PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARIUNA - SP

Estudo Técnico Preliminar 453/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: Proc. Adm 2327/2026

2. Descrição da necessidade

O presente Estudo Técnico Preliminar foi elaborado em cumprimento ao disposto no artigo 18, inciso I e § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021, na Instrução Normativa SEGES nº 58, de 8 de agosto de 2022, adotada no âmbito municipal pelo Decreto nº 5.036, de 19 de junho de 2026, e no Decreto Municipal nº 4.655, de 2 de fevereiro de 2024, que regulamenta a contratação semi-integrada no Município de Jaguariúna, com a finalidade de evidenciar o problema a ser resolvido, de demonstrar a melhor solução dentre as possíveis e de subsidiar a decisão da autoridade competente quanto à viabilidade técnica, econômica e jurídica da contratação pretendida.

A contratação ora estudada decorre da necessidade concomitante de reorganizar o sistema de transporte coletivo urbano do Município de Jaguariúna e de qualificar urbanisticamente a área central lindeira à Estação Ferroviária, hoje ocupada por instalações de terminal rodoviário concebidas em período em que a demanda, a frota e o perfil das viagens diferiam substancialmente dos atuais. As duas frentes de intervenção guardam entre si relação de dependência física, funcional e temporal, na medida em que a requalificação urbanística somente pode alcançar a área hoje ocupada pelo terminal após a transferência integral da operação de embarque e desembarque para nova estrutura, edificada em terreno próximo e dotada de condições adequadas de conforto, de segurança e de acessibilidade.

O terminal rodoviário atualmente em operação situa-se na Rua Amazonas, na divisa entre o Centro e o bairro Dom Bosco, defronte à Estação Ferroviária de Jaguariúna, bem tombado no ano de 2016 e integrante do conjunto que abriga a operação turística da locomotiva a vapor no trecho histórico entre Campinas e Jaguariúna, reconhecido como o primeiro trecho ferroviário histórico do país em operação turística regular. A convivência, em um mesmo espaço, do fluxo de coletivos urbanos, do fluxo de veículos de serviço e do fluxo turístico de pedestres tem produzido situação de conflito operacional que compromete simultaneamente a fluidez do transporte público, a segurança dos pedestres e a fruição do patrimônio cultural, cuja ambiência resta descaracterizada pela presença de plataformas, de áreas de manobra e de pavimentos deteriorados imediatamente à frente do bem tombado.

Somam-se a esse quadro as deficiências construtivas e funcionais das instalações existentes, apuradas em vistorias técnicas realizadas pelo corpo de engenharia municipal. As áreas de espera não oferecem proteção adequada contra intempéries, os sanitários não atendem aos parâmetros de acessibilidade estabelecidos na NBR 9050, a sinalização e a iluminação são insuficientes para a operação noturna, os pavimentos apresentam trincas, afundamentos e desníveis incompatíveis com a circulação segura de pedestres e de pessoas com mobilidade reduzida, e a inexistência de espaço apropriado para guichês, para apoio comercial e para presença ostensiva da Guarda Municipal reduz a percepção de segurança dos usuários, notadamente nos períodos de menor movimento.

A reorganização do sistema de transporte municipal encontra-se em curso e condiciona a presente contratação. O Município celebrou instrumento de cooperação com o Governo do Estado de São Paulo para a implantação de terminal rodoviário intermunicipal às margens da Rodovia Governador Doutor Adhemar Pereira de Barros, identificada como SP-340, com projeto desenvolvido no âmbito da Companhia de Desenvolvimento Habitacional

e Urbano, destinado a concentrar as linhas de caráter intermunicipal e interestadual em posição de melhor articulação com a malha rodoviária regional. A migração dessas linhas libera o terminal central da função intermunicipal, mas não elimina a necessidade de estrutura dedicada ao transporte coletivo estritamente urbano, cujas linhas devem permanecer no núcleo central para preservar a acessibilidade da população aos equipamentos públicos, ao comércio e aos serviços concentrados nessa região.

Verifica-se, portanto, necessidade pública dupla e articulada. De um lado, a implantação de novo terminal rodoviário urbano, em terreno situado na Rua Santo Antônio de Posse, no bairro Dom Bosco, a curta distância da localização atual, de modo a preservar a centralidade e a facilidade de acesso da população usuária, dotado de plataforma coberta de embarque e desembarque, de área de espera, de sanitários acessíveis, de guichês, de quiosque de apoio, de abrigo para a Guarda Municipal, de setor administrativo e de estacionamento pavimentado. De outro, a implantação do Boulevard Jaguariúna na área lindeira à Estação Ferroviária, compreendendo a área hoje ocupada pelo terminal, com a finalidade de constituir espaço público de convivência, de comércio e de fruição turística compatível com a ambiência do bem tombado e com a vocação econômica do Município.

A vocação turística de Jaguariúna, consolidada em torno da identidade country que confere ao Município reconhecimento nacional e da operação ferroviária histórica que atrai visitantes de toda a Região Metropolitana de Campinas, permanece subaproveitada pela ausência de infraestrutura de permanência no entorno da Estação. O visitante que desembarca da composição histórica não encontra, no espaço público imediato, oferta organizada de alimentação, de comércio, de mobiliário de descanso, de sombreamento e de programação cultural, o que reduz o tempo de permanência, limita o gasto médio no território e transfere para outros municípios a apropriação econômica do fluxo turístico gerado pelo patrimônio local. A implantação do Boulevard, com doze unidades comerciais, arena, palco, bar, playground, calçadão, paisagismo e iluminação ornamental, constitui resposta direta a essa lacuna, mediante a criação de ambiente qualificado de permanência integrado ao conjunto ferroviário histórico e ao Botequim da Estação.

A necessidade encontra fundamento constitucional no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal, que atribui ao Município a competência para organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial, e no artigo 182, que comete ao Poder Público municipal a execução da política de desenvolvimento urbano com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Encontra fundamento igualmente no artigo 216, inciso V, e § 1º, da Constituição Federal, que impõe ao Poder Público o dever de proteger o patrimônio cultural brasileiro, dever que compreende a preservação da ambiência dos bens tombados, e nos artigos 24 e seguintes da Lei Federal nº 12.587 /2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e determina a integração entre o planejamento do transporte e o planejamento do uso do solo.

