



ESTADO DE GOIÁS
SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR SIMPLIFICADO

APRESENTAÇÃO

Em conformidade com a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, que estabelece normas gerais de licitação e contratação para as Administrações Públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e com o Decreto nº 10.207, de 27 de janeiro de 2023, que regulamenta a etapa preparatória das contratações na administração pública direta, autárquica e fundacional do Estado de Goiás, 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 das obras e serviços de implantação e pavimentação do contorno viário de Pontalina (ligando as rodovias GO-215 e GO-040), com extensão de 2,66 km, e de duplicação da rodovia GO-215, no trecho compreendido entre o entroncamento com a rodovia GO-040 e o início do perímetro urbano de Pontalina, conforme especificado no Quadro 1, a seguir.

Quadro 1: Resumo dos trechos objeto da contratação

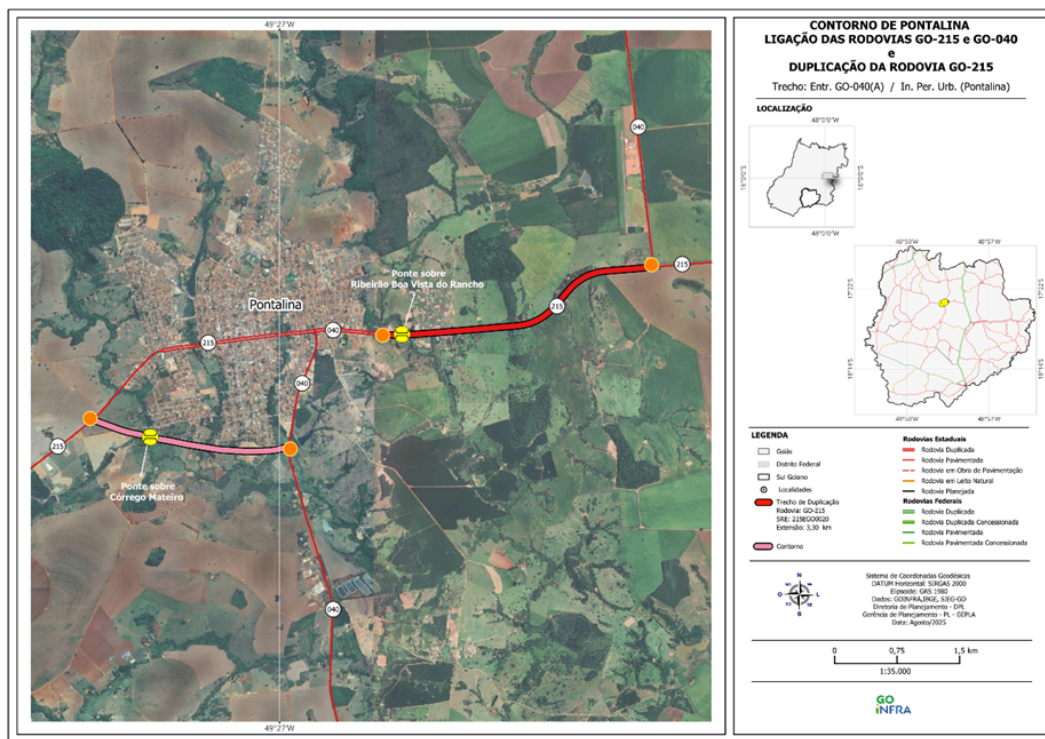
Implantação e Pavimentação do Contorno Viário							
Rodovias		Código SRE	Trecho Final	km inicial (SRE)	km final (SRE)	Extensão do SRE (km)	Extensão do Projeto (km)
GO-215 e GO-040		-	-	0,00	2,66	2,66	2,66
Obras de Artes Especiais (OAEs)							
Rodovias		Curso d'água	Coordenadas			Extensão (m)	
			Latitude		Longitude		
GO-215		Córrego do Mateiro	17°31'38.14"S		49°27'32.22"W		30,00
GO-215		Ribeirão Boa Vista do Rancho	17°30'58.19"S		49°25'54.44"O		30,00
Duplicação							
Rodovia	Código SRE	Trecho Inicial	Trecho Final	km inicial (SRE)	km final (SRE)	Extensão do SRE (km)	Extensão do Projeto (km)
GO-215	215EGO0020	Entr. GO-040(A)	Início perímetro urbano (Pontalina)	20,88	24,18	3,30	3,38

[illegible]

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

Na sequência, a Figura 1 apresenta a localização geográfica dos subtrechos objeto das obras em Pontalina.

Figura 1: Mapa de localização dos objetos da contratação em Pontalina



Fonte: Elaboração própria.

INTRODUÇÃO

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

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

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

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

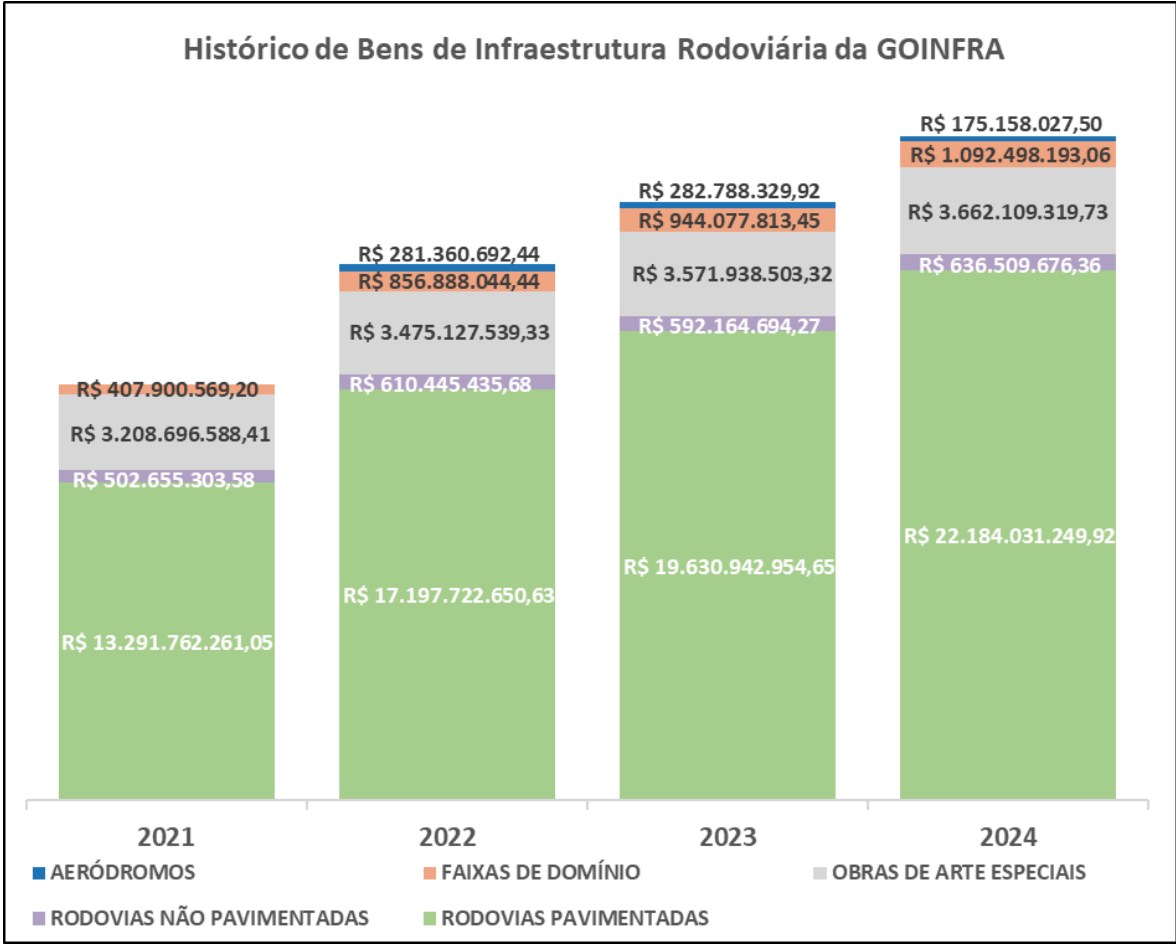
Com o intuito de crescimento, o Governo de Goiás tem feito investimentos em infraestrutura e logística, fazendo uma gestão mais eficiente dos recursos, como fatores essenciais para que se desenvolvam novos vetores de desenvolvimento em todas as regiões do Estado.

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 2 apresenta o histórico dos bens de infraestrutura rodoviária da GOINFRA que demonstra uma constante valorização nos últimos anos.

Figura 2: 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.

No contexto da adequação rodoviária, obras de ampliação de capacidade e melhorias como a duplicação das rodovias estaduais tem sido uma das prioridades da GOINFRA, refletindo o compromisso com a melhoria da mobilidade, da segurança viária e do desenvolvimento socioeconômico, em atendimento às reais demandas da população.

