ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 199.649/2026

OBJETO DO ESTUDO:

INSTRUÇÃO FÁTICA E TÉCNICA QUE VISA DAR A ADEQUADA SOLUÇÃO PARA A EXECUÇÃO DE OBRA DE CONSTRUÇÃO DE NOVO EIXO VIÁRIO NA REGIÃO SUDOESTE DO MUNICÍPIO DE ITABUNA-BA

Itabuna-BA, 05 de junho de 2026.

SUMÁRIO

Nº DO ITEM	TÍTULO	PÁG.
1	DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, I)	3
2	DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, II)	4
3	REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, III)	4
4	ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, IV)	6
5	LEVANTAMENTO DE MERCADO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, V)	7
6	DO REGIME DE EXECUÇÃO	9
7	MODALIDADE DE LICITAÇÃO, O CRITÉRIO DE JULGAMENTO, O MODO DE DISPUTA (Lei nº 14.133/2021, art. 18, VIII)	11
8	ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, VI)	14
9	NATUREZA DA CONTRATAÇÃO	15
10	JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, VIII)	16
11	DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, IX)	18
12	PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, X)	18
13	CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, XI)	19
14	DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, XII)	19
15	DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, VII)	20
16	AVALIAÇÃO ACERCA DA NECESSIDADE DE CLASSIFICAR OS ESTUDOS PRELIMINARES DE ACORDO COM A LEI Nº 12.527/2011	21
17	POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, XIII)	21
18	ENCAMINHAMENTO	21
19	APROVAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR	22

INTRODUÇÃO
O Estudo Técnico Preliminar tem por objetivo identificar e analisar os cenários para o atendimento da demanda que consta no Documento de Oficialização da Demanda, bem como demonstrar a viabilidade técnica e econômica das soluções identificadas, fornecendo as informações necessárias para subsidiar o respectivo processo de contratação. **Referência: Art. 18 da Lei 14.133/2021 e Decreto Municipal nº 15.637/2023**

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, I)

1.1 A mobilidade urbana e a infraestrutura viária adequada são de fundamental importância para as cidades, pois nelas é onde os cidadãos realizam seus deslocamentos diários, conectando residências, locais de trabalho, serviços e áreas de lazer, promovendo o desenvolvimento socioeconômico e a integração comunitária.

1.2 Vias estruturadas e requalificadas servem de solução para demandas críticas do município, como a redução de congestionamentos, a melhoria da segurança viária, a eficiência do transporte coletivo e a indução de novos vetores de crescimento urbano planejado.

1.3 A expansão urbana observada na região oeste e sudoeste de Itabuna tem provocado aumento expressivo na circulação de veículos e pessoas, especialmente em áreas que passaram a concentrar atividades comerciais e novos empreendimentos.

1.4 A infraestrutura viária existente não acompanha esse crescimento, resultando em congestionamentos, dificuldade de acesso e limitação do desenvolvimento ordenado.

1.5 O presente objeto decorre da necessidade de ampliar e qualificar a infraestrutura viária do Município de Itabuna/BA, de modo a promover melhores condições de mobilidade urbana, integração territorial, segurança viária e fluidez do tráfego, em consonância com as diretrizes do Programa de Integração Urbana do Município de Itabuna-BA – Itabuna 2030, financiado pelo Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata – FONPLATA.

1.6 A intervenção compreende dois eixos viários de características distintas e complementares: a implantação da Avenida Sudoeste, constituindo uma nova ligação viária entre a BR-101 e a Avenida Princesa Isabel, e a requalificação da Avenida Princesa Isabel, via urbana consolidada, pavimentada e inserida na malha viária existente do Município.

1.7 A implantação da Avenida Sudoeste mostra-se necessária para criar uma nova conexão entre a rodovia federal BR-101 e a rede viária urbana de Itabuna, proporcionando alternativa de acesso e circulação, melhor distribuição dos fluxos de veículos e maior integração entre diferentes setores da cidade.

1.8 A nova via possui potencial para reduzir a concentração do tráfego em corredores atualmente utilizados, melhorar as condições de deslocamento e contribuir para a organização e expansão da estrutura urbana municipal.

1.9 Por sua vez, a Avenida Princesa Isabel, em razão de sua inserção em área urbanizada e de sua relevância para os deslocamentos urbanos, demanda intervenções de requalificação destinadas à melhoria das condições funcionais, de segurança, conforto e acessibilidade da via e de seus espaços associados.

1.10 As intervenções deverão adequar a infraestrutura existente às atuais necessidades de circulação e ao padrão de urbanização pretendido pelo Município, promovendo maior qualidade do espaço público e melhores condições para seus diferentes usuários.

1.11 As duas intervenções apresentam caráter integrado, uma vez que a nova Avenida Sudoeste terá conexão com a Avenida Princesa Isabel, tornando necessária a compatibilização entre a implantação do novo corredor viário e a qualificação da infraestrutura urbana existente que receberá parte dos fluxos decorrentes dessa nova ligação.

1.12 A Avenida Princesa Isabel, em seu eixo principal, já vem passando por intervenções que facilitarão seu acesso ao centro da cidade e às regiões leste e nordeste, compostas por grandes bairros como Conceição, São Judas, Fátima e Califórnia, inclusive com ligação direta com a nova rodovia que liga Itabuna à Ilhéus, a BA-649.

1.13 O objeto pretendido, portanto, busca solucionar necessidades relacionadas tanto à ampliação da capacidade e conectividade da malha viária, por meio da implantação de um novo eixo de ligação, quanto à modernização e requalificação de infraestrutura urbana existente, proporcionando melhoria da mobilidade, maior segurança viária, melhor distribuição dos fluxos de tráfego e valorização dos espaços urbanos abrangidos pelas intervenções.

1.14 Nesse contexto, a execução das obras constitui ação complementar às demais iniciativas previstas no Programa Itabuna 2030, contribuindo para a consolidação de uma rede urbana mais integrada, acessível, funcional e compatível com as necessidades atuais e futuras de desenvolvimento do Município de Itabuna.

2. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, II)

2.1 O objeto da contratação está previsto no Plano de Contratações Anual 2026, disponível no link https://pncp.gov.br/app/pca/14147490000168/2026, do Portal Nacional de Contratações Públicas.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, III)

3.1. A seguir, são listados os requisitos mínimos e necessários que a empresa e a solução contratadas deverão atender, de modo a possibilitar a seleção da proposta mais vantajosa mediante competição:

3.1.1. capacidade jurídica: a contratada deve possuir a habilidade de exercer direitos e contrair obrigações perante a lei, estando regularmente constituída e em conformidade com as leis comerciais e tributárias do país;

