



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

Objeto: Restauração e Implantação de Ciclofaixa, na Rodovia BA-480. Trecho: Entr. Br-122 (Iraquara) - Iraporanga, com extensão total de 12,00 km.

1. INFORMAÇÕES BÁSICAS DO DOCUMENTO

Número do processo administrativo: 024.2058.2024.0005962-12

2. NECESSIDADE

2.1 Descrição da necessidade

É de competência da Secretaria de Infraestrutura, através da Superintendência de Infraestrutura de Transportes – SIT, realizar, coordenar e supervisionar estudos, programas, projetos e obras, objetivando assegurar o desenvolvimento do Estado pela implantação e manutenção de uma adequada Infraestrutura aeroviária, rodoviária e hidroviária.

É também de entendimento da SEINFRA/SIT que a malha rodoviária de acessos necessita, corriqueiramente, de intervenções para a recuperação e pavimentação, a fim de garantir uma melhoria significativa na infraestrutura viária local, oferecendo acessibilidade e conforto aos usuários, proporcionando uma superfície mais uniforme e aderente, além de reduzir a formação de poeira e lama, desempenhando um papel fundamental na infraestrutura local e contribuindo para a melhoria da mobilidade e segurança das vias, reduzindo o risco de acidentes de trânsito.

Diante do exposto, tal contratação possibilitará a tráfegabilidade segura, visando melhorar a qualidade da via e a segurança dos usuários.

2.2 Área requisitante

Superintendência de Infraestrutura de Transporte - SEINFRA/GAB/SIT.

2.3 Descrição dos Requisitos da Contratação

Requisitos necessários ao atendimento da necessidade:

- Documento de Formalização da Demanda específico;
- Realização de Estudo Técnico Preliminar da contratação;
- Mapa de Riscos;
- Elaboração do Termo de Referência;
- Concordância e/ou aprovação do Termo de Referência;
- Indicação de Recursos Orçamentários;
- Elaboração de minuta do edital (em conformidade com normativos e/ou padrões vigentes, se e

onde cabível);

- Análise jurídica (com possíveis correções/complementações);
- Definição do pregoeiro;
- Elaboração e divulgação do Edital;
- Condução do certame licitatório em fase externa;
- Publicação dos atos no sítio eletrônico da SEINFRA-BA;
- Adjudicação e Homologação do certame;
- Encaminhamento para contrato;
- Fiscalização concomitante com execução dos serviços

Os serviços são de natureza de escopo “não continuado”, por se tratar de um serviço sem que haja uma demanda de caráter permanente da Administração (inciso XVII, do art. 6º da Lei nº 14.133/2021).

Para correta execução da necessidade administrativa devem ser observados os seguintes requisitos:

- a) A obra a ser executada deverá contemplar as determinações do projeto;
- b) A metodologia a ser adotada, deverá estar em conformidade com as normas técnicas vigentes;
- c) A definição do orçamento e do prazo de execução do serviço de engenharia, estão delineados na planilha orçamentária e no cronograma físico-financeiro;
- d) Deverá ser cumprido, boas práticas de sustentabilidade ambiental.

As obrigações da Contratada e do Contratante estão previstas no Termo de Referência.

Todos os serviços circunscritos à necessidade administrativa devem seguir fielmente as Normas Técnicas vigentes e Especificações dos Serviços da SEINFRA-BA, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, devidamente atualizadas.

3. SOLUÇÃO

3.1 Levantamento de Mercado

Foi realizado o levantamento de mercado visando buscar a melhor solução para o problema existente, sendo estudados processos de contratações semelhantes feitas por este e outros órgãos, por meio de consultas a outros editais, com a finalidade de identificar a existência de novas metodologias, tecnologias ou inovações que melhor atendessem às necessidades da Secretaria.

Solução 1: Execução pelo próprio ente. Uma das soluções de mercado seria a própria execução pelo ente estadual, todavia esta acarretaria morosidade e ineficiência da política pública; somando a isso o Estado não detém em seu quadro profissionais em quantitativo e qualificação técnica necessários para execução do objeto pretendido. Além do que não é uma prática comum na seara pública.

Solução 2: Contratação de empresa **via licitação na modalidade pregão, no modo de disputa “aberto e fechado”, por maior desconto**. A realização de um processo licitatório é uma solução já experienciada por este órgão em contratações anteriores, bem como foram realizadas consultas de outros órgãos públicos, a exemplo dos processos nº 50602.001696/2023-85 – Superintendência Regional do Novo Estado do Pará – DNIT.

Ao observar as soluções postas, ponderando-se os encargos de cada uma delas, assim como os preceitos legais implícitos em cada uma das opções, entende-se como formato mais adequado o apresentado pela solução 2.