Essas obras têm como objetivo ampliar a capacidade de tráfego, reduzir os índices de acidentes e facilitar o escoamento da produção agrícola e industrial, sobretudo em regiões estratégicas para a economia goiana. Ao promover maior fluidez no transporte, segurança aos usuários e integração entre polos urbanos e rurais, a duplicação rodoviária contribui diretamente para a competitividade regional e a melhoria da qualidade de vida da população.

É nesse viés que o presente Estudo Técnico Preliminar, ainda que elaborado posteriormente ao projeto executivo de engenharia, mantém sua relevância ao justificar e validar as soluções técnicas propostas. Seu objetivo é fundamentar a contratação de empresa especializada para a execução das obras de implantação e pavimentação do contorno viário de Pontalina, da duplicação

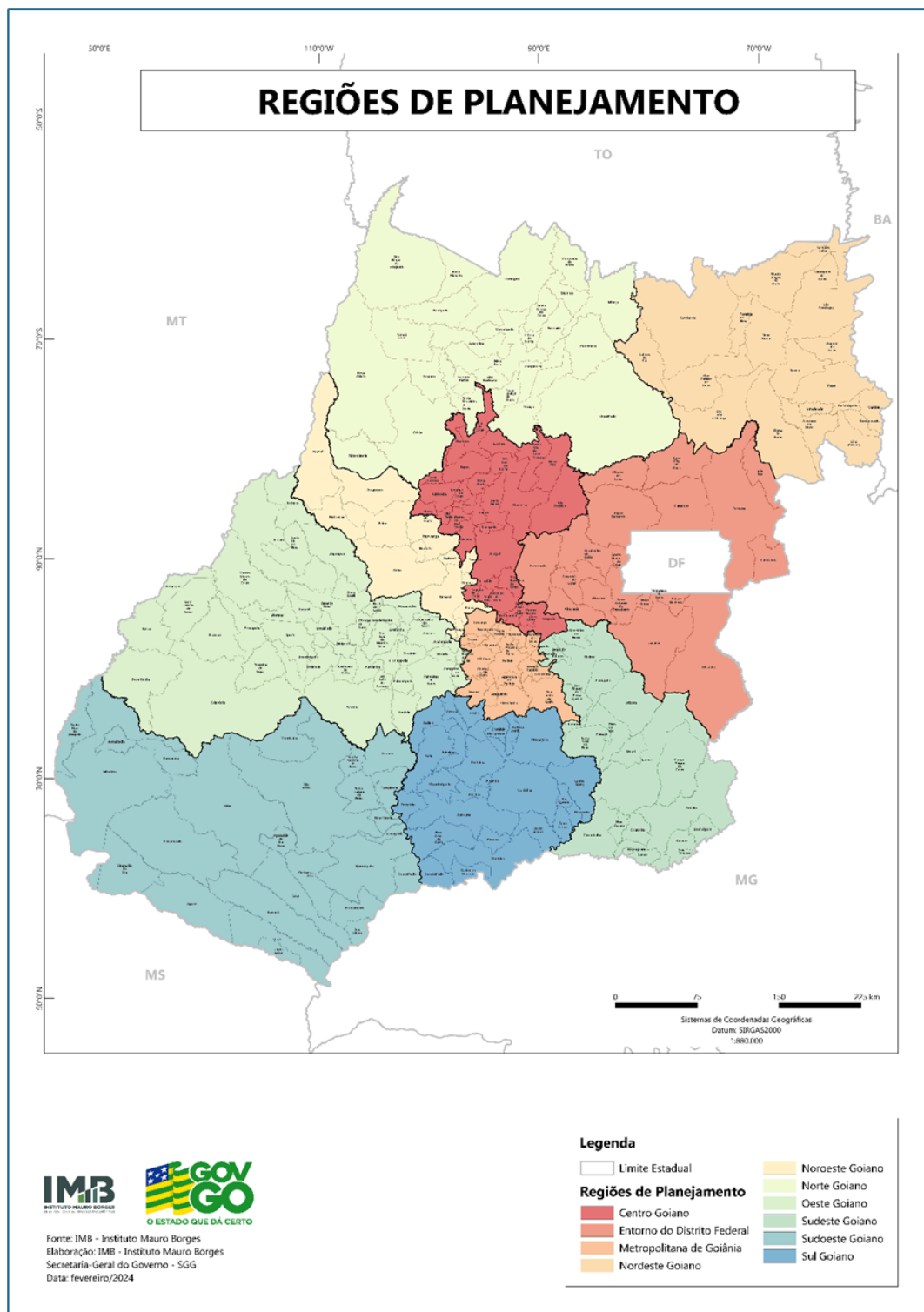
da rodovia GO-215, bem como da construção das Obras de Arte Especiais (OAEs) previstas para o trecho em destaque da malha viária do Estado de Goiás.

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 3, 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 3: 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, os trechos rodoviários da rodovia GO-215 e do contorno viário de Pontalina estão localizados na **Região Sul Goiano** de Planejamento.

A Região de Planejamento - **Região Sul Goiano**, segundo o Instituto Mauro Borges, é composta por 26 municípios, ocupando a 3ª colocação junto às **Regiões Norte Goiano e Sudoeste Goiano** em quantidade de municípios, 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 (km²)	Posição	Extensão (km²)	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

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** posição em quilômetros de rodovias pavimentadas, totalizando **1.687,35 km**, e a **2ª** maior em densidade de malha rodoviária pavimentada/área territorial, 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 de rodovia pavimentada/área	
	Extensão (km)	Posição	Extensão (km/km²)	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: Elaboração própria a partir de dados do Sistema Rodoviário Estadual de Goiás – SRE (versão de outubro de 2024).

Cabe informar que a **Região Sul Goiana** possui uma densidade demográfica de 18,82 hab./km², o que corresponde à 4ª maior Região de Planejamento do Estado em densidade demográfica e a 5ª 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 pode variar entre 0 e 1.

Verifica-se que a **Região Sul Goiano** ocupa a 6ª posição em Produto Interno Bruto (PIB) estadual no ano de 2021, equivalente a R\$ 20,72 bilhões, sendo a 3ª maior 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\$ 02,17 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 aufer.

O presente Estudo Socioeconômico tem como objetivo analisar a caracterização regional e municipal da área impactada pela intervenção que se busca contratar, que envolve os serviços de implantação e pavimentação do contorno viário de Pontalina (ligando as rodovias GO-215 e GO-040), com extensão de 2,66 km, e de duplicação da rodovia GO-215, no trecho compreendido entre o trevo da rodovia GO-040 e a entrada do perímetro urbano do município de Pontalina, com extensão de 3,38 km, abrangendo o município de **Pontalina**.

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

O **município de Pontalina** possui 18.309 habitantes, de acordo com o CENSO IBGE 2022, e uma densidade demográfica de 12,77 hab./km², que corresponde a 3,87% da população da **Região Sul Goiano**. Além disso, possui uma área territorial de 1.434,29 km², se colocando na 7ª posição em área municipal dentre os municípios da **Região Sul Goiano**. Em relação aos indicadores econômicos, coletou-se o IDH com o valor de 0,6870, que se encontra abaixo da média para a Região de Planejamento. Por fim, o PIB municipal no ano de 2021 foi de R\$ 717,21 milhões e a arrecadação do ICMS no ano de 2021 alcançou valores de R\$ 45,22 milhões.

Dentre as atividades econômicas exercidas no **município de Pontalina**, destaca-se a produção agrícola de cana-de-açúcar com 516.000 toneladas, o efetivo de rebanho bovino com 160.000 animais, a produção agrícola de soja com 87.400 toneladas e a criação de aves, com 69.200 animais, em 2022, conforme descrito no Quadro 6, segundo o IMB.

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

Atividades Econômicas	Quantidades
Produção Agrícola - Cana-de-açúcar - Quantidade Produzida (t)	516.000

Atividades Econômicas	Quantidades
Efetivo do Rebanho Bovinos (cab.)	160.000
Produção Agrícola - Soja - Quantidade Produzida (t)	87.400
Efetivo de Aves (cab.)	69.200

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

Além desta aptidão produtiva, a região se sobressai na confecção de roupas, abrigando mais de cem empresas que produzem quase 1 milhão de peças por mês. Esse expressivo volume consolidou a região como um importante polo de confecção, atendendo tanto ao mercado interno quanto ao externo.

Adicionalmente, a agroindústria da região merece destaque, com uma área superior a 250 mil metros quadrados, onde estão instaladas empresas dos setores alimentício, de construção civil e do agronegócio.

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

Destacando-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.