A permanência do quadro atual acarreta prejuízos progressivos e de difícil reversão. A deterioração das instalações do terminal existente tende a agravar-se, elevando o custo das intervenções corretivas e expondo o Município a responsabilização por danos a usuários decorrentes das condições inadequadas de circulação. A ausência de intervenção no entorno da Estação prolonga a subutilização de área central dotada de infraestrutura urbana consolidada e de valor histórico singular, cuja requalificação produz efeitos multiplicadores sobre a arrecadação municipal, sobre a geração de emprego no comércio e nos serviços e sobre a valorização imobiliária do entorno. A postergação implica, ainda, dissociação entre a entrada em operação do terminal intermunicipal na SP-340 e a reorganização do terminal urbano, com risco de descontinuidade na prestação do serviço de transporte coletivo durante o período de transição.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Secretaria de Mobilidade Urbana	Fernando Marchini

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

Os requisitos da contratação foram definidos a partir dos estudos preliminares de arquitetura e dos memoriais descritivos elaborados pelo corpo técnico municipal, dos levantamentos topográficos e cadastrais das duas áreas de intervenção, das normas técnicas brasileiras aplicáveis a cada sistema construtivo, das prescrições da concessionária local de energia elétrica e das exigências de acessibilidade e de segurança contra incêndio incidentes sobre edificações de uso coletivo, e estão organizados nos itens seguintes segundo a natureza de cada exigência.

Requisitos relativos à elaboração dos projetos

Por decorrência do regime de contratação semi-integrada, incumbe à contratada a elaboração do projeto executivo, com todos os projetos complementares de engenharia, a partir do anteprojeto e do projeto básico, dos elementos técnicos fornecidos pelo Município, na forma do artigo 46, inciso VI, da Lei Federal nº 14.133/2021 e do Decreto Municipal nº 4.655/2024. Os projetos deverão contemplar, no mínimo, o projeto arquitetônico das duas intervenções, o projeto de terraplenagem e de pavimentação, o projeto estrutural de concreto armado e de elementos pré-moldados, o projeto de estrutura metálica da cobertura do terminal, o projeto de instalações hidrossanitárias, o projeto de drenagem de águas pluviais, o projeto de instalações elétricas de baixa tensão, o projeto de iluminação pública ornamental com estudo fotométrico, o projeto de proteção contra descargas atmosféricas, o projeto de prevenção e combate a incêndio, o projeto de sinalização viária e de acessibilidade, o projeto de paisagismo e de irrigação, o projeto de cenografia temática das unidades comerciais e o projeto de comunicação visual.

Cada projeto deverá ser acompanhado de memorial descritivo, de memorial de cálculo, de especificações técnicas de materiais e de serviços, de planilha de quantitativos, de cronograma de execução e da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica ou Registro de Responsabilidade Técnica, recolhida perante o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia ou o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, e deverá ser submetido à aprovação da Comissão de Avaliação Técnica instituída pelo Decreto Municipal nº 4.974, de 24 de fevereiro de 2026, composta por três servidores com formação em Engenharia Civil ou em Arquitetura e Urbanismo, a quem compete a análise técnica dos elementos apresentados e a emissão de parecer de caráter opinativo. Os arquivos deverão ser entregues em formato editável e em formato de leitura universal, com pranchas em escala compatível e com modelagem tridimensional das edificações.

A contratada deverá obter, por sua conta e responsabilidade, todas as aprovações e anuências exigíveis dos órgãos competentes, notadamente a aprovação do projeto de prevenção e combate a incêndio perante o Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo, a aprovação do projeto de instalações elétricas e do padrão de entrada de energia perante a concessionária de distribuição, as licenças ambientais e as autorizações de supressão ou de transplante de vegetação eventualmente necessárias, e a manifestação do órgão de proteção do patrimônio cultural quanto à compatibilidade da intervenção com a ambiência do bem tombado, cabendo ao Município prestar o apoio institucional pertinente sem que isso transfira a responsabilidade pela obtenção dos atos.

Requisitos técnicos de pavimentação e de infraestrutura urbana

A pavimentação das áreas de circulação de pedestres, do calçadão e das áreas de convivência será executada em blocos retangular intertravado de concreto simples, altamente vibrados e prensados, com resistência média à compressão não inferior a 35 MPa, espessura de 6 centímetros, cor natural, admitidos os formatos raquete, retangular, sextavado ou dezesseis faces, assentados sobre lastro de areia média com espessura de 5 centímetros adensado com placa vibratória, com juntas preenchidas com argamassa de cimento e areia no traço volumétrico de um para três, em estrita observância à NBR 9781. Os pisos internos das edificações e as áreas de piso contínuo

serão executados em concreto moldado no local, com resistência característica à compressão não inferior a 25 MPa aos vinte e oito dias, espessura de 12 centímetros, adensamento mecânico, juntas de dilatação posicionadas conforme projeto e acabamento por polimento mecânico, com tratamento antiderrapante nas áreas molháveis.

O estacionamento do terminal será pavimentado em concreto betuminoso usinado a quente, na faixa C das especificações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, com execução de sub-base, base, imprimação, pintura de ligação, usinagem, transporte, espalhamento e compactação, precedida de regularização e de compactação do subleito, com controle tecnológico de grau de compactação, de teor de ligante e de espessura das camadas. A sinalização horizontal das vagas e dos fluxos de circulação, bem como a sinalização vertical de regulamentação, de advertência e de indicação, observará o Código de Trânsito Brasileiro e os manuais do Conselho Nacional de Trânsito.

A geometria da plataforma de embarque e desembarque e das áreas de manobra deverá comportar a operação da frota municipal, adotados vãos entre apoios da ordem de 6,70 metros e raios de curvatura da ordem de 9,00 metros, verificados os gabaritos de giro dos veículos em uso e as condições de visibilidade nas conversões. Toda a intervenção observará a NBR 9050 quanto a rampas, a inclinações máximas, a larguras livres de circulação, a piso tátil de alerta e direcional conforme a NBR 16537, a sanitários acessíveis, a balcões de atendimento e a sinalização em relevo e em braile.

Requisitos das edificações

A edificação principal do terminal, com extensão aproximada de 55,00 metros e concepção linear, adotará sistema estrutural metálico composto por pilares, vigas e treliças, com tratamento anticorrosivo integral e cobertura em telhas metálicas termoacústicas com sistema de captação e de condução de águas pluviais dimensionado conforme a NBR 10844, observadas a NBR 8800 e a NBR 14762 quanto ao dimensionamento das peças de aço. As esquadrias serão executadas em alumínio com vidros de segurança, dimensionadas para assegurar ventilação e iluminação naturais, e o piso será em concreto polido de alta resistência. As edificações de apoio que abrigam sanitários, guichês, quiosque, abrigo da Guarda Municipal e setor administrativo adotarão alvenaria estrutural, com instalações hidráulicas em cloreto de polivinila para água fria nos diâmetros de uma polegada e meia e de três quartos de polegada, esgoto nos diâmetros de 40 e de 100 milímetros, reservatório de 1.000 e 2.000 litros, louças brancas, torneiras cromadas, divisórias em granito polido, revestimentos cerâmicos laváveis e pisos antiderrapantes.