3.1.2. capacidade econômico-financeira: a contratada deve possuir a capacidade de arcar com os custos e compromissos financeiros associados ao contrato, garantindo a execução do objeto caso seja vencedora da licitação;
3.1.3. capacidade técnica e operacional: a contratada deve demonstrar ter os recursos humanos, materiais e tecnológicos necessários para executar o objeto de forma eficiente e dentro do prazo estipulado, além de demonstrar experiência através de atestados e Certidões de Acervo Técnico de caráter profissional e operacional;
3.1.4. conformidade com normas técnicas e regulamentações: a contratada deve estar ciente e comprometida em cumprir todas as normas técnicas, regulamentações e legislações aplicáveis relacionadas ao objeto, garantindo a qualidade e a segurança das estruturas;
3.1.5. preços competitivos e razoáveis: os preços propostos pela contratada devem ser competitivos e razoáveis em comparação com o mercado, levando em consideração a qualidade dos materiais e serviços oferecidos, devendo ser iguais ou menores ao preço global e aos preços unitários da planilha orçamentária base da licitação;
3.1.6. prazo de execução: a contratada deve apresentar um cronograma realista e factível para a conclusão da obra dentro do prazo estipulado, evitando atrasos e transtornos para o contratante e os usuários finais;
3.1.7. atendimento às especificações técnicas: a contratada deve demonstrar capacidade técnica para construir equipamentos públicos que atendam aos padrões e especificações exigidos para garantir a segurança e a funcionalidade adequada;
3.1.8. conhecimento em infraestrutura urbana: a contratada deve ter expertise em infraestrutura urbana para lidar com aspectos como drenagem pluvial, rede de esgoto e iluminação pública sendo isso fundamental para garantir o bom funcionamento das praças e o conforto dos usuários;
3.1.9. materiais: os materiais a serem utilizados devem levar em consideração a localização dos parques sobre um canal urbanizado, em local de tráfego intenso de pedestres, ciclistas e veículos;
3.1.10. sustentabilidade: a contratada deverá incluir práticas sustentáveis e resilientes no planejamento e execução da obra, o que pode envolver a implementação de técnicas de drenagem sustentável, o uso de materiais *eco-friendly*, a promoção da biodiversidade, a integração de espaços verdes, a adoção de medidas para mitigar os impactos das mudanças climáticas, a promoção da economia de recursos naturais, com a promoção das seguintes atividades:
3.1.10.1. abordagem sustentável, com minimização da quantidade de resíduos gerados durante as reconstruções e requalificações;
3.1.10.1.2. Isso pode ser alcançado através da escolha de materiais duráveis e de baixo impacto ambiental, da redução do desperdício de materiais durante a construção e da reutilização de materiais existentes sempre que possível.
3.1.10.2. exigir medidas para melhorar A EFICIÊNCIA ENERGÉTICA;

3.1.10.3. estabelecer diretrizes para a separação, reciclagem e disposição adequada de resíduos gerados durante a obra, incluindo a exigência de PLANOS DE GESTÃO DE RESÍDUOS detalhados e a comprovação de que a empresa contratada está adotando práticas sustentáveis de gestão de resíduos;

3.1.10.4. durante o processo de construção, implementar um sistema eficaz de SEPARAÇÃO DE RESÍDUOS, classificando-os em diferentes categorias, como papel, plástico, metal e resíduos orgânicos;

30.1.10.4.1. Os materiais recicláveis devem ser encaminhados para centros de RECICLAGEM adequados, onde podem ser processados e reintegrados à cadeia produtiva, evitando assim a disposição inadequada.

3.1.11. Os RESÍDUOS ORGÂNICOS provenientes da obra, como restos de poda de árvores e grama, PODEM SER COMPOSTADOS em vez de serem descartados em aterros.

3.1.12. A compostagem produz um composto orgânico rico em nutrientes que pode ser utilizado na adubação de jardins e canteiros, contribuindo para a fertilidade do solo e reduzindo a necessidade de fertilizantes químicos.

3.1.13. Certos materiais utilizados na construção, como tintas, solventes e produtos químicos, podem ser considerados resíduos perigosos e exigem TRATAMENTO ESPECIALIZADO NO MOMENTO DO DESCARTE.

3.1.14. É importante garantir que esses materiais sejam manuseados, armazenados e descartados de acordo com as regulamentações ambientais locais, a fim de evitar danos à saúde humana e ao meio ambiente.

3.1.15. VALORIZAR A PRESERVAÇÃO DA VEGETAÇÃO EXISTENTE nas áreas e exigir medidas para preservar árvores e vegetação nativa sempre que possível, incluindo a proteção de raízes durante a construção, a implementação de áreas de proteção ao redor das árvores e o replantio de espécies nativas como parte do projeto de paisagismo;

3.1.16. PROMOVER A EDUCAÇÃO E CONSCIENTIZAÇÃO da comunidade e dos trabalhadores envolvidos na obra sobre a importância da gestão de resíduos e práticas sustentáveis é fundamental, com a realização de campanhas de sensibilização, treinamentos sobre separação de resíduos, e incentivos para a adoção de comportamentos responsáveis em relação ao meio ambiente são ferramentas eficientes.

3.2. Para evitar contradições e incompatibilidades, os requisitos específicos devem ser descritos no Termo de Referência, conforme disposto na Lei nº 14.133/2021, art. 6º, XXIII, “d”.

4. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, IV)

4.1. A obra da nova Avenida Sudoeste deve ligar o trecho conhecido como “final de linha do São Caetano” à BR-101.

4.1.1. O pré-projeto encaminhado ao FONPLATA prevê a construção de um novo eixo viário com extensão linear aproximada de **5km**.

4.1.2. Os quantitativos exatos serão definidos no Projeto Básico.

4.1.3. Com base nos projetos terceirizados recebidos, foi estimada uma área de aproximadamente 50.000m² de regularização, com mais de 20.000m³ de subbase de solo de comportamento laterítico, 7.000m³ de base de brita graduada simples, 1.700m³ de concreto asfáltico e 15.000m² de tratamento superficial duplo, além de diversos quantitativos de drenagem, calçadas e serviços complementares.

4.2. A obra de requalificação da Av. Princesa Isabel engloba uma extensão linear (desconsiderando-se a quantidade de vias e faixas) de, aproximadamente, **1,2km**.

4.3. Com base no anteprojeto elaborado, estima-se 1.000m² de regularização, com mais de 500m³ de subbase de solo de comportamento laterítico, 250m³ de base de brita graduada simples, 700m³ de concreto asfáltico, 3.000m² de calçada, além de diversos quantitativos de sinalização e serviços complementares.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, V)

5.1. Este instrumento, como destacado em seu título, visa a análise das alternativas para a criação de um novo vetor de expansão urbana, com construção de uma nova via e requalificação da principal via de acesso.

5.2. Como se trata de uma OBRA ESPECIAL DE ENGENHARIA integrante de um programa predefinido, de grande vulto econômico e complexidade técnica, as alternativas a serem analisadas de forma pormenorizada são limitadas, contudo, vejamos o que se segue.

5.3. OPÇÃO 1 – COMPRA DE MATERIAIS PARA EXECUÇÃO DIRETA PELA PREFEITURA MUNICIPAL

5.3.1. Nesta opção, o Município compraria os materiais necessários e executaria a obra de maneira direta, usando mão de obra municipal.

5.3.2. Dessa maneira, seria possível um controle maior sobre o processo construtivo e economia de custos com terceirizados.

5.3.3. A execução direta demandaria que o Município dispusesse de estrutura própria suficiente para realização de serviços de terraplenagem, drenagem, pavimentação, urbanização, sinalização e demais intervenções previstas, incluindo disponibilidade de máquinas, equipamentos, mão de obra especializada, equipe técnica, logística de suprimentos e capacidade de gestão da produção.

