ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

Processo Administrativo nº 190.026/2026

Itabuna-BA, 26 de março de 2026

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

1.1 A equipe técnica da Secretaria de Infraestrutura, durante vistorias rotineiras e análises de mobilidade urbana, identificou a inexistência de um equipamento público destinado ao transbordo e integração de passageiros do transporte coletivo municipal.

1.2 As observações realizadas em campo evidenciaram:

a) Concentração elevada de passageiros em pontos improvisados.

b) Falta de abrigo, acessibilidade e segurança nos locais atualmente utilizados para integração informal.

c) Dispersão de linhas em diversas vias, gerando congestionamentos e atrasos.

d) Dificuldade operacional para motoristas e usuários devido à ausência de um ponto central de integração.

e) Necessidade de reorganização do fluxo de ônibus no centro da cidade.

f) A ausência de uma estação de transbordo de passageiros compromete a eficiência do sistema de transporte coletivo, aumenta o tempo de deslocamento dos usuários e reduz a qualidade do serviço prestado.

1.3 Assim, a contratação é necessária para:

a) Organizar o sistema de transporte coletivo.

b) Melhorar a mobilidade urbana.

c) Oferecer infraestrutura adequada aos usuários.

d) Apoiar a modernização do transporte público municipal.

1.4. Ademais, trata-se de uma demanda antiga a ser atendida pelo Município.

1.5. Dentre as análises de viabilidade e de melhor solução, certamente a indicação da área é muito relevante.

1.6. A indicação da necessidade de construção em região central da cidade tem evidente relevância, porque, trazendo de forma resumida, é próxima de vários dos principais órgãos públicos e entidades privadas, de enorme relevância social e econômica, como órgãos judiciais, órgãos da Administração Municipal, universidades

públicas e privadas, diversas clínicas, escritórios, restaurantes, entre outros, ou seja, onde pode atender ao maior número de cidadãos.

1.7. As análises preliminares realizadas pela equipe técnica indicam que a região central apresenta maior potencial de atendimento da demanda, em razão da concentração de linhas e do elevado fluxo de usuários.

1.8. Nas imediações da Rodoviária Municipal, já há um ponto de parada de ônibus com grande fluxo de passageiros, que, de acordo com informações da Secretaria de Trânsito, recebe 50 (cinquenta) dos 54 (cinquenta e quatro) carros de transporte coletivo do Município, atendendo 36 (trinta e seis) das 39 (trinta e nove) linhas.

1.9. Até o presente momento, os usuários de transporte coletivo que precisam utilizar mais de uma linha, têm que pagar por ambas.

1.10. A expectativa é que, com a construção de uma estação no lugar do ponto, os usuários possam transitar pagando apenas uma passagem.

1.11. Os fatos demonstram que o sistema de transporte coletivo sofre um estrangulamento neste ponto.

1.12. A ausência de uma calha viária adequada gera conflito de fluxo e insegurança no embarque e desconforto em sua espera.

1.13. Hoje em dia a cidade não conta com uma estação de transbordo. Tendo apenas um ponto de ônibus próximo à rodoviária da cidade, portanto, não atende mais as demandas da população, é uma solução que já está defasada, sendo insuficiente e inadequado para o atendimento da sua demanda.

1.14. A omissão diante desse quadro implica em conivência com a desvalorização do patrimônio público e com o aumento da insegurança jurídica e social.

1.15. Deve ser considerada, portanto, a possibilidade da construção do equipamento sugerido, dando-lhe, inclusive, modernização funcional.

1.16. Abaixo, os principais pilares que definem sua relevância social:

1.16.1. Promoção do Direito à Cidade e Mobilidade Urbana

1.16.2. A estação de transbordo de passageirosé o ponto de convergência que permite ao cidadão acessar diferentes áreas da cidade com eficiência.

1.16.3. Integração Físico-Tarifária: permite que trabalhadores e estudantes alcancem destinos distantes pagando apenas uma tarifa (ou valores reduzidos), o que é essencial para famílias de baixa renda.

1.16.4. Redução da Segregação Espacial: conecta periferias aos centros comerciais, de saúde e de lazer, mitigando o isolamento geográfico de populações vulneráveis.

1.16.5. Dignidade e Conforto no Deslocamento

1.16.6. Diferente de pontos de ônibus isolados, a estação oferece uma estrutura que humaniza a espera:

1.16.7. Proteção Intempérica: abrigo contra sol e chuva, fundamental para a manutenção da saúde e bem-estar do usuário.

1.16.8. Acessibilidade Universal: projetos modernos incluem rampas, pisos táteis e plataformas niveladas, garantindo que pessoas com deficiência (PcD) e idosos exerçam seu direito de ir e vir com autonomia.
1.16.9. Segurança: ambientes iluminados e monitorados reduzem o risco de assaltos e assédio, proporcionando um ambiente mais seguro para mulheres, crianças e trabalhadores noturnos.
1.16.10. Fomento à Economia Local e Geração de Renda
1.16.11. Estações de transbordo rodoviário tornam-se naturalmente polos de fluxo intenso, o que gera oportunidades econômicas:
1.16.12. Comércio de Passagem: estímulo à instalação de pequenos comércios, quiosques e serviços no entorno, gerando empregos diretos e indiretos.
1.16.13. Valorização Urbana: a revitalização da área para receber a estação costuma atrair novos investimentos para bairros anteriormente negligenciados.
1.16.14. O impacto social também é percebido na esfera ambiental e do planejamento urbano:
1.16.15. Redução da Emissão de Poluentes: ao otimizar as rotas e incentivar o uso do transporte coletivo em detrimento do individual, há uma melhora na qualidade do ar e na fluidez do trânsito.
1.16.16. Tempo de Vida: a eficiência no transbordo reduz o tempo gasto no deslocamento diário. Menos tempo no trânsito significa mais tempo para o convívio familiar, descanso e qualificação profissional, combatendo o estresse urbano.

2. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

2.1 Em observância ao art. 12 da Lei nº 14.133/2021 e à regulamentação municipal, a contratação em análise deverá constar do Plano de Contratações Anual (PCA) da SIURB ou do órgão central de compras do Município de Itabuna-BA.
2.2 Tal providência reforça o atendimento ao planejamento setorial e orçamentário, em consonância com a Lei de Diretrizes Orçamentárias, a Lei Orçamentária Anual e o Plano Plurianual, nos termos do art. 18, inciso I, da Lei nº 14.133/2021.
2.3 O objeto da contratação está previsto no Plano de Contratações Anual 2026, disponível no link ID PCA PNCP: 14147490000168-0-000009/2026 no Portal Nacional de Contratações Públicas.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

3.1 A seguir, os requisitos que a solução contratada deverá atender, incluindo os requisitos mínimos de qualidade, de modo a possibilitar a seleção da proposta mais vantajosa mediante competição:
3.2 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;

3.3 capacidade econômico-financeira: a empresa 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;

3.4 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;

3.5 conformidade com normas técnicas e regulamentações: a empresa 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;

3.6 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;

3.7 prazo de execução: a empresa 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;

3.8 atendimento às especificações técnicas: a empresa contratada deve demonstrar capacidade técnica para construir equipamentos públicos que atendam aos padrões e especificações exigidos para garantir a segurança e a funcionalidade adequada;

3.9 conhecimento em infraestrutura urbana: a empresa deve ter expertise em infraestrutura urbana para lidar com aspectos como:

3.9.1 sistema viário de acesso aos locais de realização das obras, incluindo pavimentação, calçadas, acessibilidade e sinalização;

3.9.2 sistemas de drenagem urbana (superficial e/ou subterrânea) no entorno imediato das obras;

3.9.3 redes de abastecimento de água potável, coleta e tratamento de esgoto sanitário e/ou águas pluviais, em interface com o empreendimento;

3.9.4 redes de distribuição de energia elétrica e de iluminação pública no do empreendimento; e

3.9.5 adequações de acessibilidade urbana e arquitetônica (rampas, rota acessível, faixas de pedestres, mobiliário urbano, etc.).

3.10 Materiais: os materiais utilizados deverão observar, sempre que pertinente, as condições específicas de uso específico, priorizando características de segurança, durabilidade, baixa toxidade, facilidade de limpeza e manutenção, de modo a garantir a integridade física dos destinatários.

3.11 Quanto aos requisitos objetivos de sustentabilidade (Art. 11, IV):

3.11.1 Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC): a contratada deverá apresentar e executar PGRCC aprovado pelo órgão ambiental municipal, com

comprovação documental da destinação final de 100% dos resíduos (CTR – Controle de Transporte de Resíduos);

3.11.2 Eficiência Hídrica e Energética: todos os equipamentos instalados (torneiras, vasos sanitários, luminárias) deverão possuir selo de eficiência (ex: Procel/Inmetro classe A);

3.11.3 Certificação de Madeira: é vedada a utilização de madeira de origem nativa sem o Documento de Origem Florestal (DOF) e comprovação de cadeia de custódia legal;

3.11.4 Logística Reversa: a contratada responsabiliza-se pela logística reversa de embalagens de produtos químicos, tintas e lâmpadas utilizadas na obra.

3.11.5 A contratada deverá adotar medidas de uso racional de materiais e recursos naturais, priorizando:

3.11.6 o uso de materiais com menor impacto ambiental ao longo do ciclo de vida, recicláveis ou com conteúdo reciclado;

3.11.7 a redução de perdas de materiais de construção, com controle de consumo em canteiro;

3.11.8 a otimização de cortes e reaproveitamento de sobras sempre que tecnicamente possível.

3.11.9 Quanto à eficiência hídrica, a contratada deverá:

3.11.10 instalar, quando previstos em projeto, dispositivos economizadores de água (torneiras e bacias sanitárias de baixo consumo, arejadores, válvulas de descarga de duplo fluxo, entre outros);

3.11.11 verificar e corrigir vazamentos existentes nas instalações hidráulicas impactadas pela obra;

3.11.12 executar, conforme projeto, sistemas de reaproveitamento de águas pluviais ou de reuso, quando especificados.

3.11.13 A contratada deverá observar, na execução da obra, as soluções previstas em projeto visando à eficiência energética do empreendimento, incluindo, sempre que indicado:

3.11.14 utilização de lâmpadas e luminárias de alto rendimento e baixo consumo;

3.11.15 instalação de equipamentos com selo de eficiência energética reconhecido;

3.11.16 adoção de elementos de sombreamento e ventilação natural que reduzam a necessidade de climatização artificial.

3.11.17 A contratada deverá empregar materiais e sistemas construtivos que assegurem a salubridade e o conforto ambiental dos ambientes habitacionais, observando:

3.11.18 especificações de materiais de baixa emissão de compostos orgânicos voláteis, quando previsto;

3.11.19 condições adequadas de iluminação e ventilação natural;

3.11.20 controle de poeira, ruídos e vibrações durante a obra, com barreiras físicas e procedimentos de limpeza diária das áreas afetadas.

3.11.21 A contratada deverá organizar o canteiro de obras de forma a:

3.11.22 garantir a segurança dos usuários, funcionários, da comunidade, dos servidores (gestores e fiscais) e de todos os envolvidos, com isolamento físico e sinalização adequada;

3.11.23 manter a área de obra limpa e organizada, evitando acúmulo de entulhos, materiais e água parada;

3.11.24 reservar local apropriado para armazenamento de materiais e resíduos, evitando contaminação do solo e das redes de drenagem.

3.11.25 Caberá à contratada apresentar, sempre que solicitado pela fiscalização, documentos comprobatórios da observância dos requisitos de sustentabilidade, tais como:

3.11.26 notas fiscais e fichas técnicas dos materiais sustentáveis empregados;

3.11.27 comprovantes de destinação de resíduos;

3.11.28 relatórios fotográficos ou de campo de medidas adotadas para eficiência hídrica, energética e controle de impactos.

3.11.29 A contratada deverá orientar e treinar sua equipe quanto às boas práticas ambientais em canteiro de obras, incluindo uso racional de água e energia, manejo adequado de resíduos e prevenção de impactos à comunidade, mantendo registro dessa orientação à disposição da fiscalização.

3.11.30 O descumprimento dos requisitos de sustentabilidade configurará inadimplemento contratual, sujeitando a contratada às sanções previstas na Lei 14.133/2021 e neste contrato.

4. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO

4.1 Este processo visa a construção de uma 1 (uma) Estação de Transbordo de Passageiros no Município, sendo essa a quantidade inicialmente estimada.

4.2 A área prevista para a construção do equipamento é de, aproximadamente, 2.495,72m² (dois mil, quatrocentos e noventa e cinco vírgula setenta e dois metros quadrados), situada na Avenida Amélia Amado, ao lado do Centro Comercial e da Rodoviária Municipal.

4.3 A área estimada decorre de levantamento preliminar realizado pela equipe técnica, considerando o fluxo operacional atual das linhas urbanas, áreas de circulação, plataformas, acessibilidade e áreas de apoio necessárias ao funcionamento do equipamento.

4.4 As quantidades exatas de cada serviço a ser executado e correspondentes insumos, em cada ambiente, serão obtidas após definição das soluções encontradas e através da elaboração do projeto básico.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO

5.1 foi realizado levantamento de mercado com o objetivo de identificar soluções disponíveis, práticas adotadas por outros municípios e alternativas tecnológicas aplicáveis à construção de uma **Estação de Transbordo de Passageiros**.

5.2 A equipe técnica analisou licitações recentes na Bahia e em municípios de porte semelhante, especialmente aquelas relacionadas a:

a) Terminais urbanos,
b) Estações de transbordo,
c) Pontos de integração de transporte coletivo,
d) Requalificação de estruturas de mobilidade urbana.

5.3 No interior da Bahia, foram identificadas contratações **análogas** que servem como referência técnica e mercadológica, tais como:

5.3.1 **Construção e reforma de terminais urbanos em municípios baianos -** nos últimos anos, diversos municípios da Bahia licitaram obras de:

a) Terminais de ônibus urbanos,
b) Pontos de integração,
c) Requalificação de estações de embarque e desembarque.

5.3.2 Essas obras apresentam características semelhantes às necessárias para uma estação de transbordo, incluindo:

a) Plataformas de embarque,
b) Abrigos metálicos,
c) Pavimentação rígida,
d) Sinalização,
e) Acessibilidade,
f) Áreas administrativas e de apoio.

5.3.3 **Contratações similares em municípios de porte equivalente -** foram identificadas licitações recentes em cidades de porte semelhante a Itabuna, como:

a) Feira de Santana – construção e reforma de terminais urbanos;
b) Vitória da Conquista – implantação de pontos de integração e abrigos estruturados;
c) Ilhéus – requalificação de pontos de ônibus e estruturas de apoio ao transporte coletivo.

5.3.4 Essas contratações demonstram que o mercado dispõe de empresas capacitadas para executar obras de mobilidade urbana com características semelhantes às necessárias para a estação de transbordo de passageiros de Itabuna.

5.4 **Análise das alternativas tecnológicas**

5.4.1 O levantamento identificou três soluções possíveis:

5.4.1.1 **Estrutura metálica modular**

a) Montagem rápida
b) Baixa interferência no trânsito
c) Manutenção facilitada

5.4.1.2 **Estrutura convencional em alvenaria e concreto**

a) Maior durabilidade
b) Adequada para áreas com grande fluxo
c) Possibilidade de ampliação futura

5.4.1.3 Modelo híbrido (metálico + alvenaria)

a) Combina rapidez de execução com robustez
b) Mais utilizado em terminais urbanos recentes

5.5 A equipe técnica concluiu que todas as alternativas são viáveis, devendo a escolha final ser definida no Projeto Básico, considerando custo-benefício, prazo e impacto urbano.

5.6 Consulta ao mercado e análise da quantidade de fornecedores -o levantamento preliminar identificou que:

5.6.1 Há diversas empresas na Bahia e no Nordeste aptas a executar obras de mobilidade urbana;

5.6.2 O mercado é suficientemente competitivo, não havendo risco de restrição de fornecedores;

5.6.3 Não se identificaram requisitos técnicos que limitem indevidamente a participação;

5.6.4 Não se fez necessária audiência pública ou consulta formal, mas o município poderá realizar diálogo competitivo ou consulta aberta caso deseje ampliar contribuições.

5.7 Ademais, analisou-se ainda o modelo de execução da obra em questão:

5.7.1 OPÇÃO 1: EXECUÇÃO DIRETA PELA PREFEITURA MUNICIPAL.

5.7.1.1 Conforme indicado no Documento de Oficialização da Demanda, o recurso utilizado para a execução da obra é de investimento, impedindo gastos com custeio de mão de obra.

5.7.2 OPÇÃO 2: CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA EXECUTAR TODA A OBRA.

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

5.7.2.2 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.

5.7.2.3 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.

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

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

5.7.2.6 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, como neste caso, aumentando a eficiência e a qualidade dos serviços.

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

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

5.7.2.9 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.

5.7.2.10 Com 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.

5.7.2.11 Como se verifica, com a apresentação de um bom planejamento e da correta instrução do processo de contratação, incluindo todos os seus termos, apresenta diversas vantagens e reduz significativamente os riscos operacionais e de execução contratual.

5.7.2.12 Além de todas as vantagens supracitadas, essa é a única possível e compatível com o objeto pretendido, pois o recurso destinado ao pagamento da obra só pode ser gasto com investimento.

5.8 Nos termos da Lei nº 14.133/2021, especialmente arts. 28, 29 e 30, para a contratação de obras e serviços de engenharia, a modalidade de licitação a ser utilizada, como regra, é a concorrência, a ser preferencialmente realizada em forma eletrônica.

5.8.1 Diante da natureza do objeto (obras de construção de unidades habitacionais com infraestrutura urbana), com provável valor estimado superior aos limites de dispensa e não se enquadrando em hipóteses legais de contratação direta, a opção mais adequada é a realização de licitação na modalidade CONCORRÊNCIA na forma ELETRÔNICA.

5.8.2 A adoção de conciliação entre competitividade, segurança jurídica e Padronização de procedimentos justifica a escolha desta modalidade.

5.8.3 Eventuais alternativas como dispensa de licitação por valor, contratação integrada ou procedimentos auxiliares (pré-qualificação, sistema de registro de preços) não se mostram as mais adequadas, seja pelo vulto do objeto, seja pela natureza da intervenção, justificando-se, portanto, a licitação por Concorrência Eletrônica.