As doze unidades comerciais do Boulevard serão executadas em alvernaria de bloco de concreto estrutural, com cobertura metálica, esquadrias em alumínio ou em aço com vidros, piso em concreto polido e tratamento cenográfico temático de inspiração no repertório arquitetônico do oeste americano, em harmonização com a identidade country do Município e com a ambiência do conjunto ferroviário histórico. A arena, o palco e o bar serão dimensionados para a realização de programação cultural periódica, com previsão de pontos de energia, de sonorização e de iluminação cênica, e observarão a NBR 9077 quanto a saídas de emergência.

Requisitos de instalações elétricas e de iluminação

As instalações elétricas observarão a NBR 5410 e as normas técnicas da concessionária local de distribuição, com fornecimento bifásico do tipo B1 nas tensões de 127 e de 220 volts, quadro de proteção geral embarcado em alvenaria com grau de proteção IP66, disjuntor termomagnético bipolar de 63 ampères, dispositivo de proteção contra surtos e dispositivo diferencial residual. O sistema de aterramento será do tipo TN-S, com malha composta por quatro hastes cobreadas de três quartos de polegada por três metros de comprimento, interligadas por cabo de cobre nu, com conectores e terminais de pressão apropriados, e a proteção contra descargas atmosféricas observará a NBR 5419.

Os eletrodutos subterrâneos serão executados em polietileno de alta densidade com diâmetro nominal de uma polegada e meia, assentados a profundidade mínima de 70 centímetros e de 100 centímetros sob áreas de

circulação de veículos, com envelopamento conforme projeto e obrigatória instalação de fita de alerta com a inscrição de advertência quanto à presença de rede elétrica, exigência cujo descumprimento constitui risco direto à segurança pública e motivará a rejeição do serviço. As caixas de passagem serão em alumínio fundido ou em alvenaria, conforme a localização, com tampas dimensionadas para o esforço solicitante.

Os postes de iluminação ornamental serão fabricados em aço SAE 1010 ou 1020, com galvanização por imersão a quente conforme a NBR 6323, dimensionados para resistir a ventos de até 45 metros por segundo, fixados em bases de concreto executadas conforme projeto estrutural, em observância à NBR 14744. As luminárias serão de tecnologia de diodos emissores de luz, com potências de 100 e de 150 watts, alimentação bivolt automática, grau de proteção IP66 e resistência a impactos IK08, driver integrado, fator de potência superior a 0,92, temperatura de cor entre 4.000 e 5.000 kelvins e vida útil mínima de 50.000 horas, com atendimento à NBR 5101, à NBR 15129 e à NBR IEC 60598-1. A contratada apresentará, como condição de aceitação dos materiais, laudo fotométrico, laudo de resistência de isolamento, laudo de rigidez dielétrica e certificação de grau de proteção emitidos por laboratório acreditado, além de registro no Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia, e prestará garantia mínima de cinco anos sobre as luminárias.

Requisitos de mobiliário urbano, de paisagismo e de sustentabilidade

O mobiliário urbano do Boulevard compreenderá bancos com estrutura em ferro submetida a jateamento, a zincagem e a pintura eletrostática, com encosto, conjuntos de lixeiras metálicas duplas para coleta seletiva de 60 litros cada e suporte em aço galvanizado. No terminal, os bancos poderão ser executados em madeira certificada, acompanhada do respectivo Documento de Origem Florestal e submetida a tratamento fungicida, sobre base de concreto armado com resistência de 20 MPa, ou integralmente em concreto armado moldado no local com aço CA-50 e CA-60.

O paisagismo compreenderá o plantio de grama batatais em placas, de árvores ornamentais com mudas maior que 2,00 metros de altura e menor ou igual a 4,00 metros e de espécies de forração na densidade de vinte mudas por metro quadrado, com manutenção assegurada pela contratada pelo prazo mínimo de trinta dias contados do recebimento, período no qual responderá pela reposição das mudas que não vingarem. A seleção das espécies privilegiará exemplares adaptados às condições climáticas locais e de baixa demanda hídrica, e o playground observará a NBR 16071 quanto a equipamentos e a superfícies de amortecimento de impacto, com estruturas em eucalipto autoclavado.

Constituem requisitos de sustentabilidade, na forma do artigo 45 da Lei Federal nº 14.133/2021, a adoção de luminárias de alta eficiência energética, o emprego de dispositivos hidráulicos economizadores, a gestão dos resíduos da construção civil conforme a Resolução nº 307 do Conselho Nacional do Meio Ambiente, a comprovação da procedência legal de todos os produtos e subprodutos de origem florestal, a utilização de agregados reciclados onde tecnicamente admissível e a previsão de superfícies permeáveis nas áreas de paisagismo.

Requisitos de qualificação e de execução

A contratada deverá manter, durante toda a vigência do contrato, responsável técnico habilitado, com registro regular perante o conselho profissional competente, ao qual incumbirá a direção técnica da elaboração dos projetos e da execução das obras, admitida a designação de profissionais distintos para as duas fases, desde que ambos comprovem qualificação compatível. A execução das instalações elétricas e da iluminação exigirá supervisão de engenheiro eletricista registrado no conselho competente e mão de obra qualificada, com comprovação de credenciamento da empresa executora perante a concessionária de distribuição de energia. A execução da estrutura metálica exigirá apresentação de projeto estrutural específico com a respectiva anotação de responsabilidade técnica, dada a extensão do vão coberto.

A contratada observará integralmente as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, notadamente a NR-18 quanto às condições de segurança na indústria da construção, a NR-10 quanto à segurança em instalações e serviços em eletricidade, a NR-35 quanto ao trabalho em altura e a NR-06 quanto ao fornecimento e ao uso de equipamentos de proteção individual, e manterá no canteiro os documentos de segurança e saúde exigíveis, incluído o Programa de Gerenciamento de Riscos. A instalação do canteiro compreenderá container do tipo escritório com área mínima de 13,80 metros quadrados e sanitário completo, com piso impermeável e antiderrapante, e placa de identificação da obra em chapa galvanizada e estrutura de madeira com área de 12 metros quadrados, conforme o padrão municipal e a legislação de transparência.