5.3.4. Fora a necessidade da utilização de mão de obra especializada para a execução e capacitação e dedicação total de um grande número de servidores ou funcionários públicos municipais, o que não há, haveria a necessidade de um planejamento altamente eficiente, além do próprio ente ter que assumir a responsabilidade integral pela sua execução e eventos futuros.

5.4. OPÇÃO 2 – PARCELAMENTO EM LICITAÇÕES DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA SEPARADOS

5.4.1. Esta abordagem dividiria a execução em fases ou obras menores, permitindo que diferentes empresas concorressem em distintos processos de contratação (por exemplo, licitar terraplenagem, pavimentação, drenagem e sinalização separadamente).

5.4.2. Como suposta vantajosidade, haveria maior possibilidade de participação de empresas de menor porte interessadas, favorecendo a obtenção de preços competitivos para cada etapa isolada do projeto e a execução de diferentes frentes de obra, sem grande exigência operacional de uma única contratada.

5.4.3. Sendo considerada a possibilidade de duas contratações, uma para o eixo viário Sudoeste e outra para a Av. Princesa Isabel, sabe-se que, embora as intervenções possuam características distintas, sendo a primeira uma nova via e a segunda uma intervenção em infraestrutura urbana consolidada, ambas integram um mesmo sistema viário e possuem relação funcional direta, especialmente em razão da conexão da Avenida Sudoeste com a Avenida Princesa Isabel.

5.4.4. Evidente que não apenas haveria o risco de descontinuidade dos trabalhos em razão da interdependência de mais de um contrato, mas certeza absoluta de tal ocorrência em razão das diferentes capacidades técnicas, financeiras, disponibilidade, aparelhamento, equipamentos, funcionários, etc.

5.4.5. O atraso de um único serviço inviabilizaria a execução de outro e assim por diante, gerando uma cadeia de improdutividade, tornando inviável o contrato.

5.5. OPÇÃO 3 – CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA EXECUTAR TODA A OBRA (LOTE ÚNICO)

5.5.1. A terceirização da execução de obras públicas de grande porte oferece vantagens como redução de custos operacionais, foco na atividade principal, acesso a conhecimento especializado e flexibilidade para adaptar recursos à demanda.

5.5.2. Há diminuição de gastos e treinamentos com pessoal, de infraestrutura, a possibilidade de ter custos variáveis de acordo com a demanda ou mesmo nenhum custo não ordinário nesses aspectos.

5.5.3. Conforme disposição dos documentos de instrução do processo de contratação, inclusive com a demonstração clara e precisa do projeto básico, memorial descritivo e das peças orçamentárias, a Administração define diversas exigências para habilitação dos interessados, para a comprovação da qualificação técnica profissional e operacional e da qualificação econômica e fiscal, garantindo o padrão de qualidade desejado, a entrega do serviço, diminuindo a dependência externa e o enfraquecimento das condições laborais.

5.5.4. O detalhamento do contrato define, objetivamente, os direitos e responsabilidades das partes contratuais.

5.5.5. A Administração Municipal se concentra, exclusivamente, nas suas atividades principais de planejamento e controle, deixando a execução da obra para especialistas, cabendo-lhe tão somente a fiscalização e gestão do contrato, otimizando seu planejamento.

5.5.6. A contratação de empresa especializada permite acesso a profissionais qualificados e experiências específicas, tanto que tal condição é sempre especificada na descrição dos objetos de processos de contratação de obras e serviços de engenharia, como neste caso, aumentando a eficiência e a qualidade dos serviços.

5.5.7. A terceirização oferece a flexibilidade para aumentar ou diminuir os recursos de acordo com as necessidades da obra e a demanda do mercado.

5.5.8. Com a responsabilidade objetiva da contratada, conforme disposição legal, a Administração reduz quase completamente os riscos operacionais e trabalhistas.

5.5.9. Com a disposição legal, referencial e editalícia de responsabilidade subsidiária em relação às obrigações trabalhistas, há considerável mitigação de que a Administração assuma tais encargos.

5.5.10. Com a correta distribuição das atribuições e acompanhamento dos fiscais e gestores dos contratos, não há diminuição da visibilidade e do controle direto sobre a execução e qualidade do serviço que afetem o alinhamento com os padrões da Administração.

5.5.11. A apresentação de um bom planejamento e a correta instrução do processo de contratação, incluindo todos os seus termos, indica diversas vantagens e quase anula os riscos de perda do controle da execução do serviço e a precarização do trabalho.

5.5.12. Portanto, a solução fática, técnica e financeira para a execução do objeto pretendido é a terceirização integral, especialmente em razão da sua complexidade técnica e vultuosidade econômica.

6. DO REGIME DE EXECUÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, VII)

6.1. Tendo em vista a complexidade técnica, a vultuosidade econômica e o padrão de execução exigidos, entende-se que a **CONTRATAÇÃO SEMI-INTEGRADA** seja o regime de execução mais apropriado para a execução do objeto deste processo.

6.2. A escolha deste regime, em detrimento de outro, justifica-se pelos seguintes fatores técnicos e operacionais, alinhados com os princípios da eficiência, economicidade e da busca pela melhor solução para a Administração Pública:

6.2.1. FLEXIBILIDADE E APRIMORAMENTO DA CONCEPÇÃO DO PROJETO

6.2.1.1. A natureza do empreendimento demanda uma concepção projetual que não se limite a um modelo rígido e predefinido.

6.2.1.2. A contratação semi-integrada permite que a empresa contratada, detentora de expertise técnica especializada, possa apresentar sugestões de aprimoramento ao projeto básico, otimizando soluções e incorporando inovações que, de outra forma, poderiam não ser consideradas.

6.2.1.3. Em consonância com o disposto no § 5º, do art. 46, da Lei nº 14.133/2021, essa flexibilidade assegura que o projeto final reflita as melhores práticas de engenharia e as soluções mais eficientes para atender às necessidades da Administração.

6.2.2. OTIMIZAÇÃO DO USO DO ESPAÇO

6.2.2.1. Durante o desenvolvimento do projeto executivo, a expertise da contratada pode identificar oportunidades de melhoria na distribuição espacial das estruturas, visando o melhor aproveitamento, circulação e acessibilidade.

6.2.2.2. A possibilidade de melhorias no *layout*, dentro dos parâmetros estabelecidos no projeto básico e com a anuência da Administração, representa um importante mecanismo para garantir a funcionalidade, a eficiência e o melhor custo-benefício da obra, em alinhamento com o Princípio da Economicidade.

6.2.3. ADAPTAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

6.2.3.1. O setor de engenharia e construção civil está em constante evolução tecnológica e a modalidade semi-integrada permite que, durante a fase de projeto executivo, as especificações técnicas possam ser ajustadas e atualizadas para incorporar materiais, tecnologias e soluções mais modernas e eficientes, bem como para garantir a estrita observância de normativas técnicas e regulamentares supervenientes.

6.2.4. VANTAGEM ESTRATÉGICA DA MODELAGEM SEMI-INTEGRADA

6.2.4.1. A opção pela licitação semi-integrada representa uma vantajosa estratégia para a Administração Pública, pois permite conciliar a expertise e a capacidade de inovação do setor privado com a manutenção do controle e da diretriz técnica por parte do órgão público.

