



## ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - ETP

SGPe SIE 14369/2025

### I - INFORMAÇÕES GERAIS

- **Equipe de Planejamento**

Nome	Cargo/função	Matrícula	E-mail
Edinei Coser	Engenheiro	0606111-7-01	edineicoser@sie.sc.gov.br
Leandro da Costa Vieira	Gerente de Fiscalização de Obras Rodoviárias	0726064-4-01	leandrovieira@sie.sc.gov.br
Maria Eduarda Fagundes de Aquino	Engenheira	0605631-8-01	mariafagundesaquino@sie.sc.gov.br

### II - DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL

- **Descrição do problema a ser resolvido ou da necessidade apresentada**

É necessária a contratação do objeto para atender à Ação Civil Pública (ACP) nº 019771-25.2018.4.04.7201/SC.

Em 2007, o Ministério Público Federal (MPF) e o Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) impetraram uma Ação Civil Pública (ACP) em relação ao licenciamento ambiental do antigo projeto Costa do Encanto, pugnando que o licenciamento fosse conduzido pelo IBAMA com a elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA).

O Governo do Estado de Santa Catarina realizou obras em cinco trechos listados na petição inicial da ACP nº 019771-25.2018.4.04.7201/SC, sendo os seguintes:

**Tabela 1** - Trechos com licenças ambientais de instalação e obras executadas pelo Estado de Santa Catarina.

Trecho	Município	nº LAI	Extensão (km)
Villa Cubatão - Vigorelli	Joinville	073/05	3,6
Gibraltar - Estaleiro	São Francisco do Sul (SFS)	4350/11	7,3
Laranjeiras - BR 280	SFS	4350/11	3,9
Estaleiro - Jaca	SFS e Itapoá	1011/13	14,9
BR 280 – Praia do Ervino	SFS	6283/11	14,5

Fonte: SIE (2020).

Todos os trechos das rodovias acima mencionados possuíam Licença Ambiental de Instalação (LAI) emitida pelo Instituto de Meio Ambiente de Santa Catarina (IMA) e, inclusive, quatro deles já tiveram suas obras finalizadas. O único trecho que ainda não foi



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA  
DIRETORIA DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA

finalizado é o trecho Estaleiro – Jaca, que liga Vila da Glória, em São Francisco do Sul, a Itapoá, cujas obras encontram-se atualmente paralisadas.

Apesar de julgada improcedente em primeira instância em 2011, a ação foi julgada procedente em segunda instância em 2016 pelo TRF4, cuja decisão determinou a paralisação dos licenciamentos, anulação das licenças e elaboração de EIA/RIMA, conforme disposto a seguir:

*[...] “4. Devem ser anuladas as licenças ambientais já concedidas (LAP e LAI) e paralisado o respectivo processo de licenciamento ambiental imediatamente, até que seja realizado o EIA/RIMA do mesmo”. [...]*

Objetivando dar atendimento à decisão, foi definido o desenvolvimento do Estudo de Conformidade Ambiental (ECA) com escopo de EIA/RIMA em comum acordo das partes envolvidas, sendo elas o Estado de Santa Catarina, o Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina - IMA e as Prefeituras, com a participação do representante do MPF nas tratativas (conforme divulgado nos autos do processo da ACP nº 019771-25.2018.4.04.7201/SC e em <https://www.amunesc.org.br/noticias/index/ver/codNoticia/570781/codMapaltem/52156>).

Para elaborar o Estudo de Conformidade Ambiental, e assim poder dar continuidade aos processos de licenciamento ambiental, a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) desenvolveu o termo de referência para elaboração do ECA, o qual foi encaminhado ao IMA em 24/09/2019 (SGPe DEINFRA 14508/2019). Em 19/11/2019, o IMA solicitou complementações através da Informação Técnica GELAE nº 102/2019.

Nesse ínterim, o MPF se manifestou no âmbito da ACP, solicitando complementação ao termo de referência e aumentando o escopo do mesmo para diversos trechos presentes na região, totalizando 144 km de trechos de rodovias, conforme processo SGPe SIE 13660/2020.

O Estado não concordou com a inclusão dos trechos conforme solicitação do MPF, trechos dos quais não houve obras ou não eram escopo do projeto Costa do Encanto. Para tal, a Assessoria de Meio Ambiente (SIE/ASMAM) elaborou a Informação Técnica nº 75/2020 (SGPe PGE 700/2020), a qual expôs os trechos que o Estado considera como objeto do estudo, e que foi usada como base no recurso à decisão de inclusão dos trechos.