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 31 de agosto de 2022, a demanda a ser contratada está alinhada ao Plano Anual de Contratação do ano de 2025 da Agência Goiana de Infraestrutura e Transporte (GOINFRA), sob o código de cadastro das contratações de números 318036;

1.4. Com vistas a atender às exigências de transparência e aos mecanismos de controle social e externo, apresenta-se no Quadro 7, a seguir, a análise de compatibilidade entre o objeto previsto no Plano de Contratações Anual (PCA) e aquele descrito neste Estudo Técnico Preliminar;

Quadro 7: Demonstrativo de compatibilidade com o Plano de Contratações Anual (PCA) - art. 18 da lei nº 14.133/2021

Elemento	Previsão no PCA (Código 318036)	Previsão no Presente Estudo Técnico	Compatibilidade
Objeto	<i>Contorno de Ligação Rodovias GO-215 e GO-040 (Pontalina) e Duplicação da GO-215 Perímetro Urbano / Entr. GO-040, incluindo 2 OAEs</i>	Contratação de empresa especializada para a execução das obras e serviços de implantação e pavimentação do contorno viário de Pontalina (ligando as rodovias GO-215 e a GO-040), com extensão de 2,66 km, incluindo duas Obras de Artes Especiais (OAEs), e de duplicação da rodovia GO-215	Integral
Localização	<i>Implantação e pavimentação do contorno de Ligação Rodovias GO-215 e GO-040. Duplicação contempla o trecho compreendido entre o trevo da GO-040 e a entrada do perímetro urbano do município de Pontalina, incluindo duas OAEs</i>	Contorno rodoviário a sudoeste de Pontalina e duplicação da GO-215, no trecho compreendido entre o trevo da GO-040 e a entrada do perímetro urbano do município de Pontalina	Integral
Valor Estimado	<i>R\$ 34.210.092,85 (trinta e quatro milhões, duzentos e dez mil, noventa e dois reais e oitenta e cinco centavos)</i>	R\$ 34.210.092,85 (trinta e quatro milhões, duzentos e dez mil, noventa e dois reais e oitenta e cinco centavos)	Integral

Elemento	Previsão no PCA (Código 318036)	Previsão no Presente Estudo Técnico	Compatibilidade
Vinculação Estratégica	Contratação de serviço de obras de engenharia referente ao contorno de Ligação Rodovias GO-215 e GO-040 (Pontalina) e Duplicação da GO-215 Perímetro Urbano / Entr. GO-040, incluindo 2 OAEs.	Plano de Obras 2023-2026: Obra prevista no portfólio de Obras de Arte Especiais (OAEs) PPA 2024-2027: Atende ao Programa 1055 – Rotas de Produção e Turismo, Produto 18920 - "GOIÁS EM MOVIMENTO - RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRAS DE ARTE". Os resultados pretendidos incluem explicitamente a eliminação de cruzamentos e aumento da segurança viária.	Integral

Fonte: Elaboração própria.

1.5. Conforme descrito no PCA, a obra visa a contratação de obra e serviços de engenharia para a implantação e pavimentação do contorno viário de Pontalina, que ligará as rodovias GO-215 e GO-040, e para a duplicação da rodovia GO-215, no trecho compreendido entre o entroncamento com a rodovia GO-040 e o início do perímetro urbano de Pontalina, incluindo duas OAEs;

1.6. Esse objetivo se materializa na solução da implantação e pavimentação do contorno de Pontalina e da duplicação da rodovia GO-215. Essas intervenções incluem a construção de novas e estratégicas travessias, como as pontes sobre o Córrego Mateiro e o Ribeirão Boa Vista do Rancho;

1.7. A implantação e pavimentação do contorno rodoviário e a duplicação da rodovia GO-215 otimizará significativamente o fluxo de bens, o transporte de insumos e o acesso a serviços públicos essenciais, como o transporte escolar e o escoamento da produção agrícola;

1.8. A intervenção é crucial para estabelecer conexões viárias modernas e diretas entre as comunidades locais, o perímetro urbano de Pontalina e as regiões de fazendas, além de interligar as rodovias GO-215 e GO-040 de forma mais eficiente;

1.9. Com a implantação do contorno e a duplicação da rodovia GO-215, espera-se cumprir o objetivo do PCA e alcançar:

- (i) Aumento da segurança viária e maior previsibilidade para os usuários, especialmente em trechos de alta demanda de tráfego;
- (ii) Melhoria substancial da fluidez do tráfego de pessoas e mercadorias, otimizando o transporte e o escoamento da produção agrícola e industrial na região;
- (iii) Fortalecimento da logística e da economia regional, impulsionando o desenvolvimento ao facilitar a conexão entre importantes eixos rodoviários;
- (iv) Redução de custos operacionais de transporte e do tempo de deslocamento, graças à maior capacidade e funcionalidade da via;
- (v) Adequação da infraestrutura aos mais altos padrões técnicos da GOINFRA, DNIT e ABNT, garantindo elevada vida útil e resiliência a eventos futuros, com atenção especial à durabilidade das OAEs e do pavimento;

1.10. A contratação está igualmente contemplada no Plano de Obras da GOINFRA, instrumento que consolida as principais iniciativas de infraestrutura rodoviária previstas para o período de 2023 a 2026;

1.11. 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;

07/10/2025, 16:40SEI/GOVERNADORIA - 80441180 - Estudo Técnico Preliminar Simplificado

1.12. 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 Artes Especiais (OAEs);

Alinhamento Estratégico:

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

1.14. Nesse sentido, o Quadro 8, 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 – RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRAS DE ARTE”;

Quadro 8: 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.

1.15. Ademais, o Quadro 9, a seguir, apresenta o detalhamento dos atributos relacionados ao “Produto 18920 – GOIÁS EM MOVIMENTO – RODOVIA PAVIMENTADA, DUPLICAÇÃO E OBRAS DE ARTE” em destaque;

Quadro 9: 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:

1.16. Esta contratação tem como fundamento a necessidade de suprir uma demanda essencial ao progresso econômico e social da região, estando em consonância com os objetivos estratégicos do Estado e com as aspirações da comunidade local;

1.17. A implantação e pavimentação do contorno de Pontalina, interligando as rodovias GO-215 e GO-040, com uma extensão total de 2,66 km, integra um plano de desenvolvimento regional que visa impulsionar setores econômicos estratégicos e melhorar a qualidade da infraestrutura de transporte, incluindo a construção de ponte sobre o Córrego Mateiro;

1.18. Adicionalmente, a duplicação da rodovia GO-215, no perímetro urbano de Pontalina, em seu trecho de 3,38 km, entre o entroncamento da rodovia GO-040 e o início do perímetro urbano de Pontalina, complementa esse plano de desenvolvimento regional, otimizando o fluxo viário e a segurança na área urbana da cidade;

1.19. A contratação é essencial para garantir segurança, qualidade e eficiência para a infraestrutura de transportes, assegurando conformidade com normas técnicas e de segurança, cumprimento de prazos e impacto positivo na mobilidade e no desenvolvimento regional;

1.20. A duplicação da rodovia GO-215 e a implantação do novo trecho rodoviário trarão impactos econômicos, políticos e sociais significativos para as áreas diretamente beneficiadas em Pontalina e entorno;

1.21. Do ponto de vista econômico, a duplicação da rodovia GO-215 e a criação do Contorno de Pontalina contribuirão significativamente para a eficiência na circulação de mercadorias, ao facilitar o transporte de produtos agrícolas e insumos

fundamentais, e ao atender às exigências logísticas do setor industrial, que depende de infraestrutura viária segura e adequada para o escoamento de matérias-primas;

1.22. Essas intervenções são essenciais para superar os entraves provocados pela infraestrutura rodoviária atual, que limita a competitividade e o crescimento da agricultura, do comércio e das indústrias locais;

1.23. Destaca-se que a região de Pontalina se configura como um relevante polo econômico, cuja base produtiva está fortemente vinculada às atividades da agroindústria, agricultura e pecuária. Tanto a construção do contorno rodoviário, quanto a duplicação da rodovia, oferecerão uma infraestrutura viária mais compatível com as demandas do perfil econômico local, promovendo maior facilidade no escoamento da produção agrícola e pecuária para os mercados regionais e nacionais;

1.24. Nos aspectos político e social, as obras rodoviárias ampliarão a segurança e a mobilidade da população, reduzindo o risco de acidentes e promovendo maior integração entre os núcleos populacionais ao longo do trajeto e facilitando o acesso ao perímetro urbano;

1.25. Além disso, a nova infraestrutura contribuirá para a reorganização econômica e social da região, fortalecendo a conectividade e incentivando o surgimento de novas oportunidades de negócios e serviços;

1.26. Outro benefício relevante é a geração de empregos diretos e indiretos ao longo da execução da obra e sua posterior exploração e a posterior exploração da obra, com a participação de empresas especializadas, o que contribuirá para o dinamismo econômico local. As obras rodoviárias também incentivarão novos investimentos privados e o crescimento sustentável da região;

1.27. Portanto, trata-se de uma iniciativa estratégica que visa atender às necessidades de mobilidade e desenvolvimento regional, promovendo o fortalecimento da economia e a melhoria da qualidade de vida da população;

1.28. Dessa forma, a presente contratação reafirma o compromisso do Estado com a segurança dos usuários, a melhoria da infraestrutura viária e a produção do desenvolvimento sustentável.

