

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

**OBRA: PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DE DIVERSAS RUAS DO MUNICÍPIO –
FINISA 14**

INFORMAÇÕES BÁSICAS

Proprietário: Prefeitura Municipal de São Lourenço do Oeste

CNPJ 83.021.873/0001-08

Endereço: Rua Duque de Caxias, 789 – Centro.

CEP 89990-000

Município: São Lourenço do Oeste – SC

CATEGORIA DO ETP

Obras, serviços de arquitetura e engenharia.

1. INTRODUÇÃO

O estudo preliminar técnico trata-se de um documento estratégico que visa estabelecer as bases sólidas e criteriosas necessárias para a tomada de decisões no âmbito da administração pública. Este estudo, regido pelas diretrizes estabelecidas pela Lei 14.133, promulgada em 2021, busca proporcionar uma abordagem técnica sobre a contratação de bens, serviços ou obras, desde a identificação da necessidade até a preparação para o certame licitatório.

A importância do estudo preliminar técnico reside na sua capacidade de contextualizar, justificar e definir com precisão o objeto da contratação, levando em consideração aspectos técnicos, econômicos, e, de acordo com as inovações da legislação, critérios de sustentabilidade ao fornecer uma avaliação de viabilidade abrangente e estabelecer critérios para o julgamento das propostas.

2. OBJETO

Contratação de empresa especializada, para o fornecimento de material e mão de obra para execução da obra de pavimentação asfáltica em concreto betuminoso

usinado a quente (CBUQ) em diversas ruas do Município, no município de São Lourenço do Oeste – SC, com área total de intervenção de 67.318,08 m² e área total de pavimentação de 39.579,55 m². Segue ruas objetos da contratação:

- Estrada da Linha Ouro Verde – distrito de São Roque – área de intervenção: 32.282,31 m²; área de pavimentação: 8.206,88 m² - R\$ 2.638.410,50;
- Ruas do Loteamento Livi – Rua Atilio Bueno, Rua Escritora Carla Ely, Rua Augusto Mendes e Rua Dorvalino A. Ranzan – área de intervenção e pavimentação: 4.241,36 m² - R\$ 795.797,00;
- Ruas do Loteamento Vale das Hortênsias – Rua Guilherme Hack, Rua Oscar Ferreira Bueno, Rua Motorista V. Cavinatto, Rua Salvino Porsch e Rua Frei Ângelo Valentin – área de intervenção: 14.894,25 m²; área de pavimentação: 12.632,99 m² - R\$ 2.206.216,50;
- Rua Pedro Milan – área de intervenção e pavimentação: 670,65 m² - R\$ 113.260,00;
- Rua Aderbal Ramos da Silva – área de intervenção: 12.484,36 m²; área de pavimentação: 11.741,22 m² - R\$ 1.530.986,09;
- Travessa Ivo Galeazzi – área de intervenção: 2.238,57 m²; área de pavimentação: 1.579,87 m² - R\$ 364.858,51;
- Travessa Tamoio – área de intervenção e pavimentação: 506,58 m² - R\$ 85.527,60.

3. NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

As ruas objeto da contratação encontram-se atualmente em pavimentação em pedras irregulares, apresentando deformações que geram insegurança na trafegabilidade da via e dificultam a mobilidade dos usuários.

A execução de pavimentação asfáltica é motivada por diversas necessidades e demandas urbanas e rodoviárias. Essa modalidade de revestimento, que utiliza asfalto como material principal oferece uma série de benefícios que atendem tanto a aspectos funcionais quanto econômicos e sociais.

Dentre as melhorias agregadas pela pavimentação asfáltica pode ser citada a melhoria da mobilidade urbana, proporcionando melhor trafegabilidade para os

usuários locais, valorização imobiliária, podendo contribuir significativamente para a valorização dos imóveis da região contemplada, durabilidade e resistência, diminuindo a necessidade de manutenção do pavimento, além de melhorar a qualidade de vida dos moradores locais.

4. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

O item que será submetido à licitação, devido às suas especificidades será objeto de um processo licitatório na forma de Concorrência Pública, com critério de seleção baseado no menor preço global. A execução se dará por meio do regime de empreitada por preço unitário. O foco desse processo licitatório é direcionado para a prestação de serviços de infraestrutura, com o intuito de aprimorar as condições de trafegabilidade do município.