5.9 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.

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

Critério de Julgamento	O que é Avaliado	Referência	Proposta Vencedora	Aplicação Típica
Menor Preço	O valor total ofertado.	O orçamento estimado ou o preço máximo aceitável definido pela Administração.	A proposta que apresentar o menor valor nominal global (o menor preço final).	Geralmente para objetos com especificações bem definidas, onde o foco principal é a economia.
Maior Desconto	O percentual de desconto oferecido.	Uma tabela de preços unitários ou um preço global fixo (ou máximo aceitável) estabelecido no edital.	A proposta que apresentar o maior percentual de desconto sobre o preço de referência.	Útil quando a Administração deseja garantir que todos os itens da tabela de referência sejam contratados com o mesmo desconto percentual.

5.11 VANTAGENS DO CRITÉRIO "MAIOR DESCONTO" PARA O CASO CONCRETO

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

5.11.1.1 CLAREZA E OBJETIVIDADE NA DEFINIÇÃO DA PROPOSTA MAIS VANTAJOSA

a) 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.

5.11.1.2 ADERÊNCIA AO ORÇAMENTO DE REFERÊNCIA DA ADMINISTRAÇÃO

a) 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.

5.11.1.3 REDUÇÃO DE ASSIMETRIAS ENTRE ITENS E RISCOS DE DESEQUILÍBRIOS

a) 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.

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

5.11.1.4 FACILIDADE DE GESTÃO, MEDIÇÃO E FISCALIZAÇÃO CONTRATUAL

a) 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.

5.11.1.5 SEGURANÇA EM ADITIVOS E ALTERAÇÕES CONTRATUAIS

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

b) 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.

c) 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.

5.11.1.6 TRANSPARÊNCIA E EQUILÍBRIO NOS PREÇOS UNITÁRIOS

a) Ao utilizar o Menor Preço, o licitante pode manipular sua planilha para oferecer preços unitários muito baixos em itens de grande volume ou de preços comerciais mais baixos e preços altos em itens de baixo volume ou que ele estima que serão aditivados (jogo de planilha).

b) O Maior Desconto, especialmente se for um desconto linear sobre todos os itens da tabela de referência, mitiga esse risco, pois o desconto é aplicado de forma uniforme em toda a base de preços unitários de referência do edital.

5.11.1.7 FACILIDADE DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO

a) 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.

5.11.1.8 ATENDIMENTO AOS PRINCÍPIOS DA EFICIÊNCIA, ECONOMICIDADE E COMPETITIVIDADE

a) 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.

5.12 ANÁLISE DE ADEQUAÇÃO EM RELAÇÃO A OUTROS CRITÉRIOS

5.12.1 Foram analisados outros critérios de julgamento previstos na Lei nº 14.133/2021, com as seguintes conclusões:

5.12.1.1 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.

5.12.1.2 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.

5.12.1.2.1 O projeto básico já define de maneira clara os padrões construtivos, materiais e métodos a serem utilizados.

5.12.1.3 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.

Diante disso, 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.

5.13 A Lei nº 14.133/2021 prevê diferentes regimes de execução para obras e serviços de engenharia, devendo a Administração selecionar aquele mais compatível com as características técnicas, operacionais e econômicas do objeto pretendido.

5.14 A implantação da Estação de Transbordo de Passageiros envolve serviços de infraestrutura urbana sujeitos a interferências executivas e condições reais do terreno que dificultam a definição absolutamente precisa de todos os quantitativos desde a fase preparatória da contratação, especialmente quanto aos seguintes serviços:

a) terraplanagem;
b) drenagem;
c) infraestrutura subterrânea;
d) pavimentação;
e) instalações hidrossanitárias;
f) instalações elétricas;
g) urbanização;
h) adequações estruturais; e
i) serviços complementares decorrentes das condições verificadas durante a execução.

5.15 Embora existam levantamentos, estudos técnicos e projetos previamente elaborados, a natureza da obra demanda flexibilidade operacional compatível com eventuais adequações quantitativas identificadas no decorrer da execução contratual.

5.16 Nesse contexto, a adoção do regime de empreitada por preço unitário apresenta maior compatibilidade técnica, operacional e econômica com o objeto pretendido, pelos fundamentos a seguir expostos.

5.17 DA MAIOR ADERÊNCIA AO EFETIVAMENTE EXECUTADO

5.17.1 No regime de empreitada por preço unitário:

a) os serviços são remunerados conforme as medições efetivamente executadas;

b) os preços unitários permanecem previamente definidos e contratados;

c) o valor final acompanha a realidade executiva da obra; e

d) reduz-se a necessidade de aditivos motivados exclusivamente por variações quantitativas.

5.17.2 DA MAIOR FLEXIBILIDADE OPERACIONAL

5.17.2.1 O regime permite:

a) adequada adaptação às condições reais verificadas durante a execução;

b) continuidade da execução contratual mesmo diante de ajustes quantitativos;

c) redução do risco de paralisações decorrentes de divergências entre quantitativos estimados e executados; e

d) maior compatibilidade com obras de infraestrutura urbana sujeitas a interferências técnicas e operacionais.

5.17.3 DA MAIOR TRANSPARÊNCIA E CONTROLE

5.17.3.1 A adoção da empreitada por preço unitário proporciona:

a) fiscalização detalhada dos quantitativos executados;

b) rastreabilidade das medições;

c) maior controle da execução física e financeira da obra; e

d) facilidade de acompanhamento pelos órgãos de controle interno e externo.

5.17.4 DA MITIGAÇÃO DE RISCOS DE SOBREPREÇO E DESEQUILÍBRIOS

5.17.4.1. A existência de planilha orçamentária detalhada e preços unitários previamente definidos possibilita:

a) comparação direta com referenciais oficiais, como SINAPI e SICRO;

b) análise individualizada dos preços unitários;

c) mitigação de riscos de sobrepreço e distorções quantitativas; e

d) maior segurança na fiscalização contratual.