SEÇÃO 2 - DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO

Característica do objeto:

2.1. O objeto a ser contratado é classificado como obra de engenharia, sendo 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:

2.2. 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:

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

2.4. Os estudos e levantamentos utilizados para identificar as soluções estão apresentados no Quadro 10, a seguir:

Quadro 10: Relação de Produtos – Projeto Executivo

Implantação e Pavimentação do Contorno Viário de Pontalina		
Item	Descrição	Código SISLOG
a)	Volume 1 - Relatório do Projeto Contorno de Ligação rodovias GO-215 e GO-040	SISLOG Nº 247000
b)	Volume 2 – Projeto de Execução Contorno de Ligação rodovias GO-215 e GO-040	SISLOG Nº 247003
c)	Volume 3A - Notas de Serviço e Cálculos de Volumes Contorno de Ligação rodovias GO-215 e GO-040	SISLOG Nº 247004
d)	Volume 3B – Estudos Geotécnicos Contorno de Ligação rodovias GO-215 e GO-040	SISLOG Nº 247008
e)	Volume 4 - Quantidades e Memorial de Cálculo - Contorno/Duplicação	SISLOG Nº 238208
f)	Orçamento Editável Contorno/Duplicação	SISLOG Nº 238225
g)	Protocolo do Licenciamento Ambiental - Contorno	SISLOG Nº 238260
Obra de Arte Especial (OAE) sobre o Córrego Mateiro		
Item	Descrição	Código SISLOG
h)	Volume 2A - Projeto Executivo - Ponte Córrego Mateiro	SISLOG Nº 247012
i)	Volume 3E - Relatório Estrutural - Ponte Córrego Mateiro	SISLOG Nº 247010
j)	Volume 4A - Orçamento Ponte Córrego Mateiro	SISLOG Nº 238203
Duplicação da rodovia GO-215 – Entr. GO-040/Início Urbano de Pontalina		
Item	Descrição	Código SISLOG
k)	Volume 1 - Relatório do Projeto Duplicação GO-215 Perímetro Urbano / Entr. GO-040	SISLOG Nº 247018
l)	Volume 2 - Projeto Executivo Duplicação GO-215 Perímetro Urbano / Entr. GO-040	SISLOG Nº 247019

m)	Volume 3A Notas de Serviço Duplicação GO-215 Perímetro Urbano / Entr. GO-040	SISLOG Nº 247021
n)	Volume 3B – Estudos Geotécnicos Duplicação GO-215 Perímetro Urbano / Entr. GO-040	SISLOG Nº 247023
p)	Volume 4 - Quantidades e Memorial de Cálculo - Contorno/Duplicação	SISLOG Nº 238208
q)	Orçamento Editável Contorno/Duplicação	SISLOG Nº 238225
r)	Protocolo do Licenciamento Ambiental - Duplicação	SISLOG Nº 238262
Obra de Arte Especial (OAE) sobre o Ribeirão Boa Vista		
Item	Descrição	Código SISLOG
s)	Volume 2A - Projeto Executivo - Ponte Ribeirão Boa Vista	SISLOG Nº 247030
t)	Volume 3E - Relatório Estrutural - Ponte Ribeirão Boa Vista	SISLOG Nº 247026
u)	Volume 4A - Orçamento Ponte Ribeirão Boa Vista	SISLOG Nº 238206
Demais Documentações		
Item	Descrição	Código SISLOG
v)	Resumo do Orçamento	SISLOG Nº 238234
w)	Orçamento da Obra T300	SISLOG Nº 238235
x)	Comprovação de Vantajosidade T299	SISLOG Nº 238244
y)	Cronograma de Execução da Obra	SISLOG Nº 238254
z)	Termo de Aprovação dos Projetos	SISLOG Nº 238264
aa)	Indicação Orçamentária	SISLOG Nº 239207

Fonte: Elaboração própria.

2.5. O projeto executivo da implantação e pavimentação do contorno de Pontalina, com extensão total de 2,66 km, interligará as rodovias GO-215 e GO-040. O projeto otimizou recursos e garantiu a eficiência do investimento público, com soluções técnicas que

atendem ao tráfego de forma sustentável por 10 anos;

2.6. O dimensionamento do pavimento seguiu o Método de Projeto de Pavimento Flexíveis do Engenheiro Murilo Lopes de Souza, com base no Manual de Pavimentação (1996), além das diretrizes da GOINFRA, IP-02/2024 para Estudos Topográficos e IP-03 para Estudos Hidrológicos. A plataforma de terraplenagem terá 12,60 metros de largura e declividade transversal de 3% para escoamento superficial adequado;

2.7. O Quadro 11, a seguir, apresenta o detalhamento da solução de implantação e pavimentação proposta pelo projeto executivo de engenharia para o contorno de Pontalina:

Quadro 11: Solução de implantação e pavimentação do contorno de Pontalina

Camada	Espessura	Material/Solução	Observações/Detalhes
Revestimento	7,5 cm	Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ)	Camada final de rolamento
Pintura de Ligação	Filme	Material asfáltico tipo RR-1C	Camada de ligação (pode ser utilizada entre camadas asfálticas, embora para esta solução específica o revestimento seja de uma única camada).
Imprimação	Filme	Material asfáltico tipo CM-30	Camada de ligação entre a Base granular e o revestimento asfáltico.
Base	15,0 cm	Cascalho estabilizado granulometricamente	Camada estrutural de suporte principal, utilizando cascalho de campo.
Sub-Base	20,0 cm	Cascalho estabilizado granulometricamente	Camada estrutural de suporte, utilizando cascalho de campo.
Regularização do Subleito	Variável (conforme projeto de terraplenagem)	Preparo do subleito natural ou camada final de aterro	O material do subleito deve garantir um ISC mínimo de 7,62%. Locais com ISC inferior são rebaixados e substituídos.

Fonte: Elaboração própria.

2.8. O projeto executivo também incorporou uma análise robusta e a definição de solução técnicas para seus diversos componentes, visando otimizar a infraestrutura existente e atender às crescentes demandas de tráfego;

2.9. A duplicação da rodovia GO-215, localizada no município de Pontalina, foi projetada para atender às exigências do tráfego de forma tecnicamente adequada e economicamente sustentável ao longo de um período de 10 anos;

2.10. O estudo consolidará o impacto da solução escolhida, sua viabilidade técnica e econômica, e os requisitos necessários para garantir uma infraestrutura eficiente, segura e sustentável;

2.11. A seção tipo da plataforma de terraplenagem foi criteriosamente definida com uma largura de 11,60 metros, incorporando o conceito de uma nova pista de rolamento à esquerda do eixo existente;

2.12. O Quadro 12, a seguir, apresenta o detalhamento da solução proposta pelo projeto executivo de engenharia para a duplicação da rodovia GO-215, no trecho desde o seu entroncamento com a rodovia GO-040 até o início do perímetro urbano de Pontalina:

Quadro 12: Solução do projeto executivo para a duplicação

Camada	Espessura	Material/Solução		Observações/Detalhes
Revestimento	7,5 cm	Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ)		Capa final da pista, projetada para as condições de tráfego e vida útil.
Base	15,0 cm	Cascalho estabilizado granulometricamente (ISC > 80%)		Camada estrutural de suporte principal, utilizando cascalho de campo.
Sub-Base	20,0 cm	Cascalho estabilizado granulometricamente (ISC > 20%)		Camada estrutural de suporte, utilizando cascalho de campo.
Regularização do Subleito	Variável (conforme projeto de terraplenagem)	Solo Compactado (ISC $\geq$ 13,81% - ISC de Projeto)	Preparação da fundação, com previsão de rebaixos e substituição de material se o ISC for inferior ao projetado.	

Fonte: Elaboração própria.