A decisão foi mantida mesmo após as considerações do Estado. Dessa forma, o Estado decidiu agravar a decisão. Para tanto, objetivando fornecer subsídios à PGE para interposição de agravo contra a decisão exarada nos autos do processo nº 5019771-25.2018.404.7201, a SIE elaborou a Informação Técnica nº 86/2020 (SGPe SIE 21568/2020). A referida Informação Técnica fez uma análise dos trechos indicados como objeto do ECA, incluindo em seus anexos uma minuta de termo de referência para elaboração do estudo, contemplando as complementações solicitadas pelo IMA e MPF, mas cujo objeto se limita aos trechos que o Estado considera adequados para a execução do ECA.

O Estado agravou a decisão proferida no Evento 323, sendo que em segunda instância foi deferido o efeito suspensivo ao agravo de instrumento. Assim, ficou condicionado ao juízo a definição de quais trechos seriam objeto do ECA.



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA  
DIRETORIA DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA

A divergência dos trechos se alastrou desde 2019, sendo que em 2022 as tratativas entre as partes foram intensificadas, sendo realizadas pelo menos duas audiências de conciliação. O escopo dos trechos se encaminhou para 64,89 km de rodovias, conforme Informação nº 52/2022/SIE/ASMAM (fls.121-131 do SGPe SIE 12901/2022), convergindo, de maneira geral aos indicados no Termo de referência apresentado junto à Informação nº 42/2022/SIE/ASMAM (fls. 34-112 do SGPe SIE 12901/2022).

Durante esse processo, o MPF solicitou algumas complementações conforme manifestação PRM-JOINVILLE-MANIFESTAÇÃO-7042/2022:

- *I.Relatório contendo mapas com a caracterização da tipologia vegetal dos fragmentos indicados pelo órgão ministerial (área de influência indireta) e, de modo a reduzir os custos, tais mapas podem ser produzidos com dados do Inventário Florístico Florestal de Santa Catarina, mencionado pelo governo do Estado na Informação supracitada, devendo o relatório também conter mapas com a indicação das Áreas de Preservação Permanente (APP), como manguezais, matas ciliares e restingas (de acordo com a Resolução CONAMA nº 261/99);*
- *II.Componente Indígena, com a participação da FUNAI no ECA, a fim de determinar se haverá impactos diretos nas comunidades indígenas, e qual a amplitude, apontando quais as medidas de mitigação e compensação a serem adotadas, devendo estas guardar proporcionalidade com a dimensão dos impactos apontados.*
- *III.Duas campanhas complementares no estudo de fauna;*

Todas as solicitações foram atendidas, sendo que a SIE buscou otimizar o processo junto à FUNAI, solicitando o termo de referência específico (TRE) através do Ofício nº 363/2023/SIE/DFIS/ASMAM em 18/08/2023 (SGPe SIE 21568/2020).

A minuta de Termo de Referência do estudo apresentado até então no processo judicial foi encaminhado ao IMA para aprovação por meio do Ofício nº 378/2023/SIE/ASMAM (SGPe SIE 28491/2023) em 30/08/2023. Em resposta, o IMA apresentou o Termo de Referência para EIA nº 30/2023, o qual baseará a contratação, considerando as atividades da Resolução CONSEMA nº 250/2024 de códigos 33.11.00 e 33.12.00.

Considerando a solicitação do Município de São Francisco do Sul em audiência, e, conforme decisão judicial (fl. 369 do SGPe SIE 21568/2020), foi incluído no termo de referência o trecho Praia do Ervino - Enseada.

A FUNAI foi instada a participar do processo judicial. A fundação se manifestou no evento 794, informando que para a emissão do termo de referência específico é necessário que a mesma seja provocada pelo órgão ambiental licenciador, no caso o IMA, necessitando de informações complementares. De toda forma, a FUNAI apresentou a minuta do termo de referência, presente em anexo para a componente indígena do estudo.

Durante o período, houve decisão judicial expressa da exclusão da estrada Rio do Morro da Costa do Encanto.