6.2.4.2. Ao contrário da contratação integrada, na semi-integrada a Administração Pública mantém a prerrogativa de aprovar e direcionar o projeto, garantindo que a solução final esteja alinhada com os objetivos estratégicos e as necessidades específicas do serviço público, conforme preconiza o art. 11 da Lei nº 14.133/2021, que estabelece a busca pelo interesse público como princípio norteador da licitação.

6.2.4.3. Dessa forma, a opção pela licitação semi-integrada justifica-se pela necessidade de garantir flexibilidade na execução contratual, viabilizar soluções mais adequadas ao interesse público e otimizar recursos, mantendo, ao mesmo tempo, a segurança técnica do projeto e o controle pela Administração Pública.

6.2.5. LIMITES PARA A ATUALIZAÇÃO DO PROJETO

6.2.5.1. Na modalidade de contratação semi-integrada, é permitida a alteração do projeto básico pela contratada, desde que previamente autorizada pela Administração e que sejam comprovadas melhorias significativas nos aspectos de custo, qualidade, prazo de execução ou facilidade de manutenção e operação, neste caso, as seguintes modificações podem ser analisadas e implementadas:

6.2.5.1.1. alterações nas locações das estruturas, com redistribuição dos elementos do projeto pode ser necessária para contornar obstáculos imprevistos, melhorar a acessibilidade e garantir a melhor funcionalidade das instalações sem comprometer a eficiência do sistema;

6.2.5.1.2. substituição dos materiais originalmente previstos, caso a nova opção ofereça vantagens em termos de durabilidade, resistência, facilidade de instalação ou custo-benefício, desde que não comprometa a funcionalidade;

6.2.5.1.3. redimensionamentos, constatada à adequação e suficiência das modificações, sem prejuízo da funcionalidade;

6.2.5.1.4. ajustes no *layout* também podem ser propostos para melhorar a funcionalidade dos espaços, a circulação de pessoas e equipamentos, além de otimizar

a ergonomia e o aproveitamento das áreas disponíveis, sempre respeitando os requisitos técnicos e normativos aplicáveis.

6.3. Serão aceitas propostas de redução de prazo do cronograma físico-financeiro.

6.4. Considerando metodologias, logística e plano de ataque à obra, a contratada deve predefinir as metas/etapas/eventos de execução, com base nas quais a fiscalização constatará a execução integral da etapa e efetuará a medição.

6.5. A contratada assume integralmente os riscos das alterações propostas, sendo responsável por qualquer impacto resultante das modificações.

6.6. A Administração deverá analisar criteriosamente as justificativas apresentadas, garantindo que as inovações resultem em benefícios concretos para o projeto.

7. MODALIDADE DE LICITAÇÃO, O CRITÉRIO DE JULGAMENTO, O MODO DE DISPUTA (Lei nº 14.133/2021, art. 18, VIII)

7.1. **DA MODALIDADE DE LICITAÇÃO**

7.1.1. A disputa será realizada através de **CONCORRÊNCIA PÚBLICA**, modalidade de licitação disposta na legislação para a contratação de obras e serviços comuns e especiais de engenharia, mormente para os de maior valor ou complexidade – que é o caso, na qual, na fase de habilitação, exige-se que as licitantes comprovem possuir os requisitos mínimos de qualificação exigidos no edital para execução do objeto.

7.2. **DO MODO DE DISPUTA**

7.2.1. Em seu art. 56, a Lei assim define os modos de disputa “aberto” e “fechado”, que podem ser utilizados de forma isolada ou combinada.

7.2.2. A Administração os tem utilizado de forma combinada, na sequência supramencionada e esta comissão entende que, neste caso, também deve ser aplicada, tendo em vista que a manutenção do padrão tende a evitar erros no julgamento do processo.

7.3. **DOS CRITÉRIOS DE JULGAMENTO**

7.3.1. Para a contratação de obras públicas desta natureza, os critérios de julgamento mais comuns e pertinentes, de acordo com a Lei nº 14.133/2021, são o MENOR PREÇO e o MAIOR DESCONTO.

7.3.2. Embora ambos visem o menor dispêndio para a Administração, a forma de apresentação e julgamento das propostas é distinta.

7.3.3. No de menor preço, avalia-se o valor total ofertado e a proposta vencedora é a que apresentar o menor valor nominal.

7.3.3.1. Geralmente, aplica-se em objetos com especificações bem definidas, tecnicamente mais simples, como uma obra de “levante”, onde o foco principal é a economia.

7.3.4. Já no critério de maior desconto, cujo vencedor é aquele que o ofertar, é aplicável quanto a Administração deseja garantir que todos os itens da tabela de referência sejam executados e contratados com o mesmo percentual.

7.3.5. VANTAGENS DO CRITÉRIO "MAIOR DESCONTO" PARA O CASO CONCRETO

7.3.5.1. A adoção do critério de julgamento por maior desconto sobre a planilha orçamentária oficial apresenta as seguintes vantagens para o presente certame:

7.3.5.1.1. CLAREZA E OBJETIVIDADE NA DEFINIÇÃO DA PROPOSTA MAIS VANTAJOSA

7.3.5.1.1.1. Os licitantes apresentarão apenas o percentual de desconto sobre o orçamento estimado oficial, o que facilita a identificação da proposta mais vantajosa, ao se comparar diretamente os percentuais ofertados.

7.3.5.1.2. ADERÊNCIA AO ORÇAMENTO DE REFERÊNCIA DA ADMINISTRAÇÃO

7.3.5.1.2.1. Com o uso de planilha orçamentária baseada em referencial oficial, o critério de maior desconto fortalece a vinculação dos preços praticados aos valores de mercado previamente apurados, assegurando maior compatibilidade entre custo estimado e custo contratado.

7.3.5.1.3. REDUÇÃO DE ASSIMETRIAS ENTRE ITENS E RISCOS DE DESEQUILÍBRIOS

7.3.5.1.3.1. Ao incidir o desconto sobre a planilha como um todo, reduz-se o risco de apresentação de propostas com valores excessivamente baixos em itens específicos, o que pode comprometer a execução adequada da obra.

7.3.5.1.3.2. O critério de maior desconto contribui, assim, para um melhor equilíbrio global dos preços.

7.3.5.1.4. FACILIDADE DE GESTÃO, MEDIÇÃO E FISCALIZAÇÃO CONTRATUAL

7.3.5.1.4.1. Como a base de referência permanece a planilha oficial da Administração, a aplicação do desconto se dá de forma uniforme, facilitando o controle das medições, a verificação dos valores a serem pagos e o acompanhamento físico-financeiro da obra pelo gestor e pelo fiscal do contrato.

7.3.5.1.5. SEGURANÇA EM ADITIVOS E ALTERAÇÕES CONTRATUAIS

7.3.5.1.5.1. Obras desse porte são altamente suscetíveis a imprevistos e necessidade de termos aditivos (inclusão de novos serviços ou alteração de quantidades).