2.13. Em continuidade às soluções de infraestrutura viária na região de Pontalina, os projetos executivos das Obras de Artes Especiais (OAEs) apresentam as pontes de concreto armado previstas para a rodovia GO-215. A ponte sobre o Córrego Mateiro está associada à implantação e pavimentação do contorno de Pontalina, enquanto a ponte sobre o Ribeirão Boa Vista do Rancho se situa na duplicação da rodovia GO-215. Esses projetos especificam as soluções técnicas para seus diversos componentes estruturais e de fundações, visando otimizar a infraestrutura e garantir a segurança viária na fase de execução;

2.14. Conforme definido nos projetos executivos, as Obras de Artes Especiais, localizadas no município de Pontalina, são estruturas concebidas para atender às exigências do tráfego e do ambiente de forma tecnicamente adequada e economicamente sustentável ao longo de um período de vida útil de 50 anos;

2.15. O dimensionamento e o detalhamento dessas estruturas e fundações foram realizados em estrita conformidade com as diretrizes técnicas da GOINFRA e as normas brasileiras da ABNT aplicáveis, incluindo NBR 7187, NBR 7188, NBR 6118, NBR 6120, NBR 6122, NBR 6123, NBR 8681 e NBR 12655, entre outras. As especificações técnicas abrangem a classe de agressividade ambiental (II), resistências e módulos de elasticidade do concreto, consumo de cimento, fator água/cimento e os cobrimentos detalhados das armaduras;

2.16. Essas especificações do projeto executivo fornecem os requisitos necessários para a contratação e execução de Obras de Artes Especiais (OAEs) eficientes, seguras e sustentáveis, adaptadas às condições geotécnicas específicas de cada local de implantação;

2.17. As dimensões e o arranjo das estruturas estão definidos nos projetos para sua integração precisa às plataformas viárias (do contorno e da duplicação), incorporando a concepção de pontes que suportam o traçado da rodovia. Atenção especial foi dada aos detalhes de apoio, transição e às soluções de fundação com estacas tipo raiz, baseadas nas características do solo identificadas nas sondagens;

2.18. O Quadro 13, seguir, apresenta-se o detalhamento das soluções propostas pelos projetos executivos de engenharia para as Obras de Artes Especiais (OAEs) da rodovia GO-215:

Quadro 13: Solução do projeto executivo para as OAEs

Característica	Ponte sobre o Córrego Mateiro	Ponte sobre o Ribeirão Boa Vista do Rancho
Projeto Associado	Implantação e Pavimentação do Contorno de Pontalina	Duplicação da rodovia GO-215

Tipo Estrutural Principal	Ponte em laje e vigas de concreto armado	Ponte em laje e vigas de concreto armado
Comprimento Total da Ponte	30,00 metros	30,00 metros
Largura Total da Ponte	Aproximadamente 10,80 m	Aproximadamente 10,80 m
Tipo de Fundação	Estacas Tipo Raiz (Diâmetro Nominal: 40 cm)	Estacas Tipo Raiz (Diâmetro Nominal: 40 cm)

Fonte: Elaboração própria.

Justificativa da escolha da solução:

2.19. Com a implantação das soluções de engenharia propostas para as intervenções em destaque, espera-se estabelecer uma infraestrutura de alta funcionalidade e assegurar sua vida útil projetada, reduzindo os custos de manutenção a longo prazo;

2.20. O planejamento técnico visa garantir que as rodovias, incluindo suas pontes e sistemas de pavimentação, suportem o tráfego projetado com segurança, promovendo benefícios econômicos e sociais para a região, ao facilitar o transporte de cargas e passageiros;

2.21. Dessa forma, a proposta técnica adotada a partir das avaliações realizadas, permite demonstrar que as soluções projetadas atendam aos requisitos técnicos para garantir a vida útil da infraestrutura conforme os parâmetros estabelecidos. O método de dimensionamento do pavimento (CBR) foi aprovado na verificação realizada pelo método da resiliência e também na verificação mecanicista, onde são analisadas a deformação e o deslocamento das camadas, complementando a robustez do projeto;

2.22. Portanto, dada a possibilidade de compatibilizar os materiais a serem utilizados nas diferentes etapas da obra, simplificando as operações de aquisição, usinagem e logística de materiais, bem como os processos executivos para a construção das pontes, e frente ao pequeno montante a ser acrescido ao custo geral, verificou-se que a solução apresentada demonstra uma melhor relação de custo-benefício para o projeto em questão;

2.23. Sendo assim, a análise técnico-econômica da solução apresentada configura o melhor custo-benefício, conciliando economia, eficiência construtiva e simplificação logística, tornando-se, assim, a solução mais adequada para implementação;

2.24. A escolha desta solução está alinhada às diretrizes e normas técnicas vigentes para obras rodoviárias, assegurando que a intervenção realizada atenderá aos padrões de desempenho exigidos pela GOINFRA;

2.25. Dessa forma, define-se a execução das obras e serviços de duplicação e implantação do contorno, por serem as mais vantajosa sob os aspectos técnico, econômico e executivo, alinhando-se aos objetivos do empreendimento e às diretrizes da GOINFRA;

2.26. A análise das soluções apresentadas, considerando a proposta realizada à GOINFRA, demonstra que a solução apresentada pelo projeto executivo é a que melhor atende à finalidade pública;

2.28. Por fim, destaca-se que a implementação da proposta apresentada, contribuirá significativamente para a melhoria da infraestrutura viária, garantindo segurança, conforto e eficiência ao tráfego, além de promover benefícios socioeconômicos à região atendida;

Vigência do contrato:

2.27. 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, da 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:

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

2.30. 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;

2.31. 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;

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

2.33. 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 as obras de implantação do contorno e duplicação da rodovia GO-215, bem como das Obras de Artes Especiais (OAEs), podem ser observados nos respectivos Projetos Executivos, conforme os documentos listados anteriormente.

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 terraplenagem, pavimentação e Obras de Artes Especiais – Abril/2025 – sem desoneração T300 vigente na Agência, em atendimento ao art. 7º do Decreto Estadual nº 9.900, de 07 de julho de 2021, 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\$ 34.210.092,85 (trinta e quatro milhões, duzentos e dez mil, noventa e dois reais e oitenta e cinco 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 14, a seguir, juntamente com os tópicos subsequentes;

Quadro 14: Requisitos para contratação

Item	Descrição	Documento
a)	Processo da Contratação	SEI nº 202500005027554
b)	Documento de Oficialização da Demanda (DOD)	SEI nº 78284143
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 238234
f)	Orçamento Sintético - T300	SISLOG nº 238235
g)	Cronograma de Execução da Obra	SISLOG nº 238254
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

Item	Descrição	Documento
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 projetos, dos memoriais descritivos e das especificações técnicas;

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

6.4.3. O objeto a ser licitado, pelas suas características e com base no cenário apresentado, não possui natureza continuada, sendo o prazo de execução previsto de 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 perante a GOINFRA, utilizando como indicativo e comparativo editais de contratação anteriores e similares ao objeto de contratação, conforme apresenta o Quadro 15, a seguir:

Quadro 15: Resumo de Contratações Anteriores e Similares - Obra de Pavimentação

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km	% do Custo por km
Obra	202400005008095	CONCORRÊNCIA Nº 002/2024 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA OBRA DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA RODOVIA GO-319, TRECHO NOVA FÁTIMA - ARAGOIÂNIA, COM EXTENSÃO DE 11,74 KM, NESTE ESTADO.	23.265.275,89	11,74	1.981.710,04	8,52%
Obra	202400005022398	CONCORRÊNCIA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA	99.973.871,91	45,7	2.187.612,08	2,19%

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km	% do Custo por km
		Nº 042/2024 - GOINFRA	ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE PAVIMENTAÇÃO E RESTAURAÇÃO DA RODOVIA GO-217, TRECHO: ENTR. BR-060 / MARIPOTABÁ, COM EXTENSÃO DE 45,7 KM.				
Obra	202400005041785	CONCORRÊNCIA Nº 004/2025 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS E/OU SERVIÇOS DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA RODOVIA GO-589 - TRECHO: SANTA MARIA/HIDROLÂNDIA, COM EXTENSÃO DE 11,84 KM.	28.714.231,07	11,84	2.425.188,43	8,45%
Obra	202320920000316	GOINFRA - CONCORRÊNCIA	EXECUÇÃO DE OBRA DE TERRAPLANAGEM, PAVIMENTAÇÃO E OBRAS DE ARTES ESPECIAIS DA RODOVIA: GO-309 - TRECHO: ENTR. BR-040(A) (CRISTALINA/GO) - PONTE DA DIVISA (UNAI/MG)	73.930.290,92	33,52	2.205.557,61	2,98%
OBRA	202300036015414	CONCORRÊNCIA Nº 62/2023 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA OBRA DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA RODOVIA GO-154, TRECHO: ENTR. GO-353 (CRUZEIRO) / ENTR. GO-244 (NOVO PLANALTO), TENDO EXTENSÃO DE 36,83 KM, NESTE ESTADO.	84.337.154,11	36,83	2.289.903,72	2,72%
OBRA	202300036014744	CONCORRÊNCIA Nº 73/2023 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUTAR AS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA GO-319, TRECHO: DENISLÓPOLIS/ CASTELÂNDIA, NO	79.431.987,19	32,24	2.463.771,31	3,10%