Assim, percebe-se que o longo transcurso do processo não acarretou na efetividade da avaliação dos impactos ambientais e na sua minimização ou mitigação, considerando



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA  
DIRETORIA DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA

que ainda há diversos empreendimentos de elevado impacto ambiental em planejamento na região, como a ampliação do Porto de Itapoá, a dragagem da baía da Babitonga, a implantação de ponte no Vigorelli, a duplicação da BR-280, etc. Além disso, enquanto o estudo não for elaborado, não há a possibilidade de liberação da execução do restante da pavimentação da estrada entre a Vila da Glória e Itapoá, paralisada desde 2016, e com impactos socioambientais negativos crescentes ano após ano, que serão mitigados somente com a finalização da obra.

Dessa forma, considerando todas as informações já apresentadas no processo judicial, entende-se que não há ganho socioambiental se o estudo não for iniciado imperativamente. Em 10/02/2025, o judiciário emitiu a seguinte decisão:

*Defiro o pedido formulado pelo MPF (819:1), determinando a intimação do Estado de Santa Catarina para, no prazo de 90 (noventa) dias, dar continuidade aos trâmites administrativos necessários à contratação da empresa que realizará os estudos, em conformidade com os Termos de Referência já apresentados e discutidos nestes autos, juntando documentação comprobatória da referida contratação.*

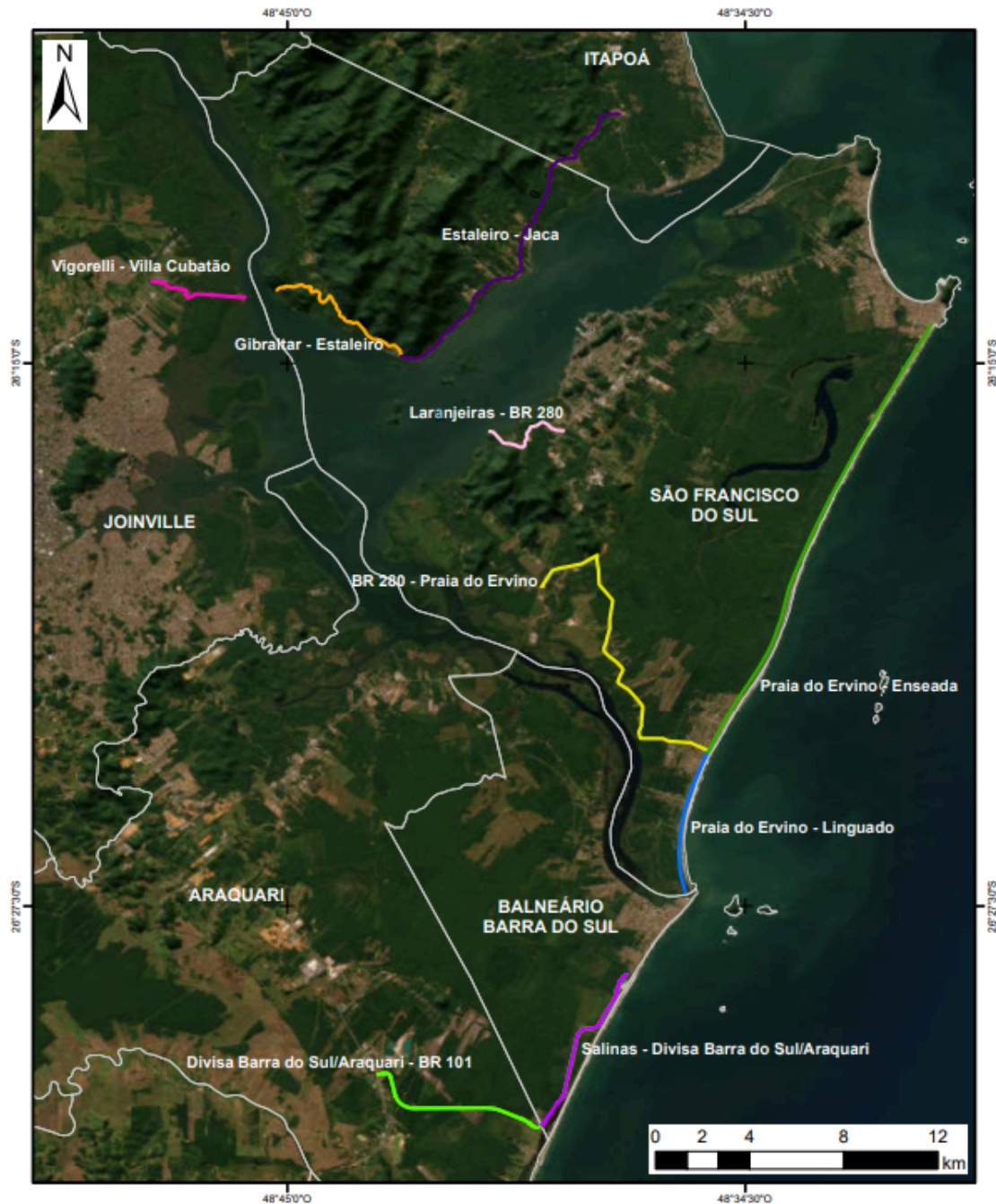
O termo de referência apresentado nos autos considera os trechos apresentados na Tabela 2 e na Figura 1, totalizando 84,01 km:

**Tabela 2** - Trechos objeto do ECA.

ID	Trecho	Situação	Município	Extensão (km)	Jurisdição
1	Vigorelli - Vila Cubatão	Pavimentada (SC)	Joinville	3,91	Municipal
2	Gibraltar - Estaleiro	Pavimentada (SC)	São Francisco do Sul (SFS)	7,20	Municipal
3	Laranjeiras - BR 280	Pavimentada (SC)	SFS	3,91	Municipal
4	Estaleiro - Jaca	Trecho pavimentado / obras paralisadas (SC)	SFS e Itapoá	15,13	Municipal
5	BR 280 – Praia do Ervino	Pavimentada (SC)	SFS	14,18	Municipal
6	Salinas - Divisa Barra do Sul/Araquari	Pavimentada (SC)	Balneário Barra do Sul	6,31	Municipal
7	Divisa Barra do Sul/Araquari - BR-101	Pavimentada (Município)	Araquari	7,05	Estadual
8	Praia do Ervino - Enseada	Leito Natural	SFS	20,12	Municipal
9	Praia do Ervino - Linguado	Leito Natural	SFS	6,11	Municipal



Figura 1 - trechos objeto do ECA.



- **Demonstração da previsão da contratação com o Plano Anual de Compras**

A contratação em específico não está prevista no plano anual de compras, por se tratar de demanda judicial na qual não havia possibilidade de prever adequadamente a data de execução. Todavia, há recursos para execução do objeto na Lei Orçamentária Anual, conforme apresentado em anexo.

- **Descrição dos requisitos da potencial contratação.**



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA  
DIRETORIA DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA

A potencial contratação deverá ser flexível para atender às futuras negociações com o órgão ambiental, portanto, o resultado do estudo deverá obter a regularização do licenciamento ambiental do “projeto”, com a emissão de Licença Ambiental de Operação Corretiva.

A empresa e o respectivo estudo também deverá:

- Atender à Ação Civil Pública (ACP) nº 019771-25.2018.4.04.7201/SC.
- Atender às solicitações do MPF no âmbito da ACP;
- Atender ao Termo de Referência do IMA;
- Elaborar o Estudo de Conformidade Ambiental (ECA), com escopo de EIA/RIMA;
- Elaborar e fornecer os elementos necessários para regularizar e obter a Licença Ambiental de Operação Corretiva dos trechos objeto;
- Elaborar e fornecer os elementos necessários para o licenciamento ambiental e retomada das obras do trecho Estaleiro - Jaca;
- Elaborar a componente indígena do estudo ambiental e do plano básico ambiental, atendendo os termos de referência específicos da FUNAI apresentados e a serem apresentados.
- Assessorar o empreendedor no processo de licenciamento ambiental, bem como prestar apoio técnico na interlocução com MPF, IMA e órgãos intervenientes;
- Atender aos ajustes solicitados nos produtos pela SIE, IMA, MPF e demais órgãos intervenientes;
- Dialogar com as empresas projetistas, se existentes, durante o período de execução do contrato;
- Dialogar com as prefeituras municipais, buscando uma avaliação participativa, inclusive na definição das medidas ambientais.

O estudo de impacto ambiental deverá ser abrangente e tratar os trechos como um projeto único e integrado, porém também deverá apresentar informações específicas para cada trecho.

No âmbito da definição dos programas ambientais e medidas mitigadoras, o estudo deverá apresentá-las para o projeto integrado, se necessário, e, principalmente, para cada trecho específico, considerando os diversos entes que serão responsáveis pela operação das rodovias e sua capacidade institucional.