Os serviços serão prestados por empresa especializada no ramo, devidamente regulamentada e autorizada pelos órgãos competentes, em conformidade com a legislação vigente e padrões de sustentabilidade exigidos nesse instrumento. A empresa deverá estar devidamente registrada no Conselho Regional de Engenharia (CREA) ou no Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) e comprovar capacidade técnica expedida pelo conselho da região pertinente.

A empresa deverá apresentar regularidade com a fazenda federal, estadual, municipal, regularidade com o FGTS, prova de inexistência de débitos na justiça do trabalho e certidão negativa de falência, concordata e recuperação judicial ou extrajudicial.

5. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES PARA CONTRATAÇÃO

A estimativa de quantidades, representada pelo orçamento, foi elaborada com base nos índices fornecidos pela SINAPI (Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil) e SICRO (Sistema de Custos Referenciais de Obras), e já se encontra anexada ao processo licitatório.

6. LEVANTAMENTO DE MERCADO

No cenário nacional, existem várias empresas especializadas em engenharia, oferecendo uma ampla gama de serviços e obras nesta área. Essa diversidade promove uma competição saudável, trazendo benefícios à administração pública ao garantir transparência e conformidade legal no processo de contratação.

Ainda, o processo inclui a planilha orçamentária, cujos valores dos itens foram obtidos através de itens da Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices de Construção Civil (SINAPI) e Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO), elaborada pela equipe técnica responsável, na qual estão detalhados os valores unitários estimados para todos os materiais e serviços que serão aplicados no escopo da contratação, projeto básico e plantas.

7. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

O valor estimado da contratação é R\$ 7.735.056,20 (sete milhões, setecentos e trinta e cinco mil, cinquenta e seis reais e vinte centavos).

8. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

Considerando que os serviços referentes ao objeto da contratação são conexos, a decisão de não parcelar as obras oferece um desempenho mais eficaz do ponto de vista técnico, desta forma, preservando a qualidade do investimento. Isso se deve ao fato de que a gestão permanece sob a responsabilidade de um único administrador ao longo de todo o processo, proporcionando maior controle por parte da administração. Essa abordagem facilita o cumprimento de cronogramas, assegura a observância de prazos e concentra a responsabilidade pela obra, garantindo resultados consistentes.

É importante ressaltar que, em obras com serviços inter-relacionados, como é o caso, atrasos em uma etapa podem impactar negativamente as seguintes, resultando em aumento de custos e comprometimento do prazo de entrega.

Diante dessas considerações, recomenda-se o não parcelamento na contratação, pois tal prática não é vantajosa para a administração pública e pode representar prejuízo para o conjunto do objeto a ser contratado.

9. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

O município não possui contratos para execução de serviços correlatos ou interdependentes ao presente processo licitatório.

10. DEMONSTRAÇÃO DO ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO ADMINISTRATIVO

Os serviços objeto dessa contratação serão financiados com recursos próprios do Município.

11. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL, SEMPRE QUE ELABORADO, DE MODO A INDICAR O SEU ALINHAMENTO COM O PLANEJAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO

Não é possível demonstrar a previsão de contratação, tendo em vista que o Município não possui Plano de Contratações Anual publicado.

12. DEMONSTRAÇÃO DO CATÁLOGO ELETRÔNICO DE PADRONIZAÇÃO DE COMPRAS, SERVIÇOS E OBRAS, ADMITIDA A ADOÇÃO DO CATÁLOGO DO PODER EXECUTIVO FEDERAL POR TODOS OS ENTES FEDERATIVOS, DE MODO A INDICAR O SEU ALINHAMENTO COM O PLANEJAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO

Justifica-se a não utilização do catálogo eletrônico de padronização de compras, serviços e obras, diante do fato de que o Município não possui o catálogo eletrônico de padronização de compras publicado.

13. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO E RESULTADOS PRETENDIDOS

A solução baseia-se inicialmente realizando uma avaliação detalhada da via a qual receberá a pavimentação, observando locais que necessitam de boca de lobo, para melhora da drenagem, reforço em locais cujo pavimento está apresentando buracos, áreas danificadas ou irregularidades, ou ainda a substituição dos meios-fios,

quando os mesmos estão danificados, além da observação em locais que precisam de faixa elevada, faixa de pedestres ou dispositivos de segurança na sinalização viária que melhorem o tráfego local.