5.17.5 DA ADEQUADA DISTRIBUIÇÃO DE RISCOS

5.17.5.1. À luz dos princípios do planejamento, eficiência e gestão de riscos previstos na Lei nº 14.133/2021:

a) a Administração assume os riscos relacionados às eventuais variações quantitativas dos serviços;
b) a contratada assume os riscos relativos à produtividade, desempenho e custos unitários ofertados; e
c) promove-se distribuição mais equilibrada dos riscos contratuais.

5.17.6 Diante das características técnicas, operacionais e quantitativas do objeto, conclui-se que o regime de empreitada por preço unitário é o mais adequado para a presente contratação, por proporcionar maior segurança jurídica, compatibilidade com a natureza da obra, eficiência na fiscalização contratual e melhor aderência às condições efetivamente verificadas durante a execução da Estação de Transbordo de Passageiros do Município de Itabuna/BA.

5.18 A Lei nº 14.133/2021, em seu art. 58, faculta a exigência de garantia de proposta, limitada a 1% do valor estimado da contratação, com a finalidade de coibir propostas temerárias e desistências injustificadas.

5.19 Ainda que não haja grande complexidade técnica nem vultuosidade financeira, há a necessidade de conferir maior comprometimento dos licitantes, razão pela qual se recomenda a exigência de garantia de proposta, em percentual a ser definido no edital, observando o limite legal (até 1% do valor estimado), evitando a participação de meros "aventureiros".

5.20 A forma de prestação da garantia de proposta (caução em dinheiro, seguro-garantia, fiança bancária ou outras admitidas em lei) deverá ser definida no edital, em conformidade com o art. 96 da Lei nº 14.133/2021.

6 ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

6.1. Conforme já descrito nos estudos preliminares, a presente contratação tem por objetivo a construção de uma estação de transbordo de passageiros em área estimada de 2.495,72m² (dois mil, quatrocentos e noventa e cinco vírgula setenta e dois metros quadrados).

6.2. Em observância ao disposto na Lei nº 14.133/2021, buscou-se, inicialmente, identificar contratações públicas similares junto ao Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP). Todavia, não foram localizados processos com objeto idêntico ou suficientemente semelhante que possibilitassem a adoção direta de parâmetros comparativos para estimativa de preços.

6.3. Do mesmo modo, o Município não possui contratação recente de obra com características equivalentes, especialmente quanto à natureza da infraestrutura pretendida, finalidade operacional e dimensões do empreendimento, inexistindo histórico interno apto a subsidiar a composição estimativa do valor da contratação.

6.4. Diante da ausência de referências diretas no âmbito municipal e no PNCP, procedeu-se, de forma subsidiária e comparativa, à análise de empreendimentos públicos semelhantes executados em outros municípios baianos, destinados à recepção, integração e circulação de passageiros do sistema de transporte coletivo urbano.

6.4.1. Como primeiro parâmetro, analisou-se empreendimento executado no Município de Salvador/BA, consistente em estrutura de integração e transbordo vinculada ao sistema de mobilidade urbana da capital, cuja execução alcançou investimento aproximado de R$ 302.500.000,00 (trezentos e dois milhões e quinhentos mil reais), em área estimada de 127.000,00m² (cento e vinte e sete mil metros quadrados), resultando em valor médio aproximado de R$ 2.381,89 (dois mil, trezentos e oitenta e um reais e oitenta e nove centavos) por metro quadrado.

6.4.2. Também foi utilizada como referência a obra da Estação de Transbordo Herzem Gusmão, no Município de Vitória da Conquista/BA, inaugurada em 2021, cuja execução foi orçada em aproximadamente R$ 6.600.000,00 (seis milhões e seiscentos mil reais), abrangendo área próxima de 2.000m² (dois mil metros quadrados).

6.4.3. Ressalte-se que a obra de Vitória da Conquista possuía características menos complexas em relação ao empreendimento ora pretendido, uma vez que consistiu, em grande parte, na requalificação de estrutura preexistente, contemplando principalmente serviços de pavimentação, cobertura, drenagem, acessibilidade, instalação de assentos e estruturas metálicas.

6.4.4. Ainda assim, a referida contratação apresentou custo médio aproximado de R$ 3.300,00 (três mil e trezentos reais) por metro quadrado, considerando o valor global estimado e a área aproximada da intervenção.

6.4.5. A partir das referências analisadas, obteve-se valor médio estimado de R$ 2.840,94 (dois mil, oitocentos e quarenta reais e noventa e quatro centavos) por metro quadrado para empreendimentos dessa natureza.

6.5. Considerando a área prevista para implantação da estação de transbordo no Município de Itabuna/BA, correspondente a 2.495,72m² (dois mil, quatrocentos e noventa e cinco vírgula setenta e dois metros quadrados), estima-se preliminarmente o valor da contratação em R$ 7.090.000,00 (sete milhões e noventa mil reais), aproximadamente.

6.6. Ressalta-se que a presente estimativa possui caráter meramente preliminar e referencial, servindo exclusivamente para fins de planejamento da contratação, não substituindo o orçamento detalhado da obra, o qual será posteriormente elaborado com base em composições oficiais de custos, especialmente SINAPI e SICRO, observadas as especificidades técnicas do projeto.

7 DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

7.1 A solução proposta é classificada como obra de engenharia, a ser executada mediante contratação de empresa especializada, devidamente habilitada técnica e juridicamente, com responsabilidade técnica cadastrada no CREA/CAU.

7.2 A execução deverá ocorrer de forma integral.

7.3 A solução proposta consiste na execução de obras de construção de uma estação de transbordo de passageiros que visa garantir a redução do tempo de parada dos ônibus, melhora da fluidez do tráfego central e oferecer conforto aos milhares de usuários de transporte coletivo no Município.

7.4 A obra deverá ser composta pelos seguintes elementos estruturantes:

7.5 de infraestrutura básica;

7.6 paisagismo e conforto ambiental;

7.7 instalações elétricas e hidrossanitárias;

7.8 pontos de água e esgoto;

7.9 padronização estética compatível com o projeto arquitetônico a ser disponibilizado;

7.10 atendimento às normas sanitárias e de vigilância;

7.11 atendimento às normas técnicas da ABNT e demais legislações aplicáveis (sanitária, de segurança, acessibilidade, bombeiros etc.);

7.12 padrões mínimos de conforto térmico e lumínico adequados;

7.13 uso de materiais de qualidade que garantam vida útil compatível com a utilização do equipamento urbano, reduzindo custos de manutenção corretiva;

7.14 execução com mão de obra qualificada, seguindo as boas práticas de engenharia e segurança do trabalho (NR's do MTE);

7.15 manual de uso e descrição das instalações, elementos construtivos, equipamentos utilizados , inspeções, garantas e manutenções preventivas e corretivas.