7.3.5.1.5.2. Nesse critério, o percentual de desconto ofertado pelo vencedor é obrigatório ser aplicado sobre qualquer serviço novo (item aditivado) ou alteração de quantitativo que utilize a mesma tabela de referência.

7.3.5.1.5.3. Garante à Administração, portanto, a manutenção da vantajosidade econômica (o desconto obtido) ao longo de toda a execução, protegendo o orçamento público de preços unitários mais altos em itens não previstos inicialmente.

7.3.5.1.6. FACILIDADE DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO

7.3.5.1.6.1. Com o desconto fixo, a fiscalização tem um parâmetro claro: basta aplicar o percentual de desconto do vencedor sobre o preço de referência da tabela para verificar se o preço do serviço executado está correto, simplificando a gestão de pagamentos.

7.3.5.1.7. ATENDIMENTO AOS PRINCÍPIOS DA EFICIÊNCIA, ECONOMICIDADE E COMPETITIVIDADE

7.3.5.1.7.1. O critério de maior desconto incentiva a disputa entre os licitantes para ofertar maior abatimento em relação ao orçamento estimado, mantendo, ao mesmo tempo, a padronização técnica e o respeito ao escopo definido, promovendo a

economicidade, a ampla competitividade e a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração.

7.3.5.1.8. ANÁLISE DE ADEQUAÇÃO EM RELAÇÃO A OUTROS CRITÉRIOS

7.3.5.1.8.1. O de menor preço (valor global), embora também seja adequado a obras de engenharia com projeto definido, a sua adoção isolada, sem vinculação expressa a um desconto percentual sobre planilha padronizada, pode dificultar o controle de equilíbrio entre os itens da proposta, especialmente em certames com grande número de serviços e itens de custos.

7.3.5.1.8.2. O de técnica e preço não se mostra o mais apropriado ao caso concreto, pois o objeto não demanda soluções técnicas inovadoras ou de alta complexidade que justifiquem a atribuição de peso relevante à avaliação de proposta técnica.

7.3.5.1.8.3. O de melhor técnica apresenta-se inadequado para a contratação a natureza da obra objeto deste processo, com escopo padronizado e orçamento previamente definido, uma vez que a Administração necessita considerar, de forma determinante, o aspecto econômico da contratação.

7.3.6. Pelo exposto, conclui-se que, para o caso em exame, **o critério de MAIOR DESCONTO** é o que melhor concilia os princípios da isonomia, competitividade, seleção da proposta mais vantajosa, eficiência e economicidade, em consonância com a Lei nº 14.133/2021, sendo esta, portanto, a opção indicada no processo de contratação.

7.4. **DA NECESSIDADE DE INVERSÃO DAS FASES DE JULGAMENTO**

7.4.1. Considerando as características do objeto, justifica-se a adoção da inversão das fases do procedimento licitatório, com a fase de habilitação antecedendo as fases de apresentação das propostas e julgamento, nos termos do art. 17, § 1º, da Lei nº 14.133/2021, devendo tal sistemática constar expressamente do instrumento convocatório.

7.4.2. A medida mostra-se adequada em razão da complexidade técnica, operacional e econômico-financeira da contratação, que compreende a elaboração de projeto executivo e a execução de obras, sob o regime de contratação semi-integrada.

7.4.3. A execução satisfatória do objeto demanda empresas que demonstrem previamente capacidade técnica e econômico-financeira compatível com a dimensão, a diversidade e a relevância dos serviços envolvidos.

7.4.4. A inversão permitirá que a Administração verifique, antes da etapa competitiva e do julgamento das propostas, se os licitantes possuem as condições de habilitação necessárias à execução do empreendimento, evitando que participem das etapas subsequentes empresas que não demonstrem capacidade suficiente para assumir as obrigações decorrentes da contratação.

7.4.5. Busca-se, dessa forma, conferir maior segurança, eficiência e efetividade ao procedimento, reduzindo o risco de que propostas economicamente vantajosas sejam posteriormente afastadas por insuficiência de qualificação, situação que poderia exigir sucessivas análises dos licitantes subsequentes e prolongar a conclusão do certame.

7.4.6. A medida também favorece maior estabilidade da fase de julgamento e da disputa, uma vez que esta será desenvolvida entre licitantes previamente considerados aptos quanto aos requisitos de habilitação aplicáveis, permitindo que a análise econômica recaia sobre propostas apresentadas por empresas cuja capacidade para executar o objeto já tenha sido previamente aferida.

7.4.7. Diante disso, considerando a complexidade e o porte do empreendimento, o regime de contratação, a relevância das exigências de qualificação técnica e econômico-financeira e os riscos decorrentes da contratação de empresa sem capacidade compatível com o objeto, conclui-se que a inversão das fases apresenta benefícios concretos para esta contratação e se mostra adequada ao interesse da Administração.

7.5. **EXIGÊNCIA DE GARANTIA DA PROPOSTA**

7.5.1. Nos termos do art. 58 da Lei nº 14.133/2021, a Administração deverá exigir, como condição de participação no certame, a prestação de garantia de proposta.

7.5.2. Essa exigência tem por objetivo assegurar a seriedade das ofertas apresentadas pelos licitantes, prevenindo a desistência injustificada e eventuais prejuízos à regularidade e à competitividade do procedimento licitatório, e:

7.5.2.1. mitigar o risco de fracasso da licitação:

7.5.2.2. mitigar o risco de contratação por valor superior:

7.5.2.3. assegurar a Seriedade e a Fidedignidade das Propostas:

7.5.3. O objeto em questão é considerado estratégico para melhoria de espaço público.

7.5.4. A falha ou o atraso nesta contratação pode comprometer metas governamentais e causar um impacto social ou administrativo relevante.

7.5.5. A adoção de mecanismos que aumentem a segurança e a previsibilidade do processo é uma medida de boa governança.

7.5.6. A garantia de proposta constitui, portanto, um instrumento de resguardo do interesse público, conferindo maior segurança à Administração quanto ao efetivo cumprimento das obrigações assumidas pelos concorrentes.

7.5.7. A sua exigência, observados os limites legais, não representa restrição indevida à competitividade, mas sim medida de caráter preventivo e de reforço à isonomia entre os participantes do certame.

7.6. Por todo o exposto, entende-se que a modalidade licitatória e o critério de julgamento indicados combinados com a inversão de fases e exigência da garantia de proposta são condições necessárias a gerar o resultado pretendido pela Administração, qual seja, o de contratação da proposta mais vantajosa.

8. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, VI)

8.1. O inciso VI, do § 1º, do art. 18 da Lei nº 14.133/2021, dispõe que o "estudo técnico preliminar deverá conter (...) a estimativa do valor da contratação, acompanhada dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte, (...).