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km	% do Custo por km
			ESTADO DE GOIÁS, EXTENSÃO TOTAL: 32,24 KM.				
Obra	202300036014695	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 76/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUTAR A OBRA DE IMPLANTAÇÃO PARA PAVIMENTAÇÃO DA GO-460, TRECHO: DIOLÂNDIA / SÃO PATRÍCIO,	41.330.707,80	12,94	3.194.026,88	7,73%
Obra	202200036009712	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 52/2022	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA RODOVIA GO-230, (TRECHO: ENTR. BR- 414(B)/GO-230 – ENTR. BR-251(A) (P/ VILA PROPÍCIO), EXTENSÃO: 32,66 KM, NESTE ESTADO.	76.102.851,66	32,66	2.330.154,67	3,06%
Obra	202200036003803	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 24/2022	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DO CONTORNO SUDOESTE DE IPAMERI, TRECHO: ENTR. GO-213/ ENTR. GO-330, NESTE ESTADO.	20.554.384,84	1,9	10.818.097,28	52,63%
OBRA	202100036013105	CONCORRÊNCIA Nº 23/2021 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA ESTADUAL GO-221, TRECHO: DOVERLÂNDIA - TREVO GO-194.	69.870.817,29	23,68	2.950.625,73	4,22%
OBRA	202100036012855	CONCORRÊNCIA Nº 17/2021 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA ESTADUAL	74.883.403,44	32,46	2.306.944,04	3,08%

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km	% do Custo por km
			GO-341, TRECHO: ENTR. BR?359(A) (DIV.GO/MS) / ENTR. BR?158, SUBTRECHO: ENTR. BR?364 / ENTR. GO?465.				
Obra	202100036011403	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 16/2021	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA ESTADUAL GO-591, TRECHO: CABECEIRAS / DIVISA GOXMG NESTE ESTADO	29.108.656,24	14,79	1.968.130,92	6,76%
Obra	202100036010330	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 13/2021	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA ESTADUAL GO-110, TRECHO: IACIARA /ESTIVA, NESTE ESTADO.	102.096.654,18	50,18	2.034.608,49	1,99%
Obra	202100036002043	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 21/2021	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA : GO 454, TRECHO: GO 164 / DIVISA GO-MT, SUBTRECHO GO 164 / GO 173, EXTENSÃO: 51,20 KM.	65.923.791,86	51,2	1.287.574,06	1,95%
Obra	202100036001964	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 12/2022	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA RODOVIA GO-132, TRECHO: ENT. GO-237 (NIQUELÂNDIA) / EST. 1161 + 13,83 (COLINAS DO SUL).	38.137.569,66	23,01	1.657.434,58	4,35%
OBRA	201400036000376	AGETOP - CONCORRÊNCIA	TERRAPLANAGEM E PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA GO-474,	22.087.343,80	23,24	950.402,06	4,30%

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km	% do Custo por km
		nº 351/2014-PR-NELIC	TRECHO: ABADIÂNIA / LAGO DE CORUMBÁ. NESTE ESTADO.				
Obra	201300036005578	AGETOP - CONCORRÊNCIA nº 289/2013-PR-NELIC	TERRAPLANAGEM E PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA, COM EXECUÇÃO DE OBRAS DE ARTE DA RODOVIA GO-447/112, NO TRECHO: DIVINÓPOLIS / ENTR. GO-118 (MONTE ALEGRE), NESTE ESTADO.	79.328.383,27	60,85	1.303.671,05	1,64%
Obra	201300036004787	AGETOP - CONCORRÊNCIA nº 344/2014-PR-NELIC	TERRAPLANAGEM E PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA RODOVIA GO-309, NO TRECHO: CACHOEIRA DOURADA / ITUMBIARA, NESTE ESTADO.	48.279.532,09	31,1	1.552.396,53	3,22%

Fonte: Elaboração Própria.

7.3. Diante do exposto, o custo de execução para a intervenção da implantação e pavimentação do contorno de Pontalina (ligação da rodovia GO-215 e rodovia GO-040), tem custo por quilômetro estimado em 37,59%, considerando a extensão de 2,66 quilômetros e um custo total de R\$ 11.688.285,27 (onze milhões, seiscentos e oitenta e oito mil, duzentos e oitenta e cinco reais e vinte e sete centavos);

7.4. Esse valor está em conformidade com os custos praticados em contratações anteriores para pavimentações com características e extensão semelhantes, conforme demonstrado no Quadro 15;

7.5. Para a duplicação, foi realizada outra pesquisa perante a GOINFRA, utilizando como indicativo e comparativo de editais de contratação anteriores e similares ao objeto de contratação, conforme apresenta o Quadro 16, a seguir;

Quadro 16: Resumo de Contratações Anteriores e Similares - Obra de Duplicação

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km	% do Custo por km
Obra	202000036006288	AGETOP Concorrência Nº 31/2020-GELIC	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DE DUPLICAÇÃO DA RODOVIA ESTADUAL GO-330, TRECHO: POSTO DA POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA ESTADUAL ATÉ A AV. JK, NO BAIRRO SÃO JOÃO, EXTENSÃO DE 3,4 KM, NO MUNICÍPIO DE CATALÃO, NESTE ESTADO .	20.101.955,96	3,4	5.912.339,99	29,41%

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km	% do Custo por km
Obra	202300036007241	CONCORRÊNCIA Nº 31/2023 - GOINFRA	OBRA DE DUPLICAÇÃO, REABILITAÇÃO E ADEQUAÇÃO DA RODOVIA GO-210, TRECHO: PERÍMETRO URBANO DE RIO VERDE - GO-174 (SENTIDO MONTIVIDIU).	54.291.087,56	6,5	8.352.475,01	15,38%
Obra	202400005043383	EDITAL Nº 073/2024 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE DUPLICAÇÃO E RESTAURAÇÃO DA RODOVIA GO-320, TRECHO: ENTR. BR-153 / GOIATUBA, COM UMA EXTENSÃO TOTAL DE 8,70 KM, NESTE ESTADO.	51.894.444,92	8,7	5.964.878,73	11,49%
Obra	202500005014833	EDITAL N.º 043/2025 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE DUPLICAÇÃO DA RODOVIA GO-330, TRECHO: IPAMERI/CATALÃO, SUBTRECHO 1: GO-330, POSTO POLICIAL DE CATALÃO/ENTR. GO-305 (TREVO DE GOIANDIRA), COM EXTENSÃO DE 11,70 KM, NESTE ESTADO.	149.987.429,02	11,7	12.819.438,38	8,55%
Obra	202300036014567	CONCORRÊNCIA Nº 75/2023 - GOINFRA	OBRA DE DUPLICAÇÃO DE RODOVIA, INCLUINDO A REABILITAÇÃO E ADEQUAÇÃO DA PISTA EXISTENTE, EXECUÇÃO DAS OBRAS DE ARTES ESPECIAIS, PASSARELAS E GALERIAS DE ÁGUAS PLUVIAIS DA GO-139, TRECHO:	205.394.754,35	39,8	5.160.672,22	2,51%

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (km)	Custo (R\$) por km	% do Custo por km
			ENTR. GO-217 (PIRACANJUBA) / ENTR. GO-213 (CALDAS NOVAS).				

Fonte: Elaboração própria.

7.6. Diante do exposto, o custo de execução para a duplicação da rodovia GO-215, no trecho desde o seu entroncamento com a rodovia GO-040 até o início do perímetro urbano de Pontalina, tem o custo por quilômetro estimado em 29,59 %, considerando a extensão de 3,38 quilômetros e um custo total de R\$ 16.181.652,43 (dezesesseis milhões, cento e oitenta e um mil, seiscentos e cinquenta e dois reais e quarenta e três centavos);

7.7. Esse valor está em conformidade com os custos praticados em contratações anteriores para duplicações com características e extensão semelhantes, conforme demonstrado no Quadro 16;

7.8. Já para as Obras de Artes Especiais (OAEs), foi realizada outra pesquisa perante a GOINFRA, na qual resultou o Quadro 17, a seguir;

Quadro 17: Resumo de Contratações Anteriores e Similares - Obras de Obras de Artes Especiais (OAEs)

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (m)	Custo (R\$) por m	% do Custo por m
Obra	202200036011354	GOINFRA - TOMADA DE PREÇOS nº 49/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA ESPECIALIZADA PARA A EXECUÇÃO DE OBRA DE ARTE ESPECIAL, ESTRADA VICINAL ENTR. GO-230, MUNICÍPIO DE VILA PROPÍCIO, NESTE ESTADO.	1.381.692,95	34	40.638,03	2,94%
Obra	202300036003293	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 25/2023	EXECUÇÃO DE OBRA DE ARTE ESPECIAL SOBRE O RIO CRIXÁS MIRIM, ESTRADA VICINAL, ENTRADA GO-454 E GO-336, NOVA CRIXÁS-GO, NESTE ESTADO.	4.294.322,35	60	71.572,04	1,67%

