13.512.229	1	92.905.590	1	28.128,89	8
Região Nordeste Goiano	0,6468	10	287.530	10	4.086.395	10	21.391,34	10
Região Noroeste Goiano	0,6950	6	396.994	9	4.563.535	9	26.919,77	9
Região Norte Goiano	0,6753	9	954.455	8	11.910.187	8	37.927,83	5
Região Oeste Goiano	0,7012	5	1.035.973	7	14.188.345	7	42.115,50	4
Região Sudeste Goiano	0,7168	1	2.690.740	4	21.831.069	5	69.990,21	1
Região Sudoeste Goiano	0,7075	3	4.003.165	2	43.403.617	2	65.464,50	2
Região Sul Goiano	0,7091	2	2.177.908	6	20.724.080	6	44.871,25	3
			31.474.136		269.627.874			

Fonte: Adaptado do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

A Região se destaca como uma das maiores, tanto em número de municípios quanto em população no estado de Goiás, e apresenta bons indicadores socioeconômicos e números de arrecadação.

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 a Região aufere.

O presente Estudo Socioeconômico tem como objetivo analisar a caracterização regional e municipal da área impactada pela intervenção que se busca contratar, que envolve a execução de serviços de restauração da rodovia GO-217, no trecho compreendido entre o entroncamento com a rodovia GO-139 e o início do perímetro urbano de Piracanjuba, totalizando 25,62 quilômetros de extensão e abrangendo o município de Piracanjuba.

Na sequência, apresentam-se as informações populacionais, econômicas e sociais do município em questão.

O Município de Piracanjuba possui 24.883 habitantes, de acordo com o CENSO IBGE 2022, e uma densidade demográfica de 10,48 hab./km², que corresponde a 5,27 % da população da Região Sul Goiano. Além disso, possui uma área territorial de 2.374,23 km², se colocando na 4ª posição em área municipal dentre os municípios da Região Sul Goiano. Em relação aos indicadores econômicos, coletou-se o IDH com o valor de 0,7210, que se encontra acima da média para a Região de

Planejamento. Por fim, o PIB municipal no ano de 2021 foi de R\$ 1,23 bilhões e a arrecadação do ICMS no ano de 2021 alcançou valores de R\$ 75,96 milhões.

Dentre as atividades econômicas exercidas no Município de Piracanjuba, destaca-se a produção agrícola de soja com 281.400 toneladas, a criação de rebanho bovino com um quantitativo de 196.100 animais, a criação de aves com um quantitativo de 179.220 animais, a produção de origem animal (leite) com 84.101 mil litros, produzidas em 2022 e a produção agrícola de tomate com 80,000 toneladas, conforme descrito no Quadro 6, segundo o IMB.

Quadro 6: Principais atividades econômicas do Município de Piracanjuba em 2022 – IMB

Atividades Econômicas	Quantidades
Produção Agrícola - Soja - Quantidade Produzida (t)	281.400
Efetivo do Rebanho Bovinos (cab.)	196.100
Efetivo de Aves (cab.)	179.220
Produção de Origem Animal - Leite (mil l)	84.101
Produção Agrícola - Tomate industrial - Quantidade Produzida (t)	80.000

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Instituto Mauro Borges (IMB).

O Município de Piracanjuba, além de se sobressair na produção agrícola, especialmente na produção de soja e na produção de leite, considerada como a maior bacia leiteira do estado, que conta uma cooperativa agropecuária mista, com mais de 2.400 associados. Também é conhecido como a capital das orquídeas, que anualmente ocorre a exposição nacional e conta também com alguns atrativos como Lago Afonso Dias Fernandes Sobrinho, a Praça Guarda Mor Francisco José Pinheiro, e o Centro de Convenções Palácio das Orquídeas.

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

O alcance da intervenção em destaque, permitirá, entre outros expressivos resultados, a:

i) Integração do Planejamento Territorial do Estado;

ii) Indução ao Desenvolvimento; e

iii) Redução das Desigualdades Regionais

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

? Aumento da Eficiência Produtiva em áreas Consolidadas – AEP

Trata-se aqui de projetos voltados a incrementar a eficiência do abastecimento de insumos e do escoamento da produção em áreas que ostentam maior grau de consolidação e de desenvolvimento em sua estrutura produtiva.

Os projetos incluídos nessa categoria são, na sua maioria, de aumento de capacidade de infraestrutura viária (pavimentações, duplicações e faixas adicionais).

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

? 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.

Considerando a caracterização regional e municipal da localidade, bem como o contexto e objetivos da contratação, as próximas seções detalham demais aspectos do objeto pretendido, tais como a necessidade da contratação, descrição da solução a ser implantada, estabelece os requisitos da contratação, os resultados pretendidos, levanta possíveis impactos e riscos ambientais e, por último, avalia a viabilidade da contratação.