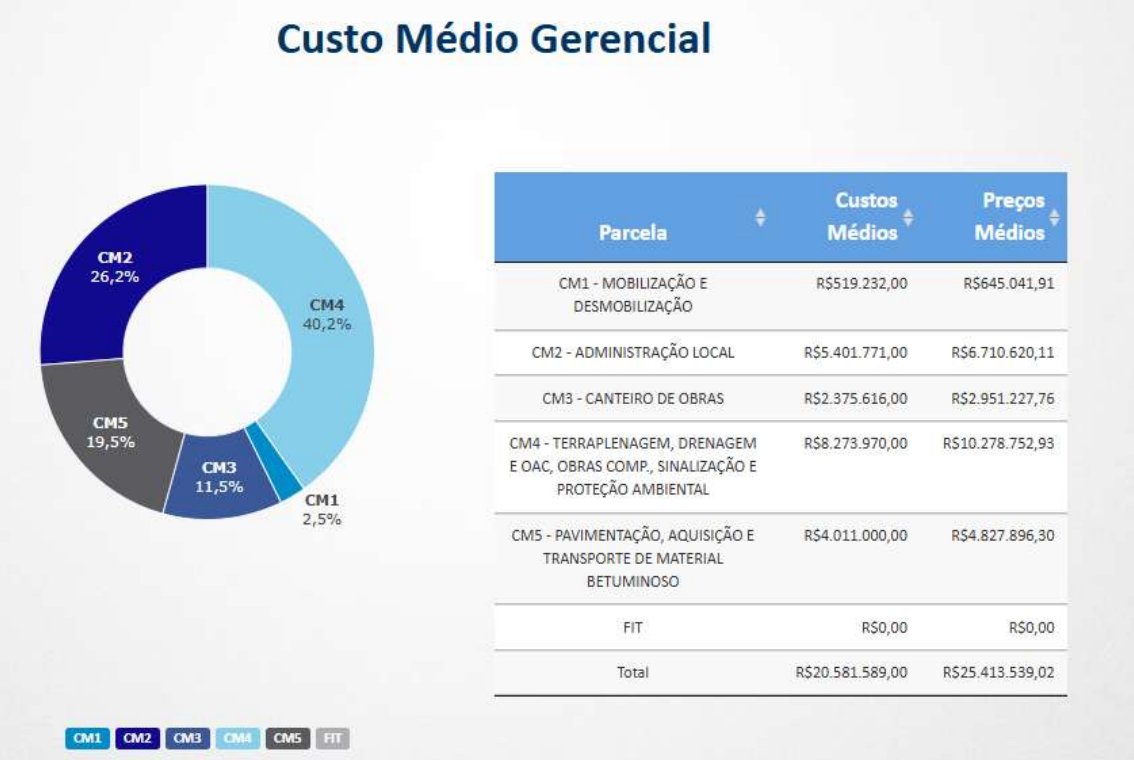
8.2. Ocorre que não á cabível à equipe de planejamento definir os quantitativos a serem executados, especialmente diante das condições técnicas que o objeto exige.

8.3. Com tais especificações, os estudos deixariam de ser “preliminares” e passariam a se tornar “definitivos”.

8.4. O art. 23, inclusive, não dispõe que a referida estimativa deva ser realizada em estudo preliminar, ou seja, evidencia que sua realização deva ser feita em momento posterior, no anteprojeto ou no projeto básico, por exemplo.

8.5. Assim sendo, para a o eixo viário Sudoeste, optou-se por inicialmente estimar o preço utilizando a metodologia disponibilizada pela FGB, em parceria com o DNIT e o IBRE, através do SIMULADOR DE CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS, disponível no *link*: https://simuladorcmg-ibre.fgv.br.

8.6. A partir de dados de entrada como extensão, prazo de execução, porte da obra, classe da via, tipo de relevo, tipo de pavimentação e bases, foi possível estimar o valor, exibido na imagem a seguir.



Parcela	Custos Médios	Preços Médios
CM1 - MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO	R$519.232,00	R$645.041,91
CM2 - ADMINISTRAÇÃO LOCAL	R$5.401.771,00	R$6.710.620,11
CM3 - CANTEIRO DE OBRAS	R$2.375.616,00	R$2.951.227,76
CM4 - TERRAPLENAGEM, DRENAGEM E OAC, OBRAS COMP., SINALIZAÇÃO E PROTEÇÃO AMBIENTAL	R$8.273.970,00	R$10.278.752,93
CM5 - PAVIMENTAÇÃO, AQUISIÇÃO E TRANSPORTE DE MATERIAL BETUMINOSO	R$4.011.000,00	R$4.827.896,30
FIT	R$0,00	R$0,00
Total	R$20.581.589,00	R$25.413.539,02

8.7. Para a Avenida Princesa Isabel, sabendo-se as extensões e demais quantitativos estimados que envolvem basicamente serviços de recapeamento e revitalização dos meios-fios e calçadas, considerou-se os custos unitários R$ 89,72/m² para calçadas (SINAPI 94992), R$ 1.499,29/M3 para execução do concreto asfáltico e R$ 44,75/m para os meios-fios (SINAPI 94273), referências não desoneradas de 04/2026, obtendo-se aproximadamente, R$ 269.000,00, R$ 1.300.000,00 (considerando-se 0,05m de espessura) e R$ 107.000,00, respectivamente, totalizando R$ 1.676.000,00.

8.8. Adicionando-se 4% de serviços de canteiro e 5% de administração local, obtém-se R$ 1.830.000,00, que, com BDI de 24,23%, aproxima-se de um total de R$ 2.300.000,00.

8.9. O total estimado para o objeto completo é, portanto, R$ 27.713.539,02.

8.10. O valor definitivo estimado deverá ser informado no Projeto Básico com a disponibilização de todas as peças orçamentárias.

9. DA NATUREZA DA CONTRATAÇÃO

9.1. De forma hermenêutica, o objeto deve ser classificado como OBRA ESPECIAL, uma vez que, por sua alta heterogeneidade ou complexidade, não pode se enquadrar no conceito de obra comum.

9.2. O objeto não envolve a prestação de serviços continuados.

10. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, VIII)

10.1. Tecnicamente, o parcelamento da solução não é recomendável, pois o gerenciamento da obra deverá permanecer sobre a gestão de uma única equipe, resultando num maior nível de controle da execução dos serviços por parte da administração, concentrando a responsabilidade da obra e a garantia dos resultados.

10.2. Para execução de obras dessa natureza, não há viabilidade técnica na divisão dos serviços, que são interdependentes, visto que o atraso em uma etapa construtiva implica em atraso nas demais etapas, ocasionando aumento de custo e comprometimento dos marcos intermediários e da entrega da obra.

10.3. Entende-se também que não há viabilidade econômica para o parcelamento, uma vez que a tendência é que o custo seja reduzido para obras maiores em função da diluição dos custos administrativos e lucro.

10.4. A divisão, neste caso, geraria a perda de escala, diminuição da competitividade e não melhoraria o aproveitamento do mercado, pois se trata de um mesmo serviço, executados por empresas de mesmo ramo de atividade.

10.5. Do ponto de vista técnico, considera-se que todos os itens da pretensão contratual fazem parte de uma solução integrada – de modo que sua divisão é prejudicial ao conjunto do objeto.

10.6. Considerando que todas as fases do ciclo de vida do serviço contemplam o escopo de sua execução, no caso concreto, avalia-se que “pulverizar” a contratação em diversos itens compromete a integração do serviço quanto aos seus aspectos intrínsecos e de qualidade da obra.