Constitui requisito de execução a manutenção da operação do terminal existente e da circulação pública durante todo o período de obras, mediante plano de desvio de tráfego, sinalização provisória e isolamento das frentes de serviço previamente aprovados pelo Município, vedada a interrupção do serviço de transporte coletivo urbano. A obra deverá ser executada por etapas compatíveis com a operação turística da composição ferroviária histórica, com restrição de atividades ruidosas ou de bloqueio de acessos nos dias e horários de operação, conforme calendário a ser fornecido pelo Município.

5. Levantamento de Mercado

O levantamento de mercado foi conduzido na forma do artigo 18, § 1º, inciso V, da Lei Federal nº 14.133/2021 e do artigo 9º da Instrução Normativa SEGES nº 58/2022, mediante consulta a contratações similares realizadas por municípios da Região Metropolitana de Campinas e por órgãos estaduais, análise de soluções construtivas disponíveis no mercado da construção civil, exame das referências de preços do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil e das tabelas da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo, e consulta a fornecedores dos itens sem paradigma nas tabelas oficiais.

Alternativas quanto à estratégia de contratação

A primeira decisão examinada disse respeito à estratégia de contratação, cotejadas três alternativas. A primeira consistiria na contratação prévia de empresa de projetos, seguida de licitação autônoma para a execução das obras sob regime de empreitada por preço unitário ou global. A segunda, consiste na contratação integrada, com atribuição ao contratado da elaboração dos projetos básico e executivo e da execução integral das obras, a partir do anteprojeto fornecido pela Administração. A terceira adotada consiste na contratação semi-integrada, com projeto básico elaborado pelo Município e projeto executivo e obras atribuídos ao contratado.

A primeira alternativa foi afastada porque a sucessão de dois procedimentos licitatórios autônomos prolongaria significativamente o prazo total até a entrega dos equipamentos públicos, comprometendo a sincronia necessária com a entrada em operação do terminal intermunicipal na SP-340, e porque a segregação entre projetista e executor produz, na experiência administrativa consolidada, disputa de responsabilidades quanto a erros e a omissões de projeto que se traduzem em pleitos de reequilíbrio, em aditivos quantitativos e em atrasos. A segunda alternativa foi afastada considerando que o corpo técnico da Prefeitura Municipal já elaborou um projeto básico com os parâmetros de construção definidos.

A contratação semi-integrada mostrou-se a alternativa mais adequada porque concentra em um único contratado a responsabilidade pela concepção e pela execução, já aplicada com êxito pelo Município em contratação anterior de natureza urbanística processada sob a mesma sistemática.

Alternativas construtivas para a cobertura do terminal

Para a cobertura da plataforma e da área de espera do terminal, com extensão aproximada de 55,00 metros, foram examinadas a estrutura metálica com telhas metálicas termoacústicas, a estrutura em concreto armado moldado no local com laje de cobertura e a estrutura em concreto pré-moldado com telhas de fibrocimento. A solução metálica prevaleceu por permitir vencer vãos maiores com menor número de apoios, o que amplia a área útil de circulação e de manobra dos coletivos, por reduzir o peso próprio e, consequentemente, as dimensões das fundações, por viabilizar montagem célere com mínima interferência no fluxo urbano e por admitir a incorporação de telha termoacústica, que atenua a carga térmica e o ruído de impacto de chuva em ambiente de permanência prolongada de usuários.

A alternativa em concreto armado moldado no local foi afastada pelo prazo de execução e pela necessidade de escoramento extenso em área que deve permanecer parcialmente operacional. A alternativa em pré-moldado com fibrocimento foi afastada pelo desempenho térmico e acústico inferior e pela estética menos compatível com o tratamento arquitetônico pretendido para o conjunto.

Alternativas de pavimentação e de mobiliário

Quanto à pavimentação das áreas de pedestres, cotejaram-se o bloco pré-moldado intertravado, o piso cimentado desempenado e a pavimentação asfáltica. O bloco intertravado prevaleceu por permitir remoção e reposição pontual para manutenção de redes subterrâneas sem demolição, por oferecer permeabilidade parcial nas juntas, por dispensar juntas de dilatação extensas, por admitir composições cromáticas e geométricas que qualificam o desenho urbano e por apresentar reposição de fácil obtenção no mercado. Para o estacionamento do terminal, sujeito ao tráfego de veículos pesados, adotou-se o concreto betuminoso usinado a quente na faixa C do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, por razões de desempenho estrutural sob carga repetida.

6. Descrição da solução como um todo

A solução compreende a contratação de único particular para, sob o regime de contratação semi-integrada, elaborar os projetos executivo e complementares e executar as obras de duas intervenções articuladas, considerado o ciclo de vida do objeto na forma do artigo 18, § 1º, inciso IX, da Lei Federal nº 14.133/2021. A descrição seguinte percorre a fase de projetos, as duas intervenções físicas e a lógica de encadeamento que rege o cronograma.

Fase de elaboração dos projetos

Nos dois primeiros meses de contrato, a contratada desenvolverá o projeto executivo de ambas as intervenções, com todos os projetos complementares, a partir do anteprojeto e projeto básico, dos memoriais descritivos e dos levantamentos topográficos e cadastrais fornecidos pelo Município. A entrega ocorrerá por etapas, submetidas à análise da Comissão de Avaliação Técnica, admitida a aprovação parcial dos projetos relativos ao terminal antes da conclusão dos projetos do Boulevard, de modo a permitir o início das obras do terminal na data prevista. A fase compreenderá também as sondagens geotécnicas complementares, o cadastramento das interferências de redes públicas subterrâneas e aéreas e a obtenção das aprovações e das licenças pertinentes.

Terminal Rodoviário Urbano Municipal

O terminal será implantado em terreno situado na Rua Santo Antônio de Posse, no bairro Dom Bosco, delimitado pelas Ruas Santo Antônio de Posse, Doutor Doto e Anésia Venturini Zani e pela Avenida Doutor Jorge Rios Muraro. A intervenção compreenderá os serviços preliminares de instalação de canteiro e de sinalização, a demolição dos pavimentos e das estruturas de concreto existentes, a limpeza e a regularização do terreno, a execução de lastro de pedra britada, a pavimentação em blocos intertravados das áreas de circulação de pedestres e da plataforma, a pavimentação asfáltica do estacionamento com a demarcação das vagas, e a implantação da drenagem de águas pluviais.

A edificação principal, de concepção linear com extensão aproximada de 55,00 metros, compreenderá estrutura metálica com cobertura em telhas metálicas termoacústicas estendida sobre a plataforma de embarque e desembarque e sobre a área de espera, com esquadrias em alumínio e vidro que asseguram ventilação e iluminação naturais, e piso em concreto polido. O programa abrigará área de espera com bancos, sanitários masculino e feminino acessíveis, guichês de venda de passagens, quiosque de apoio ao passageiro, abrigo da Guarda Municipal e setor administrativo, com instalações hidráulicas, sanitárias e elétricas completas, iluminação interna, iluminação externa em postes com luminárias de diodos emissores de luz, sistema de aterramento, mobiliário, lixeiras para coleta seletiva e paisagismo.