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 que consta 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. Nos termos do Decreto Estadual nº 10.139 de agosto de 2022, a demanda a ser contratada está alinhada ao Plano Anual de Contratação (PCA) do ano de 2025 da Agência Goiana de Infraestrutura e Transporte (GOINFRA), sob o código de cadastro da contratação de número 158988;

1.4. A demanda a ser contratada está prevista no Plano de Obras GOINFRA;

1.5. O Plano de Obras GOINFRA tem aderência ao Plano Estratégico 2024/2027 da Agência, a partir das perspectivas, diretrizes e iniciativas relacionadas às Ações Estratégicas de Responsabilidade do Órgão;

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

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”;

Quadro 7: Programa 1055 - Rotas de Produção e Turismo

PROGRAMA 1055 – ROTAS DE PRODUÇÃO E DO TURISMO	
EIXO	GOIÁS DA INFRAESTRUTURA SOCIAL E ECONÔMICA
OBJETIVO	INFRAESTRUTURA PARA NEGÓCIOS
DESCRIÇÃO	O PROGRAMA BUSCA A MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DE NEGÓCIOS, COM ESPECIAL ATENÇÃO PARA AS ROTAS DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO. CONTEMPLA INICIATIVAS DE APRIMORAMENTO DA MALHA VIÁRIA ESTADUAL COM INCREMENTO DAS CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE DAS RODOVIAS, MELHOR SINALIZAÇÃO, OTIMIZAÇÃO DE AERÓDROMOS E MODERNIZAÇÃO DOS DISTRITOS AGROINDUSTRIAIS.
RESULTADO ESPERADO	MELHORIA DA MALHA VIÁRIA ESTADUAL PARA O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO E PARA MAIOR FLUXO DE TURISTAS.
TESOURO / RECURSOS PRÓPRIOS:	6.460.518.845,27
OUTROS RECURSOS PREVISTOS:	178.717.704,00
RELAÇÃO DE PRODUTOS POR ÓRGÃO OU ENTIDADE RESPONSÁVEL	
ÓRGÃO RESPONSÁVEL	NOME PRODUTO
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - RECONSTRUÇÃO DE RODOVIAS
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRAS DE ARTE
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - VIAS PARA ACESSO A COMUNIDADES ISOLADAS PAVIMENTADAS
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - GESTÃO DA MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA MUNICIPAL
GOINFRA	GOIÁS EM MOVIMENTO - AERÓDROMO HOMOLOGADO
GOINFRA	CAMPANHAS EDUCATIVAS REALIZADAS
GOINFRA	FAIXAS DE ROLAMENTO MONITORADAS PARA REDUÇÃO DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS
GOINFRA	SINALIZAÇÃO VIÁRIA -CONSERVADA

Fonte: Adaptado do PPA 2024-2027

1.9. Ademais, o Quadro 8, a seguir, apresenta o detalhamento dos atributos relacionados ao “Produto 18919 – GOIÁS EM MOVIMENTO – RECONSTRUÇÃO DE RODOVIAS” 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

Justificativa da Contratação:

- 1.10. A presente contratação fundamenta-se na necessidade de recuperar as condições de trafegabilidade da rodovia GO-217, no trecho compreendido entre o entroncamento com a rodovia GO-139 e o perímetro urbano de Piracanjuba, com extensão total de 25,62 km. A situação atual da via compromete a segurança dos usuários, o escoamento da produção e a mobilidade regional, tornando indispensável a execução da obra;
- 1.11. A restauração da rodovia tem como objetivo garantir a continuidade da malha rodoviária estadual em condições adequadas de operação, integrando centros produtivos e urbanos da região sul do estado de Goiás. A via é de fundamental importância para o transporte de produtos agropecuários, além de atender a deslocamentos intermunicipais e escolares;
- 1.12. A contratação visa à execução dos serviços de restauração do pavimento por meio de restauração estrutural, conforme projeto elaborado pelo Consórcio Gestão DOR, e dados anteriormente coletados pela empresa ETEL. A solução foi definida tecnicamente para assegurar o desempenho estrutural e funcional da rodovia ao longo da vida útil de projeto;
- 1.13. A intervenção trará impactos positivos expressivos na economia local, permitindo a redução dos custos operacionais do transporte, a diminuição do tempo de deslocamento e a melhoria no conforto e segurança dos usuários. A rodovia restaurada permitirá a movimentação eficiente da produção agropecuária, especialmente em regiões com grande dependência do transporte rodoviário;

- 1.14. A escolha pela restauração estrutural foi precedida de estudos técnicos detalhados que apontaram os principais problemas estruturais da rodovia, como afundamentos de trilhas de roda, irregularidades longitudinais e falhas nas camadas do pavimento;
- 1.15. Sob o aspecto logístico, a restauração do trecho da rodovia GO-217 superará gargalos impostos pela atual condição de deterioração do pavimento, que apresenta irregularidades, deformações e perda da capacidade estrutural, comprometendo o fluxo de veículos, inclusive de carga pesada;
- 1.16. Do ponto de vista social, a restauração da rodovia GO-217 promoverá maior segurança viária, reduzindo o risco de acidentes e ampliando a mobilidade da população que utiliza a rodovia diariamente;
- 1.17. Trata-se, portanto, de uma medida estratégica que reafirma o compromisso do estado de Goiás com a modernização da infraestrutura de transporte, o fortalecimento do setor produtivo e a elevação da qualidade de vida da população regional;
- 1.18. A contratação da obra de restauração da rodovia GO-217 é justificada pela sua relevância técnica, econômica e social, estando alinhada com as diretrizes de planejamento territorial e desenvolvimento sustentável do estado.