10.7. O Acórdão nº 5301/2013-Segunda Câmara o egrégio TCU entendeu como legítima a reunião em grupo de elementos de mesma característica, quando a adjudicação por itens isolados onerar o trabalho da administração pública, sob o ponto de vista do emprego de recursos humanos e da dificuldade de controle, colocando em risco a economia de escala e a celeridade processual, o que pode comprometer a seleção da proposta mais vantajosa.

10.8. Essa configuração já é amplamente compreendida e adotada pelo mercado, sendo a contratação em grupo a forma mais comumente praticada na Administração Pública para a presente pretensão contratual.

10.9. De modo geral, podemos resumir as condições da seguinte forma:

10.9.1. ao consolidar todos esses projetos em um único lote de licitação, é possível obter economias de escala na contratação de serviços e compra de materiais, resultando em potenciais reduções de custos globais para a administração pública;

10.9.2. contratar uma empresa para executar múltiplos projetos em um mesmo local, é possível obter redução dos custos unitários, com descontos ou condições mais favoráveis na compra de materiais em grande quantidade, na contratação de mão de obra e na logística de transporte, resultando em custos unitários menores para cada componente do projeto;

10.9.3. execução conjunta dos projetos permite uma melhor otimização do uso dos recursos disponíveis, como equipamentos, maquinaria e pessoal especializado, evitando ociosidade e redundâncias operacionais que poderiam ocorrer ao lidar com projetos separados;

10.9.4. ao concentrar a gestão dos diferentes aspectos do projeto em uma única equipe ou entidade contratada, há uma redução na necessidade de coordenar múltiplos fornecedores e empreiteiros, com a simplificação da administração do contrato e potencialmente diminuindo os custos administrativos;

10.9.5. a integração dos diferentes elementos ao longo da mesma avenida pode gerar sinergia entre os projetos e otimizar a execução das obras, promovendo uma abordagem mais integrada e eficiente;

10.9.6. ao abordar todos os projetos em um único lote de licitação, é possível realizar um planejamento integrado que leve em consideração as interações e dependências entre eles;

10.9.7. ao considerar todos os projetos em conjunto, é possível garantir uma maior coerência estética e funcional na execução das obras, com elementos como *design*, materiais utilizados e padrões de qualidade;

10.9.8. uma abordagem integrada que englobe múltiplos projetos pode resultar em benefícios mais significativos para a comunidade local, criando um ambiente mais atrativo e funcional para os moradores e visitantes;

10.9.9. a proximidade geográfica entre os locais das intervenções contribui para a eficiência operacional, permitindo o compartilhamento eficaz de recursos e a redução dos custos associados ao deslocamento entre as intervenções;

10.9.10. realizar múltiplas intervenções simultaneamente em locais próximos permite uma coordenação mais eficaz das atividades e uma redução dos impactos negativos para a comunidade local que terá intervenções concentradas em um único período, minimizando os transtornos para os moradores e usuários da região ao invés de lidar com obras separadas ao longo do tempo.

10.10. Verifica-se que todas as condições gerais aqui se aplicam também de forma específica.
10.11. Desse modo, avaliando as características do objeto pretendido neste estudo, consideramos que o agrupamento da pretensão contratual é técnica e economicamente viável sendo que sua divisão pode prejudicar o conjunto do objeto, além de gerar outros custos relacionados à coexistência de diversos contratos, potencializando riscos e dificuldades na gestão técnica e administrativa de uma pluralidade de contratos autônomos.
10.12. O aspecto técnico da manutenção da indivisibilidade garante os benefícios da solução, sendo essencial à Administração que assim seja licitado.

11. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, IX)

11.1. Os resultados pretendidos são os seguintes:
11.1.1. execução dentro do prazo estabelecido no Projeto Básico;
11.1.2. criação de um novo vetor de crescimento e desenvolvimento;
11.1.3. fortalecimento da integração entre diferentes áreas do Município;
11.1.4. atendimento da demanda de melhor distribuição da malha viária;
11.1.5. melhorias na mobilidade, através da reconstrução de calçadas, ciclovias e com priorização da acessibilidade universal.
11.1.6. melhoria dos níveis de serviço e da fluidez do tráfego, eliminando gargalos estruturais e congestionamentos crônicos nos horários de pico;
11.1.7. implantação de calçadas acessíveis com rampas de acessibilidade (NBR 9050) e sinalização tátil de piso (NBR 16537);
11.1.8. implantação de ciclovia/ciclofaixa para fomento à mobilidade ativa e segura;
11.1.9. execução de sistema de drenagem pluvial eficientes;
11.1.10. aumento da segurança e das condições de circulação de veículos e pedestres;
11.1.11. recomposição vegetal e paisagismo, integrando a infraestrutura ao meio ambiente;
11.1.12. contribuição para o desenvolvimento urbano e para os objetivos do Programa Itabuna 2030.

12. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, X)

12.1. A Secretaria de Infraestrutura e Urbanismo deverá adotar as seguintes providências:
12.1.1. selecionar uma equipe técnica qualificada e experiente para realizar a fiscalização diária da obra, incluindo engenheiros, arquitetos e técnicos especializados, que possuam conhecimento técnico e capacidade para identificar e corrigir possíveis falhas durante a execução;
12.1.2. manter uma comunicação transparente e aberta com todas as partes interessadas, incluindo os responsáveis pela execução da obra, os órgãos de controle

interno e externo, os moradores da região e a sociedade civil, fornecendo informações sobre o andamento da obra e respondendo a eventuais questionamentos e demandas, sendo também necessária a comunicação com a comunidade durante a elaboração dos projetos, a fim de atender às demandas apontadas;

12.1.3. consultar os órgãos ambientais e obter as licenças necessárias;

12.1.4. elaborar o projeto básico;

12.1.5. realizar um planejamento detalhado da obra, estabelecendo metas, prazos, orçamentos e especificações técnicas claras desde o início do projeto;

12.1.6. consultar as concessionárias de energia, água e esgoto sobre intersecções, ligações e ampliações devidas, opcionais e necessárias.

13. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, XI)

13.1. Não há processos de contratação correlatos à este, sendo, no caso, interdependente.

14. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, XII)

14.1. Os impactos positivos são os seguintes:

14.1.1. melhoria da qualidade ambiental: a criação de áreas verdes, plantio de árvores e vegetação nativa da mata, e implementação de práticas de paisagismo sustentável, contribuem para a melhoria da qualidade do ar, redução da poluição sonora e aumento da biodiversidade na região;

14.1.2. valorização do espaço público e incentivo à mobilidade ativa, com a implantação de ciclovias e calçadas acessíveis que reduzem a dependência de veículos automotores.

14.2. Os impactos negativos são os seguintes:

14.2.1. supressão vegetal: a necessidade de abertura de picadas e remoção de vegetação em região do bioma de mata para a implantação do traçado viário;

14.2.2. geração de resíduos sólidos, provenientes dos insumos usados na execução da obra;

14.2.3. perturbação temporária: geração de ruído, poeira e emissão de material particulado pela operação de maquinário pesado, além de interferências temporárias no tráfego local durante a execução dos serviços.