Em relação ao trecho Estaleiro - Jaca, o estudo deverá apresentar informações suficientes para sua retomada, levando em consideração possíveis tratativas junto ao MPF, governo estadual e municipal e órgão ambiental.

Em relação aos trechos não pavimentados, o diagnóstico deverá dar a devida ênfase ao Parque Estadual do Acaraí e ao canal do Linguado.



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA  
DIRETORIA DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA

- **Estimativas das quantidades para contratação, acompanhadas de memória de cálculo e dos documentos que dão suporte.**

Necessita-se a elaboração de 01 (um) Estudo de Conformidade Ambiental com escopo de EIA/RIMA, com componente indígena, de modo a atender ao processo judicial em questão. Para facilitar a medição e acompanhamento dos trabalhos, recomenda-se dividir o objeto em produtos, como exemplificado na Tabela 03.

**Tabela 03:** Proposta de Lista de Produtos e Previsão de Entregas

<b>Produto/Etapa</b>	<b>Entrega</b>	<b>%</b>
<b>1 - Mobilização</b>		
Plano de Trabalho	Mês 01	1,90
Plano de Fauna	Mês 01	0,50
<b>2 - Viabilização da Retomada da Obra</b>		
Estudos e documentos para liberação da finalização da obra Estaleiro - Jaca	Mês 03	2,35
<b>3- ECA com escopo de EIA/RIMA</b>		
Relatório Parcial ECA 01	Mês 03	6,68
Campanha de Fauna 01	Mês 03	6,26
Relatório Parcial ECA 02	Mês 05	17,27
Campanha de Fauna 02	Mês 06	6,26
Relatório Parcial ECA 03	Mês 07	10,29
Campanha de Fauna 03	Mês 09	6,26
Relatório Parcial ECA 04	Mês 10	10,75
Campanha de Fauna 04	Mês 12	6,26
ECA	Mês 13	4,50
ECA Final	Mês 14	6,96
<b>4- Componente Indígena</b>		
Plano de Trabalho da Componente Indígena - EIA	Mês 01	2,47
Plano de Trabalho da Componente Indígena - PBA	Mês 07	1,31
Relatório da Componente Indígena	Mês 07	6,89
CI-PBA	Mês 12	3,07

A definição dos quantitativos está detalhada em anexo neste processo.



### III - PROSPECÇÃO DE SOLUÇÕES

- **Levantamento mercadológico**

O objeto em tela está definido em âmbito judicial, portanto, a margem de avaliação é mínima, havendo a necessidade de atender às decisões judiciais pertinentes. Além disso, o órgão ambiental licenciador apresentou termo de referência para os estudos, o qual deverá ser seguido. Portanto, devido à grande área de abrangência e à complexidade do objeto, será necessário contratar empresa especializada específica.

O objeto possui peculiaridades únicas. Trata-se de um plano de governo de 2007, que mencionava a pavimentação de rodovias municipais, dentre outras ações, com o objetivo de fomentar o turismo na baía da babitonga. Como o governo, à época, não possuía um cronograma efetivo para execução das ações, os projetos foram sendo executados ao longo do tempo, com a emissão de licenças ambientais para cada trecho, ou seja, empreendimento, que se desejava executar.

Todavia, a decisão judicial para anulação das licenças e elaboração de EIA/RIMA, apresenta a necessidade de um estudo ambiental abrangente, mas com diferentes objetivos. A elaboração de um ECA está relacionada à regularização ambiental, ou seja, seu resultado deve ser uma licença ambiental de operação para as rodovias “Costa do Encanto”. Todavia, as rodovias objeto estão em fases diferentes, ou seja, pavimentadas, “em obras”, “planejadas” e em leito natural:

- **Trechos Vigorelli - Vila Cubatão, Gibraltar-Estaleiro, Laranjeiras-BR-280, BR-280 – Praia do Ervino:** trechos municipais pavimentados pelo governo do estado de Santa Catarina que necessitam a obtenção de Licença Ambiental de Operação, e são objetos de estudo de conformidade ambiental (ECA);
- **Trecho Divisa Barra do Sul/Araquari - BR-101:** rodovia estadual que recebeu pavimentação asfáltica do município, estando presente na LAO da Coordenadoria Regional Norte (com a situação de não pavimentada). Nesse caso, é necessário verificar o licenciamento da rodovia junto ao município;
- **Trecho Divisa Barra do Sul/Araquari - Salinas:** rodovia pavimentada de jurisdição municipal;
- **Trecho Estaleiro - Jaca:** necessário obtenção de licença ambiental de instalação para continuação e finalização das obras e de licença ambiental de operação (após as obras);
- **Trecho entre a Praia do Ervino - Enseada:** estrada de leito natural de jurisdição municipal;
- **Trecho entre a Praia do Ervino e o canal do Linguado:** trecho de leito natural de jurisdição municipal.