SEÇÃO 2 - DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO

2.1. Na sequência, o Quadro 9, apresenta o resumo descritivo do subtrecho rodoviário a ser considerado na contratação;

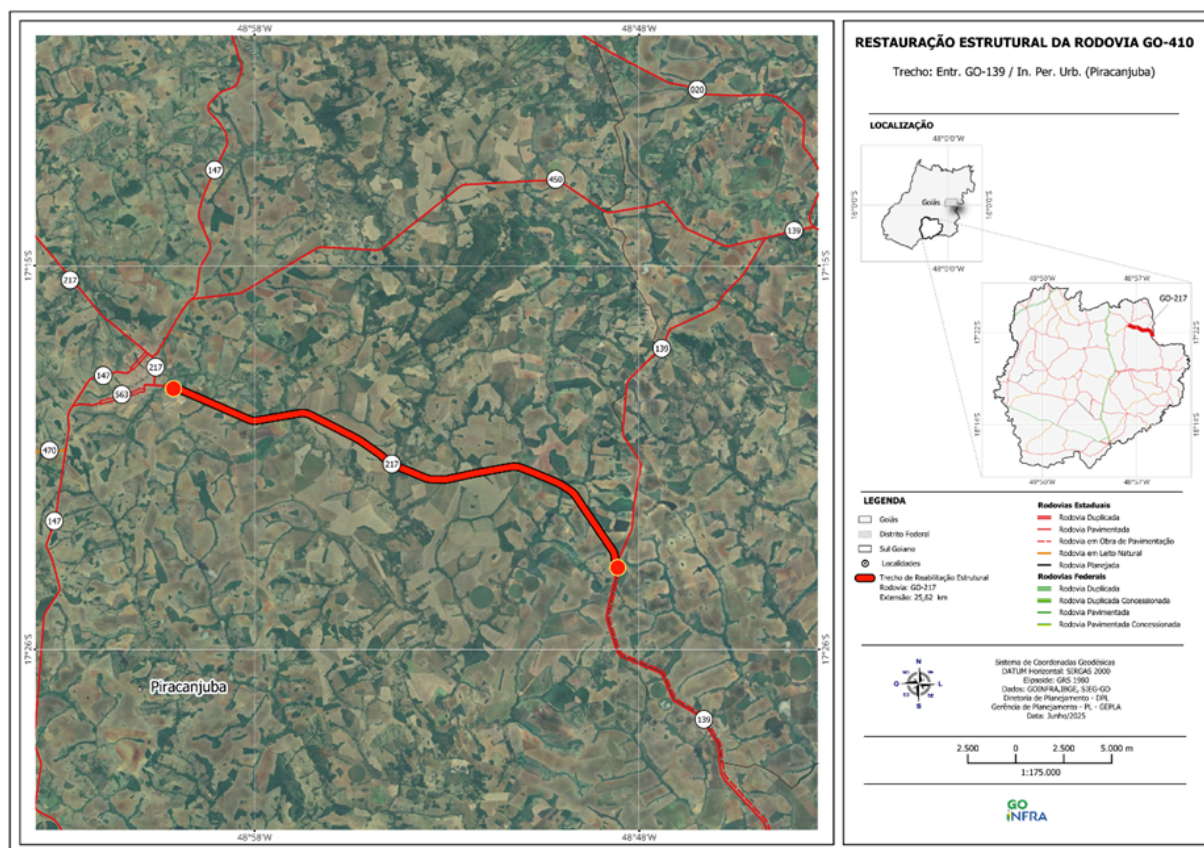
Quadro 9: Descrição do subtrecho da intervenção na rodovia GO-217

Rodovia GO-217				
Código SRE	Rodovia	Início (SRE)	Fim (SRE)	Extensão (km)
217EGO0010	GO-217	Entr. GO-139	Início perímetro urbano (Piracanjuba)	25,62

Fonte: Adaptado do Sistema Rodoviário Estadual (SRE), versão de Março de 2025

2.2. A seguir, apresenta-se a localização geográfica do subtrecho pretendido para a execução da restauração rodoviária;

Figura 3: Mapa de localização da obra de restauração na rodovia GO-217



Fonte: Elaboração própria.

Característica do objeto:

2.3. O objeto a ser contratado é classificado como obra, sendo assim considerada 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, conforme inciso XII do art. 6º da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

Definição da natureza de execução do objeto:

2.4. A execução do objeto contratado pode ser considerada de natureza não contínua, nos termos do inciso XVII do art. 6º da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, tendo em vista que impõe ao contratado o dever de realizar a prestação de um serviço específico em período predeterminado, podendo ser prorrogado, desde que justificadamente, pelo prazo necessário à conclusão do objeto;

Identificação de soluções:

2.5. A solução técnica prevista compreende a execução dos serviços de restauração da rodovia GO-217, no trecho entre o entroncamento com a rodovia GO-139 e o início do perímetro do urbano de Piracanjuba, com extensão de 25,62 km. Os serviços serão realizados com base no projeto executivo de engenharia elaborado pelo Consórcio Gestão DOR, e critérios técnicos estabelecidos pela GOINFRA;

2.6. O projeto foi desenvolvido a partir dos métodos DNIT-PRO 11/79 e DNIT-PRO 269/94, contemplando análises técnicas de deflexão, irregularidade longitudinal (IRI) e deformações em trilhas de roda, além de estudos de campo e ensaios geotécnicos. Essa abordagem permitiu a segmentação do trecho em 14 segmentos homogêneos, possibilitando a definição de soluções individualizadas para cada tipo de deterioração e demanda técnica;

2.7. A obra será executada conforme os parâmetros do projeto executivo, respeitando as diretrizes de pavimentação, estrutura, drenagem e desempenho previstos, sendo vedadas alterações que comprometam os critérios mínimos de qualidade e durabilidade estabelecidos no estudo;

2.8. Todos os serviços a serem contratados deverão atender às normas técnicas atualizadas da GOINFRA, do DNIT e da ABNT, garantindo conformidade com os padrões de desempenho exigidos e promovendo o detalhamento das soluções de engenharia, com possibilidade de otimizações técnicas, desde que compatíveis com os objetivos da contratação;

2.9. Os documentos técnicos que compõem o projeto executivo de engenharia da rodovia GO-217, estão apresentados no Quadro 10, a seguir:

Quadro 10: Relações de Produtos

Item	Descrição	Código Sislog
a)	Relatório de Projeto Volume 01	Sislog nº 192900
b)	Relatório dos Estudos de Tráfego Volume 01	Sislog nº 192907
c)	Relatório Estudos Travessias Urbanas Volume 01	Sislog nº 192914
d)	Relatório Estudo Geológico	Sislog nº 192921
e)	Relatório Estudos Topográficos	Sislog nº 192924
f)	Projeto Executivo Volume 02	Sislog nº 192929
g)	Estudos Geotécnicos Volume 3B	Sislog nº 192932
h)	Condição do Pavimento Volume 3C	Sislog nº 192938
i)	Componente Ambiental Volume 3D	Sislog nº 192942

Fonte: Elaboração Própria

2.10. Durante a concepção do projeto, foram estudadas alternativas técnicas para a restauração do pavimento da rodovia GO-217, considerando aspectos como *desempenho, durabilidade, sustentabilidade ambiental, viabilidade operacional e custo por quilômetro executado*. As alternativas avaliadas foram as seguintes:

2.10.1. **Alternativa 1:** Propõe a fresagem contínua de 6,0 cm, reparos profundos com brita graduada simples (BGS) de 19,0 cm, recomposição com CBUQ de 6,0 cm e aplicação de reforço adicional com CBUQ (HX) de 5,5 cm nos trechos de maior degradação. Para segmentos em melhores condições, prevê apenas fresagem descontínua e reforço estrutural. Embora essa alternativa garanta bom desempenho técnico e resistência mecânica, apresenta um custo

elevado de R\$ 1.966.860,04 (um milhão, novecentos e sessenta e seis mil, oitocentos e sessenta reais e quatro centavos) por km, dificultando sua viabilidade financeira;

2.10.2. Alternativa 2: *Mantém os princípios estruturais da Alternativa 1, mas promove ajustes nas proporções de camadas por segmento, adaptando-se mais precisamente às condições reais verificadas em campo. No entanto, apesar da adequação técnica, o custo permaneceu semelhante ao da alternativa 1 R\$ 1.963.856,85 (um milhão, novecentos e sessenta e três mil, oitocentos e cinquenta e seis reais e oitenta e cinco centavos) por km, sem vantagens econômicas significativas que justificassem sua adoção;*

2.10.3. Alternativa 3: *Propõe a substituição dos trechos comprometidos por recomposição em CBUQ, sem a realização da reciclagem da base existente. Apesar da redução no número de etapas construtivas, essa solução compromete a sustentabilidade do pavimento, diminuindo sua vida útil e reduzindo sua resistência estrutural, tornando-se uma opção menos eficiente a longo prazo. O custo, embora ligeiramente menor, foi estimado em R\$ 1.948.304,21 (um milhão, novecentos e quarenta e oito mil, trezentos e quatro reais e vinte e um centavos) por km;*

2.10.4. Alternativa 4: *Opta pela reciclagem completa da base existente (REC), aplicação de Tratamento Superficial Duplo (TSD) e posterior recapeamento com CBUQ (HX) de 8,0 cm de espessura média. Essa alternativa se destacou por proporcionar alto reaproveitamento de materiais, reduzindo impactos ambientais e garantindo maior sustentabilidade. Além disso, apresentou desempenho técnico superior, maior durabilidade e menor custo por quilômetro, fixado em R\$ 1.692.426,32 (um milhão, seiscentos e noventa e dois mil, quatrocentos e vinte e seis reais e trinta e dois centavos) por km, tornando-se a opção mais eficiente para a restauração do pavimento;*

2.11. *A análise técnica determinou a adoção da Alternativa 4 como solução definitiva, por proporcionar alto reaproveitamento de materiais, maior sustentabilidade, boa durabilidade e custo reduzido por quilômetro. Além disso, essa alternativa viabiliza um tempo de execução menor, minimizando impactos na mobilidade local durante a obra e garantindo a trafegabilidade segura ao longo do trecho;*

2.12. *A solução técnica será implementada integralmente conforme o projeto executivo aprovado, seguindo os padrões de desempenho e qualidade estabelecidos pela GOINFRA. Eventuais ajustes pontuais poderão ser realizados, desde que devidamente justificados e autorizados pela fiscalização responsável, garantindo que qualquer alteração preserve a eficiência estrutural, a durabilidade do pavimento e a segurança viária;*

Justificativa da escolha da solução:

2.13. A escolha da Alternativa 4 como solução técnica para a restauração da rodovia GO-217 foi resultado de uma análise comparativa detalhada entre diferentes propostas construtivas, levando em consideração critérios essenciais como desempenho estrutural, durabilidade, custo, sustentabilidade e viabilidade operacional. Essa alternativa contempla a reciclagem completa da base existente, seguida da aplicação de Tratamento Superficial Duplo (TSD) e recapeamento com Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ), com espessura média de 8,0 cm, garantindo maior resistência e longevidade ao pavimento restaurado;

2.14. Dentre as quatro alternativas estudadas, a Alternativa 4 se destacou por apresentar o melhor custo-benefício, proporcionando uma solução eficiente com um custo significativamente inferior às demais R\$ 1.692.426,32 (um milhão, seiscentos e noventa e dois mil, quatrocentos e vinte e seis reais e trinta e dois centavos) por km, sem comprometer a qualidade estrutural da rodovia. Um dos grandes diferenciais dessa abordagem é o reaproveitamento de materiais, possibilitado pela técnica de reciclagem, reduzindo a necessidade de transporte e aquisição de novos insumos. Isso, por sua vez, minimiza os impactos ambientais da obra, otimiza os recursos disponíveis e acelera sua execução, garantindo maior sustentabilidade ao projeto;