Boulevard Jaguariúna

O Boulevard será implantado na área lindeira à Estação Ferroviária, com acesso pela Rua Amazonas, no bairro Dom Bosco, delimitada pelas Ruas Anésia Venturini Zani, Doutor Clemente Hottman Júnior e Joaquim Bueno e pela Avenida Marginal, e abrangerá, na etapa final, a área hoje ocupada pelo terminal existente. A intervenção compreenderá os serviços preliminares, a demolição dos pavimentos e das estruturas de concreto remanescentes, a terraplenagem para implantação das edificações, a limpeza mecanizada, a regularização e a compactação do subleito, a execução de lastro de pedra britada e a pavimentação do calçadão e das áreas de convivência em blocos intertravados de concreto.

O conjunto edificado compreenderá doze unidades comerciais numeradas sequencialmente, executadas em alvenaria de bloco de concreto estrutural com cobertura metálica, esquadrias em alumínio e vidro, piso em concreto polido e tratamento cenográfico temático, além de arena, palco e bar destinados à programação cultural, setor administrativo, guarita na entrada e edificação de sanitários com divisórias em painel de granilite, revestimentos cerâmicos, louças e metais. As áreas externas receberão calçadão, mobiliário urbano composto por bancos e por conjuntos de lixeiras para coleta seletiva, playground, paisagismo com grama, arbustos e forração, e iluminação ornamental composta por três tipologias de postes com luminárias de diodos emissores de luz, alimentadas por rede subterrânea em eletrodutos de polietileno de alta densidade. Compõem ainda a solução as áreas de estacionamento de veículos leves, a área de carga e descarga e o estacionamento de serviço.

Encadeamento das intervenções

A lógica de encadeamento constitui elemento essencial da solução e decorre da impossibilidade de interromper o serviço de transporte coletivo urbano. Após a conclusão da fase de projetos, as obras do terminal e as obras do Boulevard nas áreas situadas fora do perímetro do terminal existente terão início simultaneamente. Concluído o terminal e verificada sua aptidão operacional, a operação de embarque e desembarque será transferida para a nova estrutura, permitindo a desativação do terminal antigo. Somente então as obras do Boulevard avançarão sobre a área liberada, com a demolição das estruturas remanescentes e a complementação do calçadão, do paisagismo e da iluminação, até a conformação final do conjunto.

Período	Atividade predominante	Condicionante
Meses 1 a 2	Elaboração dos projetos executivo e complementares de ambas as intervenções, sondagens, cadastramento de interferências e obtenção de aprovações	Aprovação dos projetos pela Comissão de Avaliação Técnica
Mês 3		

	Início simultâneo das obras do terminal e das obras do Boulevard nas áreas externas ao perímetro do terminal existente	Manutenção integral da operação do terminal existente
Meses 4 a 7	Execução completa do terminal, compreendidas fundações, estrutura metálica, cobertura, edificações de apoio, pavimentações, instalações e acabamentos	Conclusão e aptidão operacional no mês 8
Mês 8	Transferência da operação de embarque e desembarque para o novo terminal e desativação do terminal antigo	Ato administrativo de transferência da operação
Meses 8 a 10	Avanço das obras do Boulevard sobre a área do terminal desativado, com demolição das estruturas remanescentes e complementação do conjunto	Liberação física integral da área
Mês 10	Conclusão das obras, ensaios finais, ligações definitivas, projetos como construído e recebimento provisório	Aprovação da fiscalização e da Comissão de Avaliação Técnica

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

As quantidades foram estimadas a partir dos estudos preliminares de arquitetura, dos levantamentos topográficos das duas áreas e dos memoriais descritivos elaborados pelo corpo técnico municipal, identificados pela revisão nº 07, de 8 de julho de 2026, quanto ao Boulevard, e pela revisão nº 03, de 30 de junho de 2026, quanto ao Terminal Rodoviário Urbano. Os quantitativos apresentados na planilha orçamentária anexo à este documento têm natureza referencial e destinam-se a balizar a concepção das propostas e a dimensionar a ordem de grandeza do empreendimento, cabendo à contratada, por decorrência do regime de contratação semi-integrada, a definição definitiva dos quantitativos por ocasião da elaboração do projeto executivo, sem que a divergência em relação à estimativa referencial autorize, por si, pleito de acréscimo do preço contratado, na forma do artigo 133 da Lei Federal nº 14.133/2021.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R$): 6.759.265,58

O valor estimado para a presente contratação é de R$ 6.759.265,58 (seis milhões, setecentos e cinquenta e nove mil, duzentos e sessenta e cinco reais e cinquenta e oito centavos).

A metodologia para estimativa do valor da contratação foi realizado sobre os custos referenciais oficiais SINAPI e CDHU (referência Julho/2026), disponibilizada periodicamente no sitio eletrônico do próprio órgão.

Os recursos utilizados para execução do presente sará oriundo do Tesouro.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

O artigo 40, inciso V, alínea b, da Lei Federal nº 14.133/2021 estabelece a regra do parcelamento do objeto quando técnica e economicamente viável, com vistas à ampliação da competitividade, ressalvada a hipótese de perda de economia de escala. Examinada a viabilidade do parcelamento no caso concreto, optou-se pela contratação em lote único, pelas razões técnicas e econômicas expostas a seguir.

A primeira razão reside na incindibilidade jurídica que o regime de contratação semi-integrada impõe. A essência desse regime consiste na atribuição, a um mesmo contratado, da concepção e da execução do empreendimento, de modo que lhe seja transferido o risco por erro ou por omissão de projeto. O parcelamento do objeto em lotes distintos para projeto e para obra, ou em lotes distintos para cada intervenção física, desnaturaria o regime e restauraria a fragmentação de responsabilidade técnica que a opção legislativa busca precisamente evitar.

A segunda razão decorre da interdependência física e temporal entre as duas intervenções. O Boulevard somente pode alcançar sua configuração final após a desativação do terminal existente, que por sua vez depende da conclusão e da entrada em operação do novo terminal. A atribuição das duas intervenções a contratados distintos criaria relação de dependência entre terceiros estranhos entre si, na qual o atraso imputável ao executor do terminal geraria, para o executor do Boulevard, direito a pleito de prorrogação de prazo e de reequilíbrio econômico-financeiro por fato não imputável a ele nem à Administração, transferindo ao Município o ônus de risco de coordenação que a contratação unificada elimina.