Para a escolha da modalidade apropriada, na fase de planejamento, considerou-se a aplicação da combinação dos parâmetros de licitação **na modalidade pregão, por maior desconto**, por possuir objeto com padrões de desempenho e qualidade que possam ser objetivamente definidos pelo edital, considerando se tratar de obras e serviços comuns de engenharia, o que mais se aproxima dos requisitos definidos e que mais promove a competição, levando-se em conta os aspectos de economicidade, eficácia, eficiência e padronização, bem como práticas de mercado.

Nesta senda, importante destacar ainda que o **modo de disputa “aberto e fechado”** apresenta uma “modelagem” mais eficaz no tocante à revelação incentivada de informações confiáveis por parte dos licitantes, aliada à maximização dos interesses da Administração na escolha da proposta mais vantajosa e com menores custos de transação possíveis. Afinal, a combinação entre as etapas “aberta” e “fechada” potencializa o incentivo de revelação da melhor valoração subjetiva acerca do objeto por parte dos concorrentes e o fato de haver a delimitação máxima de tempo de duração da disputa reduz os custos de transação para a Administração.

O tipo de solução reflete a abordagem escolhida pelo órgão para resolver o problema de negócio enfrentado.

3.2 Descrição da solução como um todo

A descrição da solução é de forma simples, e abrange a contratação de empresa especializada para realização de serviços de Restauração e Implantação de Ciclofaixa, na Rodovia BA-480. Trecho: Entr. BR-122 (Iraquara) - Iraporanga, com extensão total de 12,00 km, com elementos que deverão ser definidos em projeto básico que deverão prever, inicialmente, os seguintes serviços:

- Terraplenagem;
- Pavimentação;
- Drenagem e obras d'arte correntes;
- Proteção Ambiental;
- Serviços diversos;
- Sinalização.

As soluções indicadas buscam viabilizar uma proposta com o máximo reaproveitamento possível da estrutura da pista existente e a utilização menos onerosa de materiais para a constituição de novas camadas de pavimento. Diante disso, as soluções propostas para o trecho são:

- Serviços preliminares de terraplenagem, que constituem o conjunto de operações objetivando a remoção das obstruções naturais e correção de irregularidades e desníveis do terreno.
- Reciclagem com adição de brita e incorporação do revestimento asfáltico à base: processo de restauração de pavimento executado no local, com reaproveitamento total ou parcial do revestimento existente, eventualmente utilização de parte ou de toda base granular existente, incorporação de agregados e adição de água, espalhamento e compactação da mistura resultante, obtendo-se desta forma uma nova base do pavimento, isto é, uma base reciclada.
- Sub base estabilizada granulometricamente: Camada executada sobre o subleito,

mediante emprego de energia de compactação adequada, de forma a se obter um produto final com propriedades adequadas de estabilidade e durabilidade com espessura de 0,20m.

- Base estabilizada granulometricamente com mistura solo brita (50% - 50%): Camada executada sobre o subleito, mediante emprego de energia de compactação adequada, de forma a se obter um produto final com propriedades adequadas de estabilidade e durabilidade com espessura de 0,20m.
- Tratamento Supercial Duplo com Emulsão: camada de revestimento do pavimento constituída por duas aplicações de ligante asfáltico (do tipo RR-2C), cada uma coberta por camada de agregado mineral, e submetida à compressão.

3.3 e 3.4 Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

Dentro do presente estudo, a análise técnica de campo identificou o quantitativo estimado, na planilha que segue abaixo, com nível de precisão adequado, para caracterizar o serviço de engenharia pretendido, possibilitando a elaboração dos custos, em conformidade com as Normas, Procedimentos, Instruções e Especificações de Serviços e, Manuais Técnicos em vigor do DNIT e normas técnicas da ABNT.

A solução está estimada em R\$ 13.500.415,91 (treze milhões, quinhentos mil, quatrocentos e quinze reais e noventa e um centavos), conforme pesquisa de preço anexa, elaborado através do SCO – Sistema de Custos e Orçamentos, referencial de abril de 2024 e Produtos Asfálticos de junho de 2024. Os Custos de Administração Local, Manutenção do Canteiro, Mobilização de Equipe e Equipamentos e Instalação de Canteiro foram dimensionados a partir dos manuais de Custos de Infraestrutura de Transportes do DNIT.

ITEM	DISCRIMINAÇÃO	UND.	QUANT.	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL
1	Restauração e Implantação de Ciclofaixa, na Rodovia BA-480. Trecho: Entr. BR-122 (Iraquara) - Iraporanga	km	12,00	R\$ 1.125.034,62	R\$ 13.500.415,91

3.5 Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Trata-se de uma Restauração em TSD e Implantação de Ciclofaixa do trecho: Entr. BR-122 (Iraquara) - Iraporanga, com extensão total de 12,00 km, e a dimensão do item que comporta o empreendimento é adequada e compatível com a capacidade de execução das empresas que participam de licitações no âmbito da SIT.