Outro ponto sensível se refere ao fato de se tratar de rodovias com diferentes entes responsáveis pela sua manutenção e operação, mesclando rodovias municipais (Araquari, Balneário Barra do Sul, São Francisco do Sul, Itapoá e Joinville). Dessa forma, uma licença ambiental única poderá possuir entraves na execução das condicionantes e nos possíveis programas ambientais.



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA  
DIRETORIA DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA

Além disso, as diferentes fases dos trechos condicionam a diferentes objetivos para o estudo. Por exemplo, poderia ser contratado explicitamente um ECA, cujo objetivo unicamente fosse obter a regularização ambiental do empreendimento, ou seja, Licença Ambiental de Operação Corretiva.

Quanto aos trechos não pavimentados, avaliaram-se as possibilidades mercadológicas do Quadro 1.

**Quadro 1** - Avaliação dos estudos e licenciamento ambiental referente a trechos não pavimentados.

Opção	Prós	Contras	Solução
Incluir os estudos ambientais e licenciamento em futuros projetos de pavimentação	Compatibilização dos projetos com a variável socioambiental; Facilidade de ajustes nos projetos conforme manifestações dos entes responsáveis	Sobreposição dos estudos ambientais com o ECA, podendo limitar a eficiência; Possibilidade de entraves com o MPF caso não seja incluído no ECA	Utilizar o diagnóstico ambiental do ECA para os estudos ambientais de futuros projetos de pavimentação
Incluir o licenciamento ambiental prévio e de instalação de possível pavimentação no ECA	Avaliação integrada dos impactos ambientais e melhor aproveitamento do diagnóstico ambiental	Dificuldade em gerenciar o contrato, considerando as diferentes situações dos trechos; Incerteza no interesse da elaboração dos projetos para pavimentar os trechos; Jurisdição municipal dos trechos	Não prever no ECA o licenciamento ambiental prévio e de instalação dos trechos em que se tem incerteza de contratação de projeto de pavimentação
Prever apenas o licenciamento ambiental corretivo para os trechos não pavimentados no ECA	Atendimento ao objetivo de um ECA; Maior autonomia para os entes responsáveis pela pavimentação dos trechos; Maior liberdade frente à indefinição de elaboração dos projetos para os trechos não pavimentados	Considerando o termo de referência do IMA, o estudo ambiental terá todos os elementos necessários para o pedido de LAP, o que pode diminuir a eficiência do estudo	Encaminhar o EIA/RIMA aos entes responsáveis pelos trechos para utilizá-lo na solicitação de LAP, prevendo o licenciamento ambiental e possíveis ajustes, em possível contratação futura de elaboração dos projetos

Outro ponto de análise é a componente indígena. Conforme os autos da ACP, é inegável a necessidade de contratação do estudo da componente indígena. Todavia, há duas possíveis soluções quanto à contratação da Componente Indígena do Plano Básico Ambiental:

- Contratação específica para o CI-PBA após a finalização e aprovação da Componente Indígena do Estudo Ambiental (CI-EIA): neste caso, o objeto desta licitação forneceria o CI-EIA, contendo todas as medidas acordadas e validadas com a comunidade indígena e FUNAI, sendo necessária contratação posterior do detalhamento executivo dos programas e projetos acordados. Como lado positivo, essa abordagem considera de forma mais adequada as medidas do componente



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA  
DIRETORIA DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA

indígena, as quais serão definidas de maneira proporcional aos impactos, e a contratação seria mais direcionada, diminuindo o risco para a contratada. Pelo lado negativo, pode aumentar o risco à administração, pois sem o CI-PBA, pode não ser possível atender ao objetivo final da ACP, ou seja, a regularização ambiental dos trechos. Nesse cenário poderia haver a necessidade de negociação com o MPF e demais atores, por meio de algum instrumento legal, como um termo de ajuste de conduta, para que fosse possível finalizar o contrato de elaboração do ECA com as licenças ambientais de regularização, ou haverá necessidade de paralisação do contrato por tempo indeterminado, caso o órgão ambiental não emita as licenças ambientais até a finalização do CI-PBA.