2.15. Além dos ganhos econômicos e ambientais, essa solução se mostrou tecnicamente vantajosa, pois a reciclagem da base existente permite a obtenção de uma camada com características mecânicas mais homogêneas, aumentando a capacidade de suporte e reduzindo a necessidade de manutenções corretivas em curto prazo. O revestimento final com

CBUQ assegura uma superfície de rolamento segura, confortável e altamente resistente ao tráfego pesado, contribuindo diretamente para a longevidade da infraestrutura viária e a segurança dos usuários da rodovia;

2.16. Por atender plenamente às diretrizes estabelecidas pela GOINFRA (IP-12), estar em conformidade com os métodos de dimensionamento do DNIT (PRO 11/79 e PRO 269/94) e estar alinhada aos princípios da sustentabilidade e à racionalização dos recursos públicos, a Alternativa 4 foi corretamente selecionada como a solução definitiva para a presente contratação;

2.17. Dessa forma, a escolha não apenas assegura a eficiência técnica da intervenção, mas também reforça o compromisso com a preservação e valorização da infraestrutura rodoviária estadual, promovendo maior durabilidade, segurança e otimização dos investimentos públicos;

Vigência do contrato:

2.18. O prazo de vigência contratual é de 18 (dezoito) meses, contados imediatamente a partir da divulgação do contrato no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), deflagrando-se a contagem do prazo de vigência no dia seguinte, nos termos do Art. 183, caput, Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e em conformidade ao Título III, Capítulo V, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;

Recebimento do objeto do contrato:

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

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

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

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

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

SEÇÃO 3 - ESTIMATIVA DA QUANTIDADE A SER CONTRATADA

Identificação dos itens, quantidades e unidades:

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

3.2. Os quantitativos dos serviços correlacionados ao objeto a ser licitado estão previstos no Projeto Executivo que corresponde ao conjunto de elementos necessários e suficientes à execução da obra ou serviço de acordo com as normativas existentes, 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;

3.3. Os serviços, especificações e quantidades propostos para a execução da obra em questão, podem ser observados no Projeto Executivo para restauração da rodovia GO-217, no trecho compreendido entre o entroncamento com a rodovia GO-139 e o início do perímetro urbano de Piracanjuba.

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 (PJ-GEFOB), setor competente de orçamento e custos vinculado à Diretoria de Projetos de Obras Rodoviárias (DPJ) da GOINFRA, com base na tabela de serviços de terraplenagem, pavimentação e Obras de Arte Especiais – dez/24 - sem desoneração - T283, vigente, em atendimento ao Decreto Estadual nº 9.900, de 07 de julho de 2021, Art. 7º e conforme a Lei nº 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 nº 14.133/2021;

4.3. O valor estimado para esta contratação é de R\$ 54.395.470,92 (cinquenta e quatro milhões, trezentos e noventa e cinco mil, quatrocentos e setenta reais, e noventa e dois 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 11 a seguir, juntamente com os tópicos subsequentes;

Quadro 11: Requisitos para contratação

Item	Descrição	Documento
a)	Processo de Contratação	SEI nº 202500005018063
b)	Documento de Oficialização da Demanda (DOD)	SEI nº 74735071
c)	Estudo Técnico Preliminar	No presente documento
d)	Termo de Referência	Será elaborado pela Gerência de Obras Rodoviárias (DOR)
e)	Composições de Custos Unitários	Sislog nº 192952
f)	Orçamento	Sislog nº 192966
g)	Cronograma Físico-Financeiro	Sislog nº 192878
h)	Edital de Licitação	Será elaborado pela Gerência de Licitação (GELIC)
i)	Contratação de empresa especializada através de certame licitatório	Após homologação do processo licitatório
j)	Fiscalização concomitante com a execução dos serviços	Será expedida portaria nomeando os gestores e fiscais

Fonte: Elaboração Própria.

Requisitos mínimos de qualidade:

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

Requisitos normativos e legais:

6.3. A presente contratação deverá atender ao que determina:

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

6.3.2. Decreto Estadual nº 10.207, de 27 de janeiro de 2023, 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 das obras, 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 anteprojetos aprovados, 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 12 (doze) meses, conforme o cronograma desta Agência;

6.4.4. A adoção pela modalidade de concorrência nesta contratação é prevista pela Lei Federal nº 14.133/2021 e pelo Decreto Estadual nº 10.207, de 27 de janeiro de 2023. Entende-se que a adoção da concorrência visa ampliar a competitividade, assegurando o tratamento isonômico e a justa competição entre os licitantes, buscando maior

simplificação, celeridade, transparência e eficiência nos procedimentos para dispêndio de recursos públicos, selecionando a proposta mais vantajosa para a Administração Pública, em termos de economicidade e dos resultados esperados;

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

Requisitos de segurança:

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

Requisitos de capacitação e transferência de conhecimento:

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

Requisitos de sustentabilidade:

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

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

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

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

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

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

SEÇÃO 7 - LEVANTAMENTO DE MERCADO

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

Contratações similares realizadas pela GOINFRA:

7.2. Foi realizada pesquisa na GOINFRA, utilizando como editais de contratações anteriores e similares ao objeto de contratação, conforme apresenta o Quadro 12, a seguir:

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto Edital	Valor Edital (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por KM (Valor Edital)	% do Custo por km (Valor Edital)
Obra	202400036001344	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 09/2023	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%
Obra	201400036001337	AGETOP - CONCORRÊNCIA nº 10/2014-PR-NELIC	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%
Obra	202400036001306	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 09/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS: GO-070, TRECHO: GOIÁS - ITAPIRAPUÃ, COM 58,6 KM DE EXTENSÃO (LOTE 01); GO-070, TRECHO: ITAPIRAPUÃ - MATRINCHÃ, COM 55,54 KM DE EXTENSÃO (LOTE 02); E GO-518, TRECHO ENTR. GO-324 - CÓRREGO DO OURO, COM EXTENSÃO DE 17,84 KM (LOTE 03), NUM TOTAL DE 131,98 KM, NESTE ESTADO.	96 405 002,89	58,6	1 645 136,57	1,71%
Obra	202400036001325	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 09/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS: GO-070, TRECHO: GOIÁS - ITAPIRAPUÃ, COM 58,6 KM DE EXTENSÃO (LOTE 01); GO-070, TRECHO: ITAPIRAPUÃ - MATRINCHÃ, COM 55,54 KM DE EXTENSÃO (LOTE 02); E GO-518, TRECHO ENTR. GO-324 - CÓRREGO DO OURO, COM EXTENSÃO DE 17,84 KM (LOTE 03), NUM TOTAL DE 131,98 KM, NESTE ESTADO.	57 823 370,75	55,54	1 041 112,18	1,80%
Obra	202300036014701	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 70/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA DA OBRA DE	38 982 901,22	24,16	1 613 530,68	4,14%

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto Edital	Valor Edital (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por KM (Valor Edital)	% do Custo por km (Valor Edital)
			RESTAURAÇÃO DA RODOVIA GO-215, TRECHO: ENTR. BR-153 / INÍCIO PERÍMETRO URBANO DE PONTALINA, TENDO EXTENSÃO DE 24,16 KM, NESTE ESTADO.				
Obra	202200036003337	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 17/2022	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DA OBRA DE RESTAURAÇÃO DA GO-326, TRECHO: ENTR. GO-060 (CLAUDINÁPOLIS)/ENTR. GO-156/ ENTR. GO-222, COM EXTENSÃO DE: 24 KM.	49 860 648,76	24	2 077 527,03	4,17%
Obra	202100036014003	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 07/2022	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO DA OBRA DE RESTAURAÇÃO DA RODOVIA GO-174, TRECHO> KM 461,2/ MONTES CLAROS DE GOIÁS / ENTRONCAMENTO BR-070.	16 519 449,00	18,16	909 661,29	5,51%

Fonte: Elaboração própria.

7.3. Diante do exposto, a execução da obra de reconstrução da rodovia GO-217 tem um custo por quilômetro estimado em 3,90%, considerando sua extensão de **25,62 quilômetros** e um custo total de 54.395.470,92 (cinquenta e quatro milhões, trezentos e noventa e cinco mil, quatrocentos e setenta reais, e noventa e dois centavos);

7.4. Esse valor está em conformidade com os custos praticados em contratações anteriores para obras de restauração de rodovias com características e extensão semelhantes, conforme demonstrado no Quadro 12.

SEÇÃO 8 - RESULTADOS PRETENDIDOS

8.1. O principal resultado esperado com esta contratação é a execução dos serviços de restauração da rodovia GO-217, no trecho entre o entroncamento com a rodovia GO-139 e o início do perímetro urbano de Piracanjuba, totalizando 25,62 km de extensão. A obra tem como finalidade restabelecer as condições adequadas de trafegabilidade, segurança viária e desempenho estrutural do pavimento, além de fortalecer a integração logística da região, atendendo de forma eficiente às demandas de transporte da população e do setor produtivo;

8.2. Considerando que as contratações públicas devem gerar impactos positivos para a Administração, esta obra tem como objetivo promover eficiência, eficácia, efetividade e economicidade na aplicação dos recursos públicos. A

intervenção contribuirá para a otimização dos investimentos em infraestrutura, a mitigação de custos futuros com manutenção corretiva intensiva e a valorização dos ativos viários do estado de Goiás;

8.3. Dessa forma, a contratação busca alcançar os seguintes resultados:

8.3.1. Melhoria significativa da trafegabilidade e da segurança viária, por meio da eliminação de pontos críticos de deformação e desgaste do pavimento, garantindo condições adequadas para o fluxo seguro de veículos leves e pesados;

8.3.2. Aumento da durabilidade da infraestrutura, com a aplicação de técnicas modernas de reciclagem e reforço estrutural, reduzindo a necessidade de reparos constantes e garantindo maior resistência ao tráfego intenso;

8.3.3. Otimização do tempo de deslocamento e da eficiência logística regional, permitindo maior agilidade no transporte e favorecendo o escoamento de produtos agropecuários e industriais;

8.3.4. Redução dos custos operacionais do transporte, beneficiando diretamente produtores, transportadores e usuários da rodovia, com reflexos positivos na economia regional e na competitividade dos setores produtivos;

8.3.5. Fortalecimento da mobilidade regional, melhorando o acesso entre municípios, estimulando o desenvolvimento de áreas adjacentes e favorecendo a conectividade entre centros urbanos e rurais;

8.4. Sob a ótica econômica, a restauração do trecho impacta diretamente a redução do tempo de viagem, do consumo de combustível e da depreciação veicular, gerando reflexos positivos no custo final de produtos e serviços. Esse efeito é particularmente relevante para setores de baixo valor agregado, como o agropecuário, onde o frete representa uma parcela expressiva do preço ao consumidor final. Além disso, o aumento da eficiência logística proporcionará ganhos diretos para produtores e comerciantes, permitindo maior competitividade dos produtos regionais nos mercados nacional e internacional;

8.5. Do ponto de vista social, os impactos da obra transcendem a infraestrutura rodoviária. A restauração da rodovia contribuirá para a expansão do acesso a serviços públicos essenciais, como saúde e educação, garantindo deslocamento mais seguro e rápido para a população local. Além disso, a melhoria das condições viárias fortalecerá a integração territorial, promovendo maior desenvolvimento sustentável nas áreas de influência da rodovia;

8.6. A sustentabilidade também é um fator chave nessa contratação, uma vez que a alternativa adotada prioriza o reaproveitamento de materiais existentes, reduzindo impactos ambientais relacionados à extração e transporte de insumos. A reciclagem da base, aliada ao uso de tecnologias modernas, contribuirá para uma obra mais eficiente e ambientalmente responsável;

8.7. Dessa forma, a presente contratação representa um avanço estratégico na infraestrutura rodoviária estadual, garantindo benefícios de longo prazo para o transporte, a economia regional e o bem-estar da população.