7.16 A descrição da solução como um todo, incluindo manutenção e assistência técnica:

7.17 subsidiará a elaboração do termo de referência/projeto básico, atendendo ao art. 18 da Lei 14.133/2021 (necessidade de estudos técnicos preliminares e descrição da solução);

7.18 servirá de base para definição das obrigações da contratada e da Administração no instrumento contratual (art. 92 e seguintes);

7.19 contribuirá para a gestão e fiscalização contratual, permitindo ao gestor e ao fiscal do contrato verificar o cumprimento dos níveis de serviço, garantias e suporte pós-obra.

8 NATUREZA DA CONTRATAÇÃO

8.1 Conforme disposto na Lei nº 14.133/2021, o objeto deve ser classificado como OBRA COMUM, uma vez que produz intervenções que modificarão o espaço urbano e

cujos métodos e materiais são amplamente utilizados na indústria da construção civil, envolvendo atividades rotineiras e padronizadas, que não requerem soluções técnicas complexas - Art. 6º, XXI da Lei nº 14.133/2021.

8.2 Vigência da Contratação:

8.2.1 A vigência exata da contratação não pode ser definida nesta fase, pois depende do cronograma físico-financeiro, que será estabelecido no Projeto Básico.

8.2.2 De forma preliminar, por se tratar de obra de engenharia com escopo definido, a vigência deverá seguir o art. 111 da Lei nº 14.133/2021, que prevê prorrogação automática caso o objeto não seja concluído no prazo inicialmente pactuado.

9 JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

9.1 A equipe de planejamento analisou a possibilidade de parcelamento do objeto, conforme determina a Súmula 247 do TCU, que estabelece que o parcelamento é regra sempre que não houver prejuízo ao conjunto do objeto e não houver perda de economia de escala.

9.2 A Lei 14.133/2021 veda o fracionamento indevido para fugir da modalidade de licitação, do regime jurídico ou de limites de dispensa (regra geral da lei e princípios da economicidade e planejamento).

9.3 No caso da construção da Estação de Transbordo de Passageiros de Itabuna, concluiu-se que o parcelamento não é recomendável, pelos seguintes motivos:

9.4 Interdependência técnica das etapas da obra

9.4.1 As etapas construtivas (fundações, estrutura, cobertura, instalações, pavimentação e urbanização) são sequenciais e dependentes entre si. Conforme entendimento consolidado em obras públicas:

9.4.2 Dividir o objeto entre várias empresas aumentaria o risco de incompatibilidades técnicas, retrabalhos e conflitos de responsabilidade.

9.5 Risco de perda de economia de escala

9.5.1 A contratação global permite:

a) melhor negociação de insumos e mão de obra;

b) redução de custos indiretos (canteiro, mobilização, administração local);

c) maior competitividade entre empresas de porte adequado.

9.5.2 O parcelamento fragmentaria o volume de serviços, reduzindo a atratividade do certame e aumentando custos administrativos.

9.6 A estação de transbordo constitui um sistema único e integrado, cujo funcionamento depende da entrega completa do conjunto;

9.7 Portanto, a contratação deve ocorrer em lote único, por empreitada global, garantindo unidade de execução, responsabilidade centralizada e melhor controle da obra.

10 DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

10.1 A contratação para construção da Estação de Transbordo de Passageiros de Itabuna proporcionará uma série de benefícios diretos e indiretos ao município, atendendo aos princípios de economicidade, eficiência, eficácia, sustentabilidade e melhoria da qualidade dos serviços públicos;

10.2 Benefícios em termos de economicidade

10.2.1 Redução de custos operacionais do transporte coletivo, devido à reorganização das linhas e diminuição de trajetos sobrepostos.

10.2.2 Otimização do uso da frota, reduzindo o desgaste dos veículos e o consumo de combustível.

10.2.3 Diminuição de gastos com manutenção urbana, já que a concentração do fluxo de ônibus em um ponto estruturado reduz danos ao pavimento em vias centrais.

10.2.4 Melhor aproveitamento dos recursos financeiros, uma vez que a obra elimina a necessidade de intervenções improvisadas e recorrentes em pontos de parada dispersos.

10.3 Benefícios em termos de eficácia

10.3.1 Melhoria significativa na integração entre linhas, reduzindo o tempo total de deslocamento dos usuários.

10.3.2 Aumento da previsibilidade e regularidade das viagens, com embarque e desembarque organizados.

10.3.3 Melhor atendimento à população, com estrutura adequada, segura e acessível.

10.3.4 Redução de atrasos e gargalos operacionais, especialmente no centro da cidade.

10.4 Benefícios em termos de eficiência

10.4.1 Centralização das operações de transporte, permitindo melhor gestão do fluxo de ônibus.

10.4.2 Melhor aproveitamento dos recursos humanos, já que motoristas e fiscais atuarão em ambiente organizado, com menor estresse operacional.

10.4.3 Redução do tempo de manobra e parada, aumentando a produtividade da frota.

10.4.4 Facilidade de monitoramento e controle, com ponto único para fiscalização e gestão do transporte.

10.5 Melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais e financeiros

10.5.1 Servidores da mobilidade urbana trabalharão em condições mais adequadas, com espaço para fiscalização, apoio e atendimento ao usuário.

10.5.2 Redução de retrabalho em intervenções urbanas, pois a obra substitui soluções provisórias e dispersas.

10.5.3 Melhor alocação de recursos financeiros, direcionando investimentos para uma solução definitiva e estruturante.

10.5.4 Aprimoramento da logística urbana, reduzindo conflitos entre pedestres, ônibus e veículos particulares.

10.6 Benefícios ambientais

10.6.1 Redução da emissão de gases poluentes, devido à diminuição de trajetos desnecessários e menor tempo de ociosidade dos ônibus.