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (m)	Custo (R\$) por m	% do Custo por m
Obra	202200036014742	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 06/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA CONSTRUÇÃO DE PONTE SOBRE O RIO CRIXÁS – MIRIM, NA RODOVIA GO-347, TRECHO: MOZARLÂNDIA / CRIXÁS, OBJETO DO CONVÊNIO nº 908125/2020-MDR/CAIXA, NESTE ESTADO.	4.095.444,28	50	81.908,89	2,00%
Obra	202300036012905	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 53/2023	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA CONSTRUÇÃO DE PONTE SOBRE O RIO SANTA MARIA, NA RODOVIA GO-154, TRECHO GO-060/GO-050, NESTE ESTADO.	6.396.867,23	90	71.076,30	1,11%
Obra	202100036011435	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 25/2021	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DA OBRAS DA PONTE DE CONCRETO ARMADO SOBRE O RIO DO PEIXE, GO-449 TRECHO MATRINCHÃ / GO-164 POVOADO DE TIRIRICA.	3.794.142,27	66,7	56.883,69	1,50%
Obra	202200036004882	GOINFRA - CONCORRÊNCIA nº 25/2022	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA ESPECIALIZADA PARA CONSTRUÇÃO DE OBRA DE ARTE ESPECIAL (OAE) - PONTE RIO DAS PEDRAS, NA GO-241, COM EXTENSÃO DE 55,40 M E	4.299.457,61	55,4	77.607,54	1,81%

Referência	Processo SEI	Órgão-Edital	Objeto	Valor Global (R\$)	Extensão (m)	Custo (R\$) por m	% do Custo por m
			LARGURA DE 10,40 M.				
Obra	202300036007531	CONCORRÊNCIA Nº 32/2023 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA EXECUÇÃO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS, NA GO-114, MUNICÍPIO DE NOVA ROMA-GO, NESTE ESTADO	3.793.086,49	28	135.467,37	3,57%
Obra	202100036006164	CONCORRÊNCIA Nº 04/2021 - GOINFRA	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA A CONSTRUÇÃO DE 02 (DUAS) PONTES EM CONCRETO ARMADO, UMA SOBRE O RIO TESOURAS (LOTE 01) E OUTRA SOBRE O RIBEIRÃO TAQUARAL (LOTE 02)?, NESTE ESTADO.	3.456.631,93	65,6	52.692,56	1,52%

Fonte: Elaboração própria.

7.9. Diante do exposto, o custo de execução para a construção da ponte sobre o Córrego Mateiro, associada à implantação do contorno de Pontalina, tem custo por metro estimado em 3,33%, considerando extensão de 30 metros e um custo de R\$ 1.844.068,25 (um milhão, oitocentos e quarenta e quatro mil, sessenta e oito reais e vinte e cinco centavos);

7.10. Enquanto a ponte sobre o Ribeirão Boa Vista do Rancho, situada na duplicação da rodovia GO-215, tem o custo por metro estimado em 3,33%, considerando extensão de 30 metros e um custo de R\$1.782.103,39 (um milhão, setecentos e oitenta e dois mil, cento e três reais e trinta e nove centavos);

7.11. Esses valores estão em conformidade com os custos praticados em contratações anteriores para pavimentações com características e extensão semelhantes, conforme demonstrado no Quadro 17.

SEÇÃO 8 - RESULTADOS PRETENDIDOS

8.1. O principal resultado esperado com o presente projeto é a implantação de uma nova via e a duplicação de um trecho da rodovia GO-215, de forma a comportar satisfatoriamente o tráfego atual e futuro no município de Pontalina e região, propiciando maior conforto e segurança aos usuários da rodovia, bem como melhor fluidez logística;

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

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

8.3.1. O resultado esperado é a implantação e pavimentação do contorno de Pontalina e a duplicação do trecho em destaque da rodovia GO-215, incluindo a construção das Obras de Artes Especiais (OAEs). Isso assegurará uma melhoria na trafegabilidade e na capacidade viária, resultando em uma proposta mais eficiente de deslocamento que a existente, e propiciando maior segurança para os usuários e moradores locais;

8.3.2. A obra permitirá a integração e o aprimoramento da porção oeste do município de Pontalina, conectando a rodovia GO-215 diretamente à rodovia GO-040. Essa conexão ampliará significativamente a mobilidade urbana e intermunicipal, reduzindo o tempo de deslocamento e promovendo maior eficiência no transporte de cargas e passageiros na região;

8.3.3. Quanto aos aspectos econômicos, a implantação e duplicação rodoviária guardam reflexo direto com a diminuição dos custos de transportes, do tempo nos deslocamentos, e da melhoria de segurança e conforto dos usuários, gerando benefício econômico e social. Com a redução dos custos operacionais, tem-se a redução dos custos dos produtos e serviços, notadamente com produtos de baixo valor agregado como os do setor agropecuário local, em que o frete torna-se componente determinante do preço, beneficiando toda a população da região abrangida pela rodovia;

8.3.4. A implantação do contorno e a duplicação do trecho em questão representam um avanço estratégico para a infraestrutura regional de Pontalina. Elas viabilizarão a abertura e o aprimoramento de corredores viários essenciais ao escoamento da produção pecuária, agrícola e demais atividades econômicas locais, fortalecendo a logística e impulsionando o desenvolvimento socioeconômico da região.

SEÇÃO 9 - POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

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

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

9.3. Durante a execução da obra, a geração de resíduos sólidos e líquidos, como entulho, óleos e graxas, pode contaminar o solo e a água do rio. Para evitar isso, é necessário implantar um plano de gerenciamento de resíduos, que inclua a coleta, o armazenamento e a destinação adequada desses materiais. Ademais, um plano de emergência para contaminação deve ser elaborado, com equipes treinadas e equipamentos de contenção para responder rapidamente a eventuais vazamentos;

9.4. A emissão de poluentes atmosféricos, como poeira e gases provenientes do tráfego de veículos e maquinários, também é um impacto a ser considerado. Medidas como a umidificação de vias de acesso, a manutenção preventiva de equipamentos e o uso de máquinas com baixa emissão de poluentes podem ajudar a reduzir esse problema;

9.5. Do ponto de vista socioeconômico, a obra pode causar transtornos à comunidade local, como interferência no tráfego e na realização de atividades econômicas. Para minimizar esses impactos, é importante manter um diálogo constante com a população, informando sobre os avanços da obra, eventuais transtornos e as medidas adotadas para garantir a segurança e o bem-estar da comunidade. A realização de campanhas de educação ambiental também pode ajudar a conscientizar a população sobre a importância da obra e as práticas de proteção ambiental adotadas;

9.6. Por fim, é fundamental implementar um programa de monitoramento ambiental contínuo durante todas as fases da obra. Esse programa deve avaliar parâmetros como a qualidade da água, do solo e do ar, além de monitorar o comportamento da fauna e da flora. O monitoramento permitirá identificar eventuais problemas de forma precoce, garantindo que as medidas mitigadoras sejam aplicadas de maneira eficaz;

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

licenciamento ambiental;

9.8. O Quadro 18, a seguir, apresenta a proposição de medidas mitigadoras, de acordo com o modelo da Gerência de Planejamento (PL-GEPLA);

Quadro 18: 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; • Reduzir ao mínimo necessário a retirada de vegetação na faixa marginal da Rodovia; • Retirada e armazenamento da camada superficial do solo para posterior revegetação; • Efetuar a revegetação das áreas afetadas; • Executar o programa de Educação ambiental para os funcionários da obra e moradores das Áreas Direta e Indiretamente Afetadas pelo empreendimento; • Proibir a extração de madeira de Interesse ecológico ou comercial ao longo da Rodovia; • Proibir ações de queimadas da vegetação; • Executar o programa de treinamento e capacitação de engenheiros e encarregados, e demais funcionários da empresa executora da obra; • Manter áreas intactas para a preservação da biodiversidade e manutenção dos processos ambientais;
	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;
FÍSICO	Alteração da paisagem	• Toda área degradada (jazidas, caixa de empréstimo acessos, canteiros e acampamentos), será devidamente recomposta de forma a aproximá-la, o máximo possível de sua situação original; • Após o término da obra todas instalações e equipamentos serão devidamente desmobilizados, recuperando-se em seguida toda a área envolta; • Em todas as edificações e acessos será feita uma limpeza adequada, sendo retirados quaisquer entulhos da obra, lixo, materiais inservíveis. Após este procedimento as áreas serão devidamente vegetadas; • Descompactação e subsolagem de caminhos de serviço e áreas de empréstimos; • Reconformação e suavização topográfica das áreas de empréstimos laterais.
	Erosão hídrica	• Preservar tanto quanto possível a vegetação na área do canteiro de obras e acampamentos, instalações de apoio e industriais; • Implantar sistemas de drenagem conforme a necessidade nas áreas de apoio (caixas de empréstimo, jazidas, áreas de bota-fora); • Evitar queimadas quando da instalação do canteiro de obras;
	Poluição causada por combustíveis e materiais lubrificantes	• Instalar os tanques de combustíveis conforme as determinações previstas na legislação específica; • Instalação de caixas separadoras de óleo e graxa; • Manutenção adequada dos equipamentos utilizados na obra; • Todos os motores, especificamente aqueles movidos a óleo diesel, deverão ser revistados permanentemente, evitando assim a emissão excessiva de poluentes atmosféricos.
	Deposição de material de descarte	• Seleção de locais adequados para utilização como bota-fora, longe dos talvegues naturais; • Recuperação e revegetação das áreas de bota-fora, e implantação de sistema de