SEÇÃO 9 - POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

9.1. Considerando a natureza da obra de restauração da rodovia GO-217, a empresa contratada deverá adotar medidas que assegurem a minimização dos impactos ambientais, respeitando as normas de sustentabilidade, boas práticas de engenharia e a legislação vigente. A execução da obra deve ser pautada por diretrizes que conciliem a infraestrutura viária com a preservação ambiental, garantindo que os efeitos sobre o meio ambiente sejam controlados e mitigados;

9.2. Como se trata de uma intervenção voltada à recuperação do pavimento existente, a obra utilizará a faixa de domínio já consolidada, evitando modificações significativas no traçado da rodovia. Essa abordagem reduz a necessidade de

supressão vegetal e de ocupação de novas áreas, minimizando impactos negativos associados à alteração do ecossistema local;

9.3 Entretanto, é esperado que durante a execução ocorram impactos ambientais inerentes às obras rodoviárias, tais como emissão de ruídos e vibrações provenientes de equipamentos e maquinários, dispersão de material particulado e poeira, geração de resíduos sólidos, emissão de gases poluentes e possíveis riscos de contaminação do solo e de corpos hídricos por óleos, combustíveis ou outros produtos utilizados no processo construtivo. Além disso, a movimentação de solo e a remoção de camadas degradadas podem intensificar processos erosivos em determinados pontos da rodovia;

9.4. Para mitigar esses impactos, a contratada deverá desenvolver e implementar um **Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGAO)**, conforme as exigências do licenciamento ambiental e as diretrizes estabelecidas pela GOINFRA. Esse plano deverá abranger um conjunto de ações preventivas e corretivas, tais como:

9.4.1. Controle da dispersão de poeira por meio de umectação das áreas afetadas e uso de barreiras físicas, minimizando o impacto sobre as comunidades próximas;

9.4.2. Manutenção preventiva e regulação de máquinas e equipamentos para reduzir emissões atmosféricas e ruídos excessivos, além de evitar vazamentos de óleo e combustíveis;

9.4.3. Implementação de sistemas de drenagem provisória para evitar o carreamento de sedimentos e prevenir processos erosivos;

9.4.4. Gestão adequada dos resíduos sólidos gerados, promovendo a segregação, reutilização e descarte apropriado, de acordo com as normas ambientais;

9.4.5. Preservação de áreas sensíveis e vegetação remanescente dentro da faixa de domínio, evitando impactos desnecessários sobre o bioma local;

9.4.6. Sinalização ambiental no entorno da obra, garantindo que os usuários da rodovia sejam informados sobre as ações em andamento e as medidas de segurança adotadas;

9.5. A empresa contratada também deverá cumprir integralmente todas as condicionantes ambientais definidas pelos órgãos licenciadores competentes, como SEMAD, IBAMA e DNIT, garantindo a rastreabilidade das ações implementadas e o acompanhamento técnico adequado;

9.6. Caso sejam necessárias intervenções fora da faixa de domínio, como a utilização de áreas de apoio, bota-foras ou jazidas para fornecimento de materiais, essas áreas deverão estar devidamente licenciadas e regularizadas junto aos órgãos ambientais responsáveis, sendo sua gestão de responsabilidade exclusiva da contratada;

9.7. Dessa forma, a restauração da rodovia GO-217 será conduzida dentro dos princípios da sustentabilidade ambiental e da responsabilidade social, assegurando que os impactos decorrentes da obra sejam minimizados, compensados ou mitigados de forma eficaz, contribuindo para a preservação dos recursos naturais e garantindo conformidade com a legislação e as melhores práticas do setor;

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

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 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;

MEIO	IMPACTOS	MEDIDAS MITIGADORAS
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 (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;
	Erosão hídrica	• Preservar tanto quanto possível a vegetação na área do canteiro de obras e acampamentos, instalações de apoio e industriais; • Evitar queimadas quando da instalação do canteiro de obras;
	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.

MEIO	IMPACTOS	MEDIDAS MITIGADORAS
	Deposição de material de descarte	• 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; • Executar o programa de educação ambiental para os funcionários da obra e moradores da Área de Influência Direta (AID); • Proibir ações de queimadas da vegetação; • Executar o programa de treinamento e capacitação de engenheiros e encarregados da empresa executora da obra; • Manter áreas intactas para a preservação da biodiversidade e manutenção dos processos ambientais;
SÓCIO ECONOMICO	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 tráfego da Rodovia.