10.6.2 Melhor ordenamento do tráfego, reduzindo congestionamentos e, consequentemente, o consumo de combustível.
10.6.3 Possibilidade de adoção de iluminação eficiente, como LED, reduzindo o consumo de energia elétrica.
10.6.4 Diminuição da poluição visual e sonora, com a retirada de pontos improvisados e desorganizados.
10.6.5 Incorporação de práticas sustentáveis, como áreas permeáveis, paisagismo e gestão adequada de resíduos da obra.
10.7 Melhoria da qualidade dos serviços públicos
10.7.1 Conforto e segurança para os usuários, com abrigo, acessibilidade, sanitários e áreas de espera adequadas.
10.7.2 Melhor experiência de mobilidade, incentivando o uso do transporte coletivo.
10.7.3 Organização urbana, com impacto positivo no ordenamento do centro da cidade.
10.7.4 Valorização do espaço público, com estrutura moderna e integrada ao ambiente urbano.

11 PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO

11.1 Para viabilizar a contratação, a Administração deverá adotar, entre outras, as seguintes providências:
11.1.1 designar a atuação da Equipe de Planejamento da Contratação, já instituída pela Portaria nº 008/2026.
11.1.2 elaborar ou consolidar os projetos de engenharia, memoriais descritivos, especificações técnicas e planilhas orçamentárias para as obras;
11.1.3 comprovar a previsão da contratação no Plano de Contratações Anual, ou outro documento que a substitua, e da existência de dotação orçamentária compatível;
11.1.4 elaborar o edital, termo de referência, projeto básico, projeto executivo, planilhas orçamentárias, memoriais descritivos, cronogramas minuta de contrato e todas as demais peças necessárias à garantia da melhor contratação em conformidade com a Lei nº 14.133/2021 e com a legislação local;
11.1.5 elaborar o Mapa de Gerenciamento de Riscos, em conformidade com o art. 11 da Lei nº 14.133/2021.
11.1.6 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;
11.1.7 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 e a sociedade civil, fornecendo informações sobre o andamento da obra e respondendo a eventuais questionamentos e solicitações, no que couber, sendo também necessária a comunicação com a comunidade durante a elaboração dos projetos, a fim de atender às demandas apontadas;

11.1.8 realizar um planejamento detalhado das obras, estabelecendo metas, prazos, orçamentos e especificações técnicas claras desde o início do projeto;
11.1.9 utilizar, se possível, tecnologias e ferramentas de monitoramento, como drones, sistemas de georreferenciamento (GPS), e softwares de gestão de obras, para acompanhar o progresso da obra e melhorar a transparência;
11.1.10 consultar as concessionárias de energia, água e esgoto sobre intersecções, ligações e ampliações;
11.1.11 concluir e validar os levantamentos de campo e dos projetos arquitetônicos e complementares.
11.1.12 submeter, previamente, os documentos à análise jurídica da Procuradoria Geral do Município;
11.1.13 designar os gestores e fiscais dos respectivos contratos;
11.1.14 planejar a logística de execução das obras, em articulação com a unidade demandante, para minimizar impactos sociais;
11.1.15 prever mecanismos de monitoramento e avaliação dos resultados;
11.1.16 submeter o edital e minuta de contrato à análise jurídica da Procuradoria Geral do Município ou órgão equivalente; e
11.1.17 após aprovação jurídica, adoção das medidas necessárias para a publicação do edital, realização da sessão pública, julgamento das propostas e demais atos da licitação.

12 CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

12.1 Não há no momento contratações correlatas a esta;
12.2 Com a efetivação da obra, poderá haver eventual necessidade futura de estrutura operacional compatível com a gestão do equipamento.

13 DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

13.1 Nas obras voltadas à construção de uma estação de transbordo urbano de passageiros, podem ser destacados, de forma resumida, os seguintes impactos ambientais positivos:
13.1.1 incentivo ao uso do transporte coletivo com infraestrutura adequada;
13.1.2 gestão adequada de Resíduos da Construção;
13.1.3 segregação e destinação correta de entulhos (reutilização/reciclagem);
13.1.4 redução de resíduos gerados por demolições desnecessárias;
13.1.5 menor disposição irregular de resíduos em áreas públicas;
13.2 atendimentos às normas de segurança e saúde:
13.2.1 ventilação, iluminação e acessibilidade dos ambientes com melhor qualidade possível;
13.2.2 instalações que reduzem riscos de acidentes; e
13.2.3 contribuição indireta para ambientes mais saudáveis e sustentáveis.

13.3 Impactos ambientais negativos e respectivas medidas mitigadoras

13.3.1 Geração de resíduos da construção civil (RCC).

13.3.1.1 Medidas mitigadoras:

a) elaboração e implementação do Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC);

b) segregação, acondicionamento, transporte e destinação ambientalmente adequada dos resíduos;

c) priorização da reutilização e reciclagem dos materiais passíveis de reaproveitamento.

13.3.2 Geração de entulhos e risco de descarte irregular em áreas públicas.

13.3.2.1 Medidas mitigadoras:

a) armazenamento temporário dos resíduos em áreas apropriadas e sinalizadas;

b) transporte por empresas devidamente licenciadas, quando exigível;

c) comprovação documental da destinação final ambientalmente adequada.

13.3.3 Emissão de poeira e material particulado durante as atividades de construção.

13.3.3.1 Medidas mitigadoras:

a) umectação periódica das áreas de movimentação de solo e circulação de veículos;

b) cobertura de cargas transportadas;

c) limpeza periódica das vias afetadas pela obra.

13.3.4 Geração de ruídos e vibrações provenientes da operação de máquinas e equipamentos.

13.3.4.1 Medidas mitigadoras:

a) manutenção preventiva dos equipamentos utilizados na obra;

b) observância dos horários permitidos para execução dos serviços;

c) adoção de equipamentos com menores níveis de emissão sonora, sempre que possível.

13.3.5 Consumo de recursos naturais, especialmente água, energia elétrica e materiais de construção.

13.3.5.1 Medidas mitigadoras:

a) utilização racional dos recursos empregados na execução da obra;

b) adoção de práticas construtivas que minimizem desperdícios;

c) priorização de materiais certificados, reciclados ou de menor impacto ambiental, quando tecnicamente viável.