14.3. As medidas mitigadoras são as seguintes:

14.3.1. preservação e compensação da vegetação: priorizar a preservação da vegetação existente sempre que possível e compensar a perda de vegetação com o plantio de novas árvores e vegetação nativa da Mata Atlântica (como Palmeira Juçara e Piteira do Caribe) nas áreas de paisagismo e taludes;

14.3.2. estudos e licenciamento prévio junto aos órgãos ambientais para a supressão vegetal necessária, com estrita observância às condicionantes da licença, especialmente por se tratar de intervenção em bioma de Mata Atlântica;

14.3.3. incorporação de infraestrutura verde e práticas de drenagem sustentável nos projetos, como canaletas revestidas de concreto e dissipadores de energia (muros de ala) para reduzir o escoamento superficial e controlar processos erosivos nos taludes;
14.3.4. desenvolvimento de um plano de gestão de resíduos da construção civil (RCC), prevendo a destinação adequada de entulhos e resíduos inertes em locais licenciados, mediante o pagamento das taxas de descarte correspondentes;
14.3.5. controle de poeira e ruídos através da umectação de vias de terra e limitação dos horários de operação de máquinas pesadas;
14.3.6. implantação de plano de sinalização temporária de trânsito e desvios para minimizar os transtornos aos usuários das vias afetadas.
14.3.7. promoção de campanhas de educação ambiental e orientação aos trabalhadores quanto à separação de resíduos, uso racional de recursos naturais, prevenção de descarte irregular e adoção de condutas ambientalmente responsáveis durante a execução da obra.

15. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, VII)

15.1. A expansão urbana observada na região oeste e sudoeste de Itabuna tem provocado aumento expressivo na circulação de veículos e pessoas, especialmente em áreas que passaram a concentrar atividades comerciais e novos empreendimentos.
15.2. A infraestrutura viária existente não acompanha esse crescimento, resultando em congestionamentos, dificuldade de acesso e limitação do desenvolvimento ordenado.
15.3. O objeto deste processo é parte complementar do Programa de Integração Urbana do Município de Itabuna-BA – Itabuna 2030, financiado pelo FONPLATA – Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata, que visa implementar intervenções de mobilidade e desenvolvimento urbano que beneficiem a comunidade e impulsionem o crescimento econômico da região.
15.4. Nesse programa, estão previstas “Obras de Integração/Mobilidade Urbana do Componente 2 – Infraestrutura e Mobilidade Urbana”.
15.5. Atualmente, já vêm acontecendo requalificações urbanas de vários eixos viários importantes no deslocamento entre bairros, além de proposta de ocupações urbanísticas com recomposição vegetal, criação de áreas de lazer, ciclovias, recapeamento e construção de novas vias, inserção de calçadas acessíveis, implantação de passarelas de pedestres, viadutos e pontes.
15.6. Como dito, algumas das obras previstas no supramencionado programa já estão em execução, como a requalificação da Avenida Amélia Amado, a ponte que liga a Avenida Amélia Amado à Rua do Prado, direcionando um novo vetor de crescimento à margem da nova BA-649, e o viaduto que liga a Avenida Aziz Maron à Avenida Princesa Isabel.
15.7. A demanda aqui apresentada consta como uma das obras previstas nesse programa.

15.8. A implantação do Eixo Viário Sudoeste e requalificação da área sul da Avenida Princesa Isabel surgem como resposta a esse cenário.
15.9. Essas intervenções criarão um "corredor viário estruturante" capaz de integrar zonas urbanas e rurais, melhorar a mobilidade, requalificar eixo urbano consolidado e orientar a expansão territorial.
15.10. A obra permitirá a redistribuição do fluxo viário, reduzirá a sobrecarga das vias atuais e ampliará a segurança e acessibilidade.
15.11. Além disso, viabilizará investimentos imobiliários e comerciais, fortalecendo o desenvolvimento econômico da região.
15.12. A intervenção propõe o prolongamento estrutural da Avenida Princesa Isabel, projetado para estabelecer a conexão física e logística entre a malha urbana consolidada e a rodovia federal BR-101.
15.13. O novo eixo viário deverá ser implantado em configuração de pista simples bidirecional, dotada de acostamento e ciclofaixa/ciclovia segregada, classificada como Via Arterial conforme os preceitos do Código de Trânsito Brasileiro.
15.14. A via deverá contar com estrutura adequada para suportar um tráfego moderado e intenso, inclusive com a presença de ônibus coletivos urbanos, garantindo a fluidez das operações, a segurança viária e a acessibilidade universal a todos os seus usuários.
15.15. A requalificação e a implantação deste novo eixo viário são intervenções fundamentais para o desenvolvimento urbano sustentável, a melhoria da mobilidade e a qualidade de vida dos habitantes de Itabuna.

16. AVALIAÇÃO ACERCA DA NECESSIDADE DE CLASSIFICAR OS ESTUDOS PRELIMINARES DE ACORDO COM A LEI Nº 12.527/2011

16.1. Consoante diretrizes contidas na Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), esta Equipe de Planejamento informa que não há razão para classificação deste estudo preliminar como sigiloso, uma vez que não se trata de contratação que implique informações sensíveis à segurança institucional desta prefeitura.

17. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO (Lei nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, XIII)

17.1. Esta Equipe de Planejamento declara, expressamente, com base nos dados técnicos, instrumentais e mercadológicos contidos nestes Estudos Preliminares, que a solução adotada atende às necessidades demandadas e a contratação em tela é viável.

18. ENCAMINHAMENTO

18.1. A Equipe de Planejamento da Contratação foi instituída pela Portaria nº 30/2026, datada de 11 de maio de 2026.
18.2. Diante do exposto, encaminhamos os Estudos Preliminares, para aprovação e prosseguimento da contratação pretendida.

EVERSON LEVÍ DOS SANTOS RIBEIRO
MATRÍCULA Nº 02266701
INTEGRANTE TÉCNICO E DEMANDANTE

IURY SILVA VANDERLEI
MATRÍCULA Nº 02277201
INTEGRANTE ADMINISTRATIVO

19. APROVAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

19.1. Verifica-se que os requisitos relevantes da contratação pretendida foram adequadamente relacionados e analisados.

19.2. A análise de mercado foi devidamente realizada e demonstrou haver boa capacidade em atender ao objetivo da contratação.

19.3. O modelo de prestação de serviços sugerido é apropriado e plenamente compatível com a Instituição, especialmente do ponto de vista legal.

19.4. Os riscos e impactos relevantes foram satisfatoriamente levantados e considerados no planejamento.

19.5. Resta demonstrada, portanto, a viabilidade técnica e econômica da solução identificada, fornecendo as informações necessárias para subsidiar o respectivo processo de contratação.

19.6. Aprovo o presente Estudo Técnico Preliminar, considerando que o objeto da CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA DE ENGENHARIA PARA A ELABORAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO E EXECUÇÃO DE OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO EIXO VIÁRIO SUDOESTE E REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA PRINCESA ISABEL, NO MUNICÍPIO DE ITABUNA/BA está claro e justificado.

19.7. Restituo os presentes autos a Equipe de Planejamento da Contratação para elaboração do Projeto Básico, do Mapa de Gerenciamento de Riscos, do Termo de Referência e das demais peças instrutórias.

Itabuna-BA, 05 de junho de 2026.

SÔNIA MARIA CESAR FONTES
SECRETÁRIA MUNICIPAL
DE INFRAESTRUTURA E URBANISMO