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 da entrega dos serviços.

Logo, para a solução em questão não será adotada o parcelamento haja vista que adoção de item único para a execução dos serviços proporcionará ganho de escala, sob o ponto de vista do emprego de recursos humanos e da dificuldade de controle, colocando em risco a celeridade processual e comprometendo a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração.

Dessa forma, a divisão em diversos 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.

Ademais, lidar com um único prestador diminui o custo administrativo de gerenciamento de todo o processo de contratação.

Então, 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.

3.6 Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Inicialmente, não existem em andamento contratações correlatas e/ou interdependentes que venham a interferir ou merecer maiores cuidados no planejamento da futura contratação.

3.7 Demonstração de previsão da contratação no planejamento da Administração

A presente contratação ainda não está incluída no Plano de Contratações Anual em virtude do PCA, não ter sido realizado para o exercício de 2024, por ser um artefato de caráter “preferencial” e não obrigatório, conforme o art. 12, inciso VII da Lei nº 14.133/2021.

4. PLANEJAMENTO

4.1 Resultados Pretendidos

Com a presente contratação deseja-se realizar a Restauração em TSD e Implantação de Ciclofaixa do trecho: Entr. BR-122 (Iraquara) - Iraporanga, com o padrão de qualidade necessário para uma melhor manutenção dos serviços públicos. Além de garantir a vida útil das rodovias, otimizando os investimentos, evitando necessidade de intervenções de maior monta que são necessários com o passar do tempo, com efeito direto na preservação ambiental, pois, dessa forma, minimiza-se a utilização de recursos naturais e impactos ambientais decorrentes da sua exploração. E assegura ao usuário maior segurança e redução de acidentes.

No tocante aos aspectos econômicos, a devida conservação e manutenção da rodovia tem reflexo direto na redução dos custos de transportes, gerando um benefício econômico e social, dado a redução dos custos de produtos e serviços. Espera-se, assim, atendimento aos princípios de economicidade e eficiência.

4.2 Providências a serem adotadas

Trata-se de contratação realizada habitualmente na SEINFRA-BA desde sua criação, não havendo no momento, necessidade de adequação do ambiente do órgão.

4.3 Possíveis Impactos Ambientais

A presente contratação não gera impactos ambientais diretos, por ser se tratar de contratação realizada habitualmente pela SEINFRA/SIT, posto que a área de ação é limitada à largura da faixa de domínio da rodovia, portanto não haverá impactos ambientais diretamente decorrentes da execução dos serviços a contratar.

Em que pese o exposto acima, a empresa a ser contratada deverá ter cuidado no transporte, exploração da jazida, evitando produzir poeiras e soltar resíduos na pista.

Sugere-se que a recuperação das áreas exploradas deva ocorrer em módulos, concomitantes aos processos de lavra, obedecendo aos seguintes critérios:

- Conformação do relevo, utilizando técnicas compatíveis com a topografia da área;
- Reposição da cobertura de solo orgânico, com distribuição de uma camada de 0,20m de espessura;
- Implantações de curvas de nível, quando necessário;
- Reposição da cobertura vegetal.

No caso de utilização de áreas já oneradas, deve ser firmado contrato específico entre a executante e o detentor do direito minerário, especificando todas as medidas ambientais compensatórias a serem atendidas antes da devolução da mesma área.

5. VIABILIDADE

5.1 Declaração de Viabilidade/Inviabilidade

Os estudos preliminares evidenciaram que a contratação da solução descrita se mostra possível tecnicamente e fundamentadamente necessária.

As experiências pretéritas indicam que a solução 2, descrita no item 6, apresenta viabilidade e alta probabilidade de alcance dos resultados pretendidos. A SEINFRA, através da SIT, não possui em seu quadro de servidores profissionais habilitados, em quantitativo suficiente, para a execução do serviço em questão, de modo que para suprir tal necessidade torna-se imprescindível a contratação de empresa especializada, para atendimento da demanda exarada.

Diante do exposto, declara-se ser viável a contratação pretendida.

6. IDENTIFICAÇÃO

Ricardo Pedrosa Martins
Diretor da DPPE
Secretaria de Infraestrutura da Bahia - SEINFRA



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Pedrosa Martins, Diretor**, em 30/07/2024, às 17:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 13º, Incisos I e II, do [Decreto nº 15.805, de 30 de dezembro de 2014](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://seibahia.ba.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **00095017493** e o código CRC **67023585**.