A terceira razão consiste na contiguidade e na sobreposição parcial das áreas de intervenção, situadas ambas no bairro Dom Bosco, a curta distância uma da outra, com compartilhamento de vias de acesso, de frentes de serviço e de interferências de redes públicas subterrâneas. A presença simultânea de dois canteiros autônomos em área central de intenso fluxo de pedestres e de veículos, com planos de desvio de tráfego e de sinalização provisória concebidos separadamente, agravaria os transtornos à população e ampliaria os riscos de acidente, além de multiplicar os custos de mobilização, de canteiro, de administração local e de sinalização.

A quarta razão é de ordem econômica. Os serviços de maior expressão quantitativa são comuns às duas intervenções, notadamente a pavimentação em blocos intertravados, o piso em concreto polido, as esquadrias em alumínio, as instalações elétricas e hidráulicas e a iluminação com luminárias de diodos emissores de luz. A contratação unificada permite a aquisição conjunta desses insumos em escala superior, a mobilização única de equipes especializadas e o aproveitamento das mesmas instalações de canteiro, com redução do custo unitário e do custo indireto que o parcelamento dissiparia.

A quinta razão relaciona-se à fiscalização e ao controle. A concentração em contratado único permite a designação de uma única equipe de fiscalização e de uma única Comissão de Avaliação Técnica para a análise dos projetos, otimizando o emprego do corpo técnico municipal, que é dimensionado para o porte da administração local, e assegura interlocutor único para a apuração de responsabilidade por vício construtivo, inclusive quanto à garantia quinquenal do artigo 618 do Código Civil.

A opção pelo lote único não compromete a competitividade. O mercado da construção civil na Região Metropolitana de Campinas e no Estado de São Paulo conta com número expressivo de empresas aptas a executar empreendimentos de urbanização e de edificação de porte equivalente, e a admissão de participação em consórcio,

na forma justificada nos documentos técnicos, amplia deliberadamente o universo de interessados, permitindo que empresas com qualificação complementar, uma voltada à edificação e outra à infraestrutura urbana, ou uma voltada aos projetos e outra à execução, associem-se para disputar o certame.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Em cumprimento ao artigo 18, § 1º, inciso XI, da Lei Federal nº 14.133/2021, foram identificadas as contratações e os instrumentos correlatos que guardam relação de dependência ou de complementaridade com o objeto ora estudado, relacionados no quadro seguinte com a indicação da respectiva natureza da relação.

Contratação ou instrumento correlato	Natureza da relação com o objeto
Instrumento de cooperação com o Governo do Estado de São Paulo para implantação do terminal rodoviário intermunicipal às margens da Rodovia SP-340	Interdependência funcional. A migração das linhas intermunicipais para a nova estrutura estadual constitui a premissa que redefine o programa do terminal urbano, restringindo-o às linhas municipais
Contratos de manutenção e de operação do transporte coletivo urbano municipal	Interdependência operacional. A transferência da operação para o novo terminal exige articulação com o operador do serviço quanto a itinerários, a plataformas e a horários
Contrato de fornecimento de energia elétrica e solicitação de ligação definitiva perante a concessionária de distribuição	Correlação de viabilização. A ligação definitiva condiciona o recebimento e a operação dos equipamentos públicos
Contrato de fornecimento de água e de coleta de esgoto	Correlação de viabilização. As ligações definitivas condicionam o funcionamento dos sanitários e das unidades comerciais
Futura outorga de uso das doze unidades comerciais do Boulevard, mediante permissão, concessão de uso ou aluguel, precedida de chamamento público	Correlação subsequente. A exploração econômica das unidades será objeto de procedimento autônomo, a ser instaurado após a conclusão das obras
Contratação de serviços de conservação, de limpeza urbana e de vigilância para os novos equipamentos públicos	Correlação subsequente. A manutenção das áreas entregues exigirá alocação de recursos próprios ou contratação específica após o recebimento
Contratação de gerenciamento ou de apoio à fiscalização de obra, se reputada necessária pela Administração	Correlação facultativa. Poderá complementar a atuação do corpo técnico municipal na fiscalização de empreendimento de porte relevante
Ações de fomento ao turismo e de programação cultural vinculadas à operação da composição ferroviária histórica	Correlação programática. O aproveitamento pleno do Boulevard depende de programação permanente articulada com a operadora do passeio turístico

Não foi identificada contratação em curso cujo objeto se sobreponha ao ora estudado, e as relações de interdependência identificadas foram consideradas na formulação do cronograma e das obrigações a serem inseridas no Termo de Referência e no instrumento contratual.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A contratação pretendida encontra-se contemplada no Plano de Contratações Anual do Município de Jaguariúna relativo ao exercício de 2026, elaborado na forma do artigo 12, inciso VII, da Lei Federal nº 14.133/2021, do Decreto Federal nº 10.947, de 25 de janeiro de 2022, adotado como referência no âmbito municipal, e das disposições do Decreto Municipal nº 5.036, de 19 de junho de 2026, cabendo à unidade requisitante instruir o processo com o extrato do plano no qual conste a demanda, sob o item pertinente às obras de infraestrutura urbana e de mobilidade.

A contratação guarda aderência ao Plano Plurianual, à Lei de Diretrizes Orçamentárias e à Lei Orçamentária Anual vigentes, e integra as ações de requalificação urbana, de fomento ao turismo e de melhoria da mobilidade urbana previstas no planejamento municipal. A execução alcançará mais de um exercício financeiro, em razão do prazo total de dezesseis meses, hipótese em que se impõe a observância do artigo 45 da Lei Federal nº 14.133 /2021 e a inclusão da despesa no Plano Plurianual e nas leis orçamentárias dos exercícios abrangidos.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

Resultados pretendidos

Os resultados pretendidos com a contratação, apurados na forma do artigo 18, § 1º, inciso IX, da Lei Federal nº 14.133/2021, compreendem ganhos de natureza urbanística, de mobilidade, turística, econômica, cultural e social, examinados a seguir segundo cada dimensão.

Resultados no campo da mobilidade urbana

A implantação do novo terminal produzirá estrutura dedicada exclusivamente ao transporte coletivo urbano, com plataforma coberta de embarque e desembarque, área de espera protegida das intempéries, sanitários acessíveis, guichês de atendimento, quiosque de apoio ao passageiro e estacionamento pavimentado, o que elevará o padrão de conforto e de segurança percebido pelos usuários do serviço. A segregação entre o fluxo de coletivos e o fluxo turístico de pedestres, hoje sobrepostos na Rua Amazonas, reduzirá os conflitos de circulação e os riscos de acidente, e a geometria projetada, com vãos e raios de curvatura compatíveis com a frota, melhorará a fluidez das manobras e a pontualidade das linhas. A presença de abrigo da Guarda Municipal ampliará a percepção de segurança, notadamente nos horários de menor movimento, com efeito esperado sobre a demanda pelo transporte público.