- Contratação do CI-PBA junto ao ECA: essa abordagem tende a garantir que todos os elementos necessários para a obtenção das licenças ambientais de regularização estejam englobados no contrato, diminuindo o risco de não obtenção das licenças ambientais de regularização. Em contrapartida, não é possível definir adequadamente quais possíveis medidas mitigadoras e compensatórias o estudo ambiental irá indicar, o que aumenta o risco para a contratada na elaboração do produto. Além disso, o contrato ficará amarrado durante todo o período de negociações com as comunidades indígenas e FUNAI.

Em relação à necessidade de audiência pública, a Procuradoria Jurídica do IMA se manifestou por meio da MANIFESTAÇÃO Nº 57/2022/IMA/PROJUR (SGPe SIE 30569/2022) pela não obrigatoriedade de realização de audiências públicas no âmbito do ECA, a não ser que solicitado pelos técnicos no decorrer do licenciamento ambiental ou se solicitado pelo MPF ou por 50 ou mais cidadãos. Dessa forma, entende-se que não há necessidade de previsão de valor expresso para audiência pública, todavia, o termo de referência deverá indicar que a contratada será responsável por organizar audiências públicas se solicitada, no âmbito do estudo ambiental. Para minimizar o risco, recomenda-se que o termo de referência indique que a empresa consultora consulte o maior número de entes possíveis, de maneira participativa.

Quanto à disponibilidade de mercado, o objeto da contratação é bastante conhecido e difundido, havendo grande quantidade de empresas com acervo de elaboração de estudos ambientais em âmbito de EIA/RIMA. Em contraste, a SIE não possui equipe técnica disponível para elaboração do estudo, além de não possuir profissionais específicos e de alta especialidade que são necessários.

A elaboração de EIA/RIMA para empreendimentos rodoviários é uma atividade com amplo mercado, impulsionado especialmente pelo poder público, como exemplificado na Tabela 04. Todavia, nenhum desses estudos é referente à regularização ambiental de empreendimentos rodoviários com as particularidades deste processo judicial, além de serem projetos em áreas e biomas diferentes.

A SIE já executou a contratação de um estudo de conformidade ambiental para rodovias, se tratando do trecho urbano cerca de 8,9 km da BR-280 em Guaramirim e Jaraguá do Sul, em nível de EAS. O Edital RDC 038/2022 foi orçado em R\$ 100.443,53, porém homologado pelo contrato CT-00093/2022 em R\$ 34.600,00, gerando a LAO corretiva nº 4730/2024.



ESTADO DE SANTA CATARINA  
 SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
 SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA  
 DIRETORIA DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA

Tabela 04 - exemplo de valores de contratações de EIA/RIMA por entes públicos

Órgão	Objeto	Extensão	Edital	Item	Orçamento ref	Observação
SIE	Licenciamento ambiental do corredor litorâneo norte	90,5 km	CE-140/2024 desconto 30%	EIA/RIMA	R\$ 2.667.876,43	Implantação pioneira de 6 faixas de rolamento
DNIT	Estudos ambientais e projeto Alça Noroeste do Anel Rodoviário de Patos / PB, rodovia BR-230	8 km	0630/23-13 desconto 42%	EIA/ASV/PBA	R\$ 603.754,04	Valor com ASV/PBA
DNIT	Elaboração dos Estudos Ambientais (EIA/RIMA/PBA/ASV) e Projeto de Engenharia (Básico e Executivo) de Adequação de Capacidade da Rodovia BR-104/PB (Norte)	31,36 km	0628/23-13 desconto 38%	EIA/ASV/PBA	R\$ 745.551,42	Valor com ASV/PBA
DNIT	Contratação de empresa de consultoria ambiental especializada na elaboração de estudos ambientais necessários para a obtenção de Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI), Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) de empreendimentos prioritários para o DNIT.  OBS: Contratação que concentra diversos estudos ambientais para diversos empreendimentos previstos	100-200 km	0257/21-00 desconto 20% (Lote C)	EIA (mata atlântica 100-200 km)	R\$ 724.026,60	Valores sem deslocamentos (diárias, veículos)
				RIMA	R\$ 10.454,24	
				CI-EIA	R\$ 88.396,40	
				CI-PBA	R\$ 44.885,12	
				Avaliação de Impacto aos Bens Culturais Tombados, Valorados e Registrados	R\$ 37.226,14	
				Fauna atropelada (valor por campanha)	R\$ 5.134,45	
				Fauna (valor por módulo amostral)	R\$ 24.747,79	
				Ictiofauna (valor por ponto amostral)	R\$ 5.199,90	
Plano de Fauna	R\$ 7.356,12					