Posteriormente é procedida a execução do projeto, com base na avaliação in loco, detalhando as áreas específicas que necessitam intervenção, os materiais a serem utilizados e as técnicas de execução. Além do projeto é elaborado o orçamento com base na SINAPI e SICRO, além dos demais documentos como memorial descritivo, declaração de conformidade de projeto e cronograma físico financeiro da obra.

Após a licitação e conhecimento da empresa vencedora procede-se a assinatura da ordem de serviço da obra, podendo assim dar início aos serviços do objeto de contratação, geralmente iniciando a obra pela execução dos reforços nos locais citados em projeto, então a execução de tubulação de drenagem e bocas de lobo, concomitante com a execução dos meios-fios, para posteriormente executar a pavimentação asfáltica, iniciando pela pintura de ligação nos locais onde foi realizado reforço e também drenagem, então a pintura de ligação com emulsão asfáltica RR-2C, aplicada somente após a base estar totalmente limpa e seca, e posteriormente a camada de regularização de reperfilagem, realizando a pintura de ligação novamente e então a última camada de rolamento proporcionando melhor tráfego para os automóveis locais. Por último, posterior a execução da pavimentação é realizada a pintura da sinalização viária horizontal, das vagas de estacionamento e faixa de pedestres, além da instalação das placas de sinalização viária vertical e então finalmente a limpeza final da via.

Todos os serviços são projetados e executados de forma a resultar em melhor qualidade de vida dos usuários da via e dos moradores circundantes, proporcionando melhores condições de tráfego, tanto na questão de segurança quanto de circulação dos automóveis pelo local.

14. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO

A Administração tomará providências previamente ao contrato sendo elas definições dos servidores que farão parte da equipe de fiscalização e gestão

contratual, capacitação dos fiscais e gestores a respeito do tema objeto da contratação, definição de planos de trabalho com vistas à boa execução contratual e acompanhamento rigoroso dos serviços apresentados para a realização das adequações e melhorias no objeto a ser contratado.

15. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

A realização de pavimentação asfáltica pode ocasionar diversos efeitos no meio ambiente, englobando aspectos tanto positivos quanto negativos, os quais serão abordados a seguir.

Os impactos desfavoráveis decorrentes da pavimentação asfáltica incluem a impermeabilização do solo, que obsta a absorção natural da água, a geração de resíduos como base e meios-fios removidos durante a obra, bem como os ruídos e vibrações. Em contrapartida, há impactos positivos notáveis, tais como aprimoramento da mobilidade, reduzindo as emissões de poluentes decorrentes de trânsito lento, a diminuição da poeira, o que eleva a qualidade do ar e minimiza impactos na saúde respiratória da comunidade local. Adicionalmente, destaca-se a prevenção de enchentes por meio de sistemas de drenagem e a proteção contra a erosão do solo.

Em atendimento à legislação ambiental vigente, anteriormente à execução de cada pavimentação, solicita-se ao órgão ambiental responsável (IMA) a Declaração de Atividade Não Constante, em que são avaliados os aspectos da obra e declara-se que estão em conformidade com o especificado na legislação.

16. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO

A execução da pavimentação asfáltica representa uma abordagem estratégica para o desenvolvimento urbano, trazendo uma série de benefícios significativos para a comunidade.

A pavimentação asfáltica, oferece uma superfície durável e melhor trafegabilidade do que a pavimentação em paralelepípedos ou em leito natural, contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana e segurança viária.

Para a comunidade, essa abordagem resulta em vias mais seguras, resistentes e acessíveis. A preservação da infraestrutura e a melhoria da mobilidade contribuem diretamente para a qualidade de vida dos moradores.

Em resumo, a execução da pavimentação asfáltica não apenas aprimora a infraestrutura urbana, mas também promove a sustentabilidade, a segurança e o bem-estar da comunidade, evidenciando-se como uma abordagem abrangente para o desenvolvimento urbano responsável.

São Lourenço do Oeste, 01 de julho de 2026.

RESPONSÁVEL TÉCNICO

Francielle Honesko
Engenheira Civil – VISTO/SC 134.784-3