A intervenção assegurará, ainda, a continuidade do serviço durante a transição decorrente da migração das linhas intermunicipais para o terminal a ser implantado às margens da Rodovia SP-340, e a plena acessibilidade das instalações, com atendimento à NBR 9050 e à NBR 16537, beneficiando pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida, idosos, gestantes e responsáveis acompanhados de crianças de colo.

Resultados no campo urbanístico e patrimonial

A requalificação do entorno da Estação Ferroviária converterá área hoje ocupada por infraestrutura viária deteriorada em espaço público qualificado de convivência, com calçadão contínuo, mobiliário de descanso, sombreamento, paisagismo e iluminação ornamental composta por noventa postes, o que recomporá a ambiência compatível com o bem tombado e ampliará a legibilidade e a fruível apropriação do conjunto ferroviário histórico pela população e pelos visitantes. A qualificação da iluminação e a ocupação contínua do espaço por atividades comerciais e culturais produzirão vigilância natural, com reflexo positivo sobre a segurança pública na região central.

Resultados no campo turístico, econômico e cultural

A implantação das doze unidades comerciais, da arena, do palco e do bar dotará o Município de infraestrutura de permanência capaz de prolongar a permanência do visitante que

desembarca da composição ferroviária histórica, com efeito direto sobre o gasto médio no território e sobre a arrecadação tributária decorrente da atividade comercial e de serviços. As unidades comerciais, cuja exploração será outorgada em procedimento autônomo posterior, gerarão receita patrimonial ao Município e postos de trabalho formais, com prioridade natural ao empreendedorismo local. A arena e o palco viabilizarão programação cultural permanente articulada com a identidade country que confere reconhecimento nacional ao Município, ampliando o calendário de eventos além dos períodos de maior sazonalidade e distribuindo o fluxo turístico ao longo do ano.

Indicadores de acompanhamento dos resultados

Para permitir a avaliação objetiva dos resultados alcançados, a unidade requisitante adotará os indicadores relacionados no quadro seguinte, apurados a partir da entrada em operação dos equipamentos, em cumprimento ao dever de gestão por resultados que decorre do artigo 5º da Lei Federal nº 14.133/2021.

Indicador	Forma de apuração	Periodicidade
Número de passageiros embarcados e desembarcados no terminal	Registros da operação do transporte coletivo municipal	Mensal
Índice de pontualidade das linhas urbanas	Confronto entre horários programados e horários efetivos	Mensal
Número de unidades comerciais ocupadas no Boulevard	Controle dos instrumentos de outorga de uso	Trimestral
Receita patrimonial arrecadada com a outorga de uso das unidades	Demonstrativos da Secretaria Municipal de Finanças	Mensal
Número de eventos culturais realizados na arena	Calendário oficial de eventos do Município	Trimestral
Número de visitantes do passeio ferroviário histórico	Dados fornecidos pela operadora do passeio turístico	Mensal

Postos de trabalho formais gerados nas unidades comerciais	Declarações dos permissionários e registros trabalhistas	Semestral
Ocorrências de acidentes envolvendo pedestres na área intervinda	Registros da Guarda Municipal e do órgão de trânsito	Semestral
Custo de manutenção dos equipamentos implantados	Empenhos e liquidações vinculados à conservação das áreas	Anual
Consumo de energia elétrica da iluminação implantada	Faturas emitidas pela concessionária de distribuição	Mensal

13. Providências a serem Adotadas

Em atenção ao artigo 18, § 1º, inciso X, da Lei Federal nº 14.133/2021, foram identificadas as providências que devem ser adotadas pela Administração previamente à celebração do contrato ou ao início da execução, relacionadas no quadro seguinte com a indicação do responsável e do prazo de referência.

Nº	Providência	Responsável	Prazo de referência
1	Emissão da declaração de adequação orçamentária e financeira e da estimativa de impacto orçamentário, com indicação da dotação e da fonte de recursos	Secretaria Municipal de Finanças	Antes da publicação do edital
2	Aprovação do Termo de Referência, do anteprojeto e da minuta de contrato pela autoridade competente, com parecer jurídico de controle prévio de legalidade	Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos	Antes da publicação do edital
3	Autuação do orçamento estimado em documento apartado sob rubrica de sigilo, com controle de acesso e registro das consultas	Departamento de Licitações e Contratos	Antes da publicação do edital
4	Designação do agente de contratação e da equipe de apoio, e instituição da Comissão de Avaliação Técnica na forma do Decreto Municipal nº 4.974/2026	Gabinete do Prefeito	Antes da publicação do edital
5	Designação do gestor e dos fiscais técnico e administrativo do contrato, com atenção à formação profissional exigida para obras	Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos	Antes da assinatura do contrato
6	Disponibilização à contratada dos levantamentos topográficos, dos memoriais descritivos, dos estudos preliminares e dos cadastros de interferências existentes	Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos	Na ordem de início dos serviços
7			

	Articulação com a concessionária de energia elétrica e com a concessionária de água e esgoto quanto às ligações provisórias e definitivas	Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos	Nos primeiros 60 dias de contrato
8	Articulação com o órgão de proteção do patrimônio cultural quanto à intervenção no entorno do bem tombado	Secretaria Municipal de Turismo, Cultura e Desenvolvimento Econômico	Antes da aprovação dos projetos
9	Definição do plano de operação provisória do transporte coletivo e do calendário da operação turística ferroviária a ser observado pela contratada	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana	Antes do início das obras
10	Aprovação do plano de desvio de tráfego, da sinalização provisória e do isolamento das frentes de serviço apresentados pela contratada	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana	Antes do início de cada frente
10	Comunicação prévia à população, ao comércio lindeiro e aos usuários do transporte coletivo quanto às interferências e ao cronograma das obras	Secretaria Municipal de Governo	Antes do início das obras

14. Possíveis Impactos Ambientais

Em cumprimento ao artigo 18, § 1º, inciso XII, da Lei Federal nº 14.133/2021, foram identificados os impactos ambientais possíveis e as respectivas medidas mitigadoras, que integrarão as obrigações contratuais da futura contratada. A intervenção ocorre em área urbana consolidada, dotada de infraestrutura, sem supressão de vegetação nativa relevante e sem interferência em área de preservação permanente, o que afasta a exigência de estudo de impacto ambiental, sem prejuízo do licenciamento simplificado eventualmente exigível pelo órgão ambiental competente e da anuência do órgão de proteção do patrimônio cultural.