Por meio das licitações mencionadas, percebe-se uma grande competitividade com diversas empresas, o que aumenta consideravelmente o desconto das empresas.

Dessa forma, a contratação de empresa especializada por concorrência apresenta-se como a opção mais recomendada.

- **Estimativa do valor da contratação**

As informações para o orçamento referencial encontram-se em anexo.

#### **IV - SOLUÇÃO ESCOLHIDA**

- **Descrição da solução escolhida**

O objeto deverá se basear na contratação de um ECA (EIA/RIMA), o qual terá o escopo para obter a licença ambiental de operação de regularização para qualquer um dos trechos, conjuntamente ou isoladamente. Complementarmente, deverão ser incluídos elementos específicos para garantir a liberação das obras do trecho Estaleiro - Jaca, incluindo elaboração de inventário florestal.

Quanto ao componente indígena, optou-se pela contratação do CI-EIA e CI-PBA junto ao ECA, buscando economicidade, eficiência e minimização dos riscos para a administração pública.

O estudo deverá ser integrado, com avaliação de impactos ambientais levando em consideração a cumulatividade e sinergia de toda a área, apresentando medidas mitigadoras e compensatórias adequadamente designadas para cada ente futuramente responsável pelos trechos.

Ademais, o escopo principal da contratação já foi delimitado pelo órgão ambiental licenciador pelo termo de referência específico, pela ACP e pela legislação ambiental vigente.

- **Justificativa para o parcelamento ou não da contratação**

A presente contratação tem como diretriz a possibilidade de não parcelamento ou divisão do objeto da contratação, considerando-se como prerrogativa para tal o lote único. Desta forma, os produtos deverão ser elaborados por uma empresa/consórcio, assegurando a ampla concorrência. A não divisão do objeto se deve à necessidade de atender à ACP.

- **Contratações correlatas e/ou interdependentes**

Esta contratação está relacionada ao contrato de execução da pavimentação do trecho Estaleiro - Jaca. Não há contratos conhecidos para estudos, projetos ou obras dos trechos não pavimentados até o momento de elaboração deste ETP.

- **Providências a serem adotadas pela Administração previamente à celebração do contrato**



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA  
DIRETORIA DE FISCALIZAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA

A administração deverá preceder os trâmites legais para definição do orçamento e cronograma e prosseguir com os procedimentos administrativos para a licitação.

Antes do início do contrato, a administração deverá designar fiscal técnico e um gestor administrativo para acompanhamento da execução do contrato, a fim de monitorar o progresso dos projetos de engenharia, verificar a qualidade das entregas, bem como assegurar que os prazos e os regramentos do contrato sejam cumpridos.

Previamente à celebração do contrato, recomenda-se que a administração promova reuniões de apresentação e de alinhamento com a contratada.

- **Possíveis impactos ambientais e respectivas medidas mitigadoras**

O objeto da contratação é justamente avaliar os impactos ambientais e propor medidas de mitigação.

Os serviços de consultoria previstos nesta contratação possuem impactos ambientais mínimos, que podem ser minimizados com a otimização dos deslocamentos e minimização de recursos de escritórios, dentre outros preceitos de sustentabilidade.

- **Resultados pretendidos**

Espera-se que com a execução seja possível atender à ACP, regularizar ambientalmente os trechos, obter as licenças previstas e retomar as obras de pavimentação do trecho Estaleiro - Jaca.

- **Posicionamento conclusivo sobre a adequação da contratação para o atendimento da necessidade a que se destina**

Declaramos que a contratação é necessária e viável, considerando a legislação vigente e os autos da Ação Civil Pública (ACP) nº 019771-25.2018.4.04.7201/SC.