13.3.6 Risco de contaminação do solo e das águas superficiais ou subterrâneas por combustíveis, óleos e outros insumos.

13.3.6.1 Medidas mitigadoras:

a) armazenamento adequado de combustíveis, tintas, solventes e demais produtos químicos;

b) manutenção preventiva de máquinas e equipamentos;

c) imediata contenção e remediação em caso de vazamentos ou derramamentos.

13.3.7 Possíveis interferências na drenagem superficial e no escoamento das águas pluviais.

13.3.7.1 Medidas mitigadoras:

a) preservação dos dispositivos de drenagem existentes;

b) execução de sistemas provisórios de drenagem durante a obra, quando necessário;
c) recomposição das áreas eventualmente afetadas.
13.3.8 Possíveis impactos sobre a vegetação existente na área de influência da obra.
13.3.8.1 Medidas mitigadoras:
a) limitação das intervenções às áreas estritamente necessárias à execução dos serviços;
b) preservação da vegetação não diretamente afetada;
c) recuperação das áreas degradadas ao término da obra, quando aplicável.
13.3.9 Riscos à segurança da população e dos trabalhadores durante a execução dos serviços.
13.3.9.1 Medidas mitigadoras:
a) isolamento e sinalização das áreas de intervenção;
b) cumprimento das Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho;
c) realização de treinamentos periódicos e fornecimento dos equipamentos de proteção necessários.

14 AVALIAÇÃO ACERCA DA NECESSIDADE DE CLASSIFICAR OS ESTUDOS PRELIMINARES DE ACORDO COM A LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011

14.1 A Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação) prevê hipóteses de classificação de informações como sigilosas, quando sua divulgação puder acarretar riscos à segurança da sociedade ou do Estado, entre outros.
14.2 No caso presente:
14.2.1 o Estudo Técnico Preliminar contém informações de caráter técnico e administrativo, relacionadas à construção de equipamento público, sua infraestrutura urbana e planejamento de contratação;
14.2.2 não há, em princípio, informações que se enquadrem nas hipóteses de sigilo previstas na legislação.
14.2.3 Não se vislumbra, portanto, a necessidade de classificação deste Estudo Técnico Preliminar como sigiloso, devendo o documento observar o Princípio da Publicidade, salvo partes eventualmente protegidas por sigilo legal específico (por exemplo, dados pessoais sensíveis, se houver).

15 POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO

15.1 Considerando, portanto:
15.1.1 a necessidade de instalações mais adequadas devido a saturação atual do sistema viário adjacente, conflito de fluxo e insegurança durante o embarque;
15.1.2 a necessidade de garantir condições adequadas de segurança, acessibilidade, conforto e bem-estar à população;
15.1.3 a necessidade de garantir melhores condições de utilização do sistema de transporte coletivo urbano;

15.1.4 a comprovação de viabilidade técnica, a partir do levantamento de mercado e da disponibilidade de empresas especializadas aptas a executar o objeto; e
15.1.5 a aderência da solução proposta às boas práticas de gestão de obras públicas e às orientações dos órgãos de controle;
15.2 conclui-se pela adequação e necessidade da contratação de empresa especializada para realização das obras de construção de uma estação de transbordo de passageiros no Município de Itabuna-BA.
15.3 A contratação se mostra oportuna, conveniente, compatível com o interesse público e alinhada à legislação vigente, especialmente à Lei nº 14.133/2021.

16 ENCAMINHAMENTO

16.1 A Equipe de Planejamento da Contratação foi instituída pela Portaria nº 016/2026, datada de 13 de março de 2026.
16.2 Diante das conclusões apresentadas, propõe-se:
16.3 encaminhar o presente Estudo Técnico Preliminar à autoridade competente da SIURB para ciência e manifestação;
16.4 remeter o processo ao Departamento de Licitações para submeter o edital e a minuta de contrato à análise jurídica da Procuradoria Geral do Município ou órgão equivalente.
16.5 após aprovação jurídica, adotar as providências para publicação do edital e realização da licitação, em conformidade com os prazos e procedimentos legais.

CARLOS YURI BANDEIRA DE OLIVEIRA
MATRÍCULA: 02277301
INTEGRANTE DEMANDANTE

IURY SILVA VANDERLEI
MATRÍCULA Nº: 02185101
INTEGRANTE ADMINISTRATIVO

STELA NEIVA BRITO MATOS REQUIÃO
MATRÍCULA: 00901101
INTEGRANTE TÉCNICA

17 APROVAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

17.1 Verifica-se que os requisitos relevantes da contratação pretendida foram adequadamente relacionados e analisados no presente Estudo Técnico Preliminar.

17.2 O levantamento de mercado foi realizado de forma compatível com a fase de planejamento e demonstrou haver capacidade do mercado em atender ao objetivo da contratação.

17.3 O modelo de prestação de serviços sugerido mostra-se apropriado e compatível com a realidade do Município de Itabuna-BA, em conformidade com a Lei nº 14.133/2021 e com o Decreto Municipal nº 15.637/2023.

17.4 Os riscos e impactos relevantes foram considerados, cabendo o detalhamento no Mapa de Gerenciamento de Riscos a ser elaborado na sequência.

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

17.6 Aprovo o presente Estudo Técnico Preliminar, considerando que o objeto da CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE OBRAS DE CONSTRUÇÃO DE UMA ESTAÇÃO DE TRANSBORDO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE ITABUNA-BA, está claro, justificado e alinhado ao interesse público.

17.7 Restituo os presentes autos à Equipe de Planejamento da Contratação para encaminhamento para elaboração do Projeto Básico, do Mapa de Gerenciamento de Riscos, do Termo de Referência e das demais peças instrutórias necessárias à deflagração do procedimento licitatório.

17.8 Declaro que o presente Estudo Técnico Preliminar foi elaborado em conformidade com a Lei nº 14.133/2021, especialmente no que se refere ao planejamento das contratações, e reflete as necessidades identificadas no referido termo.

Itabuna-BA, 26 de março de 2026.

SÔNIA MARIA CÉSAR FONTES
SECRETÁRIA DE INFRAESTRUTURA E URBANISMO
DO MUNICÍPIO DE ITABUNA-BA