Fonte: 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/resultado;

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

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTIGÊNCIA	RESPONSABILIDADE
1	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 o erro quanto a real necessidade da demanda, parar o processo no estágio em que se encontrar e proceder com a retificação dos artefatos técnicos.	GOINFRA
2	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 prévia do objeto a ser licitado, direcionando para as equipes responsáveis acompanharem a instrução processual.	GOINFRA

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTINGÊNCIA	RESPONSABILIDADE
							servidores com conhecimento técnico do objeto, de legislação pertinente ao objeto e dos procedimentos da contratação		
3	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 ratificação ou retificação dos objetos.	Análise de possibilidade de aditivo contratual, levando em consideração a porcentagem estabelecida para acréscimos ou supressões do objeto em questão	GOINFRA
4	Licitação	Administrativo	Fracasso da licitação	Atrasos da execução do objeto com aumento da demanda de tráfego não atendido. Comprometimento do desenvolvimento e	Pouco provável	Baixo	Realizar o adequado levantamento das necessidades de execução com preços compatíveis e atualizados ao valor de mercado.	Formar grupo de trabalho com conhecimento técnico e com experiência, com conhecimento do e condições necessárias em editais.	GOINFRA / Contratada

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTINGÊNCIA	RESPONSABILIDADE
				segurança da região			Envolver setores responsáveis na instrução inicial do processo, solicitando ratificação ou retificação dos objetos.		
5	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	Treinamento da equipe de apoio.	GOINFRA
6	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 a vigência do contrato, instauração de procedimento de inadimplência contratual, com vistas à aplicação de penalidades contratuais.	Contratada

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTINGÊNCIA	RESPONSABILIDADE
7	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 a vigência do contrato, instauração de procedimento de inadimplência contratual, com vistas a aplicação das penalidades contratuais.	Contratada
8	Projeto / Obra	Administrativo	Contratação de empresa sem capacidade de executar o Contrato.	Dificuldades na execução contratual, com o não cumprimento adequado do objeto.	Pouco provável	Alto	Realizar análise criteriosa da qualificação técnica e econômico-financeira da empresa.	Avaliar adequadamente a empresa e rescindir o contrato.	GOINFRA
9	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.	Contratada
10	Projeto / Obra	Financeiro	Falta de pagamento contratada.	Insatisfação da contratada. Descumprimento contratual.	Raro	Alto	Realizar a análise prévia do orçamento. Realizar gerenciamento e controle do orçamento destinado ao contrato.	Verificar periodicamente o desempenho financeiro do contrato e capacidade de desembolso do órgão.	GOINFRA

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTINGÊNCIA	RESPONSABILIDADE
11	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 junto à setorial competente acerca da possibilidade de remanejamento de recursos dentro do mesmo Programa Finalístico. Caso não existam recursos disponíveis em outras ações orçamentárias, sugere-se a paralisação do contrato respectivo até que a situação orçamentária seja regularizada. Ressalta-se também a necessidade de ser adequada a proposta orçamentária no momento oportuno.	GOINFRA

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. 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;

SEÇÃO 12 - CONTRATAÇÕES CORRELATAS OU INTERDEPENDENTES

12.1. Para atender à finalidade da presente contratação, foram identificadas contratações interdependentes, conforme disposto no art. 18, §1º da Lei nº 14.133/2021, considerando a relação técnica entre o projeto executivo de engenharia previamente elaborado e a execução da obra de restauração da rodovia GO-217;

12.2. A execução da obra está diretamente vinculada ao contrato anterior para elaboração do projeto executivo, que fornece a base técnica para todas as fases da intervenção, incluindo orçamento, soluções de engenharia e planejamento de execução, garantindo maior precisão e eficiência na implementação;

12.3. O projeto executivo foi desenvolvido a partir de estudos técnicos detalhados, como levantamentos topográficos, avaliações estruturais, ensaios de deflexão e irregularidade longitudinal (IRI), além de análises geotécnicas e de tráfego. Inicialmente contratado pelo Contrato nº 095/2021 – GOINFRA, posteriormente foi rescindido pelo Termo nº 01/2025 – GOINFRA, sendo seus trabalhos assumidos pelo Consórcio Gestão DOR;

12.4. Diante da dependência técnica entre o projeto executivo e a execução da obra, esta contratação é classificada como interdependente, conforme o art. 6º, inciso XXIV e art. 18, §1º da Lei nº 14.133/2021. A conclusão do projeto executivo é condição indispensável para viabilizar a execução técnica, legal e orçamentária do empreendimento;

12.5. Assim, a presente contratação atende plenamente às diretrizes legais e operacionais da Administração Pública, alinhando-se aos princípios da legalidade, eficiência, planejamento e racionalização das contratações públicas, garantindo uma implementação técnica, segura e economicamente viável.

AValiação da Viabilidade da Contratação

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

Em virtude de todo o exposto, o presente Estudo Técnico Preliminar evidencia que a contratação de empresa especializada para a execução dos serviços de restauração da rodovia GO-217, no trecho compreendido entre o entroncamento com a rodovia GO-139 e o início do perímetro urbano de Piracanjuba, totalizando 25,62 km de extensão, mostra-se necessária e plenamente viável do ponto de vista técnico, econômico e administrativo.

A solução proposta atende aos critérios de planejamento, compatibilidade com os investimentos públicos previstos, aderência às diretrizes do Plano Plurianual 2024–2027 da GOINFRA, e está orientada à entrega de uma rodovia segura, funcional e com alto padrão de desempenho, representando um instrumento estratégico de política pública para a infraestrutura rodoviária do estado de Goiás.

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.

ISABEL CRISTINA CAMPOS BORGES

Engenheira de Transportes

VICTOR EMMANUEL DOS REIS

Gerente de Planejamento

GOIANIA, aos 09 dias do mês de junho de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **ISABEL CRISTINA CAMPOS BORGES, Gerente**, em 09/06/2025, às 18:04, 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 **VICTOR EMMANUEL DOS REIS, Gerente**, em 10/06/2025, às 08:34, 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 **75611511** e o código CRC **9EC4816B**.

SISTEMA DE LOGÍSTICA DE GOIÁS

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



Referência: Processo nº 202500005018063



SEI 75611511