Nº	Impacto potencial	Medida mitigadora ou compensatória
1	Geração de resíduos da construção civil pela demolição de pavimentos e de estruturas de concreto nas duas áreas	Elaboração e execução de plano de gerenciamento de resíduos conforme a Resolução nº 307 do Conselho Nacional do Meio Ambiente, com segregação na fonte, destinação a área licenciada e apresentação dos comprovantes de destinação a cada medição
2	Emissão de material particulado durante a demolição, a terraplenagem e o transporte de materiais	Umectação periódica das vias internas e das áreas de trabalho, cobertura da carga dos caminhões com lona e limitação de velocidade no canteiro
3	Emissão de ruído por equipamentos de demolição, de compactação e de usinagem em área central lindeira a comércio e a residências	Restrição das atividades ruidosas ao horário diurno em dias úteis, manutenção preventiva dos equipamentos e observância dos limites da NBR 10151 e da legislação municipal

4	Interferência na operação turística da composição ferroviária histórica e na ambiência do bem tombado	Programação das frentes de serviço conforme calendário fornecido pelo Município, isolamento visual do canteiro e proibição de bloqueio dos acessos nos dias de operação
5	Risco de dano ao bem tombado e às edificações lindeiras por vibração de equipamentos de demolição e de compactação	Vistoria cautelar prévia com registro fotográfico e relatório técnico, adoção de equipamentos de menor vibração nas proximidades e monitoramento durante a execução
6	Alteração do escoamento superficial e risco de alagamento pela ampliação de superfícies impermeabilizadas	Dimensionamento da drenagem conforme a NBR 10844, manutenção de superfícies permeáveis nas áreas de paisagismo e aproveitamento da permeabilidade das juntas do intertravado
7	Contaminação do solo e de águas por óleos, por combustíveis e por resíduos de concreto betuminoso usinado a quente	Impermeabilização das áreas de abastecimento e de manutenção de equipamentos, proibição de lavagem de betoneiras fora de local apropriado e destinação de resíduos oleosos a empresa licenciada
8	Supressão ou dano a exemplares arbóreos existentes nas áreas de intervenção	Levantamento prévio dos exemplares, priorização do transplante, obtenção de autorização específica quando inviável a preservação e execução de compensação mediante plantio
9	Consumo de água e de energia elétrica durante a execução das obras	Controle do consumo, reaproveitamento de água para umectação e limpeza quando possível e adoção de equipamentos de maior eficiência
10	Emprego de produtos e subprodutos de origem florestal sem comprovação de procedência legal	Exigência de Documento de Origem Florestal para toda madeira empregada, com retenção da medição até a regularização e adoção preferencial de madeira plástica reciclada
11	Impacto do descarte de luminárias e de componentes elétricos ao final da vida útil	Adoção de luminárias de tecnologia de diodos emissores de luz com vida útil mínima de 50.000 horas e observância da logística reversa prevista na Política Nacional de Resíduos Sólidos
12	Transtorno à população e ao comércio lindeiro pela ocupação prolongada de área central de intenso fluxo	Execução por etapas com liberação progressiva das áreas concluídas, sinalização clara dos desvios, manutenção de rotas acessíveis de circulação de pedestres e comunicação prévia das interferências

As medidas relacionadas serão convertidas em obrigações contratuais específicas, com previsão de retenção de medição e de aplicação de sanção em caso de descumprimento, e o atendimento será verificado pela fiscalização a cada medição mensal, mediante conferência dos comprovantes de destinação de resíduos, dos documentos de origem florestal e dos registros de vistoria.

15. Justificativa da modalidade e do regime

A modalidade Concorrência Eletrônica foi selecionada em conformidade com o artigo 29, inciso I, da Lei Federal nº 14.133/2021, que a estabelece como regra geral para a contratação de bens e serviços especiais e de obras e serviços de engenharia, como é o caso. A forma eletrônica, processada por meio do sistema Compras.gov.br, amplia a publicidade e a competitividade do certame, alcançando um universo maior de licitantes em todo o território nacional, e reduz os custos operacionais da Administração com a tramitação de documentos físicos. A adoção do critério de julgamento de menor preço global, na forma do artigo 33 da Lei Federal nº 14.133/2021, é compatível com a presente contratação, considerando que o projeto de engenharia a ser executado é de baixa complexidade técnica, não exigindo que a disputa ocorra através dos termos do art. 36, § 1º, I e IV da Lei nº 14.133 /2021;

16. Justificativa da permissão de consórcio

A permissão de participação de consórcios, limitada a duas empresas por consórcio, na forma do artigo 15, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021, foi fundamentada na necessidade de ampliar a competitividade do certame e de permitir a associação de empresas com qualificações complementares para a execução de um objeto de alta complexidade que envolve a elaboração de projetos e a execução de obras de urbanização e de edificação. A limitação a duas empresas visa a evitar a pulverização de responsabilidades e a dificultar a formação de consórcios com o único objetivo de burlar as exigências de qualificação técnica e econômico-financeira.

A contratação semi-integrada exige do licitante a capacidade de elaborar projetos e de executar obras de diferentes naturezas, o que pode não ser a especialidade de uma única empresa. A permissão de consórcio permite que empresas especializadas em projetos de engenharia e arquitetura se associem a empresas especializadas em execução de obras de urbanização e edificação, ou que empresas com expertise em diferentes tipos de obras se unam para atender à totalidade do objeto. Essa flexibilidade contribui para a ampliação do universo de licitantes aptos a participar do certame, sem comprometer a segurança jurídica da contratação.

17. Justificativa da não aceitação ME e EPP

A não aplicação do tratamento diferenciado e favorecido a microempresas e empresas de pequeno porte, na forma do artigo 4º, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021, foi fundamentada na incompatibilidade do porte do objeto com a capacidade operacional e financeira de empresas de menor porte.

Assim, melhor dizendo, o tratamento diferenciado previsto na Lei Federal nº 14.133/2021 não será aplicado ao presente processo, visto a especificidade do objeto a ser executado.

18. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

18.1. Justificativa da Viabilidade

Examinados os elementos reunidos neste Estudo Técnico Preliminar, conclui-se pela viabilidade técnica, econômica e jurídica da contratação pretendida, atendido o disposto no artigo 18, § 1º, inciso XIII, da Lei Federal nº 14.133/2021.

19. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

ANA CAROLINA GUISELLI ALVES

Membro da Comissão de Planejamento

DEBORA MOREIRA SARAIVA DAS DORES

Membro da Comissão de P´lanejamento