Meio	Impactos	Medidas Mitigadoras
		drenagem; • Reutilização dos materiais passíveis de serem reciclados
	Deposição de resíduos sólidos	• Todo lixo gerado na obra deve ser adequadamente disposto em aterros sanitários (resíduo urbano); • Ensacar todo lixo gerado no canteiro de obras; • Reduzir ao mínimo a retirada de vegetação na faixa marginal da rodovia; • Efetuar a revegetação das áreas afetadas; • Executar o programa de educação ambiental para os funcionários da obra e moradores da Área de Influência Direta (AID); • Proibir a extração de madeira de interesse ecológico ou comercial ao longo da Rodovia; • Proibir ações de queimadas da vegetação; • Executar o programa de treinamento e capacitação de engenheiros e encarregados da empresa executora da obra; • Manter áreas intactas para a preservação da biodiversidade e manutenção dos processos ambientais;
SOCIOECONÔMICO	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: 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. O mapa de riscos é o instrumento 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 19, a seguir, apresenta o mapa de riscos, consideradas as intervenções propostas pelo referido ETP.

Quadro 19: 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 servidores com conhecimento técnico do objeto, de legislação pertinente ao objeto e dos procedimentos da contratação	Análise prévia do objeto a ser licitado, direcionando para as equipes responsáveis acompanharem a instrução processual.	GOINFRA

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTIGÊNCIA	RESPONSABILIDADE
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 segurança da região	Pouco provável	Baixo	Realizar o adequado levantamento das necessidades de execução com preços compatíveis e atualizados ao valor de mercado. Envolver setores responsáveis na instrução inicial do processo, solicitando ratificação ou retificação dos objetos.	Formar grupo de trabalho com conhecimento técnico e com experiência, com conhecimento do e condições necessárias em editais.	GOINFRA
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 CONTIGÊNCIA	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 à contratada.	Insatisfação da contratada. Descumprimento contratual.	Raro	Alto	Realizar a análise prévia do orçamento. Realizar gerenciamento e controle do orçamento destinado ao contrato.	Verificar periodicamente o desempenho financeiro do contrato e capacidade de desembolso do órgão.	GOINFRA
11	Obra	Técnico	Problemas geológico, geotécnicos não previstos no projeto.	Aumento de custos e atraso no cronograma, dificuldades na execução contratual.	Provável	Alto	Verificar se foram realizados os levantamentos de campo necessários para elaboração dos projetos.	Quando detectado o problema devem ser pausadas as ações executivas de modo a reavaliar as soluções considerando a realidade do solo da região.	GOINFRA
12	Projeto / Obra	Orçamentário	Não existência de recursos orçamentários necessários para a execução do empreendimento no período	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	GOINFRA

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTINGÊNCIA	RESPONSABILIDADE
			previsto no ciclo de vida.					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.	
13	Projeto / Obra	Ambiental	Atraso na obtenção de licenças ambientais para o empreendimento	Atraso no cronograma final e início do processo das obras.	Provável	Muito Alto	Verificação da documentação e dos estudos necessários à obtenção das licenças e acompanhamento do processo de licenciamento.	Considerando a responsabilidade da GOINFRA na regularização ambiental dos empreendimentos, recomenda-se a paralisação dos contratos executivos até que o processo de licenciamento esteja devidamente concluído. A atuação emergencial junto aos órgãos competentes para emissão da licença requerida deve ser conduzida de forma colaborativa entre a GOINFRA e a Contratada. Cabe à Contratada prestar apoio na obtenção das licenças e autorizações ambientais secundárias, diretamente vinculadas à execução da obra.	GOINFRA / Contratada

ITEM	FASE	TEMÁTICA	EVENTO DE RISCO	DESCRIÇÃO DO IMPACTO	ESCALA DE PROBABILIDADE	ESCALA DE IMPACTO	AÇÃO PREVENTIVA	AÇÃO DE CONTIGÊNCIA	RESPONSABILIDADE
14	Obra	Ambiental	Eventual descoberta de condicionantes ambientais ao longo do processo que impactem o desenvolvimento das demais atividades	Aumento de custos e atraso no cronograma.	Provável	Alto	Durante os estudos ambientais, verificar legislações vigentes e identificar todas as possíveis condicionantes.	A GOINFRA realizará a aprovação técnica de quaisquer alterações, com base nos estudos previamente realizados e nos critérios estabelecidos para garantir a conformidade com as normas vigentes e a qualidade do serviço. À Contratada cabe a comunicação imediata de imprevistos, bem como, a execução das adequações necessárias. Custos serão analisados conforme a origem do fato gerador.	GOINFRA / Contratada
15	Projeto / Obra	Administrativo	Não execução simultânea das fases de projeto e licenciamento ambiental gerando retrabalhos	Atraso para início do processo de contratação das obras	Provável	Muito Alto	Contratar a elaboração dos projetos de engenharia em conjunto com os estudos ambientais.	Realização de licitação dos produtos remanescentes	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. Na presente contratação, foi identificada a necessidade das seguintes providências pela administração;

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

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

SEÇÃO 12 - CONTRATAÇÕES CORRELATAS OU INTERDEPENDENTES

12.1. Em conformidade com o art. 18, §1º, inciso XI da Lei nº 14.133/2021, o Estudo Técnico Preliminar deve identificar contratações correlatas e/ou interdependentes que possam impactar a viabilidade técnica, econômica ou operacional do objeto principal. No caso da presente contratação da execução das obras de implantação e pavimentação do contorno de Pontalina e da duplicação da rodovia GO-215, incluindo suas Obras de Artes Especiais (OAEs), foram identificadas contratações complementares indispensáveis à execução adequada do empreendimento:

12.1.1. Supervisão e fiscalização técnica da obra, com equipe especializada para garantir conformidade com o projeto executivo e controle de qualidade;

12.1.2. Serviços laboratoriais e de controle tecnológico, para ensaios em materiais como solo, concreto, pavimento e estruturas metálicas;

12.1.33. Gestão ambiental, com monitoramento e execução das medidas mitigadoras previstas no Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGA0);

12.1.4. Desapropriações, conforme definido no Volume 6 do Projeto Executivo, com trâmites compatíveis ao cronograma físico-financeiro;

12.2. A ausência de planejamento e execução coordenada dessas contratações pode comprometer o cronograma da obra, gerar paralisações técnicas, sobrecustos e riscos à entrega do objeto principal. Recomenda-se, portanto, que a Administração promova a gestão integrada dessas iniciativas, assegurando alinhamento entre prazos, escopos e responsabilidades, conforme os princípios da eficiência, economicidade e continuidade do serviço público previstos na Lei nº 14.133/2021.

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 expansão e adequação 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 da obra de implantação e pavimentação do contorno de Pontalina, com uma extensão de 2,66 quilômetros, e da duplicação da rodovia GO-215, com uma extensão de 3,38 quilômetros, as quais compreendem a construção de ponte sobre o Córrego Mateiro e de ponte sobre o Ribeirão Boa Vista do Rancho, mostra-se necessária e viável tecnicamente, tendo em vista a imprescindibilidade da contratação e o adequado atendimento às demandas apresentadas, de entregar à população do Estado de Goiás rodovias seguras e com nível de excelência, constituindo-se em instrumento estratégico de planejamento integrado para o direcionamento de políticas públicas de infraestrutura e logística do sistema de transportes.

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

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

ISABEL CRISTINA CAMPOS BORGES

Engenheira de Transportes

VICTOR EMMANUEL DOS REIS

Gerente de Planejamento

GOIANIA, aos 01 dias do mês de outubro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **ISABEL CRISTINA CAMPOS BORGES, Gestor (a) Público (a)**, em 01/10/2025, às 07:54, 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 01/10/2025, às 16:18, 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 **80441180** e o código CRC **C3B4DF0C**.

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



Referência: Processo nº 202500005027554



SEI 80441180